

Plan vélo



AXE 1 : Sécuriser la pratique du vélo

I/ Les trois échelles de développement du vélo

Afin de promouvoir et développer la pratique du vélo pour les usages quotidiens, il est important de sécuriser la pratique et de la rendre agréable pour l'utilisateur. Pour que cela fonctionne, les habitants du territoire doivent avoir envie de se déplacer à vélo et doivent se sentir en sécurité. Pour cela, il faut un meilleur partage de la voirie en aménageant des espaces pour les vélos et rendre visible cette pratique. Plus de sécurité et de visibilité passent aussi par le développement du stationnement vélo, en favorisant le déploiement des arceaux. Il est important que les usagers n'aient pas peur de se faire voler leur vélo et qu'ils puissent l'attacher au plus près de leur destination.

L'objectif est donc de créer un premier réseau de cheminements cyclables et de stationnements vélos pour rassurer, donner de la visibilité et sécuriser la pratique. Le réseau doit être réfléchi à trois échelles : celle du bourg, de la Commune et avec les Communes voisines quand les distances le permettent.

Pour planifier ce réseau, un travail de terrain a été réalisé afin de recenser les cheminements ou les stationnements existants et de faire un premier travail de préconisations. Par la suite des groupes de travail avec les Communes ont été réalisés afin de présenter et de coconstruire les fiches communales du plan vélo. Le diagnostic et les préconisations ont ainsi pu être finalisés.

Ce diagnostic et les préconisations sont rassemblés sous forme de fiches communales en annexe 1. Elles sont aussi en annexe du PLUI.

I/ 1. A l'échelle du bourg

I/1. a) Pourquoi développer un réseau à l'échelle du bourg ?

Au vu des distances et pour permettre un meilleur accès aux équipements et commerces de proximité, le bourg de la Commune est le premier lieu à aménager et à sécuriser pour développer la pratique du vélo pour les habitants. Actuellement, sur le territoire la grande majorité de l'espace des centres-bourgs est conçue pour le « tout voiture » (pas de partage de la voirie, peu de stationnement vélos, voiries larges et Départementales qui favorisent la vitesse, un nombre de places de stationnement conséquent, ...). Au vu de ces éléments et cette conception du bourg, il est logique qu'aujourd'hui la voiture soit le principal mode de transport utilisé même pour les trajets de courtes distances (parfois quelques centaines de mètres).

Ainsi, pour remédier à ce constat il est important de redonner une place aux vélos et à la marche dans les centres-villes des Communes. Cela a plusieurs avantages.

Tout d'abord cela permet d'offrir aux habitants une offre de mobilité alternative à la voiture pour les courts trajets. Sachant qu'une voiture a une surconsommation de 50% de carburant durant le premier kilomètre, réduire ces trajets est essentiel pour le budget des ménages et pour l'environnement.

Ensuite, le développement des mobilités actives (la marche et le vélo) peut être un outil pour la revalorisation des centres bourgs et pour les commerces de proximité. En diminuant l'usage de la voiture et en favorisant le vélo et la marche, il est possible de créer des lieux de vie et une réappropriation de l'espace public qui n'est pas possible quand la voiture est prédominante.

Puis, le développement du vélo et de la marche est aussi un enjeu de santé publique. Par exemple l'OMS préconise de marcher au moins 10 000 pas par jour pour être en bonne santé. Enfin, cela permet à chacun de se déplacer avec le mode de transport qu'il souhaite avec plus de sécurité. Suite aux différentes concertations menées dans le cadre du PLUI et du PCAET, il s'est avéré que le développement d'une mobilité plus durable, notamment du vélo, est ressorti comme un besoin et une envie prioritaire des habitants.

L'objectif n'est pas d'enlever la voiture qui reste essentielle pour les habitants, particulièrement en milieu rural, mais de partager la voirie entre tous les modes.

/ 1. b) Quels aménagements pour les centres bourgs.

Afin de favoriser les modes actifs dans les centres bourg, il faut dans un premier temps essayer de réduire la vitesse et de donner de la visibilité au vélo sur les grands axes. Parfois les Communes sont traversées par des Départementales. Ces voiries sont larges et bien que la vitesse soit limitée à 50km/h, certains automobilistes ne la respectent pas. Quand la largeur le permet il est possible de mettre en place des aménagements cyclables pour réduire la vitesse et permettre aux vélos d'avoir une place sur la voirie.

De plus, il est important de veiller à relier par des cheminements et d'équiper de stationnements vélos les équipements dits "structurants" de la Commune, comme par exemple :

- les commerces de proximité et les services
- les établissements scolaires et périscolaires (primaires, collèges, lycées)
- la Mairie
- les équipements culturels ou de loisirs
- les zones d'emplois

En termes d'aménagement, ce réseau ne doit pas nécessairement être réalisé avec des aménagements coûteux (comme des pistes cyclables), mais plusieurs types de liaisons peuvent être étudiées. De plus, les types de liaisons ne sont pas forcément les mêmes dans les centres bourgs ou à l'échelle de la Commune par exemple.

Dans les centres bourgs il est possible de développer les aménagements qui sont présentés dans les pages qui suivent.

Illustration n°1 : Bande cyclable



Source : CEREMA

Illustration n°2 : Chaussée désignée



Source : <http://www.pistescyclables.ca>

Les marquages au sol : cela peut être des bandes cyclables plus ou moins aménagées ou une chaussée à voie désignée avec juste un symbole de vélo peint sur la route quand la largeur de la voirie n'est pas suffisante. La chaussée à voie désignée (voir illustration 2) n'est pas reconnue par une réglementation en France mais elle l'est dans d'autres pays comme le Canada ou la Belgique. Ce type d'aménagement est le moins sécurisé mais aussi le moins coûteux financièrement et en termes d'espace. Il permet de donner une place aux vélos sur la chaussée et de rappeler les automobilistes la place accordée aux cyclistes.

Les liaisons mixtes : Ces cheminements sont plus sécurisés que les bandes cyclables car ils sont en dehors de la voirie. Par contre, ils ne sont pas réservés exclusivement aux cyclistes. Cet espace doit être partagé entre cyclistes et piétons. Ce cheminement est le plus réalisé sur le territoire actuellement.

Illustration n°3 : Liaison mixte de Luché Thouarsais



Réglementairement, les liaisons mixtes n'existent pas en France. Il existe exclusivement les voies vertes, qui ont une réglementation stricte (par exemple : un trottoir ne peut pas être une voie verte) et qui sont souvent réservées pour un usage touristique.

Illustration n°4 : Piste cyclable de Thouars



Les pistes cyclables : Ce type d'aménagement est le plus sécurisé car il est en dehors de la voirie et réservé uniquement aux cyclistes. Cependant il est plus coûteux et nécessite une importante place foncière. Elles ne sont pas toujours réalisables en fonction de la largeur de la voirie. Les pistes cyclables doivent être réservées aux axes dangereux où le marquage au sol ne suffit pas.

Le double sens cyclable : Cet aménagement est très important pour le développement du vélo car il permet aux cyclistes d'éviter de nombreux détours en les autorisant à prendre un sens interdit. La Commune de Sainte-Verge a mis en place plusieurs doubles-sens cyclables dans son bourg afin de faciliter l'usage du vélo. Réglementairement, il est généralisé sur toutes les voiries limitées à 30km/h sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. Le double sens cyclable peut aussi être mis en place sur les voiries à 50km/h quand la largeur et la visibilité le permet.

Illustration n°5 : Le double sens cyclable



Source : <http://www.oullins.fr>

cyclable

-Jalonnement dans le centre bourg : Ce n'est pas un aménagement sur la voirie qui permet de donner une place au vélo mais cela permet de mettre en place des itinéraires bis grâce à des panneaux de signalisation. Dans certains cas, les voiries connaissent un fort trafic et la largeur de la voirie ne permet de créer un aménagement, il est alors possible d'orienter le cycliste vers un itinéraire bis. Cela permet d'éviter cette zone plus dangereuse. L'itinéraire bis dans les centres bourg doit rester exceptionnel et être réservé aux axes trop dangereux et impossibles à aménager car le cycliste voudra éviter les détours au maximum pour ne pas rallonger son parcours. Pour que cela fonctionne, les itinéraires bis doivent bénéficier d'une forte communication et de la signalisation pour les faire connaître.

En ce qui concerne les stationnements vélos, il en existe aussi plusieurs types :

Illustration n°6 : Pinces roues de la piscine de Saint-Varent



Les pinces roues : ce sont les stationnements vélos les moins coûteux et les plus installés actuellement sur le territoire. Bien qu'ils permettent aux cyclistes de se stationner ce type de stationnement n'est pas préconisé, ni plébiscité par les cyclistes car il peut abîmer les vélos et le vol est plus facile (seule la roue est attachée). Ils sont utilisés pour des stationnements de très courtes durées.

Illustration n°7 : Arceaux des Bassins du Thouet



Les arceaux : ils sont un peu plus coûteux que les pinces roues mais restent peu onéreux. Ils sont appréciés par les cyclistes car ils n'abîment pas les vélos et ils sont plus sécurisés (la roue et le cadre du vélo peuvent être attachés). Ils sont préconisés pour des stationnements de courtes et moyennes durées.

-Les espaces clos et sécurisés : Plus coûteux et plus sécurisés. Ces espaces sont à réserver pour des lieux stratégiques où la durée du stationnement est plus longue (comme par exemple à la gare). Ils peuvent être individuels ou collectifs. Actuellement il en existe un au niveau de la gare de Thouars.

Un guide des bonnes pratiques d'aménagements en faveur du vélo à destination des Communes sera réalisé en 2019. Il reprendra ces différents types de cheminements et exposera comment les créer au mieux.

1/2. A l'échelle de la Commune

1/2. a) Pourquoi développer un réseau à l'échelle de la Commune ?

La deuxième échelle où l'utilisation du vélo peut être développée est l'échelle de la Commune. Certaines Communes sont concentrées autour d'un seul bourg alors que

d'autres sont composées de plusieurs hameaux éloignés les uns des autres. De plus, suite à des fusions, certaines Communes sont de plus en plus étendues et il est important de pouvoir relier les anciens bourgs entre eux. Pour toutes ces raisons, il est intéressant de permettre aux habitants de pouvoir rejoindre les différents lieux et équipements de sa Commune en vélo quand la distance le permet (moins de trois kilomètres). Créer des liaisons vélos, pour les Communes fusionnées peut aussi permettre de créer du lien entre ces anciennes Communes. Actuellement, sur le territoire il existe très peu de liaisons permettant de se déplacer dans la Commune en vélo. La route empruntée est très souvent celle empruntée par les voitures. Sur des voies à 80km/h cette situation est dangereuse pour la personne à vélo. Ainsi pour remédier à ce constat il est important de redonner une place aux vélos à l'échelle de la Commune.

1/2. b) Quels aménagements à l'intérieur des Communes

Afin de favoriser les modes actifs dans les Communes, l'objectif est de créer des itinéraires ou des itinéraires bis entre les hameaux quand cela est possible. Ce réseau ne doit pas nécessairement être réalisé avec des aménagements coûteux (comme par exemple des pistes cyclables), mais plusieurs types de liaisons peuvent être étudiées.

Illustration n°8 : Panneau partageons la route



Le même itinéraire que les voitures : Il existe des itinéraires qui empruntent la même route principale que celle empruntée par les voitures. Ils ne sont possibles que si la dangerosité n'est pas trop élevée (route peu fréquentée, largeur suffisante pour la création d'un aménagement...). Si ces itinéraires sont possibles, ils sont à privilégier car ils sont mieux connus des habitants et sont généralement plus directs. Cependant il faut être vigilant à mettre en avant le partage de la route grâce à des panneaux (voir illustration n°8).

-Les itinéraires bis : Ces derniers peuvent soit emprunter des routes secondaires peu fréquentées soit des chemins ruraux. Dans les deux cas, pour que cela fonctionne, il faut une forte communication et de la signalisation pour faire connaître ces itinéraires secondaires. De plus, pour les itinéraires qui passeraient par des chemins ruraux, ces derniers doivent être remis en état et soient entretenus régulièrement pour permettre la pratique du vélo. Enfin, bien qu'ils soient généralement moins directs que les routes empruntées par les voitures, pour que ces itinéraires bis servent, il faut limiter les détours conséquents. L'utilisateur choisira toujours le chemin le plus pratique pour son usage quotidien. Il faut donc que le détour reste acceptable.

Illustration n°9 : une chaussée à voie centrale banalisée



Source : CEREMA

Une chaussée à voie centrale banalisée : Dans certains cas, mettre en place une expérimentation d'une chaussée à voie centrale banalisée peut être envisagée. Pour cet aménagement la ligne blanche du milieu est supprimée et deux bandes sont installées de chaque côté. L'automobiliste n'a le droit de circuler que sur les bandes du côté pour croiser une voiture qui arrive en face. Les aspects

techniques de cet aménagement seront développés dans le guide à destination des Communes. Cet aménagement présente de nombreux avantages, cependant il doit être réservé aux endroits où il n'y a pas d'autres possibilités (aucune possibilité d'une piste cyclable par exemple, ...). Il faut une bonne visibilité et un faible trafic.

Comme pour les aménagements cyclables à l'échelle du bourg, le guide des bonnes pratiques d'aménagements en faveur du vélo à destination des Communes reprendra les préconisations pour bien jalonner un itinéraire.

1/ 3. A l'échelle intercommunale

1/ 3. a) Pourquoi développer un réseau à l'échelle intercommunale ?

La dernière échelle où l'utilisation du vélo peut être développée est à l'échelle intercommunale. Les équipements sont de plus en plus regroupés dans le pôle majeur (Thouars et les communes voisines) et le pôle secondaire (Saint-Varent). C'est pourquoi, il est important de permettre aux habitants de pouvoir rejoindre les différents lieux et équipements structurants à vélo quand la distance le permet (environ quatre kilomètres, voir sept kilomètres avec le développement du vélo à assistance électrique). Actuellement, sur le territoire il existe très peu de liaisons permettant de se déplacer entre les Communes en vélo. La route empruntée est celle empruntée par les voitures. Sur des voies à 80km/h cette situation est dangereuse pour la personne à vélo.

Ainsi pour remédier à ce constat, comme à l'échelle de la Commune, il est important de redonner une place aux vélos pour ces liaisons.

I/ 3. b) Quels aménagements entre les Communes

Les aménagements pour permettre la création de liaisons entre les Communes sont les mêmes qu'à l'échelle de la Commune. Mais au vu des distances, ils ne sont pas possibles partout et les itinéraires bis sont privilégiés afin de limiter les coûts. Il est aussi possible de faire passer un itinéraire bis par des circuits touristiques si ces derniers permettent un cheminement direct. Dans ce cas, il est important de renforcer la signalisation et la communication afin que les habitants l'identifient pour des trajets quotidiens.

En outre, une réflexion est en cours pour certaines liaisons prioritaires du territoire de créer des aménagements structurants. C'est le cas par exemple pour la liaison Saint-Varent - Thouars et Brion-Près-Thouet - Thouars. Actuellement dans la cartographie du plan vélo deux liaisons sont identifiées, soit par des itinéraires bis, soit le long des axes. Cela dépendra des opportunités et de la faisabilité des projets.

Que ce soit à l'échelle communale ou à l'échelle intercommunale, afin de mieux sensibiliser les habitants, il sera indiqué sur les panneaux de signalisation des itinéraires vélo le temps de parcours en vélo et en VAE. L'objectif est de montrer rapidement que ce trajet est réalisable en vélo.

II/ Le projet des cheminements et des stationnements vélos sur le territoire

I/ 1. Les cheminements cyclables

I/ 1. a) Le réseau actuel

La carte ci-dessous expose le réseau des cheminements cyclables existants. La première observation est que les aménagements pour favoriser et sécuriser la pratique du vélo sont très limités et sont très majoritairement dans les centres bourgs.

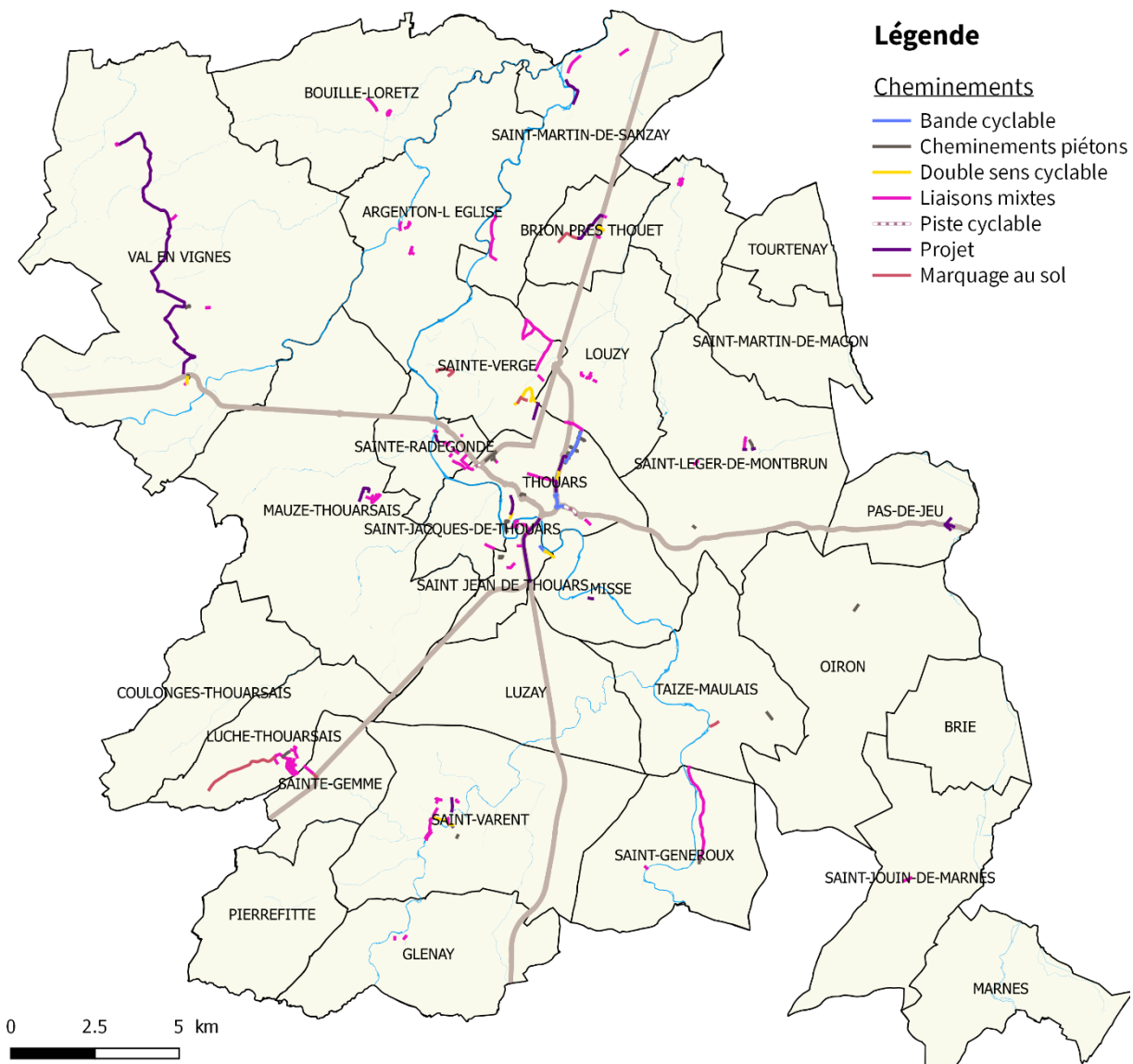
La majorité des aménagements existants sont des liaisons mixtes. Les deux pistes cyclables du territoire sont localisées à Thouars.

Le réseau actuel est insuffisant pour permettre le développement de la pratique du vélo.

De plus, assurer un bon état des routes est important pour favoriser la pratique du vélo. Or actuellement, il peut être compliqué de circuler à vélo dans certains bourgs ou centre-ville car la route est trop abimée.

Les détails des aménagements existants et des préconisations sont présents dans les fiches Communales en annexe 1.

Illustration n°10 : Cheminements cyclables existants

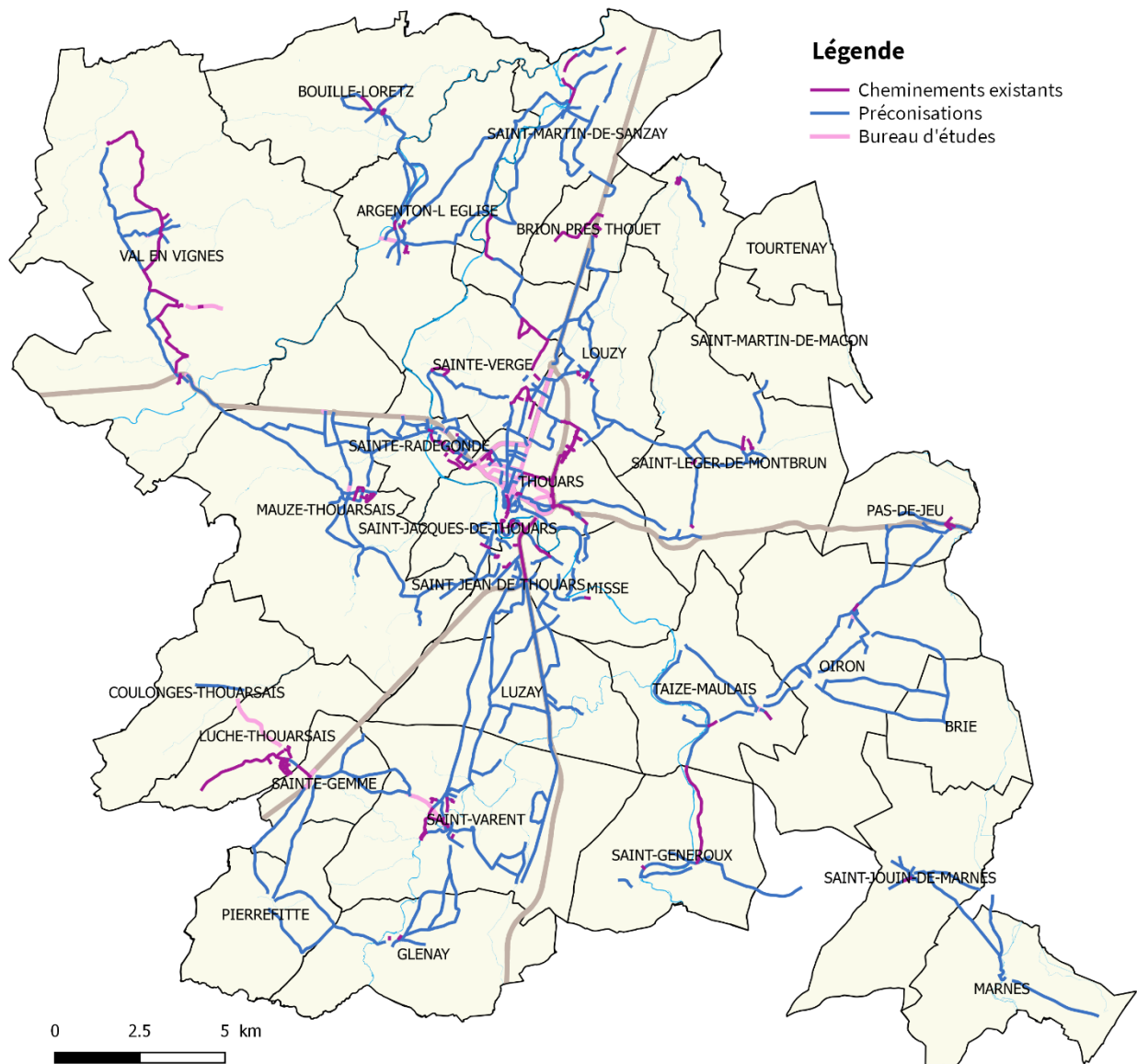


1/1. b) Le réseau préconisé

La carte ci-dessous expose les préconisations en termes d'aménagements ou de jalonnements cyclables qu'il faut développer. Sur cette carte il n'y a pas le détail des types d'aménagements mais elle présente le maillage global souhaité.

La mise en place de ces cheminements est à l'échelle du PLUI (10 ans) au fur et à mesure des opportunités et des travaux de la voirie.

Illustration n°11 : Préconisations pour compléter le maillage des cheminements cyclables existants



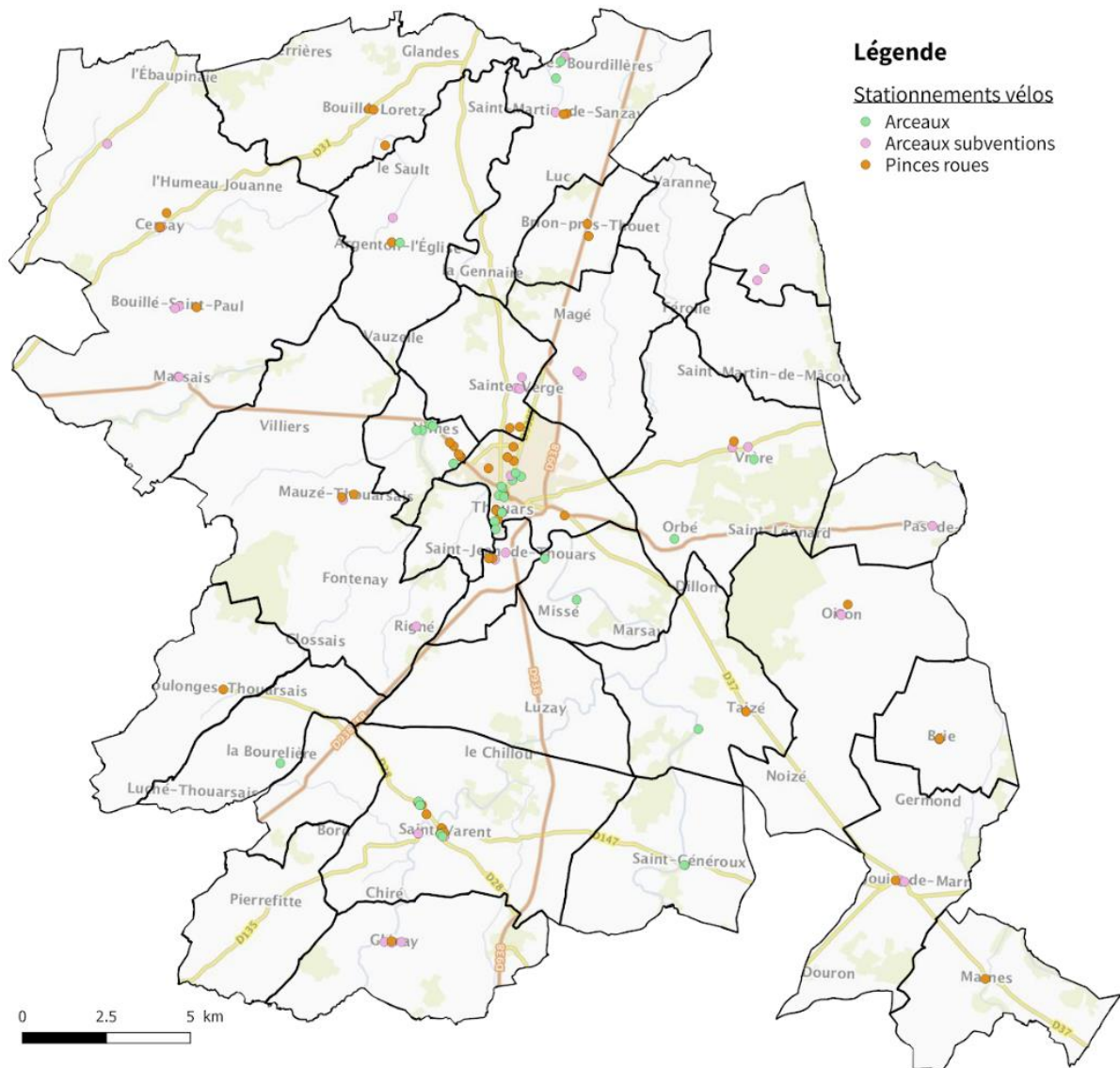
I/ 2. Les stationnements vélos

II/ 2. a) Le maillage actuel

Comme évoqué précédemment pour développer la pratique du vélo sur les trajets du quotidien, il est important de mettre en place des aménagements cyclables mais aussi de développer un maillage de stationnements vélos.

La carte ci-dessous expose les stationnements vélos déjà installés. Actuellement la plupart des Communes possède des stationnements vélos. La majorité de ces derniers sont des pinces-roues.

Illustration n°12 : Stationnements vélos existants

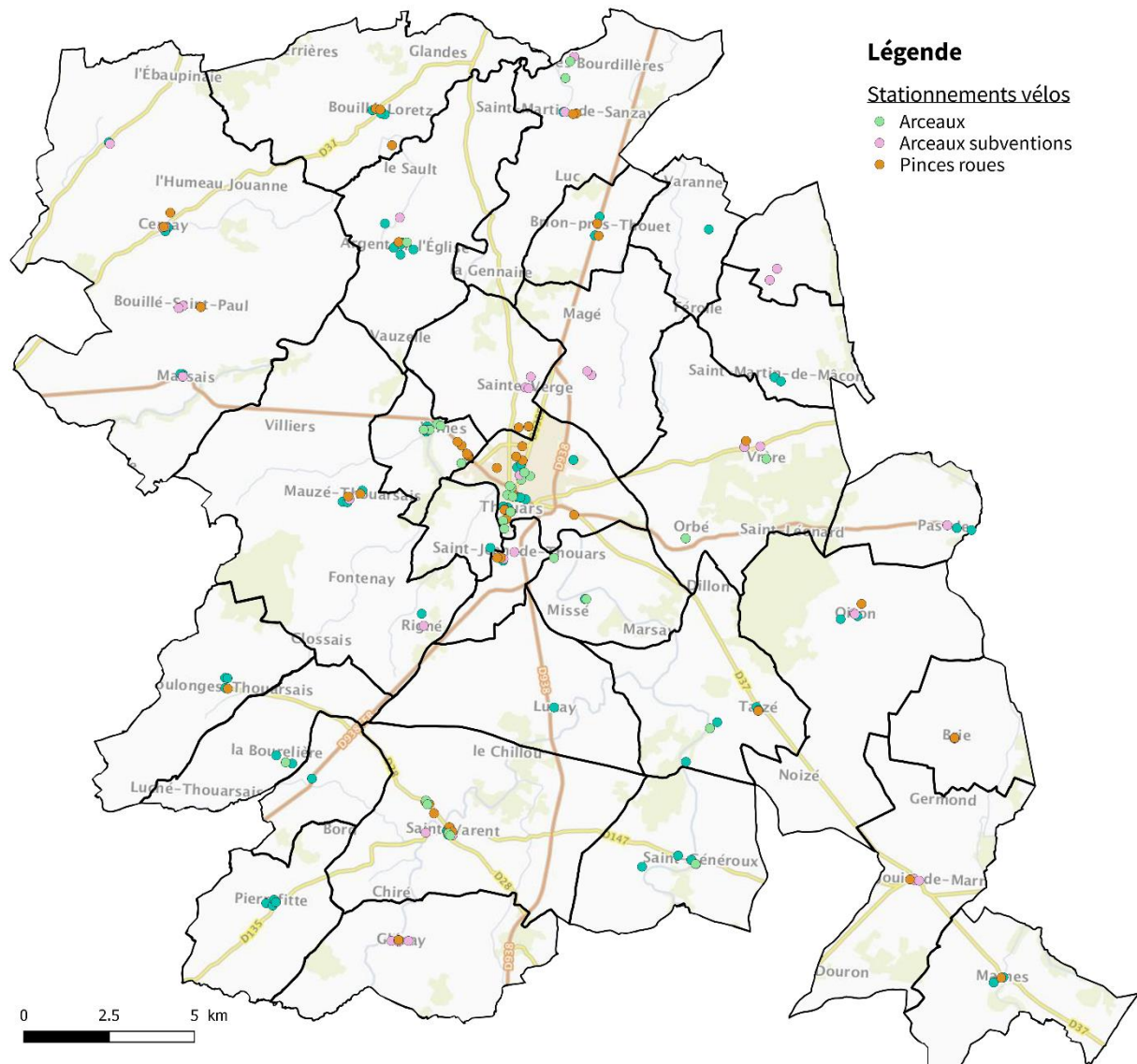


II/2. b) Le maillage préconisé

L'illustration 13 ci-dessous expose les préconisations de stationnements vélos à installer pour compléter le maillage actuel.

Les préconisations portent uniquement des arceaux vélos et non des pincés-roues.

Illustration n°13 : Préconisations pour compléter le maillage des stationnements vélos existants



III/ Sensibiliser les automobilistes pour un meilleur respect des personnes à vélo

Pour sécuriser la pratique du vélo, il est important d'aménager les routes afin de mieux partager la voirie et de donner une place aux vélos mais l'aménagement seul ne suffit pas. Il faut aussi travailler pour changer le comportement des automobilistes et des cyclistes.

Les automobilistes peuvent se montrer dangereux envers les cyclistes. Cela peut arriver par exemple en les doublant rapidement, sans les distances de sécurité ou en s'impatientant derrière un cycliste quand la rue est étroite. Certains automobilistes ne respectent pas la

règle de la distance nécessaire pour dépasser un cycliste. Pour rappel, elle est d'un mètre en ville et d'un mètre cinquante hors agglomération. S'il n'est pas possible de maintenir cette distance à cause la largeur de la route, l'automobiliste n'a pas le droit de doubler le cycliste. De plus, les automobilistes ont le droit de franchir une ligne blanche pour doubler un cycliste afin d'assurer plus facilement cette distance. La vitesse des automobilistes est souvent élevée pour doubler un vélo. Ces deux éléments représentent un risque pour le cycliste.

Ainsi, pour sécuriser la pratique il faut aussi sensibiliser les automobilistes à adapter leur conduite quand il y a la présence de vélos. Pendant le défi mobilité, les participants peuvent participer à une formation écoconduite avec une auto-école du territoire. Il est possible de demander à l'auto-école de faire un point et de sensibiliser les participants en rappelant les points essentiels de la conduite avec des vélos. La communication et la sensibilisation doivent être développées.

Pour les cyclistes cela peut également être développé pendant les ateliers de remise en selle (voir axe 3 : Meilleure accessibilité du vélo).

Les orientations pour sécuriser la pratique du vélo :

Pour sécuriser la pratique et promouvoir le vélo, la priorité est de développer un réseau de liaisons et de stationnements cyclables sur le territoire à trois échelles : du centre-ville, de la Commune et à l'échelle intercommunale. En effet, actuellement la voirie est peu partagée et les habitants peuvent ne pas se sentir assez en sécurité pour utiliser le vélo comme un mode de déplacement quotidien.

Ainsi deux orientations se dégagent :

- 1- Préconiser le réseau qu'il faut développer
- 2- Accompagner les Communes dans la mise en œuvre des fiches communales

IV/ Le programme d'action de l'axe 1

Fiche action n°1.1 : Accompagnement des Communes pour la mise en œuvre des aménagements préconisés dans les fiches Communales de l'axe 1 du plan vélo

Fiche action n°1.2 : Mieux informer les habitants sur les évolutions du code de la route concernant le vélo



Fiche n°1.1 : Accompagner les Communes pour la mise en œuvre des aménagements préconisés dans les fiches Communales de l'axe 1 du plan vélo

Constat : Actuellement, le réseau et les stationnements cyclables ne sont pas assez développés pour favoriser la pratique du vélo. La voirie n'est pas assez partagée et la place de la voiture est trop dominante. Ainsi, il faut aménager les routes à trois échelles : le bourg, la commune et à l'échelle intercommunale pour sécuriser la pratique

Objectif stratégique : Sécuriser la pratique du vélo

Objectif opérationnel : Aménager un réseau cyclable

Description de l'action : Un travail de terrain a été réalisé en 2018. Suite à ce travail, des fiches Communales ont été élaborés ce qui a permis de préconiser des aménagements. La Communauté de Communes peut accompagner les Communes qui le souhaitent concernant les projets préconisés dans les fiches. De plus, un guide « des bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » comprendra une partie sur les aménagements vélo afin de conseiller les Communes et d'avoir une homogénéité du réseau.

Modalités opérationnelles :

- Elaboration du guide « des bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables »
- Organiser une réunion pour expliquer le guide
- Diffuser le guide à chaque Commune + un rappel des fiches communales
- Être à l'écoute des Communes pour leur projet + les accompagner quand cela est possible
- Être en veille pour les appels à projet qui peuvent permettre de financer le plan vélo

Public : Les Communes

Porteur / Pilote : -Le service cellule ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

-Le service urbanisme de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les associations vélos du territoire
-Le département des Deux-Sèvres

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne

Calendrier :

- Premier semestre 2019 : Elaboration du guide pour les Communes
- Deuxième semestre 2019 : Présentation et diffusion du guide pour les Communes
- Long terme : Accompagner les Communes pour les projets Communaux

Indicateurs d'activités :

- Voir fiche action n°.... Concernant le suivi du plan vélo



Fiche action n°1.2 : Mieux informer les habitants sur les évolutions du code de la route concernant le vélo

Constat : Il y a eu quelques changements dans le code de la route concernant le vélo et tous les habitants ne sont pas forcément au courant. Par exemple, pour un automobiliste il est maintenant autorisé de chevaucher une ligne blanche pour doubler un cycliste afin d'avoir la distance de sécurité. Il y a aussi des évolutions concernant les doubles sens cyclables et les feux de signalisation. Il est important de communiquer sur ces évolutions.

Objectif stratégique : Améliorer la sécurité des cyclistes

Objectif opérationnel : Mieux informer sur les évolutions

Description de l'action : Les cyclistes et les automobilistes ne sont pas tous au courant des changements du code de la route. Il est important de les informer car ces évolutions faciliter la pratique du cycliste. Pour cela il y a plusieurs outils pour les informer. Il existe notamment un guide ludique édité par le CEREMA qui expose les évolutions.

Modalités opérationnelles :

- Sur le site internet mettre à disposition le guide du CEREMA
- Pendant l'atelier écoconduite du défi mobilité, demander un passage sur les évolution du code de la route
- Pendant les animations exposer quand cela est possible ces nouvelles règles
- Faire un rappel dans le guide à destination des Communes et à destination des habitants

Public : -Grand public

Porteur / Pilote : -Le service cellule ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les communes
-Les intervenants

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne

Calendrier :

- Sur le long terme, au fur et à mesure des projets

Indicateurs d'activités :

- Intégration dans les éléments indiqués



Plan vélo – Fiche communale : Argenton l'Eglise

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

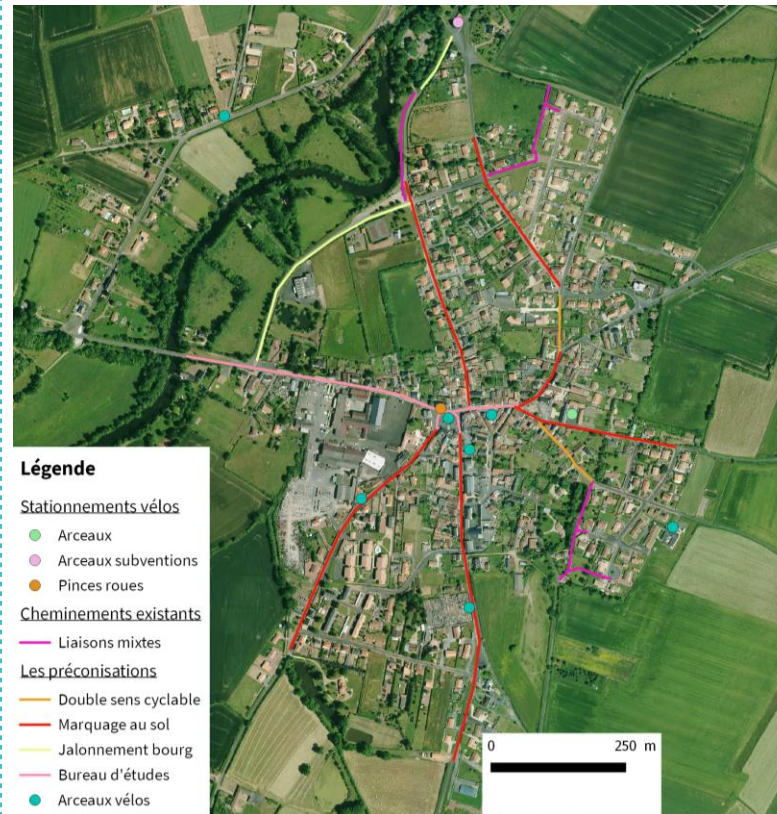


Le bourg d'Argenton l'Eglise, n'est globalement pas dangereux mais il est dominé par la voiture.

Au niveau des stationnements vélos, actuellement, dans le bourg d'Argenton l'Eglise, il existe 3 pincés roues au niveau de la pharmacie et trois arceaux au niveau de la Mairie. Ils vont être complétés par trois arceaux vélos au niveau du camping.

De plus, il existe trois liaisons mixtes au niveau du camping et dans les deux lotissements.

b) Préconisations



Pendant le rendez-vous communal en 2017, le Maire avait évoqué une problématique pour rejoindre l'arrêt de car proche de Vilgué et pour circuler sur le Rue Moulin neuf. La route est dangereuse et les voitures circulent vite. Il est préconisé pour la portion en rose sur la carte de réaliser une étude par un bureau d'étude afin de savoir les possibilités d'aménagements sur le Rue Moulin neuf et sur la place centrale. Pour rejoindre l'arrêt de car il est possible de compléter cette étude par un jalonnement dans le bourg par le Boulevard Georges Brassens afin d'éviter la traversée du pont et la D159. La traversée de L'argenton s'effectue alors au niveau de la passerelle à proximité du camping.

Enfin, il est possible de mettre en place deux doubles sens cyclables.

Certains éléments peuvent être mis en place pour favoriser l'usage du vélo dans le centre-ville.

Le premier travail est de mailler le bourg avec des arceaux vélos.

Ensuite, il est préconisé pour les routes structurantes du centre-ville d'avoir un marquage au sol. Ce sont les routes en rouges sur la carte. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes).



Plan vélo – Fiche communale : Argenton l'Eglise

II/ A l'échelle de la Commune

Les préconisations

Pour les trajets de moins de 3 kilomètres le vélo est un moyen de transport à développer pour les habitants. Ainsi il est important de réfléchir aux préconisations pour favoriser l'usage du vélo à l'échelle de la Commune. Argenton l'Eglise a quatre Hameaux non loin du centre-ville (Taizon, Vilgué, Le Grand Sault et Le Petite Sault). De plus, il existe le hameau Bagneux à 5 kms du centre ville. Cette distance est supérieure à 3kms mais le cheminement pour les relier est simple et direct.

Pour relier ces hameaux au centre-ville il n'est pas nécessaire de créer des aménagements cyclables. Par contre un travail de jalonnement et de signalisation est essentiel pour orienter les habitants vers les trajets les plus favorables.

Vilgué est le plus simple à relier de par sa proximité au centre ville. Une passerelle existe au niveau du Camping qui permet de rejoindre le centre ville en sécurité et d'éviter la D159 et la D61.

Pour rejoindre Taizon, il est possible d'éviter la D162 en préconisant la route parallèle au sud (en vert sur la carte). Une fois à Gatevinière le jalonnement rejoint le circuit touristique "Vignes et ponts en Argentonnois » pour rejoindre Taizon.

Pour rejoindre le Petit Sault et le Grand Sault, plusieurs cheminements sont possibles : d'abord en prenant le circuit touristique "Vignes et ponts en Argentonnois, ou par de l'autre côté de l'Argenton par des routes moins fréquentées (en vert sur la carte).

Enfin pour rejoindre Bagneux, il est possible d'emprunter la même route que les voitures. Cette route est peu fréquentée et offre de la visibilité.

Légende

Cheminements existants

— Liaisons mixtes

Les préconisations

— Double sens cyclable

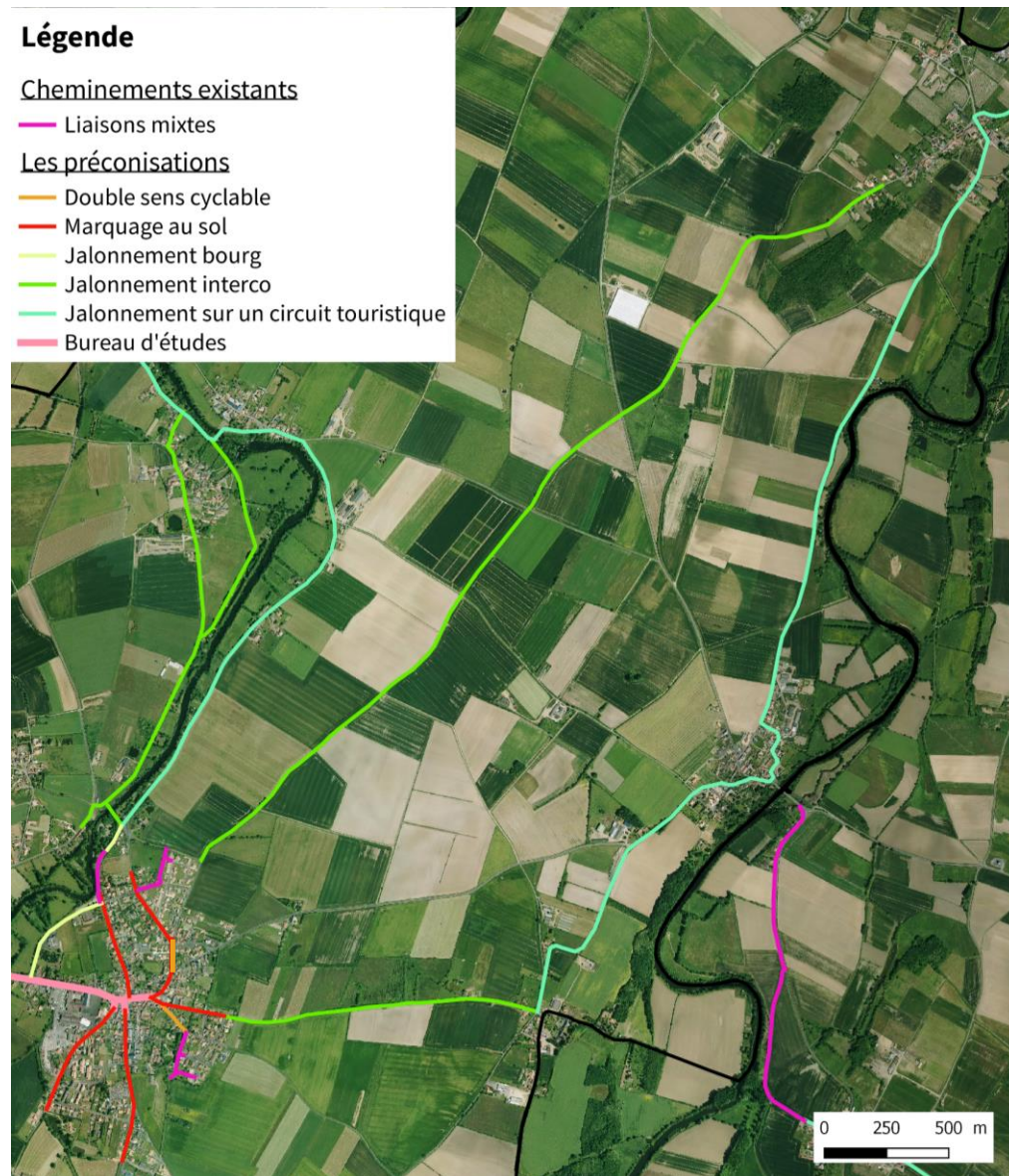
— Marquage au sol

— Jalonnement bourg

— Jalonnement interco

— Jalonnement sur un circuit touristique

— Bureau d'études





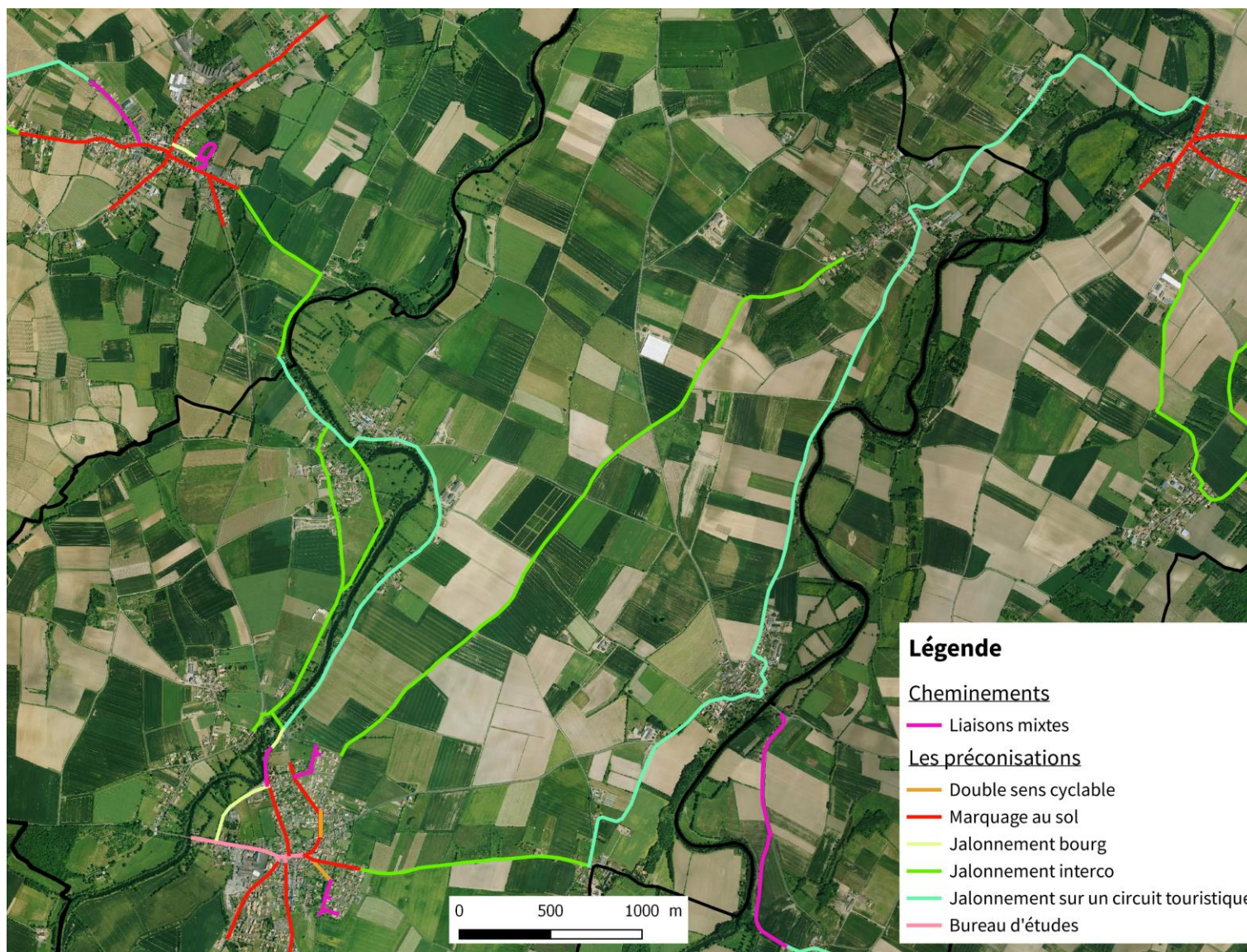
Plan vélo – Fiche communale : Argenton l’Eglise

II/ A l’échelle intercommunale

Les préconisations

Bouillé Loretz est à environ 5 kilomètres d’Argenton-l’Eglise. Cette distance est réalisable en vélo, surtout avec le développement du vélo électrique. Pour rejoindre Bouillé Loretz, il faut prendre le même itinéraire que pour rejoindre Le Petit Sault ou Le Grand Sault. Puis il faut soit préconiser par la D159 mais cette route fréquentée est dangereuse sans aménagement cyclable, soit prendre par des chemins alternatifs (en vert sur la carte). Dans ce cas, il est important de maintenir ces chemins dans un bon état afin de permettre la circulation des vélos.

Saint-Martin-de-Sanzay est à 5,2 kilomètres de Taizon et à 8 kilomètres d’Argenton-l’Eglise. Ces distances sont réalisables en vélo. De plus, il existe deux opportunités de rejoindre ces Communes car, le circuit touristique de la Vélo Francette passe entre Taizon et Saint-Martin-de-Sanzay. Ainsi, il suffit de faire un travail de jalonnement et de communication autour de cet axe. La seconde possibilité est un peu plus directe. Elle reprend la préconisation de jalonner entre Bagneux et Argenton-l’Eglise.



Légende

Cheminements

Liaisons mixtes

Les préconisations

Double sens cyclable

Marquage au sol

Jalonnement bourg

Jalonnement interco

Jalonnement sur un circuit touristique

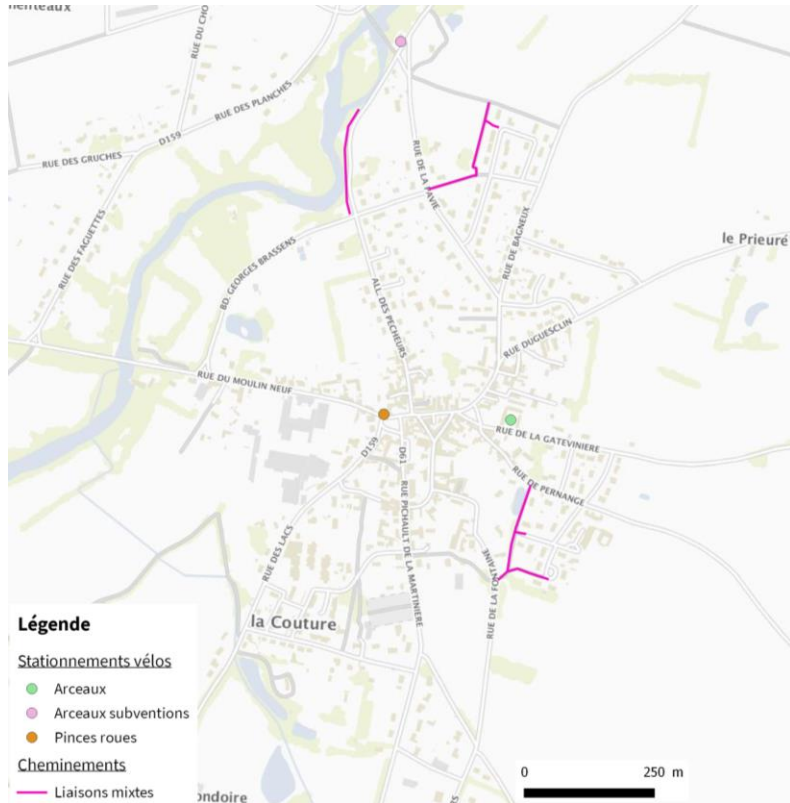
Bureau d’études



Plan vélo - Fiche communale : Argenton l'Eglise

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

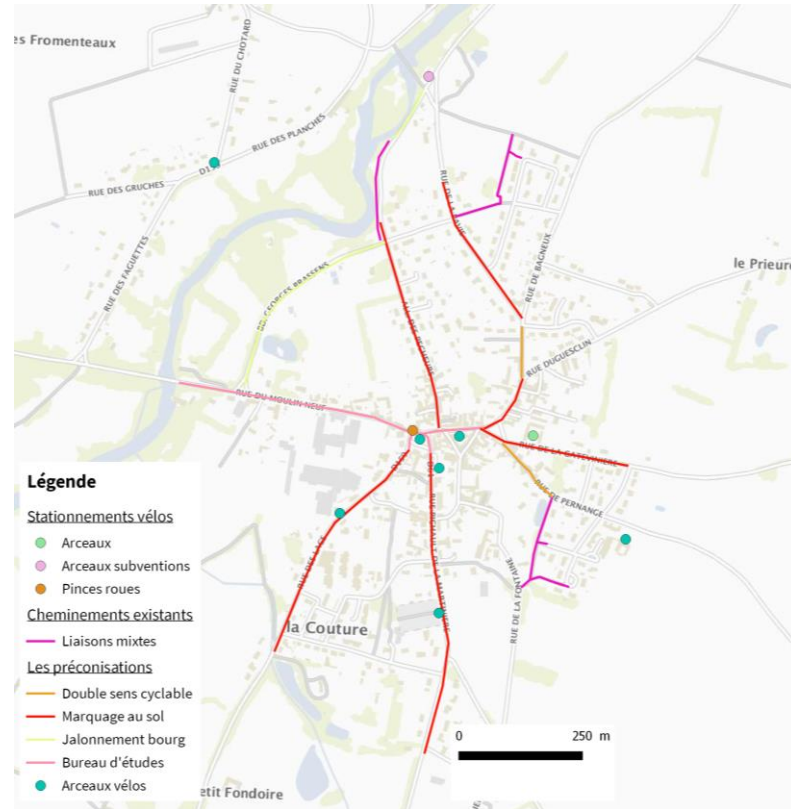


Le bourg d'Argenton l'Eglise, n'est globalement pas dangereux mais il est dominé par la voiture.

Au niveau des stationnements vélos, actuellement, dans le bourg d'Argenton l'Eglise, il existe 3 pincés roues au niveau de la pharmacie et trois arceaux au niveau de la Mairie. Ils vont être complétés par trois arceaux vélos au niveau du camping.

De plus, il existe trois liaisons mixtes au niveau du camping et dans les deux lotissements.

b) Préconisations



Certains éléments peuvent être mis en place pour favoriser l'usage du vélo dans le centre-ville.

Le premier travail est de mailler le bourg avec des arceaux vélos.

Ensuite, il est préconisé pour les routes structurantes du centre-ville d'avoir un marquage au sol. Ce sont les routes en rouges sur la carte. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes).

Pendant le rendez-vous communal en 2017, le Maire avait évoqué une problématique pour rejoindre l'arrêt de car proche de Vilgué et pour circuler sur le Rue Moulin neuf. La route est dangereuse et les voitures circulent vite. Il est préconisé pour la portion en rose sur la carte de réaliser une étude par un bureau d'étude afin de savoir les possibilités d'aménagements sur le Rue Moulin neuf et sur la place centrale. Pour rejoindre l'arrêt de car il est possible de compléter cette étude par un jalonnement dans le bourg par le Boulevard Georges Brassens afin d'éviter la traversée du pont et la D159. La traversée de L'argenton s'effectue alors au niveau de la passerelle à proximité du camping.

Enfin, il est possible de mettre en place deux doubles sens cyclables.



Plan vélo – Fiche communale : Argenton l'Eglise

I/ A l'échelle de la Commune

Les préconisations

Pour les trajets de moins de 3 kilomètres le vélo est un moyen de transport à développer pour les habitants. Ainsi il est important de réfléchir aux préconisations pour favoriser l'usage du vélo à l'échelle de la Commune. Argenton l'Eglise a quatre Hameaux non loin du centre-ville (Taizon, Vilgué, Le Grand Sault et Le Petite Sault). De plus, il existe le hameau Bagneux à 5 kms du centre ville. Cette distance est supérieure à 3kms mais le cheminement pour les relier est simple et direct.

Pour relier ces hameaux au centre-ville il n'est pas nécessaire de créer des aménagements cyclables. Par contre un travail de jalonnement et de signalisation est essentiel pour orienter les habitants vers les trajets les plus favorables.

Vilgué est le plus simple à relier de par sa proximité au centre ville. Une passerelle existe au niveau du Camping qui permet de rejoindre le centre ville en sécurité et d'éviter la D159 et la D61.

Pour rejoindre Taizon, il est possible d'éviter la D162 en préconisant la route parallèle au sud (en vert sur la carte). Une fois à Gatevinière le jalonnement rejoint le circuit touristique "Vignes et ponts en Argentonnois » pour rejoindre Taizon.

Pour rejoindre le Petit Sault et le Grand Sault, plusieurs cheminements sont possibles : d'abord en prenant le circuit touristique "Vignes et ponts en Argentonnois, ou par de l'autre côté de l'Argenton par des routes moins fréquentées (en vert sur la carte).

Enfin pour rejoindre Bagneux, il est possible d'emprunter la même route que les voitures. Cette route est peu fréquentée et offre de la visibilité.

Légende

Cheminements existants

— Liaisons mixtes

Les préconisations

— Double sens cyclable

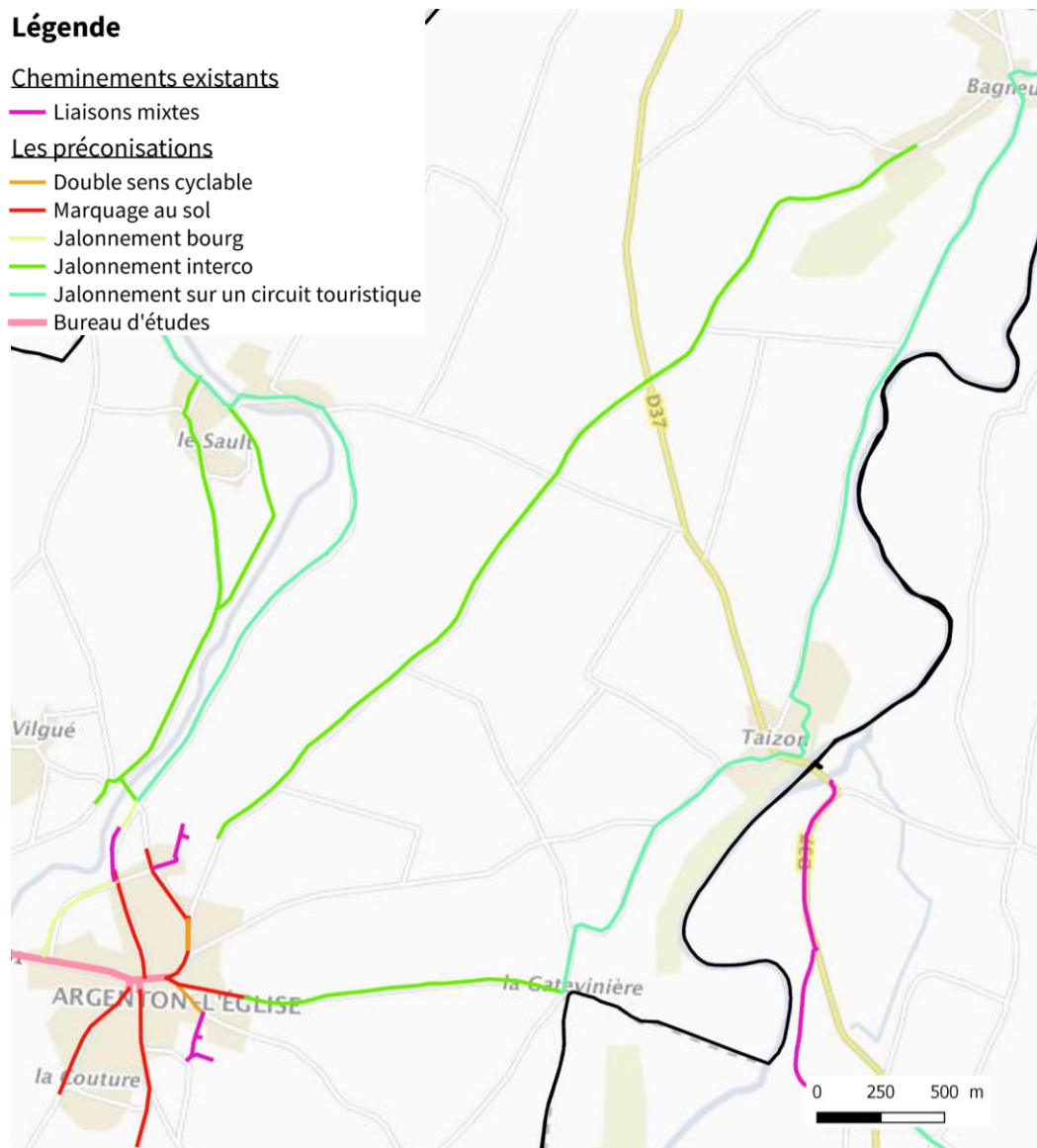
— Marquage au sol

— Jalonnement bourg

— Jalonnement interco

— Jalonnement sur un circuit touristique

— Bureau d'études





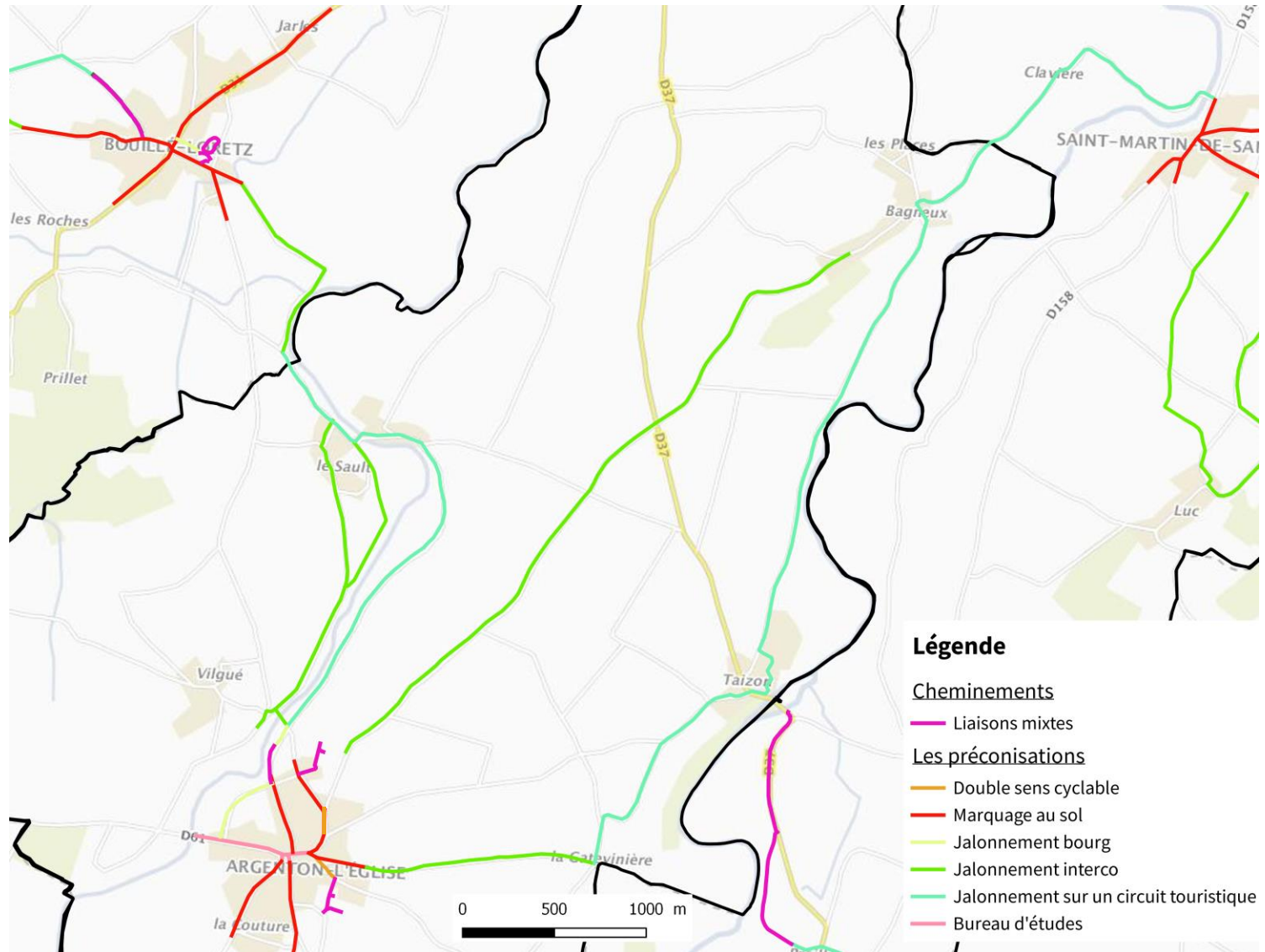
Plan vélo - Fiche communale : Argenton l'Église

I/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Bouillé Loretz est à environ 5 kilomètres d'Argenton-l'Église. Cette distance est réalisable en vélo, surtout avec le développement du vélo électrique. Pour rejoindre Bouillé Loretz, il faut prendre le même itinéraire que pour rejoindre Le Petit Sault ou Le Grand Sault. Puis il faut soit préconiser par la D159 mais cette route fréquentée est dangereuse sans aménagement cyclable, soit prendre par des chemins alternatifs (en vert sur la carte). Dans ce cas, il est important de maintenir ces chemins dans un bon état afin de permettre la circulation des vélos.

Saint-Martin-de-Sanzay est à 5,2 kilomètres de Taizon et à 8 kilomètres d'Argenton-l'Église. Ces distances sont réalisables en vélo. De plus, il existe deux opportunités de rejoindre ces Communes car, le circuit touristique de la Vélo Francette passe entre Taizon et Saint-Martin-de-Sanzay. Ainsi, il suffit de faire un travail de jalonnement et de communication autour de cet axe. La seconde possibilité est un peu plus directe. Elle reprend la préconisation de jalonner entre Bagneux et Argenton-l'Église.





Plan vélo – Fiche communale : Bouillé Loretz

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

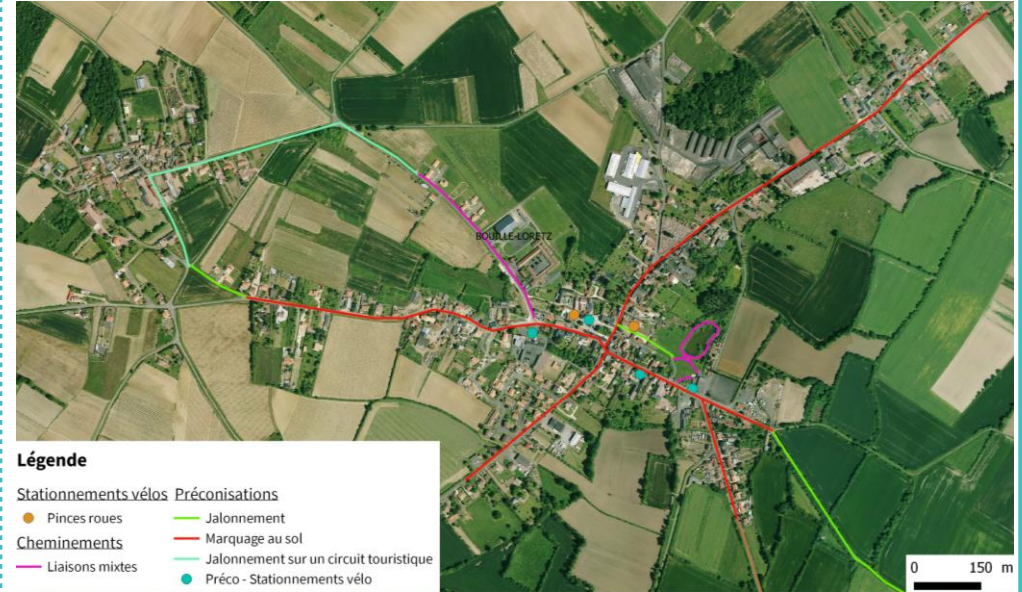


Le bourg de Bouillé Loretz est traversé par deux routes passantes. Ce qui peut provoquer des problématiques de vitesses et de fréquences. Cette situation n'aide pas au développement de l'usage du vélo. Cependant certains aménagements peuvent être faits pour faciliter la pratique du vélo. D'autant plus que la Commune de Bouillé Loretz possède notamment un collège dont plusieurs élèves viennent en vélo.

Au niveau des stationnements vélos, actuellement, dans le bourg il existe 3 pincés roues au niveau du commerce Vival et 10 pincés roues au niveau de la médiathèques. Cependant ceux de la médiathèques sont anciens et loin de l'entrée, ce qui n'incite à les utiliser. De plus, il existe des stationnements vélos à l'intérieur de la cour du collège.

Pour les cheminements il n'en existe pas pour le vélo. Il existe un chemin au niveau de la salle de fête mais plus à vocation touristique. De plus le cheminement pour accéder au collège peut être considéré comme une liaison mixte mais actuellement est utilisé conçu pour les piétons.

b) Préconisations



Certains éléments peuvent être mis en place pour favoriser l'usage du vélo dans le centre-ville.

Le premier travail est de mailler le bourg avec des arceaux vélos (en bleu sur la carte).

Ensuite, il est préconisé pour les routes structurantes du centre-ville d'avoir un marquage au sol. Ce sont les routes en rouges sur la carte. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes). Cela permet de rendre visible le cycliste.

Il existe un passage sans voiture pour relier centre à la salle des fêtes. Il serait intéressant de mettre en avant ce passage qui permet d'éviter la route.

Pour accéder au collège, il existe un cheminement piétons qui pourrait avec certains aménagements devenir une liaison mixte (par exemple : trottoirs accessibles aux entrées, délimitation piétons-vélos, signalisations,...).

Le hameau La Lande est facilement par un jalonement pour la route vers le collège ou pas un marquage au sol par la D161.



Plan vélo – Fiche communale : Bouillé Loretz

II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations à l'échelle Communale

Il n'y a pas de préconisation à l'échelle de la Commune car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin.

Les préconisations à l'échelle intercommunale

Bouillé Loretz est à environ 5 kilomètres d'Argenton-l'Église. Cette distance est réalisable en vélo, surtout avec le développement du vélo électrique. Actuellement, il n'existe de chemin prédéfini pour y aller.

Pour rejoindre Argenton l'Église, il existe possibilités :

-En marron sur la carte : la première consiste à passer par la D159 mais cette route fréquentée et en dehors du centre-ville, donc limitée à 80kms/h. Il est compliqué de préconiser cet itinéraire car il est dangereux sans aménagement cyclable.

-La deuxième possibilité est de préconiser des chemins alternatifs (en vert sur la carte). Dans ce cas, il est important de maintenir ces chemins dans un bon état afin de permettre la circulation des vélos.

-Une fois arrivé à Le Petit Sault ou Le Grand Sault, il existe plusieurs opportunités. D'abord en prenant le circuit touristique "Vignes et ponts en Argentonnois, ou par de l'autre côté de l'Argenton par des routes moins fréquentées (en vert sur la carte).

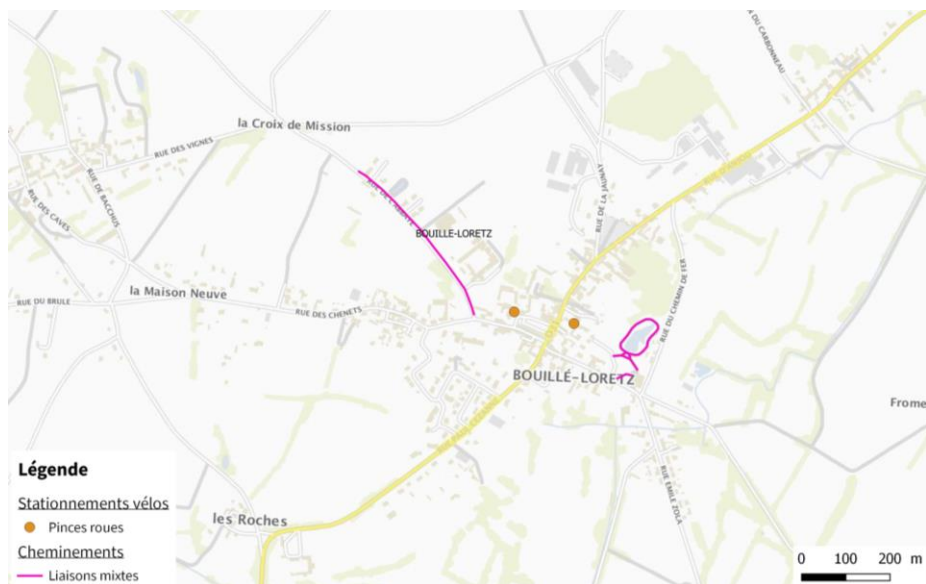




Plan vélo – Fiche communale : Bouillé Loretz

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

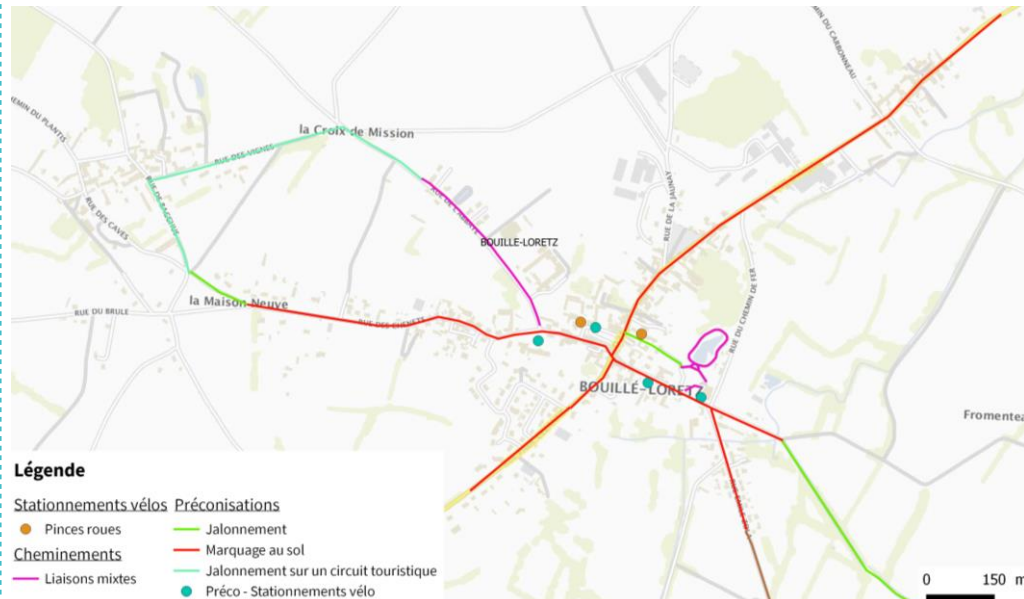


Le bourg de Bouillé Loretz est traversé par deux routes passantes. Ce qui peut provoquer des problématiques de vitesses et de fréquences. Cette situation n'aide pas au développement de l'usage du vélo. Cependant certains aménagements peuvent être faits pour faciliter la pratique du vélo. D'autant plus que la Commune de Bouillé Loretz possède notamment un collège dont plusieurs élèves viennent en vélo.

Au niveau des stationnements vélos, actuellement, dans le bourg il existe 3 pincés roues au niveau du commerce Vival et 10 pincés roues au niveau de la médiathèques. Cependant ceux de la médiathèques sont anciens et loin de l'entrée, ce qui n'incite à les utiliser. De plus, il existe des stationnements vélos à l'intérieur de la cour du collège.

Pour les cheminements il n'en existe pas pour le vélo. Il existe un chemin au niveau de la salle de fête mais plus à vocation touristique. De plus le cheminement pour accéder au collège peut être considéré comme une liaison mixte mais actuellement est utilisé conçu pour les piétons.

b) Préconisations



Certains éléments peuvent être mis en place pour favoriser l'usage du vélo dans le centre-ville.

Le premier travail est de mailler le bourg avec des arceaux vélos (en bleu sur la carte).

Ensuite, il est préconisé pour les routes structurantes du centre-ville d'avoir un marquage au sol. Ce sont les routes en rouges sur la carte. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes). Cela permet de rendre visible le cycliste.

Il existe un passage sans voiture pour relier centre à la salle des fêtes. Il serait intéressant de mettre en avant ce passage qui permet d'éviter la route.

Pour accéder au collège, il existe un cheminement piétons qui pourrait avec certains aménagements devenir une liaison mixte (par exemple : trottoirs accessibles aux entrées, délimitation piétons-vélos, signalisations,...).

Le hameau La Lande est facilement par un jalonnement pour la route vers le collège ou pas un marquage au sol par la D161.



Plan vélo – Fiche communale : Bouillé Loretz

II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations à l'échelle Communale

Il n'y a pas de préconisation à l'échelle de la Commune car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin.

Les préconisations à l'échelle intercommunale

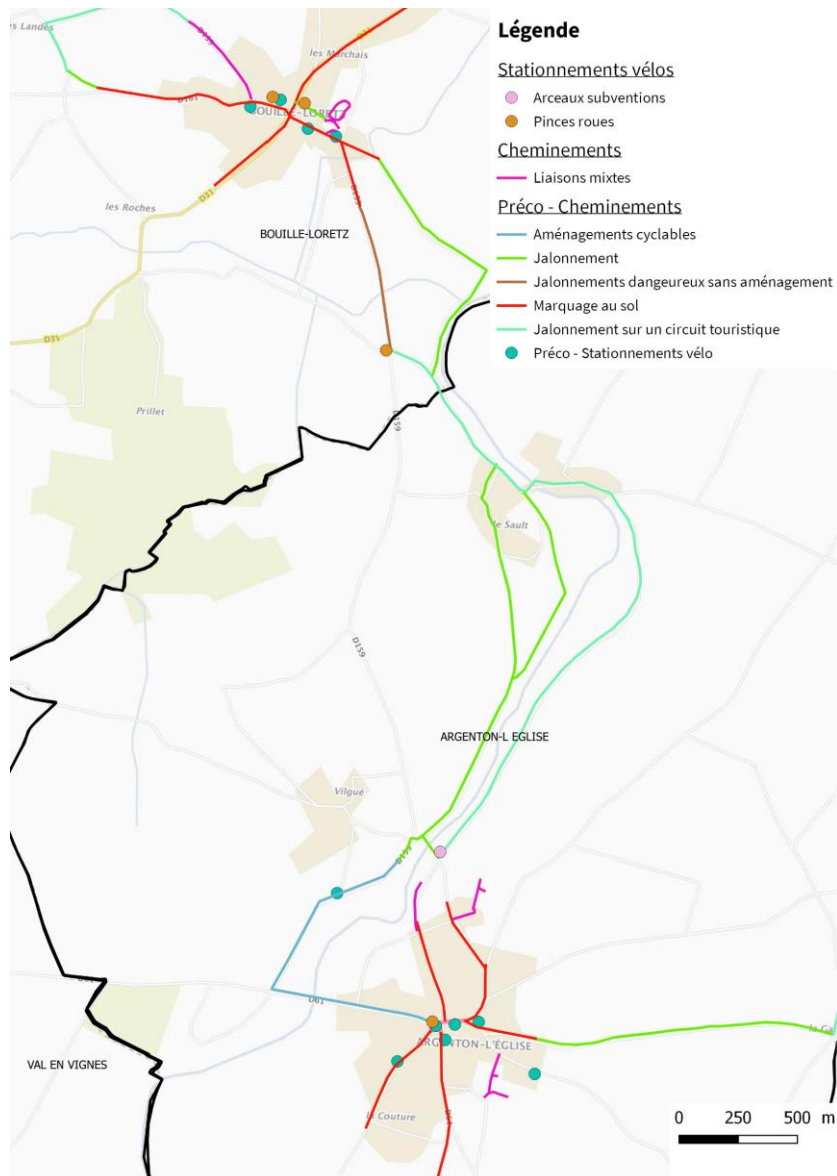
Bouillé Loretz est à environ 5 kilomètres d'Argenton-l'Église. Cette distance est réalisable en vélo, surtout avec le développement du vélo électrique. Actuellement, il n'existe de chemin prédéfini pour y aller.

Pour rejoindre Argenton l'Église, il existe possibilités :

-En marron sur la carte : la première consiste à passer par la D159 mais cette route fréquentée et en dehors du centre-ville, donc limitée à 80km/h. Il est compliqué de préconiser cet itinéraire car il est dangereux sans aménagement cyclable.

-La deuxième possibilité est de préconiser des chemins alternatifs (en vert sur la carte). Dans ce cas, il est important de maintenir ces chemins dans un bon état afin de permettre la circulation des vélos.

-Une fois arrivé à Le Petit Sault ou Le Grand Sault, il existe plusieurs opportunités. D'abord en prenant le circuit touristique "Vignes et ponts en Argentonnois, ou par de l'autre côté de l'Argenton par des routes moins fréquentées (en vert sur la carte).





Plan vélo – Fiche communale : Brie

I/ A l'échelle du centre-ville

Le diagnostic : l'existant

Le bourg de Brie, n'est pas dangereux pour le vélo car il est peu fréquenté. De part sa population et sa situation le centre ville n'a pas et n'a pas besoin d'aménagements cyclables. Cependant la Commune a quand même installé quelques stationnements vélos. D'abord cinq pincés roues à proximité de la bibliothèque. Ensuite, ils vont installer deux autres arceaux vélos (en rose sur la carte). L'installation de ces arceaux est bénéfique pour promouvoir l'usage du vélo car il rend visible la pratique du vélo et permet à l'utilisateur de stationner son vélo en toute sécurité.

Un point de vigilance est à porter au niveau de la circulation de poids lourds dans le centre ville, à cause de la localisation de l'usine Soldive.

Les préconisations à l'échelle Communale

Il n'y a pas de préconisation à l'échelle de la Commune car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin.





Plan vélo – Fiche communale : Brie

II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

D'abord, il est préconisé d'installer quelques arceaux à l'aire de pique-nique qui a été créée.

La Commune de Brie est éloignée des Communes alentours, ce qui n'incite pas à utiliser le vélo. Par exemple Oiron et Bilazais sont à environs 5 kms de Brie par la route.

Pour rejoindre Leugny, la Départementale est trop dangereuse, cependant il est possible d'emprunter le circuit touristique « La plaine entre Dive et Thouet » qui passe par des chemins peu fréquentés. Ce circuit est une opportunité pour permettre un jalonnement à vélo entre ces deux communes sans aménagement conséquent.

Pour rejoindre Bilazais, il est d'abord important d'engager une réflexion pour vérifier la pertinence de réaliser une liaison cyclable. Si c'est pertinent, il faut vérifier la dangerosité de la route principale, notamment par rapport aux poids-lourd. Sinon il est possible de passer par les chemins ruraux, en verts sur la carte. Cela permet d'éviter la route mais il faut qu'ils soient remis en état et entretenus car une portion n'est pas praticable en l'état.

Pour préconiser ces chemins pour des déplacements du quotidien, il faudra un travail de communication, de sensibilisation et de signalisations important pour informer les habitants de cette possibilité (Voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagements* », à destination des Communes, en 2019) .



Légende

Stationnements vélos

- Arceaux subventions
- Pinces roues

Les préconisations

- Marquage au sol
- Jalonnement bourg
- Jalonnement interco
- Jalonnements dangereux sans aménagement
- Jalonnement sur un circuit touristique
- Arceaux vélos



II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations vers la Commune de Saint-Jouin-de-Marnes

Pour la Commune de Saint-Jouin-de-Marnes, la distance est de 4,7kms. Cette distance est important pour le réaliser en vélo, surtout pour des Communes rurales. L'intérêt de cette liaison pourrait se justifier si des habitants de Saint-Jouin-de-Marnes travaillent par exemple à Sol Dive. Un travail pourra être engagé entre les deux Communes pour vérifier la pertinence de réaliser une liaison cyclable.





Plan vélo - Fiche communale : Brie

I/ A l'échelle du centre-ville

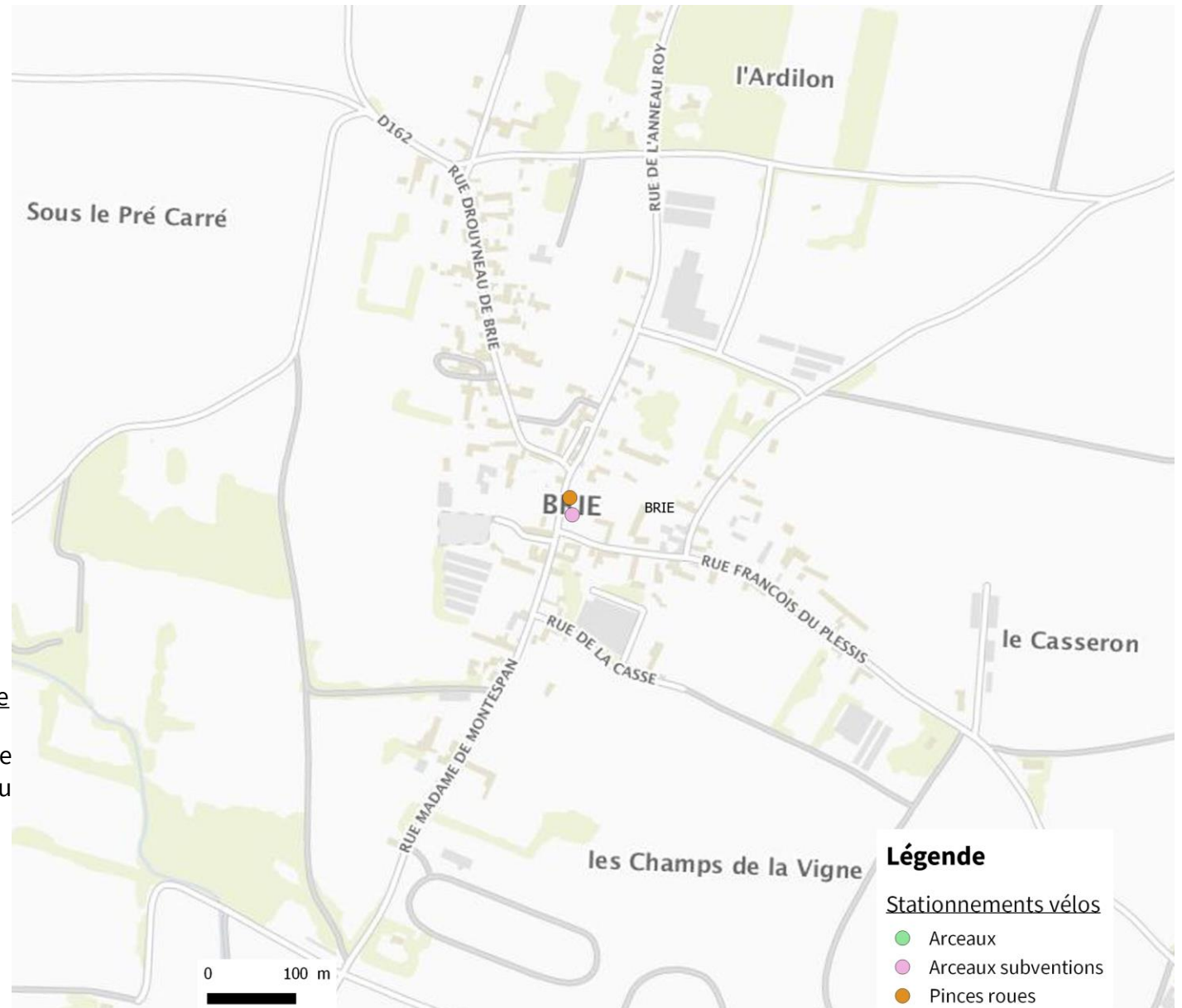
Diagnostic : l'existant

Le bourg de Brie, n'est pas dangereux pour le vélo car il est peu fréquenté. De part sa population et sa situation le centre ville n'a pas et n'a pas besoin d'aménagements cyclables. Cependant la Commune a quand même installé quelques stationnements vélos. D'abord cinq pincés roues à proximité de la bibliothèque. Ensuite, ils vont installer deux autres arceaux vélos (en rose sur la carte). L'installation de ces arceaux est bénéfique pour promouvoir l'usage du vélo car il rend visible la pratique du vélo et permet à l'utilisateur de stationner son vélo en toute sécurité.

Un point de vigilance est à porter au niveau de la circulation de poids lourds dans le centre ville, à cause de la localisation de l'usine Soldive.

Les préconisations à l'échelle Communale

Il n'y a pas de préconisation à l'échelle de la Commune car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin.





Plan vélo - Fiche communale : Brie

II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

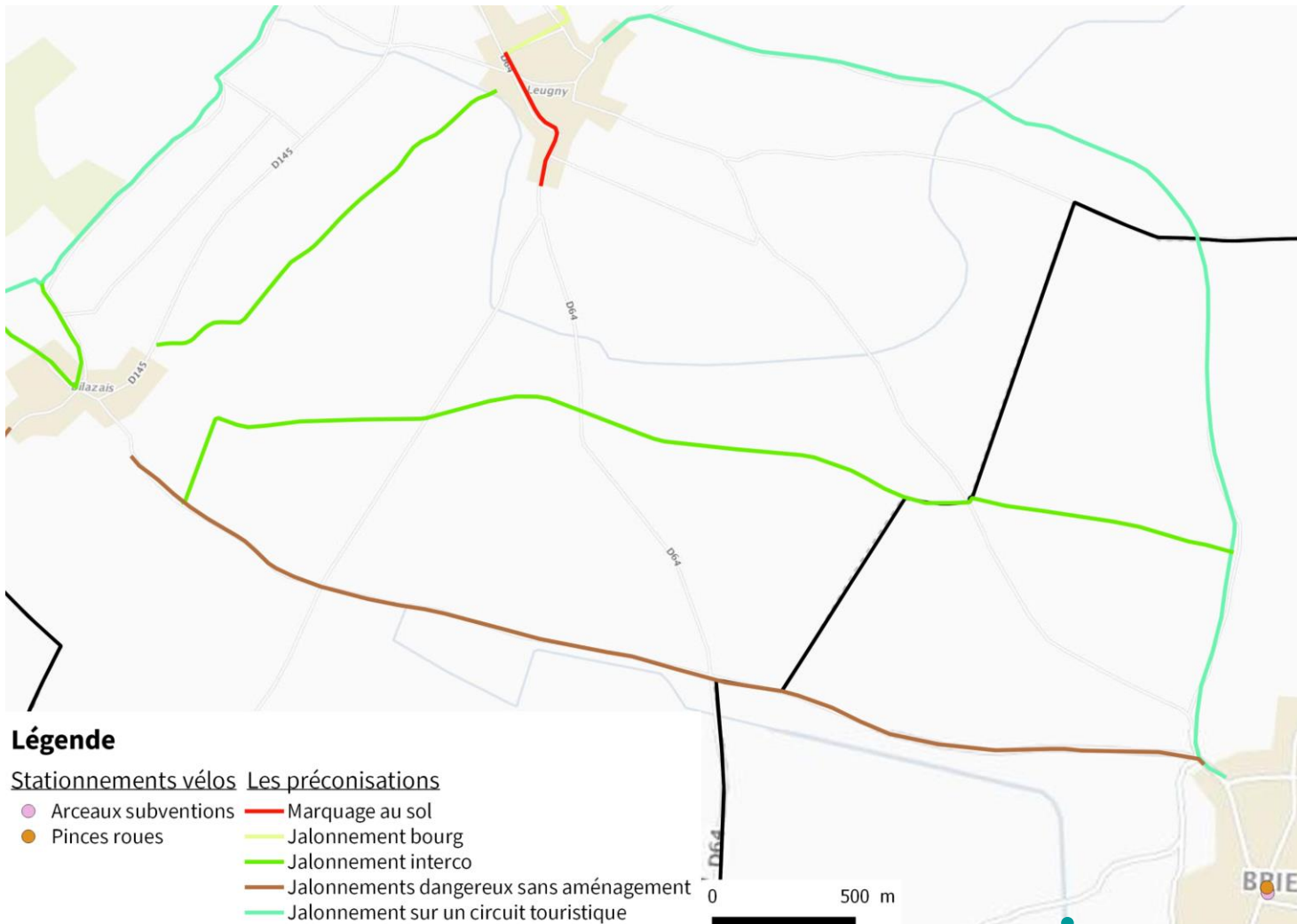
D'abord, il est préconisé d'installer quelques arceaux à l'aire de pique-nique qui a été créée.

La Commune de Brie est éloignée des Communes alentours, ce qui n'incite pas à utiliser le vélo. Par exemple Oiron et Bilazais sont à environ 5 kms de Brie par la route.

Pour rejoindre Leugny, la Départementale est trop dangereuse, cependant il est possible d'emprunter le circuit touristique « La plaine entre Dive et Thouet » qui passe par des chemins peu fréquentés. Ce circuit est une opportunité pour permettre un jalonnement à vélo entre ces deux communes sans aménagement conséquent.

Pour rejoindre Bilazais, il est d'abord important d'engager une réflexion pour vérifier la pertinence de réaliser une liaison cyclable. Si c'est pertinent, il faut vérifier la dangerosité de la route principale, notamment par rapport aux poids-lourd. Sinon il est possible de passer par les chemins ruraux, en verts sur la carte. Cela permet d'éviter la route mais il faut qu'ils soient remis en état et entretenus car une portion n'est pas praticable en l'état.

Pour préconiser ces chemins pour des déplacements du quotidien, il faudra un travail de communication, de sensibilisation et de signalisations important pour informer les habitants de cette possibilité (Voir « Guide des bonnes pratiques d'aménagements », à destination des Communes, en 2019) .



Légende

Stationnements vélos Les préconisations

- Arceaux subventions
- Pincés roues
- Marquage au sol
- Jalonnement bourg
- Jalonnement interco
- Jalonnements dangereux sans aménagement
- Jalonnement sur un circuit touristique
- Arceaux vélos



II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations vers la Commune de Saint-Jouin-de-Marnes

Pour la Commune de Saint-Jouin-de-Marnes, la distance est de 4,7kms. Cette distance est important pour le réaliser en vélo, surtout pour des Communes rurales. L'intérêt de cette liaison pourrait se justifier si des habitants de Saint-Jouin-de-Marnes travaillent par exemple à Sol Dive. Un travail pourra être engagé entre les deux Communes pour vérifier la pertinence de réaliser une liaison cyclable.





Plan vélo – Fiche communale : Brion-Près-Thouet

a) Diagnostic : l'existant

Légende

- Stationnements vélos
 - Pincés roues
- Cheminements
 - Double sens cyclable
 - Liaisons mixtes
 - Projet de la Commune



Le bourg de la Commune est desservi par la D362. Cette route était, chaque jour, très empruntée jusqu'en 2017. L'ouverture de la D938 permet de contourner le bourg. Ainsi face à ce changement, la Commune doit travailler sur son axe principal pour permettre une appropriation du centre bourg et le développement d'une mobilité plus durable.

Actuellement, Plusieurs éléments sont en place pour favoriser le vélo. Il existe des pincés roues abrités à l'école et du restaurant. Un double sens cyclable a été mise en place dans une rue à sens unique. Enfin, la Commune a le projet de créer une liaison piétonne et cyclable en violette sur la carte.

b) Les préconisations

Légende

- Stationnements vélos
 - Pincés roues
- Cheminements
 - Double sens cyclable
 - Liaisons mixtes
 - Projet de la Commune
- Les préconisations
 - Arceaux vélos



Plusieurs autres éléments peuvent être étudiés pour continuer de favoriser la pratique du vélo dans le centre bourg.

En ce qui concerne le stationnement des vélos, il est préconisé d'installer des arceaux vélos devant la Mairie et l'épicerie.

En ce qui concerne les cheminements cyclables, la D362 doit faire l'objet d'une étude globale prenant en compte une mobilité plus durable.



Plan vélo – Fiche communale : Brion-Près-Thouet

II/ A l'échelle de la Commune

La Commune de Brion-Près-Thouet n'est composée que d'un seul hameau : Etambé. Cette situation est un avantage pour le développement de la pratique du vélo à l'échelle Communale.

Pour permettre de rejoindre ce hameau, la Commune a mis en place un marquage au sol d'un côté de la route (voir trait en rouge sur la carte ci-dessus). Il faudrait indiquer si les vélos sont autorisés à circuler dessus ou si ils doivent circuler sur la route. Si les vélos sont autorisés à circuler dessus, il faut étudier la faisabilité pour équiper les deux côtés de la route ou élargir ce marquage au sol pour permettre la circulation de deux vélos.

De plus, pour améliorer la liaison vers Etambé, la Commune a le projet de développer une liaison piétonne et cyclable. Elle partirait du centre de Brion-Près-de-Thouet pour rejoindre le marquage au sol déjà existant. Cette liaison est d'autant plus intéressante qu'elle permettrait au cycliste d'éviter les voitures.

Légende

Stationnements vélos

- Pincés roues

Cheminements

- Double sens cyclable
- Liaisons mixtes
- Projet de la Commune
- Marquage au sol

Les préconisations

- Arceaux vélos





Plan vélo – Fiche communale : Brion-Près-Thouet

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette carte expose la liaison possible entre Saint-Martin-de-Sanzay et Brion-Près-Thouet.

Pour rejoindre Saint-Martin-de-Sanzay, il est possible de passer par Sanzay en passant sous la D938 puis après en suivant le jalonnement de la Commune. Cette route est très peu fréquentée et donc peu dangereuse pour la pratique du vélo.

Si ces jalonnements sont mis en place il faudra travailler sur la signalisation (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019) pour les trajets du quotidien et sur de la signalisation pour sensibiliser les automobilistes à la présence potentielle de personnes à vélo.





III/ A l'échelle intercommunale

Options

Au vu de la distance il est intéressant de pouvoir rejoindre Thouars et la zone commerciale de Sainte Verge depuis Brion-Près-Thouet. Pour cela, il est possible d'étudier deux possibilités.

D'abord en utilisant l'ancienne route Départementale (en bleu sur la carte). Avec la création de la D938, cette route est beaucoup moins fréquentée. L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus directe et la plus connue des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents et donc coûteux. Ce serait un aménagement structurant du territoire

La seconde possibilité de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux (en vert sur la carte). Cette solution est moins directe pour les habitants mais aussi moins coûteuse à mettre en place. Cet itinéraire emprunte des chemins et des routes secondaires. Actuellement, certains de ces chemins ne sont pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un réel travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître. (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019) et sur le bon état des chemins

Ces deux solutions doivent être étudiés avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis. Le COPIL PADREC de septembre permettra de donner une première validation.





Plan vélo – Fiche communale : Brion-Près-Thouet

a) Diagnostic : l'existant

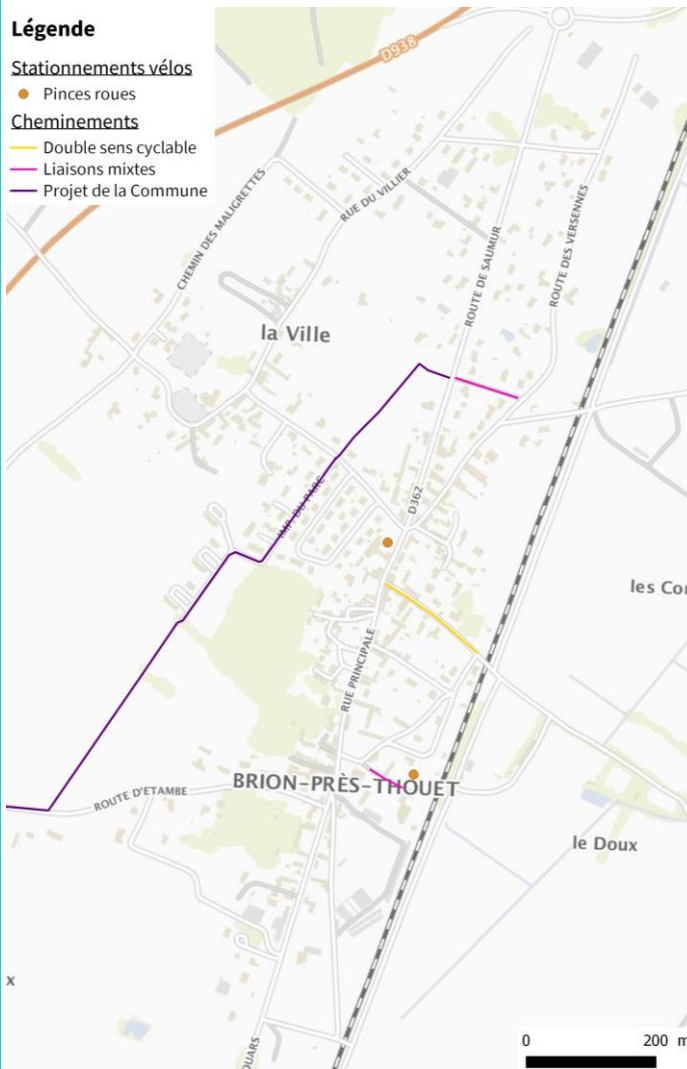
Légende

Stationnements vélos

- Pincés roues

Cheminements

- Double sens cyclable
- Liaisons mixtes
- Projet de la Commune



Le bourg de la Commune est desservi par la D362. Cette route était, chaque jour, très empruntée jusqu'en 2017. L'ouverture de la D938 permet de contourner le bourg. Ainsi face à ce changement, la Commune doit travailler sur son axe principal pour permettre une appropriation du centre bourg et le développement d'une mobilité plus durable.

Actuellement, Plusieurs éléments sont en place pour favoriser le vélo. Il existe des pincés roues abrités à l'école et du restaurant. Un double sens cyclable a été mise en place dans une rue à sens unique. Enfin, la Commune a le projet de créer une liaison piétonne et cyclable en violette sur la carte.

b) Les préconisations

Légende

Stationnements vélos

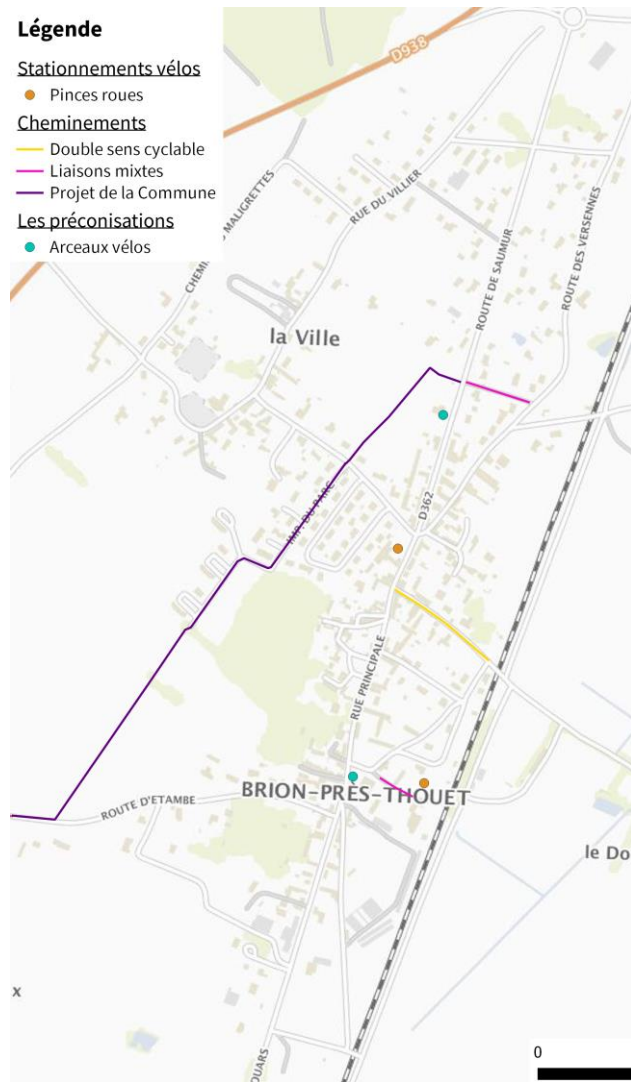
- Pincés roues

Cheminements

- Double sens cyclable
- Liaisons mixtes
- Projet de la Commune

Les préconisations

- Arceaux vélos



Plusieurs autres éléments peuvent être étudiés pour continuer de favoriser la pratique du vélo dans le centre bourg.

En ce qui concerne le stationnement des vélos, il est préconisé d'installer des arceaux vélos devant la Mairie et l'épicerie.

En ce qui concerne les cheminements cyclables, la D362 doit faire l'objet d'une étude globale prenant en compte une mobilité plus durable.



Plan vélo – Fiche communale : Brion-Près-Thouet

II/ A l'échelle de la Commune

La Commune de Brion-Près-Thouet n'est composée que d'un seul hameau : Etambé. Cette situation est un avantage pour le développement de la pratique du vélo à l'échelle Communale.

Pour permettre de rejoindre ce hameau, la Commune a mis en place un marquage au sol d'un côté de la route (voir trait en rouge sur la carte ci-dessus). Il faudrait indiquer si les vélos sont autorisés à circuler dessus ou si ils doivent circuler sur la route. Si les vélos sont autorisés à circuler dessus, il faut étudier la faisabilité pour équiper les deux côtés de la route ou élargir ce marquage au sol pour permettre la circulation de deux vélos.

De plus, pour améliorer la liaison vers Etambé, la Commune a le projet de développer une liaison piétonne et cyclable. Elle partirait du centre de Brion-Près-de-Thouet pour rejoindre le marquage au sol déjà existant. Cette liaison est d'autant plus intéressante qu'elle permettrait au cycliste d'éviter les voitures.

Légende

Stationnements vélos

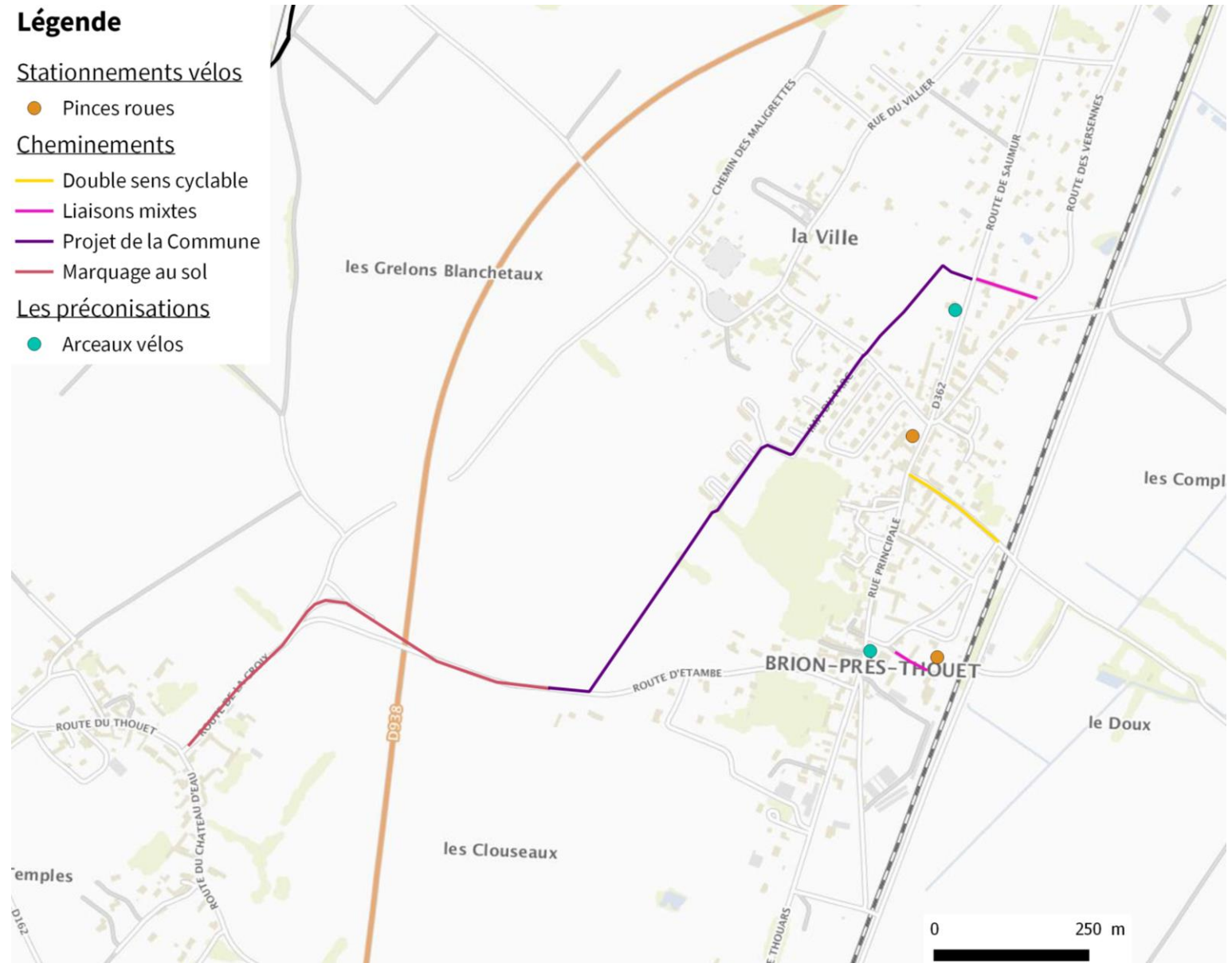
- Pincés roues

Chemins

- Double sens cyclable
- Liaisons mixtes
- Projet de la Commune
- Marquage au sol

Les préconisations

- Arceaux vélos





Plan vélo – Fiche communale : Brion-Près-Thouet

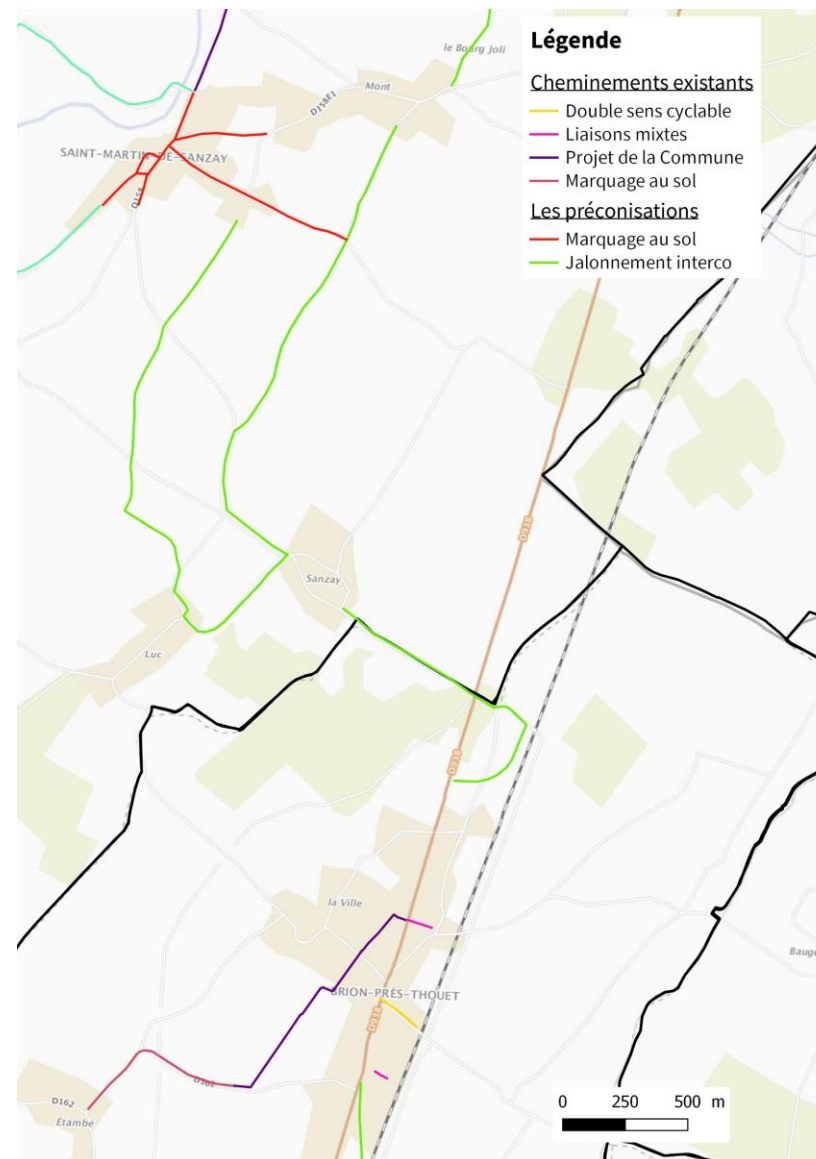
III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette carte expose la liaison possible entre Saint-Martin-de-Sanzay et Brion-Près-Thouet.

Pour rejoindre Saint-Martin-de-Sanzay, il est possible de passer par Sanzay en passant sous la D938 puis après en suivant le jalonnement de la Commune. Cette route est très peu fréquentée et donc peu dangereuse pour la pratique du vélo.

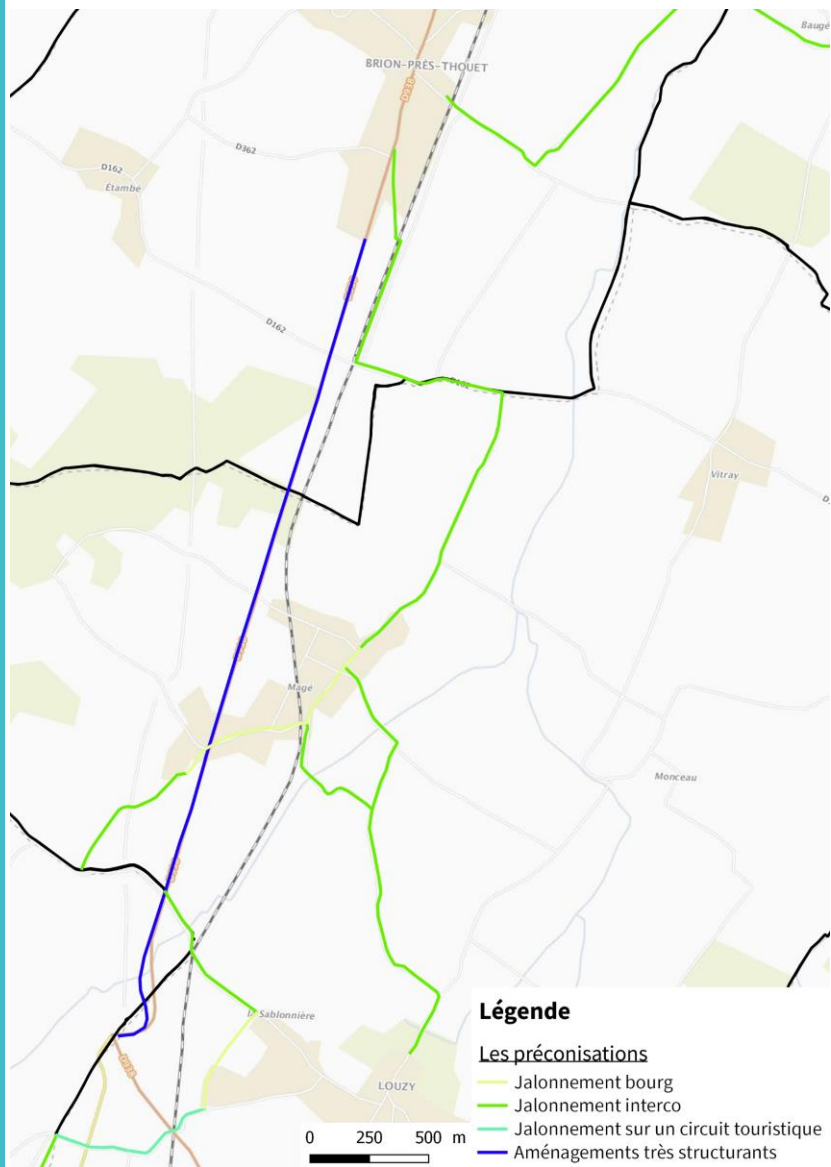
Si ces jalonnements sont mis en place il faudra travailler sur la signalisation (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019) pour les trajets du quotidien et sur de la signalisation pour sensibiliser les automobilistes à la présence potentielle de personnes à vélo.





Plan vélo – Fiche communale : Brion-Près-Thouet

III/ A l'échelle intercommunale



Au vu de la distance il est intéressant de pouvoir rejoindre Thouars et la zone commerciale de Sainte Verge depuis Brion-Près-Thouet. Pour cela, il est possible d'étudier deux possibilités.

D'abord en utilisant l'ancienne route Départementale (en bleu sur la carte). Avec la création de la D938, cette route est beaucoup moins fréquentée. L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus directe et la plus connue des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents et donc coûteux. Ce serait un aménagement structurant du territoire

La seconde possibilité de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux (en vert sur la carte). Cette solution est moins directe pour les habitants mais aussi moins coûteuse à mettre en place. Cet itinéraire emprunte des chemins et des routes secondaires. Actuellement, certains de ces chemins ne sont pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un réel travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître. (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019) et sur le bon état des chemins

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis. Le COPIL PADREC de septembre permettra de donner une première validation.



Plan vélo – Fiche communale : Coulonges-Thouarsais

I/ A l'échelle du centre-ville

Les préconisations

Le bourg de Coulonges-Thouarsais n'est pas dangereux à la pratique du vélo mais il est traversée par la D28. Cette situation peut entrainer une vitesse élevée sur la route principale par les automobilistes. Il est préconisé de rendre le vélo plus visible sur la route principale en mettant un marquage au sol. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

En ce qui concerne les stationnements vélos, il existe des pincés roues au niveau de la boulangerie. Ils peuvent être complétés par des arceaux au niveau de la salle des fêtes, de la Mairie et du stade.

Il n'y a pas de préconisation ou de diagnostic à l'échelle Commune car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin.





Plan vélo – Fiche communale : Coulonges-Thouarsais

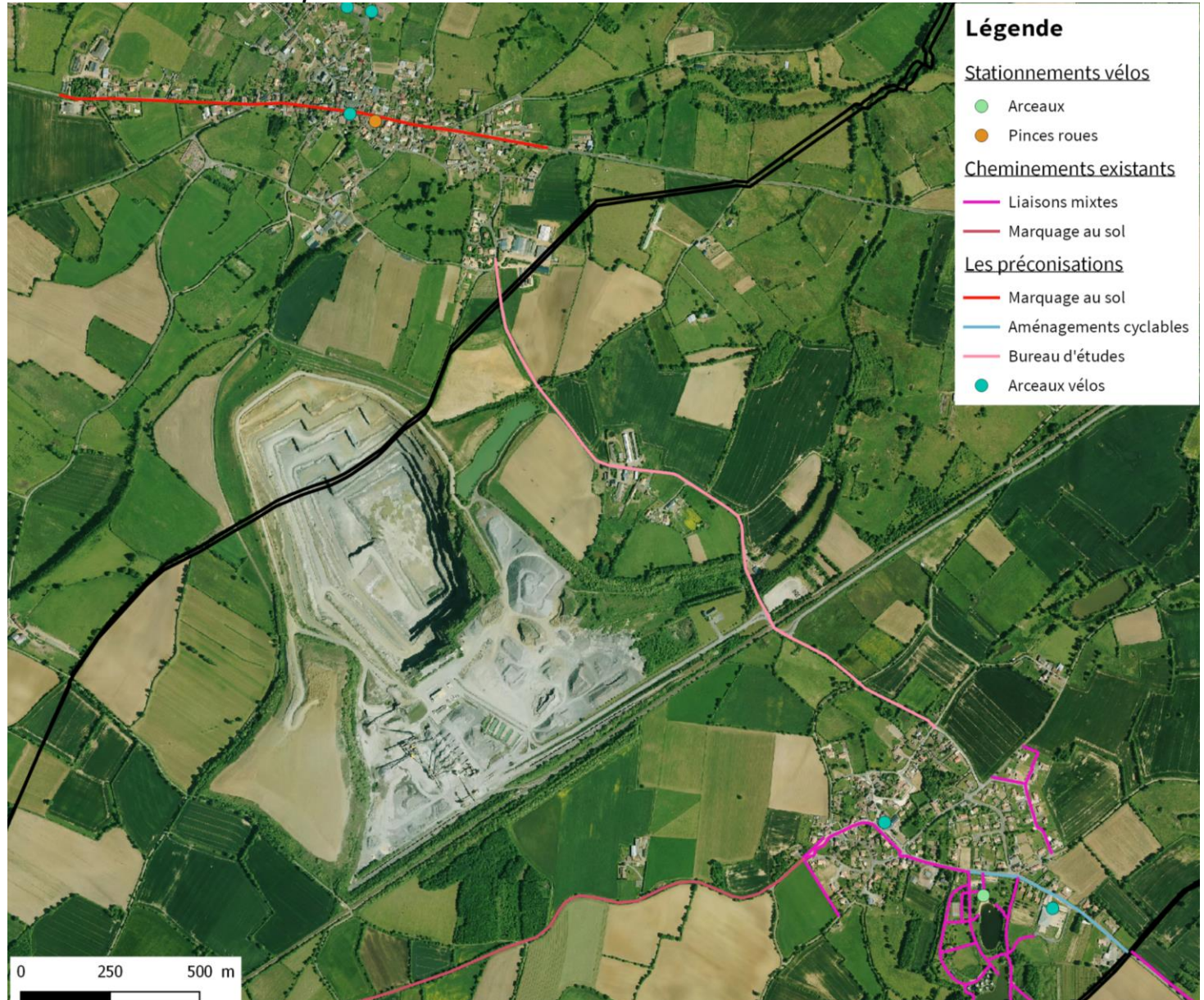
II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Au vu de la distance (environ trois kilomètres), il y a une possibilité de liaison entre Coulonges-Thouarsais et La Bourelière. Cette liaison est d'autant plus intéressante car la base de loisirs des Adillons et de l'école sont localisées dans le bourg de La Bourelière.

La route la plus directe pour rejoindre La Bourelière est dangereuse sans aménagement car elle est étroite à certains endroits et fréquentée par des camions notamment pour accéder à la carrière.

Il est possible de faire appel à bureau d'études pour connaître les possibilités d'aménagements le long de cette route. Ensuite il faudra engager la discussion avec la carrière pour la mise en œuvre.





Plan vélo – Fiche communale : Coulonges-Thouarsais

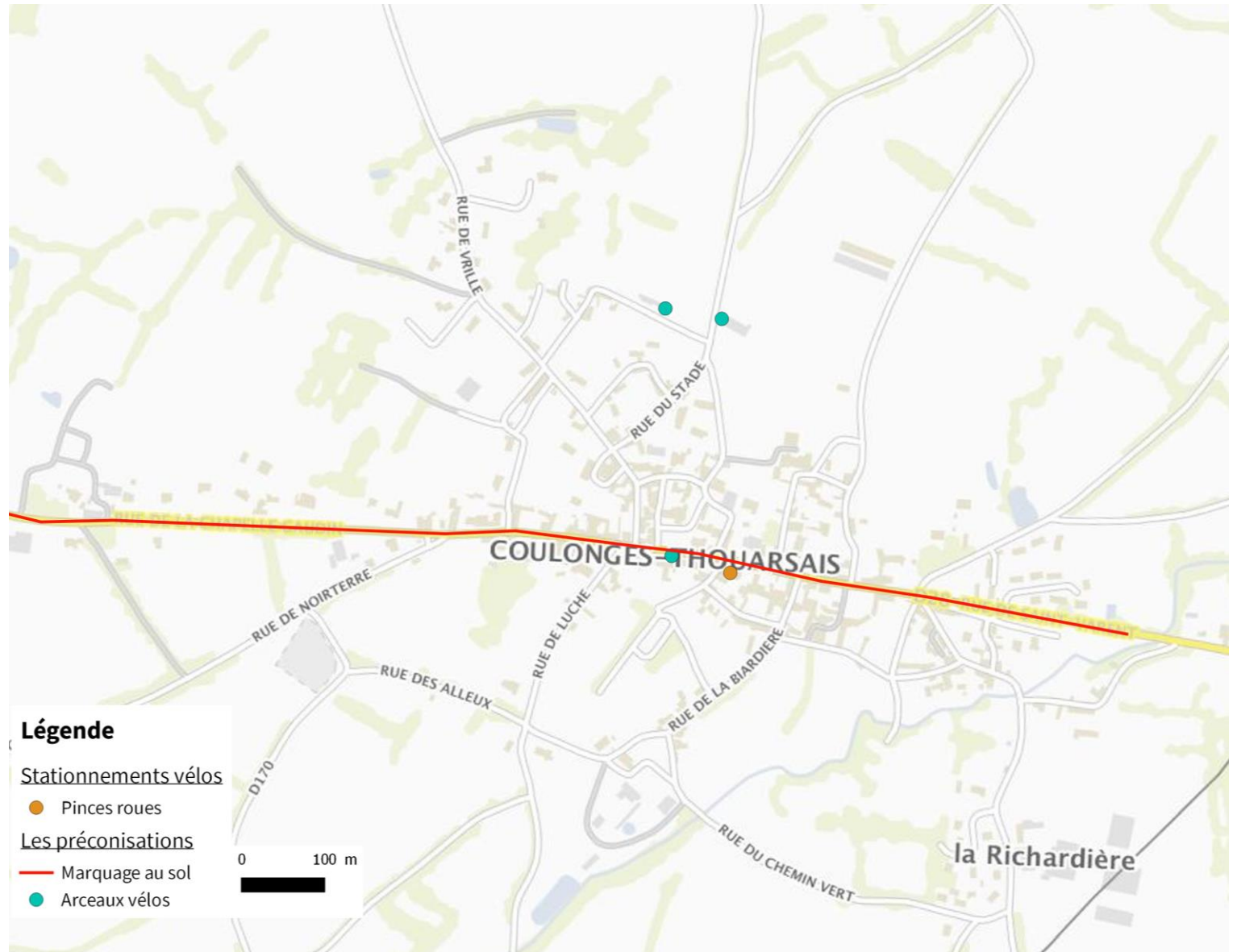
I/ A l'échelle du centre-ville

Les préconisations

Le bourg de Coulonges-Thouarsais n'est pas dangereux à la pratique du vélo mais il est traversée par la D28. Cette situation peut entraîner une vitesse élevée sur la route principale par les automobilistes. Il est préconisé de rendre le vélo plus visible sur la route principale en mettant un marquage au sol. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).

En ce qui concerne les stationnements vélos, il existe des pincés roues au niveau de la boulangerie. Ils peuvent être complétés par des arceaux au niveau de la salle des fêtes, de la Mairie et du stade.

Il n'y a pas de préconisation ou de diagnostic à l'échelle Commune car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin.





Plan vélo – Fiche communale : Glénay

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



Le centre bourg de Glénay connaît un fort relief. Cette situation ne favorise pas la pratique du vélo. Par contre, au vu de la fréquentation le bourg n'est pas dangereux pour l'utilisation du vélo.

Plusieurs arceaux vont être installés : sur la place centrale, l'école et la salle des fêtes.

b) Préconisations



Pour favoriser la pratique du vélo dans le centre bourg, il est possible de développer des cheminements.

Il est possible de mettre en place un marquage au sol pour donner plus de visibilité au vélo, sur quelques rues (en rouge sur la carte). Selon la largeur de la route, cela peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).

Actuellement, une partie de la rue de la Mairie est en sens unique. Il faut étudier la possibilité de mettre les trois rues en jaune sur la carte en double sens cyclable. Selon la place disponible, le double sens cyclable peut être avec marquage ou sans (voir le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).



Plan vélo – Fiche communale : Glénay

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Il n'y a pas de préconisation à l'échelle communale car il n'y a pas de hameau assez grand pour susciter le besoin.

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale concerne Pierrefitte et Glénay.

Il est possible de passer par la D170. Cependant, c'est la même route que celle empruntée par les voitures. Ainsi, il est important d'effectuer un travail de jalonnement et de signalisation pour préconiser ce cheminement (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Il est aussi d'éviter une partie de la D147 en passant par Le Cloudis. Ce itinéraire est plus sécurisé mais il comprend un détour d'environ un km.





Plan vélo – Fiche communale : Glénay

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaison intercommunale concerne Saint-Varent et Glénay. La distance entre ces deux Communes est d'environ 4,5 kms.

Le premier itinéraire pour rejoindre ces deux Communes emprunte la D143. Cette route (en marron sur la carte) est celle empruntée par les voitures et les camions. Selon le trafic, elle peut donc être dangereuse pour la pratique du vélo si il n'y a pas d'aménagement spécifique.

Pour éviter de prendre la D143 sur tout le long, il est possible de passer par deux routes secondaires (en vert sur la carte). Le premier chemin permet de créer un itinéraire plus direct et avec moins de circulation. Cependant, cet itinéraire emprunte sur une plus longue distance la D143. Le second chemin permet de quitter plus rapidement la D143 mais le détour est plus important que dans le premier itinéraire.

Il est préconisé de promouvoir un ou les deux itinéraire bis pour les vélos pour ce trajet.

Légende

Cheminements existants

— Liaisons mixtes

— Zones apaisées

Les préconisations

— Marquage au sol

— Jalonnement interco

— Jalonnements dangereux sans aménagement

— Zones apaisées

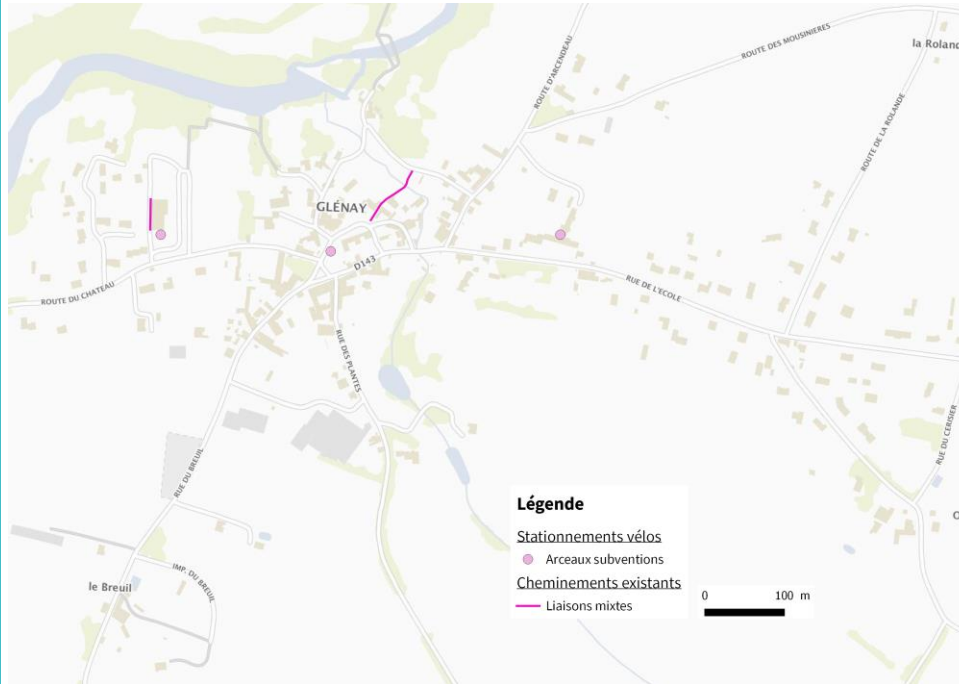




Plan vélo – Fiche communale : Glénay

I/ A l'échelle du centre-ville

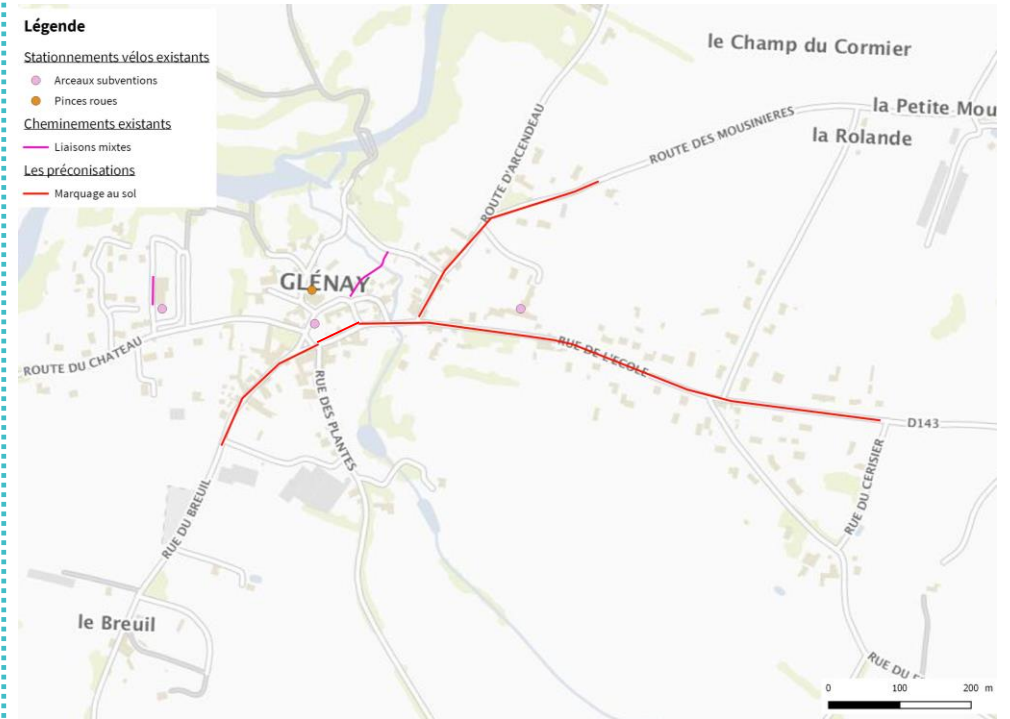
a) Diagnostic : l'existant



Le centre bourg de Glénay connaît un fort relief. Cette situation ne favorise pas la pratique du vélo. Par contre, au vu de la fréquentation le bourg n'est pas dangereux pour l'utilisation du vélo.

Plusieurs arceaux vont être installés : sur la place centrale, l'école et la salle des fêtes.

b) Préconisations



Pour favoriser la pratique du vélo dans le centre bourg, il est possible de développer des cheminements.

Il est possible de mettre en place un marquage au sol pour donner plus de visibilité au vélo, sur quelques rues (en rouge sur la carte). Selon la largeur de la route, cela peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).

Actuellement, une partie de la rue de la Mairie est en sens unique. Il faut étudier la possibilité de mettre les trois rues en jaune sur la carte en double sens cyclable. Selon la place disponible, le double sens cyclable peut être avec marquage ou sans (voir le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).



Plan vélo – Fiche communale : Glénay

III/ A l'échelle intercommunale

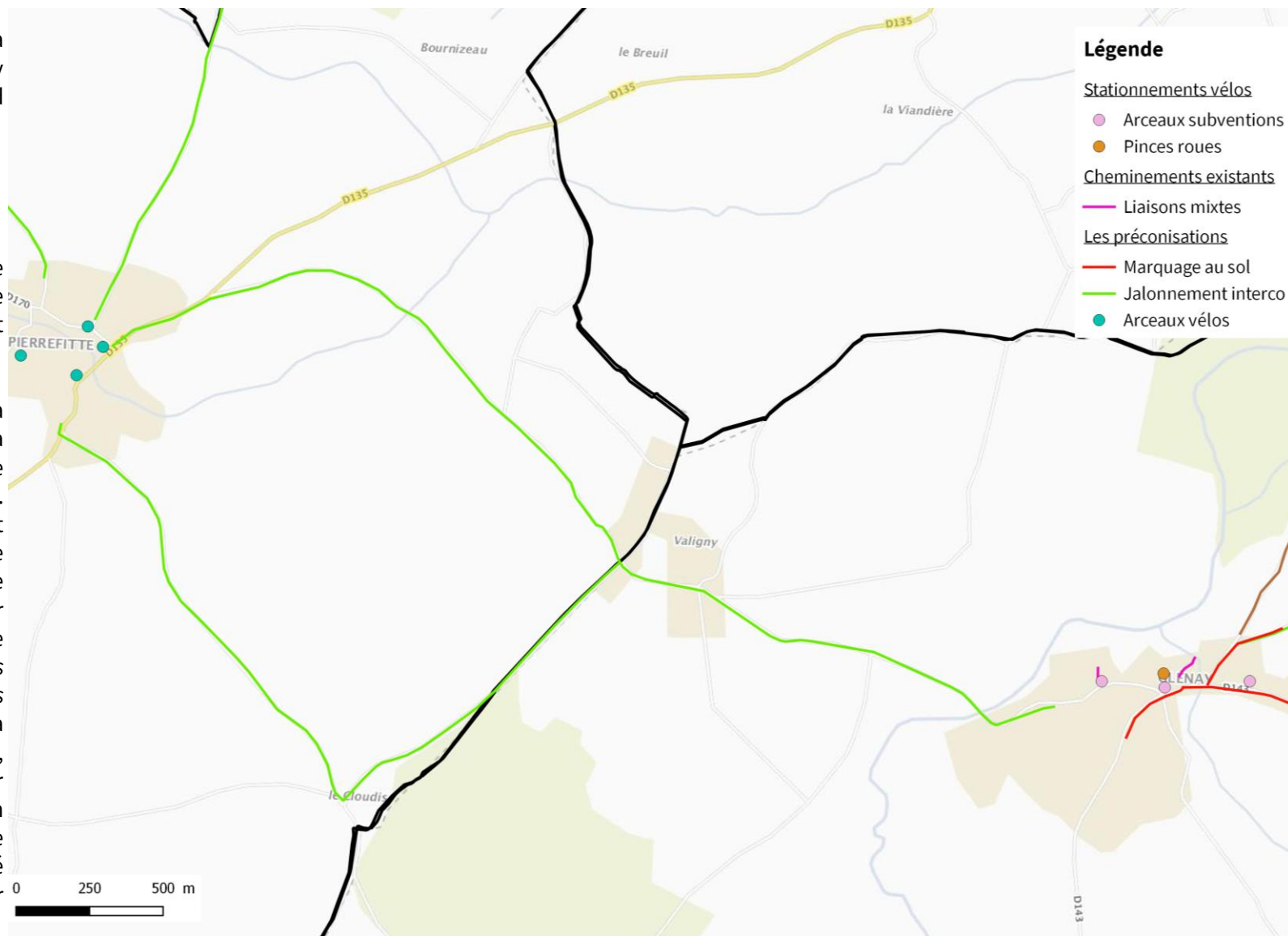
Les préconisations

Il n'y a pas de préconisation à l'échelle communale car il n'y a pas de hameau assez grand pour susciter le besoin.

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale concerne Pierrefitte et Glénay.

Il est possible de passer par la D170. Cependant, c'est la même route que celle empruntée par les voitures. Ainsi, il est important d'effectuer un travail de jalonnement et de signalisation pour préconiser ce cheminement (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Il est aussi d'éviter une partie de la D147 en passant par Le Cloudis. Ce itinéraire est plus sécurisé mais il comprend un détour d'environ un km.





Plan vélo – Fiche communale : Glénay

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaison intercommunale concerne Saint-Varent et Glénay. La distance entre ces deux Communes est d'environ 4,5 kms.

Le premier itinéraire pour rejoindre ces deux Communes emprunte la D143. Cette route (en marron sur la carte) est celle empruntée par les voitures et les camions. Selon le trafic, elle peut donc être dangereuse pour la pratique du vélo si il n'y a pas d'aménagement spécifique.

Pour éviter de prendre la D143 sur tout le long, il est possible de passer par deux routes secondaires (en vert sur la carte). Le premier chemin permet de créer un itinéraire plus direct et avec moins de circulation. Cependant, cet itinéraire emprunte sur une plus longue distance la D143. Le second chemin permet de quitter plus rapidement la D147 mais le détour est plus important que dans le premier itinéraire.

Il est préconisé de promouvoir un ou les deux itinéraires bis pour les vélos pour ce trajet.

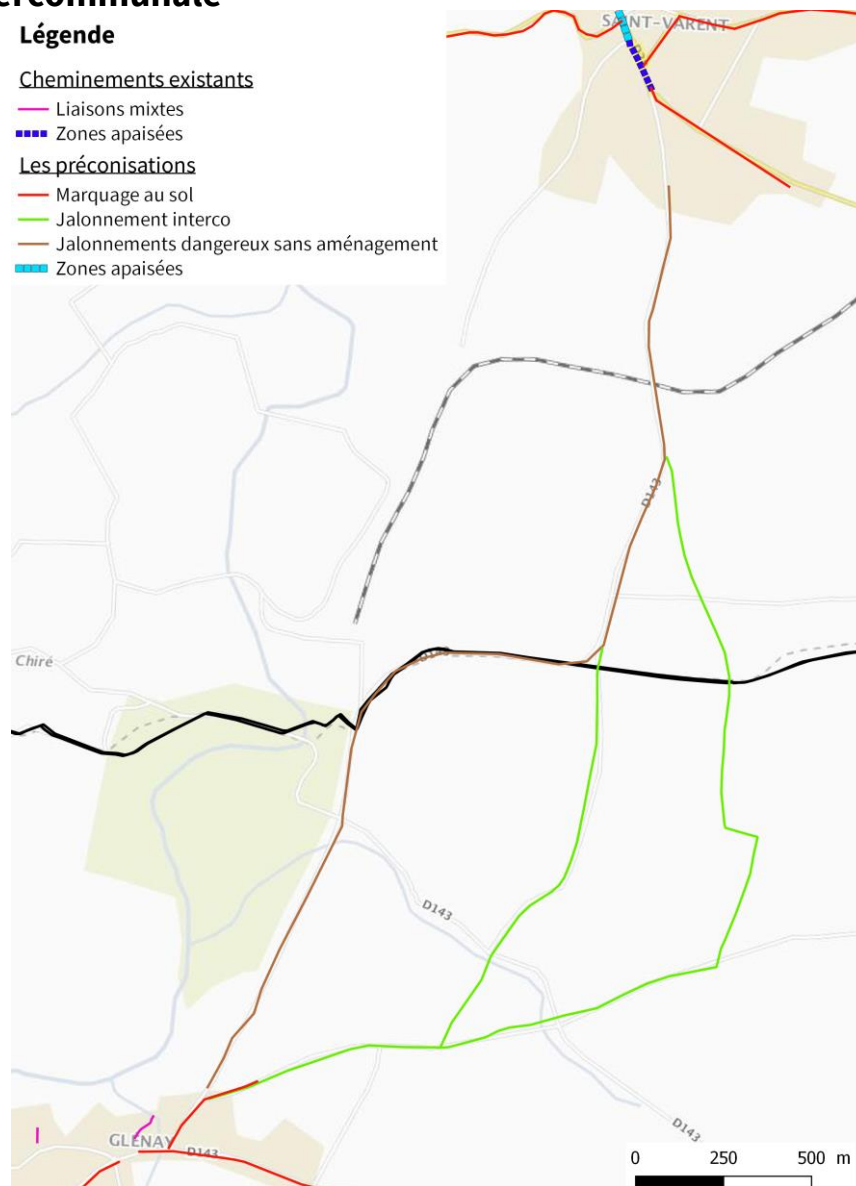
Légende

Cheminements existants

- Liaisons mixtes
- Zones apaisées

Les préconisations

- Marquage au sol
- Jalonnement interco
- Jalonnements dangereux sans aménagement
- Zones apaisées





Plan vélo – Fiche communale : Louzy

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



Le bourg de Louzy n'est pas forcément dangereux pour la circulation des vélos. Mais comme la Commune fait partie du pôle urbain et qu'elle est à proximité de Thouars, il est important de promouvoir la pratique. Pour cela la Mairie a déjà mis en place plusieurs éléments pour favoriser la pratique des modes actifs.

D'abord, il existe une zone de rencontre au niveau de l'école.

Au niveau des cheminements, la Commune possède plusieurs liaisons mixtes (en violet sur la carte) ce qui évite des détours comme c'est le cas pour les voitures.

Enfin, au niveau des stationnements vélos, il va être installé des arceaux au niveau du stade et de la Mairie.

b) Préconisations



Pour continuer cette démarche, plusieurs préconisations peuvent être faites afin de favoriser le développement du vélo pour les courts trajets dans le centre bourg.

Pour les cheminements cyclables, la possibilité du vélo doit être plus mise en avant et sécurisée. Ainsi, il est préconisé pour les routes plus structurantes du centre-ville d'avoir un marquage au sol. Ce sont les routes en rouges sur la carte. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

En outre, la zone de rencontre à proximité de l'école pourrait être prolongée jusque devant l'école (voir comment l'aménager dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Enfin, au vu de la largeur, le cheminement piéton peut être retravaillé pour permettre aussi la circulation des vélos. Elle pourrait être aménagée et signalisée comme une liaison mixte.



Plan vélo – Fiche communale : Louzy

II/ A l'échelle communale

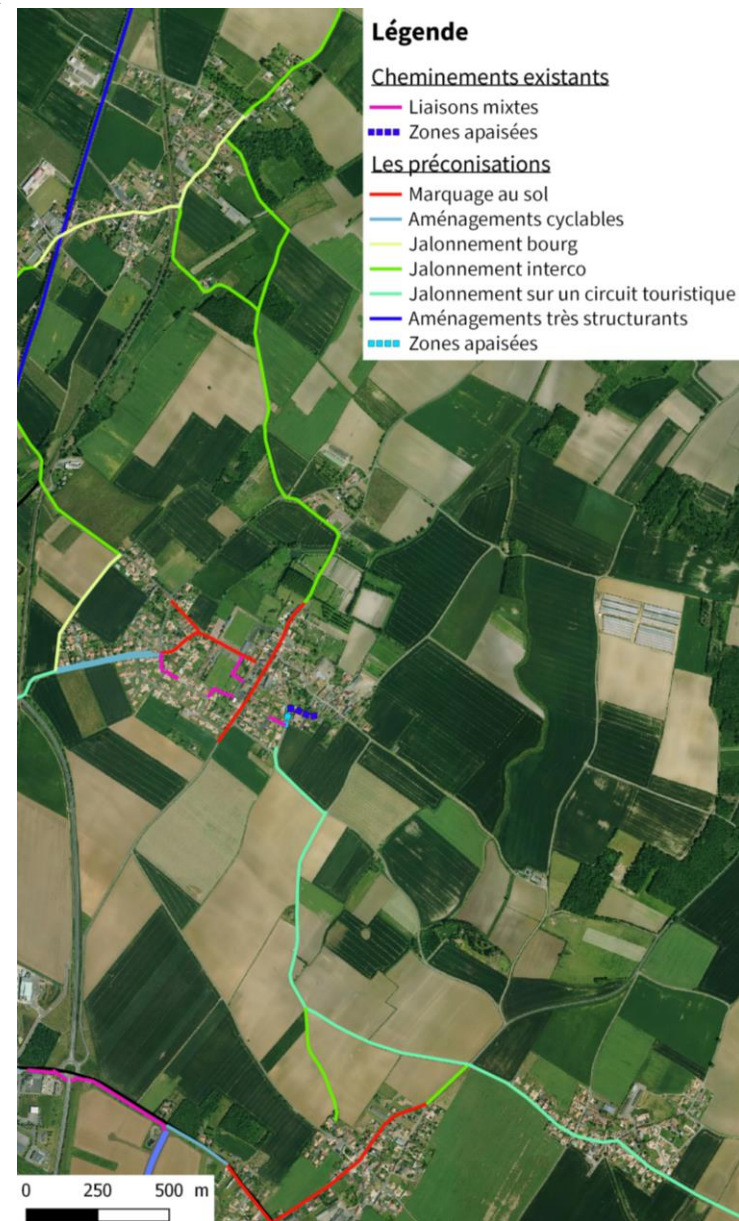
Les préconisations

La Commune de Louzy est composé de trois hameaux principaux : Launay, Le Bouchet et Magé.

Vu leur proximité, il est intéressant de relier ces trois hameaux au bourg de Louzy, d'autant plus que cela permet par prolongement de créer des liaisons intercommunales avec Brion-Près-Thouet et Saint-Léger-de-Montbrun (voir III/ A l'échelle intercommunale).

La liaison vers Launay et Le Bouchet emprunte un circuit touristique déjà existant « La plaine entre Dive et Thouet ». Ainsi, il est préconisé de faire un travail de communication et de signalisation pour promouvoir ce cheminement pour les trajets plus quotidiens (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

Pour la liaison vers Magé, il faut emprunter la même route que les voitures. Ce sont des routes peu fréquentées mais il est important de sensibiliser les automobilistes à la présence de vélo en mettant des panneaux : partageons la route (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019) et en signalisant ce cheminement pour les vélos.





Plan vélo – Fiche communale : Louzy

III/ A l'échelle intercommunale

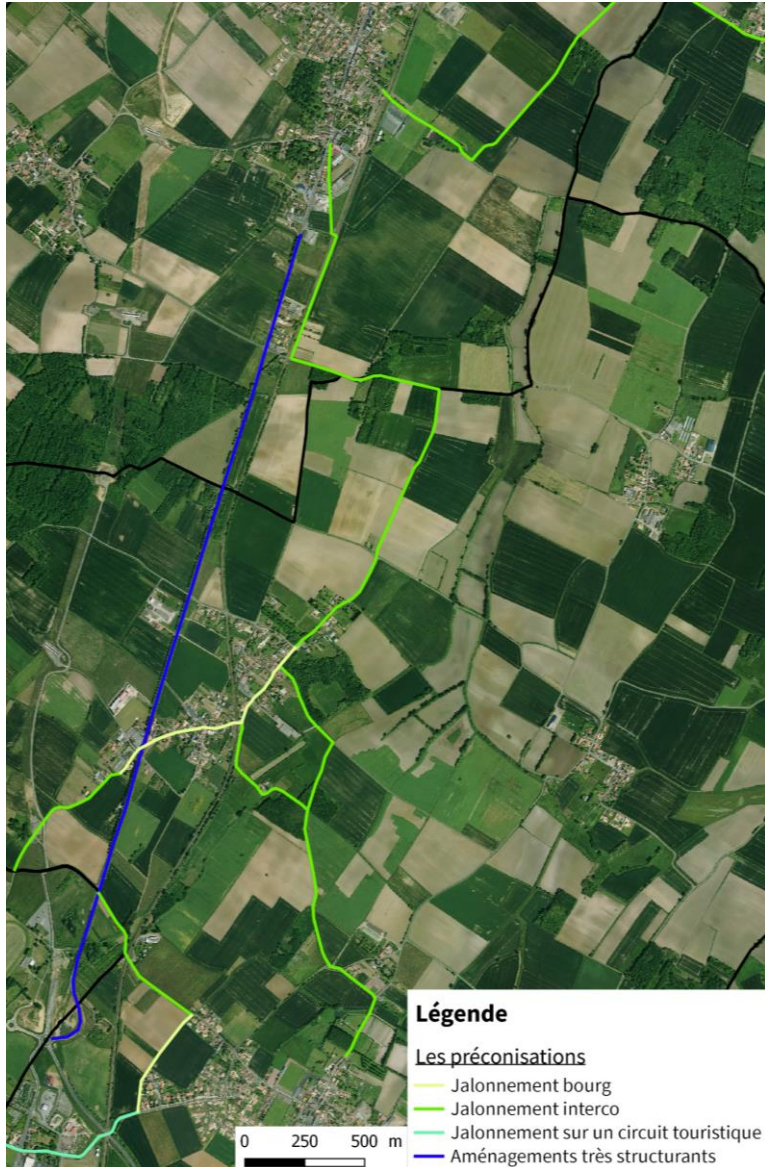
Les préconisations

La première possibilité intercommunale permet de rejoindre Louzy et Brion-Près-Thouet. La distance est d'environ 5 kms. Cette liaison est d'autant plus importante parce qu'elle permet de créer une liaison entre Brion-Près-Thouet jusqu'à Thouars, la zone commerciale et la zone d'activité.

Pour cela il existe deux possibilités. D'abord en utilisant la route Départementale (en bleu sur la carte) car depuis la création de la D938, cette route est beaucoup moins fréquentée. L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus directe et la plus connue des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents et donc coûteux. Ce serait un aménagement structurant du territoire.

La seconde possibilité est de jaloner un itinéraire bis par des chemins ruraux (en vert sur la carte). Cette solution est moins directe pour les habitants mais aussi moins coûteuse à mettre en place. Cet itinéraire emprunte des chemins ou des routes secondaires. Actuellement, certains de ces chemins ne sont pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un réel travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître. (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019) et s'assurer du bon état des chemins.

Ces deux solutions doivent être étudiés avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis.





Plan vélo – Fiche communale : Louzy

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaison intercommunale peut permettre de rejoindre Louzy et Saint-Léger-de-Montbrun, plus précisément le hameau de Vrère. Cette liaison est d'autant plus intéressante parce qu'elle permet de créer une liaison entre Saint-Léger-de-Montbrun jusqu'à Thouars et la zone commerciale. Au vu de la distance, cette liaison est une opportunité car il existe un circuit touristique « La plaine entre Dive et Thouet » jusqu'à Launay et Louzy. Le jalonnement suivrait ce circuit touristique et ensuite le cheminement suivrait les aménagements cyclables qui pourront être développés. Si ce jalonnement est préconisé, il faudrait faire un travail de communication et de signalisation pour promouvoir ce cheminement pour les trajets plus quotidiens (voir « Guide des bonnes pratiques d'aménagement » à destination des Communes, en 2019).





III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La troisième possibilité de liaison intercommunale peut permettre de rejoindre Louzy à Sainte-Verge et Thouars.

Depuis Launay, il est possible de rejoindre Thouars facilement. Une liaison mixte existante permet d'éviter la route sur une partie du trajet. Cependant, il faudrait compléter cette liaison par un aménagement cyclable jusque dans le bourg de Launay (voir en bleu sur la carte).

Depuis Louzy, il est possible d'emprunter la même route que celle du circuit touristique « *Liaison Louzy-Thouars* ». Cela permet de rejoindre Sainte-Verge. De plus, il permet de rejoindre la D938E de la Commune de Louzy. Pour cet axe structurant, qui permet de rejoindre Thouars, il peut être proposé de faire appel à un bureau d'études pour étudier les solutions possibles afin de donner de la place à la circulation des vélos.

Si ces jalonnements sont préconisés, il faudra les accompagner d'un travail de communication et de signalisation pour promouvoir ces cheminements pour les trajets plus quotidiens (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

Légende

Cheminements existants

- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Liaisons mixtes
- Marquage au sol
- Zones apaisées

Les préconisations

- Double sens cyclable
- Marquage au sol
- Aménagements cyclables
- Jalonnement interco
- Jalonnement sur un circuit touristique
- Bureau d'études
- Zones apaisées

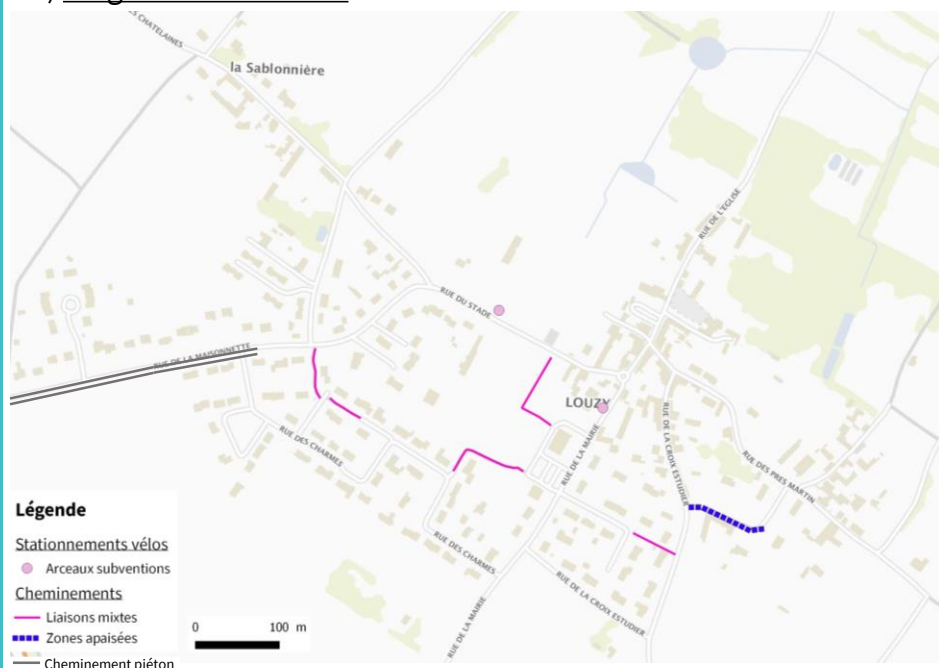




Plan vélo – Fiche communale : Louzy

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



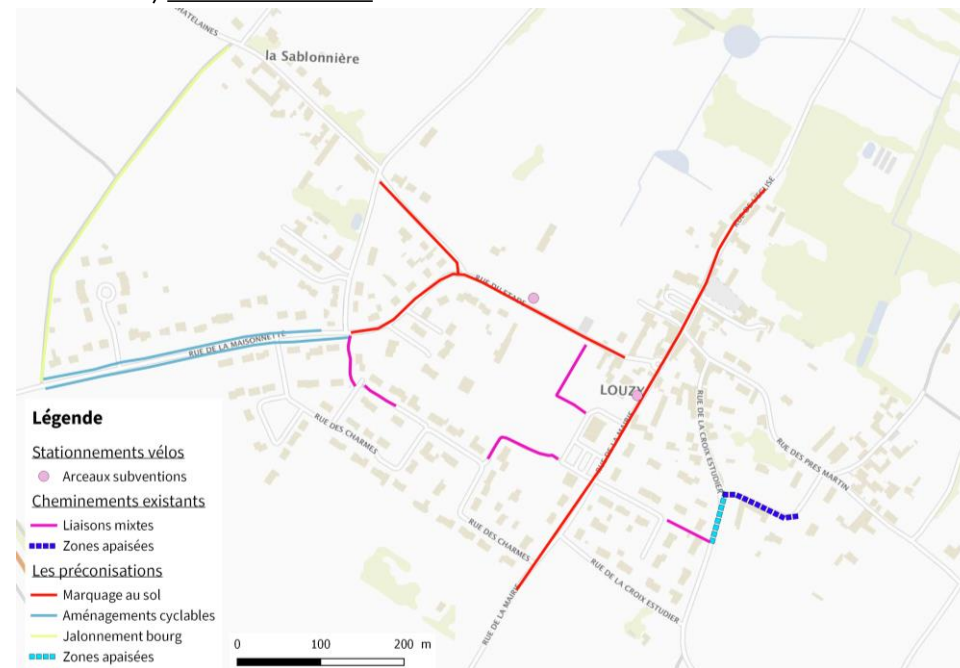
Le bourg de Louzy n'est pas forcément dangereux pour la circulation des vélos. Mais comme la Commune fait partie du pôle urbain et qu'elle est à proximité de Thouars, il est important de promouvoir la pratique. Pour cela la Mairie a déjà mis en place plusieurs éléments pour favoriser la pratique des modes actifs.

D'abord, il existe une zone de rencontre au niveau de l'école.

Au niveau des cheminements, la Commune possède plusieurs liaisons mixtes (en violet sur la carte) ce qui évite des détours comme c'est le cas pour les voitures. De plus, il existe un cheminement piéton au niveau de l'entrée de Louzy.

Enfin, au niveau des stationnements vélos, il va être installé des arceaux au niveau du stade et de la Mairie.

b) Préconisations



Pour continuer cette démarche, plusieurs préconisations peuvent être faites afin de favoriser le développement du vélo pour les courts trajets dans le centre bourg.

Pour les cheminements cyclables, la possibilité du vélo doit être plus mise en avant et sécurisée. Ainsi, il est préconisé pour les routes plus structurantes du centre-ville d'avoir un marquage au sol. Ce sont les routes en rouges sur la carte. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).

En outre, la zone de rencontre à proximité de l'école pourrait être prolongée jusqu'à devant l'école (voir comment l'aménager dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).

Enfin, au vu de la largeur, le cheminement piéton peut être retravaillé pour permettre aussi la circulation des vélos. Elle pourrait être aménagée et signalisée comme une liaison mixte.



Plan vélo – Fiche communale : Louzy

II/ A l'échelle communale

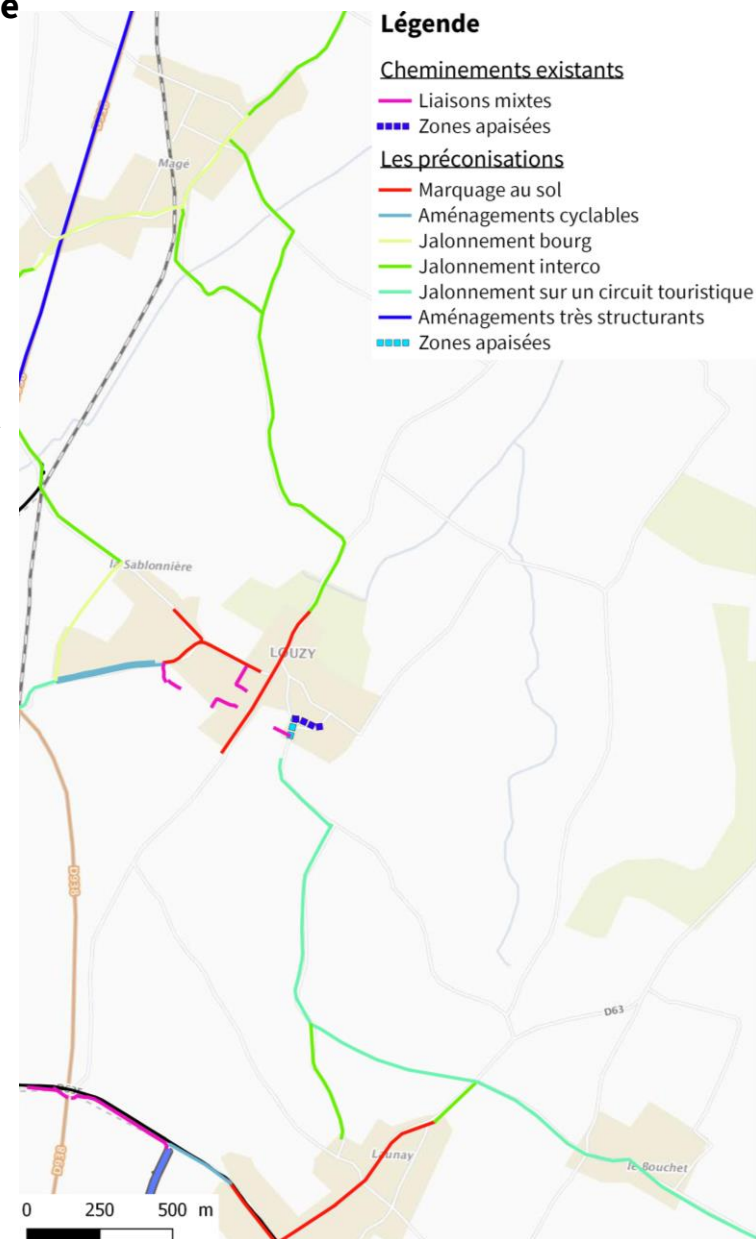
Les préconisations

La Commune de Louzy est composé de trois hameaux principaux : Launay, Le Bouchet et Magé.

Vu leur proximité, il est intéressant de relier ces trois hameaux au bourg de Louzy, d'autant plus que cela permet par prolongement de créer des liaisons intercommunales avec Brion-Près-Thouet et Saint-Léger-de-Montbrun (voir III/ A l'échelle intercommunale).

La liaison vers Launay et Le Bouchet emprunte un circuit touristique déjà existant « La plaine entre Dive et Thouet ». Ainsi, il est préconisé de faire un travail de communication et de signalisation pour promouvoir ce cheminement pour les trajets plus quotidiens (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

Pour la liaison vers Magé, il faut emprunter la même route que les voitures. Ce sont des routes peu fréquentées mais il est important de sensibiliser les automobilistes à la présence de vélo en mettant des panneaux : partageons la route (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019) et en signalisant ce cheminement pour les vélos.





Plan vélo – Fiche communale : Louzy

III/ A l'échelle intercommunale

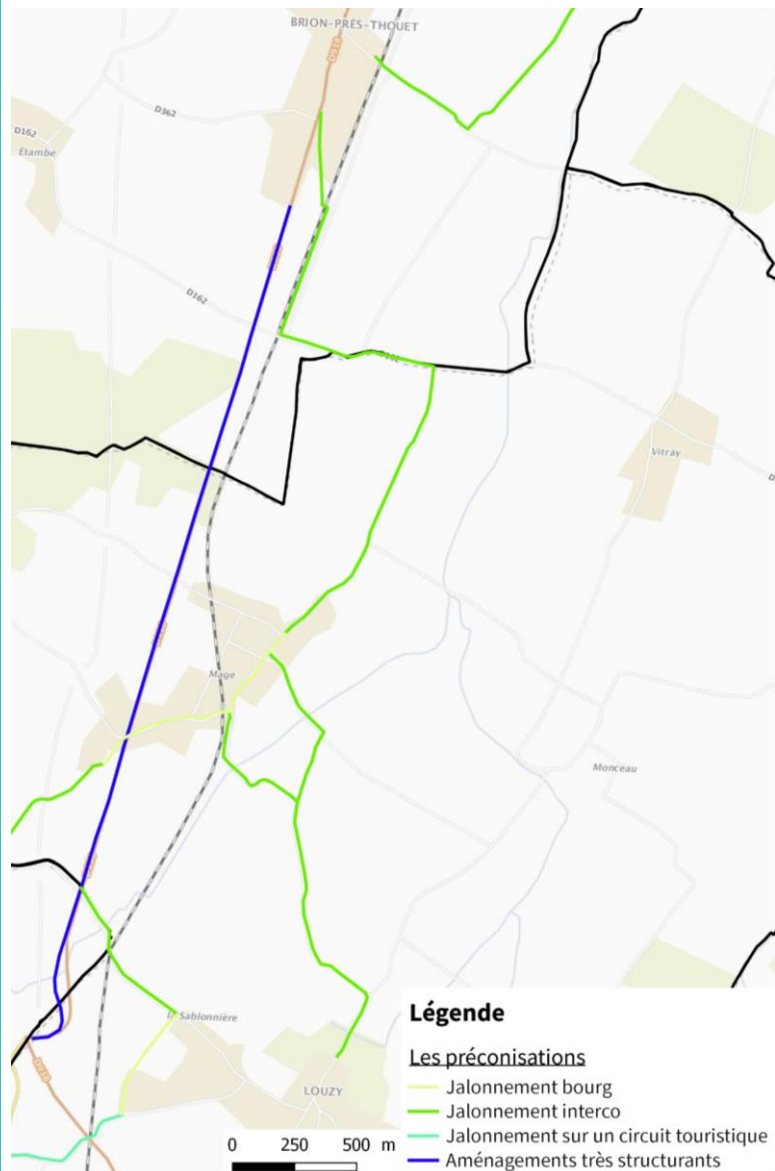
Les préconisations

La première possibilité intercommunale permet de rejoindre Louzy et Brion-Près-Thouet. La distance est d'environ 5 kms. Cette liaison est d'autant plus importante parce qu'elle permet de créer une liaison entre Brion-Près-Thouet jusqu'à Thouars, la zone commerciale et la zone d'activité.

Pour cela il existe deux possibilités. D'abord en utilisant la route Départementale (en bleu sur la carte) car depuis la création de la D938, cette route est beaucoup moins fréquentée. L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus directe et la plus connue des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents et donc coûteux. Ce serait un aménagement structurant du territoire.

La seconde possibilité est de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux (en vert sur la carte). Cette solution est moins directe pour les habitants mais aussi moins coûteuse à mettre en place. Cet itinéraire emprunte des chemins ou des routes secondaires. Actuellement, certains de ces chemins ne sont pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un réel travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître. (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019) et s'assurer du bon état des chemins.

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis.



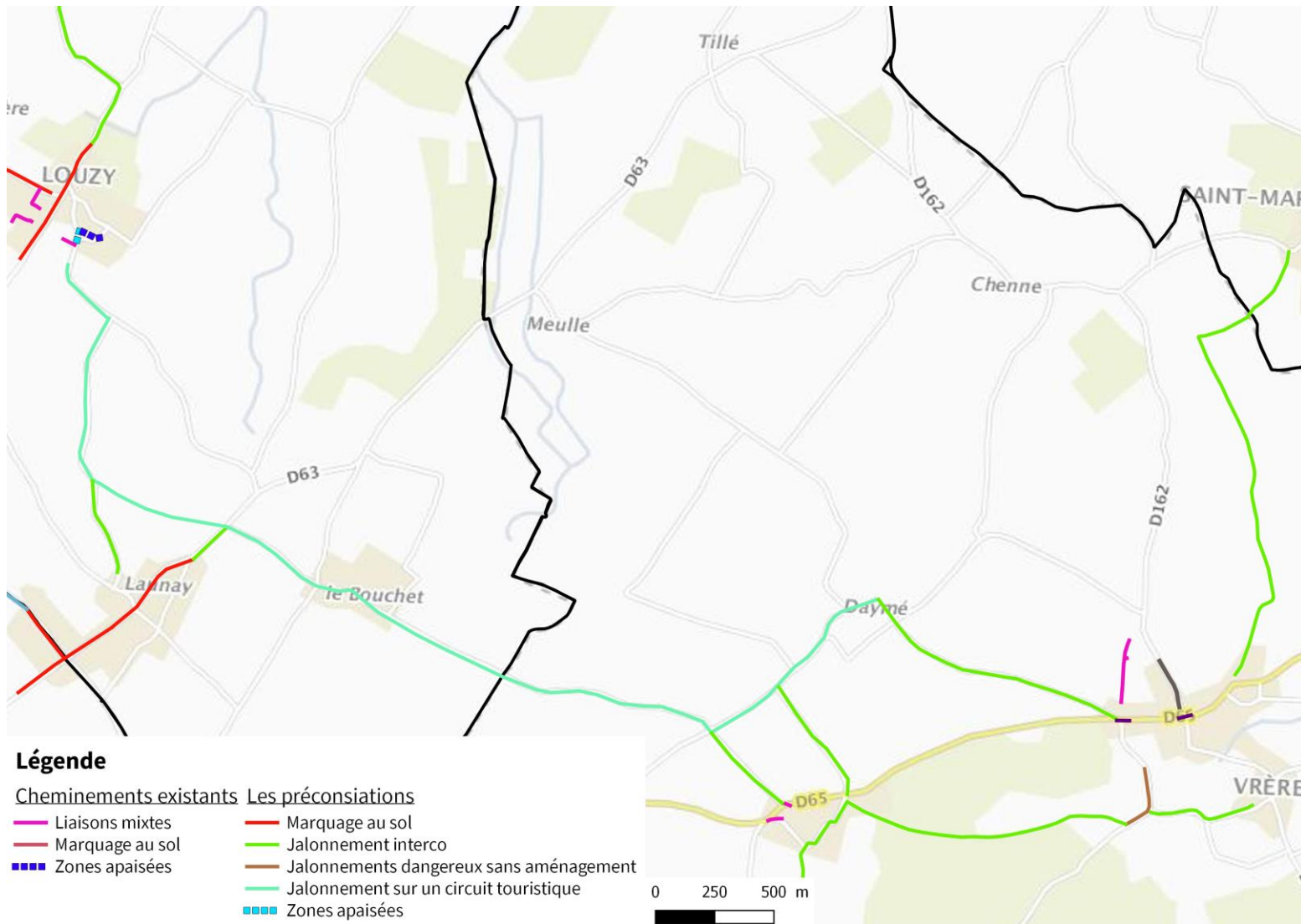


Plan vélo – Fiche communale : Louzy

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaison intercommunale peut permettre de rejoindre Louzy et Saint-Léger-de-Montbrun, plus précisément le hameau de Vrère. Cette liaison est d'autant plus intéressante parce qu'elle permet de créer une liaison entre Saint-Léger-de-Montbrun jusqu'à Thouars et la zone commerciale. Au vu de la distance, cette liaison est une opportunité car il existe un circuit touristique « La plaine entre Dive et Thouet » jusqu'à Launay et Louzy. Le jalonnement suivrait ce circuit touristique et ensuite le cheminement suivrait les aménagements cyclables qui pourront être développés. Si ce jalonnement est préconisé, il faudrait faire un travail de communication et de signalisation pour promouvoir ce cheminement pour les trajets plus quotidiens (voir « Guide des bonnes pratiques d'aménagement » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Louzy

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La troisième possibilité de liaison intercommunale peut permettre de rejoindre Louzy à Sainte-Verge et Thouars.

Depuis Launay, il est possible de rejoindre Thouars facilement. Une liaison mixte existante permet d'éviter la route sur une partie du trajet. Cependant, il faudrait compléter cette liaison par un aménagement cyclable jusque dans le bourg de Launay (voir en bleu sur la carte).

Depuis Louzy, il est possible d'emprunter la même route que celle du circuit touristique « *Liaison Louzy-Thouars* ». Cela permet de rejoindre Sainte-Verge. De plus, il permet de rejoindre la D938E de la Commune de Louzy. Pour cet axe structurant, qui permet de rejoindre Thouars, il peut être proposé de faire appel à un bureau d'études pour étudier les solutions possibles afin de donner de la place à la circulation des vélos.

Si ces jalonnements sont préconisés, il faudra les accompagner d'un travail de communication et de signalisation pour promouvoir ces cheminements pour les trajets plus quotidiens (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

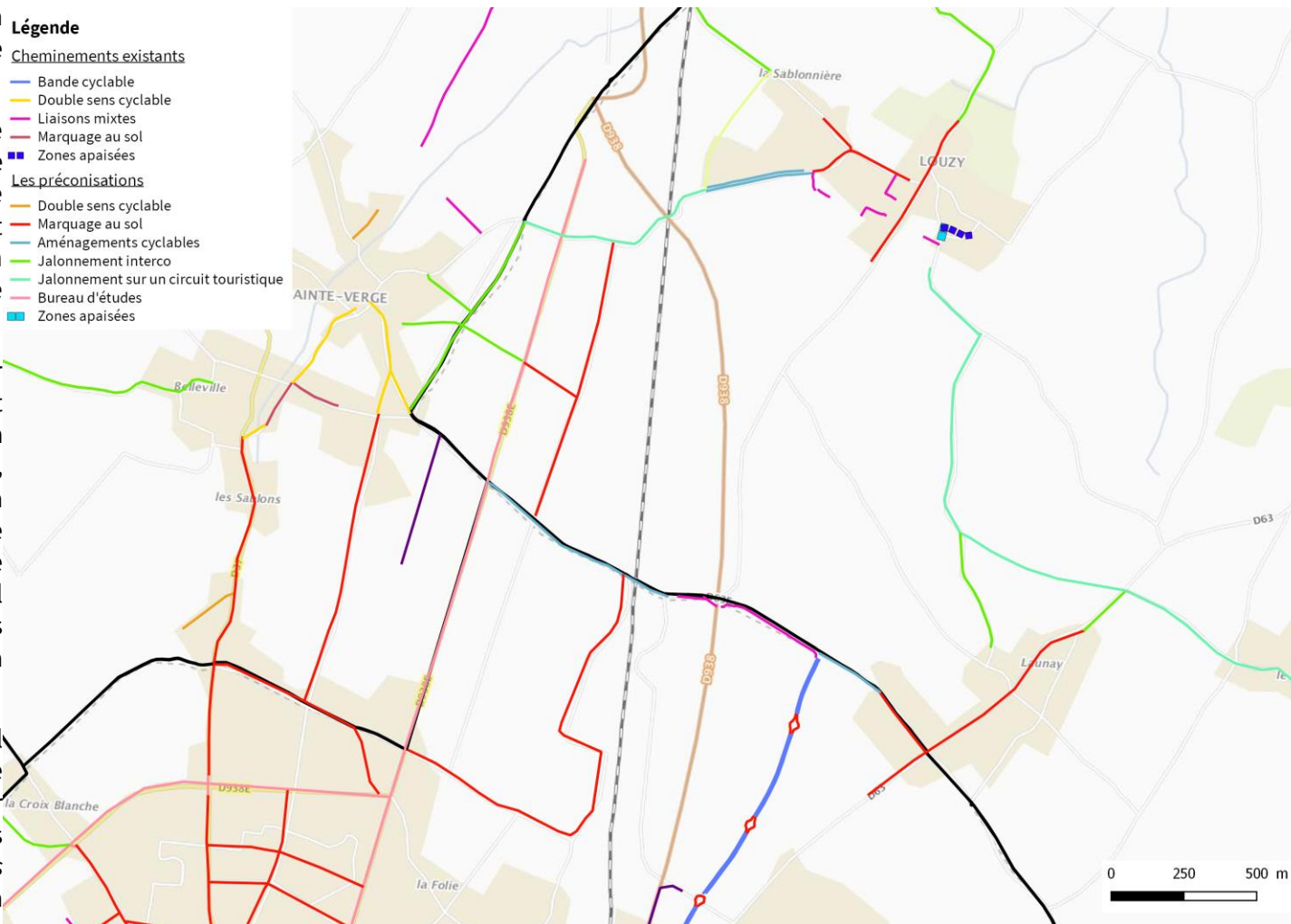
Légende

Cheminements existants

- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Liaisons mixtes
- Marquage au sol
- Zones apaisées

Les préconisations

- Double sens cyclable
- Marquage au sol
- Aménagements cyclables
- Jalonnement interco
- Jalonnement sur un circuit touristique
- Bureau d'études
- Zones apaisées

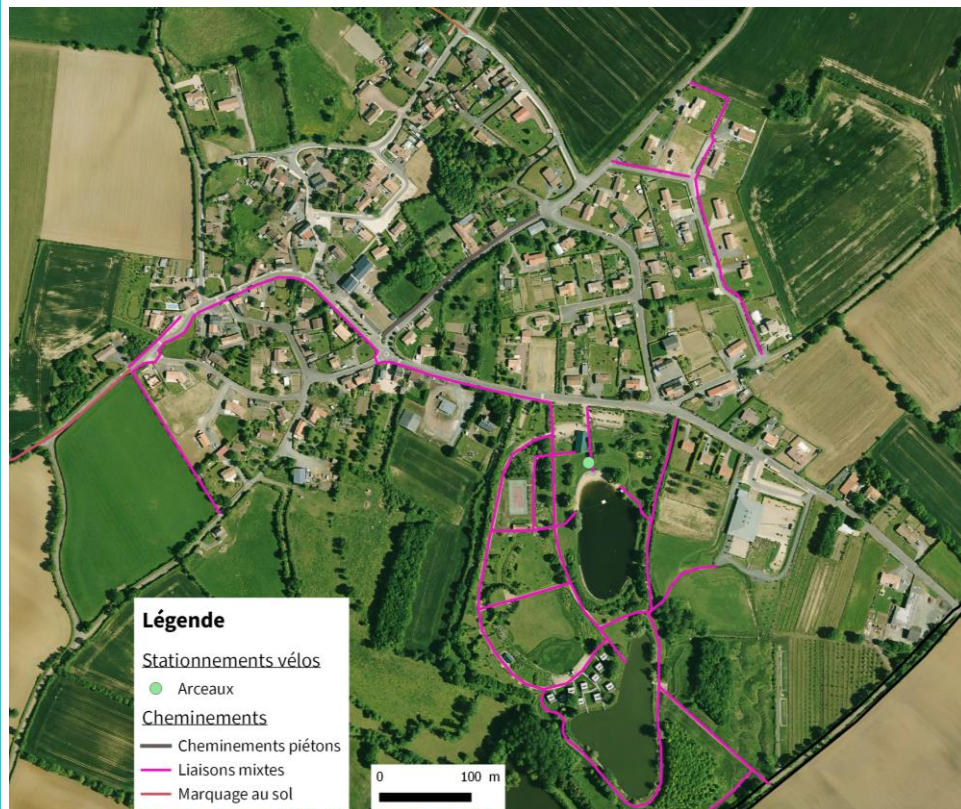




Plan vélo – Fiche communale : Luché-Thouarsais

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



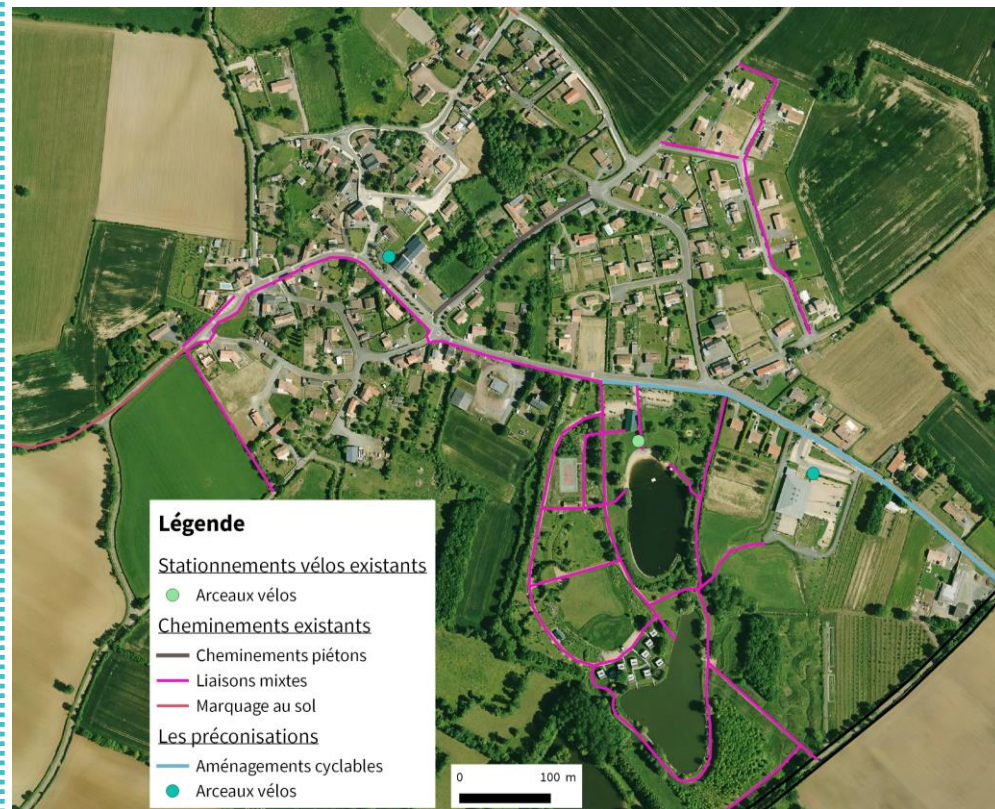
Le Hameau de la Bourelière a déjà mis en place plusieurs éléments en faveur du vélo.

La base de loisirs des Adillons est très bien équipée en cheminements cyclables. De plus, pour y accéder, il existe un cheminement bordé par des barrières en bois. Quatre arceaux ont aussi été installés à la Ballastière afin de pouvoir stationner les vélos.

Enfin il existe un cheminement piéton en gris foncé sur la carte.

Tous ces éléments sont importants pour favoriser le vélo mais certains peuvent être retravaillés.

b) Préconisations



Concernant les préconisations pour la Bourelière, d'abord il y a l'installation de stationnements vélos. Il est possible d'en installer à la Mairie et à l'école.

Pour les cheminements, la première préconisation est de mieux définir et signaler le cheminement menant à la base de loisirs des Adillons. Est-ce que c'est un cheminement pour les piétons ou une voie verte (vélo et piéton) ? Dans tous les cas, il faut l'indiquer grâce à un panneau de signalisation.

De plus, une nouvelle liaison mixte vient d'être créée pour rejoindre Sainte-Gemmes. En même temps la route pour accéder à l'école et aux Adillons a été retravaillée afin de créer deux trottoirs. Pour éviter une discontinuité, il peut être étudié la possibilité de dédier un trottoir aux piétons et un trottoir aux vélos pour éviter qu'ils soient sur la route.



II/ A l'échelle communale

Les préconisations

La Commune de Luché-Thouarsais est composée du bourg Luché-Thouarsais et de plusieurs hameaux dont le plus important celui de la Bourelière.

Actuellement il existe un marquage au sol (une bande blanche) sur un côté de la route pour relier le bourg au hameau La Bourelière. Ce marquage permet de donner un espace et une visibilité aux vélos sur cette route.

Cependant, il n'existe que sur un seul côté de la route, ce qui ne sécurise la pratique du vélo dans un seul sens. De plus, il est préconisé de mieux signaler que ce marquage peut être utilisé par les vélos.



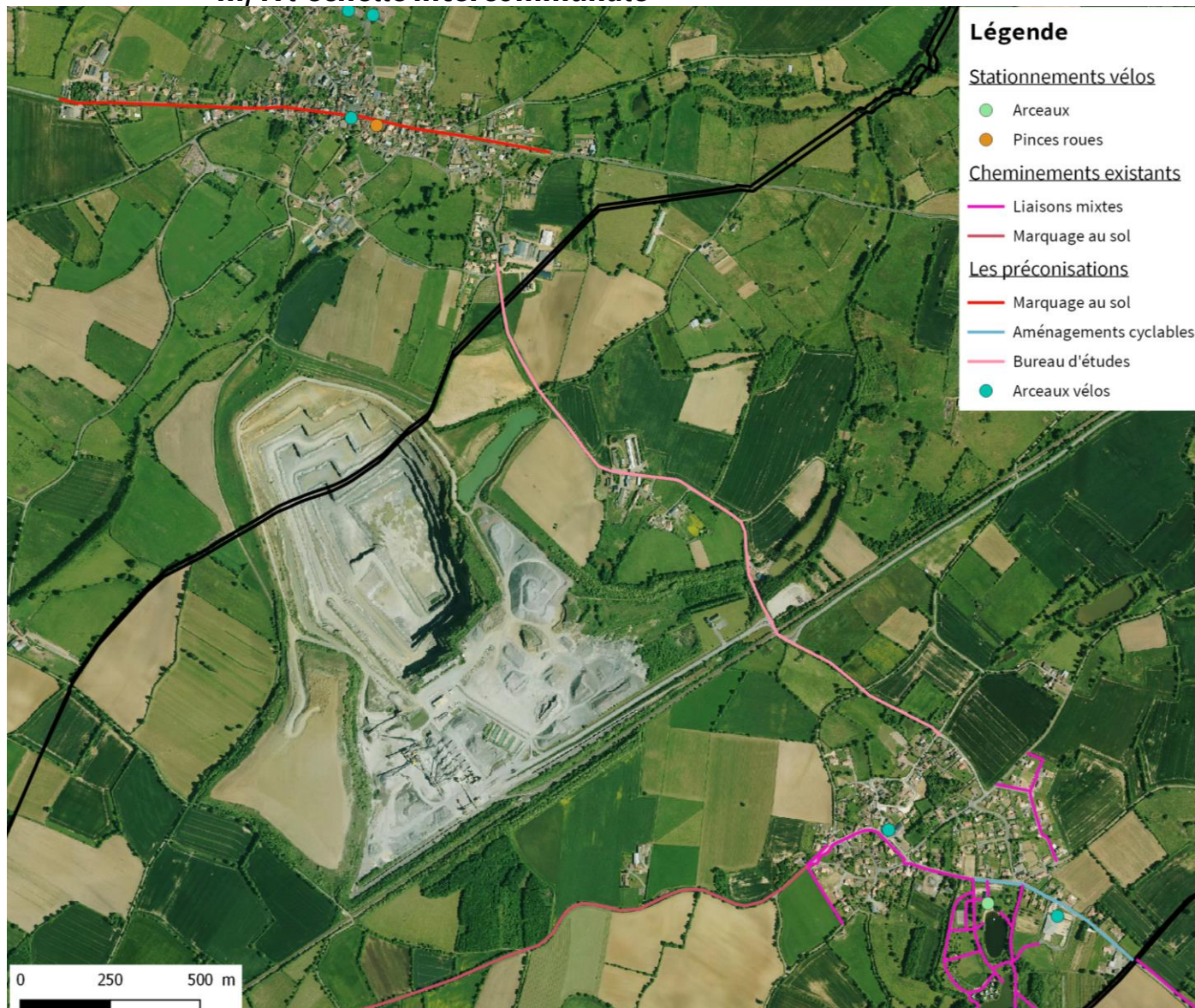


III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La seconde possibilité de liaison intercommunale est entre Coulonges-Thouarsais et La Bourelière. La distance est d'environ trois kilomètres. Cette liaison est d'autant plus intéressante pour Coulonges-Thouarsais que la base de loisirs des Adillons et de l'école sont localisées dans le bourg de La Bourelière.

La route la plus directe pour rejoindre La Bourelière est dangereuse sans aménagement car elle est étroite à certains endroits et fréquentée par des camions notamment pour accéder à la carrière. Il est possible de faire appel à bureau d'études pour connaître les possibilités d'aménagements le long de cette route. Ensuite il faudra engager la discussion avec la carrière pour la mise en œuvre.





III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaison intercommunale concerne Sainte-Gemmes et Luché-Thouarsais. La distance entre ces deux bourgs est très faible (environ 1km). Cette liaison est d'autant plus importante que l'école se situe à l'entrée de La Bourelière.

Afin de sécuriser ce trajet, une liaison mixte et un marquage au sol viennent d'être mis en place par la Communauté de Communes. Afin d'inciter à la pratique du vélo, il est possible d'accompagner cet aménagement par un jalonnement en indiquant le temps en vélo.

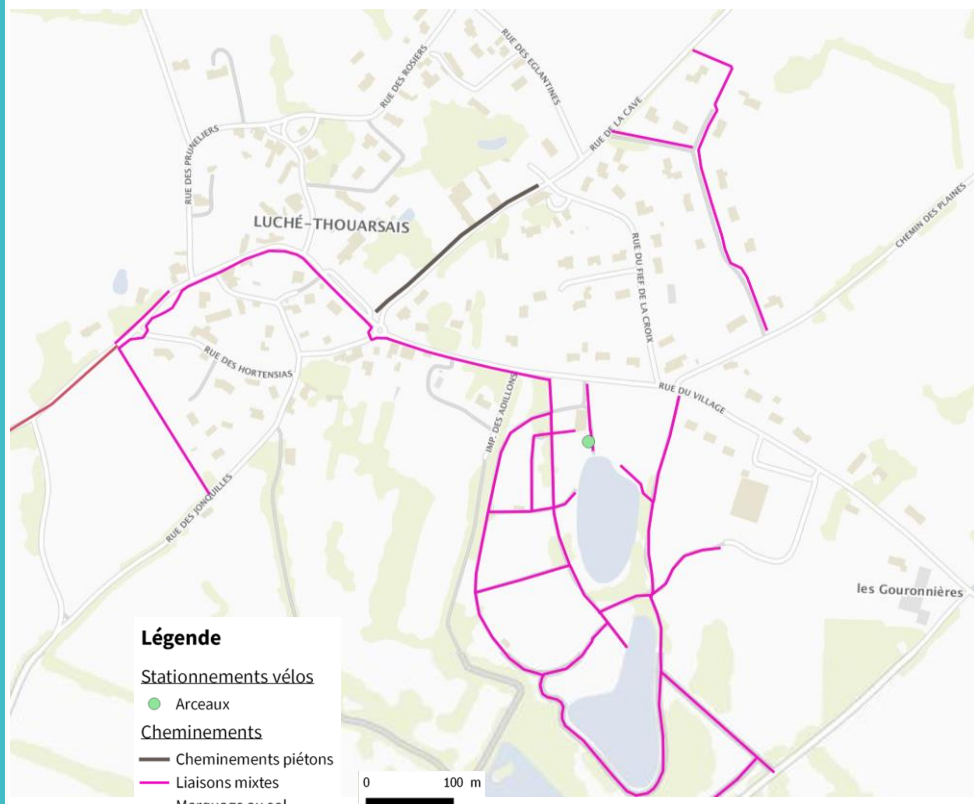




Plan vélo – Fiche communale : Luché-Thouarsais

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



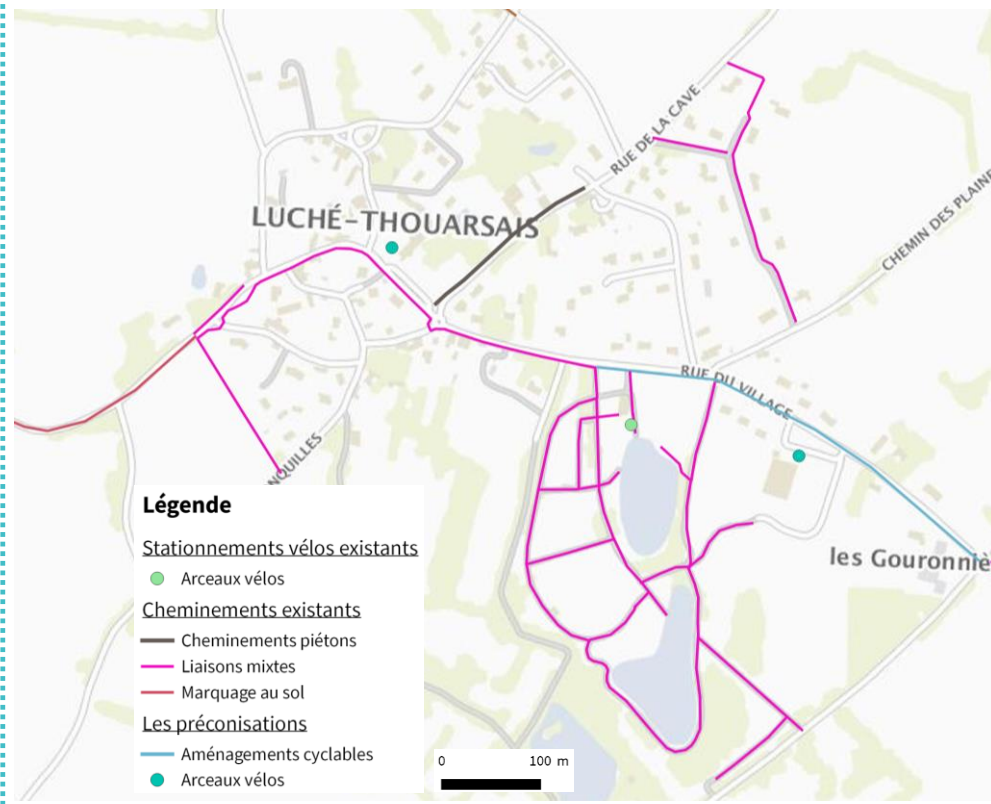
Le Hameau de la Bourelière a déjà mis en place plusieurs éléments en faveur du vélo.

La base de loisirs de la Ballastière est très bien équipée en cheminements cyclables. De plus, pour y accéder, il existe un cheminement bordé par des barrières en bois. Quatre arceaux ont aussi été installés à la Ballastière afin de pouvoir stationner les vélos.

Enfin il existe un cheminement piéton en gris foncé sur la carte.

Tous ces éléments sont importants pour favoriser le vélo mais certains peuvent être retravaillés.

b) Préconisations



Concernant les préconisations pour la Bourelière, d'abord il y a l'installation de stationnements vélos. Il est possible d'en installer à la Mairie et à l'école.

Pour les cheminements, la première préconisation est de mieux définir et signaler le cheminement menant à la base de loisirs des Adillons. Est-ce que c'est un cheminement pour les piétons ou une voie verte (vélo et piéton) ? Dans tous les cas, il faut l'indiquer grâce à un panneau de signalisation.

De plus, une nouvelle liaison mixte vient d'être créée pour rejoindre Sainte-Gemmes. En même temps la route pour accéder à l'école et aux Adillons a été retravaillée afin de créer deux trottoirs. Pour éviter une discontinuité, il peut être étudié la possibilité de dédier un trottoir aux piétons et un trottoir aux vélos pour éviter qu'ils soient sur la route.



Plan vélo – Fiche communale : Luché-Thouarsais

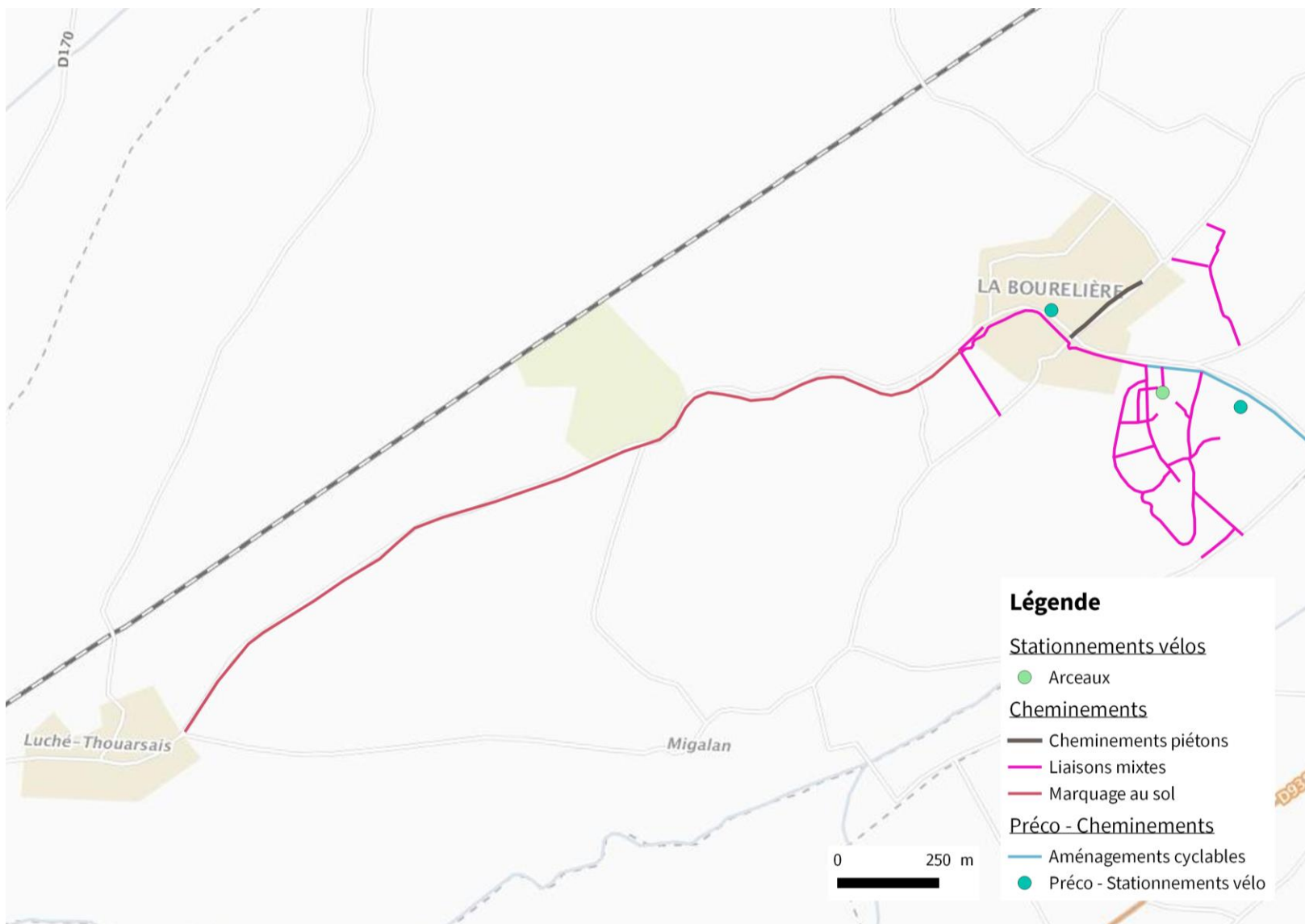
II/ A l'échelle communale

Les préconisations

La Commune de Luché-Thouarsais est composée du bourg Luché-Thouarsais et de plusieurs hameaux dont le plus important celui de la Bourelière.

Actuellement il existe un marquage au sol (une bande blanche) sur un côté de la route pour relier le bourg au hameau La Bourelière. Ce marquage permet de donner un espace et une visibilité aux vélos sur cette route.

Cependant, il n'existe que sur un seul côté de la route, ce qui ne sécurise la pratique du vélo dans un seul sens. De plus, il est préconisé de mieux signaler que ce marquage peut être utilisé par les vélos.





Plan vélo – Fiche communale : Luché-Thouarsais

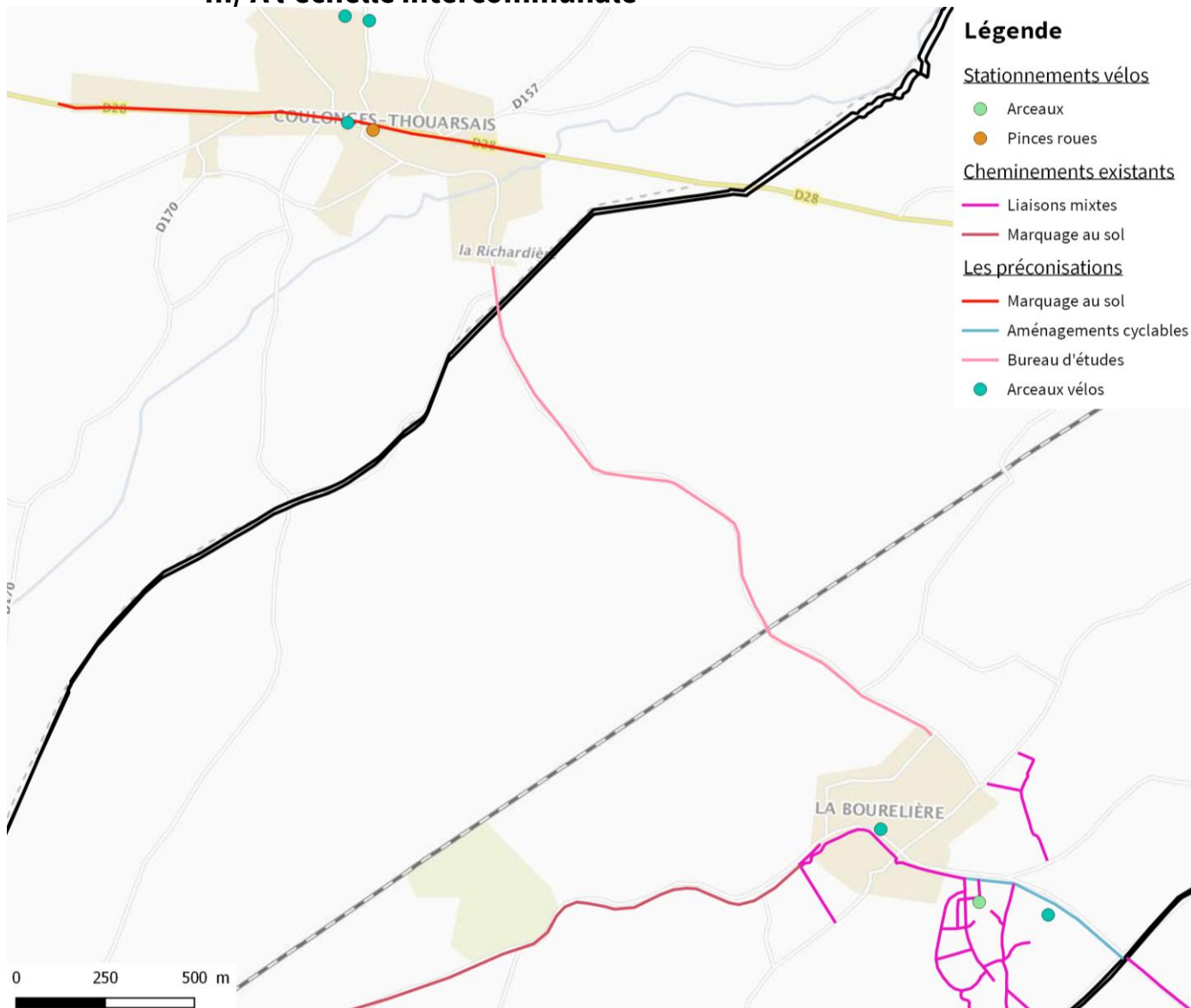
III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale est entre Coulonges-Thouarsais et La Bourelière. La distance est d'environ trois kilomètres. Cette liaison est d'autant plus intéressante pour Coulonges-Thouarsais que la base de loisirs des Adillons et de l'école sont localisées dans le bourg de La Bourelière.

La route la plus directe pour rejoindre La Bourelière est dangereuse sans aménagement car elle est étroite à certains endroits et fréquentée par des camions notamment pour accéder à la carrière.

Il est possible de faire appel à bureau d'études pour connaître les possibilités d'aménagements le long de cette route. Ensuite il faudra engager la discussion avec la carrière pour la mise en œuvre.





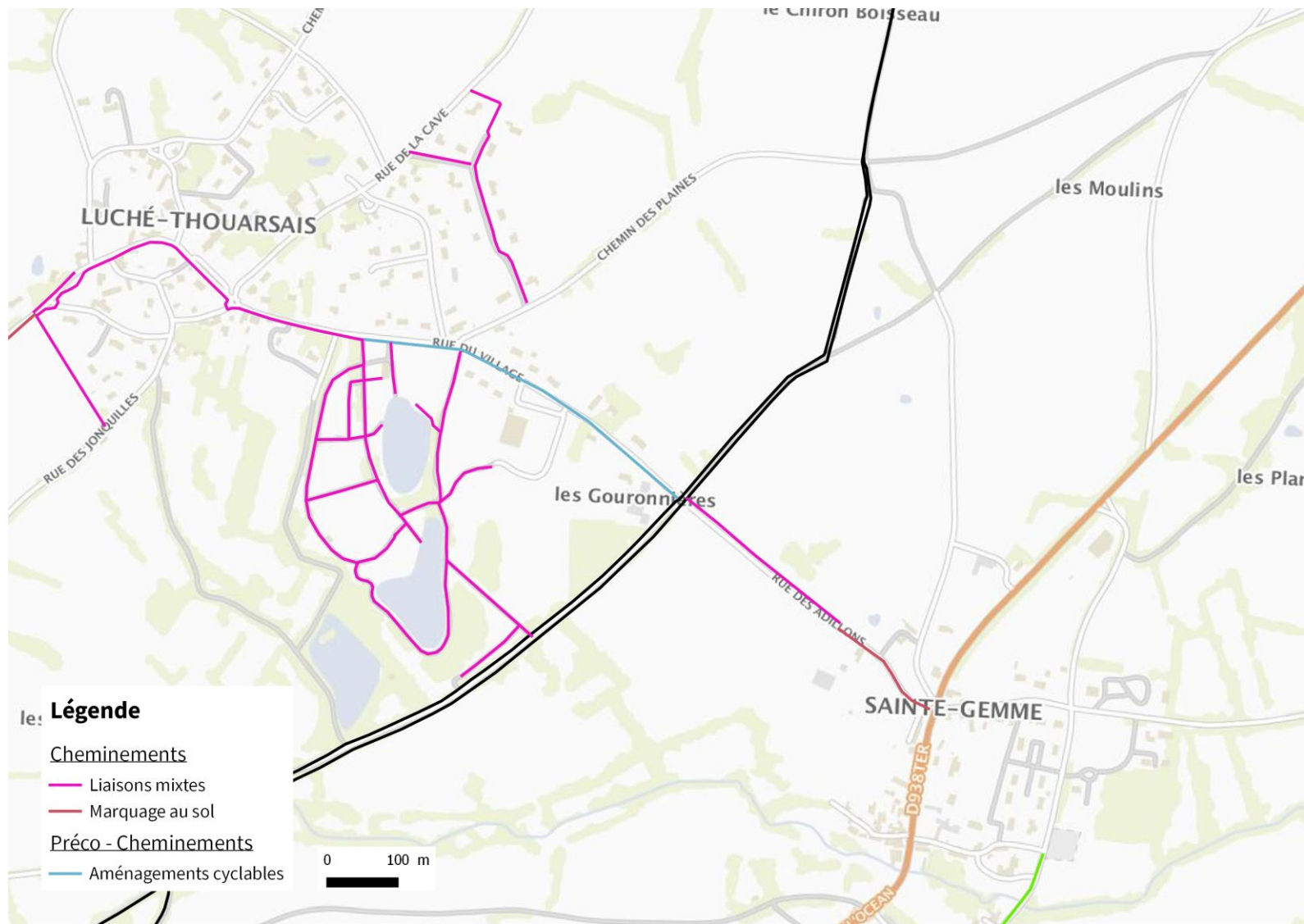
Plan vélo - Fiche communale : Luché-Thouarsais

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La seconde possibilité de liaison intercommunale concerne Sainte-Gemmes et Luché-Thouarsais. La distance entre ces deux bourgs est très faible (environ 1km). Cette liaison est d'autant plus importante que l'école se situe à l'entrée de La Bourelière.

Afin de sécuriser ce trajet, une liaison mixte et un marquage au sol viennent d'être mis en place par la Communauté de Communes. Afin d'inciter à la pratique du vélo, il est possible d'accompagner cet aménagement par un jalonnement en indiquant le temps en vélo.





Plan vélo – Fiche communale : Luzay

I/ A l'échelle du centre-ville

Les préconisations

Il n'existe pour l'instant pas d'aménagement en faveur du vélo dans le bourg de Luzay. Cela peut s'expliquer par le fait qu'il ne soit pas dangereux pour la circulation des vélos.

Cependant, il est préconisé d'installer des arceaux vélos au niveau de la Place de Mairie. Ces arceaux serviraient aussi pour l'école.

De plus, un marquage au sol peut être mis en place sur la rue Clément Créchet pour donner de la visibilité au vélo. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).






Plan vélo – Fiche communale : Luzay

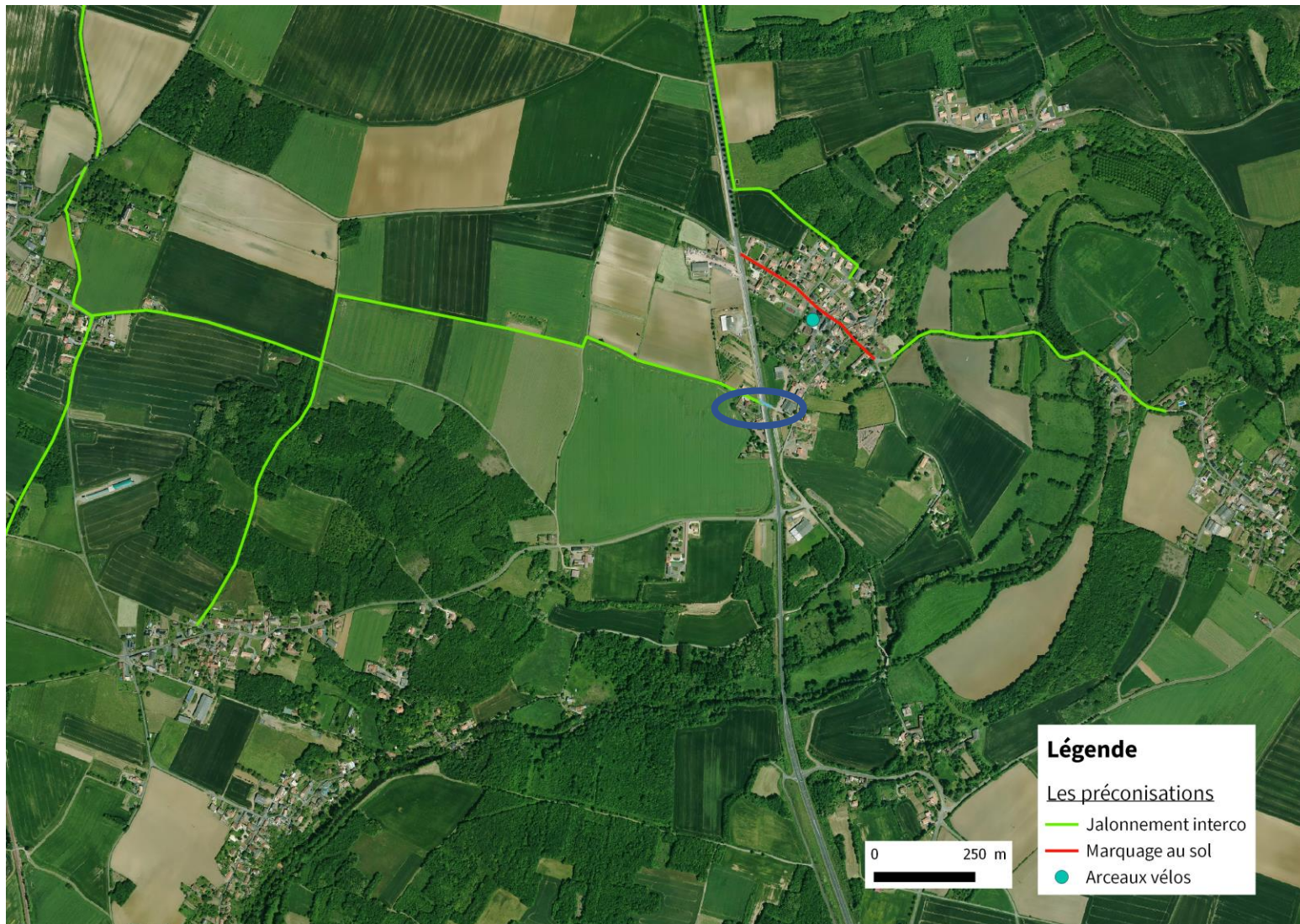
II/ A l'échelle communale

Les préconisations

Bien que le bourg de Luzay ne soit pas dangereux à la pratique du vélo, la situation est différente à l'échelle communale. Luzay est composée de trois hameaux principaux : Thiors, Le Chillas et La Coindrie.

Pour rejoindre La Coindrie, il est possible d'emprunter la même route que les voitures en le signalant.

Par contre pour rejoindre les deux autres hameaux il est possible de passer par des chemins ruraux pour éviter la route principale (en vert sur la carte). Ces derniers doivent être remis en état et entretenus pour être praticables en vélo. Cependant il reste un point de franchissement dangereux avec le passage de la D938 (voir  sur la carte). Il est important de travailler sur ce franchissement avant de préconiser un jalonnement.





Plan vélo – Fiche communale : Luzay

Les préconisations

La Commune de Luzay est positionnée entre Thouars et Saint-Varent. Elle est donc concernée par les possibilités de liaisons intercommunales entre le premier et le second pôle du territoire.

En ce qui concerne la liaison Luzay – Thouars, la distance entre ces deux Communes est d'environ 7kms. Cette distance est importante pour être réalisée en vélo cependant, il est important de permettre aux habitants de relier la zone urbaine du territoire, notamment avec le développement du vélo à assistance électrique. De plus, la distance entre le bourg de Luzay et Saint Jean de Thouars (Commune de la zone urbaine la plus proche et avec une zone d'activité) est d'environ 6 kms.

En ce qui concerne la liaison Saint-Varent - Luzay, plus précisément les hameaux de Luzay : Thiors et Le Chillas. La distance entre ces hameaux et Saint-Varent est d'environ 4,5 kms.

La carte ci-contre expose ces deux possibilités de liaisons intercommunales.

Il est soit possible de créer des aménagements structurants du territoire qui longeraient les deux Départementales (en bleu sur la carte). L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus connue des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents. Ce serait un aménagement structurant du territoire qui continuerait jusqu'à Thouars.

La seconde possibilité est de créer un itinéraire bis en jalonnement par des routes secondaires et des chemins ruraux (en vert sur la carte). Cette solution reste directe pour les habitants mais elle est aussi moins coûteuse à mettre en place. Actuellement, certains de ces chemins ne sont pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes.

III/ A l'échelle intercommunale

Légende

Les préconisations

- Aménagements cyclables
- Jalonnement
- Jalonnement sur un circuit touristique
- Aménagements très structurants





Plan vélo – Fiche communale : Luzay

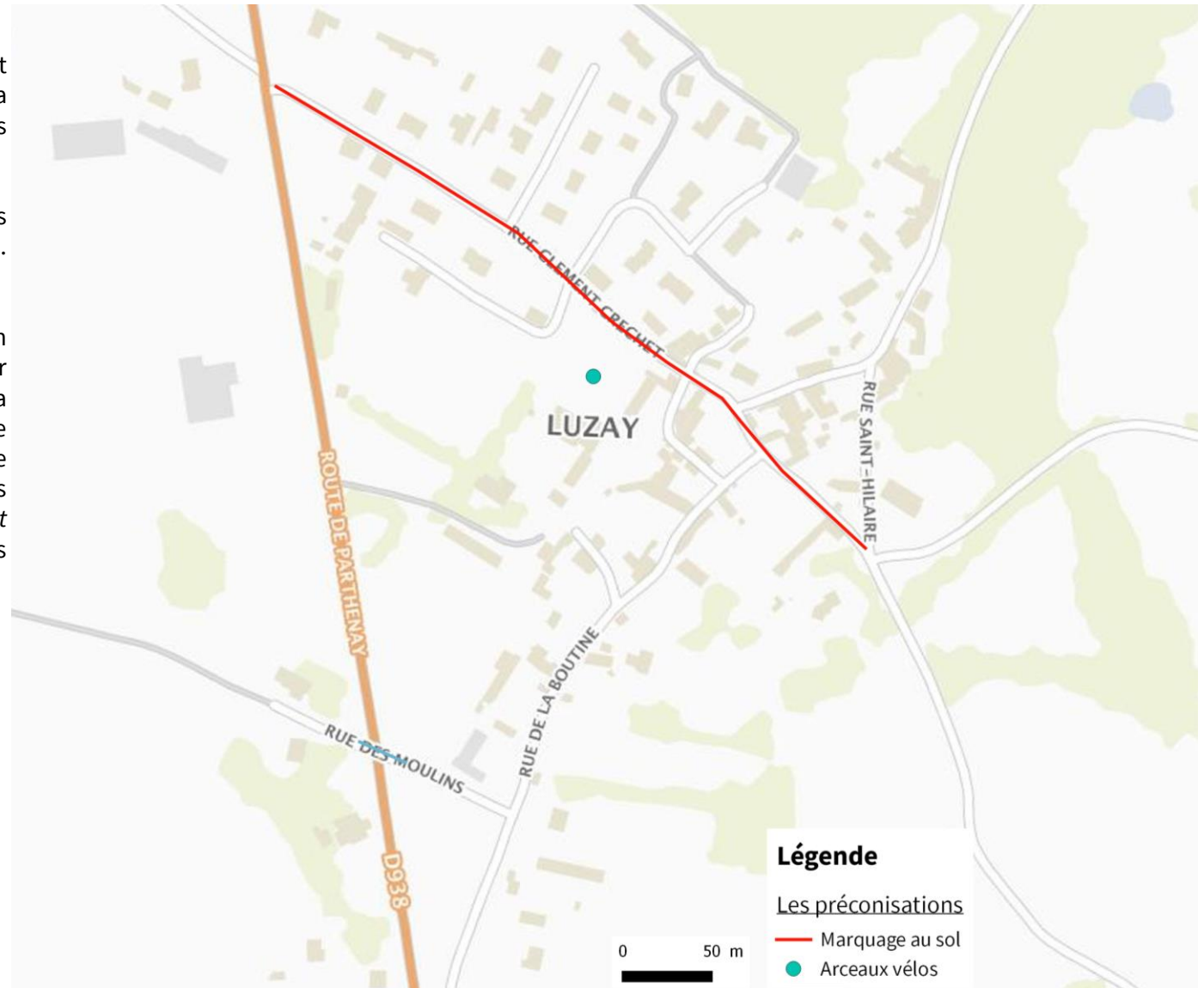
I/ A l'échelle du centre-ville

Les préconisations

Il n'existe pour l'instant pas d'aménagement en faveur du vélo dans le bourg de Luzay. Cela peut s'expliquer par le fait qu'il ne soit pas dangereux pour la circulation des vélos.

Cependant, il est préconisé d'installer des arceaux vélo au niveau de la Place de Mairie. Ces arceaux serviraient aussi pour l'école.

De plus, un marquage au sol peut être mis en place sur la rue Clément Créchet pour donner de la visibilité au vélo. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).






Plan vélo - Fiche communale : Luzay

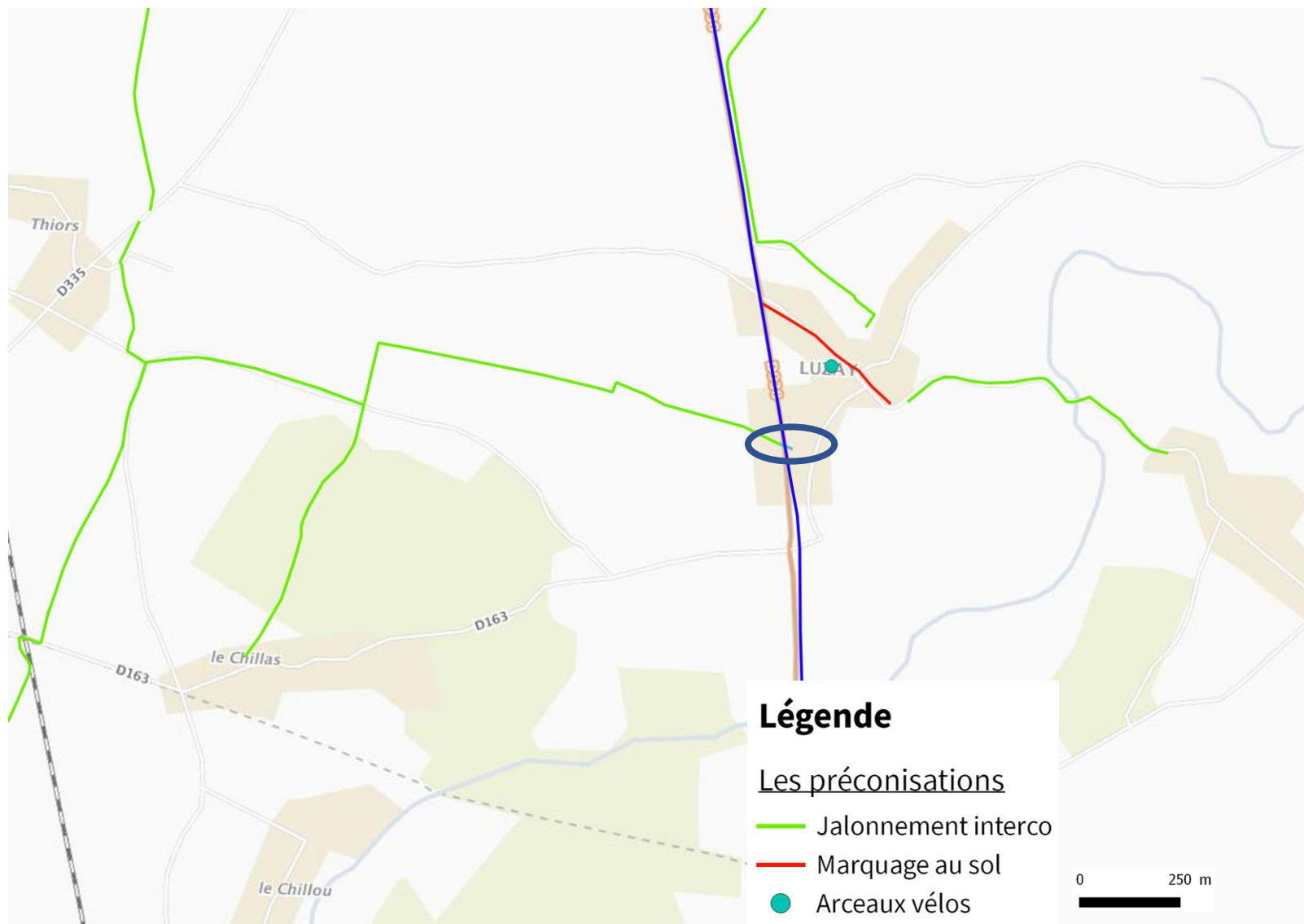
II/ A l'échelle communale

Les préconisations

Bien que le bourg de Luzay ne soit pas dangereux à la pratique du vélo, la situation est différente à l'échelle communale. Luzay est composée de trois hameaux principaux : Thiors, Le Chillas et La Coindrie.

Pour rejoindre La Coindrie, il est possible d'emprunter la même route que les voitures en le signalant.

Par contre pour rejoindre les deux autres hameaux il est possible de passer par des chemins ruraux pour éviter la route principale (en vert sur la carte). Ces derniers doivent être remis en état et entretenus pour être praticables en vélo. Cependant il reste un point de franchissement dangereux avec le passage de la D938 (voir  sur la carte). Il est important de travailler sur ce franchissement avant de préconiser un jalonnement.





Plan vélo – Fiche communale : Luzay

Les préconisations

La Commune de Luzay est positionnée entre Thouars et Saint-Varent. Elle est donc concernée par les possibilités de liaisons intercommunales entre le premier et le second pôle du territoire.

En ce qui concerne la liaison Luzay – Thouars, la distance entre ces deux Communes est d'environ 7kms. Cette distance est importante pour être réalisée en vélo cependant, il est important de permettre aux habitants de relier la zone urbaine du territoire, notamment avec le développement du vélo à assistance électrique. De plus, la distance entre le bourg de Luzay et Saint Jean de Thouars (Commune de la zone urbaine la plus proche et avec une zone d'activité) est d'environ 6 kms.

En ce qui concerne la liaison Saint-Varent - Luzay, plus précisément les hameaux de Luzay : Thiors et Le Chillas. La distance entre ces hameaux et Saint-Varent est d'environ 4,5 kms.

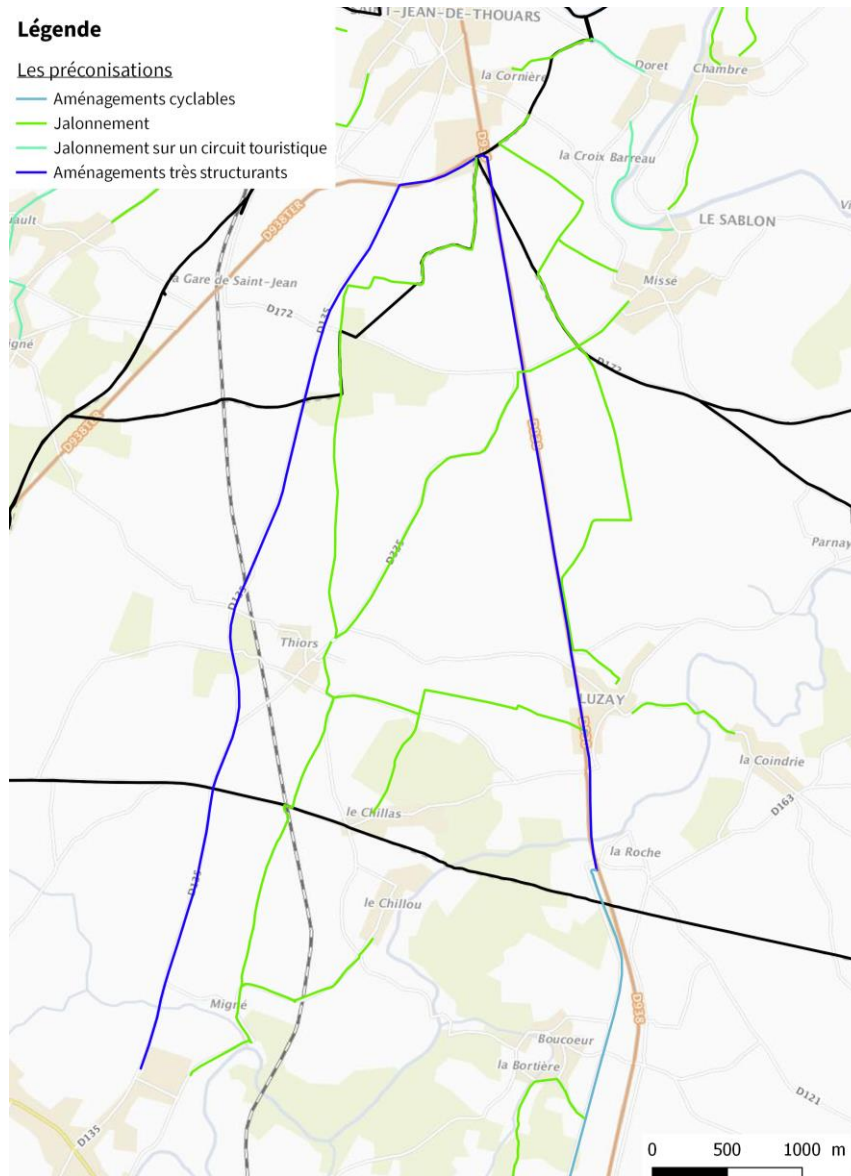
La carte ci-contre expose ces deux possibilités de liaisons intercommunales.

Il est soit possible de créer des aménagements structurants du territoire qui longeraient les deux Départementales (en bleu sur la carte). L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus connue des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents. Ce serait un aménagement structurant du territoire qui continuerait jusqu'à Thouars.

La seconde possibilité est de créer un itinéraire bis en jalonnement par des routes secondaires et des chemins ruraux (en vert sur la carte). Cette solution reste directe pour les habitants mais elle est aussi moins coûteuse à mettre en place. Actuellement, certains de ces chemins ne sont pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes.

III/ A l'échelle intercommunale

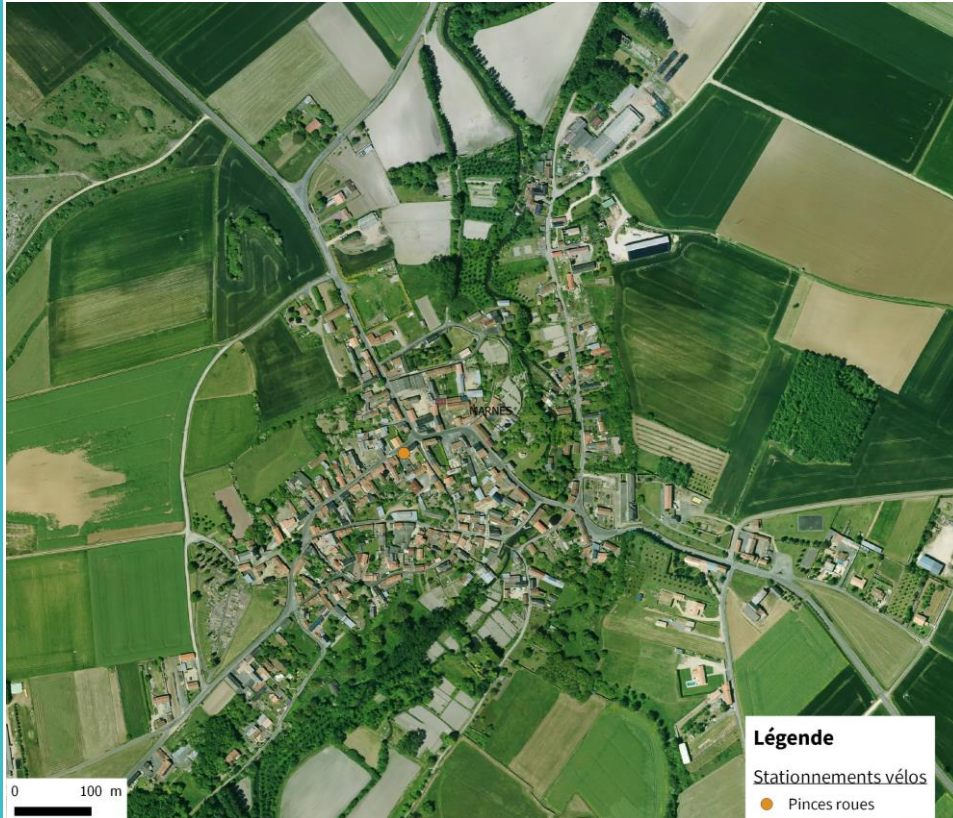




Plan vélo – Fiche communale : Marnes

I/ A l'échelle du centre-ville

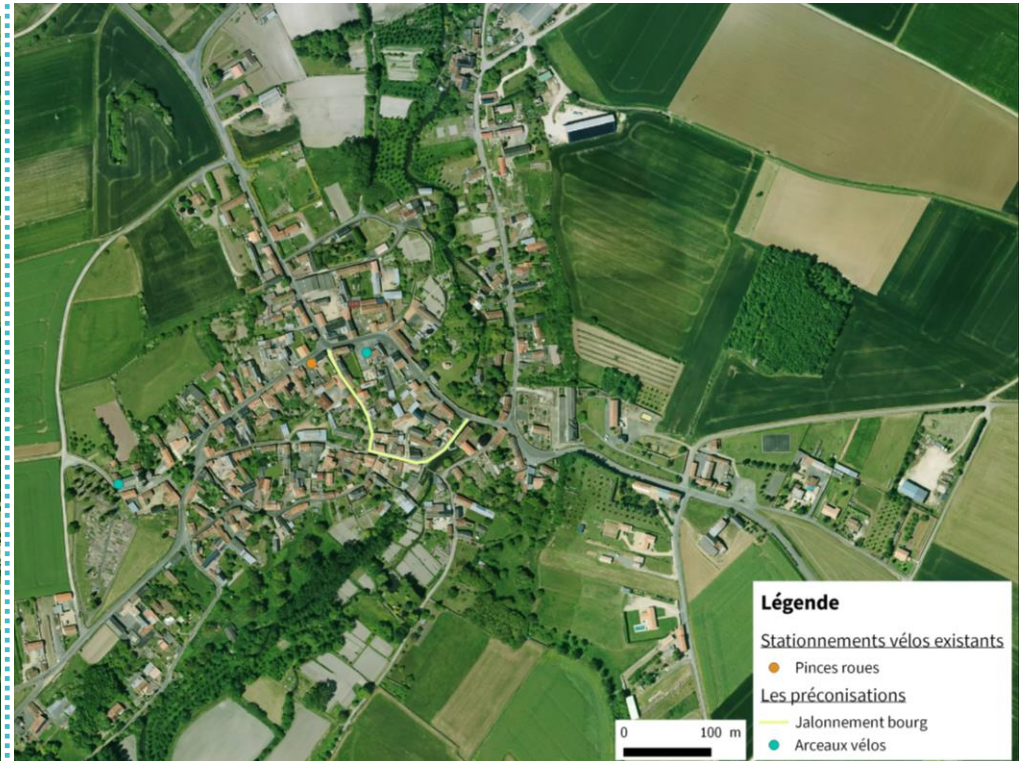
a) Diagnostic : l'existant



La Commune de Marnes est traversée par la D37 qui permet de rejoindre Poitiers. A cause de cette situation, la pratique des modes actifs (marche et vélo) est très contrainte par la traversée de camions et des voitures.

Ainsi la Commune n'a pas de cheminements mais il existe 5 pincés roues pour vélo dans le centre du bourg.

b) Préconisations



Bien que la situation de Marnes n'est pas favorable pour le développement du vélo, quelques éléments peuvent être étudiés.

Une première préconisation concerne l'implantation d'arceaux vélos au niveau de la Mairie et de l'église afin de permettre le stationnement des usagers.

Ensuite, le bourg de la Commune étant traversée par la D37 et la voirie étant étroite, une étude pour faciliter cette traversée a déjà été réalisée. AU vu du trafic de camion et de la largeur de la voirie, il est compliqué d'aménager un espace pour le vélo. Par contre, il est possible de contourner une partie de cette route en jalonnant un itinéraire bis pour le vélo par la Rue des Bancs et la Rue du Poiron I.



Plan vélo – Fiche communale : Marnes

II/ A l'échelle Communale

Les préconisations:

La Commune de Marnes est composée d'un petit Hameau : Lion.

Pour permettre aux habitants de Lion de pouvoir rejoindre Marnes, il faut aménager le chemin rural en vert sur la carte. Pour l'instant l'état du chemin ne permet pas la pratique du vélo. Il faut donc avant de signaler le remettre en état et par la suite l'entretenir (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Marnes

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations :

La Commune de Marnes est proche des Communes de Saint-Jouin-de-Marnes et de Moncontour (qui se situe en dehors du territoire). Grâce à cette proximité, relier ces Communes en vélo est possible.

Pour rejoindre ces deux Communes il existe des routes départementales mais qui sont trop dangereuses pour être empruntées en vélo.

Par contre, il existe des possibilités de liaisons par des chemins existants. La Commune de Marnes est propriétaire des chemins préconisés sur sa Commune. Pour permettre se jalonnement, il faut réaménager les chemins afin de pouvoir les utiliser en vélo et effectuer un travail de signalisation et de jalonnement.

Pour la liaison vers Saint-Jouin-de-Marnes, une vigilance doit aussi être apportée au niveau du franchissement de la D46.

Pour la liaison vers Moncontour, il faudra convenir avec le Maire, si il est d'accord pour ce jalonnement.

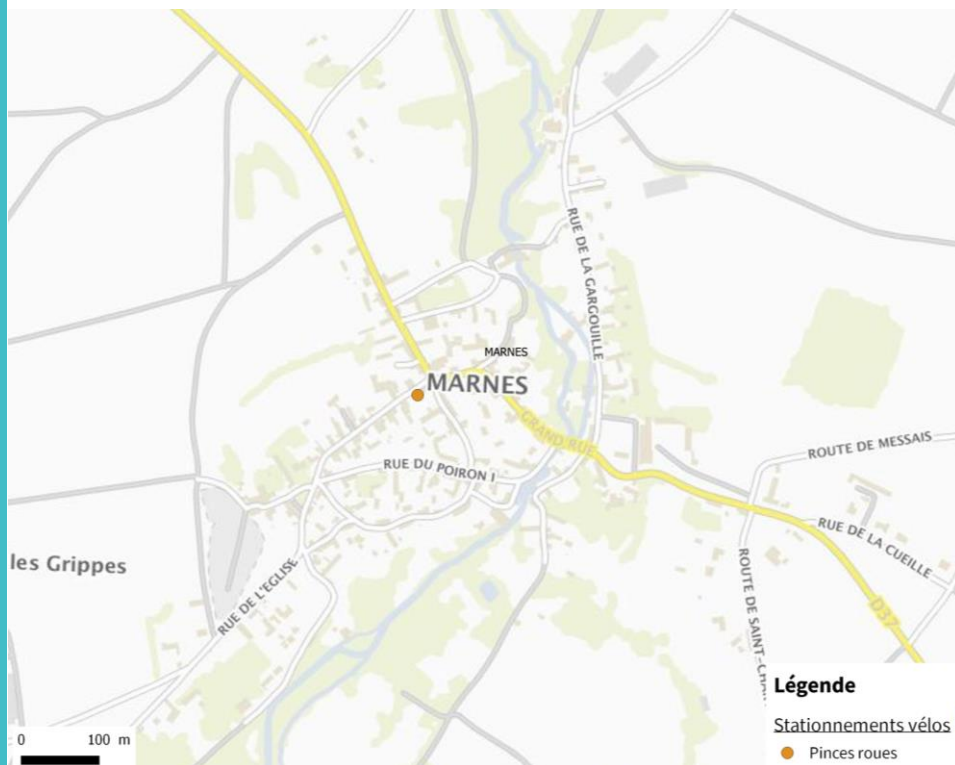




Plan vélo – Fiche communale : Marnes

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



La Commune de Marnes est traversée par la D37 qui permet de rejoindre Poitiers. A cause de cette situation, la pratique des modes actifs (marche et vélo) est très contrainte par la traversée de camions et des voitures.

Ainsi la Commune n'a pas de cheminements mais il existe 5 pincés roues pour vélo dans le centre du bourg.

b) Préconisations



Bien que la situation de Marnes n'est pas favorable pour le développement du vélo, quelques éléments peuvent être étudiés.

Une première préconisation concerne l'implantation d'arceaux vélos au niveau de la Mairie et de l'église afin de permettre le stationnement des usagers.

Ensuite, le bourg de la Commune étant traversée par la D37 et la voirie étant étroite, une étude pour faciliter cette traversée a déjà été réalisée. AU vu du trafic de camion et de la largeur de la voirie, il est compliqué d'aménager un espace pour le vélo. Par contre, il est possible de contourner une partie de cette route en jalonnant un itinéraire bis pour le vélo par la Rue des Bancs et la Rue du Poiron I.



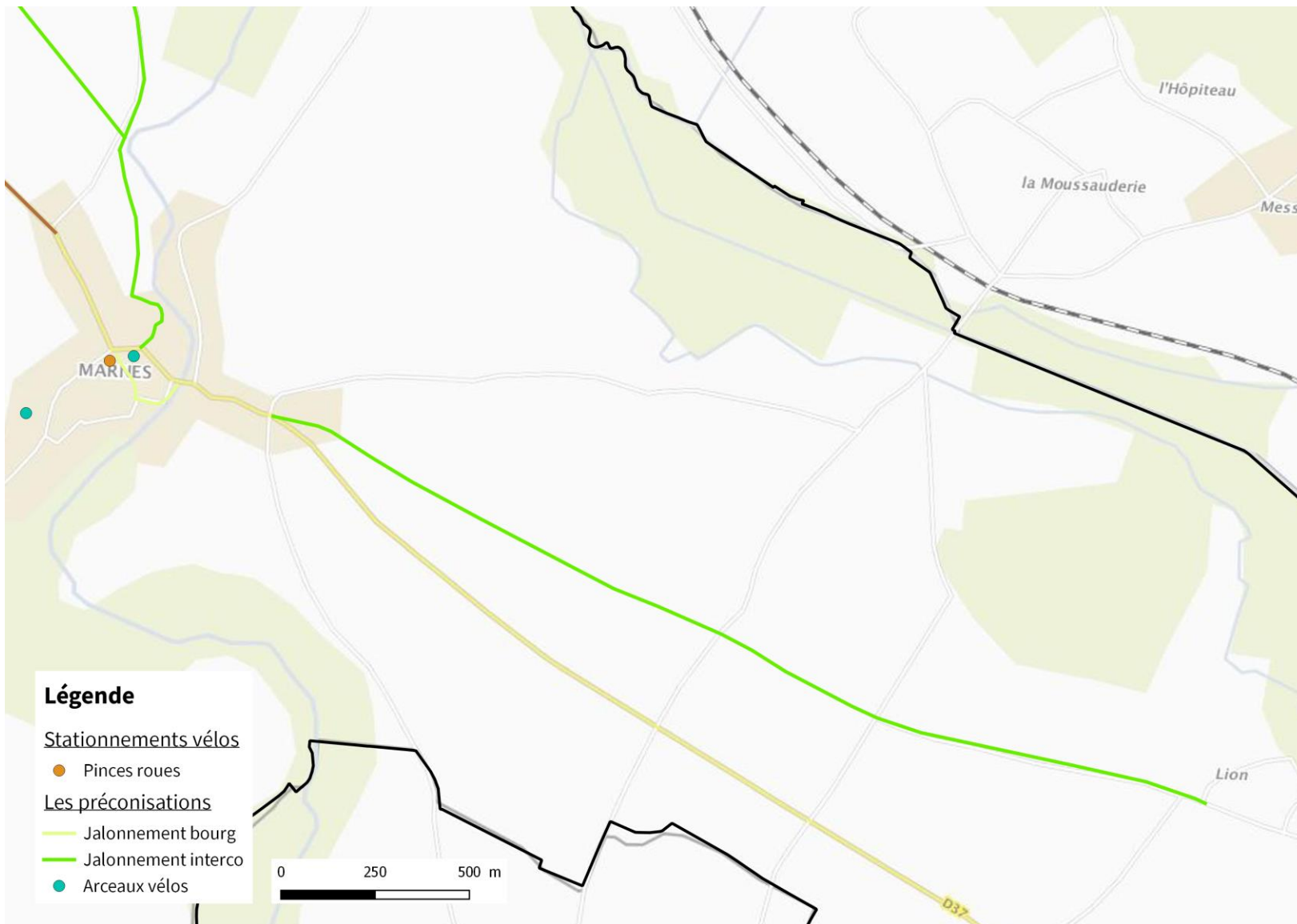
Plan vélo – Fiche communale : Marnes

II/ A l'échelle communale

Les préconisations

La Commune de Marnes est composée d'un petit Hameau : Lion.

Pour permettre aux habitants de Lion de pouvoir rejoindre Marnes, il faut aménager le chemin rural en vert sur la carte. Pour l'instant l'état du chemin ne permet pas la pratique du vélo. Il faut donc avant de signaler le remettre en état et par la suite l'entretenir (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Marnes

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations:

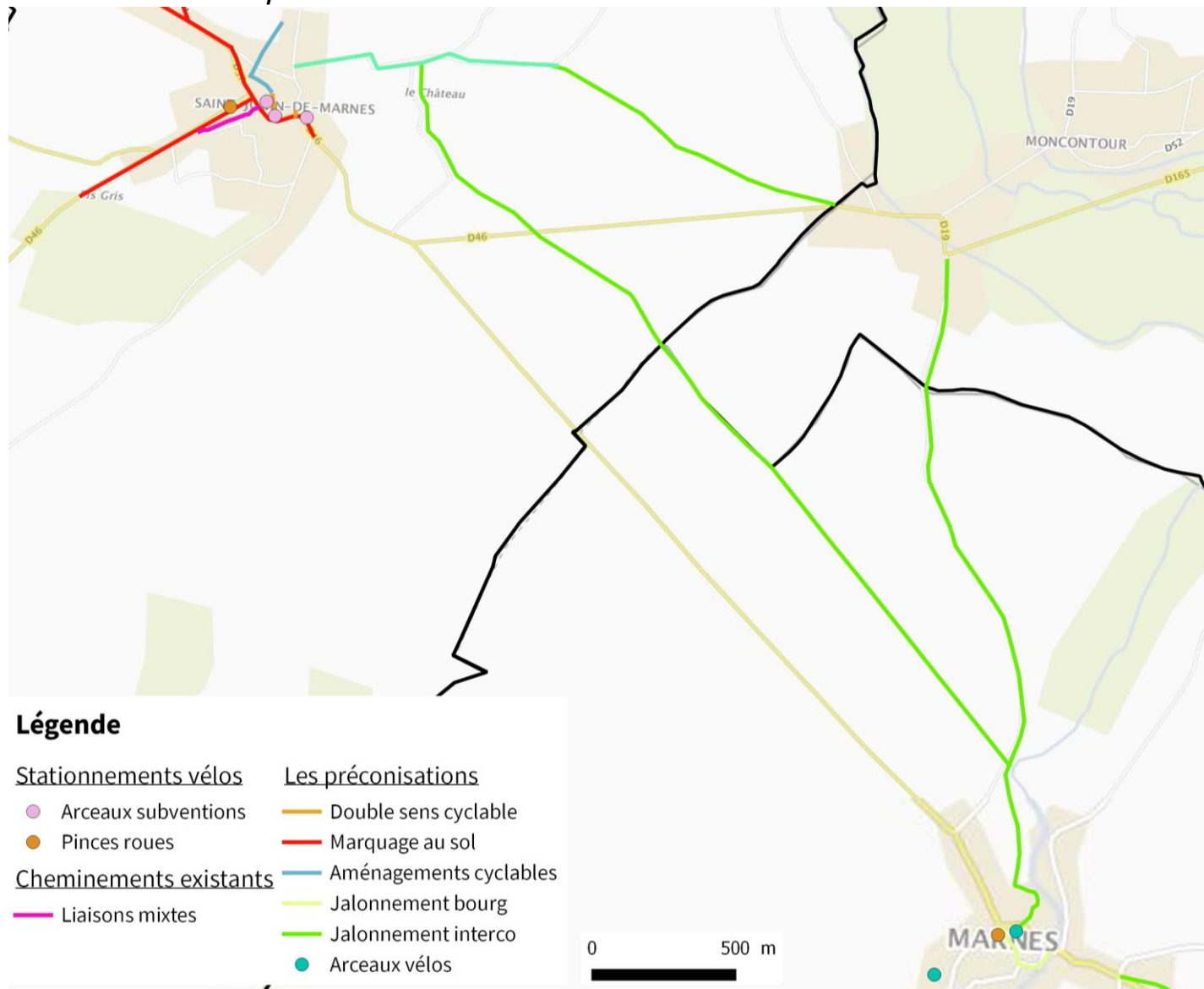
La Commune de Marnes est proche des Communes de Saint-Jouin-de-Marnes et de Moncontour (qui se situe en dehors du territoire). Grâce à cette proximité, relier ces Communes en vélo est possible.

Pour rejoindre ces deux Communes il existe des routes départementales mais qui sont trop dangereuses pour être empruntées en vélo.

Par contre, il existe des possibilités de liaisons par des chemins existants. La Commune de Marnes est propriétaire des chemins préconisés sur sa Commune. Pour permettre se jalonnement, il faut réaménager les chemins afin de pouvoir les utiliser en vélo et effectuer un travail de signalisation et de jalonnement.

Pour la liaison vers Saint-Jouin-de-Marnes, une vigilance doit aussi être apportée au niveau du franchissement de la D46.

Pour la liaison vers Moncontour, il faudra convenir avec le Maire, si il est d'accord pour ce jalonnement.

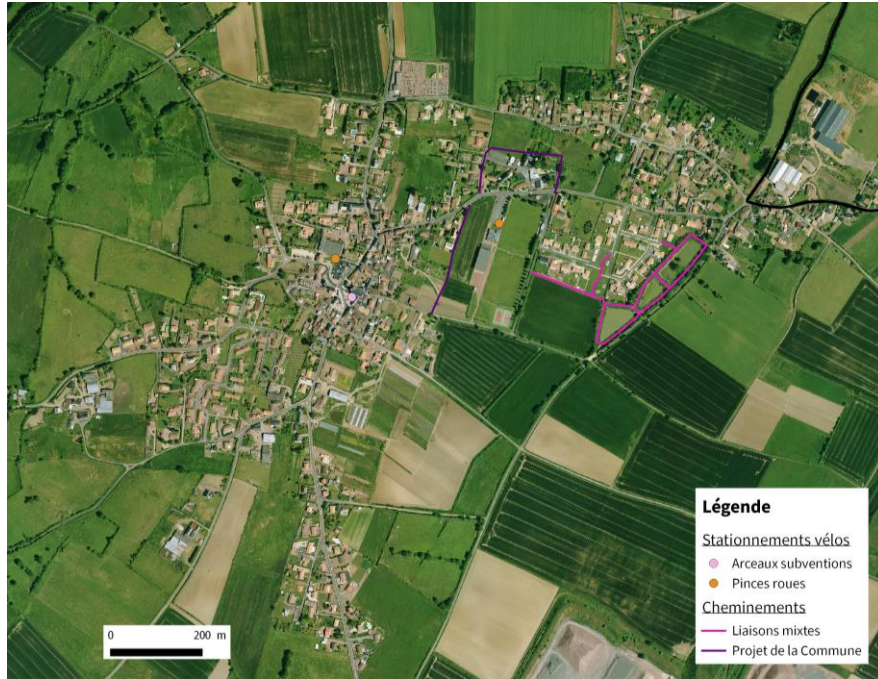




Plan vélo – Fiche communale : Mauzé-Thouarsais

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

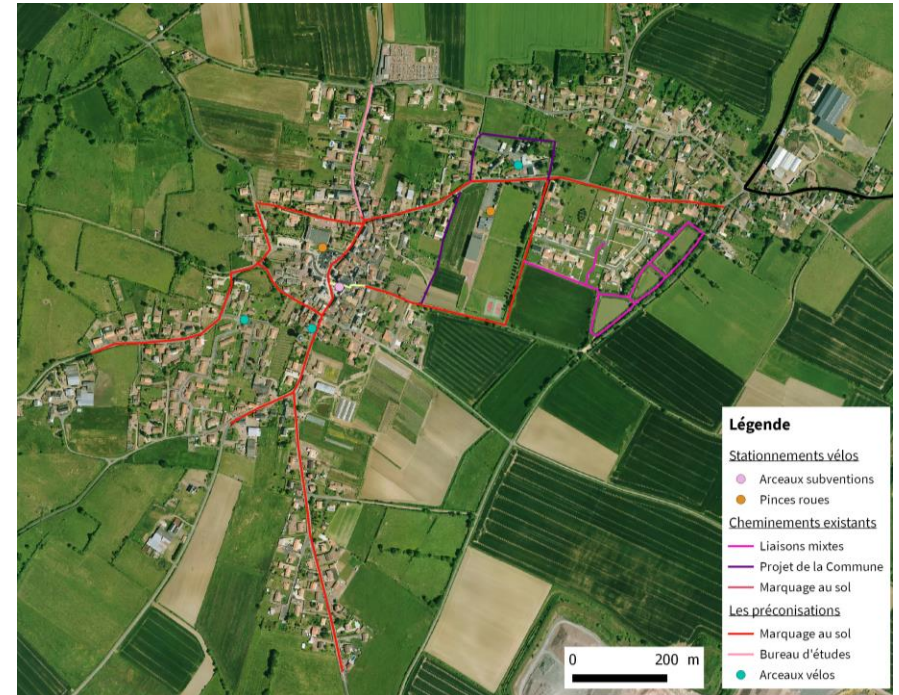


Le bourg de la Commune de Mauzé-Thouarsais est dominé par la voiture mais n'est globalement pas dangereux. Cependant il est important d'avoir une vigilance sur la traversée du bourg par la D158 qui implique plus de véhicules dont des poids lourds. Cette situation n'aide pas au développement de l'usage du vélo. Cependant certains aménagements peuvent être faits pour faciliter la pratique du vélo.

Au niveau des stationnements vélos, actuellement, dans le bourg de Mauzé-Thouarsais, il existe des pincés roues à côté de la Mairie et du stade de foot. Ils vont être complétés par trois arceaux vélos au niveau de la Place Daniel Civrais et trois autres arceaux dans le bourg de Rigné.

De plus, il existe quelques cheminements de liaisons mixtes au niveau du lotissement

b) Préconisations



Certains éléments peuvent être mis en place pour favoriser l'usage du vélo dans le centre-ville.

Le premier travail est de mailler le bourg avec des arceaux vélos. Ainsi, sur la carte il y a trois préconisations : -au niveau de l'école : soit devant ou sur le parking derrière selon les habitudes des arrivées. (A voir avec la Mairie)

-A proximité de la pharmacie, sur le parking de la salle de musique.

-Devant le cabinet médical.

Ensuite, il est préconisé pour les routes plus structurantes du centre-ville d'avoir un marquage au sol. Ce sont les routes en rouges sur la carte. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).



Plan vélo – Fiche communale : Mauzé-Thouarsais

II/ A l'échelle communale

Les préconisations

Pour les trajets de moins de 3 kilomètres le vélo est un moyen de transport à développer pour les habitants. Avec le développement du vélo à assistance électrique, les trajets de plus de 3 kilomètres à vélos sont aussi possibles. Ainsi il est important de réfléchir aux préconisations pour favoriser l'usage du vélo à l'échelle de la Commune. Mauzé-Thouarsais est composée de plusieurs hameaux.

Il existe Soulbrois au Nord de la Commune. A cause du franchissement de la D759 pour y accéder, élaborer des préconisations est pour l'instant compliqué.

En plus, Mauzé-Thouarsais a trois autres hameaux : Rigné, Le Ruault et Fontenay. La Commune de Mauzé-Thouarsais a la particularité d'avoir une carrière. La route en marron sur la carte, passant devant la carrière, est le cheminement le plus direct pour rejoindre les trois hameaux. Cependant cette route est aussi l'accès pour les voitures et elle est fréquentée par les camions à cause la carrière. Il est donc dangereux de préconiser ce jalonnement sans faire d'aménagement au préalable. Les autres solutions envisageables sur la Commune, rallongent le temps de parcours et sont donc moins adaptées à l'usage du vélo. Seul le hameau de Fontenay est accessible par des chemins ruraux avec un détour acceptable. Cependant pour que cet itinéraire soit jalonné il faut remettre en état les chemins ruraux et les entretenir pour qu'ils soient praticables en vélo (voir le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

En ce qui concerne le Nord de la Commune, il existe une zone d'activité avec notamment l'entreprise Sothoform. Il est intéressant de préconiser un itinéraire possible entre le bourg et la zone d'activité pour les trajets domicile-travail. Ainsi, il existe plusieurs options. La première est d'emprunter la D158, mais cette route est fréquentée et donc elle est dangereuse si aucun d'aménagement n'est effectué. Or sur une si longue distance les aménagements seraient trop coûteux. Une autre solution est de préconiser un jalonnement par des chemins moins fréquentés. La première partie de ce jalonnement emprunte le circuit touristique « *balade aux Adillons* », sur une route goudronnée. La deuxième partie, emprunte des chemins en bons états. La Commune n'étant pas propriétaire de tous les chemins sur ce jalonnement il faudra conventionner avec les propriétaires pour préconiser ce passage. Enfin la dernière partie, emprunte la D158 sur une plus courte portion ou un chemin qui arrive devant Sothoform. Une parcelle le long de la D158 appartient au Département des Deux-Sèvres. Pour sécuriser cette dernière portion, il faudrait aménager une piste cyclable. Cela permettrait de relier la zone d'activité en sécurité et donner de la visibilité au vélo. Cette seconde solution est moins directe mais moins coûteuse que la première.





Plan vélo – Fiche communale : Mauzé-Thouarsais

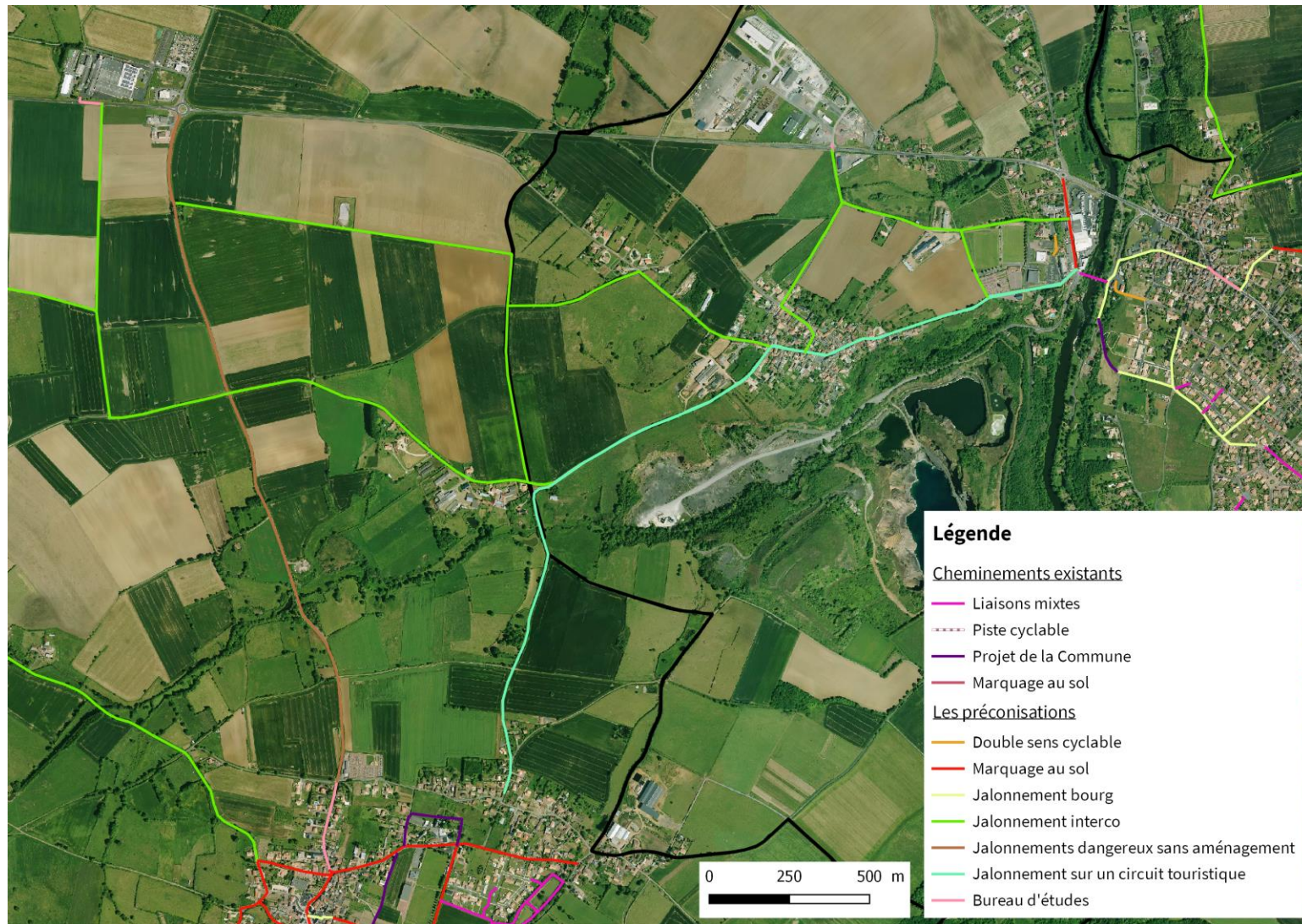
III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale est vers Vrines qui est à environ 4,5kms de Mauzé-Thouarsais. Le circuit touristique « *Balade aux Adillons* » permet déjà de relier ces deux lieux. Il faut accentuer la signalisation et la communication autour de cette possibilité pour les trajets du quotidien.

En plus de rejoindre le bourg de Sainte-Radegonde, il est possible de créer un jalonnement pour rejoindre la zone d'activité de Sainte-Radegonde. Cet itinéraire passe par des routes secondaires et de chemins ruraux. Il faut donc faire attention à l'état des chemins avant de le préconiser et par la suite à l'entretien de ces chemins (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

Cette liaison est d'autant plus importante que ces deux Communes vont fusionner.





Plan vélo – Fiche communale : Mauzé-Thouarsais

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaisons intercommunales concerne Val-en-Vignes. Bien que Massais soit à 6 kilomètres de Mauzé-Thouarsais, ce trajet est réalisable en vélo ou en vélo électrique. Cet itinéraire peut aussi permettre aux habitants de Val-en-Vignes de rejoindre Sothoform. La D759 est trop fréquentée pour être préconisée, mais il est possible de passer par la route en verte sur la carte. Cet itinéraire emprunte des routes secondaires et des chemins ruraux. Il est important de vérifier l'état des chemins avant de mettre en place un jalonnement.

Pour ces liaisons il reste deux portions dangereuses : la traversée de la D759 pour rejoindre Sothoform et au départ de Massais, les vélos doivent emprunter une partie de la D759.

Avant de le réaliser ce jalonnement, il serait intéressant de travailler en collaboration avec Sothoform pour connaître le potentiel de salariés qui pourraient emprunter ce cheminement.





III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette seconde carte à l'échelle intercommunale se concentre sur les possibilités de relier Le Ruault et Rigné à Saint-Jacques-de-Thouars et Saint-Jean-de-Thouars.

Il est soit possible de passer uniquement par le circuit touristique « *Balade aux Adillons* » ou de prendre aussi des routes secondaires peu fréquentées. Si ces itinéraires sont adoptés il faudra accentuer la signalisation et la communication autour de cette possibilité pour les trajets du quotidien.

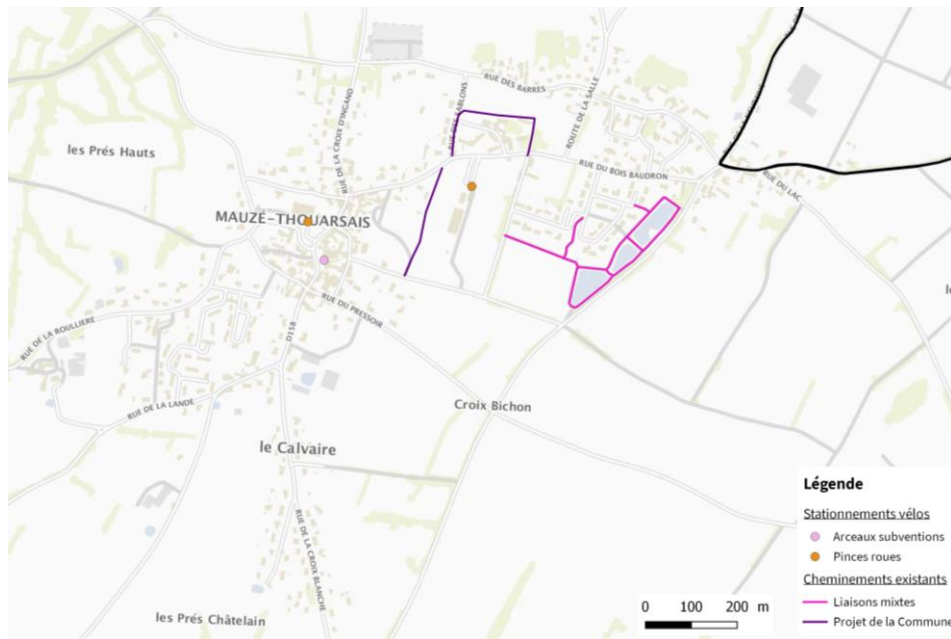




Plan vélo – Fiche communale : Mauzé-Thouarsais

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

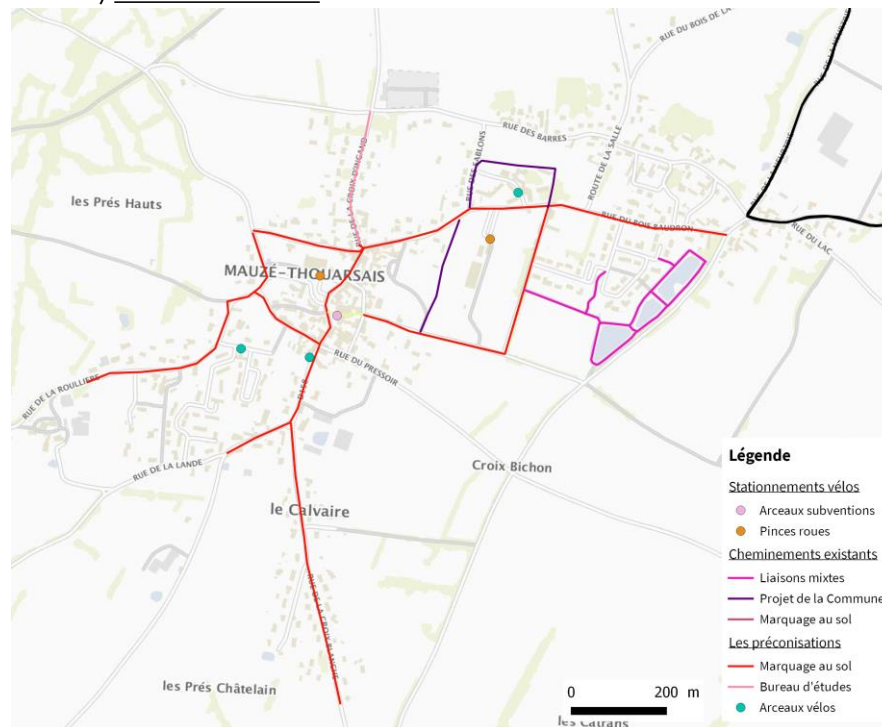


Le bourg de la Commune de Mauzé-Thouarsais est dominé par la voiture mais n'est globalement pas dangereux. Cependant il est important d'avoir une vigilance sur la traversée du bourg par la D158 qui implique plus de véhicules dont des poids lourds. Cette situation n'aide pas au développement de l'usage du vélo. Cependant certains aménagements peuvent être faits pour faciliter la pratique du vélo.

Au niveau des stationnements vélos, actuellement, dans le bourg de Mauzé-Thouarsais, il existe des pincés roues à côté de la Mairie et du stade de foot. Ils vont être complétés par trois arceaux vélos au niveau de la Place Daniel Civrais et trois autres arceaux dans le bourg de Rigné.

De plus, il existe quelques cheminements de liaisons mixtes au niveau du lotissement

b) Préconisations



Certains éléments peuvent être mis en place pour favoriser l'usage du vélo dans le centre-ville.

Le premier travail est de mailler le bourg avec des arceaux vélos. Ainsi, sur la carte il y a trois préconisations : -au niveau de l'école : soit devant ou sur le parking derrière selon les habitudes des arrivées. (A voir avec la Mairie)

-A proximité de la pharmacie, sur le parking de la salle de musique.

-Devant le cabinet médical.

Ensuite, il est préconisé pour les routes plus structurantes du centre-ville d'avoir un marquage au sol. Ce sont les routes en rouges sur la carte. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).



Plan vélo – Fiche communale : Mauzé-Thouarsais

II/ A l'échelle communale

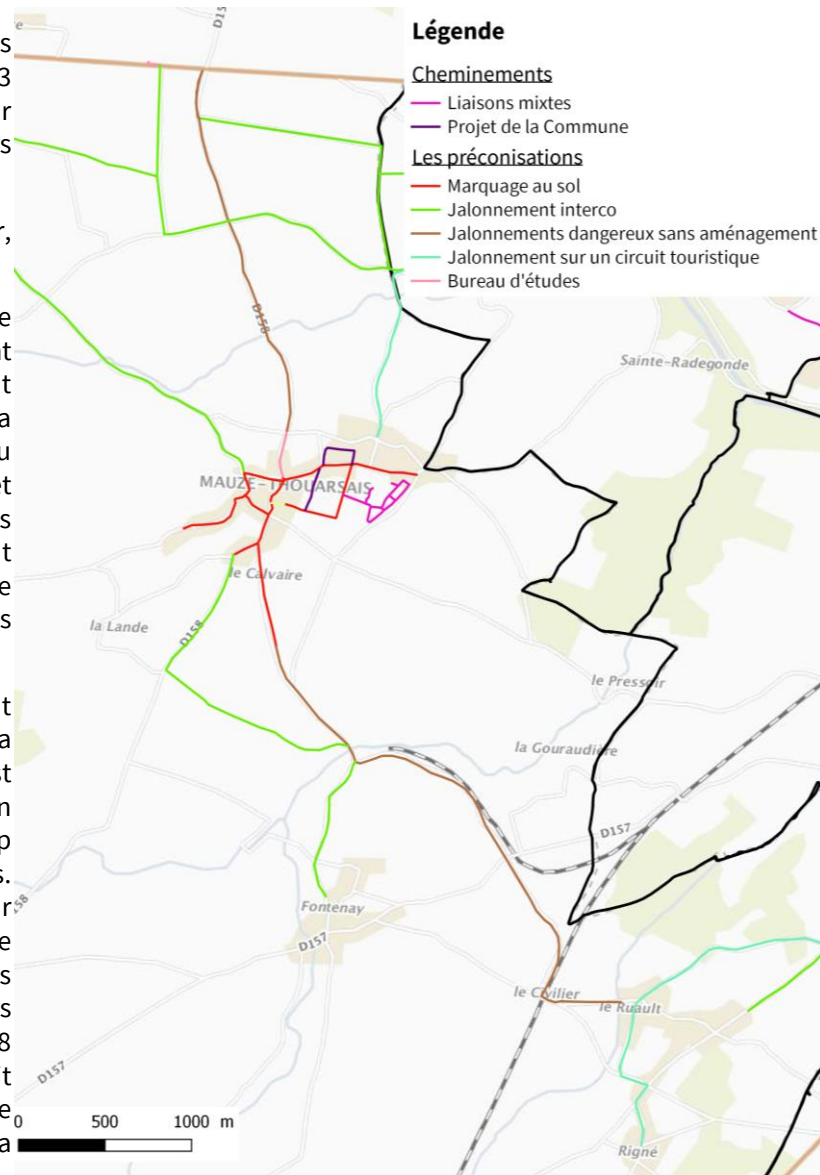
Les préconisations

Pour les trajets de moins de 3 kilomètres le vélo est un moyen de transport à développer pour les habitants. Avec le développement du vélo à assistance électrique, les trajets de plus de 3 kilomètres à vélos sont aussi possibles. Ainsi il est important de réfléchir aux préconisations pour favoriser l'usage du vélo à l'échelle de la Commune. Mauzé-Thouarsais est composée de plusieurs hameaux.

Il existe Soulbroids au Nord de la Commune. A cause du franchissement de la D759 pour y accéder, élaborer des préconisations est pour l'instant compliqué.

En plus, Mauzé-Thouarsais a trois autres hameaux : Rigné, Le Ruault et Fontenay. La Commune de Mauzé-Thouarsais a la particularité d'avoir une carrière. La route en marron sur la carte, passant devant la carrière, est le cheminement le plus direct pour rejoindre les trois hameaux. Cependant cette route est aussi l'accès pour les voitures et elle est fréquentée par les camions à cause de la carrière. Il est donc dangereux de préconiser ce jalonnement sans faire d'aménagement préalable. Les autres solutions envisageables sur la Commune, rallongent le temps de parcours et sont donc moins adaptées à l'usage du vélo. Seul le hameau de Fontenay est accessible par des chemins ruraux avec un détour acceptable. Cependant pour que cet itinéraire soit jalonné il faut remettre en état les chemins ruraux et les entretenir pour qu'ils soient praticables en vélo (voir le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

En ce qui concerne le Nord de la Commune, il existe une zone d'activité avec notamment l'entreprise Sothoform. Il est intéressant de préconiser un itinéraire possible entre le bourg et la zone d'activité pour les trajets domicile-travail. Ainsi, il existe plusieurs options. La première est d'emprunter la D158, mais cette route est fréquentée et donc elle est dangereuse si aucun d'aménagement n'est effectué. Or sur une si longue distance les aménagements seraient trop coûteux. Une autre solution est de préconiser un jalonnement par des chemins moins fréquentés. La première partie de ce jalonnement emprunte le circuit touristique « *balade aux Adillons* », sur une route goudronnée. La deuxième partie, emprunte des chemins en bons états. La Commune n'étant pas propriétaire de tous les chemins sur ce jalonnement il faudra conventionner avec les propriétaires pour préconiser ce passage. Enfin la dernière partie, emprunte la D158 sur une plus courte portion ou un chemin qui arrive devant Sothoform. Une parcelle le long de la D158 appartient au Département des Deux-Sèvres. Pour sécuriser cette dernière portion, il faudrait aménager une piste cyclable. Cela permettrait de relier la zone d'activité en sécurité et donner de la visibilité au vélo. Cette seconde solution est moins directe mais moins coûteuse que la première.





Plan vélo – Fiche communale : Mauzé-Thouarsais

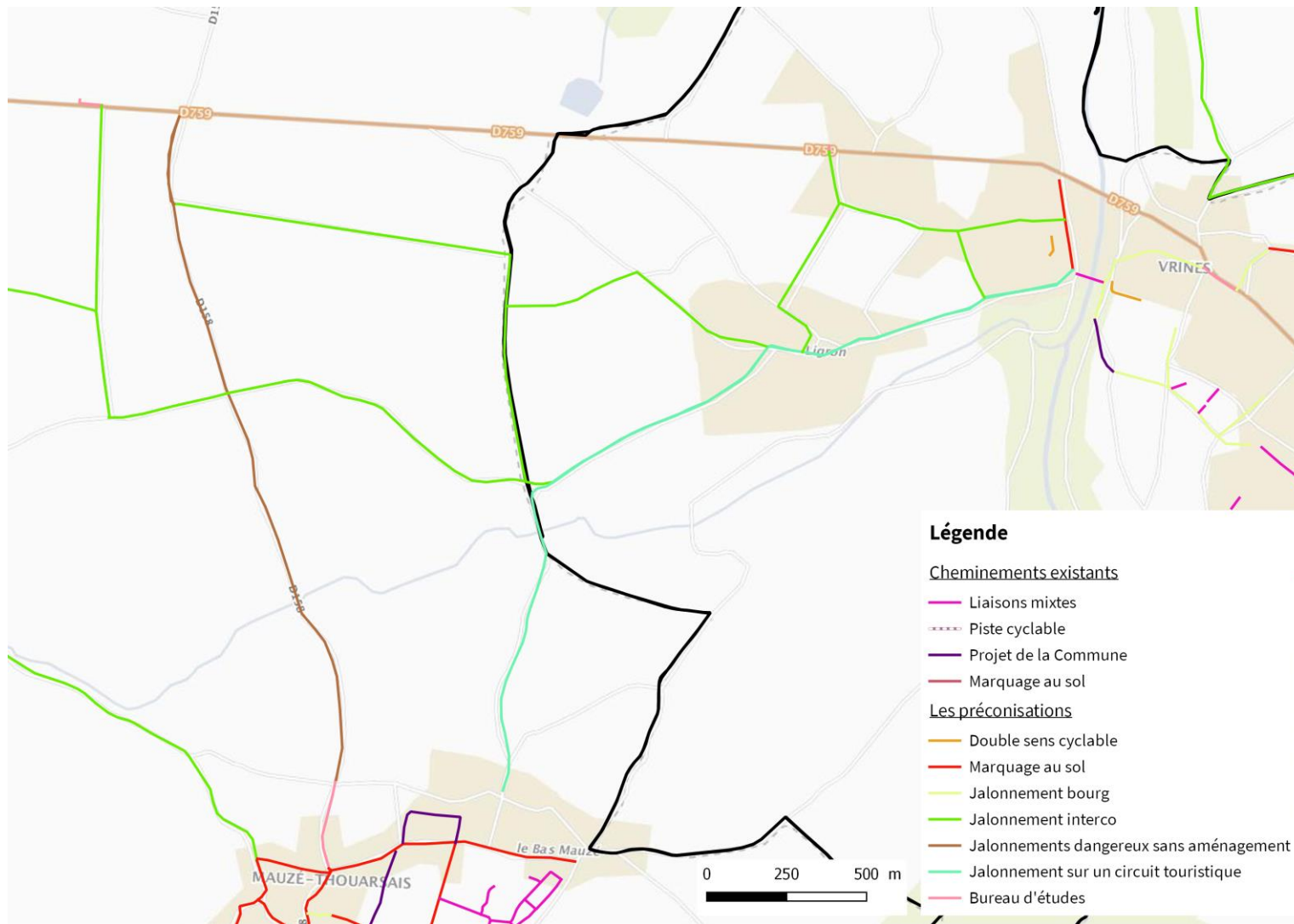
III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale est vers Vrines qui est à environ 4,5kms de Mauzé-Thouarsais. Le circuit touristique « *Balade aux Adillons* » permet déjà de relier ces deux lieux. Il faut accentuer la signalisation et la communication autour de cette possibilité pour les trajets du quotidien.

En plus de rejoindre le bourg de Sainte-Radegonde, il est possible de créer un jalonnement pour rejoindre la zone d'activité de Sainte-Radegonde. Cet itinéraire passe par des routes secondaires et de chemins ruraux. Il faut donc faire attention à l'état des chemins avant de le préconiser et par la suite à l'entretien de ces chemins (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

Cette liaison est d'autant plus importante que ces deux Communes vont fusionner.





Plan vélo – Fiche communale : Mauzé-Thouarsais

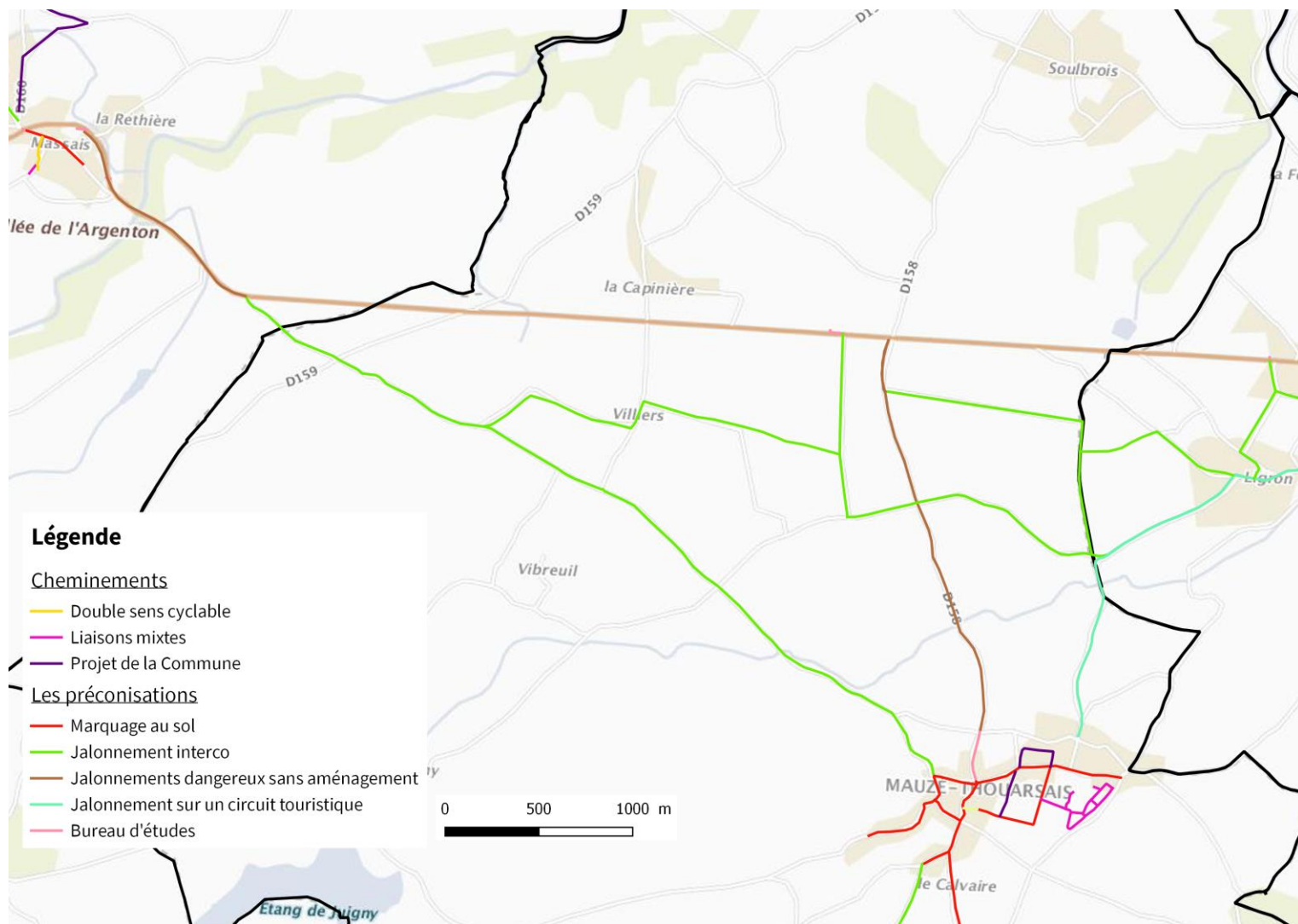
III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaisons intercommunales concerne Val-en-Vignes. Bien que Massais soit à 6 kilomètres de Mauzé-Thouarsais, ce trajet est réalisable en vélo ou en vélo électrique. Cet itinéraire peut aussi permettre aux habitants de Val-en-Vignes de rejoindre Sothoform. La D759 est trop fréquentée pour être préconisée, mais il est possible de passer par la route en verte sur la carte. Cet itinéraire emprunte des routes secondaires et des chemins ruraux. Il est important de vérifier l'état des chemins avant de mettre en place un jalonnement.

Pour ces liaisons il reste deux portions dangereuses : la traversée de la D759 pour rejoindre Sothoform et au départ de Massais, les vélos doivent emprunter une partie de la D759.

Avant de le réaliser ce jalonnement, il serait intéressant de travailler en collaboration avec Sothoform pour connaître le potentiel de salariés qui pourraient emprunter ce cheminement.





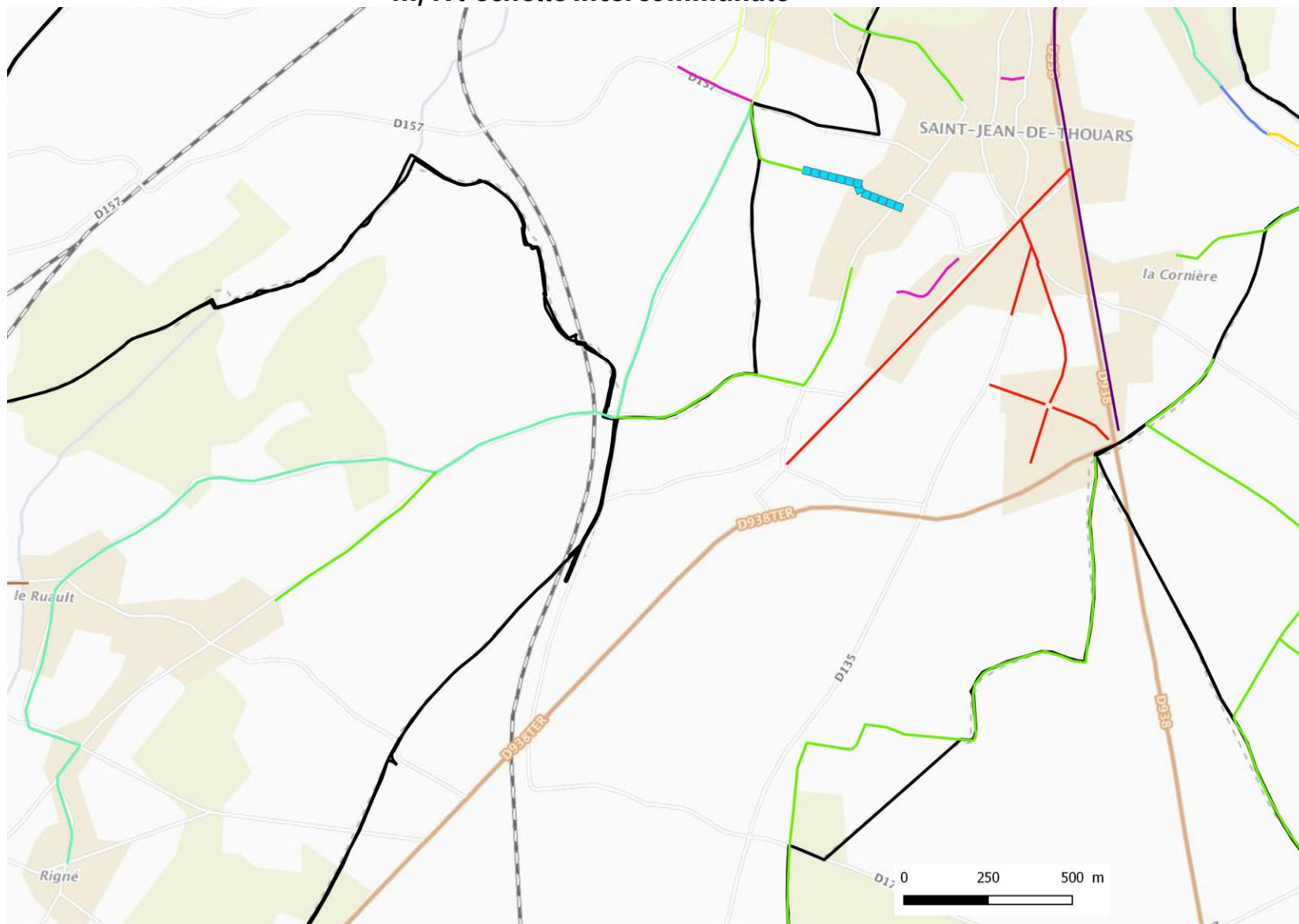
Plan vélo – Fiche communale : Mauzé-Thouarsais

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette troisième carte à l'échelle intercommunale se concentre sur les possibilités de relier Le Ruault et Rigné à Saint-Jacques-de-Thouars et Saint-Jean-de-Thouars.

Il est soit possible de passer uniquement par le circuit touristique « *Balade aux Adillons* » ou de prendre aussi des routes secondaires peu fréquentées. Si ces itinéraires sont adoptés il faudra accentuer la signalisation et la communication autour de cette possibilité pour les trajets du quotidien.





Plan vélo – Fiche communale : Missé

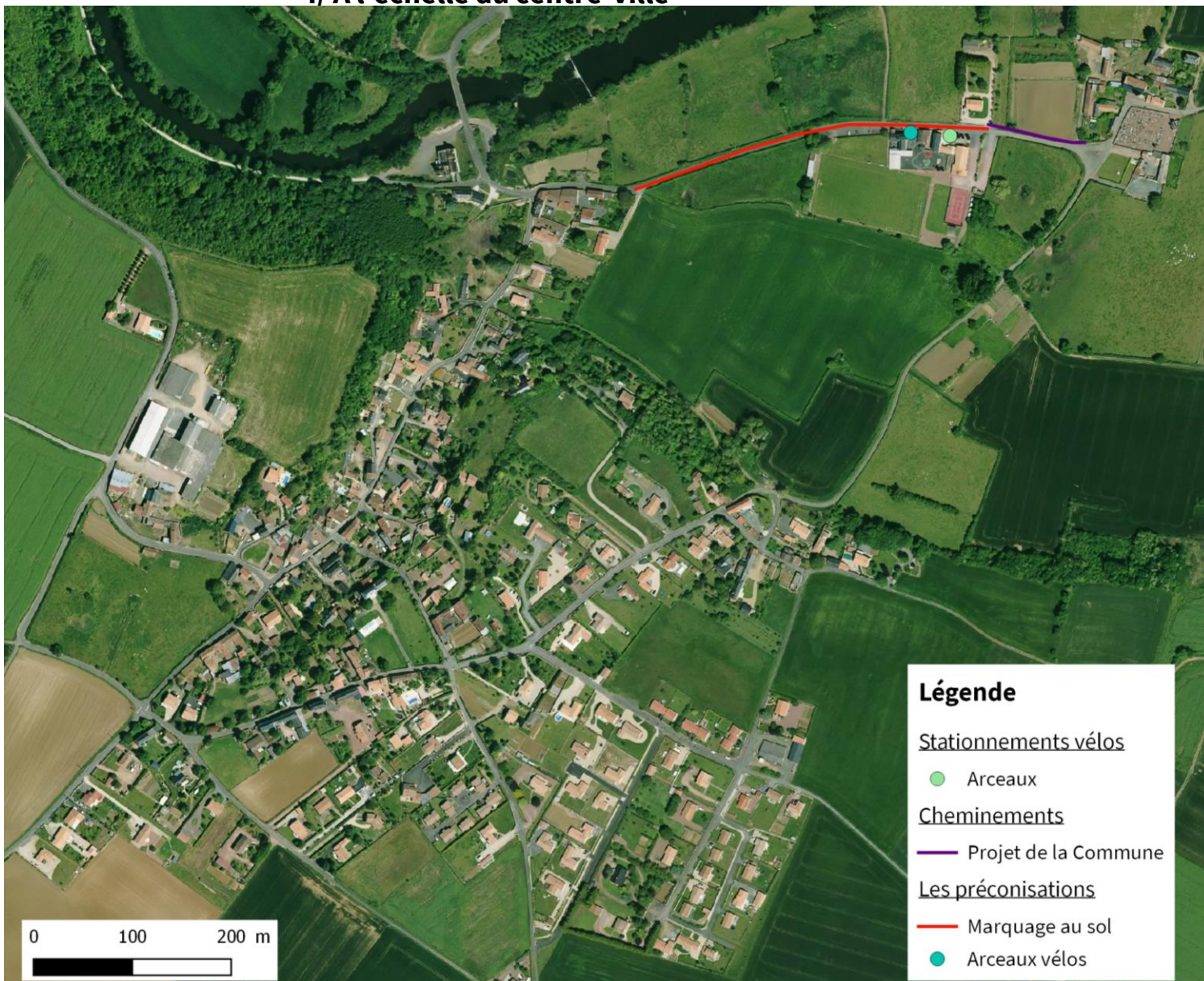
I/ A l'échelle du centre-ville

Les préconisations

De part sa localisation et son faible trafic, le bourg de Missé n'est pas dangereux pour la pratique du vélo.

Pour l'instant il existe des arceaux au niveau de la Mairie. Ils peuvent être complétés par de nouveaux arceaux au niveau de l'école.

Le seul axe plus problématique est celui qui conduit à la Mairie et à l'école, car ces équipements sont excentrés du bourg. La Commune a un projet de liaison de la Mairie jusqu'au cimetière. Il est préconisé de continuer cette liaison avec un marquage au sol du centre bourg jusqu'à l'école et la Mairie. Selon la largeur de la route ce marquage peut être une bande cyclable ou une chaussée désignée (voir la différence dans le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Missé

II/ A l'échelle communale

Les préconisations

La Commune de Missé est composée de deux principaux Hameaux : Doret et Chambre. Ces deux hameaux sont à proximité du bourg, moins de deux kilomètres, ce qui est favorable pour la pratique du vélo.

Pour rejoindre Chambre, il est conseillé de créer une signalisation pour les vélos par la même route que celle empruntée par les voitures.

Pour rejoindre Doret, il est possible de passer par l'itinéraire touristique de la Vélo Francette. Il a l'avantage d'être plus direct que celui en voiture et d'être bien aménagé vu qu'il sert à la Vélo Francette.

Il faut accompagner ce jalonnement d'une signalisation et d'une communication auprès des habitants pour les trajets du quotidien (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Missé

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette première carte à l'échelle intercommunale, présente les possibilités de liaisons avec Saint-Jean-de-Thouars et Thouars.

Pour rejoindre Saint-Jean-de-Thouars, il existe plusieurs possibilités en fonction du hameau de départ.

A partir de Missé, il est possible de passer par des routes secondaires. Cet itinéraires contraint l'utilisateur à un léger détour mais qui reste acceptable. Ces routes sont moins dangereuses car elles sont moins fréquentées par les voitures. Cet itinéraire permet de rejoindre la D938, qui devrait connaître un réaménagement en prenant en compte les mobilités actives.

A partir de Doret, il est possible de passer par la route devant le Châtelier. La Commune de Saint-Jean-de-Thouars, a déjà mis en place un double sens cyclable suivi d'une bande cyclable d'un côté de la route sur cet itinéraire.

Pour rejoindre Thouars, il existe deux possibilités à partir du Hameau de Chambre. A partir des autres hameaux, il faut passer par Saint-Jean-de-Thouars.

Il est possible de passer par le Chemin de Bateloup ou par le second chemin en vert sur la carte. Ce dernier permet notamment de rejoindre l'hôpital et le collège Jean Rostand. Alors que l'itinéraire par le Chemin de Bateloup permet de rejoindre le centre de Thouars. Dans les deux cas, les chemins doivent être remis en état et être entretenus pour permettre le passage des vélos. De plus, il faut accompagner ce travail par de la communication et de la signalisation.





III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La Commune de Missé est positionnée à proximité de Thouars et Saint-Jean-de-Thouars. Mais de part sa localisation, la Commune est aussi concernée par les possibilités de liaisons intercommunales entre Thouars et Saint-Varent. La carte ci-contre expose ces deux possibilités de liaisons intercommunales pour relier le premier pôle et le seconde pôle du Territoire.

Pour mettre en place ces liaisons, il est soit possible de créer des aménagements structurants qui longeraient les deux Départementales (en bleu sur la carte). L'avantage de ces routes c'est qu'elles sont connue des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents. Ce serait un aménagement structurant du territoire.

La seconde possibilité est de créer un itinéraire bis en jalonnement par des routes secondaires et des chemins ruraux (en vert sur la carte). Cette solution reste directe pour les habitants mais elle est aussi moins coûteuse à mettre en place. Actuellement, certains de ces chemins ne sont pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Pour Missé, le développement de ces liaisons permettrait à ses habitants de pouvoir rejoindre Luzay et Saint-Varent.

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes.





Plan vélo – Fiche communale : Missé

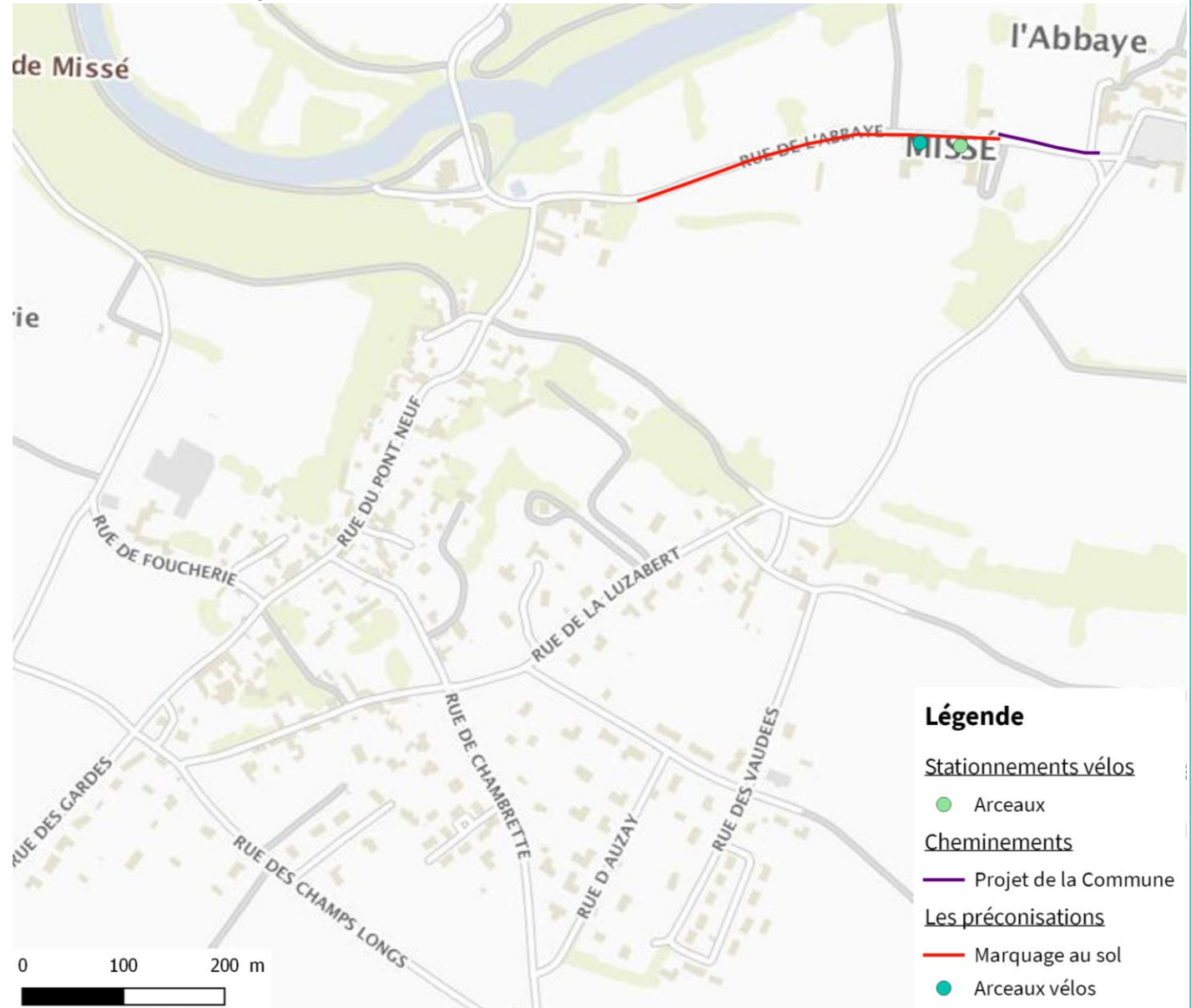
I/ A l'échelle du centre-ville

Les préconisations

De part sa localisation et son faible trafic, le bourg de Missé n'est pas dangereux pour la pratique du vélo.

Pour l'instant il existe des arceaux au niveau de la Mairie. Ils peuvent être complétés par de nouveaux arceaux au niveau de l'école.

Le seul axe plus problématique est celui qui conduit à la Mairie et à l'école, car ces équipements sont excentrés du bourg. La Commune a un projet de liaison de la Mairie jusqu'au cimetière. Il est préconisé de continuer cette liaison avec un marquage au sol du centre bourg jusqu'à l'école et la Mairie. Selon la largeur de la route ce marquage peut être une bande cyclable ou une chaussée désignée (voir la différence dans le guide « Les bonnes pratiques d'aménagement » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Missé

II/ A l'échelle communale

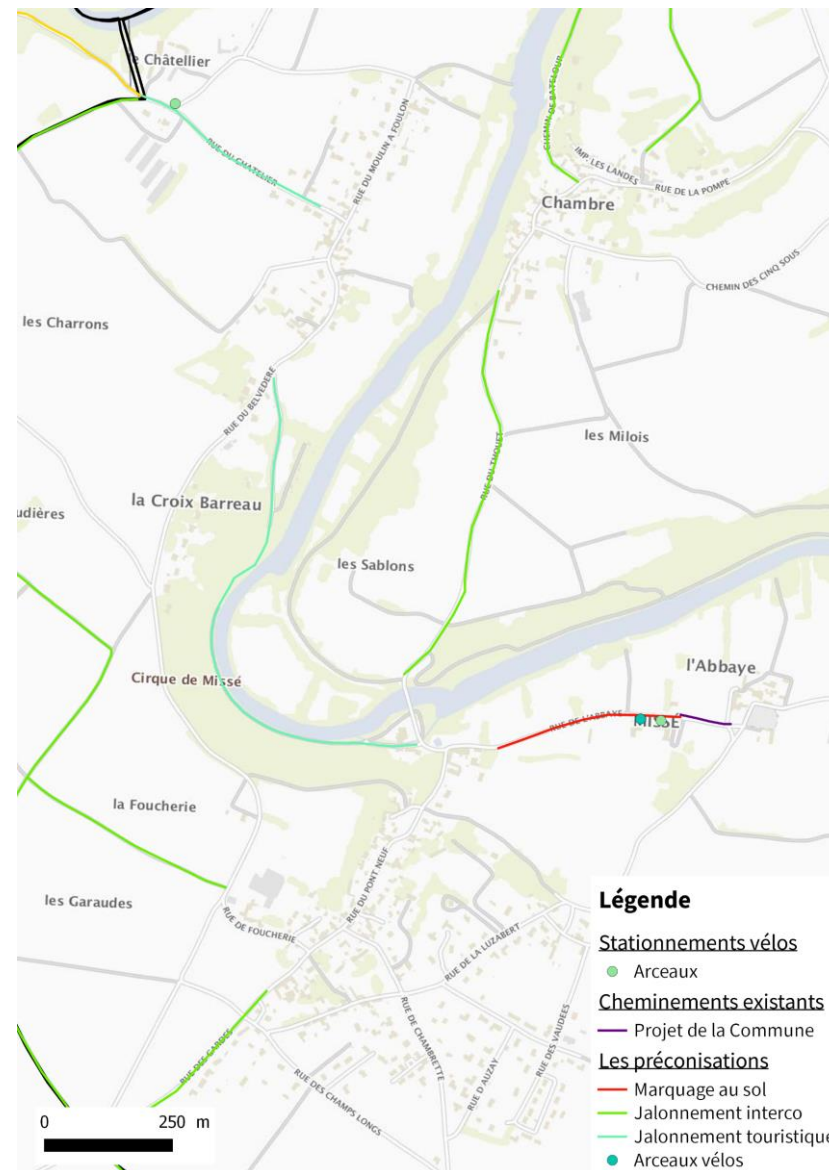
Les préconisations

La Commune de Missé est composée de deux principaux Hameaux : Doret et Chambre. Ces deux hameaux sont à proximité du bourg, moins de deux kilomètres, ce qui est favorable pour la pratique du vélo.

Pour rejoindre Chambre, il est conseillé de créer une signalisation pour les vélos par la même route que celle empruntée par les voitures.

Pour rejoindre Doret, il est possible de passer par l'itinéraire touristique de la Vélo Francette. Il a l'avantage d'être plus direct que celui en voiture et d'être bien aménagé vu qu'il sert à la Vélo Francette.

Il faut accompagner ce jalonnement d'une signalisation et d'une communication auprès des habitants pour les trajets du quotidien (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Missé

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette première carte à l'échelle intercommunale, présente les possibilités de liaisons avec Saint-Jean-de-Thouars et Thouars.

Pour rejoindre Saint-Jean-de-Thouars, il existe plusieurs possibilités en fonction du hameau de départ.

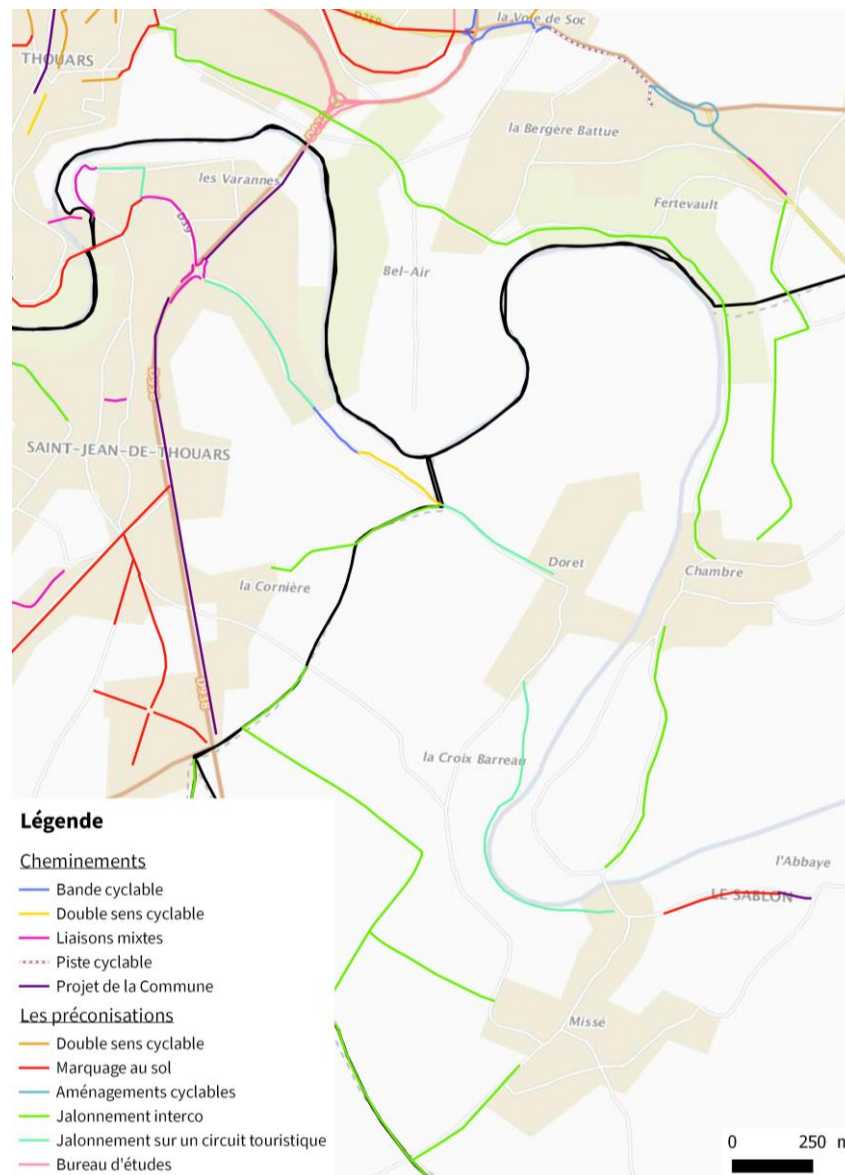
A partir de Missé, il est possible de passer par des routes secondaires. Cet itinéraire contraint l'utilisateur à un léger détour mais qui reste acceptable. Ces routes sont moins dangereuses car elles sont moins fréquentées par les voitures. Cet itinéraire permet de rejoindre la D938, qui devrait connaître un réaménagement en prenant en compte les mobilités actives.

A partir de Doret, il est possible de passer par la route devant le Châtelier. La Commune de Saint-Jean-de-Thouars, a déjà mis en place un double sens cyclable suivi d'une bande cyclable d'un côté de la route sur cet itinéraire.

Pour rejoindre Thouars, il existe deux possibilités à partir du Hameau de Chambre. A partir des autres hameaux, il faut passer par Saint-Jean-de-Thouars.

Il est possible de passer par le Chemin de Bateloup ou par le second chemin en vert sur la carte. Ce dernier permet notamment de rejoindre l'hôpital et le collège Jean Rostand. Alors que l'itinéraire par le Chemin de Bateloup permet de rejoindre le centre de Thouars.

Dans les deux cas, les chemins doivent être remis en état et être entretenus pour permettre le passage des vélos. De plus, il faut accompagner ce travail par de la communication et de la signalisation.





Plan vélo – Fiche communale : Missé

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

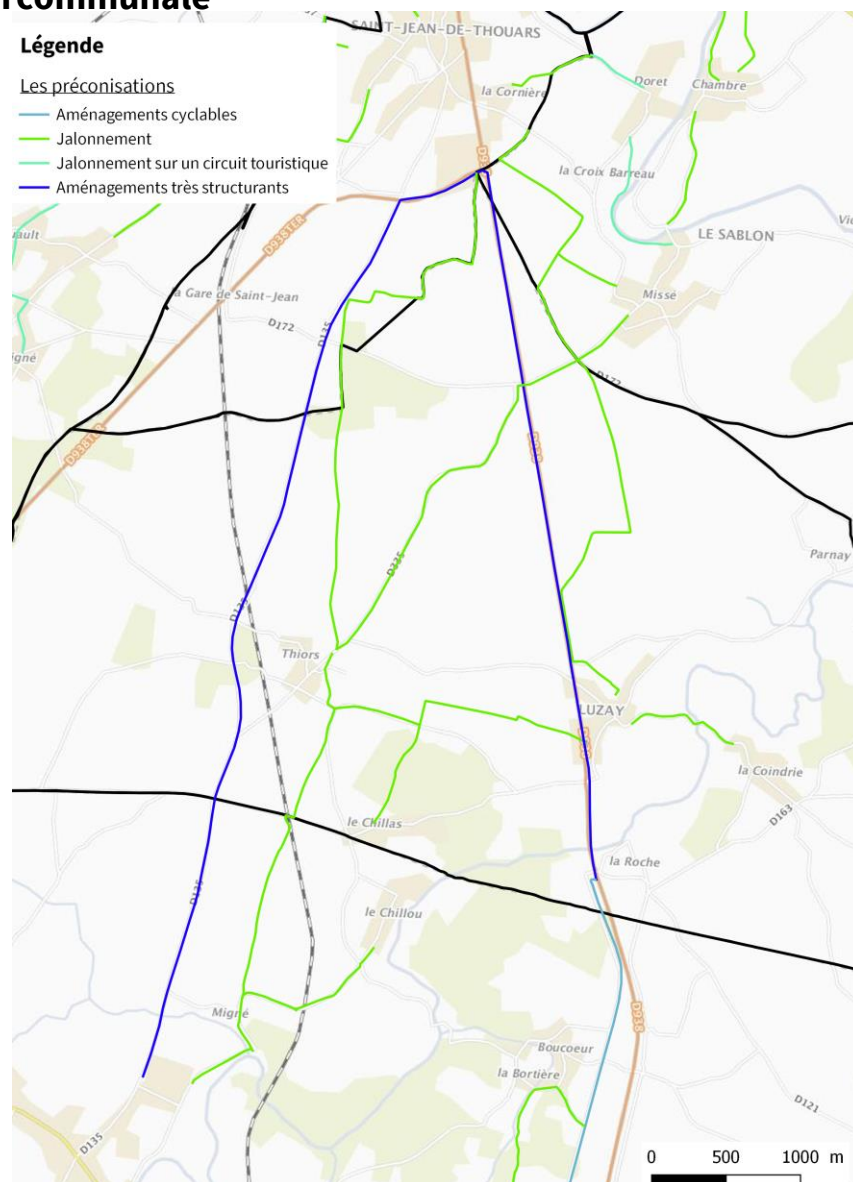
La Commune de Missé est positionnée à proximité de Thouars et Saint-Jean-de-Thouars. Mais de part sa localisation, la Commune est aussi concernée par les possibilités de liaisons intercommunales entre Thouars et Saint-Varent. La carte ci-contre expose ces deux possibilités de liaisons intercommunales pour relier le premier pôle et le second pôle du Territoire.

Pour mettre en place ces liaisons, il est soit possible de créer des aménagements structurants qui longeraient les deux Départementales (en bleu sur la carte). L'avantage de ces routes c'est qu'elles sont connues des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents. Ce serait un aménagement structurant du territoire.

La seconde possibilité est de créer un itinéraire bis en jalonnement par des routes secondaires et des chemins ruraux (en vert sur la carte). Cette solution reste directe pour les habitants mais elle est aussi moins coûteuse à mettre en place. Actuellement, certains de ces chemins ne sont pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Pour Missé, le développement de ces liaisons permettrait à ses habitants de pouvoir rejoindre Luzay et Saint-Varent.

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes.

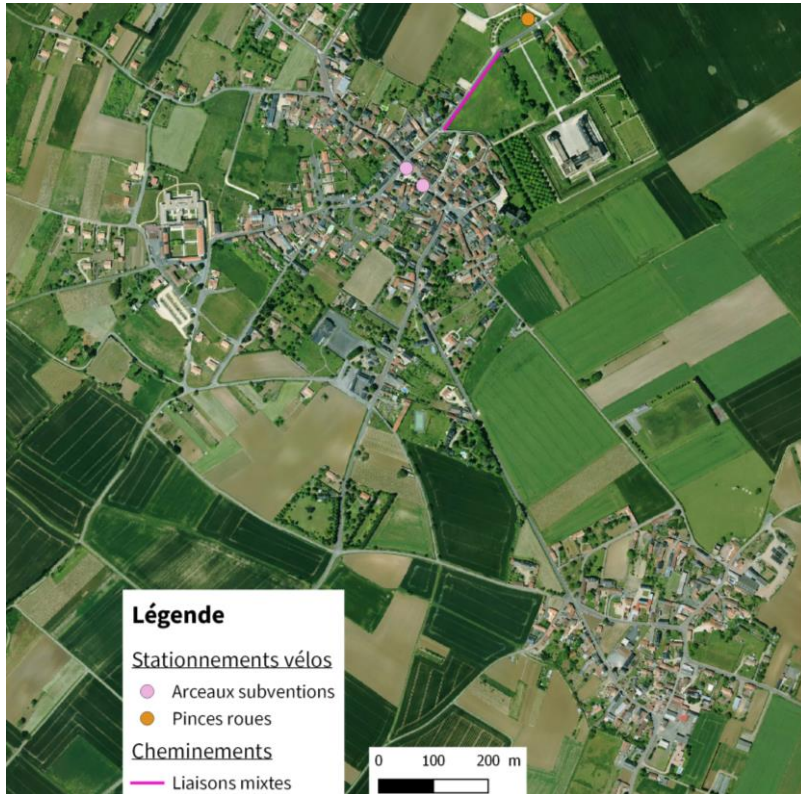




Plan vélo – Fiche communale : Oiron

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



Le bourg de Oiron est traversé par la D64, ce qui ne favorise pas la pratique du vélo. Cependant plusieurs éléments permettent de favoriser cette pratique.

D'abord, le garage Oiron (un des partenaires du service T vélos) est situé dans le bourg. Ce qui met en avant la pratique et permet aux habitants de louer un vélo à assistance électrique plus facilement.

Ensuite, il existe des pincés roues au niveau du château et la Commune compléter ce maillage par des arceaux sur la place principale.

Enfin, une liaison mixte ou un cheminement piétons permet de rejoindre le château.

b) Préconisations



matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).

De plus, une portion de cette rue peut faire l'objet d'une étude par un bureau d'études afin de connaître les possibilités d'aménagements.

En outre, une partie du centre est en sens unique. Il est possible de mettre la Rue Sainte-Anne en double sens cyclable pour faciliter la pratique à vélo.

Enfin, pour relier Leugny au centre bourg de Oiron, il est possible de mettre en place un jalonnement par la Rue de la Malasserie afin d'éviter la D64.

Bien que le bourg de Oiron soit traversé par la D64, il est possible de continuer le travail commencé par la Commune.

D'abord, en continuant le maillage de stationnements vélos, avec des arceaux à proximité de la Mairie et au niveau de l'EHPAD.

Ensuite, en ce qui concerne les cheminements cyclables, il est important de travailler la traversée du bourg, afin de rendre visible et de sécuriser la pratique du vélo. Pour cela il est préconisé d'installer un marquage au sol (en rouge sur la carte). Selon la largeur de la route, il est soit possible de



Plan vélo – Fiche communale : Oiron

II/ A l'échelle communale

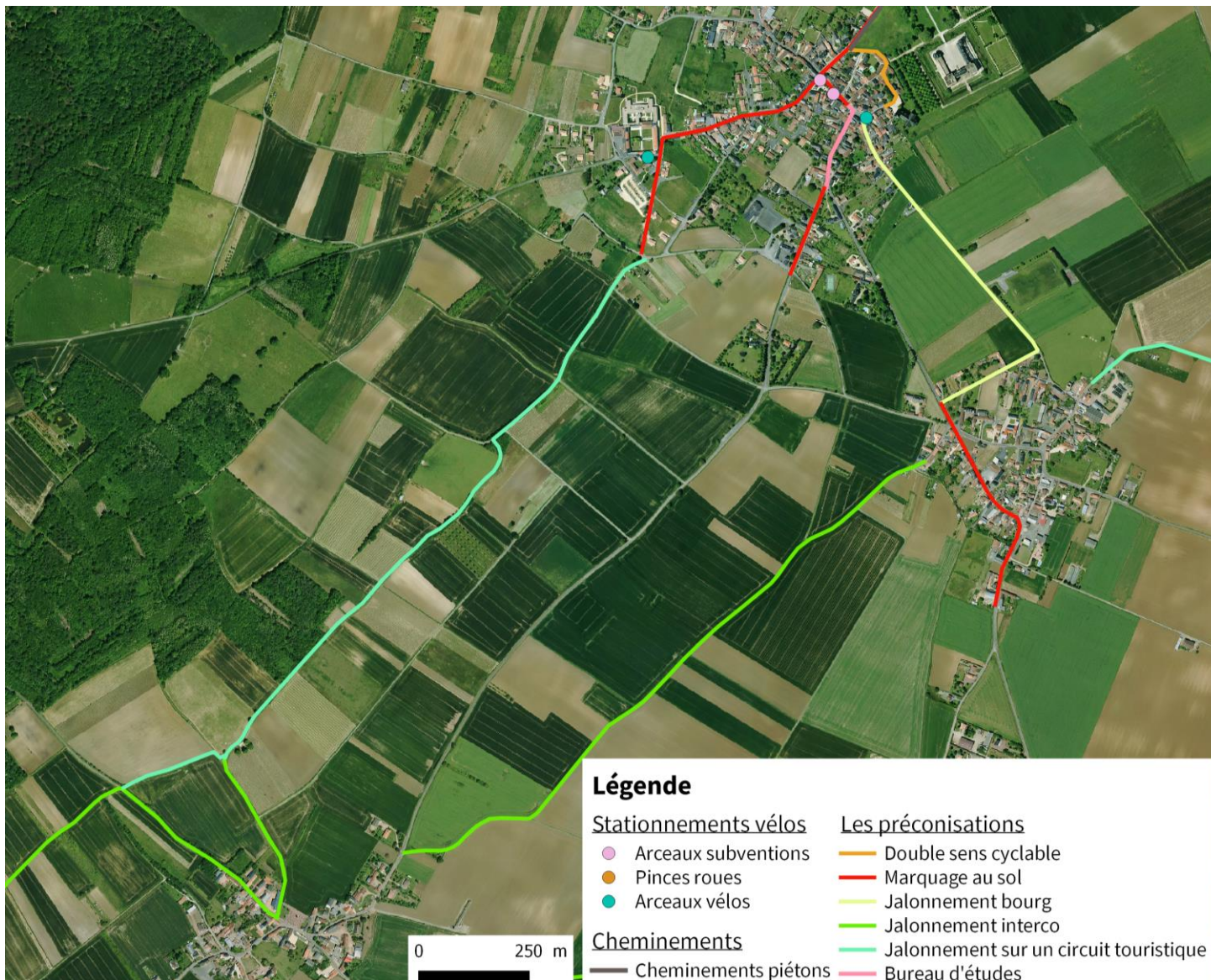
Les préconisations

La Commune de Oiron est composée de plusieurs hameaux. De part leur proximité, Bilazais peut être relié en vélo. La carte ci-contre expose les deux cheminements possibles. Ils passent par des chemins ruraux et permettent ainsi d'éviter la D145.

Le premier cheminement rejoint le bourg de Oiron. Il emprunte le circuit touristique « La plaine entre Dive et Thouet ».

Le second cheminement permet de rejoindre Leugny. Il emprunte une rue de l'Agat.

Si ces jalonnements sont choisis, il faudra s'assurer de l'état et de l'entretien des chemins pour qu'ils soient praticables en vélo. De plus, il est important de communiquer dessus et d'effectuer un travail de signalisation (voir le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Oiron

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale est avec Taizé. La carte ci-contre expose le cheminement entre Taizé et Oiron et plus précisément le hameau de Bilazais. La distance entre les deux est faible et permet par la suite de rejoindre le centre de Oiron. Cette possibilité est d'autant plus intéressante que Taizé et Oiron vont fusionner.

La liaison passant par des chemins ruraux permet d'éviter la D145. Actuellement, ce sont des chemins et certaines portions ne sont pas praticables en vélos. Si le choix est fait de jalonner ce cheminement, les chemins doivent être remis en état et être entretenus par la suite. De plus, il est important de communiquer dessus et d'effectuer un travail de signalisation (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Ce travail de jalonnement doit continuer jusqu'au centre de Oiron..

III/ A l'échelle intercommunale





Plan vélo – Fiche communale : Oiron

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaison intercommunale est avec la Commune de Brie qui est à environ 5 kms.

Pour rejoindre Brie depuis Leugny, la Départementale est trop dangereuse, cependant il est possible d'emprunter le circuit touristique « *La plaine entre Dive et Thouet* » qui passe par des chemins peu fréquentés. Ce circuit est une opportunité pour permettre un jalonnement à vélo entre ces deux communes sans aménagement conséquent.

Pour rejoindre Brie depuis Bilazais, il est d'abord important d'engager une réflexion pour vérifier la pertinence de réaliser une liaison cyclable. Si c'est pertinent, il faut vérifier la dangerosité de la route principale, notamment par rapport aux poids-lourd. Sinon il est possible de passer par les chemins ruraux, en verts sur la carte. Cela permet d'éviter la route mais il faut qu'ils soient remis en état et entretenus car une portion n'est pas praticable en l'état.

Pour préconiser ces chemins pour des déplacements du quotidien, il faudra un travail de communication, de sensibilisation et de signalisations important pour informer les habitants de cette possibilité (Voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagements* », à destination des Communes, en 2019) .





Plan vélo – Fiche communale : Oiron

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

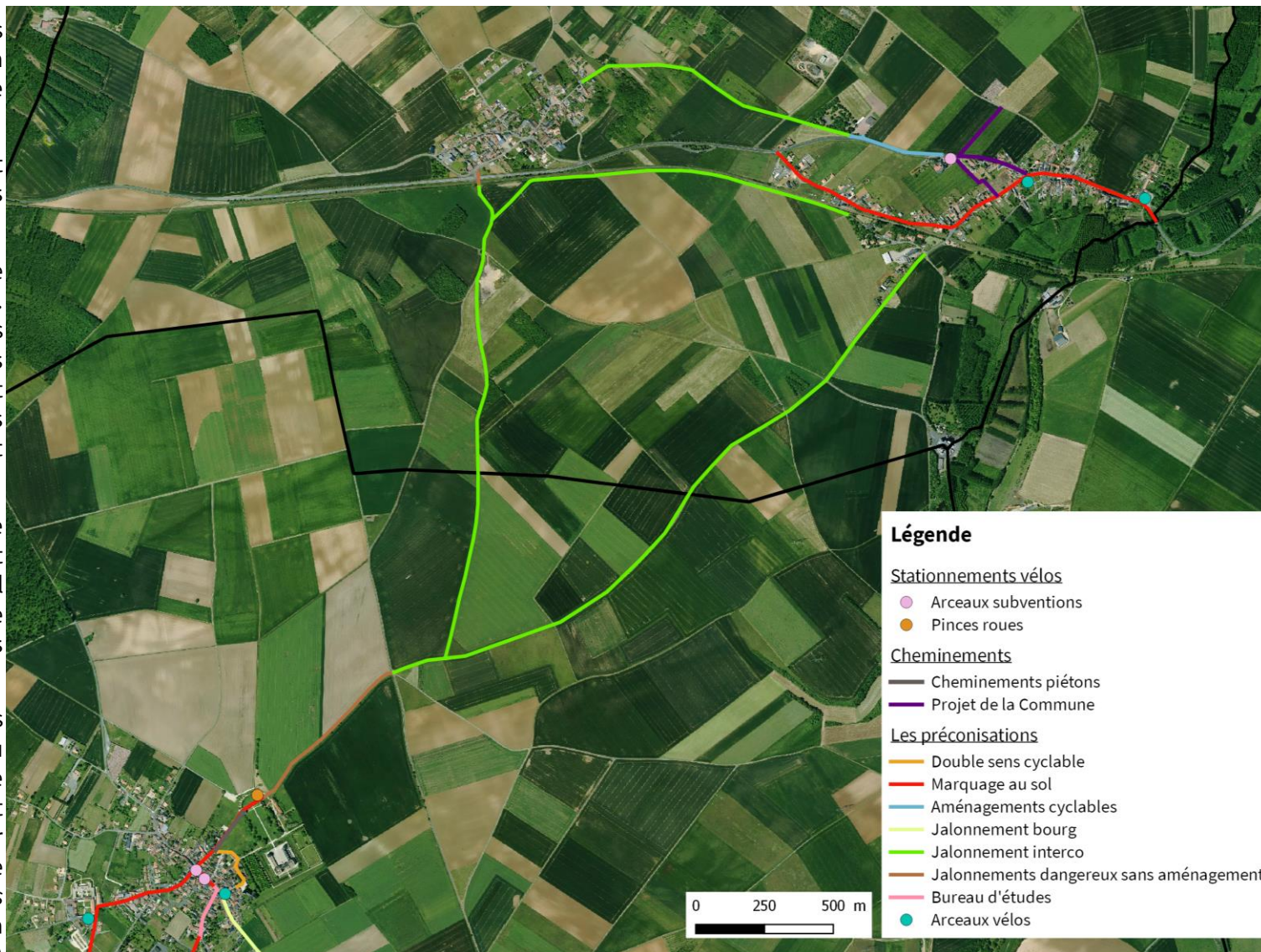
La dernière possibilité de liaisons intercommunales est avec la Commune de Pas-de-Jeu et le hameau de Laire.

Pour rejoindre Pas-de-Jeu, la D64 est la route la plus directe pour relier les deux Communes.

Pour rejoindre Laire il est possible par des chemins ruraux. Actuellement, ce sont des chemins qui plusieurs portions ne sont pas praticables en vélos. Si le choix est fait de jalonner ce cheminement, les chemins doivent être remis en état et être entretenus par la suite.

Par contre, la D64 à la sortie de Oiron est dangereuse, notamment parce qu'il n'y pas de visibilité. Il faudra d'abord aménager cette portion avant de jalonner ces itinéraires.

Enfin, pour préconiser ces chemins pour des déplacements du quotidien, il faudra un travail de communication, de sensibilisation et de signalisations important pour informer les habitants de cette possibilité (Voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagements* », à destination des Communes, en 2019)





Plan vélo – Fiche communale : Oiron

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



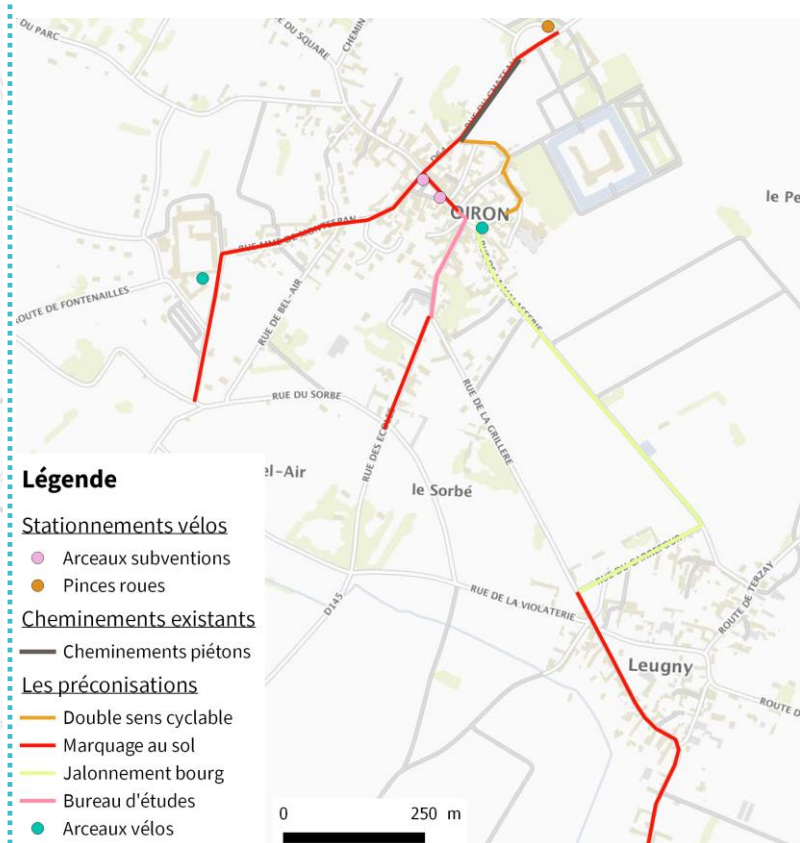
Le bourg de Oiron est traversé par la D64, ce qui ne favorise pas la pratique du vélo. Cependant plusieurs éléments permettent de favoriser cette pratique.

D'abord, le garage Oiron (un des partenaires du service T'vélos) est situé dans le bourg. Ce qui met en avant la pratique et permet aux habitants de louer un vélo à assistance électrique plus facilement.

Ensuite, il existe des pincés roues au niveau du château et la Commune compléter ce maillage par des arceaux sur la place principale.

Enfin, une liaison mixte ou un cheminement piétons permet de rejoindre le château.

b) Préconisations



Légende

Stationnements vélos

- Arceaux subventions
- Pincés roues

Cheminements existants

- Cheminements piétons

Les préconisations

- Double sens cyclable
- Marquage au sol
- Jalonnement bourg
- Bureau d'études
- Arceaux vélos

Bien que le bourg de Oiron soit traversé par la D64, il est possible de continuer le travail commencé par la Commune.

D'abord, en continuant le maillage de stationnements vélos, avec des arceaux à proximité de la Mairie et au niveau de l'EHPAD.

Ensuite, en ce qui concerne les cheminements cyclables, il est important de travailler la traversée du bourg, afin de rendre visible et de sécuriser la pratique du vélo. Pour cela il est préconisé d'installer un marquage au sol (en rouge sur la carte). Selon la largeur de la route, il est possible de

matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).

De plus, une portion de cette rue peut faire l'objet d'une étude par un bureau d'études afin de connaître les possibilités d'aménagements.

En outre, une partie du centre est en sens unique. Il est possible de mettre la Rue Sainte-Anne en double sens cyclable pour faciliter la pratique à vélo.

Enfin, pour relier Leugny au centre bourg de Oiron, il est possible de mettre en place un jalonnement par la Rue de la Malasserie afin d'éviter la D64.



Plan vélo – Fiche communale : Oiron

II/ A l'échelle communale

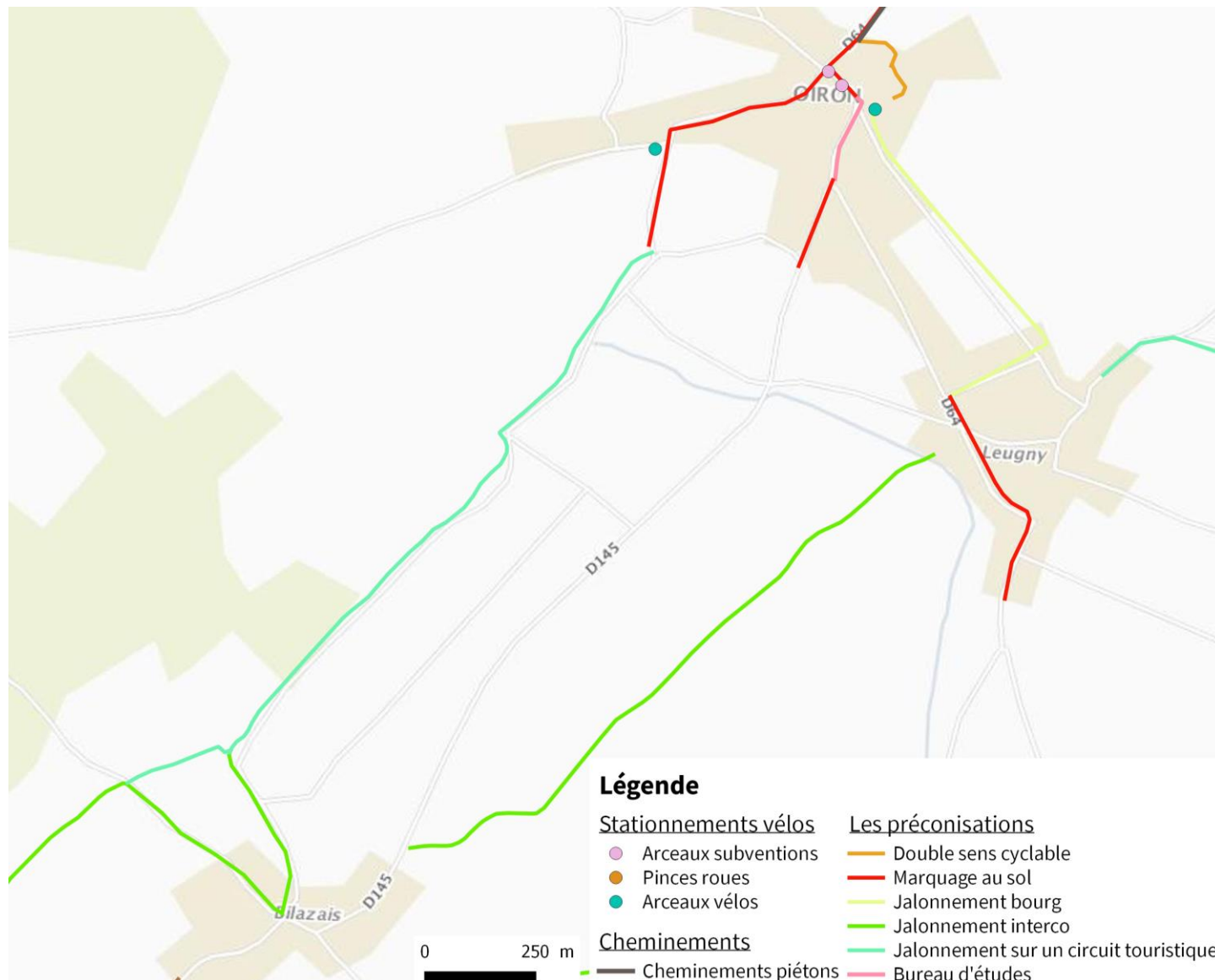
Les préconisations

La Commune de Oiron est composée de plusieurs hameaux. De part leur proximité, Bilazais peut être relié en vélo. La carte ci-contre expose les deux cheminements possibles. Ils passent par des chemins ruraux et permettent ainsi d'éviter la D145.

Le premier cheminement rejoint le bourg de Oiron. Il emprunte le circuit touristique « La plaine entre Dive et Thouet ».

Le second cheminement permet de rejoindre Leugny. Il emprunte une rue de l'Agat.

Si ces jalonements sont choisis, il faudra s'assurer de l'état et de l'entretien des chemins pour qu'ils soient praticables en vélo. De plus, il est important de communiquer dessus et d'effectuer un travail de signalisation (voir le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Oiron

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale est avec Taizé. La carte ci-contre expose le cheminement entre Taizé et Oiron et plus précisément le hameau de Bilazais. La distance entre les deux est faible et permet par la suite de rejoindre le centre de Oiron. Cette possibilité est d'autant plus intéressante que Taizé et Oiron vont fusionner.

La liaison passant par des chemins ruraux permet d'éviter la D145. Actuellement, ce sont des chemins et certaines portions ne sont pas praticables en vélos. Si le choix est fait de jalonner ce cheminement, les chemins doivent être remis en état et être entretenus par la suite. De plus, il est important de communiquer dessus et d'effectuer un travail de signalisation (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019). Ce travail de jalonnement doit continuer jusqu'au centre de Oiron..

Légende

Stationnements vélos

- Pincés roues

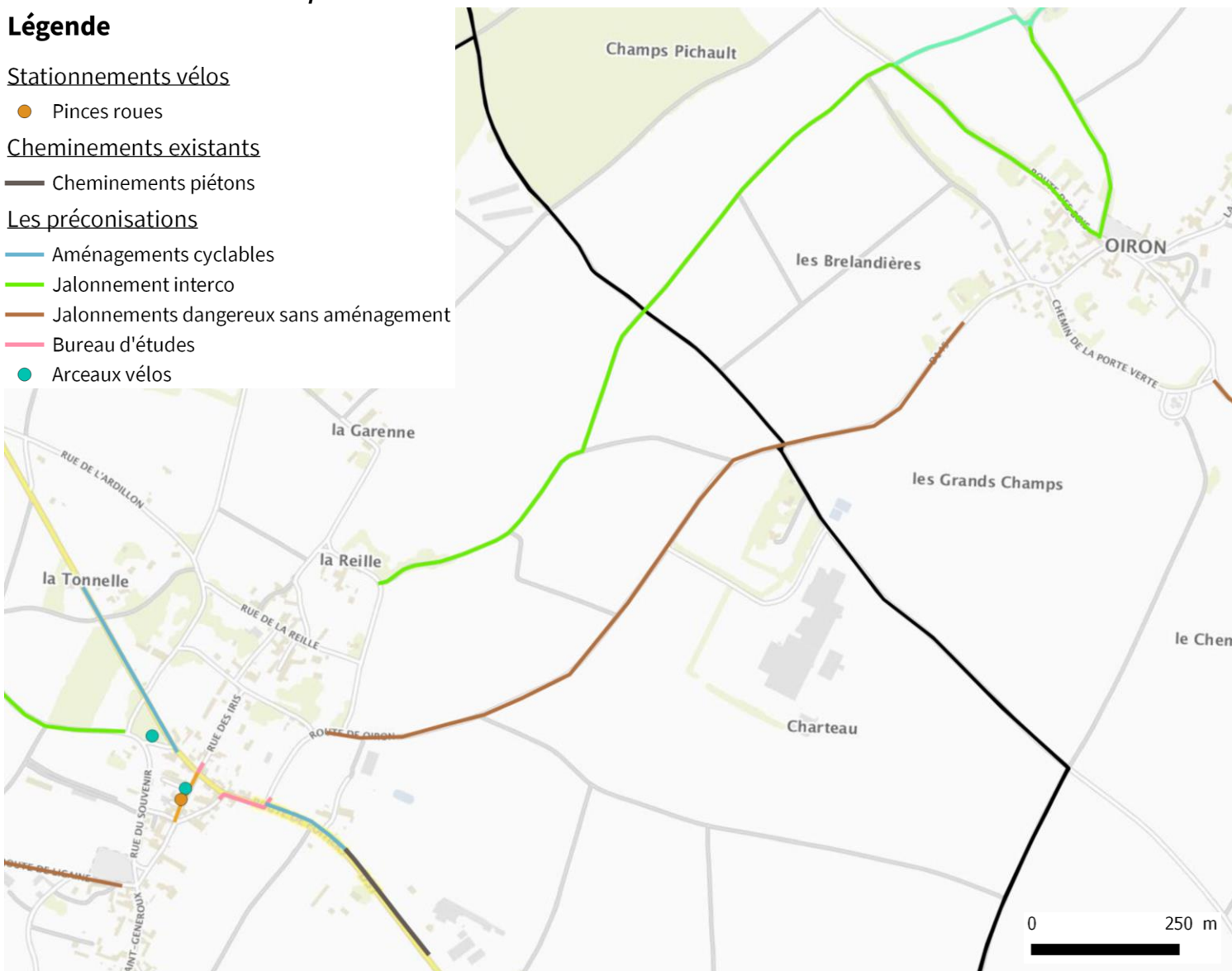
Cheminevements existants

- Cheminevements piétons

Les préconisations

- Aménagements cyclables
- Jalonnement interco
- Jalonnements dangereux sans aménagement
- Bureau d'études
- Arceaux vélos

III/ A l'échelle intercommunale





Plan vélo – Fiche communale : Oiron

III/ A l'échelle intercommunale

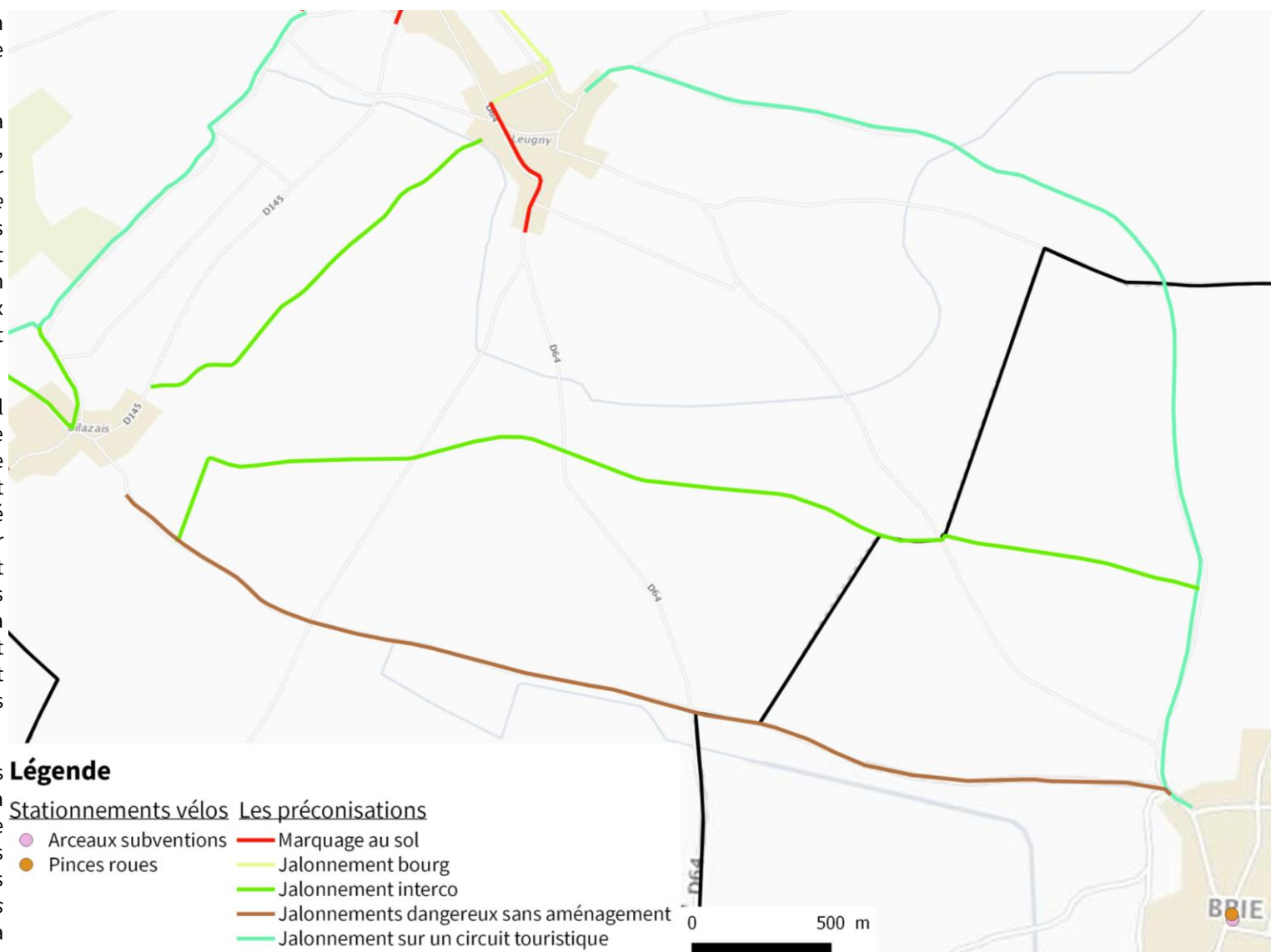
Les préconisations

La deuxième possibilité de liaison intercommunale est avec la Commune de Brie qui est à environ 5 kms.

Pour rejoindre Brie depuis Leugny, la Départementale est trop dangereuse, cependant il est possible d'emprunter le circuit touristique « *La plaine entre Dive et Thouet* » qui passe par des chemins peu fréquentés. Ce circuit est une opportunité pour permettre un jalonnement à vélo entre ces deux communes sans aménagement conséquent.

Pour rejoindre Brie depuis Bilazais, il est d'abord important d'engager une réflexion pour vérifier la pertinence de réaliser une liaison cyclable. Si c'est pertinent, il faut vérifier la dangerosité de la route principale, notamment par rapport aux poids-lourd. Sinon il est possible de passer par les chemins ruraux, en verts sur la carte. Cela permet d'éviter la route mais il faut qu'ils soient remis en état et entretenus car une portion n'est pas praticable en l'état.

Pour préconiser ces chemins pour des déplacements du quotidien, il faudra un travail de communication, de sensibilisation et de signalisations important pour informer les habitants de cette possibilité (Voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagements* », à destination des Communes, en 2019).



Légende

Stationnements vélos

- Arceaux subventions
- Pincés roues

Les préconisations

- Marquage au sol
- Jalonnement bourg
- Jalonnement interco
- Jalonnements dangereux sans aménagement
- Jalonnement sur un circuit touristique



Plan vélo – Fiche communale : Oiron

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

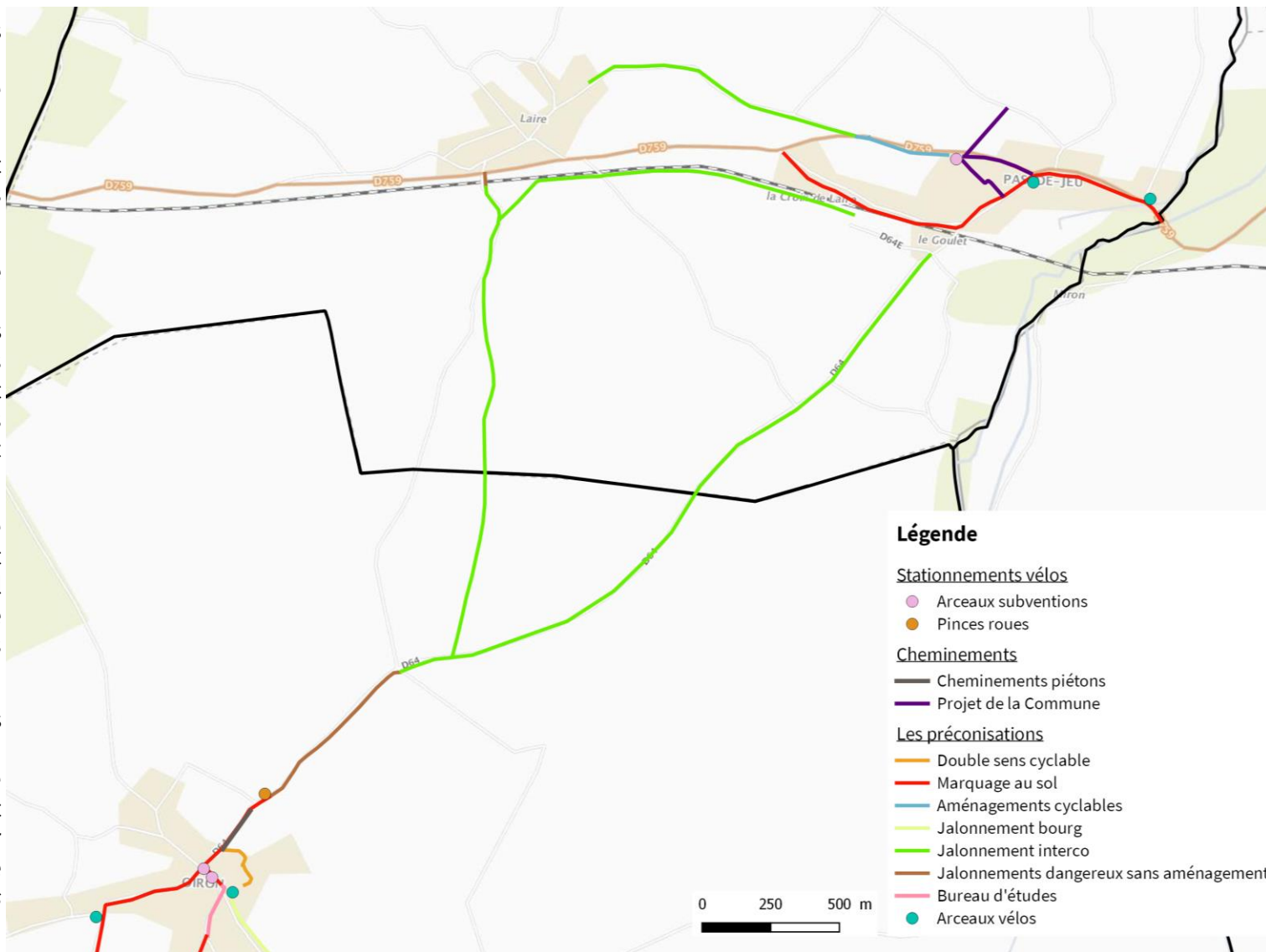
La dernière possibilité de liaisons intercommunales est avec la Commune de Pas-de-Jeu et le hameau de Laire.

Pour rejoindre Pas-de-Jeu, la D64 est la route la plus directe pour relier les deux Communes.

Pour rejoindre Laire il est possible par des chemins ruraux. Actuellement, ce sont des chemins qui plusieurs portions ne sont pas praticables en vélos. Si le choix est fait de jalonner ce cheminement, les chemins doivent être remis en état et être entretenus par la suite.

Par contre, la D64 à la sortie de Oiron est dangereuse, notamment parce qu'il n'y pas de visibilité. Il faudra d'abord aménager cette portion avant de jalonner ces itinéraires.

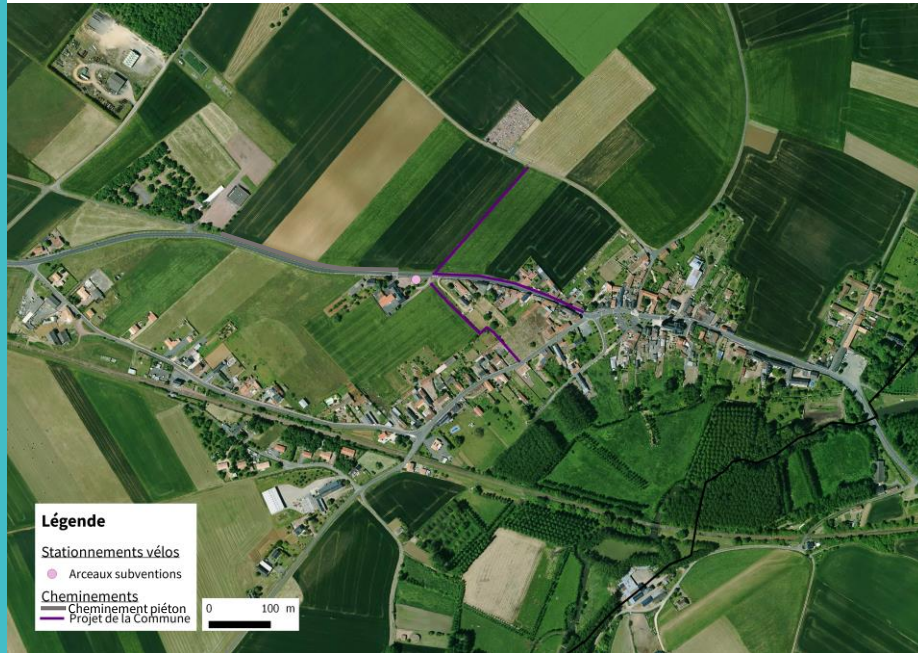
Enfin, pour préconiser ces chemins pour des déplacements du quotidien, il faudra un travail de communication, de sensibilisation et de signalisations important pour informer les habitants de cette possibilité (Voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagements* », à destination des Communes, en 2019)





Plan vélo – Fiche communale : Pas-de-Jeu

a) Diagnostic : l'existant



Le bourg de Pas-de-Jeu est traversée par la D759, ce qui peut rendre le bourg plus dangereux pour la pratique du vélo car elle est très contrainte par la traversée de camions et des voitures.

La portion de route pour rejoindre l'école et la Mairie est la plus dangereuse. Pour remédier à cela la Commune de Pas-de-Jeu a fait appel à un bureau d'études. Un projet de réaménagement complet de la rue, de la Mairie et de l'école est prévu (voir carte ci-dessus).

En ce qui concerne les stationnements vélos, actuellement il n'existe pas d'arceaux vélos, mais trois arceaux vont être installés à proximité de la Mairie et de l'étude.

I/ A l'échelle du centre-ville

b) Préconisations



Bien que la situation en soit pas favorable à la pratique du vélo, plusieurs éléments peuvent être mis en place pour sécuriser et inciter à cette pratique, notamment pour compléter le réaménagement prévu.

D'abord pour compléter les arceaux qui vont être installés, il est possible de mettre de nouveaux arceaux dans le centre bourg et à proximité du restaurant.

En ce qui concerne les cheminements cyclables, il est possible de retravailler le cheminement piéton qui permet de relier la salle des fêtes pour en faire une liaison mixte (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019). De plus, il est préconiser de développer un marquage au sol pour les rues en rouges sur la carte (Rue du Huit Mai, Rue du Onze Novembre et la Rue de la Gare). Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).



II/ A l'échelle communale

Les préconisations

La Commune de Pas-de-Jeu est composée du Hameau Laire qui se situe à proximité du centre bourg. Cependant l'accès est contraint par la D759 qui est dangereuse en vélo. Ainsi il est possible de préconiser ce cheminement par des routes secondaires ou des chemins ruraux (en verts sur la carte). Ces jalonnements sont un peu moins direct mais ils permettent d'éviter la D759.

Si ce choix est fait, il faudra l'accompagner par un travail de signalisation et de communication (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019) et de remise en état et d'entretien des chemins ruraux.





III/ A l'échelle intercommunale

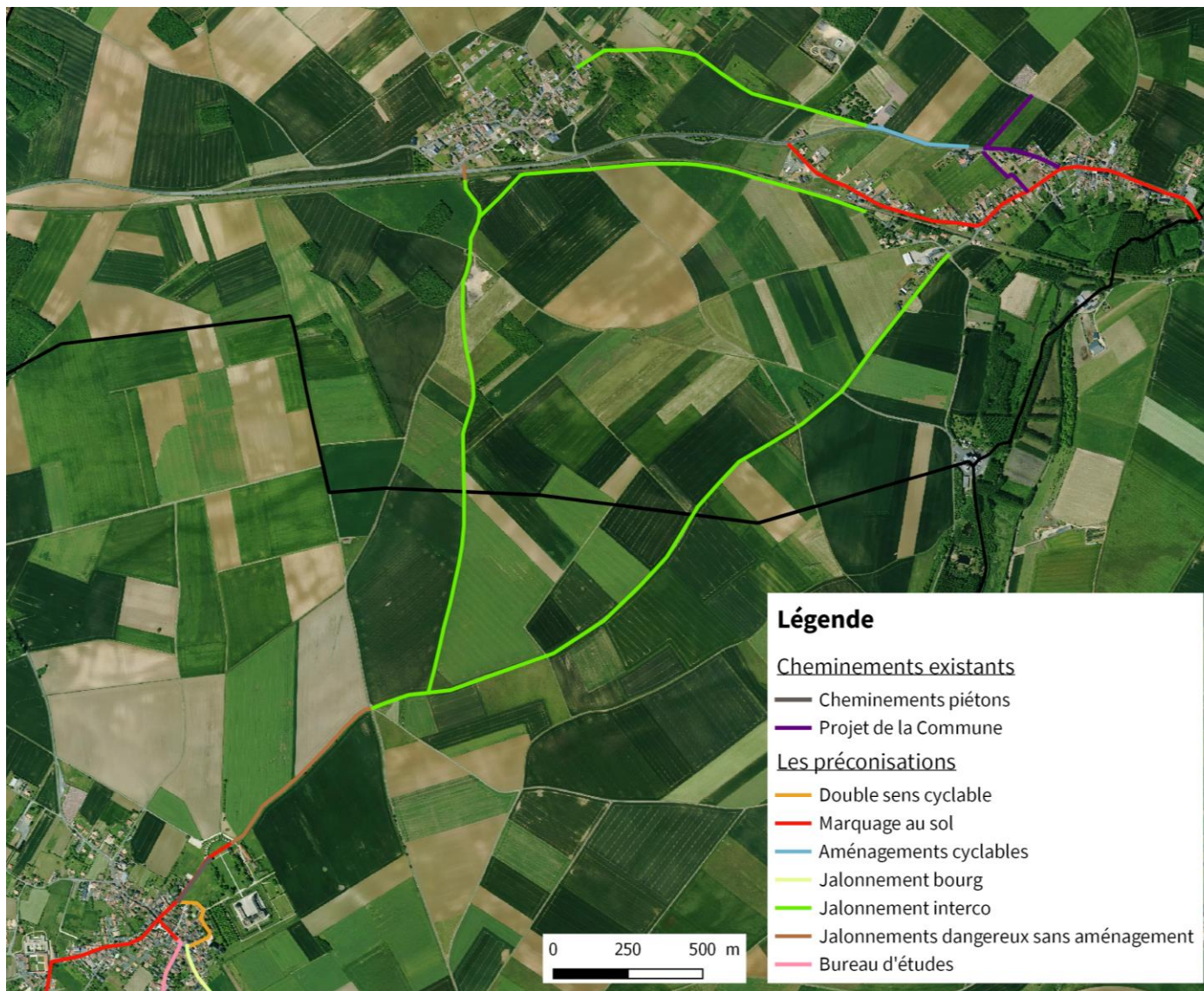
Les préconisations

Pas-de-Jeu est assez éloignée des Communes limitrophes mais il est possible de créer une liaison intercommunale avec la Commune de Oiron.

La D64 est la route la plus directe pour relier les deux Communes. Les deux Communes sont d'accord qu'elle peut être praticable en vélo. La portion qui représente un danger est à la sortie de Oiron. Il peut être envisagée de mettre en place une chaussée à voie centrale banalisée (Voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagements* », à destination des Communes, en 2019). Cela permettrait de réduire la vitesse et de donner de la place au vélo.

Il existe aussi la possibilité de passer par des chemins ruraux pour rejoindre Laire. Actuellement, ce sont des chemins dont plusieurs portions ne sont pas praticables en vélo. Si le choix est fait de jalonner ce cheminement, les chemins doivent être remis en état et être entretenus par la suite.

Enfin, pour préconiser ces itinéraires pour des déplacements du quotidien, il faudra un travail de communication, de sensibilisation et de signalisations important pour informer les habitants de cette possibilité (Voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagements* », à destination des Communes, en 2019).



Légende

Cheminements existants

- Cheminements piétons
- Projet de la Commune

Les préconisations

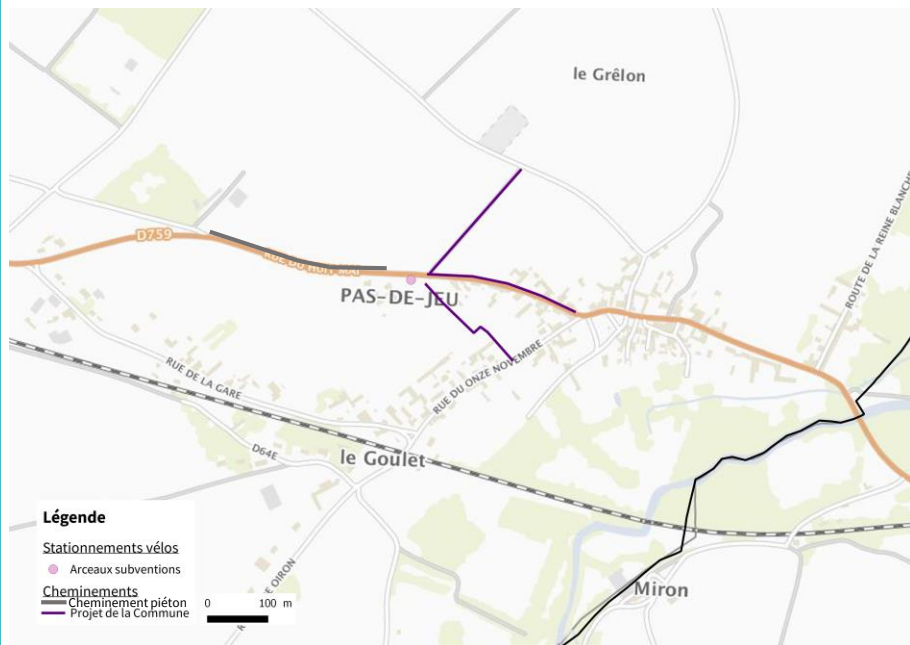
- Double sens cyclable
- Marquage au sol
- Aménagements cyclables
- Jalonnement bourg
- Jalonnement interco
- Jalonnements dangereux sans aménagement
- Bureau d'études



Plan vélo – Fiche communale : Pas-de-Jeu

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

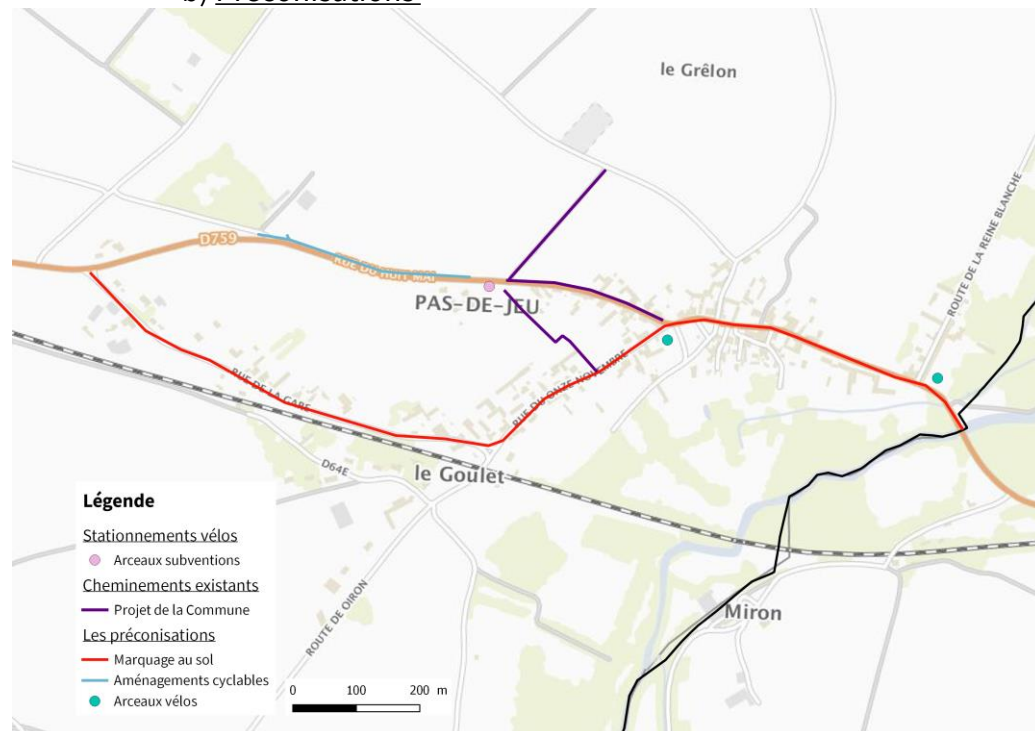


Le bourg de Pas-de-Jeu est traversée par la D759, ce qui peut rendre le bourg plus dangereux pour la pratique du vélo car elle est très contrainte par la traversée de camions et des voitures.

La portion de route pour rejoindre l'école et la Mairie est la plus dangereuse. Pour remédier à cela la Commune de Pas-de-Jeu a fait appel à un bureau d'études. Un projet de réaménagement complet de la rue, de la Mairie et de l'école est prévu (voir carte ci-dessus).

En ce qui concerne les stationnements vélos, actuellement il n'existe pas d'arceaux vélos, mais trois arceaux vont être installés à proximité de la Mairie et de l'étude.

b) Préconisations



Bien que la situation en soit pas favorable à la pratique du vélo, plusieurs éléments peuvent être mis en place pour sécuriser et inciter à cette pratique, notamment pour compléter le réaménagement prévu.

D'abord pour compléter les arceaux qui vont être installés, il est possible de mettre de nouveaux arceaux dans le centre bourg et à proximité du restaurant.

En ce qui concerne les cheminements cyclables, il est possible de retravailler le cheminement piéton qui permet de relier la salle des fêtes pour en faire une liaison mixte (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019). De plus, il est préconiser de développer un marquage au sol pour les rues en rouges sur la carte (Rue du Huit Mai, Rue du Onze Novembre et la Rue de la Gare). Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).



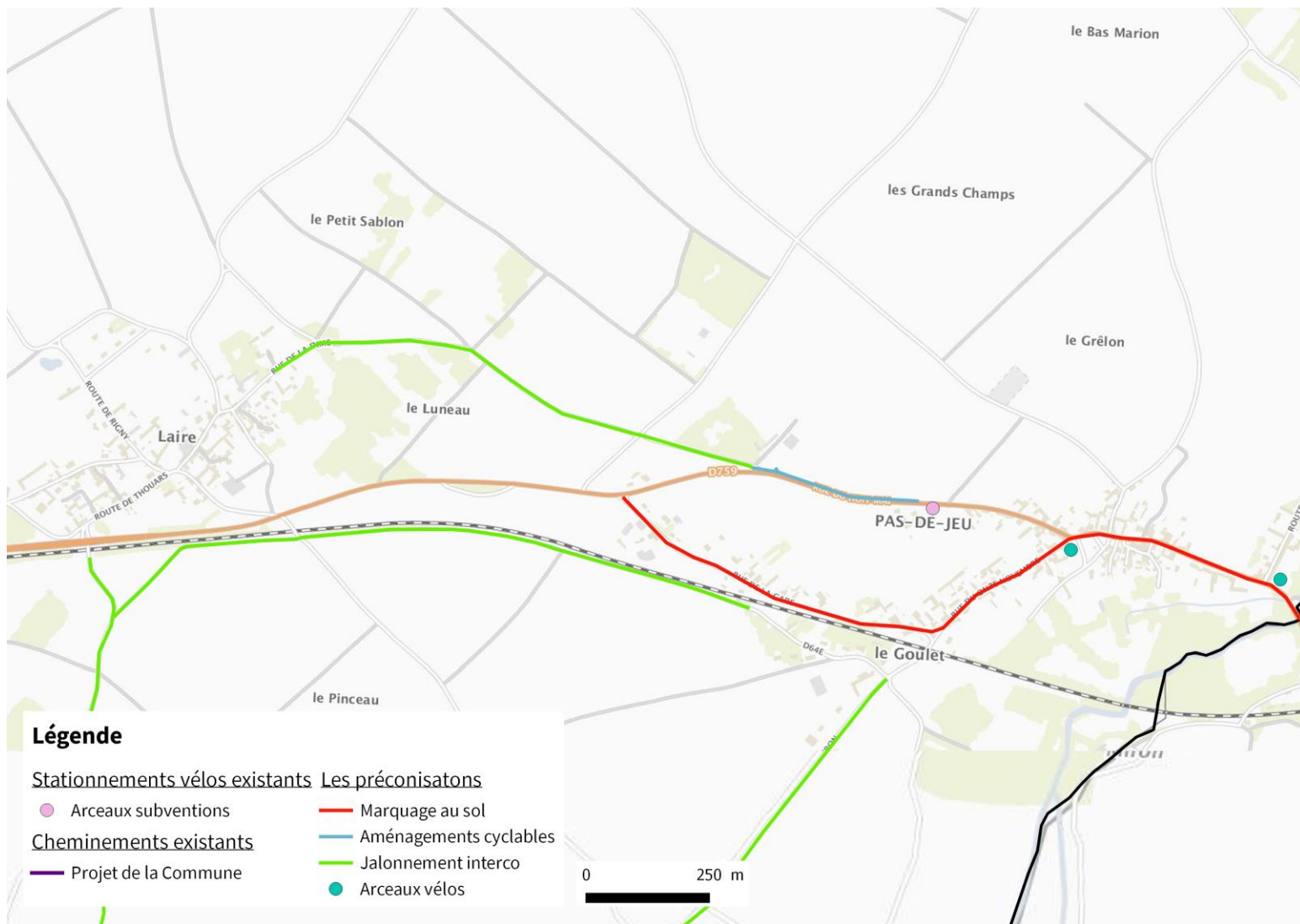
Plan vélo – Fiche communale : Pas-de-Jeu

II/ A l'échelle communale

Les préconisations

La Commune de Pas-de-Jeu est composée du Hameau Laire qui se situe à proximité du centre bourg. Cependant l'accès est contraint par la D759 qui est dangereuse en vélo. Ainsi il est possible de préconiser ce cheminement par des routes secondaires ou des chemins ruraux (en verts sur la carte). Ces jalonnements sont un peu moins direct mais ils permettent d'éviter la D759.

Si ce choix est fait, il faudra l'accompagner par un travail de signalisation et de communication (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019) et de remise en état et d'entretien des chemins ruraux.





III/ A l'échelle intercommunale

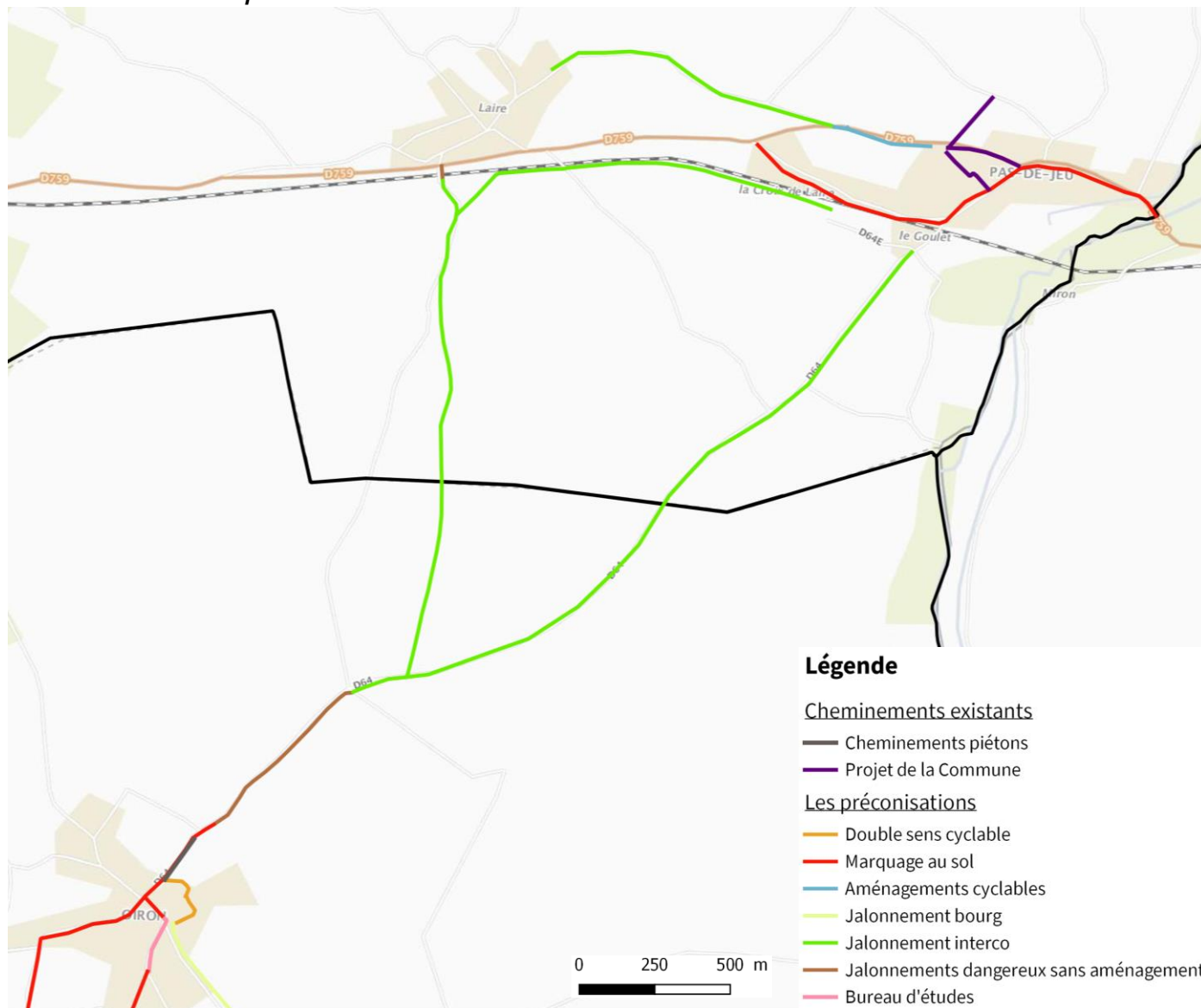
Les préconisations

Pas-de-Jeu est assez éloignée des Communes limitrophes mais il est possible de créer une liaison intercommunale avec la Commune de Oiron.

La D64 est la route la plus directe pour relier les deux Communes. Les deux Communes sont d'accord qu'elle peut être praticable en vélo. La portion qui représente un danger est à la sortie de Oiron. Il peut être envisagée de mettre en place une chaussée à voie centrale banalisée (Voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagements* », à destination des Communes, en 2019). Cela permettrait de réduire la vitesse et de donner de la place au vélo.

Il existe aussi la possibilité de passer par des chemins ruraux pour rejoindre Laire. Actuellement, ce sont des chemins dont plusieurs portions ne sont pas praticables en vélo. Si le choix est fait de jalonner ce cheminement, les chemins doivent être remis en état et être entretenus par la suite.

Enfin, pour préconiser ces itinéraires pour des déplacements du quotidien, il faudra un travail de communication, de sensibilisation et de signalisations important pour informer les habitants de cette possibilité (Voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagements* », à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Pierrefitte

I/ A l'échelle du centre-ville

Les préconisations :

Actuellement, il n'existe pas d'équipement en faveur du vélo dans le bourg de Pierrefitte. Le bourg n'est pas dangereux pour la pratique du vélo et il est peu fréquenté. Ainsi il n'est pas préconisé de mettre en place des cheminements plus sécurisés. Par contre, il est possible de développer le stationnement pour le rendre plus visible et plus pratique. Il est préconisé d'installer des arceaux au stade, à la boulangerie, à l'arrêt de bus et à la Mairie.

Bien que le bourg ne soit pas particulièrement dangereux, il est traversé par la D135. La Commune a deux projets sur cette route afin de faire ralentir les voitures. Il est intéressant que ces projets prennent en compte les vélos (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Il n'y a pas de préconisation ou de diagnostic à l'échelle Commune car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin.



Légende

Les préconisations

● Arceaux vélos

0 100 m



II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Il n'y a pas de préconisation à l'échelle communale car il n'y a pas de hameau assez grand pour susciter le besoin.

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale concerne Pierrefitte et Glénay.

Il est possible de passer par la D170. Cependant, c'est la même route que celle empruntée par les voitures. Ainsi, il est important d'effectuer un travail de jalonnement et de signalisation pour préconiser ce cheminement (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Il est aussi d'éviter une partie de la D147 en passant par Le Cloudis. Ce itinéraire est plus sécurisé mais il comprend un détour d'environ un km.





II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La seconde possibilité de liaison intercommunale concerne Pierrefitte et Sainte-Gemmes. Ce qui permet ainsi de rejoindre Luché-Thouarsais

Il est possible de passer par la même route que celle empruntée par les voitures. Elle est plus directe mais aussi plus fréquentée.

Pour éviter cette route il est possible de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux. Cette route est un peu moins directe mais permet aux vélos de circuler plus en sécurité. Si cet itinéraire est choisi, il est important d'effectuer un travail de jalonnement et de signalisation pour préconiser ce cheminement (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). De plus, les chemins doivent être remis en état pour permettre la pratique du vélo et être entretenus. En fonction de l'état des chemins cet itinéraire sera à favoriser l'été.





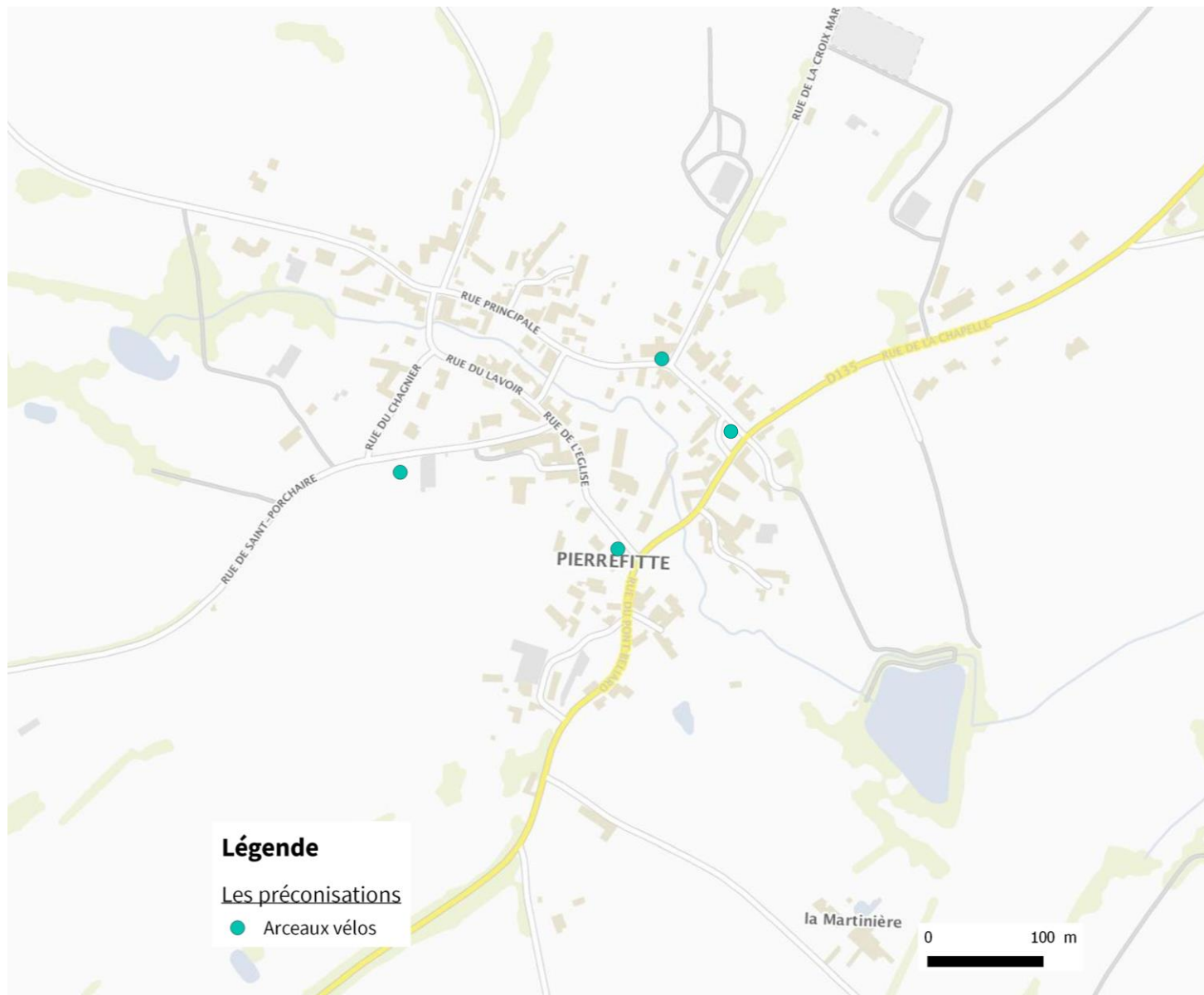
Plan vélo – Fiche communale : Pierrefitte

I/ A l'échelle du centre-ville

Les préconisations :

Actuellement, il n'existe pas d'équipement en faveur du vélo dans le bourg de Pierrefitte. Le bourg n'est pas dangereux pour la pratique du vélo et il est peu fréquenté. Ainsi il n'est pas préconisé de mettre en place des cheminements plus sécurisés. Par contre, il est possible de développer le stationnement pour le rendre plus visible et plus pratique. Il est préconisé d'installer des arceaux au stade, à la boulangerie, à l'arrêt de bus et à la Mairie.

Bien que le bourg ne soit pas particulièrement dangereux, il est traversé par la D135. La Commune a deux projets sur cette route afin de faire ralentir les voitures. Il est intéressant que ces projets prennent en compte les vélos (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Pierrefitte

II/ A l'échelle intercommunale

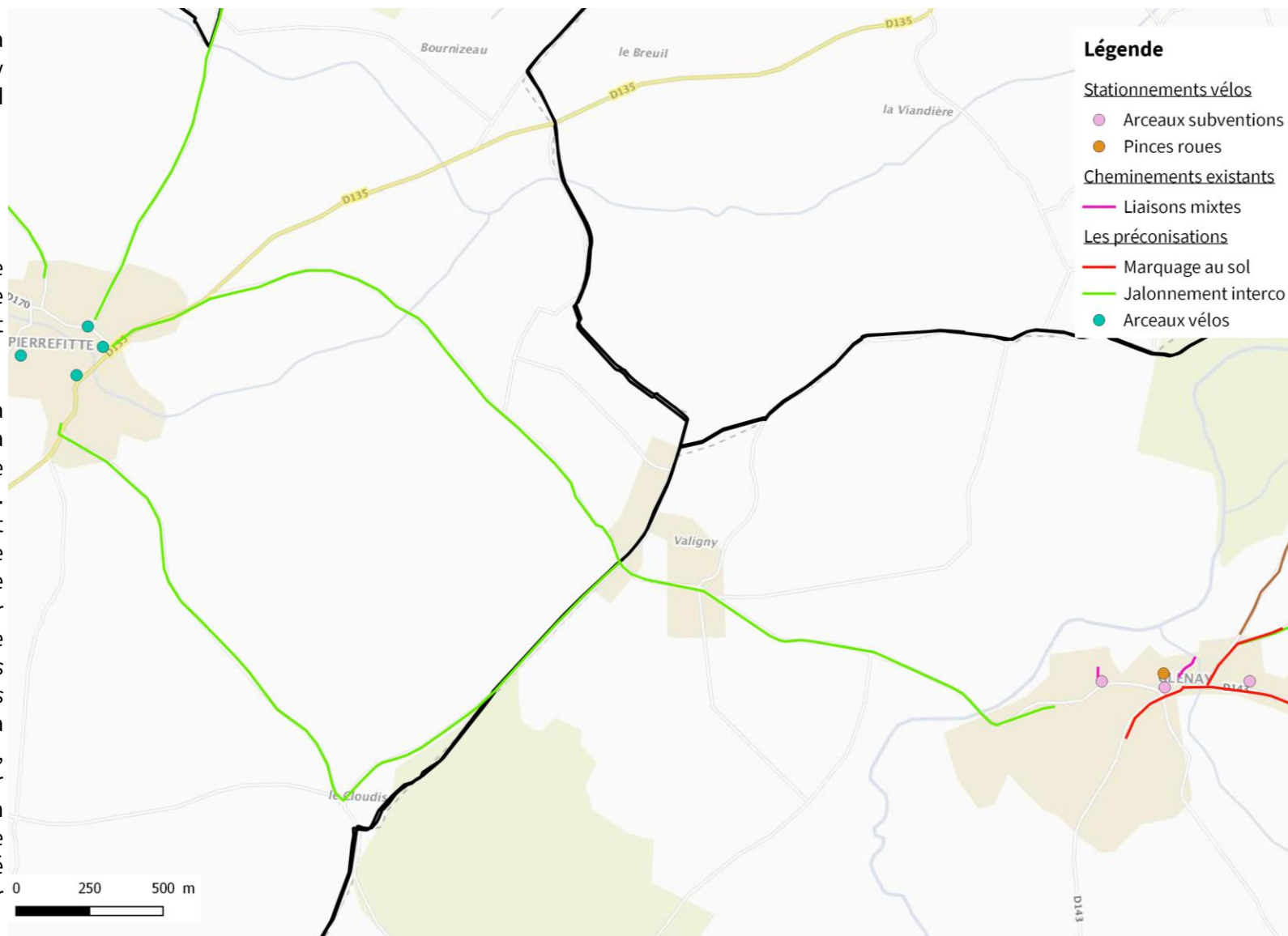
Les préconisations

Il n'y a pas de préconisation à l'échelle communale car il n'y a pas de hameau assez grand pour susciter le besoin.

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale concerne Pierrefitte et Glénay.

Il est possible de passer par la D170. Cependant, c'est la même route que celle empruntée par les voitures. Ainsi, il est important d'effectuer un travail de jalonnement et de signalisation pour préconiser ce cheminement (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Il est aussi d'éviter une partie de la D147 en passant par Le Cloudis. Ce itinéraire est plus sécurisé mais il comprend un détour d'environ un km.





Plan vélo – Fiche communale : Pierrefitte

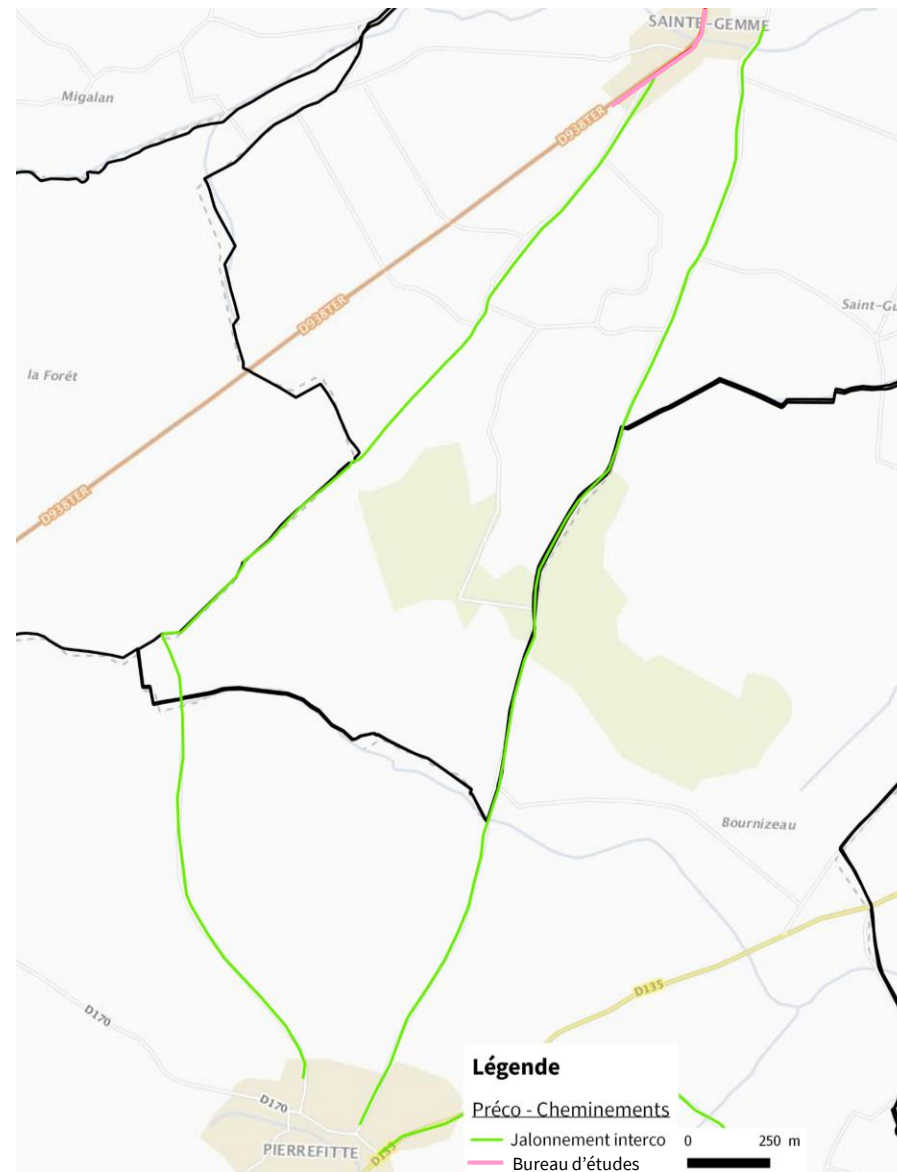
II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La seconde possibilité de liaison intercommunale concerne Pierrefitte et Sainte-Gemmes. Ce qui permet ainsi de rejoindre Luché-Thouarsais

Il est possible de passer par la même route que celle empruntée par les voitures. Elle est plus directe mais aussi plus fréquentée.

Pour éviter cette route il est possible de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux. Cette route est un peu moins directe mais permet aux vélos de circuler plus en sécurité. Si cet itinéraire est choisi, il est important d'effectuer un travail de jalonnement et de signalisation pour préconiser ce cheminement (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). De plus, les chemins doivent être remis en état pour permettre la pratique du vélo et être entretenus. En fonction de l'état des chemins cet itinéraire sera à favoriser l'été.





Plan vélo – Fiche communale : Saint Cyr la Lande

I/ A l'échelle du centre-ville et de la commune

a) Diagnostic : l'existant



Le bourg de Saint-Cyr-la-Lande, n'est pas dangereux pour le vélo car peu fréquenté. De part sa population et sa situation le centre ville n'a pas et n'a pas besoin d'aménagements cyclables.

A l'échelle de la Commune, une partie des habitants habitent à Varanne. Ce hameau est à proximité du bourg.

b) Préconisations



Il n'y a pas d'aménagement spécifique à faire. Cependant un arceau vélo peut être installé au niveau de la Mairie et à l'abris de bus.

Pour rejoindre Varanne, il est possible de jalonner le trajet pour sensibiliser les habitants à utiliser le vélo pour cette courte distance.

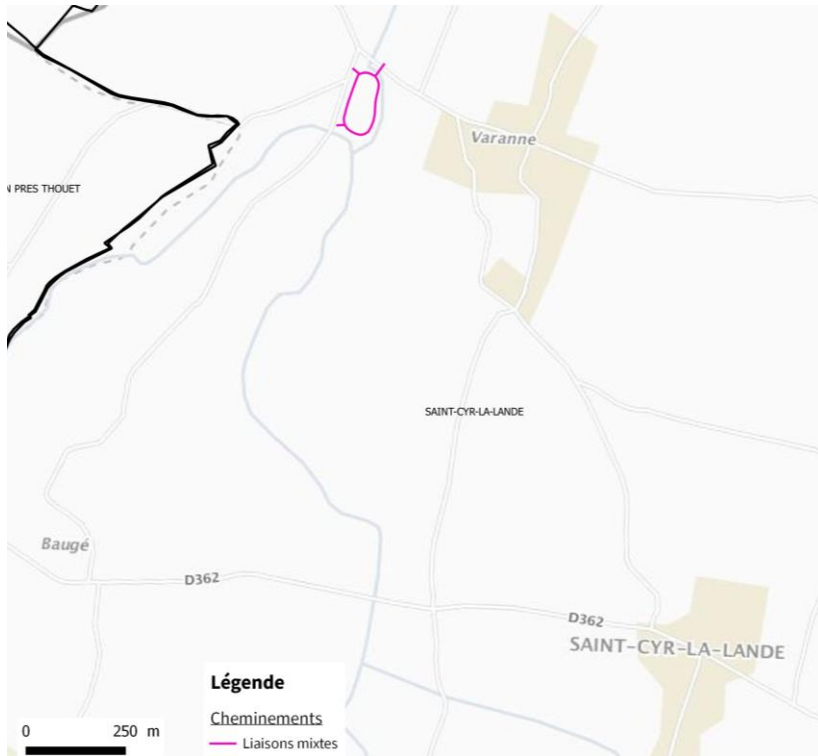
Il n'y a pas de préconisation ou de diagnostic à l'échelle intercommunale.



Plan vélo – Fiche communale : Saint Cyr la Lande

I/ A l'échelle de la Commune

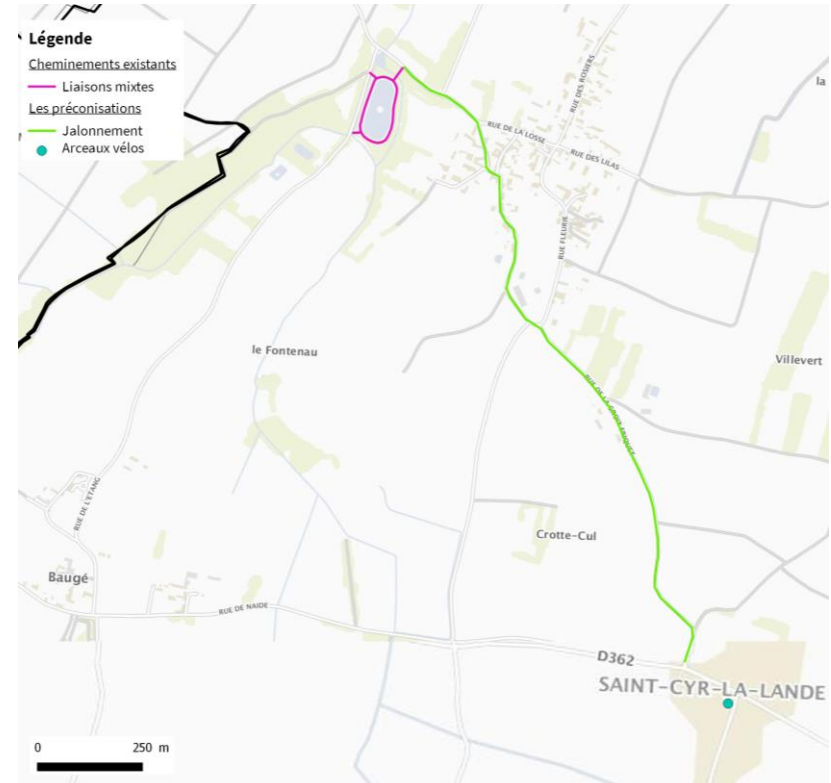
a) Diagnostic : l'existant



Le bourg de Saint-Cyr-la-Lande, n'est pas dangereux pour le vélo car peu fréquenté. De part sa population et sa situation le centre ville n'a pas et n'a pas besoin d'aménagements cyclables.

A l'échelle de la Commune, une partie des habitants habitent à Varanne. Ce hameau est à proximité du bourg.

b) Préconisations



Il n'y a pas d'aménagement spécifique à faire. Cependant un arceau vélo peut être installé au niveau de la Mairie et à l'abris de bus.

Pour rejoindre Varanne, il est possible de jalonner le trajet pour sensibiliser les habitants à utiliser le vélo pour cette courte distance.

Il n'y a pas de préconisation ou de diagnostic à l'échelle intercommunale.



Plan vélo – Fiche communale : Sainte Gemme

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



Le bourg de Sainte-Gemme est traversée par la D938TER. Au vu de la fréquentation, cette situation ne favorise pas la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens.

Cependant un marquage au sol et une liaison mixte a été créée pour rejoindre La Bourelière.

Actuellement il n'existe pas de stationnement pour les vélos.

b) Préconisations



Quelques éléments peuvent encore être aménagés pour promouvoir et favoriser la pratique du vélo.

En ce qui concerne le stationnement, il est préconisé d'installer un arceau au niveau de la Mairie.

Pour les cheminements, l'important est de travailler sur la traversée du bourg. Pour cela il est préconisé de faire appel à un bureau d'étude pour savoir quel aménagement (marquage au sol, bande cyclable,...) est le plus approprié.



Plan vélo – Fiche communale : Sainte Gemme

II/ A l'échelle communale

Les préconisations

La Commune de Sainte-Gemme est composée de plusieurs hameaux dont le plus important : La Butte.

Pour le rejoindre, l'important est d'éviter d'emprunter la départementale qui est trop dangereuse sans aménagement. Ainsi il est possible de passer par le chemin en vert sur la carte. Si ce choix est fait, il faut un travail de remise en état et d'entretiens des chemins pour permettre la pratique du vélo. De plus, un travail de signalisation et de communication devra être effectué.

Cet itinéraire permet en même temps de relier le Hameau Le Bois Basset.





Plan vélo – Fiche communale : Sainte Gemme

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale concerne Pierrefitte et Sainte-Gemmes. Ce qui permet ainsi de rejoindre Luché-Thouarsais

Il est possible de passer par la même route que celle empruntée par les voitures. Elle est plus directe mais aussi plus fréquentée.

Pour éviter cette route il est possible de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux. Cette route est un peu moins directe mais permet aux vélos de circuler plus en sécurité. Si cet itinéraire est choisi, il est important d'effectuer un travail de jalonnement et de signalisation pour préconiser ce cheminement (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). De plus, les chemins doivent être remis en état pour permettre la pratique du vélo et être entretenus. En fonction de l'état des chemins cet itinéraire sera à favoriser l'été.





Plan vélo – Fiche communale : Sainte Gemme

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaison intercommunale concerne Sainte-Gemmes et Luché-Thouarsais. La distance entre ces deux bourgs est très faible (environ 1km). Cette liaison est d'autant plus importante que l'école se situe à l'entrée de La Bourelière.

Afin de sécuriser ce trajet, une liaison mixte et un marquage au sol viennent d'être mis en place par la Communauté de Communes. Afin d'inciter à la pratique du vélo, il est possible d'accompagner cet aménagement par un jalonnement en indiquant le temps en vélo.





Plan vélo – Fiche communale : Sainte Gemme

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale concerne Saint-Varent et Sainte-Gemme. La distance entre ces deux bourgs est d'environ 4 kms).

La route en marron sur la carte est la plus directe pour relier les deux Communes. Cependant, au vu de la largeur de la route et trafic, elle peut être dangereuse pour la pratique du vélo si il n'y a pas d'aménagement spécifique. Afin d'éviter cette route il est possible de passer par des chemins ruraux sur une partie du trajet. Si ce jalonnement se met en place, il faudra entretenir les chemins et communiquer sur cet itinéraire (Voir le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).

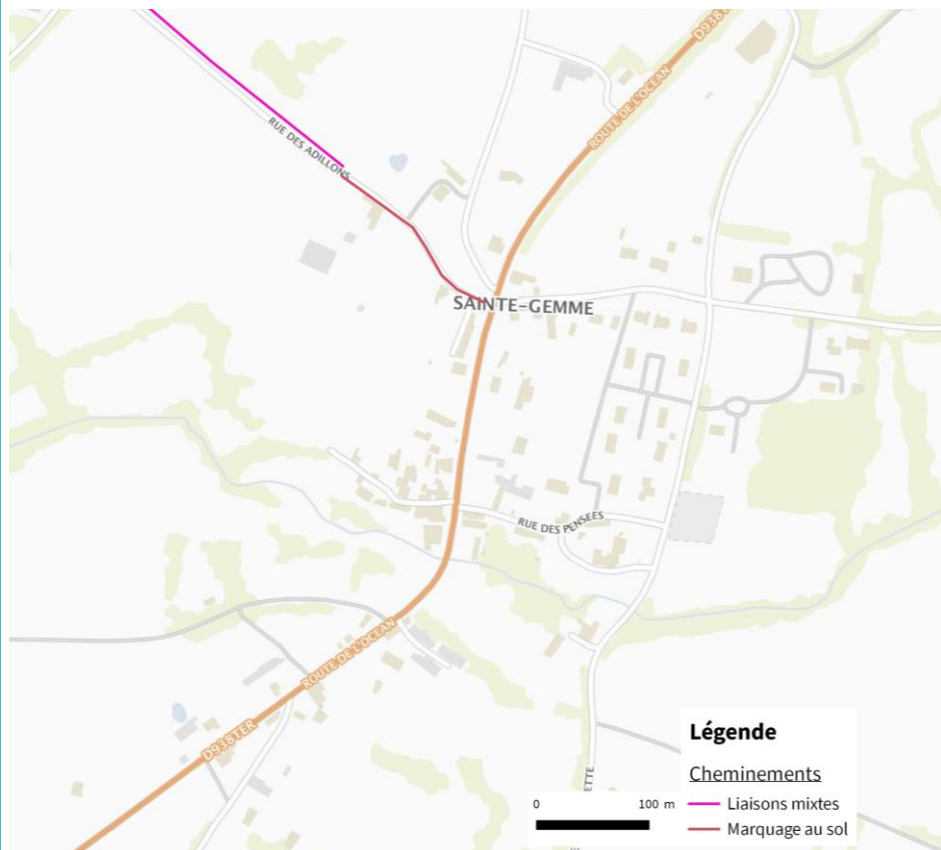




Plan vélo – Fiche communale : Sainte Gemme

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

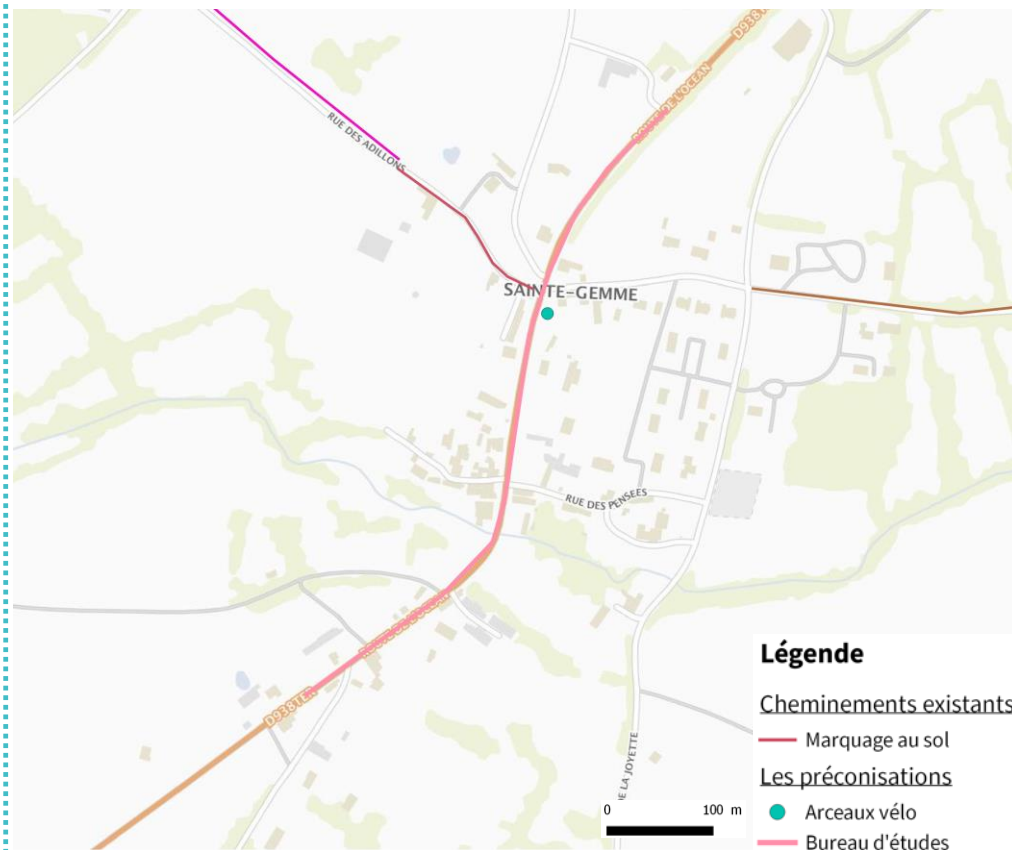


Le bourg de Sainte-Gemme est traversée par la D938TER. Au vu de la fréquentation, cette situation ne favorise pas la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens.

Cependant un marquage au sol et une liaison mixte a été créée pour rejoindre La Bourelière.

Actuellement il n'existe pas de stationnement pour les vélos.

b) Préconisations



Quelques éléments peuvent encore être aménagés pour promouvoir et favoriser la pratique du vélo.

En ce qui concerne le stationnement, il est préconisé d'installer un arceau au niveau de la Mairie.

Pour les cheminements, l'important est de travailler sur la traversée du bourg. Pour cela il est préconisé de faire appel à un bureau d'étude pour savoir quel aménagement (marquage au sol, bande cyclable,...) est le plus approprié.



Plan vélo – Fiche communale : Sainte Gemme

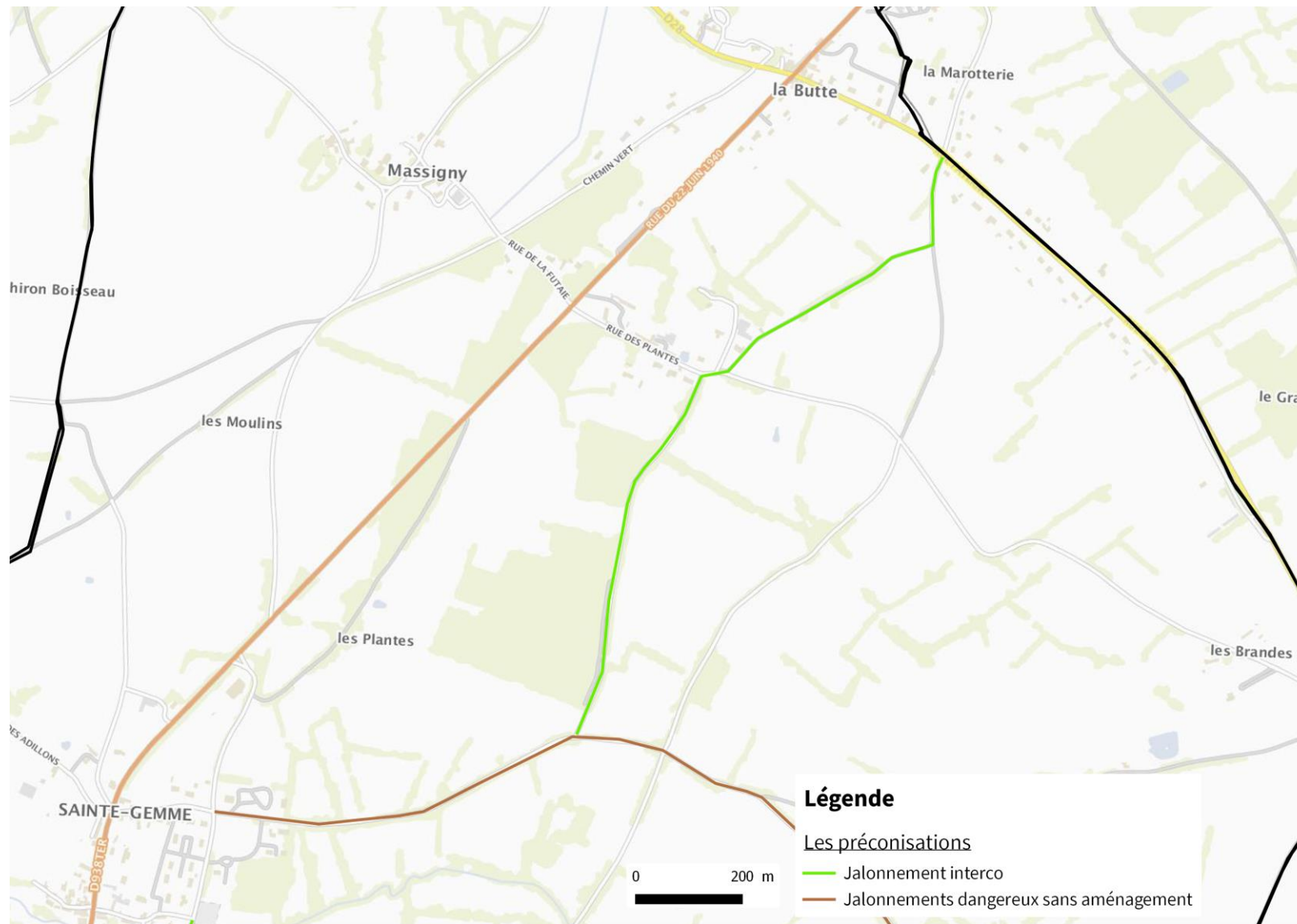
II/ A l'échelle communale

Les préconisations

La Commune de Sainte-Gemme est composée de plusieurs hameaux dont le plus important : La Butte.

Pour le rejoindre, l'important est d'éviter d'emprunter la départementale qui est trop dangereuse sans aménagement. Ainsi il est possible de passer par le chemin en vert sur la carte. Si ce choix est fait, il faut un travail de remise en état et d'entretiens des chemins pour permettre la pratique du vélo. De plus, un travail de signalisation et de communication devra être effectué.

Cet itinéraire permet en même temps de relier le Hameau Le Bois Basset.





Plan vélo – Fiche communale : Sainte Gemme

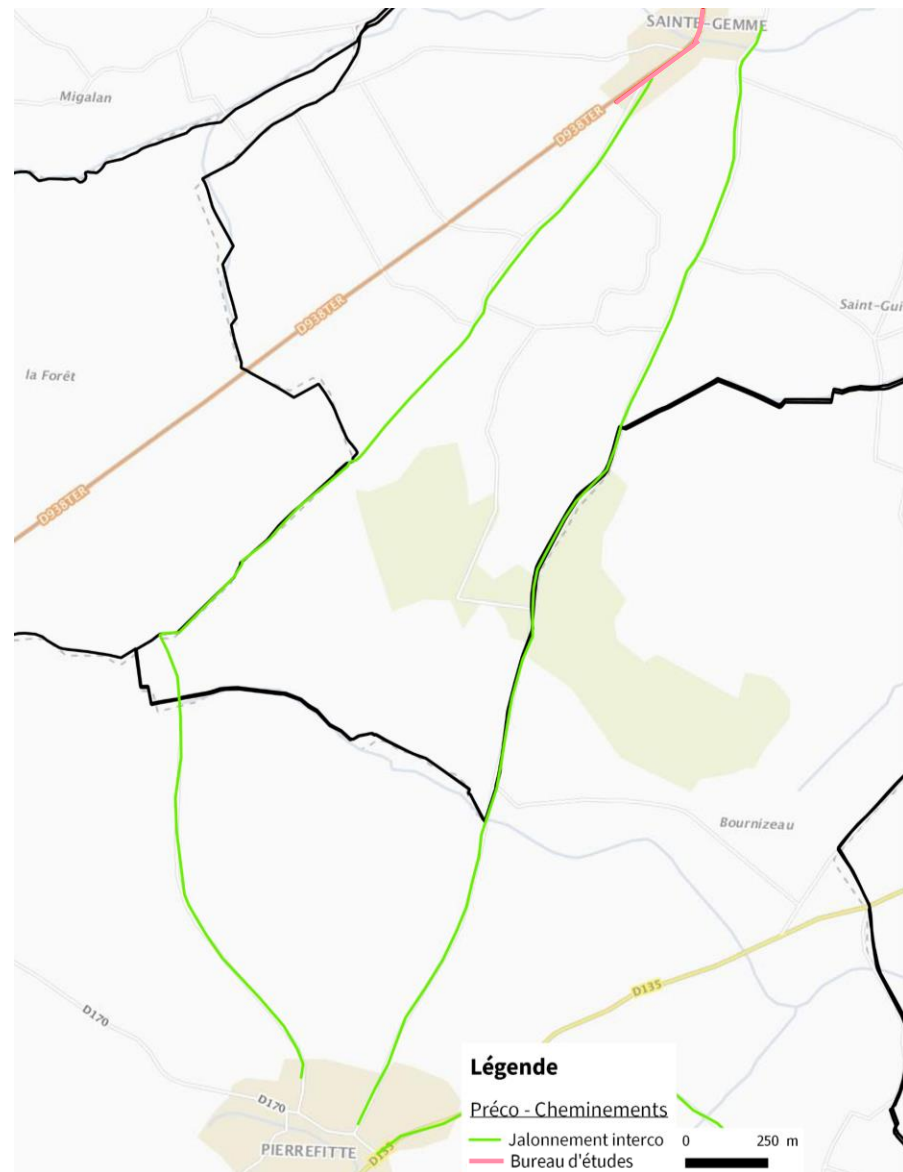
III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La seconde possibilité de liaison intercommunale concerne Pierrefitte et Sainte-Gemmes. Ce qui permet ainsi de rejoindre Luché-Thouarsais

Il est possible de passer par la même route que celle empruntée par les voitures. Elle est plus directe mais aussi plus fréquentée.

Pour éviter cette route il est possible de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux. Cette route est un peu moins directe mais permet aux vélos de circuler plus en sécurité. Si cet itinéraire est choisi, il est important d'effectuer un travail de jalonnement et de signalisation pour préconiser ce cheminement (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). De plus, les chemins doivent être remis en état pour permettre la pratique du vélo et être entretenus. En fonction de l'état des chemins cet itinéraire sera à favoriser l'été.





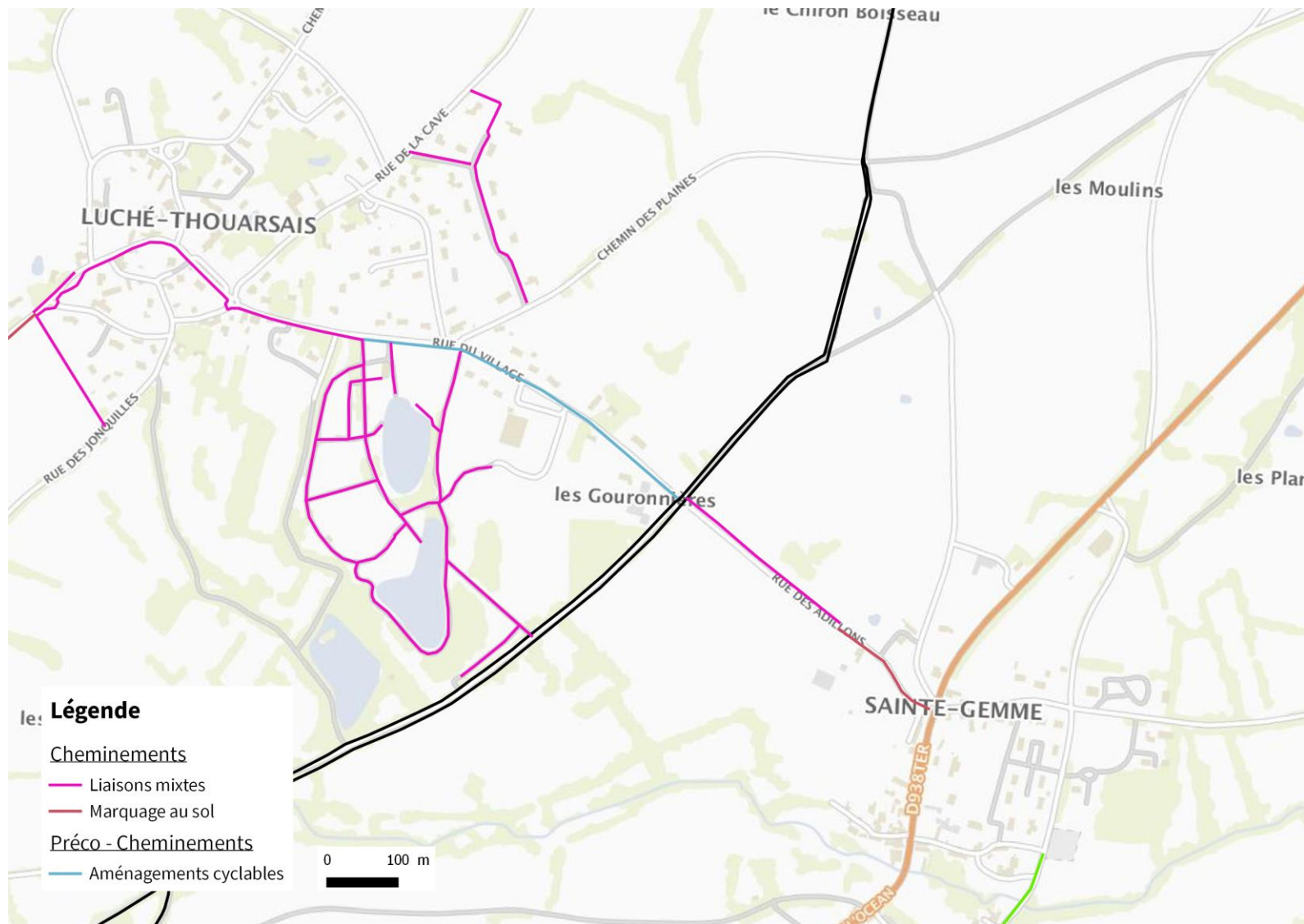
Plan vélo – Fiche communale : Sainte Gemme

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaison intercommunale concerne Sainte-Gemmes et Luché-Thouarsais. La distance entre ces deux bourgs est très faible (environ 1km). Cette liaison est d'autant plus importante que l'école se situe à l'entrée de La Bourelière.

Afin de sécuriser ce trajet, une liaison mixte et un marquage au sol viennent d'être mis en place par la Communauté de Communes. Afin d'inciter à la pratique du vélo, il est possible d'accompagner cet aménagement par un jalonnement en indiquant le temps en vélo.





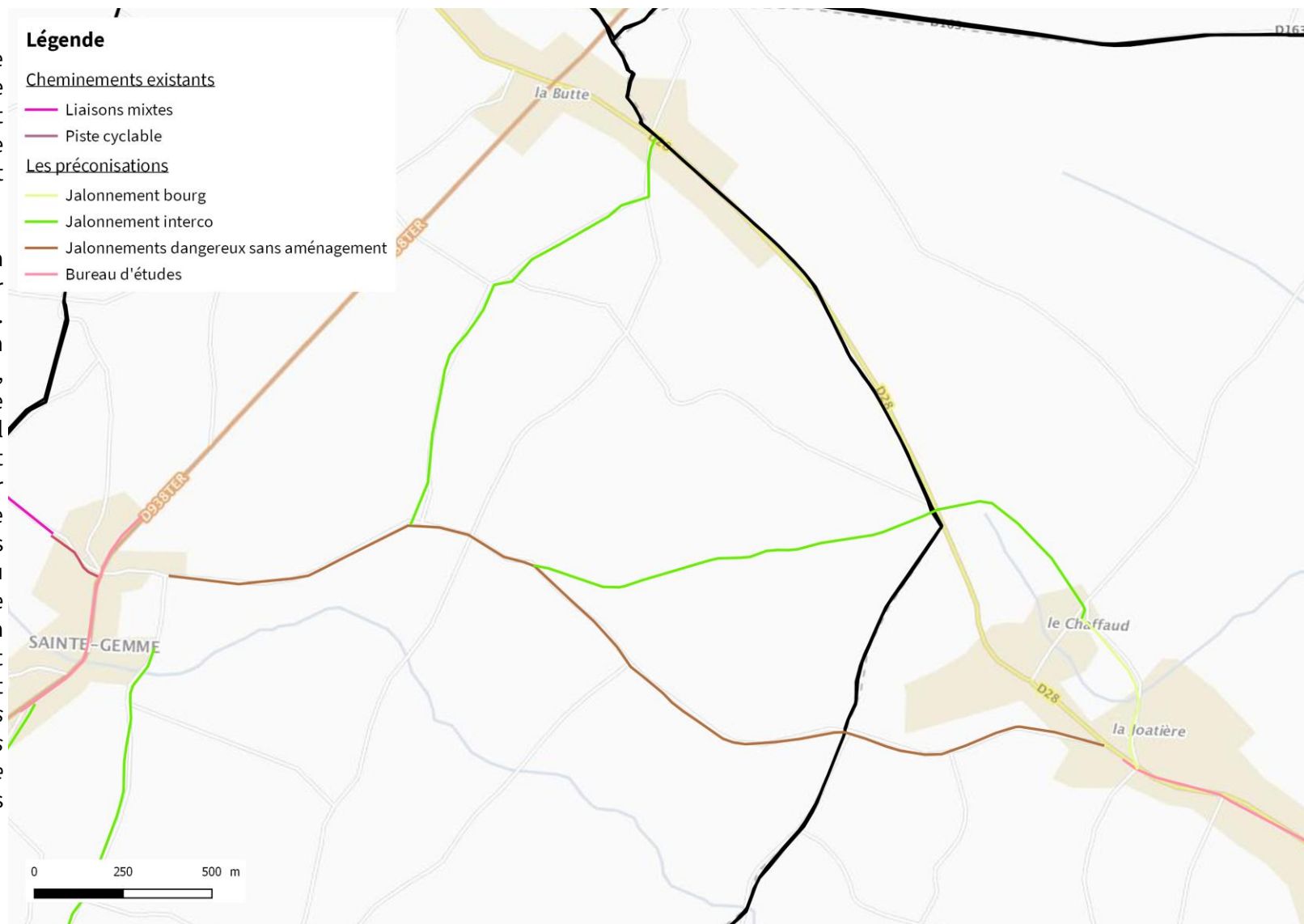
Plan vélo – Fiche communale : Sainte Gemme

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale concerne Saint-Varent et Sainte-Gemme. La distance entre ces deux bourgs est d'environ 4 kms).

La route en marron sur la carte est la plus directe pour relier les deux Communes. Cependant, au vu de la largeur de la route et trafic, elle peut être dangereuse pour la pratique du vélo si il n'y a pas d'aménagement spécifique. Afin d'éviter cette route il est possible de passer par des chemins ruraux sur une partie du trajet. Si ce jalonnement se met en place, il faudra entretenir les chemins et communiquer sur cet itinéraire (Voir le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Généroux

I/ A l'échelle du centre-ville

Les préconisations

Le bourg de Saint-Généroux n'est pas dangereux en vélo. Une partie de la Vélo Francette traverse le bourg, ce qui habitue aussi les automobilistes à la présence des vélos. Cependant il est possible de renforcer la visibilité du vélo en préconisant un jalonnement dans le centre bourg, plus particulièrement sur la rue principale. Cela correspond à des panneaux de signalisation pour sensibiliser à la présence des vélos mais aussi indiquer les lieux avec le temps de parcours à vélo (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

En terme de stationnements vélos, la Commune a installé 8 poteaux devant les restaurants, où il est possible de stationner son vélo. Il est possible de compléter ce maillage en installer de nouveaux poteaux au niveau de la Mairie, ce qui servira aussi pour le camping et au niveau de la salle de la Rue du Vieux Pont.



Légende

Stationnements vélos

- Arceaux

Cheminements

- Cheminements piétons

Les préconisations

- Jalonnement bourg
- Arceaux vélos

0 100 m



Plan vélo – Fiche communale : Saint-Généroux

II/ A l'échelle communale

Les préconisations

La Commune de Saint-Généroux est composée de deux Hameaux à proximité du centre bourg : Monteil et Argentine.

Ces deux hameaux sont accessibles par deux chemins qui suivent le Thouet. Ces itinéraires permettent d'éviter les voitures et d'avoir un accès direct à ces deux Hameaux. Par contre, le chemin qui longe le Thouet n'est pour l'instant pas praticable à vélo et peut être inondé à certains moments de l'année. C'est pourquoi il est important de signaler les deux itinéraires et de remettre en état ce chemin. De plus, il faudra accompagner cela d'un travail de signalisation et de communication pour faire connaître cet itinéraire.





III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Saint-Généroux est assez éloignée des Communes environnantes. Cette situation ne favorise l'utilisation du vélo pour des liaisons intercommunales.

Cependant, il y a quand même une possibilité de liaison intercommunale est avec Taizé-Maulais. La carte ci-contre expose le cheminement entre Ligaine et Saint-Généroux. Il est très intéressant car il est plus direct que pour les voitures et il est très agréable. Il est composé de deux portions. Il emprunte une partie du circuit touristique le « Thouet à vélo ».

La première portion emprunte la route et suit le jalonnement du circuit touriste. Il est donc habituel d'avoir des cyclistes sur cette route.

La seconde portion emprunte une liaison mixte sécurisée et interdite aux voitures (en violet sur la carte). Le chemin rural a vraiment été retravaillé et installé un revêtement qui est complètement adapté à la pratique du vélo.

Pour développer des trajets plus quotidien sur cette liaison, il est important de communiquer dessus et d'effectuer un travail de signalisation (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Ce travail de jalonnement doit commencer depuis Taizé afin d'éviter la D145.





III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La Commune de Saint-Généroux est à un peu plus de 4 kms de la Commune de Irais. Cette distance est importante pour le réaliser en vélo, surtout pour des Communes rurales. Cependant il y a une opportunité de liaison cyclable en évitant la D147, en empruntant la liaison touristique « Art roman en Airvaudais ».

Un travail pourra être engagé entre les deux Communes pour vérifier la pertinence de promouvoir cette liaison cyclable pour des trajets du quotidien. Si le résultat de la réflexion est positif, il est important de communiquer dessus et d'effectuer un travail de signalisation (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).





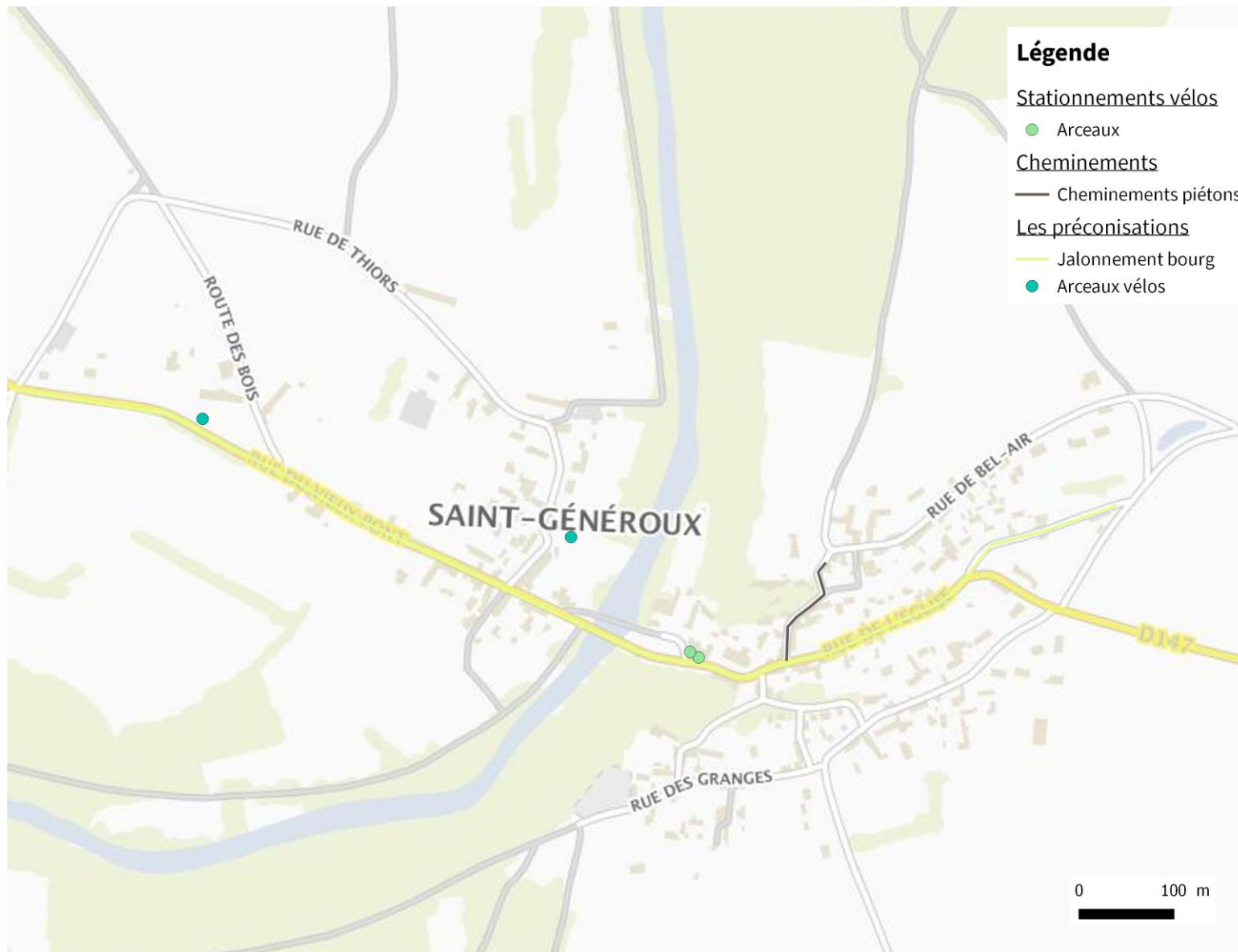
Plan vélo – Fiche communale : Saint-Généroux

I/ A l'échelle du centre-ville

Les préconisations

Le bourg de Saint-Généroux n'est pas dangereux en vélo. Une partie de la Vélo Francette traverse le bourg, ce qui habitue aussi les automobilistes à la présence des vélos. Cependant il est possible de renforcer la visibilité du vélo en préconisant un jalonnement dans le centre bourg, plus particulièrement sur la rue principale. Cela correspond à des panneaux de signalisation pour sensibiliser à la présence des vélos mais aussi indiquer les lieux avec le temps de parcours à vélo (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

En terme de stationnements vélos, la Commune a installé 8 poteaux devant les restaurants, où il est possible de stationner son vélo. Il est possible de compléter ce maillage en installer de nouveaux poteaux au niveau de la Mairie, ce qui servira aussi pour le camping et au niveau de la salle de la Rue du Vieux Pont.





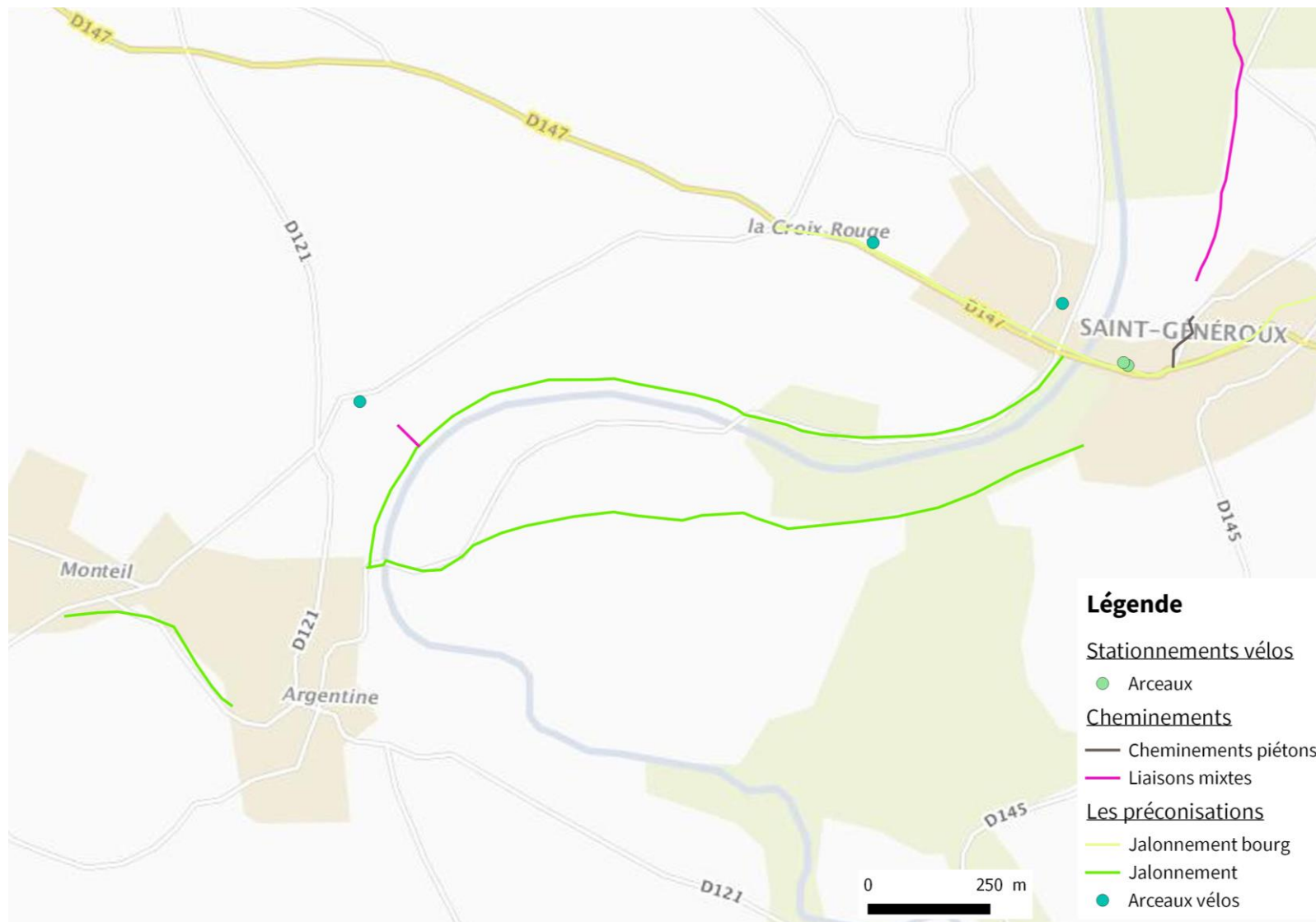
Plan vélo – Fiche communale : Saint-Généroux

II/ A l'échelle communale

Les préconisations

La Commune de Saint-Généroux est composée de deux Hameaux à proximité du centre bourg : Monteil et Argentine.

Ces deux hameaux sont accessibles par deux chemins qui suivent le Thouet. Ces itinéraires permettent d'éviter les voitures et d'avoir un accès direct à ces deux Hameaux. Par contre, le chemin qui longe le Thouet n'est pour l'instant pas praticable à vélo et peut être inondé à certains moments de l'année. C'est pourquoi il est important de signaler les deux itinéraires et de remettre en état ce chemin. De plus, il faudra accompagner cela d'un travail de signalisation et de communication pour faire connaître cet itinéraire.





III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

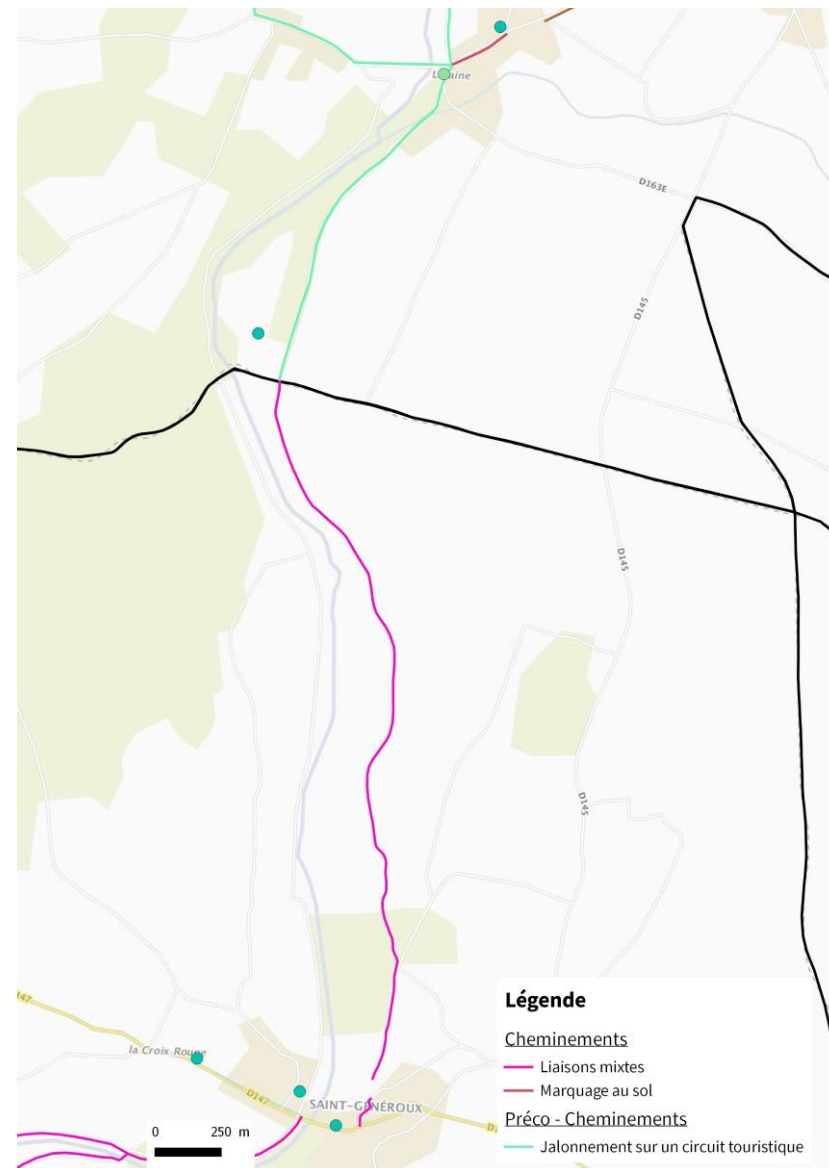
Saint-Généroux est assez éloignée des Communes environnantes. Cette situation ne favorise l'utilisation du vélo pour des liaisons intercommunales.

Cependant, il y a quand même une possibilité de liaison intercommunale est avec Taizé-Maulais. La carte ci-contre expose le cheminement entre Ligaine et Saint-Généroux. Il est très intéressant car il est plus direct que pour les voitures et il est très agréable. Il est composé de deux portions. Il emprunte une partie du circuit touristique le « Thouet à vélo ».

La première portion emprunte la route et suit le jalonnement du circuit touriste. Il est donc habituel d'avoir des cyclistes sur cette route.

La seconde portion emprunte une liaison mixte sécurisée et interdite aux voitures (en violet sur la carte). Le chemin rural a vraiment été retravaillé et installé un revêtement qui est complètement adapté à la pratique du vélo.

Pour développer des trajets plus quotidien sur cette liaison, il est important de communiquer dessus et d'effectuer un travail de signalisation (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Ce travail de jalonnement doit commencer depuis Taizé afin d'éviter la D145.





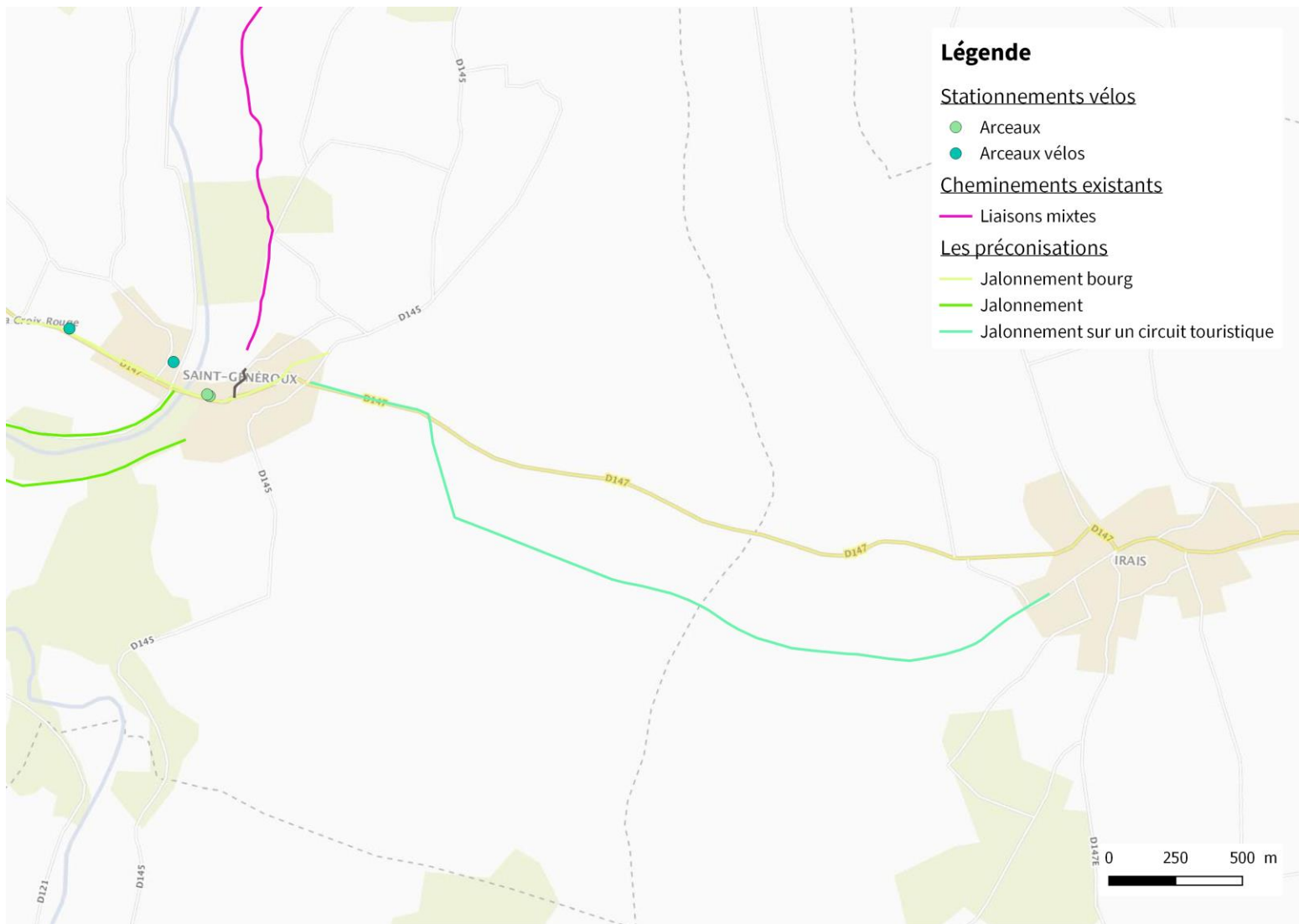
Plan vélo – Fiche communale : Saint-Généroux

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La Commune de Saint-Généroux est à un peu plus de 4 kms de la Commune de Irais. Cette distance est important pour le réaliser en vélo, surtout pour des Communes rurales. Cependant il y a une opportunité de liaison cyclable en évitant la D147, en empruntant la liaison touristique « Art roman en Airvaudais ».

Un travail pourra être engagé entre les deux Communes pour vérifier la pertinence de promouvoir cette liaison cyclable pour des trajets du quotidien. Si le résultat de la réflexion est positif, il est important de communiquer dessus et d'effectuer un travail de signalisation (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Jacques-de-Thouars

I/ A l'échelle du centre-ville

Les préconisations

Le bourg de Saint-Jacques-de-Thouars peut connaître une circulation importante de voitures pour les petites ruelles du bourg. De plus, il connaît un fort relief ce qui ne favorise pas la pratique du vélo. Cependant avec le développement du vélo à assistance électrique et le trafic qui reste limité, le bourg est peu dangereux pour la circulation des vélos.

En fonction du cycliste, il est possible de préconiser de signaler deux cheminement pour la traversée du bourg. Le premier et le plus direct emprunte la Rue Saint-Nicolas et la rue Baillergeau. Pour les personnes préférant éviter la circulation, il est possible de signaler un itinéraire bis passant par la Rue des Claudis et la Rue des Ecailleres. Dans les deux cas, un jalonnement avec des panneaux de signalisation suffit, il n'est pas nécessaire de matérialiser ces itinéraires au sol.

Ces deux jalonnements permettent de rejoindre la liaison piétonne existante le long de la D157. Dans la pratique cette liaison est utilisée par les vélos et les piétons, c'est pourquoi elle est nommée liaison mixte sur la carte. Afin de faciliter la pratique des vélos dessus, il faut abaisser les trottoirs (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Il n'existe pour l'instant pas de stationnement vélo sur la Commune. Il peut être préconisé d'en installer à la Mairie.

Les préconisations à l'échelle communale :

Il n'y a pas de préconisation ou de diagnostic à l'échelle Commune car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin.





II/ A l'échelle intercommunale

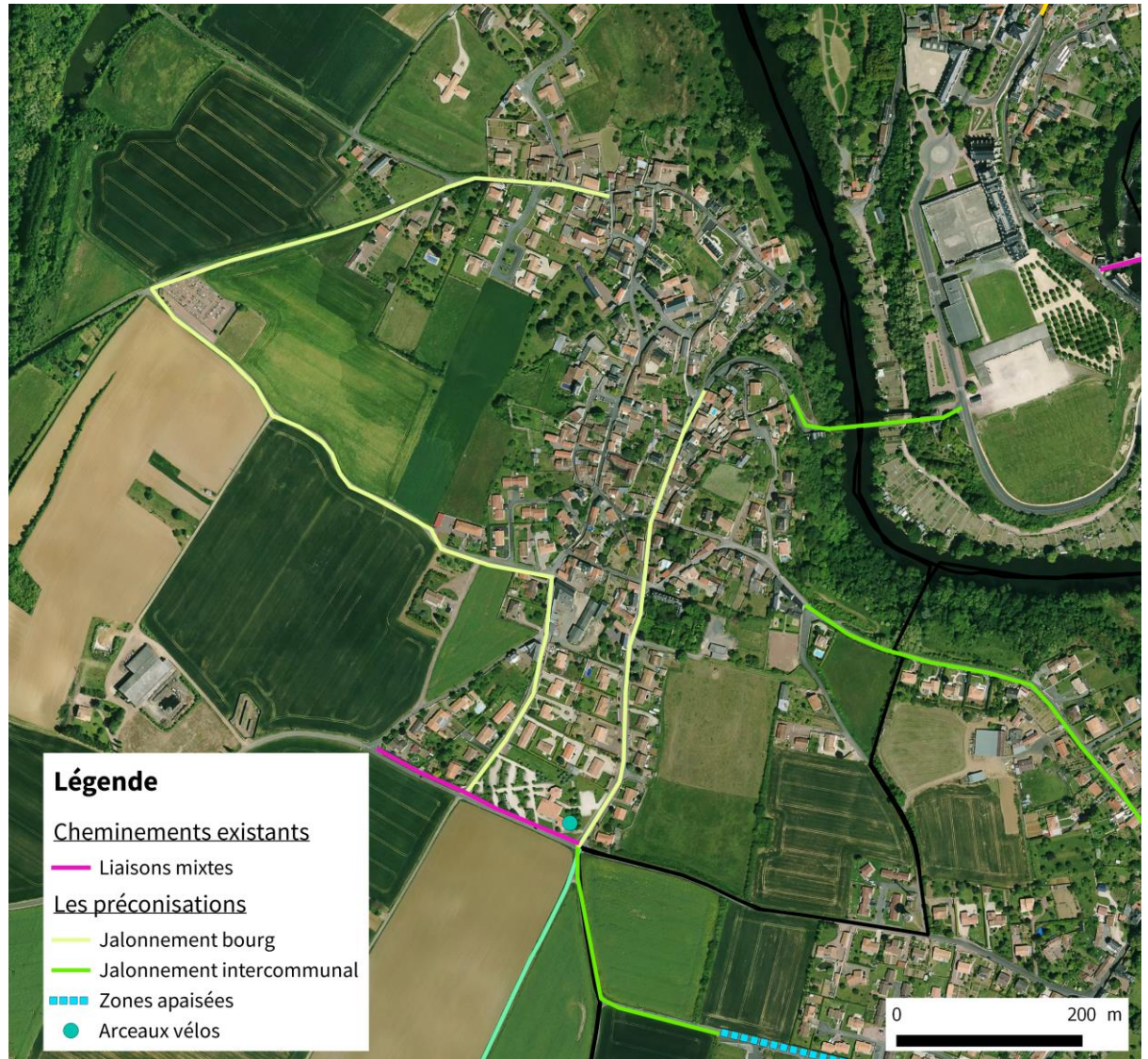
Les préconisations

Cette première carte à l'échelle intercommunale se concentre sur les possibilités de liaisons avec Thouars et Saint-Jean-de-Thouars.

Pour rejoindre Thouars, vu qu'il faut franchir le Thouet, il n'existe que la possibilité de passer par la Rue Saint-Nicolas. Le pont est étroit mais la signalisation impose de passer que dans un sens à la fois. Ce qui est plus sécurisant pour les vélos. Cependant le virage de la Rue Saint-Nicolas reste un point de vigilance où la circulation peut-être dangereuse du à la largeur étroite de la rue et au manque de visibilité.

Pour rejoindre Saint-Jean-de-Thouars, et notamment l'école, il est possible de signaler par l'itinéraire exposé sur la carte afin d'éviter la D157. Sinon il est possible de passer par la Rue du Mont Savart.

Dans les deux cas il sera important de travailler sur la signalisation pour indiquer ces itinéraires (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).






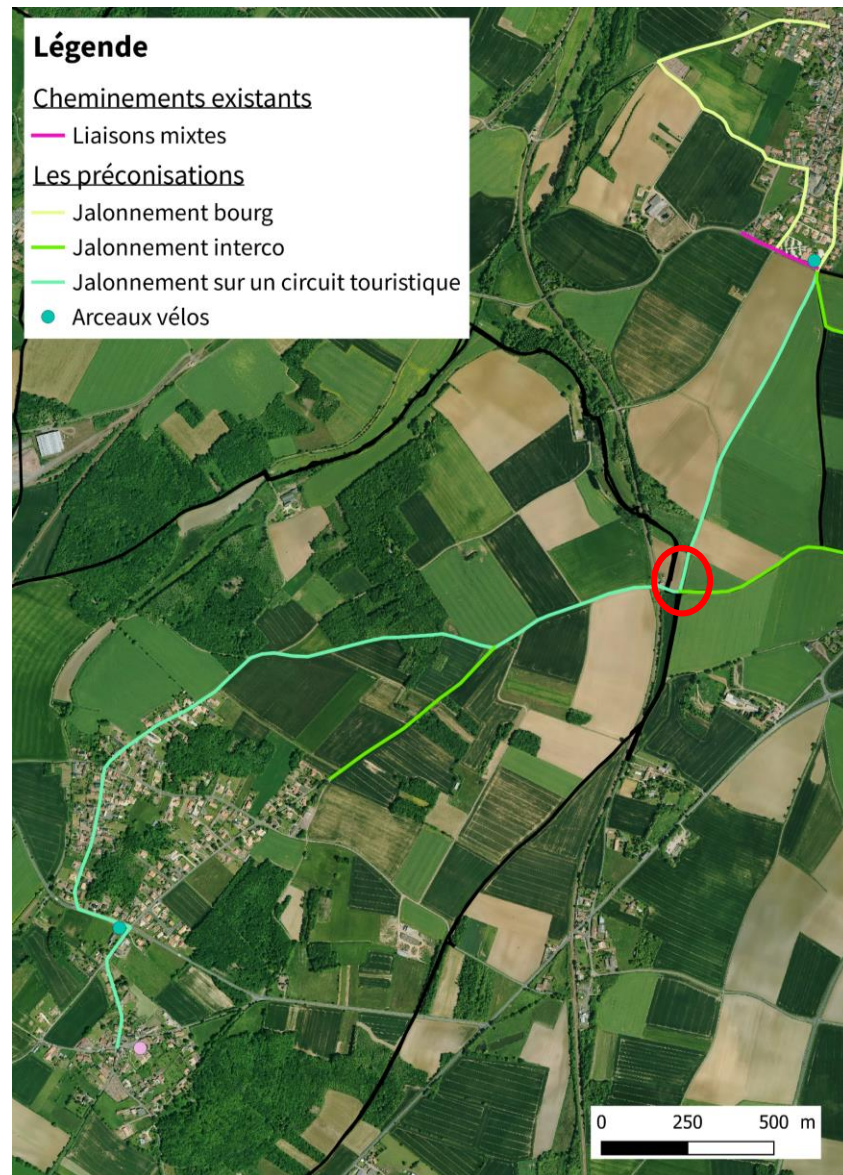
II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette seconde carte à l'échelle intercommunale se concentre sur les possibilités de relier Saint-Jacques-de-Thouars aux hameaux Le Ruault et Rigné de la Commune de Mauzé-Thouarsais. Cette liaison est intéressante car elle permet de rejoindre Thouars pour ces hameaux.

Le circuit touristique « Balade aux Adillons » permet de relier ces hameaux à Saint-Jacques-de-Thouars. Sur cette route, les voitures peuvent rouler vite, il faut donc renforcer la signalisation pour indiquer aux automobilistes de partager la route. L'intersection entre indiquer par le  peut être plus compliqué mais elle est actuellement régie par un stop, ce qui limite les risques.

Pour les cyclistes, il faudra accentuer la signalisation et la communication autour de cette possibilité pour les trajets du quotidien (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Jacques-de-Thouars

I/ A l'échelle du centre-ville

Les préconisations

Le bourg de Saint-Jacques-de-Thouars peut connaître une circulation importante de voitures pour les petites ruelles du bourg. De plus, il connaît un fort relief ce qui ne favorise pas la pratique du vélo. Cependant avec le développement du vélo à assistance électrique et le trafic qui reste limité, le bourg est peu dangereux pour la circulation des vélos.

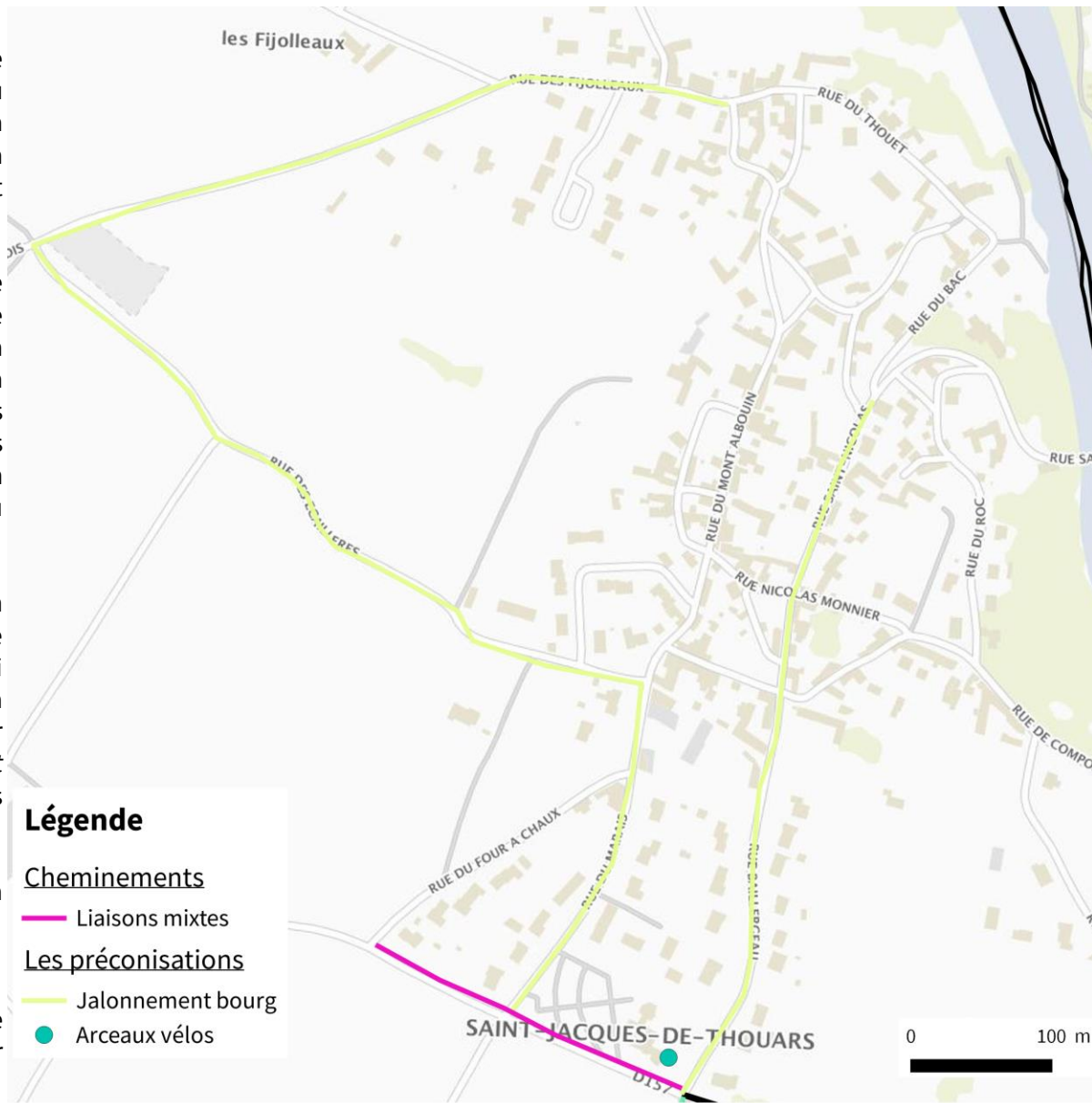
En fonction du cycliste, il est possible de préconiser de signaler deux cheminements pour la traversée du bourg. Le premier et le plus direct emprunte la Rue Saint-Nicolas et la rue Baillergeau. Pour les personnes préférant éviter la circulation, il est possible de signaler un itinéraire bis passant par la Rue des Claudis et la Rue des Ecailleres. Dans les deux cas, un jalonnement avec des panneaux de signalisation suffit, il n'est pas nécessaire de matérialiser ces itinéraires au sol.

Ces deux jalonnements permettent de rejoindre la liaison piétonne existante le long de la D157. Dans la pratique cette liaison est utilisée par les vélos et les piétons, c'est pourquoi elle est nommée liaison mixte sur la carte. Afin de faciliter la pratique des vélos dessus, il faut abaisser les trottoirs (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Il n'existe pour l'instant pas de stationnement vélo sur la Commune. Il peut être préconisé d'en installer à la Mairie.

Les préconisations à l'échelle communale :

Il n'y a pas de préconisation ou de diagnostic à l'échelle Commune car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin.






Plan vélo – Fiche communale : Saint-Jacques-de-Thouars

II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette seconde carte à l'échelle intercommunale se concentre sur les possibilités de relier Saint-Jacques-de-Thouars aux hameaux Le Ruault et Rigné de la Commune de Mauzé-Thouarsais. Cette liaison est intéressante car elle permet de rejoindre Thouars pour ces hameaux.

Le circuit touristique « Balade aux Adillons » permet de relier ces hameaux à Saint-Jacques-de-Thouars. Sur cette route, les voitures peuvent rouler vite, il faut donc renforcer la signaliser pour indiquer aux automobilistes de partager la route. L'intersection entre indiquer par le  peut être plus compliqué mais elle est actuellement régie par un stop, ce qui limite les risques.

Pour les cyclistes, il faudra accentuer la signalisation et la communication autour de cette possibilité pour les trajets du quotidien (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Légende

Cheminements existants

— Liaisons mixtes

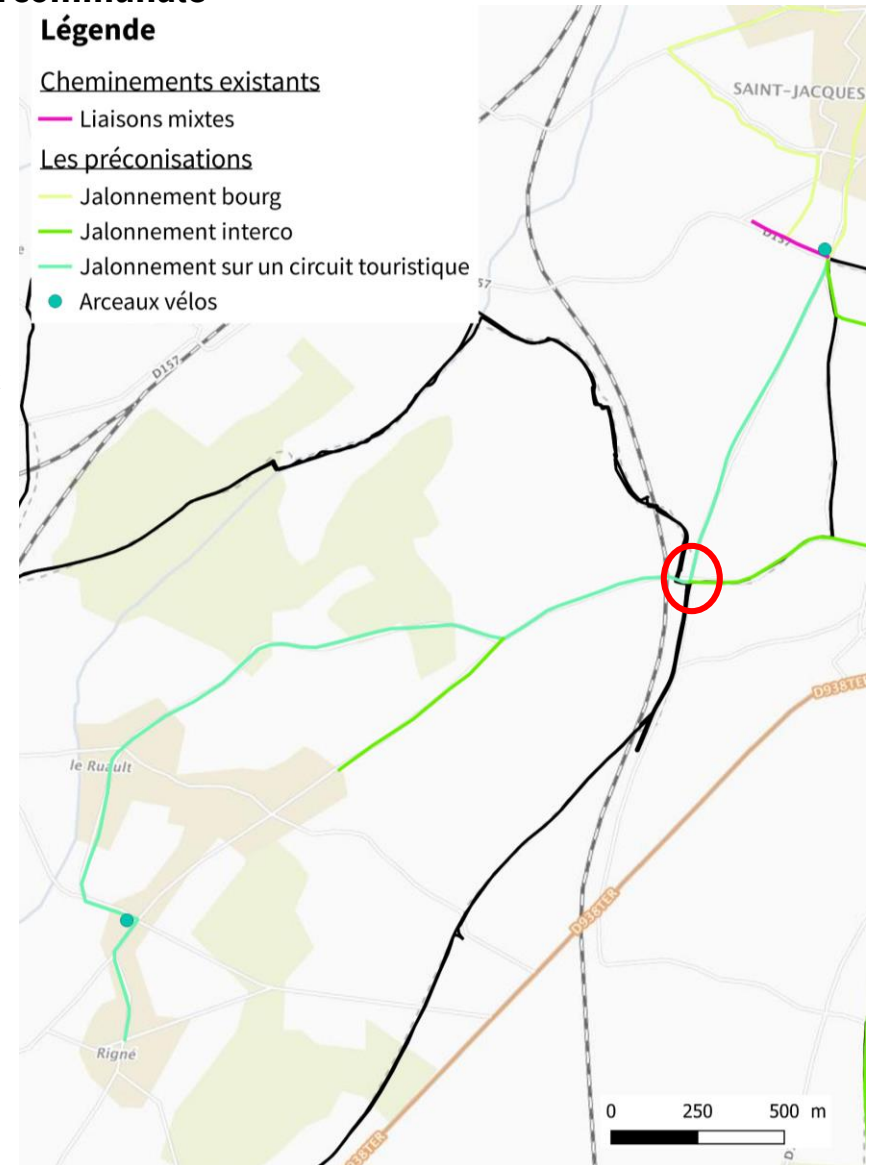
Les préconisations

— Jalonnement bourg

— Jalonnement interco

— Jalonnement sur un circuit touristique

● Arceaux vélos

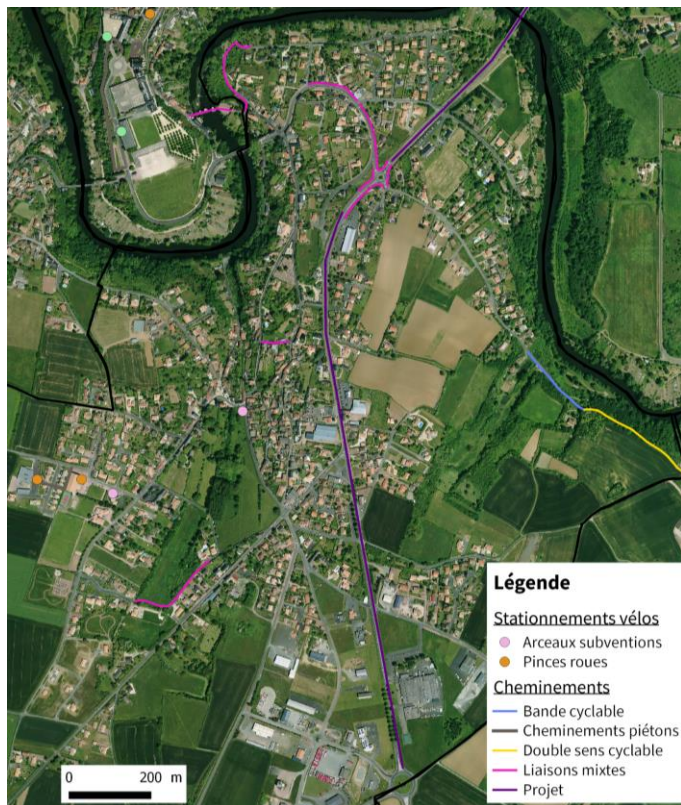




Plan vélo – Fiche communale : Saint-Jean-de-Thouars

I/ A l'échelle du centre-ville

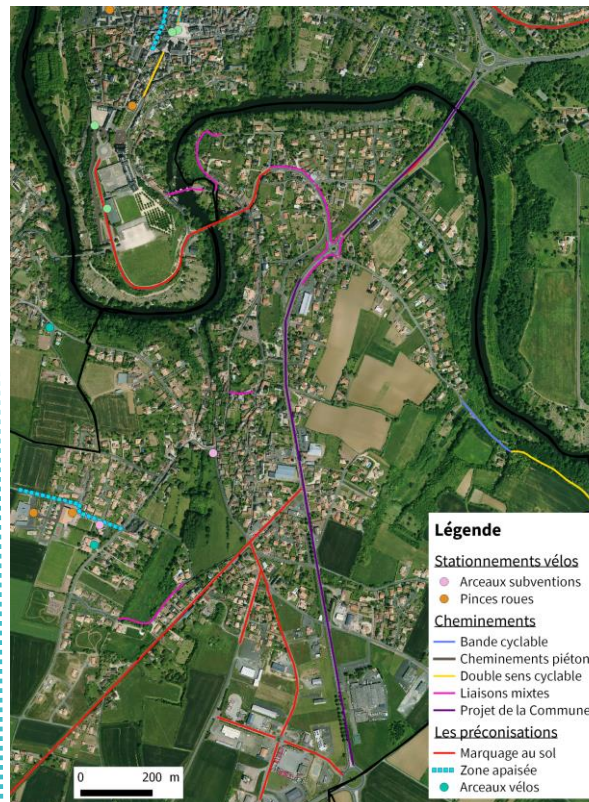
a) Diagnostic : l'existant



La Commune de Saint-Jean-de-Thouars connaît un relief, ce qui n'est pas favorable à l'utilisation du vélo. De plus, elle est traversée par la D398. Cet axe est une route structurante du territoire, il est donc très fréquenté, notamment par des poids lourds. Une étude avec le Département doit amener à un réaménagement de cette route.

Malgré ces éléments, le reste du bourg est moins dangereux à la pratique du vélo. La Commune a installé des pincés roues au niveau de l'école et de la Mairie.

b) Préconisations



Bien que certains éléments contraignent la pratique du vélo, il est possible de la favoriser en améliorant certains cheminements. Ainsi, il est important de continuer le travail engagé avec le Département pour le réaménagement de la D938 en intégrant les modes actifs.

Ensuite, il est possible pour certains axes de mettre en place un marquage au sol. Cela permet de donner plus de visibilité aux vélos et de le sécuriser un peu plus. Selon la largeur de la route ça peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).

Enfin, il faut étudier la mise en place d'une zone apaisée (par exemple : zone de rencontre) aux abords de l'école.

Il n'y a pas de préconisation ou de diagnostic à l'échelle Commune car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin.



Les préconisations

Cette première carte se concentre sur les possibilités de liaisons avec Thouars et Saint-Jacques-de-Thouars.

Pour rejoindre Thouars, il existe trois possibilités : par la D938, par la D39 et par le pont des Chouans.

Dans le premier, l'axe est un axe structurant du territoire, il connaît donc un fort trafic, notamment de poids lourds. Il est préconisé de compléter l'étude du Département en faisant appel à un bureau d'étude pour connaître les solutions possibles pour la traversée du pont.

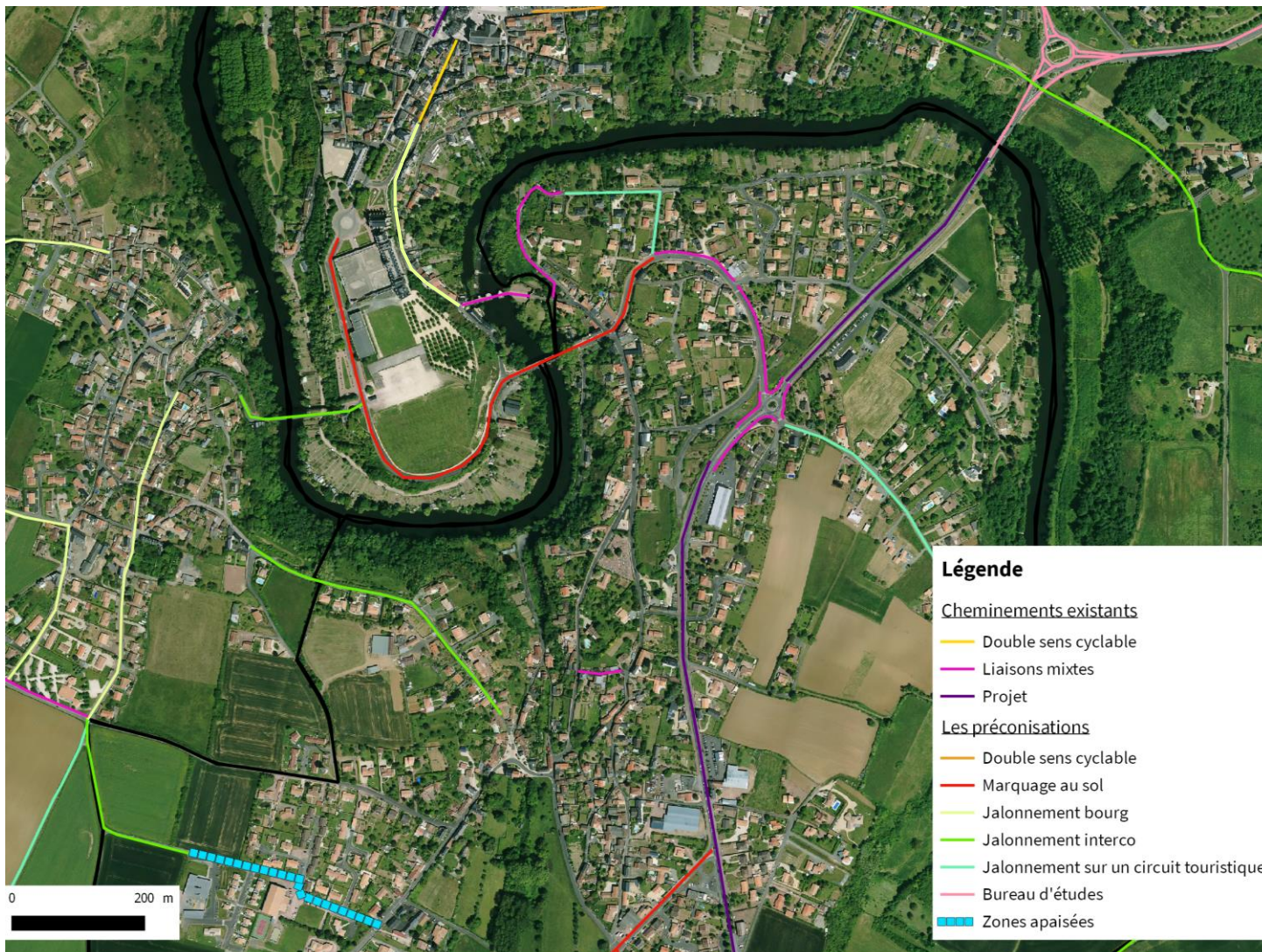
Pour le deuxième cas, la route est moins dangereuse. Pour donner plus de visibilité aux vélos, il est possible d'installer un marquage au sol. Selon la largeur de la route ça peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Pour la troisième possibilité de liaisons, il est possible de passer par le pont de Chouans et après de jalonner par la rue Porte Maillot pour rejoindre le centre de Thouars.

Pour rejoindre Saint-Jacques-de-Thouars, il est possible de signaler par l'itinéraire exposé sur la carte afin d'éviter la D157. Sinon il est possible de passer par la Rue du Mont Savart.

Pour que ces itinéraires fonctionnent, il sera important de travailler sur la signalisation pour les indiquer.

II/ A l'échelle intercommunale





III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette deuxième carte à l'échelle intercommunale se concentre sur les possibilités de relier Le Ruault et Rigné à Saint-Jean-de-Thouars.

Il existe une première possibilité en empruntant le circuit touristique « Balade aux Adillons ». Si cet itinéraire est privilégié il faudra accentuer la signalisation et la communication autour de cette possibilité pour les trajets du quotidien.

La seconde possibilité, emprunte dans un premier temps le circuit touristique et ensuite passe par des routes peu fréquentées.

Si un jalonnement est choisi, comme pour tous les autres itinéraires, il faudra travailler sur la signalisation (voir le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).





III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette troisième carte à l'échelle intercommunale se concentre sur la possibilité de relier Le Saint-Jean-de-Thouars à Missé et Doret.

Cette liaison est surtout intéressante pour la Commune de Missé car cela permet une liaison vers Thouars et la zone d'activité de Saint-Jean-de-Thouars.

Pour rejoindre le hameau de Doret et notamment le Chatelier, il est possible de jalonner plusieurs routes. La Commune de Saint-Jean-de-Thouars a déjà mis en place un bande cyclable accompagnée d'un double sens cyclable. De plus, la route est limitée à 30 km/h.

Pour rejoindre Missé, selon d'où on se situe, il est possible de passer par le Hameau de Doret ou de passer des routes secondaires jusqu'à rejoindre la D938 qui doit à terme être aménagée.

Si ces jalonnements sont validés (en verts sur la carte), comme pour tous les autres itinéraires, il faudra travailler sur la communication et la signalisation (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

La traversée de la D938 sera privilégiée au niveau du rond point de la zone.





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Jean-de-Thouars

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette dernière carte à l'échelle intercommunale se concentre sur la possibilité de relier Saint-Jean-de-Thouars à Luzay et Thiors. Cette liaison est surtout intéressante pour la Commune de Luzay car cela permet une liaison vers Thouars et vers la zone d'activité de Saint-Jean-de-Thouars. Cette liaisons permet aussi de connecter Saint-Jean-de-Thouars à Saint-Varent.

La première possibilité de liaison intercommunale concerne le bourg de Luzay et Saint-Jean-de-Thouars. La distance entre ces deux Communes est d'environ 6kms. Cependant, il est important de permettre aux habitants de relier la zone urbaine du territoire.

Depuis le bourg de Luzay, la première possibilité d'itinéraire emprunte la D938 (en bleu sur la carte). L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus directe et la plus connue des habitants. C'est l'itinéraire naturel pour les habitants car c'est celui utilisé en voiture. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos sur cette route, il faudrait y faire des aménagements conséquents et donc coûteux. Ce serait un aménagement structurant du territoire. La seconde possibilité est de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux et des routes secondaires (en vert sur la carte). Cette solution est certes un peu moins directe mais évite des détours trop conséquents pour les habitants. Elle est aussi moins coûteuse à mettre en place. Ces chemins appartiennent aux Communes mais actuellement certains ne sont pas en état pour être circulaire en vélo. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens afin qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître. (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

Depuis les hameaux de Thiors et Le Chillas pour rejoindre Saint-Jean-de-Thouars, c'est la même situation avec une possibilité d'itinéraire par des chemins ruraux ou par la construction d'un équipement cyclable structurant le long de la D135.

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis

Légende

Les préconisations

- Aménagements cyclables
- Jalonnement
- Jalonnement sur un circuit touristique
- Aménagements très structurants

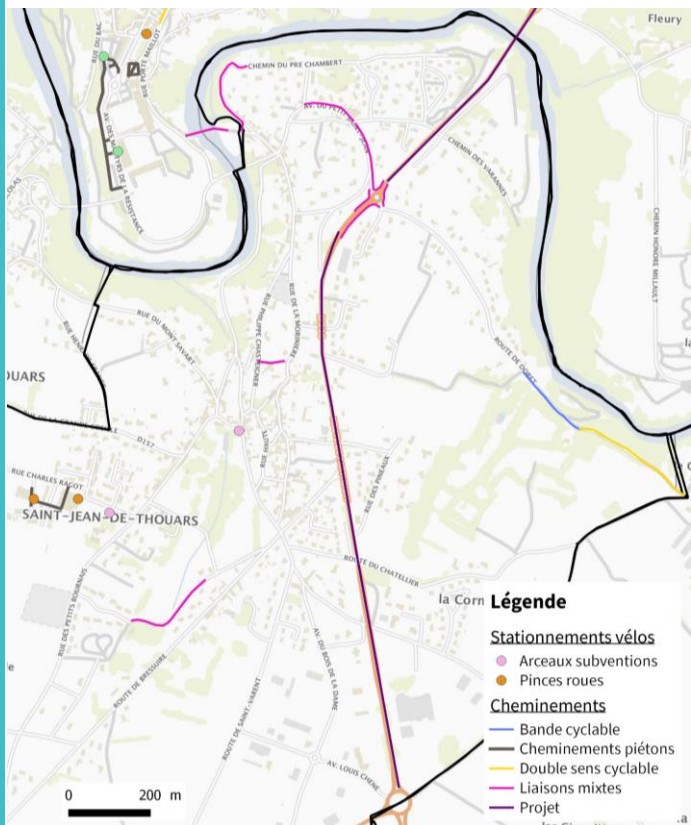




Plan vélo – Fiche communale : Saint-Jean-de-Thouars

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

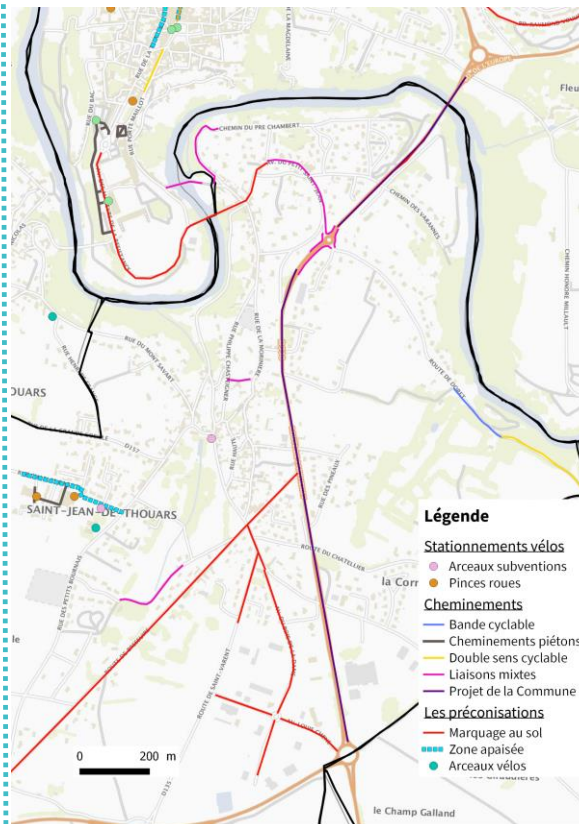


La Commune de Saint-Jean-de-Thouars connaît un relief, ce qui n'est pas favorable à l'utilisation du vélo. De plus, elle est traversée par la D398. Cet axe est une route structurante du territoire, il est donc très fréquenté, notamment par des poids lourds. Une étude avec le Département doit amener à un réaménagement de cette route.

Malgré ces éléments, le reste du bourg est moins dangereux à la pratique du vélo. De plus, La Commune a

installé des pincés roues au niveau de l'école et de la Mairie.

b) Préconisations



Bien que certains éléments contraignent la pratique du vélo, il est possible de la favoriser en améliorant certains cheminements. Ainsi, il est important de continuer le travail engagé avec le Département pour le réaménagement de la D398 en intégrant les modes actifs.

Ensuite, il est possible pour certains axes de mettre en place un marquage au sol. Cela permet de donner plus de visibilité aux vélos et de le sécuriser un peu plus. Selon la largeur de la route ça peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités

durables » à destination des Communes, en 2019).

Enfin, il faut étudier la mise en place d'une zone apaisée (par exemple : zone de rencontre) aux abords de l'école.

Il n'y a pas de préconisation ou de diagnostic à l'échelle Commune car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin.



Plan vélo – Fiche communale : Saint-Jean-de-Thouars

Les préconisations

Cette première carte se concentre sur les possibilités de liaisons avec Thouars et Saint-Jacques-de-Thouars.

Pour rejoindre Thouars, il existe trois possibilités : par la D938, par la D39 et par le pont des Chouans.

Dans le premier, l'axe est un axe structurant du territoire, il connaît donc un fort trafic, notamment de poids lourds. Il est préconisé de compléter l'étude du Département en faisant appel à un bureau d'étude pour connaître les solutions possibles pour la traversée du pont.

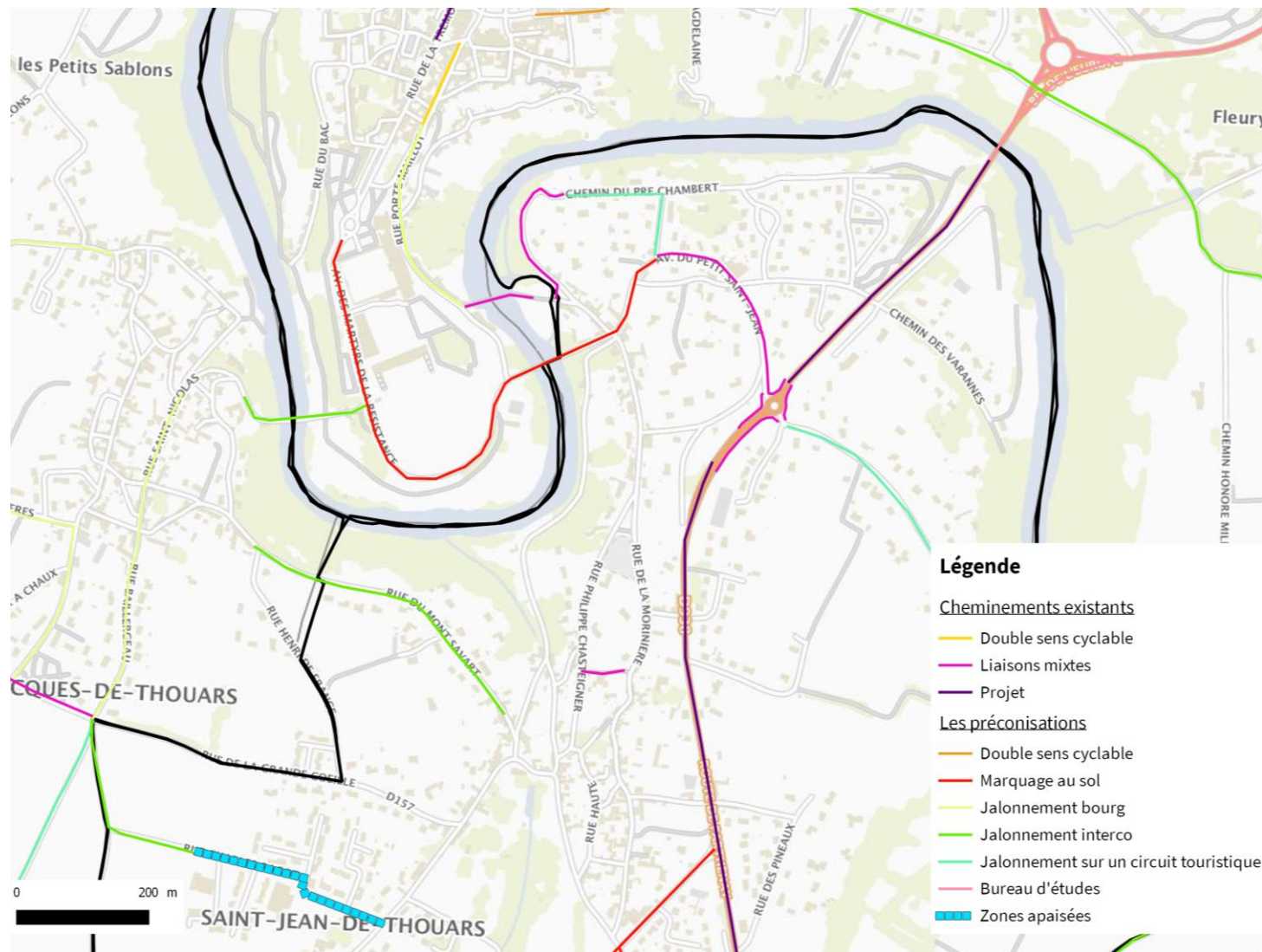
Pour le deuxième cas, la route est moins dangereuse. Pour donner plus de visibilité aux vélos, il est possible d'installer un marquage au sol. Selon la largeur de la route ça peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).

Pour la troisième possibilité de liaisons, il est possible de passer par le pont de Chouans et après de jalonner par la rue Porte Maillot pour rejoindre le centre de Thouars.

Pour rejoindre Saint-Jacques-de-Thouars, il est possible de signaler par l'itinéraire exposé sur la carte afin d'éviter la D157. Sinon il est possible de passer par la Rue du Mont Savart.

Pour que ces itinéraires fonctionnent, il sera important de travailler sur la signalisation pour les indiquer.

II/ A l'échelle intercommunale





II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette deuxième carte à l'échelle intercommunale se concentre sur les possibilités de relier Le Ruault et Rigné à Saint-Jean-de-Thouars.

Il existe une première possibilité en empruntant le circuit touristique « Balade aux Adillons ». Si cet itinéraire est privilégié il faudra accentuer la signalisation et la communication autour de cette possibilité pour les trajets du quotidien.

La seconde possibilité, emprunte dans un premier temps le circuit touristique et ensuite passe par des routes peu fréquentées.

Si un jalonnement est choisi, comme pour tous les autres itinéraires, il faudra travailler sur la signalisation (voir le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).

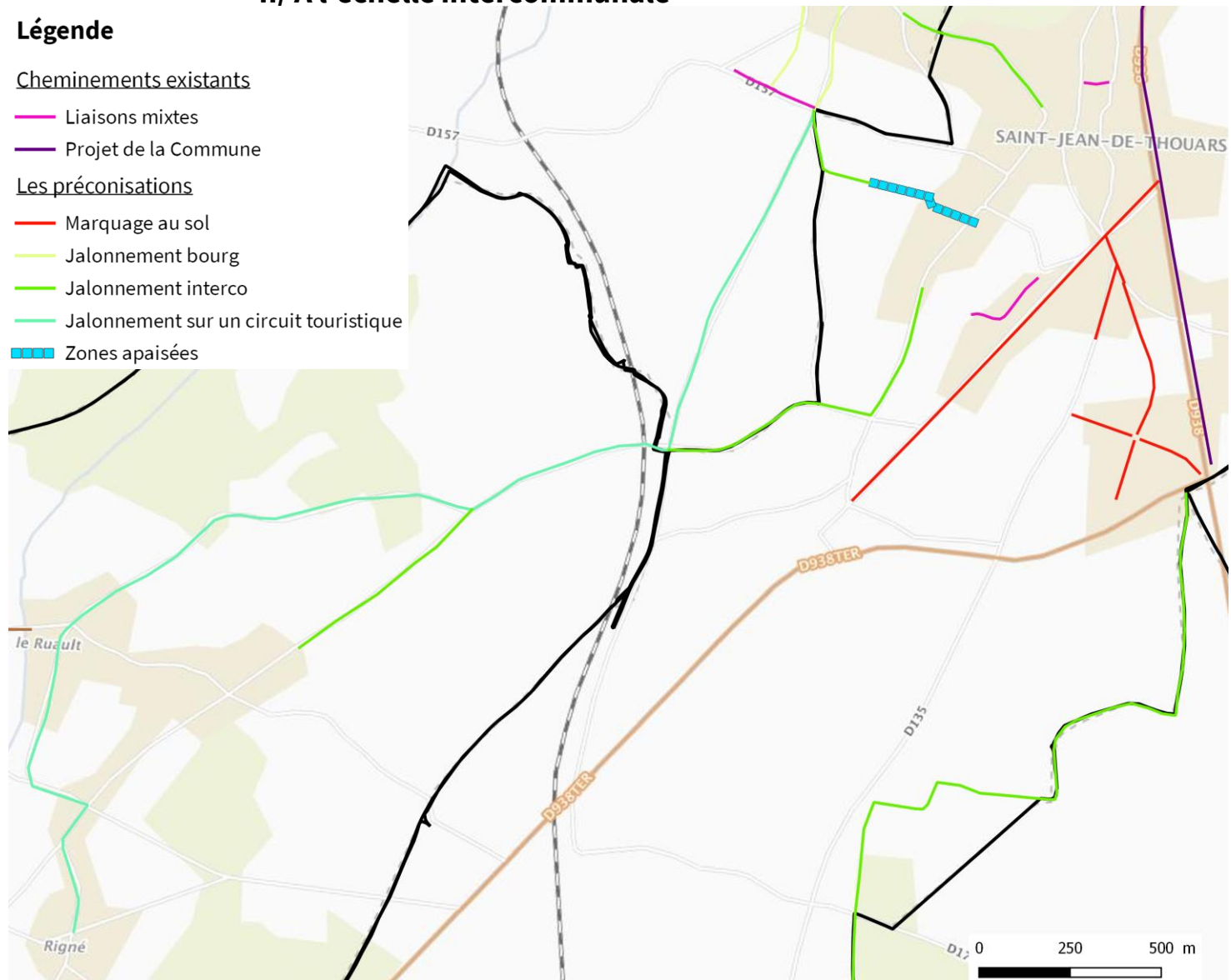
Légende

Cheminements existants

- Liaisons mixtes
- Projet de la Commune

Les préconisations

- Marquage au sol
- Jalonnement bourg
- Jalonnement interco
- Jalonnement sur un circuit touristique
- Zones apaisées





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Jean-de-Thouars

II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette troisième carte à l'échelle intercommunale se concentre sur la possibilité de relier Le Saint-Jean-de-Thouars à Missé et Doret.

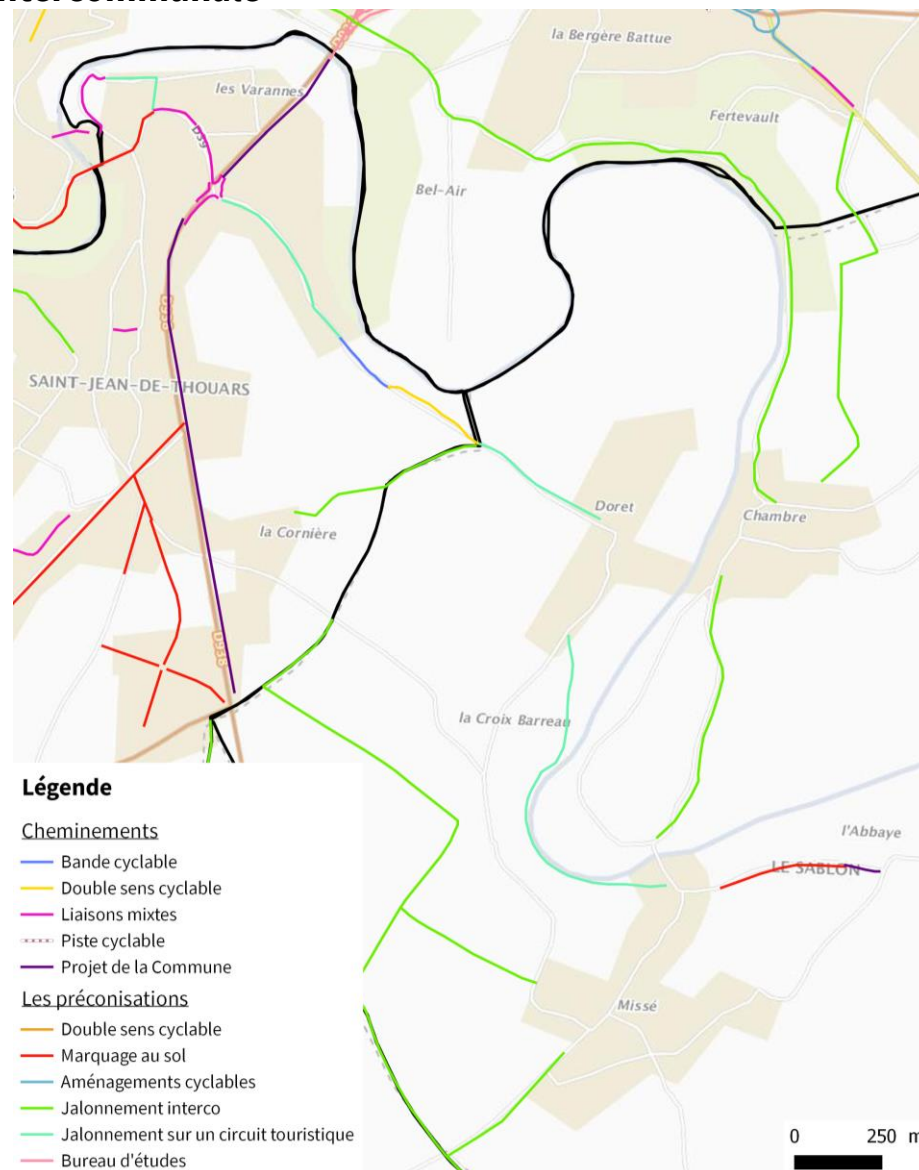
Cette liaison est surtout intéressante pour la Commune de Missé car cela permet une liaison vers Thouars et la zone d'activité de Saint-Jean-de-Thouars.

Pour rejoindre le hameau de Doret et notamment le Chatelier, il est possible de jalonner plusieurs routes. La Commune de Saint-Jean-de-Thouars a déjà mis en place un bande cyclable accompagnée d'un double sens cyclable. De plus, la route est limitée à 30 km/h.

Pour rejoindre Missé, selon d'où on se situe, il est possible de passer par le Hameau de Doret ou de passer des routes secondaires jusqu'à rejoindre la D938 qui doit à terme être aménagée.

Si ces jalonnements sont validés (en verts sur la carte), comme pour tous les autres itinéraires, il faudra travailler sur la communication et la signalisation (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

La traversée de la D938 reste dangereuse, elle sera privilégiée au niveau du rond point de la zone.





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Jean-de-Thouars

II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette dernière carte à l'échelle intercommunale se concentre sur la possibilité de relier Saint-Jean-de-Thouars à Luzay et Thiors. Cette liaison est surtout intéressante pour la Commune de Luzay car cela permet une liaison vers Thouars et vers la zone d'activité de Saint-Jean-de-Thouars. Cette liaison permet aussi de connecter Saint-Jean-de-Thouars à Saint-Varent.

La première possibilité de liaison intercommunale concerne le bourg de Luzay et Saint-Jean-de-Thouars. La distance entre ces deux Communes est d'environ 6kms. Cependant, il est important de permettre aux habitants de relier la zone urbaine du territoire.

Depuis le bourg de Luzay, la première possibilité d'itinéraire emprunte la D938 (en bleu sur la carte). L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus directe et la plus connue des habitants. C'est l'itinéraire naturel pour les habitants car c'est celui utilisé en voiture. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos sur cette route, il faudrait y faire des aménagements conséquents et donc coûteux. Ce serait un aménagement structurant du territoire. La seconde possibilité est de jaloner un itinéraire bis par des chemins ruraux et des routes secondaires (en vert sur la carte). Cette solution est certes un peu moins directe mais évite des détours trop conséquents pour les habitants. Elle est aussi moins coûteuse à mettre en place. Ces chemins appartiennent aux Communes mais actuellement certains ne sont pas en état pour être circulaire en vélo. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens afin qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître. (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

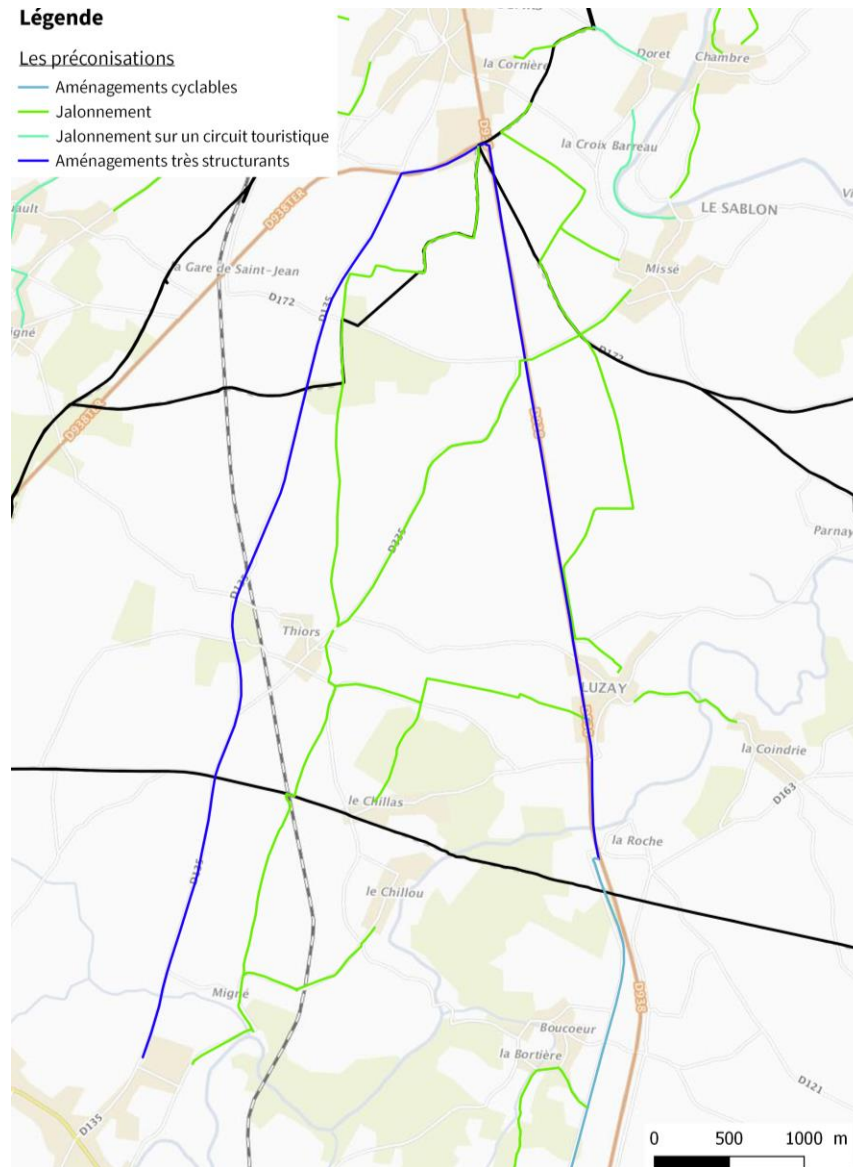
Depuis les hameaux de Thiors et Le Chillas pour rejoindre Saint-Jean-de-Thouars, c'est la même situation avec une possibilité d'itinéraire par des chemins ruraux ou par la construction d'un équipement cyclable structurant le long de la D135.

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis

Légende

Les préconisations

- Aménagements cyclables
- Jalonnement
- Jalonnement sur un circuit touristique
- Aménagements très structurants





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Jouin-de-Marnes

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



Bien que la Commune de Saint-Jouin-de-Marnes soit une petite Commune qui est traversée par la D37, la Mairie a développé plusieurs éléments pour favoriser la pratique des modes actifs.

D'abord, pour sécuriser la circulation dans son bourg, la Mairie a mis en place un feu en alternance. Vu que la circulation est alternée, les trottoirs ont été travaillés pour faire une place au piéton dans le bourg.

Au niveau des cheminements, la Commune dispose d'une liaison mixte en violet sur la carte.

Enfin il existe trois pincés roues pour vélo au niveau de la Mairie. Cinq arceaux supplémentaires vont être installés en trois lieux (l'église, la boulangerie et rue Duplessis de Paumard)

b) Préconisations



Pour continuer cette démarche, plusieurs préconisations peuvent être faites afin de favoriser le développement du vélo pour les courts trajets dans le centre bourg.

La pratique du vélo doit être plus mise en avant et sécurisée. Ainsi, il est préconisé pour les routes les plus structurantes du centre-ville d'avoir un marquage au sol. Ce sont les routes en rouges sur la carte. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable, soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

De plus, il est préconisé de mettre en place deux doubles sens cyclables afin de faciliter la pratique dans le centre bourg. Pour la Rue des Greniers, il est possible de mettre un panneau de signalisation C13d qui informe qu'il y a une issue pour les piétons et les cyclistes (voir guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* »).

Enfin, il existe un projet de lotissement. Il est préconisé de concevoir dans le projet un aménagement cyclable pour rejoindre le centre bourg.



Plan vélo – Fiche communale : Saint-Jouin-de-Marnes

II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations à l'échelle Communale

Il n'y a pas de préconisation à l'échelle de la Commune car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin.

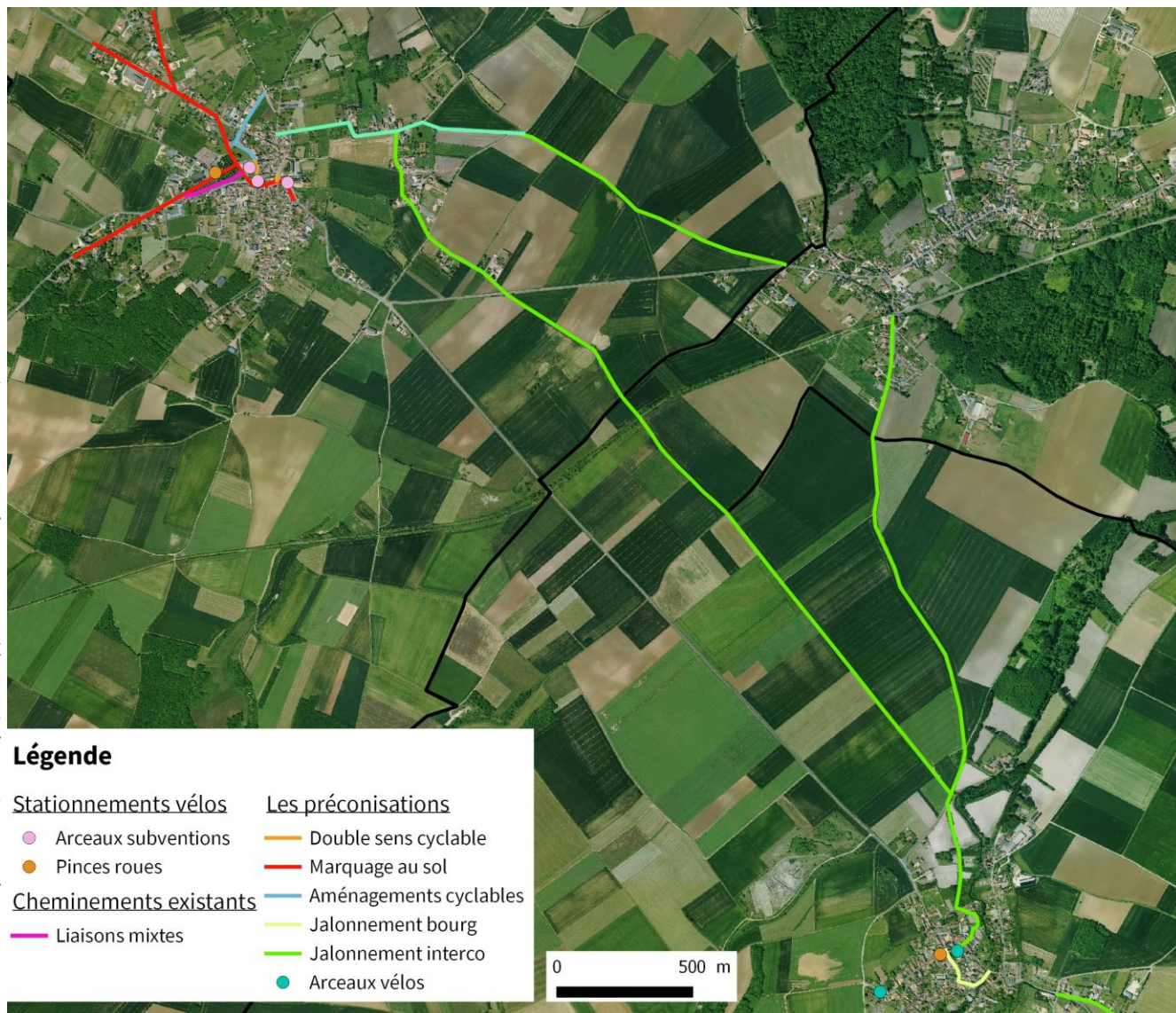
Les préconisations à l'échelle intercommunale

La Commune de Saint-Jouin-de-Marnes est proche des Communes de Marnes et de Moncontour (qui se situe en dehors du territoire). Grâce à cette proximité, relier ces Communes en vélo est possible.

Pour rejoindre ces deux Communes il existe des routes départementales mais qui sont trop dangereuses pour être préconisées pour l'utilisation du vélo.

Cependant, il est possible pour ces créer des liaisons de passer par des chemins ruraux existants. La Commune de Saint-Jouin-de-Marnes est propriétaire des chemins préconisés sur sa Commune. Pour permettre se jalonnement, il faut réaménager les chemins afin de pouvoir les utiliser en vélo et effectuer un travail de signalisation et de jalonnement (voir guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* »).

Pour la liaison vers Moncontour, il faudra convenir avec le Maire, si il est d'accord pour ce jalonnement.





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Jouin-de-Marnes

II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations vers la Commune de Irais

La Commune de Saint-Jouin-de-Marnes est aussi proche de la Commune d'Irais (environ 3kms), qui est dehors du territoire. La route qui relie les deux Communes est la D147. Pour savoir si il est possible de l'emprunter et de la signaler pour les vélos, il faut engager le travail avec la Commune de Irais.

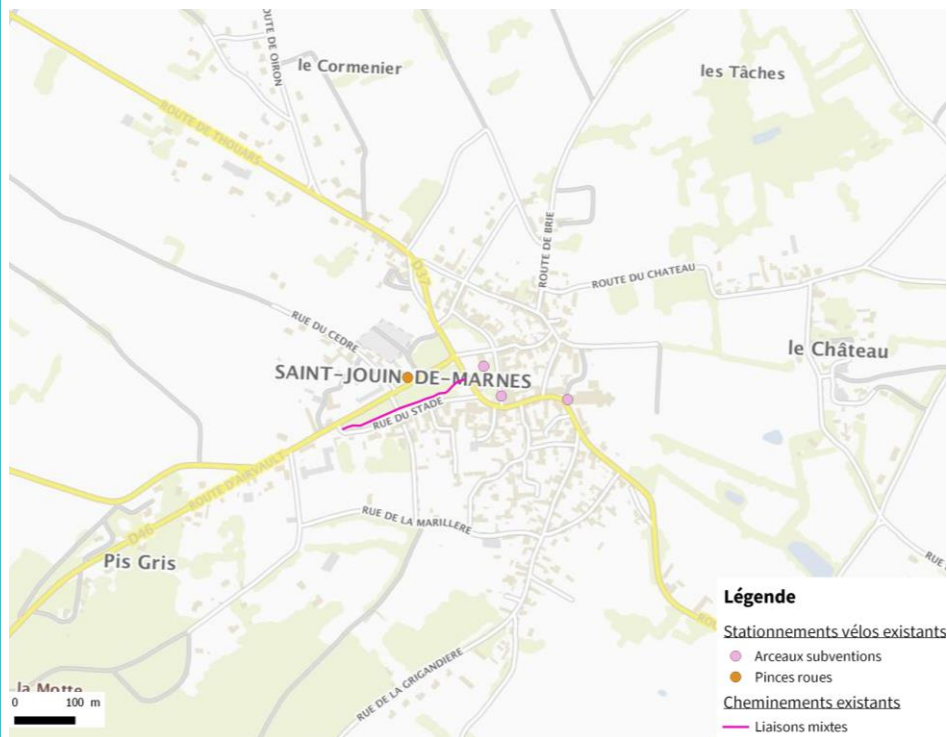
Les préconisations vers la Commune de Brie

Pour la Commune de Brie, la distance est de 4,7kms. Cette distance est important pour le réaliser en vélo, surtout pour des Communes rurales. L'intérêt de cette liaison pourrait se justifier si des habitants de Saint-Jouin-de-Marnes travaille par exemple à Sol Dive. Un travail pourra être engagé entre les deux Communes pour vérifier la pertinence de réaliser une liaison cyclable.



I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



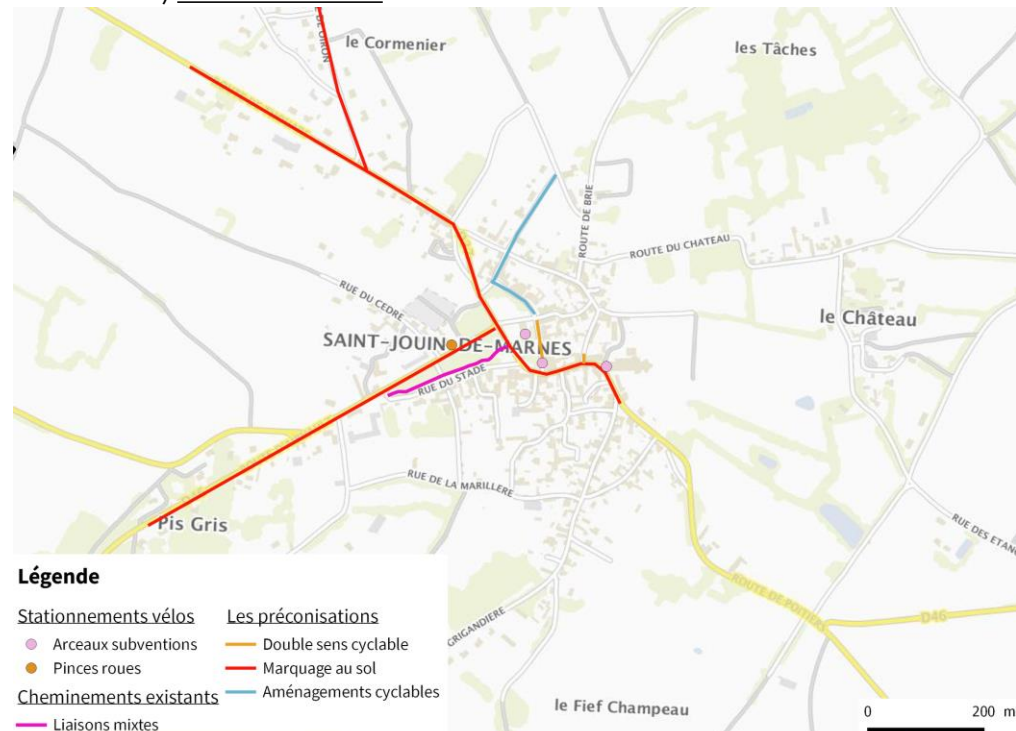
Bien que la Commune de Saint-Jouin-de-Marnes soit une petite Commune qui est traversée par la D37, la Mairie a développé plusieurs éléments pour favoriser la pratique des modes actifs.

D'abord, pour sécuriser la circulation dans son bourg, la Mairie a mis en place un feu en alternance. Vu que la circulation est alternée, les trottoirs ont été travaillés pour faire une place au piéton dans le bourg.

Au niveau des cheminements, la Commune dispose d'une liaison mixte en violet sur la carte.

Enfin il existe trois pincés roues pour vélo au niveau de la Mairie. Cinq arceaux supplémentaires vont être installés en trois lieux (l'église, la boulangerie et rue Duplessis de Paumard)

b) Préconisations



Pour continuer cette démarche, plusieurs préconisations peuvent être faites afin de favoriser le développement du vélo pour les courts trajets dans le centre bourg.

La pratique du vélo doit être plus mise en avant et sécurisée. Ainsi, il est préconisé pour les routes les plus structurantes du centre-ville d'avoir un marquage au sol. Ce sont les routes en rouges sur la carte. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable, soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).

De plus, il est préconisé de mettre en place deux doubles sens cyclables afin de faciliter la pratique dans le centre bourg. Pour la Rue des Greniers, il est possible de mettre un panneau de signalisation C13d qui informe qu'il y a une issue pour les piétons et les cyclistes (voir guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables »).

Enfin, il existe un projet de lotissement. Il est préconisé de concevoir dans le projet un aménagement cyclable pour rejoindre le centre bourg.



Plan vélo – Fiche communale : Saint-Jouin-de-Marnes

II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations à l'échelle Communale

Il n'y a pas de préconisation à l'échelle de la Commune car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin.

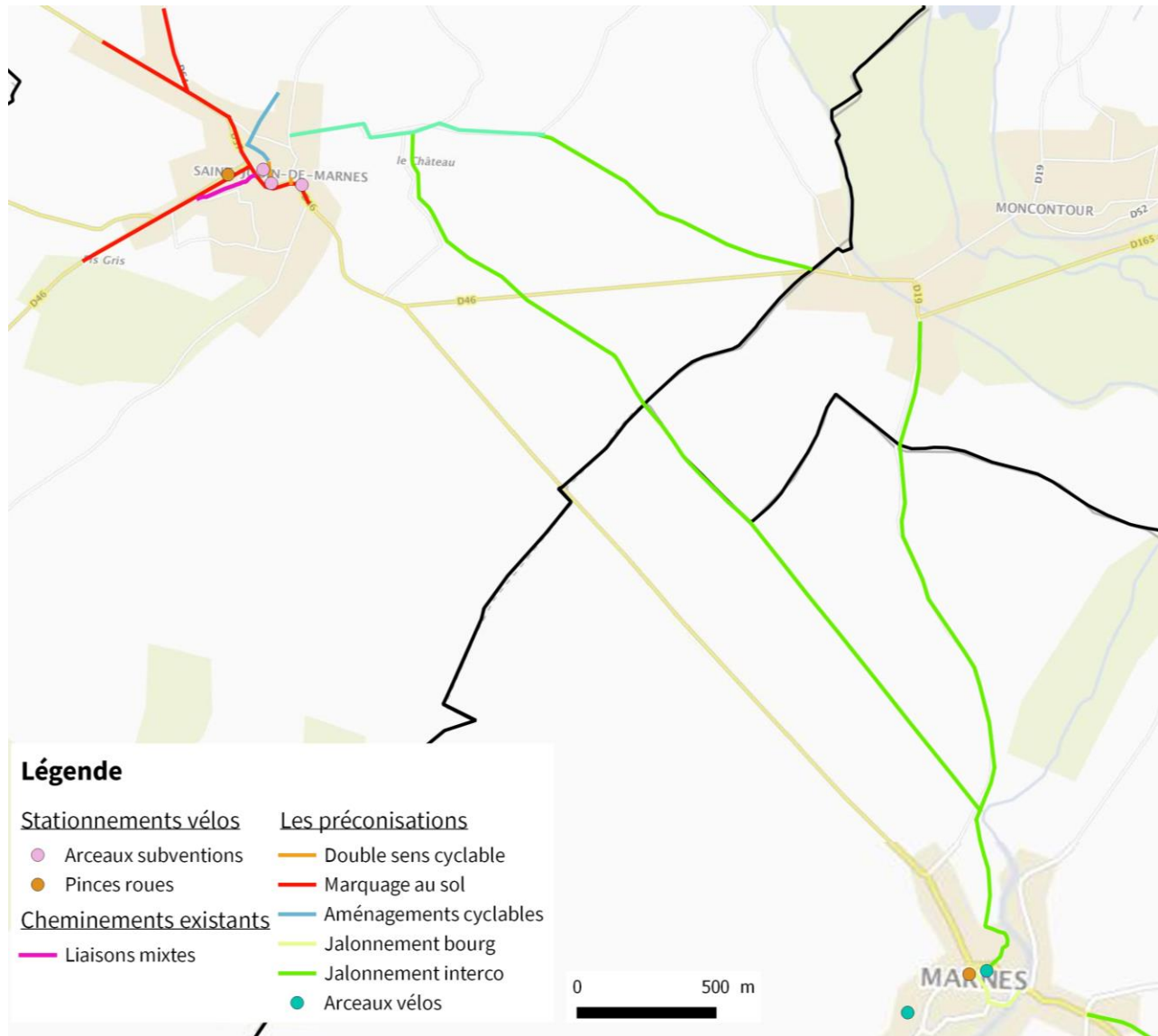
Les préconisations à l'échelle intercommunale

La Commune de Saint-Jouin-de-Marnes est proche des Communes de Marnes et de Moncontour (qui se situe en dehors du territoire). Grâce à cette proximité, relier ces Communes en vélo est possible.

Pour rejoindre ces deux Communes il existe des routes départementales mais qui sont trop dangereuses pour être préconisées pour l'utilisation du vélo.

Cependant, il est possible pour ces créer des liaisons de passer par des chemins ruraux existants. La Commune de Saint-Jouin-de-Marnes est propriétaire des chemins préconisés sur sa Commune. Pour permettre se jalonnement, il faut réaménager les chemins afin de pouvoir les utiliser en vélo et effectuer un travail de signalisation et de jalonnement (voir guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* »).

Pour la liaison vers Moncontour, il faudra convenir avec le Maire, si il est d'accord pour ce jalonnement.





Plan vélo - Fiche communale : Saint-Jouin-de-Marnes

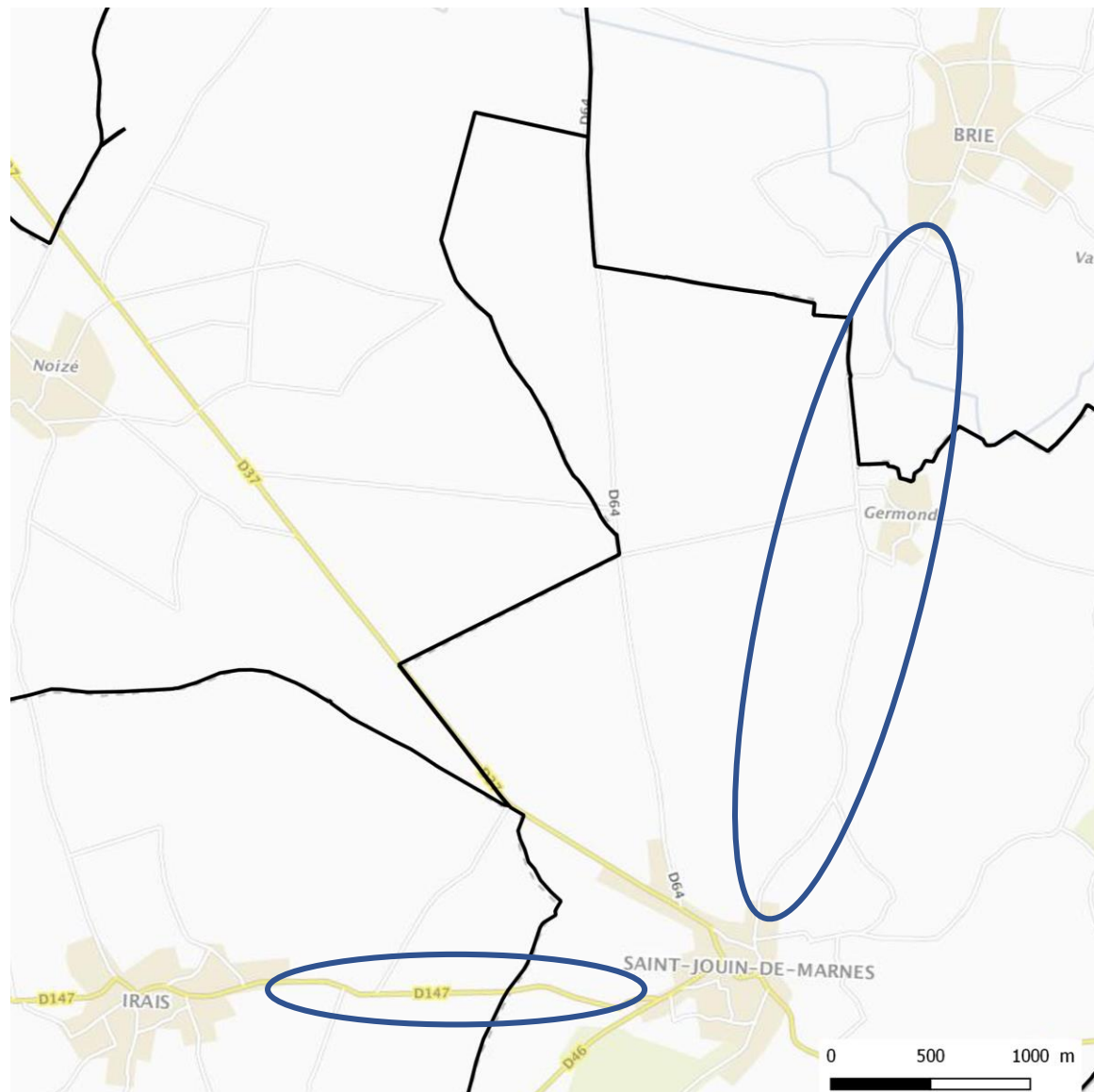
II/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations vers la Commune de Irais

La Commune de Saint-Jouin-de-Marnes est aussi proche de la Commune d'Irais (environ 3kms), qui est dehors du territoire. La route qui relie les deux Communes est la D147. Pour savoir si il est possible de l'emprunter et de la signaler pour les vélos, il faut engager le travail avec la Commune de Irais.

Les préconisations vers la Commune de Brie

Pour la Commune de Brie, la distance est de 4,7kms. Cette distance est important pour le réaliser en vélo, surtout pour des Communes rurales. L'intérêt de cette liaison pourrait se justifier si des habitants de Saint-Jouin-de-Marnes travaille par exemple à Sol Dive. Un travail pourra être engagé entre les deux Communes pour vérifier la pertinence de réaliser une liaison cyclable.



I/ A l'échelle de Vrère

a) Diagnostic : l'existant



La Commune de Saint-Léger-de-Montbrun est composée de plusieurs hameaux. Les deux principaux sont Vrère et Orbé.

Le Hameau de Vrère est traversé par la D65, ce qui ne favorise pas la pratique du vélo. Cependant la Commune a mis en place plusieurs éléments afin de sécuriser et de favoriser les modes actifs.

D'abord au niveau de l'école, il existe 10 pincés roues devant et un cheminement piéton a été sécurisé Rue des Hauts Baudats pour y accéder. En longeant le stade foot, un second cheminement (une liaison mixte) permet d'accéder à l'école.

Ensuite des arceaux vélos vont être installés à trois lieux stratégiques de la Commune : l'abri de bus, à proximité du stade de foot et la Mairie. Cela permet un premier maillage de la Commune.

b) Préconisations



Pour continuer à développer la pratique du vélo dans le hameau de Vrère, il est possible mettre d'autres éléments en place.

D'abord il faut continuer le maillage d'arceaux engagé par la Commune. Il est possible d'en installer à proximité des commerces.

Ensuite, l'important est travailler la traversée du bourg avec la D65, afin de rendre visible et de sécuriser le vélo. Pour cela, la Commune a un projet d'aménagement pour faire ralentir les véhicules au niveau de deux intersections. Il est préconisé aussi de jalonner un itinéraire bis par le bourg pour éviter la D65 (voir dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).



Plan vélo – Fiche communale : Saint-Léger-de-Montbrun

I/ A l'échelle d'Orbé

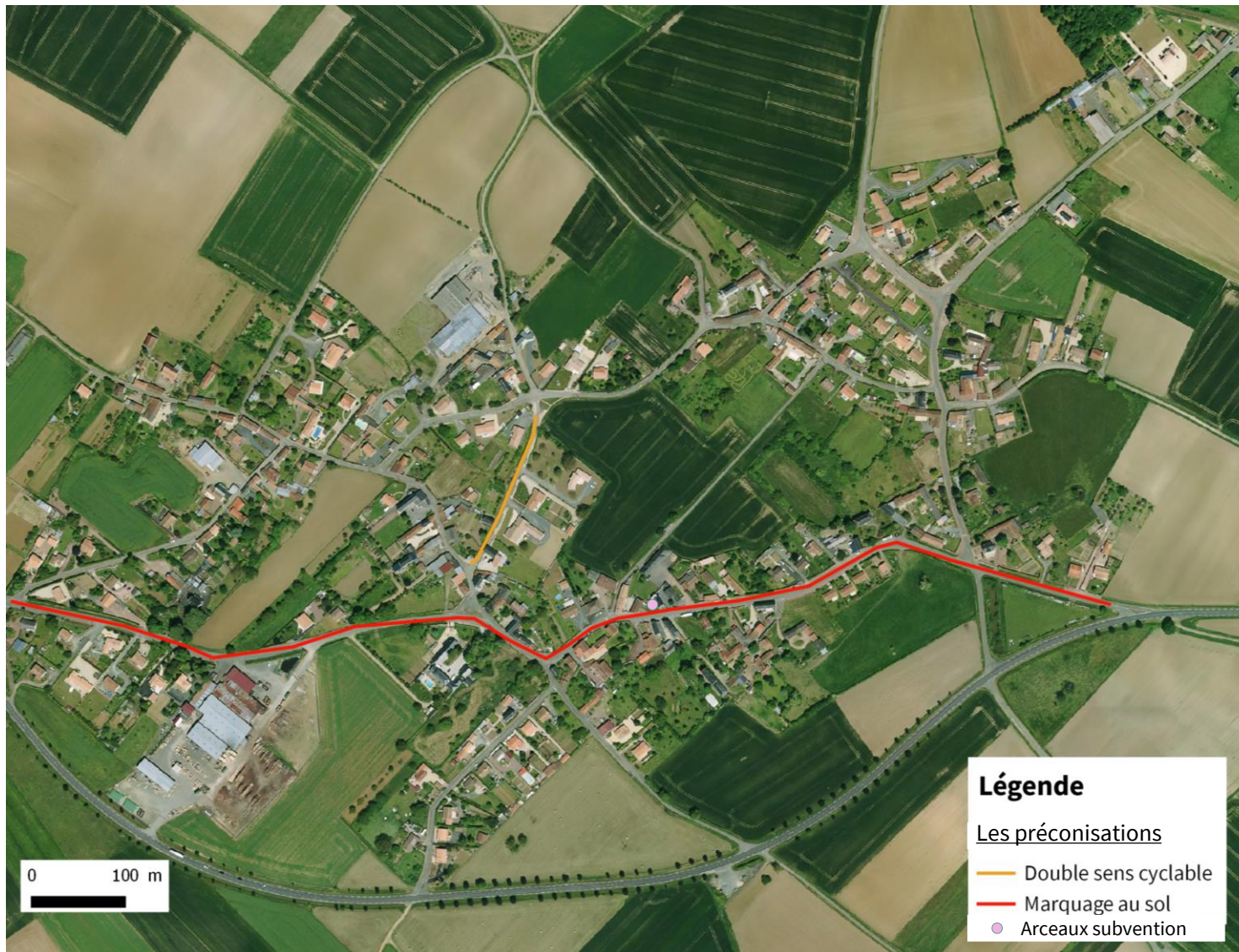
Les préconisations

Le deuxième principal hameau de la Commune est Orbé.

Actuellement un arceau vélo est être installé à l'abri de bus et du distributeur de baguettes.

Le centre du hameau est traversé par la D172, mais il est contourné par la D759. Bien que moins fréquentée, il est important de travailler la traversée du bourg, afin de rendre visible et de sécuriser le vélo. Pour cela il est préconisé d'installer un marquage au sol (en rouge sur la carte). Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

De plus, la rue du pond de Lavaux qui est en sens unique peut être mis en double sens cyclable.



Légende

Les préconisations

- Double sens cyclable
- Marquage au sol
- Arceaux subvention



Plan vélo – Fiche communale : Saint-Léger-de-Montbrun

II/ A l'échelle communale

Les préconisations

La Commune de Saint-Léger-de-Montbrun est étendue mais trois de ces hameaux sont à proximité et donc sont accessibles entre eux en vélo.

Ainsi pour rejoindre Vrère à Puyraveau il existe deux possibilités. D'abord, en passant par la Daymé. Cette route est moins directe mais permet d'éviter la D65 qui est très fréquentée, notamment par des poids lourds. La seconde possibilité permettant de relier ces deux hameaux, est de passer par le chemin rural en vert sur la carte. Cependant des portions ne sont actuellement pas accessibles au vélo et pas praticable l'hiver. Cette solution peut être développée dans le temps en fonction des besoins. Si c'est le cas, il faudra mettre les chemins en état et les entretenir et effectuer un travail de jalonnement et de communication. (voir le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Pour rejoindre Orbé, il est possible de passer par le chemin rural en vert sur la carte. Là aussi il faudra travailler le chemin pour qu'il soit accessible en vélo et jalonner l'itinéraire.





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Léger-de-Montbrun

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale concerne Thouars. Le hameau de Vrère est éloigné de Thouars et des zones commerciales ou d'emplois (environ 8 kms). Cependant il existe une possibilité de jalonnement simple en ce servant du circuit touristique « La plaine entre Dive et Thouet ». Jusqu'à Launay. Ensuite le cheminement suivra les aménagements cyclables qui pourront être développés sur ces Communes. Si ce jalonnement est préconisé, il faudrait faire un travail de communication et de signalisation pour promouvoir ce cheminement pour les trajets plus quotidiens. (voir le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Orbé est plus proche de Thouars (environ 5 kms du Super U). Il est possible d'emprunter une route parallèle et moins fréquentée que la D759 (en vert sur la carte).





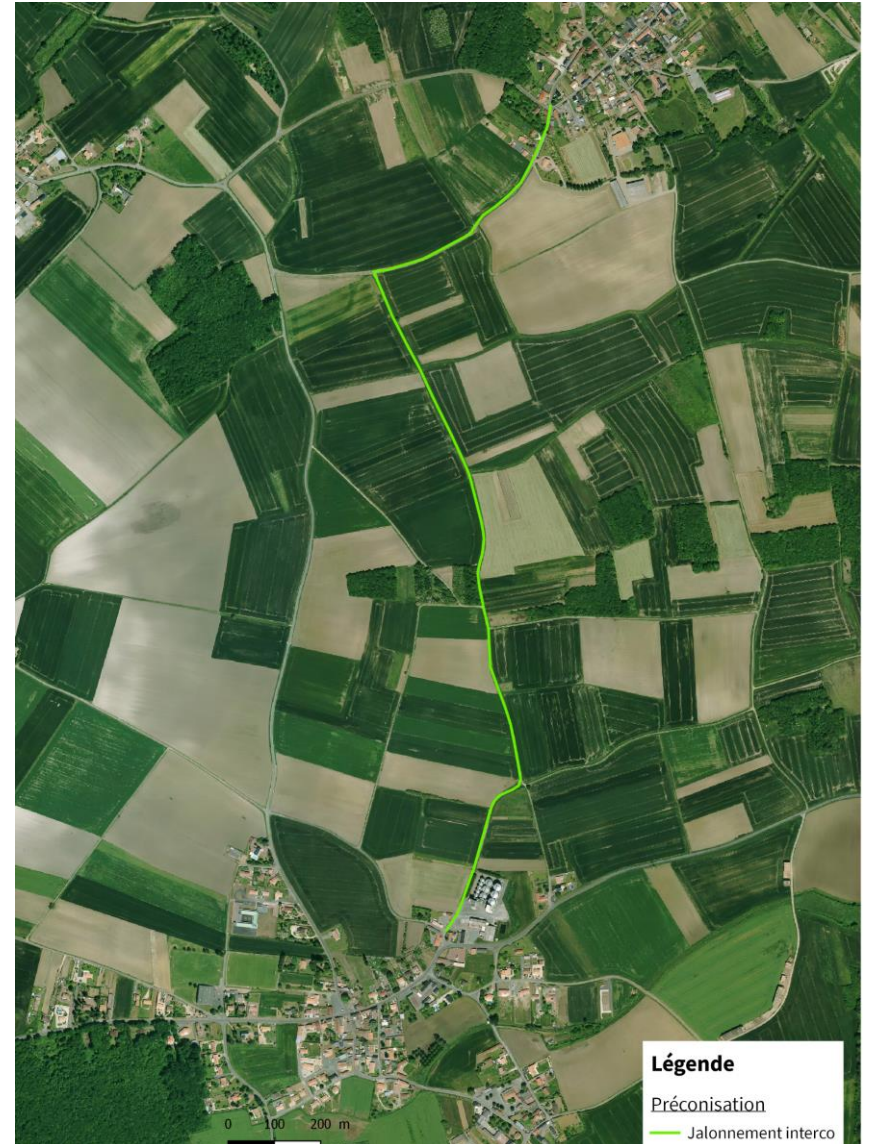
III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette seconde carte à l'échelle intercommunale expose la possibilité de rejoindre Saint-Martin-de-Macon et Saint-Léger-de-Montbrun grâce à un travail de jalonnement. Cette liaison est intéressante pour Saint-Martin-de-Macon car Saint-Léger-de-Montbrun est une Commune un peu plus grande et elle offre un peu plus de services et qui peut permettre une liaison jusqu'à Thouars.

L'itinéraire représenté en vert sur la carte est intéressant car il est direct et emprunte des chemins. La Commune de Saint-Léger-de-Montbrun a déjà engagé un travail de reconquête de ces chemins ruraux, ce qui est un avantage pour cet itinéraire. Même si le chemin est déjà praticable, il faut l'aménager pour permettre la pratique du vélo.

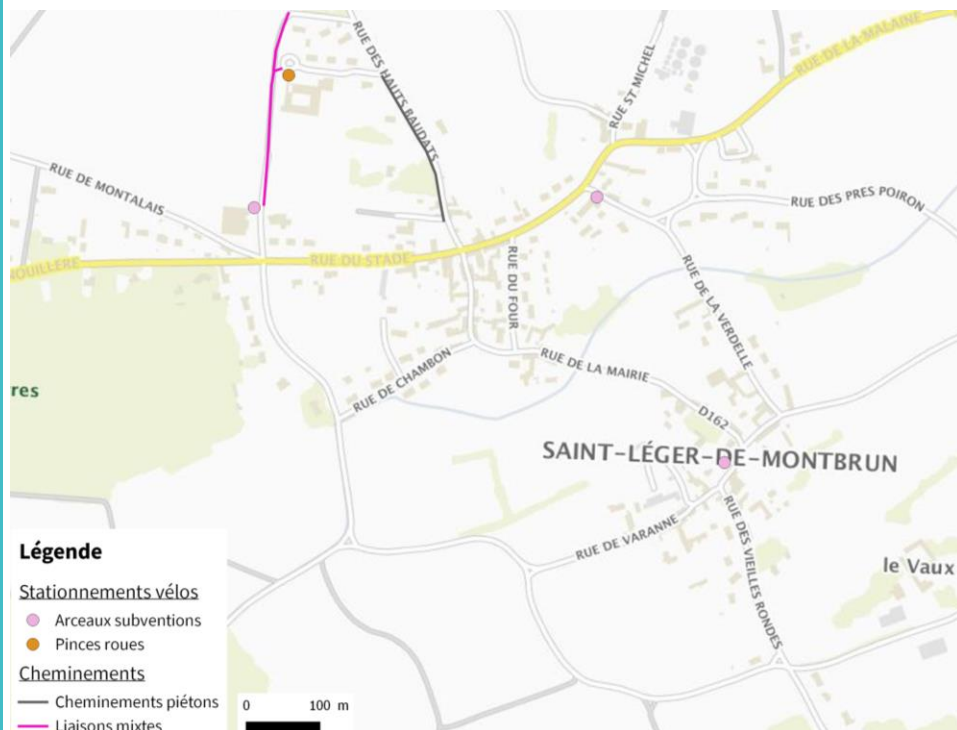
Si ce jalonnement est celui qui est choisi, il faudra travailler sur la signalisation (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019), et vérifier le bon état des chemins pour la pratique du vélo et leurs entretiens.



Plan vélo – Fiche communale : Saint-Léger-de-Montbrun

I/ A l'échelle de Vrère

a) Diagnostic : l'existant



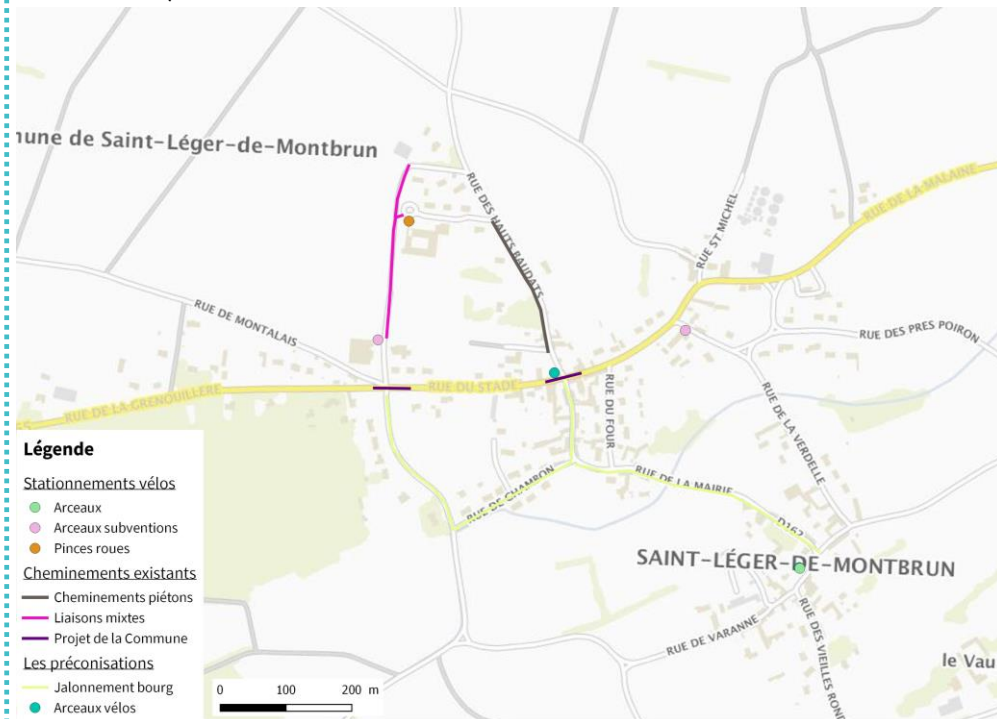
La Commune de Saint-Léger-de-Montbrun est composée de plusieurs hameaux. Les deux principaux sont Vrère et Orbé.

Le Hameau de Vrère est traversé par la D65, ce qui ne favorise pas la pratique du vélo. Cependant la Commune a mis en place plusieurs éléments afin de sécuriser et de favoriser les modes actifs.

D'abord au niveau de l'école, il existe 10 pincés roues devant et un cheminement piéton a été sécurisé Rue des Hauts Baudats pour y accéder. En longeant le stade foot, un second cheminement (une liaison mixte) permet d'accéder à l'école.

Ensuite des arceaux vélos vont être installés à trois lieux stratégiques de la Commune : l'abri de bus, à proximité du stade de foot et la Mairie. Cela permet un premier maillage de la Commune.

b) Préconisations



Pour continuer à développer la pratique du vélo dans le hameau de Vrère, il est possible mettre d'autres éléments en place.

D'abord il faut continuer le maillage d'arceaux engagé par la Commune. Il est possible d'en installer à proximité des commerces.

Ensuite, l'important est travailler la traversée du bourg avec la D65, afin de rendre visible et de sécuriser le vélo. Pour cela, la Commune a un projet d'aménagement pour faire ralentir les véhicules au niveau de deux intersections. Il est préconisé aussi de jalonner un itinéraire bis par le bourg pour éviter la D65 (voir dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).



Plan vélo – Fiche communale : Saint-Léger-de-Montbrun

I/ A l'échelle d'Orbé

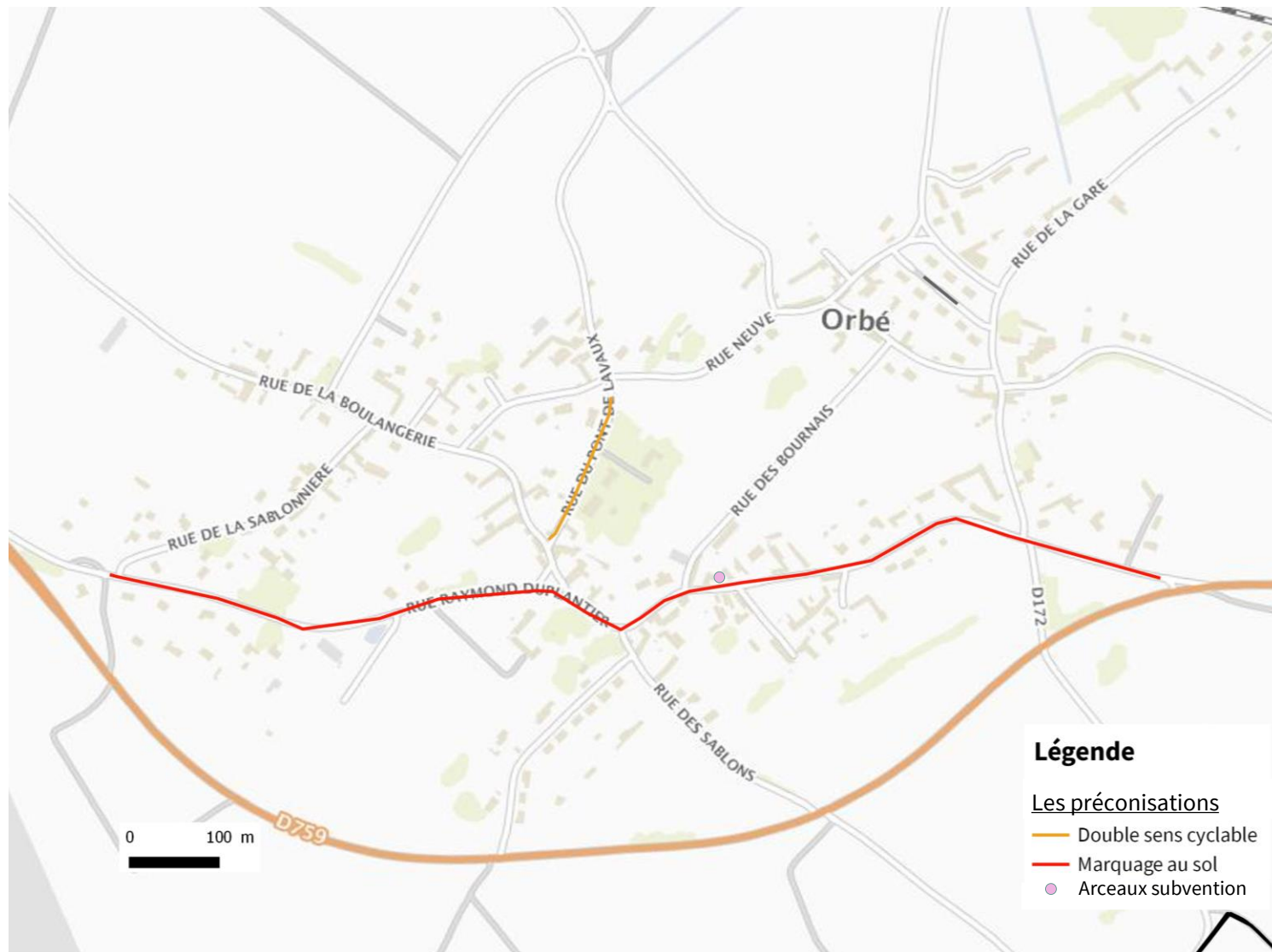
Les préconisations

Le deuxième principal hameau de la Commune est Orbé.

Actuellement un arceau vélo est être installé à l'abri de bus et du distributeur de baguettes.

Le centre du hameau est traversé par la D172, mais il est contourné par la D759. Bien que moins fréquentée, il est important de travailler la traversée du bourg, afin de rendre visible et de sécuriser le vélo. Pour cela il est préconisé d'installer un marquage au sol (en rouge sur la carte). Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

De plus, la rue du pond de Lavaux qui est en sens unique peut être mis en double sens cyclable.





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Léger-de-Montbrun

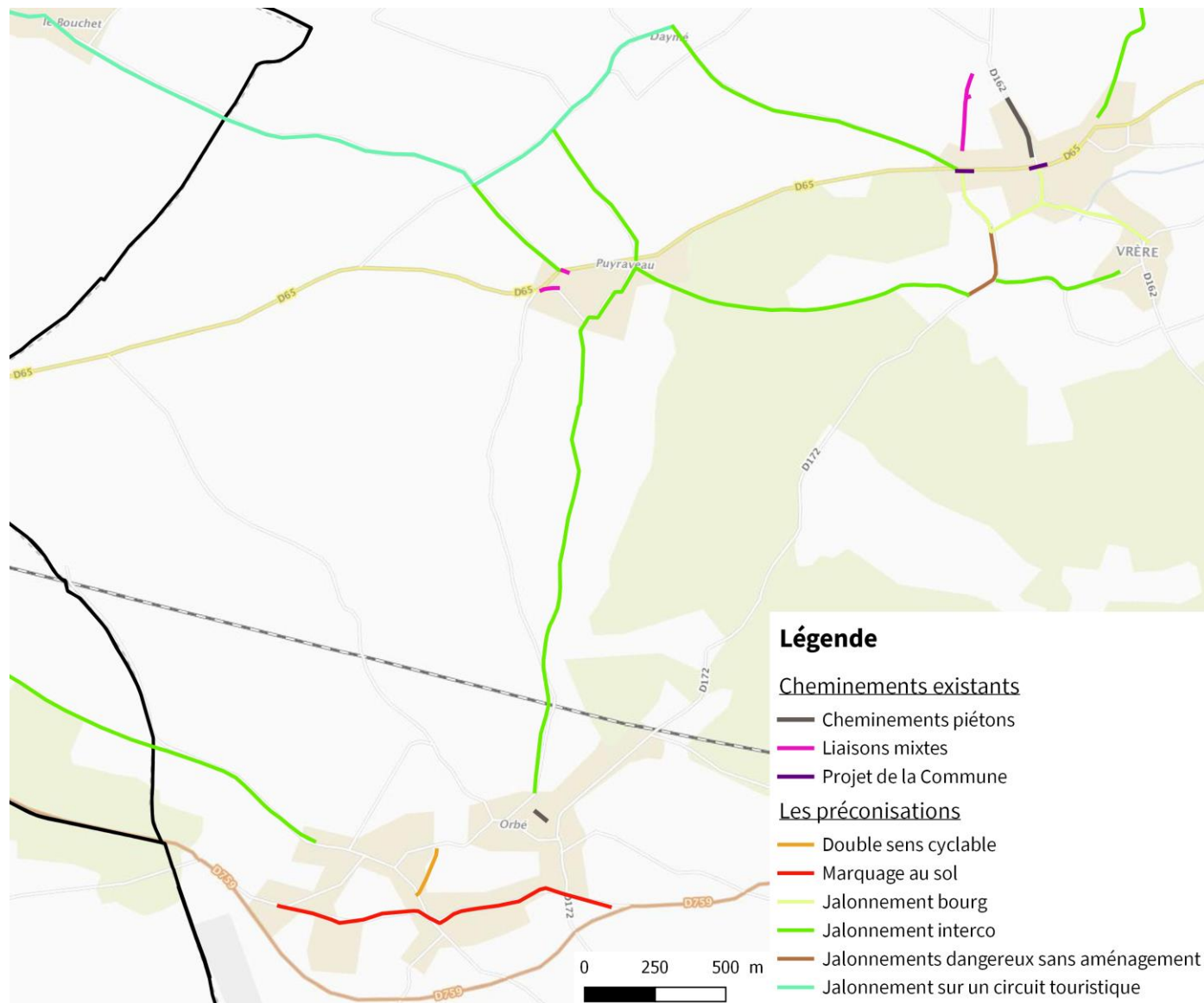
II/ A l'échelle communale

Les préconisations

La Commune de Saint-Léger-de-Montbrun est étendue mais trois de ces hameaux sont à proximité et donc sont accessibles entre eux en vélo.

Ainsi pour rejoindre Vrère à Puyraveau il existe deux possibilités. D'abord, en passant par la Daymé. Cette route est moins directe mais permet d'éviter la D65 qui est très fréquentée, notamment par des poids lourds. La seconde possibilité permettant de relier ces deux hameaux, est de passer par le chemin rural en vert sur la carte. Cependant des portions ne sont actuellement pas accessibles au vélo et pas praticable l'hiver. Cette solution peut être développée dans le temps en fonction des besoins. Si c'est le cas, il faudra mettre les chemins en état et les entretenir et effectuer un travail de jalonnement et de communication.

Pour rejoindre Orbé, il est possible de passer par le chemin rural en vert sur la carte. Là aussi il faudra travailler le chemin pour qu'il soit accessible en vélo et jalonner l'itinéraire.





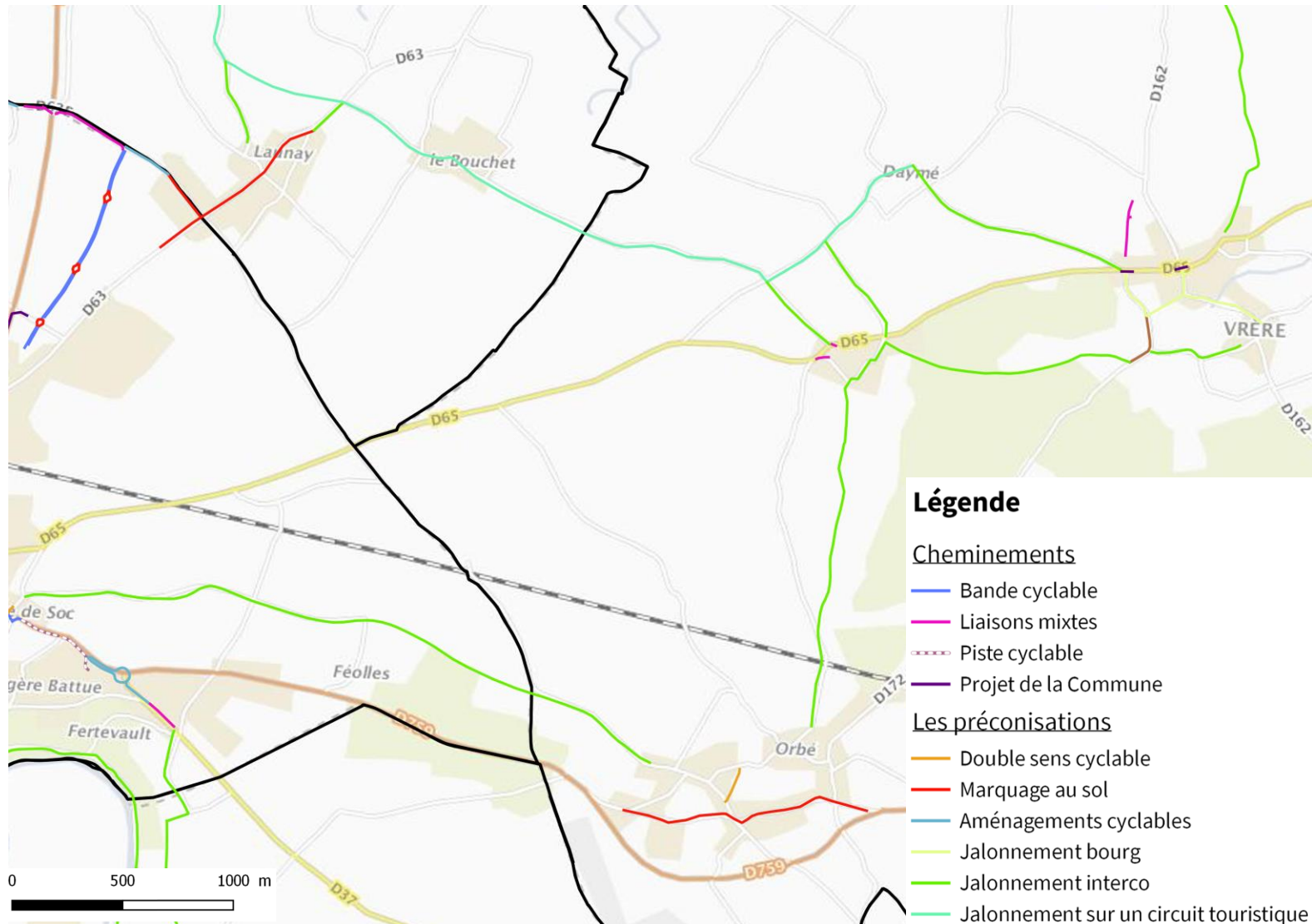
Plan vélo – Fiche communale : Saint-Léger-de-Montbrun

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale concerne Thouars. Le hameau de Vrère est éloigné de Thouars et des zones commerciales ou d'emplois (environ 8 kms). Cependant il existe une possibilité de jalonnement simple en ce servant du circuit touristique « La plaine entre Dive et Thouet ». Jusqu'à Launay. Ensuite le cheminement suivra les aménagements cyclables qui pourront être développés sur ces Communes. Si ce jalonnement est préconisé, il faudrait faire un travail de communication et de signalisation pour promouvoir ce cheminement pour les trajets plus quotidiens.

Orbé est plus proche de Thouars (environ 5 kms du Super U). Il est possible d'emprunter une route parallèle et moins fréquentée que la D759 (en vert sur la carte).





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Léger-de-Montbrun

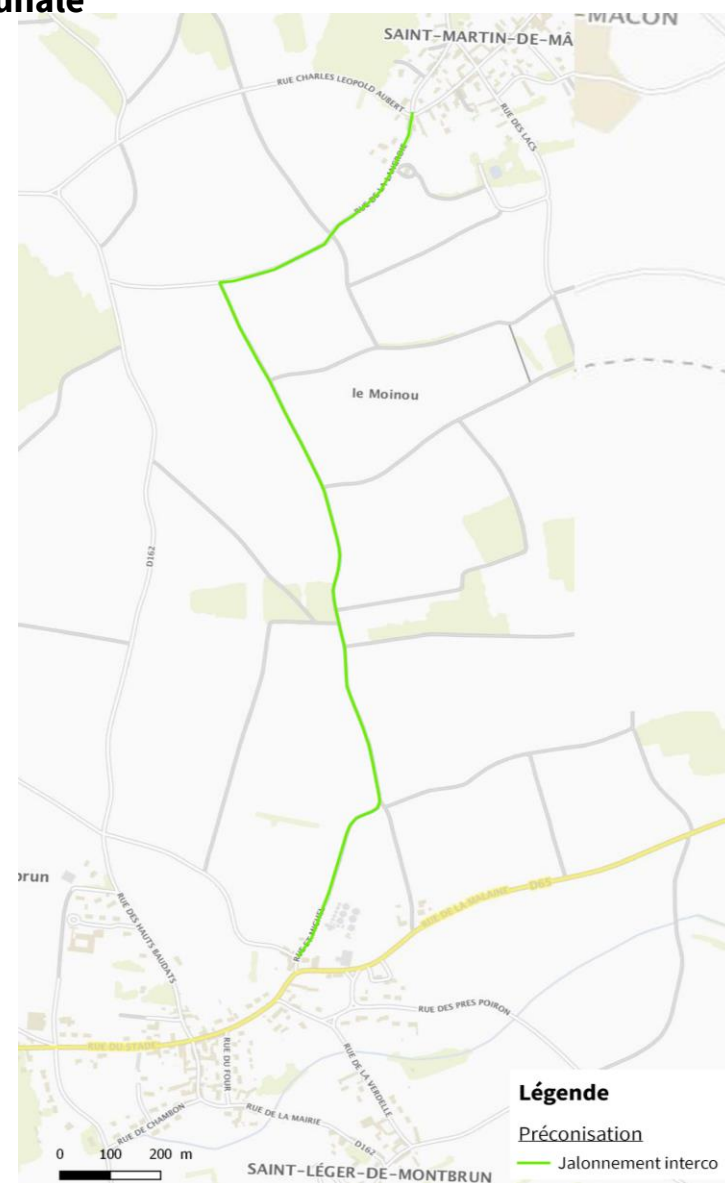
III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette seconde carte à l'échelle intercommunale expose la possibilité de rejoindre Saint-Martin-de-Macon et Saint-Léger-de-Montbrun grâce à un travail de jalonnement. Cette liaison est intéressante pour Saint-Martin-de-Macon car Saint-Léger-de-Montbrun est une Commune un peu plus grande et elle offre un peu plus de services et qui peut permettre une liaison jusqu'à Thouars.

L'itinéraire représenté en vert sur la carte est intéressant car il est direct et emprunte des chemins. La Commune de Saint-Léger-de-Montbrun a déjà engagé un travail de reconquête de ces chemins ruraux, ce qui est un avantage pour cet itinéraire. Même si le chemin est déjà praticable, il faut l'aménager pour permettre la pratique du vélo.

Si ce jalonnement est celui qui est choisi, il faudra travailler sur la signalisation (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019), et vérifier le bon état des chemins pour la pratique du vélo et leurs entretiens.





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Martin-de-Macon

II/ A l'échelle intercommunale

I/ A l'échelle du bourg

En ce qui concerne le bourg de Saint-Martin-de-Macon est un petit village où il n'est pas dangereux de circuler en vélo. Ainsi il n'existe pas d'aménagement cyclable et il n'est pas nécessaire d'en créer.

II/ A l'échelle Communale

En ce qui concerne l'échelle Communale, il n'y a pas non plus de préconisations.

III / Les préconisations à l'échelle intercommunale

La carte ci-contre expose la possibilité de rejoindre Saint-Martin-de-Macon et Saint-Léger-de-Montbrun grâce à un travail de jalonnement. Cette liaison est intéressante car Saint-Léger-de-Montbrun est une Commune un peu plus grande et elle offre un peu plus de services et qui peut permettre une liaison jusqu'à Thouars.

L'itinéraire représenté en vert sur la carte est intéressant car il est direct et emprunte des chemins. La Commune de Saint-Léger-de-Montbrun a déjà engagé un travail de reconquête de ces chemins ruraux, ce qui est un avantage pour cet itinéraire. Même si le chemin est déjà praticable, il faut l'aménager pour permettre la pratique du vélo.

Si ce jalonnement est celui qui est choisi, il faudra travailler sur la signalisation (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019), et vérifier le bon état des chemins pour la pratique du vélo et leurs entretiens.





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Martin-de-Macon

I/ A l'échelle du bourg

En ce qui concerne le bourg de Saint-Martin-de-Macon est un petit village où il n'est pas dangereux de circuler en vélo. Ainsi il n'existe pas d'aménagement cyclable et il n'est pas nécessaire d'en créer.

II/ A l'échelle Communale

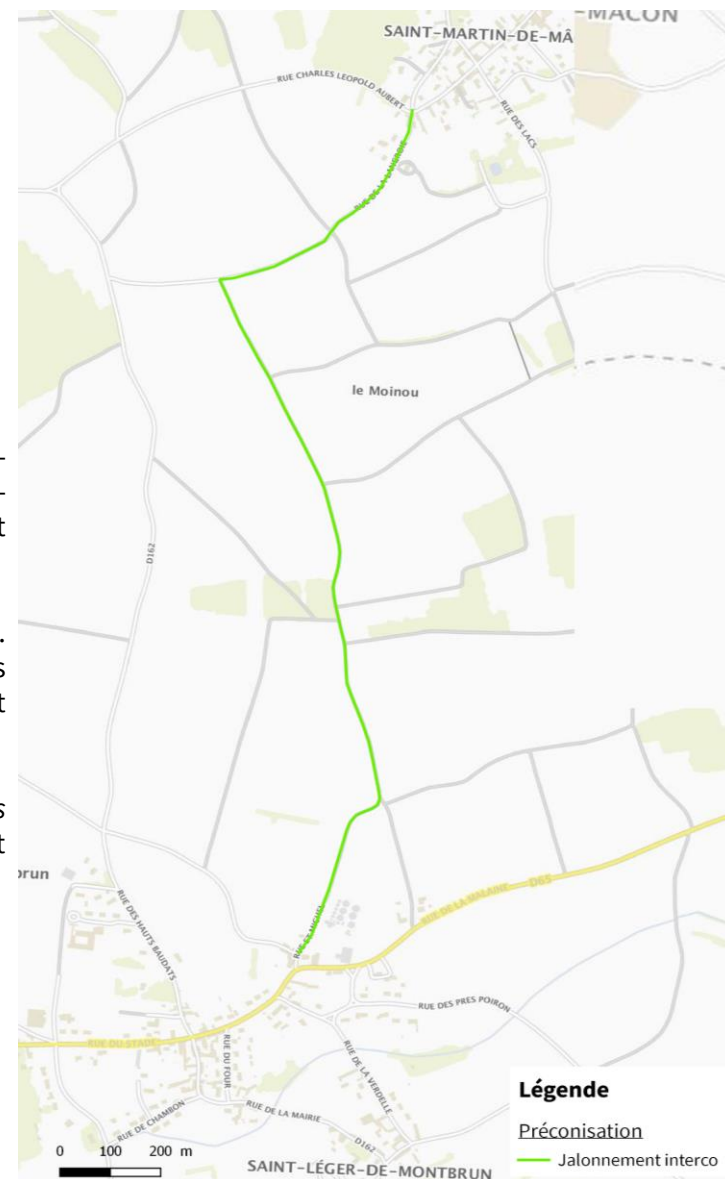
En ce qui concerne l'échelle Communale, il n'y a pas non plus de préconisations.

III / Les préconisations à l'échelle intercommunale

La carte ci-contre expose la possibilité de rejoindre Saint-Martin-de-Macon et Saint-Léger-de-Montbrun grâce à un travail de jalonnement. Cette liaison est intéressante car Saint-Léger-de-Montbrun est une Commune un peu plus grande et elle offre un peu plus de services et qui peut permettre une liaison jusqu'à Thouars.

L'itinéraire représenté en vert sur la carte est intéressant car il est direct et emprunte des chemins. La Commune de Saint-Léger-de-Montbrun a déjà engagé un travail de reconquête de ces chemins ruraux, ce qui est un avantage pour cet itinéraire. Même si le chemin est déjà praticable, il faut l'aménager pour permettre la pratique du vélo.

Si ce jalonnement est celui qui est choisi, il faudra travailler sur la signalisation (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019), et vérifier le bon état des chemins pour la pratique du vélo et leurs entretiens.





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Varent

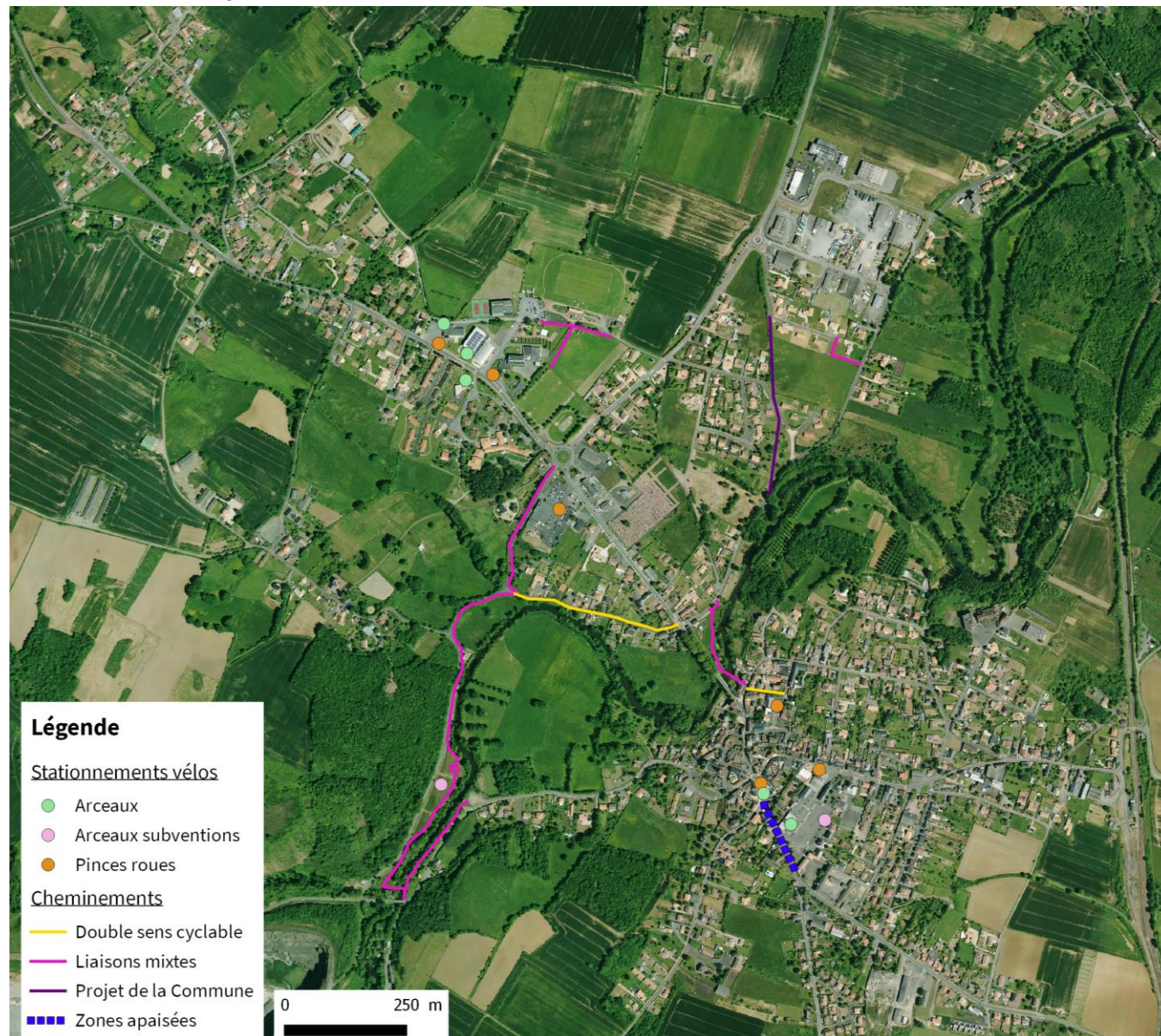
I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

Le centre ville de Saint-Varent dispose déjà de quelques aménagements en faveur des modes actifs.

D'abord, concernant les stationnements vélos, il existe un premier maillage au niveau du centre bourg et la zone autour du collège. Ce maillage est composé en majorité de pinces roues mais il existe aussi des arceaux.

En ce qui concerne les cheminements cyclables la Commune de Saint-Varent a mis en place plusieurs éléments. D'abord, il existe une liaison mixte au bord du Thouaret accompagné de jeux pour enfants. Elle a une vocation touristique mais peut être utilisée par les habitants pour des déplacements du quotidien. Ensuite, un double sens cyclable dans le bourg avec un marquage au sol et Chemin du Paradis ont été mis en place. Enfin, il existe une liaison mixte qui permet d'accéder au complexe sportif.





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Varent

b) Les préconisations

Saint-Varent est le pôle secondaire du territoire. Le potentiel de la pratique du vélo y est important car le centre bourg est composé de plusieurs équipements structurants (Intermarché, commerce de proximité, collège, piscine...). C'est pourquoi, il est essentiel de sécuriser la pratique et de donner une visibilité au vélo.

En ce qui concerne les cheminements cyclables, plusieurs éléments peuvent être mis en place.

Dans le centre bourg, il existe de nombreuses rues en sens unique. Comme à l'image de la rue du Vieux Pont, il faut étudier la possibilité de mettre les rues en jaune sur la carte en double sens cyclable. Selon la place disponible, le double sens cyclable peut être avec marquage ou sans (voir le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).

En ce qui concerne la traversée de la Commune, la D28 (en rose sur la carte), doit être l'objet d'une étude par un bureau d'études pour voir la meilleure solution afin d'y sécuriser la pratique du vélo.

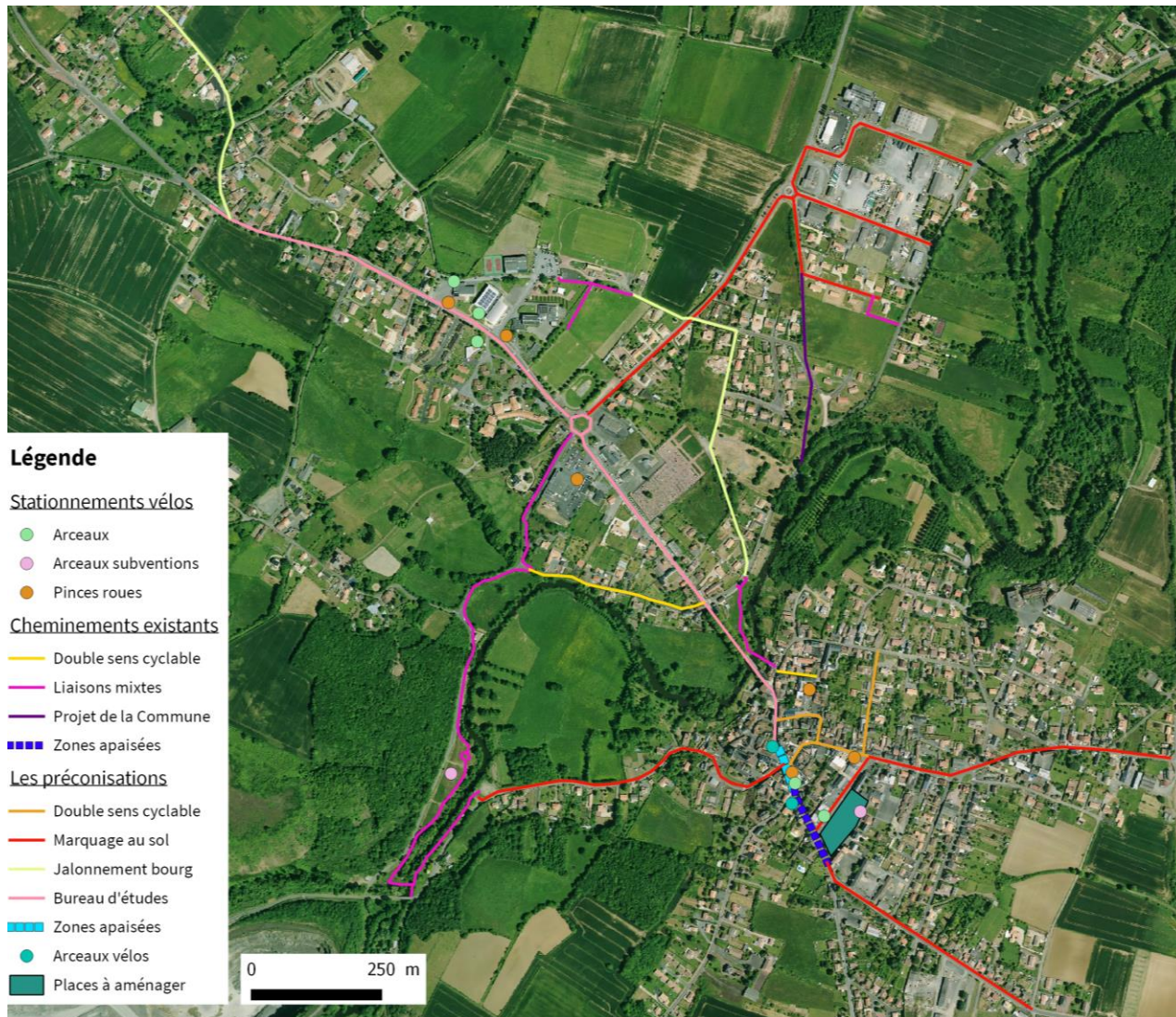
Pour les entrées de bourg, il est possible de développer un marquage au sol. Selon la largeur de la route, cela peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).

Enfin, la Commune a un projet de jalonnement dans le bourg afin d'éviter la D28 en attendant qu'elle soit aménagée. Ce jalonnement permet, en outre, de rejoindre le collège.

En ce qui concerne le stationnement vélos, le maillage existant peut être complété avec les deux préconisations exposées sur la carte.

Enfin, afin de développer le vélo dans la Commune, il peut être préconisé de réaménager la Place du quatorze juillet qui est pour l'instant un parking. Il faudrait en faire un lieu de vie avec un peu moins de places de stationnement et y intégrer des cheminements piétons et cyclables.

I/ A l'échelle du centre-ville





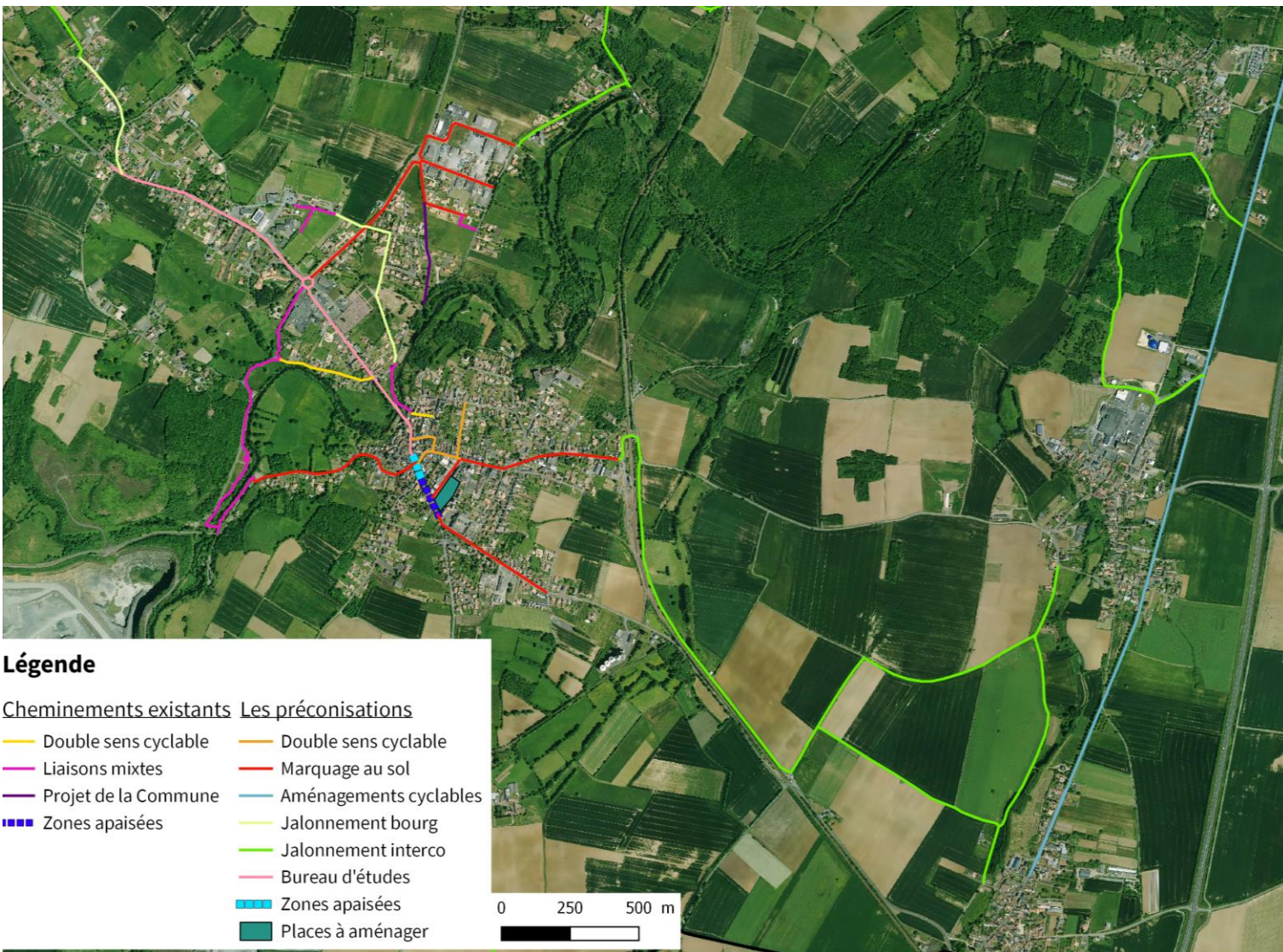
II/ A l'échelle communale

Les préconisations

La Commune de Saint-Varent est composée de plusieurs hameaux dont Bouillé-Saint-Varent, Riblaire et Boucoeur.

Pour relier ces Hameaux depuis le bourg de Saint-Varent, il est possible d'emprunter des chemins ruraux (en verts sur la carte). Cela permet d'éviter les routes plus fréquentées. Par contre ces cheminements ne sont pas du tout praticables en l'état. Pour jalonner ces itinéraires, il faudra un réel travail de remise en état et d'entretien des chemins pour permettre la pratique du vélo pour des trajets du quotidien. De plus, la signalisation et de la communication pour faire connaître ces itinéraires sont indispensables (Voir le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).

Pour relier les trois hameaux entre eux, il existe deux possibilités : soit par des chemins ruraux, soit par un aménagement cyclable le long de la route (Voir le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019). Au vu de l'état des chemins ruraux et de l'entretien régulier que cela implique, mettre en place une bande cyclable protégée peut se révéler moins coûteuse.





III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale concerne Saint-Varent et Sainte-Gemme. La distance entre ces deux bourgs est d'environ 4 kms).

La route en marron sur la carte est la plus directe pour relier les deux Communes. Cependant, au vu de la largeur de la route et trafic, elle peut être dangereuse pour la pratique du vélo si il n'y a pas d'aménagement spécifique. Afin d'éviter cette route il est possible de passer par des chemins ruraux sur une partie du trajet. Si ce jalonnement se met en place, il faudra entretenir les chemins et communiquer sur cet itinéraire (Voir le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Varent

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaison intercommunale concerne Saint-Varent et Glénay. La distance entre ces deux Communes est d'environ 4,5 kms.

Le premier itinéraire pour rejoindre ces deux Communes emprunte la D143. Cette route (en marron sur la carte) est celle empruntée par les voitures et les camions. Selon le trafic, elle peut donc être dangereuse pour la pratique du vélo si il n'y a pas d'aménagement spécifique.

Pour éviter de prendre la D143 sur tout le long, il est possible de passer par deux routes secondaires (en vert sur la carte). Le premier chemin permet de créer un itinéraire plus direct et avec moins de circulation. Cependant, cet itinéraire emprunte sur une plus longue distance la D143. Le second chemin permet de quitter plus rapidement la D143 mais le détour est plus important que dans le premier itinéraire.

Il est préconisé de promouvoir un ou les deux itinéraires bis pour les vélos pour ce trajet.

Légende

Cheminelements existants

— Liaisons mixtes

— Zones apaisées

Les préconisations

— Marquage au sol

— Jalonnement interco

— Jalonnements dangereux sans aménagement

— Zones apaisées





III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La dernière possibilité de liaison intercommunale concerne Saint-Varent et Thouars avec la possibilité de passer par Luzay, Saint-Jean-de-Thouars et Missé. La distance entre Saint-Varent et Thouars est conséquente car elle est d'environ 11kms. Cependant, il est important de permettre aux habitants de relier le pôle secondaire au pôle principal du territoire. De plus, la distance entre Saint-Varent et Saint Jean de Thouars (Commune de la zone urbaine la plus proche et avec une zone d'activité) est d'environ 9kms.

Il est soit possible de créer des aménagements structurants du territoire qui longeraient les deux Départementales (en bleu sur la carte). L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus connue des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents. Ce serait un aménagement structurant du territoire qui continuerait jusqu'à Thouars.

La seconde possibilité est de créer un itinéraire bis en jalonnement par des routes secondaires et des chemins ruraux (en vert sur la carte). Cette solution reste directe pour les habitants mais elle est aussi moins coûteuse à mettre en place. Actuellement, certains de ces chemins ne sont pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis.

Légende

Les préconisations

- Aménagements cyclables
- Jalonnement
- Jalonnement sur un circuit touristique
- Aménagements très structurants





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Varent

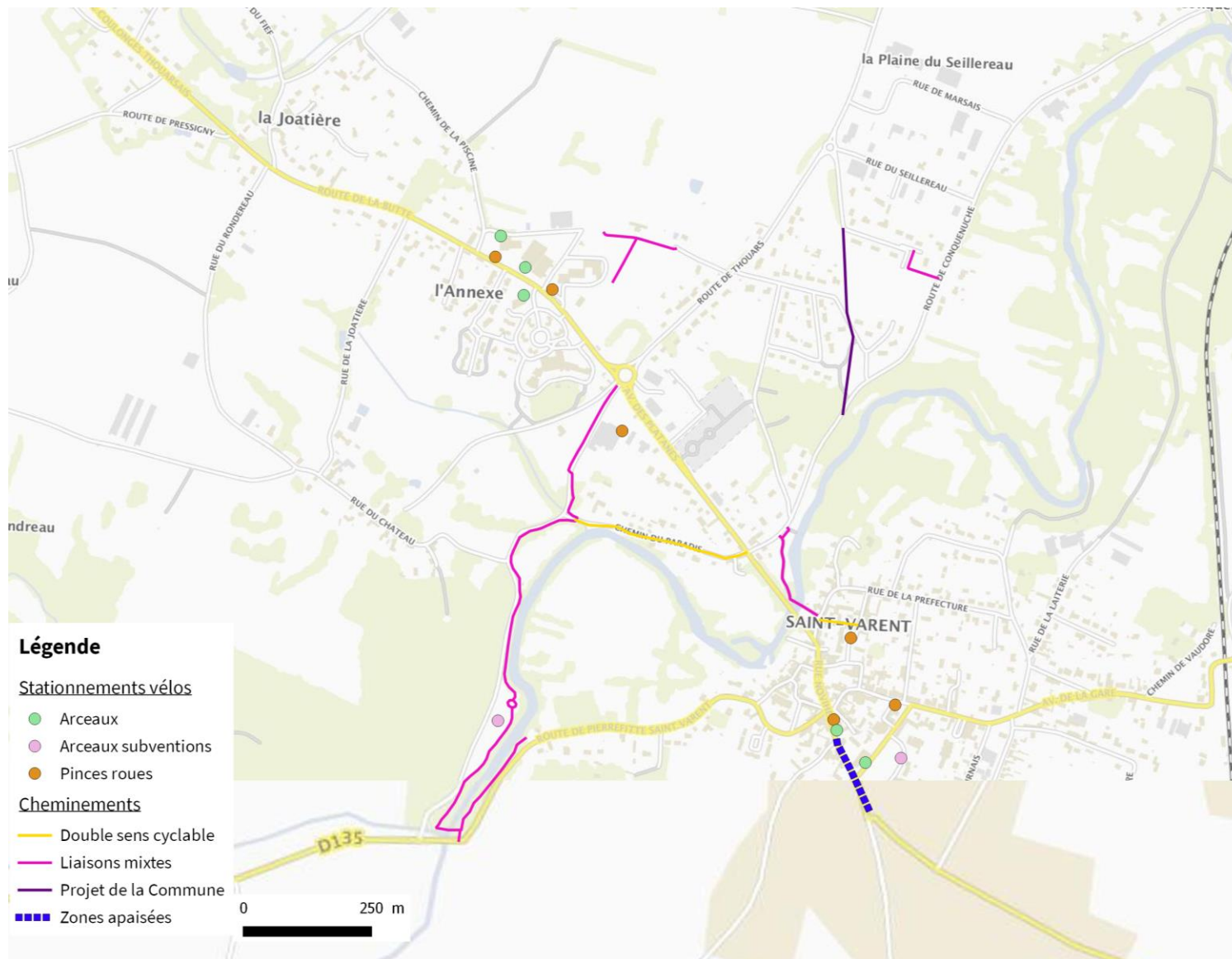
I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

Le centre ville de Saint-Varent dispose déjà de quelques aménagements en faveur des modes actifs.

D'abord, concernant les stationnements vélos, il existe un premier maillage au niveau du centre bourg et la zone autour du collège. Ce maillage est composé en majorité de pincés roues mais il existe aussi des arceaux.

En ce qui concerne les cheminements cyclables la Commune de Saint-Varent a mis en place plusieurs éléments. D'abord, il existe une liaison mixte au bord du Thouaret accompagné de jeux pour enfants. Elle a une vocation touristique mais peut être utilisée par les habitants pour des déplacements du quotidien. Ensuite, un double sens cyclable dans le bourg avec un marquage au sol et Chemin du Paradis ont été mis en place. Enfin, il existe une liaison mixte qui permet d'accéder au complexe sportif.





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Varent

I/ A l'échelle du centre-ville

b) Les préconisations

Saint-Varent est le pôle secondaire du territoire. Le potentiel de la pratique du vélo y est important car le centre bourg est composé de plusieurs équipements structurants (Intermarché, commerce de proximité, collège, piscine...). C'est pourquoi, il est essentiel de sécuriser la pratique et de donner une visibilité au vélo.

En ce qui concerne les cheminements cyclables, plusieurs éléments peuvent être mis en place.

Dans le centre bourg, il existe de nombreuses rues en sens unique. Comme à l'image de la rue du Vieux Pont, il faut étudier la possibilité de mettre les rues en jaune sur la carte en double sens cyclable. Selon la place disponible, le double sens cyclable peut être avec marquage ou sans (voir le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).

En ce qui concerne la traversée de la Commune, la D28 (en rose sur la carte), doit être l'objet d'une étude par un bureau d'études pour voir la meilleure solution afin d'y sécuriser la pratique du vélo.

Pour les entrées de bourg, il est possible de développer un marquage au sol. Selon la largeur de la route, cela peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).

Enfin, la Commune a un projet de jalonnement dans le bourg afin d'éviter la D28 en attendant qu'elle soit aménagée. Ce jalonnement permet, en outre, de rejoindre le collège.

En ce qui concerne le stationnement vélos, le maillage existant peut être complété avec les deux préconisations exposées sur la carte.

Enfin, afin de développer le vélo dans la Commune, il peut être préconisé de réaménager la Place du quatorze juillet qui est pour l'instant un parking. Il faudrait en faire un lieu de vie avec un peu moins de places de stationnement et y intégrer des cheminements piétons et cyclables.





Plan vélo - Fiche communale : Saint-Varent

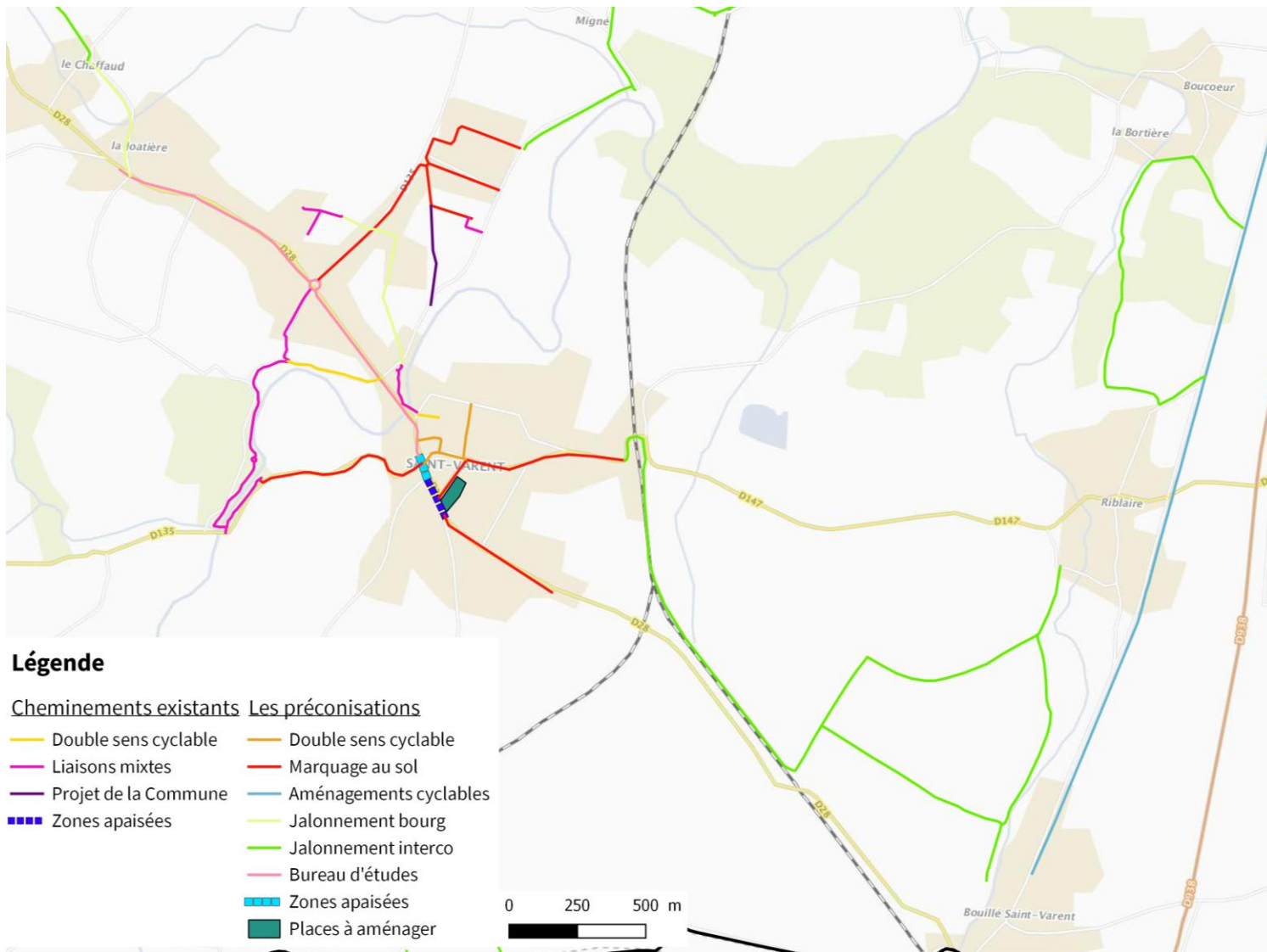
Les préconisations

La Commune de Saint-Varent est composée de plusieurs hameaux dont Bouillé-Saint-Varent, Riblaire et Boucoeur.

Pour relier ces Hameaux depuis le bourg de Saint-Varent, il est possible d'emprunter des chemins ruraux (en verts sur la carte). Cela permet d'éviter les routes plus fréquentées. Par contre ces cheminements ne sont pas du tout praticables en l'état. Pour jalonner ces itinéraires, il faudra un réel travail de remise en état et d'entretien des chemins pour permettre la pratique du vélo pour des trajets du quotidien. De plus, la signalisation et de la communication pour faire connaître ces itinéraires sont indispensables (Voir le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).

Pour relier les trois hameaux entre eux, il existe deux possibilités : soit par des chemins ruraux, soit par un aménagement cyclable le long de la route (Voir le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019). Au vu de l'état des chemins ruraux et de l'entretien régulier que cela implique, mettre en place une bande cyclable protégée peut se révéler moins coûteuse.

II/ A l'échelle communale



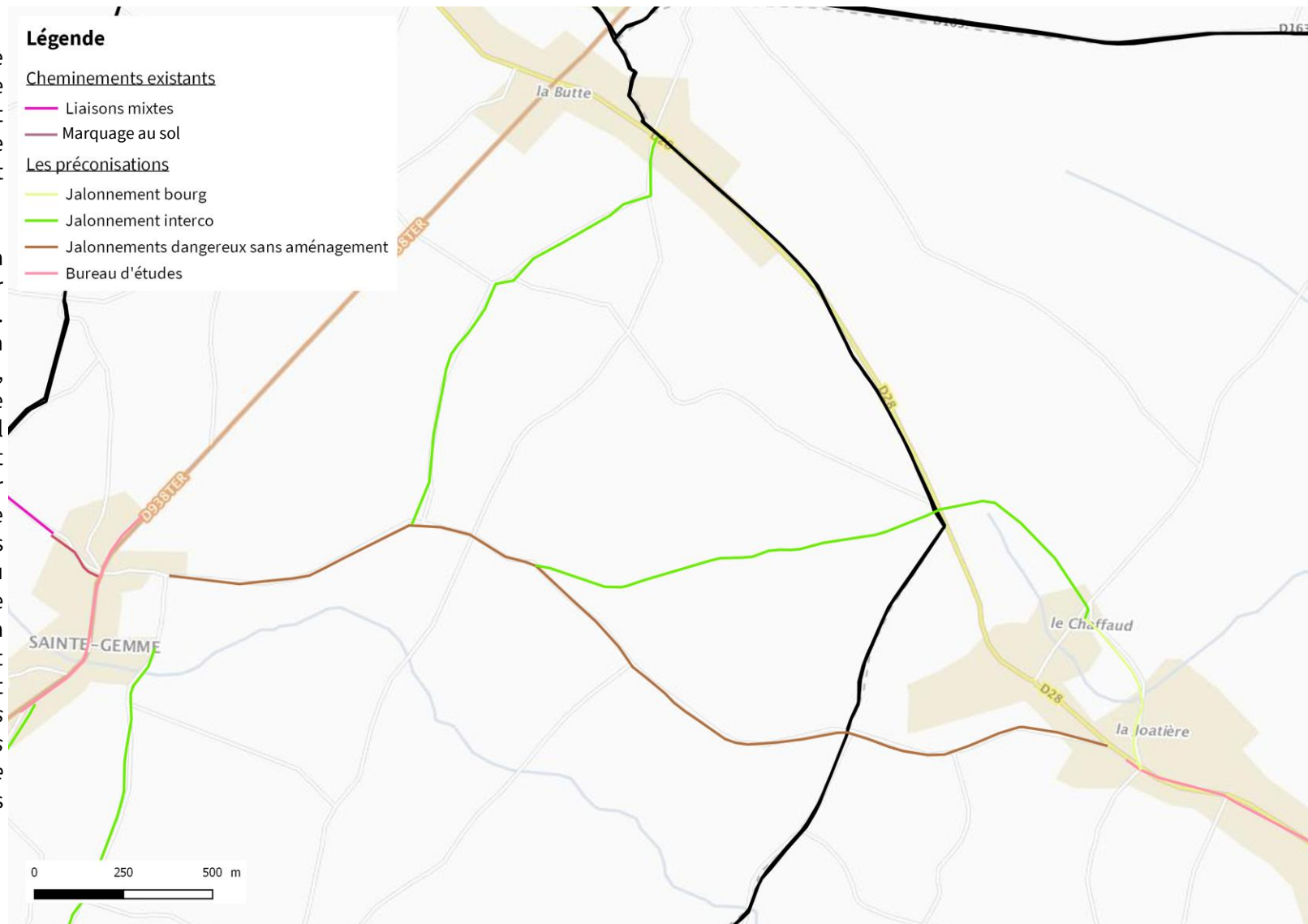


III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale concerne Saint-Varent et Sainte-Gemme. La distance entre ces deux bourgs est d'environ 4 kms).

La route en marron sur la carte est la plus directe pour relier les deux Communes. Cependant, au vu de la largeur de la route et trafic, elle peut être dangereuse pour la pratique du vélo si il n'y a pas d'aménagement spécifique. Afin d'éviter cette route il est possible de passer par des chemins ruraux sur une partie du trajet. Si ce jalonnement se met en place, il faudra entretenir les chemins et communiquer sur cet itinéraire (Voir le guide « *Les bonnes pratiques d'aménagements pour le vélo* », à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Varent

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaison intercommunale concerne Saint-Varent et Glénay. La distance entre ces deux Communes est d'environ 4,5 kms.

Le premier itinéraire pour rejoindre ces deux Communes emprunte la D143. Cette route (en marron sur la carte) est celle empruntée par les voitures et les camions. Selon le trafic, elle peut donc être dangereuse pour la pratique du vélo si il n'y a pas d'aménagement spécifique.

Pour éviter de prendre la D143 sur tout le long, il est possible de passer par deux routes secondaires (en vert sur la carte). Le premier chemin permet de créer un itinéraire plus direct et avec moins de circulation. Cependant, cet itinéraire emprunte sur une plus longue distance la D143. Le second chemin permet de quitter plus rapidement la D147 mais le détour est plus important que dans le premier itinéraire.

Il est préconisé de promouvoir un ou les deux itinéraires bis pour les vélos pour ce trajet.

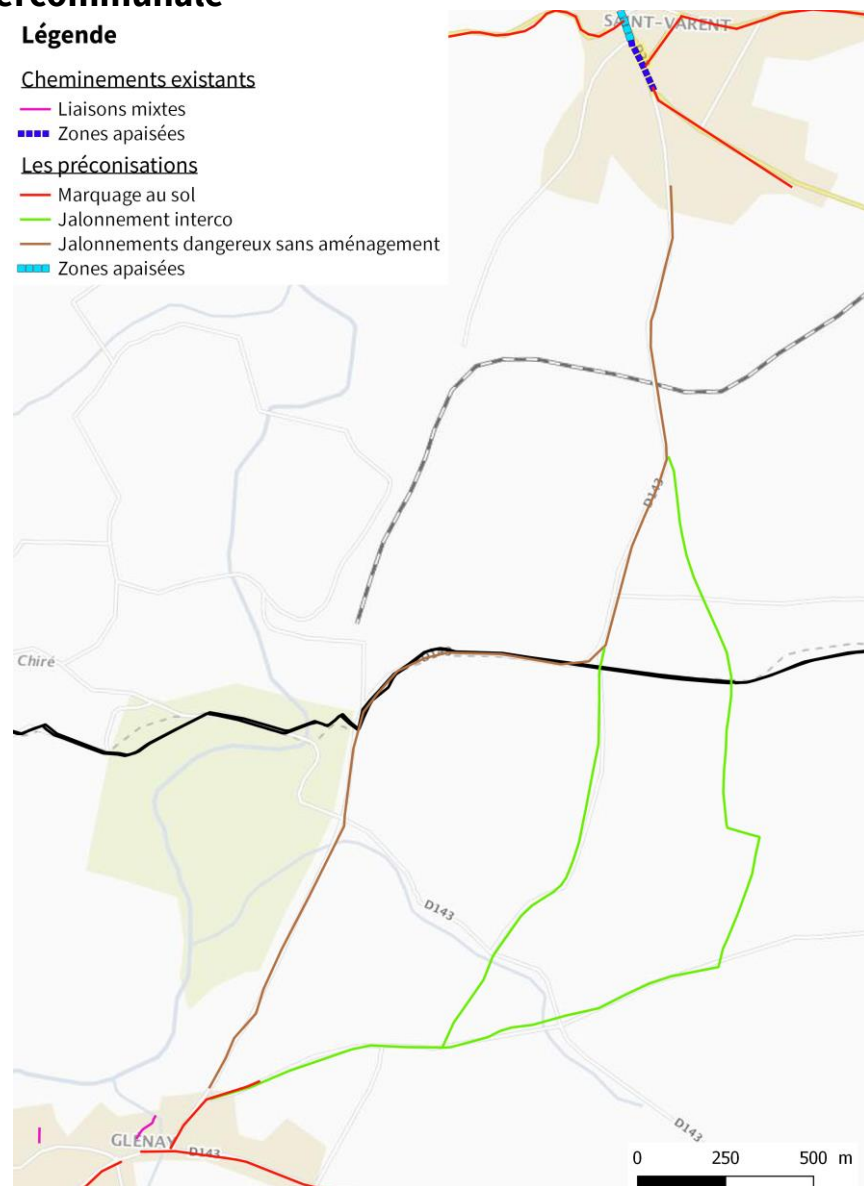
Légende

Cheminements existants

- Liaisons mixtes
- Zones apaisées

Les préconisations

- Marquage au sol
- Jalonnement interco
- Jalonnements dangereux sans aménagement
- Zones apaisées





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Varent

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La dernière possibilité de liaison intercommunale concerne Saint-Varent et Thouars avec la possibilité de passer par Luzay, Saint-Jean-de-Thouars et Missé. La distance entre Saint-Varent et Thouars est conséquente car elle est d'environ 11kms. Cependant, il est important de permettre aux habitants de relier le pôle secondaire au pôle principal du territoire. De plus, la distance entre Saint-Varent et Saint Jean de Thouars (Commune de la zone urbaine la plus proche et avec une zone d'activité) est d'environ 9kms.

Il est soit possible de créer des aménagements structurants du territoire qui longeraient les deux Départementales (en bleu sur la carte). L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus connue des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents. Ce serait un aménagement structurant du territoire qui continuerait jusqu'à Thouars.

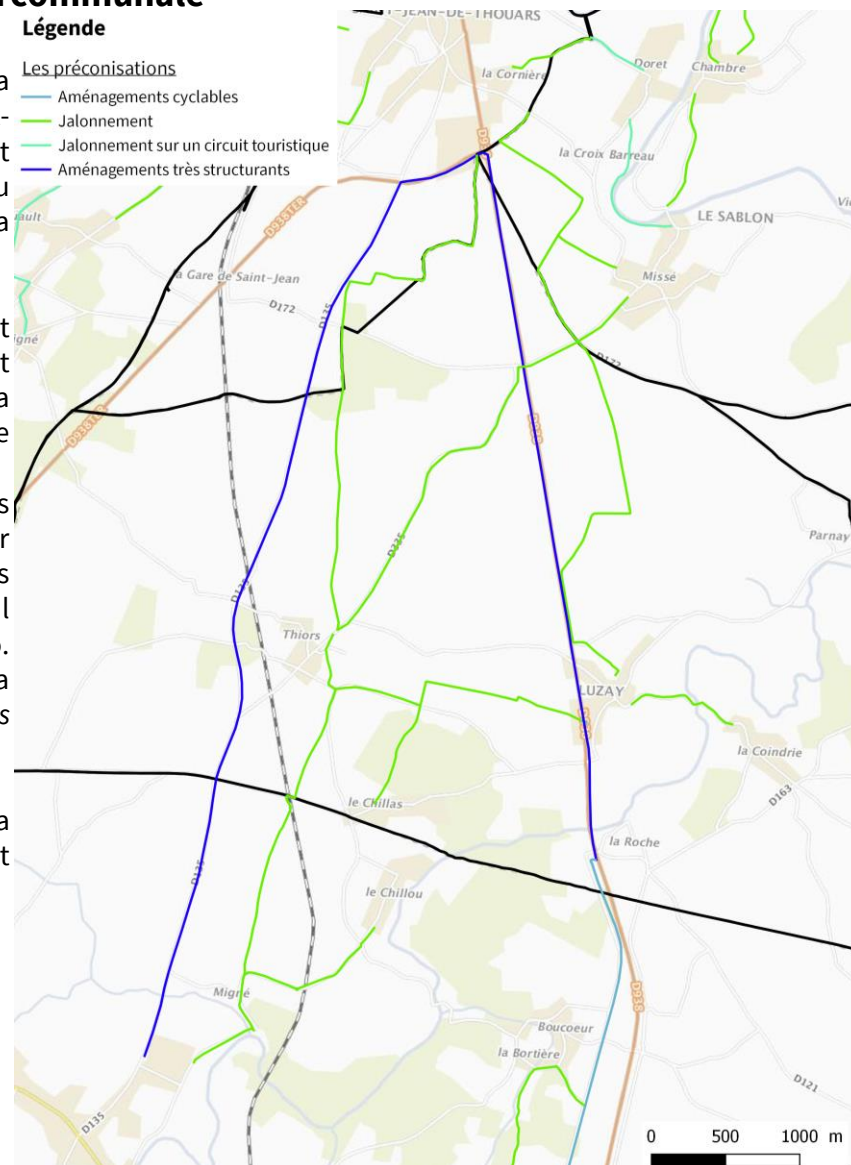
La seconde possibilité est de créer un itinéraire bis en jalonnement par des routes secondaires et des chemins ruraux (en vert sur la carte). Cette solution reste directe pour les habitants mais elle est aussi moins coûteuse à mettre en place. Actuellement, certains de ces chemins ne sont pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître (voir dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis.

Légende

Les préconisations

- Aménagements cyclables
- Jalonnement
- Jalonnement sur un circuit touristique
- Aménagements très structurants





Plan vélo – Fiche communale : Saint-Martin-de-Sanzay

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



Le bourg de la Commune de Saint-Martin-de-Sanzay n'est pas dangereux pour la circulation des vélos ou des piétons.

En ce qui concerne les stationnements vélos, il existe des pincés roues au niveau de l'école primaire et à la Résidence Notre Dame des Neiges. La Mairie a décidé d'installer aussi deux arceaux au niveau de la Place Jean-Louis Noël.

Il n'existe pour l'instant pas de cheminement cyclable.

b) Préconisations



Bien que le bourg de Saint-Martin-de-Sanzay ne soit pas dangereux plusieurs aménagements peuvent être fait pour favoriser et promouvoir cette pratique.

D'abord, il est préconisé d'installer des arceaux vélos à l'intérieur de la cours de la Mairie.

Ensuite, il est possible de préconiser de mettre un marquage au sol sur plusieurs rues du bourg. Ce sont les rues en rouges sur la carte. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019). Cela permet de rendre visible le vélo et de déterminer un espace.

Enfin, il est préconisé de réaménager la Place Jean-Louis Noël qui est pour l'instant un parking. Il faudrait en faire un lieu de vie avec un peu moins de places de stationnements voitures et d'y intégrer des cheminements piétons et cyclables.



Plan vélo – Fiche communale : Saint-Martin-de-Sanzay

a) Diagnostic : l'existant



La Commune de Saint-Martin-de-Sanzay est toute en longueur et composée de plusieurs hameaux. Au vu des distances l'intérêt est de permettre aux habitants de relier les hameaux et le bourg en vélo.

En ce qui concerne la Ballastière, la Commune a pour projet de permettre le cheminement jusqu'au site depuis le bourg (en violet sur la carte). En plus, des arceaux déjà présents sur le site, la Mairie a décidé d'installer trois autres arceaux pour compléter ce maillage.

Pour rejoindre Prailles, il existe une liaison mixte qui est aussi accessible aux personnes à mobilité réduite.

II/ A l'échelle communale

b) Préconisations



Pour rejoindre les hameaux, la Commune possède plusieurs routes ou chemins secondaires qui peuvent être utilisés comme itinéraire bis.

Ainsi, si pour rejoindre Passay, il est possible de passer par des routes moins fréquentées mais qui restent directes.

Pour rejoindre le Luc, il est possible de passer par des chemins qui appartiennent à la Commune. Si c'est le cas, certaines portions sont notamment avec de l'herbe, il faudra remettre tous les chemins en état pour qu'ils soient praticables en vélo et effectuer un travail de jalonnement.

Pour rejoindre Prailles, il est possible de passer par le circuit touristique « Le Thouet à vélo » ou « Adopte ton patrimoine » et accéder à la liaison mixte. Il faudrait faire un travail de communication et de jalonnement pour préconiser ce cheminement pour les trajets plus quotidiens.



Plan vélo – Fiche communale : Saint-Martin-de-Sanzay

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La Commune de Saint-Martin-de-Sanzay est proche de deux Communes : Argenton-l'Eglise et Brion-Près-Thouet.

Comme pour rejoindre Prailles, il est possible de rejoindre Argenton-l'Eglise en passant par le circuit touristique « Le Thouet à vélo » et « Adopte ton patrimoine » jusqu'à Taizon et d'ensuite suivre le jalonnement sur la Commune d'Argenton-l'Eglise. Sinon il est aussi possible de passer par Bagneux et d'ensuite suivre le jalonnement. Il faut faire un travail de communication et de signalisation pour préconiser ces cheminements pour les trajets du quotidien.

Pour rejoindre Brion-Près-Thouet, il est possible de passer par le Luc puis de poursuivre et de passer sous la D938.

Légende

Cheminements existants

- Double sens cyclable
- Liaisons mixtes
- Projet de la Commune
- Marquage au sol

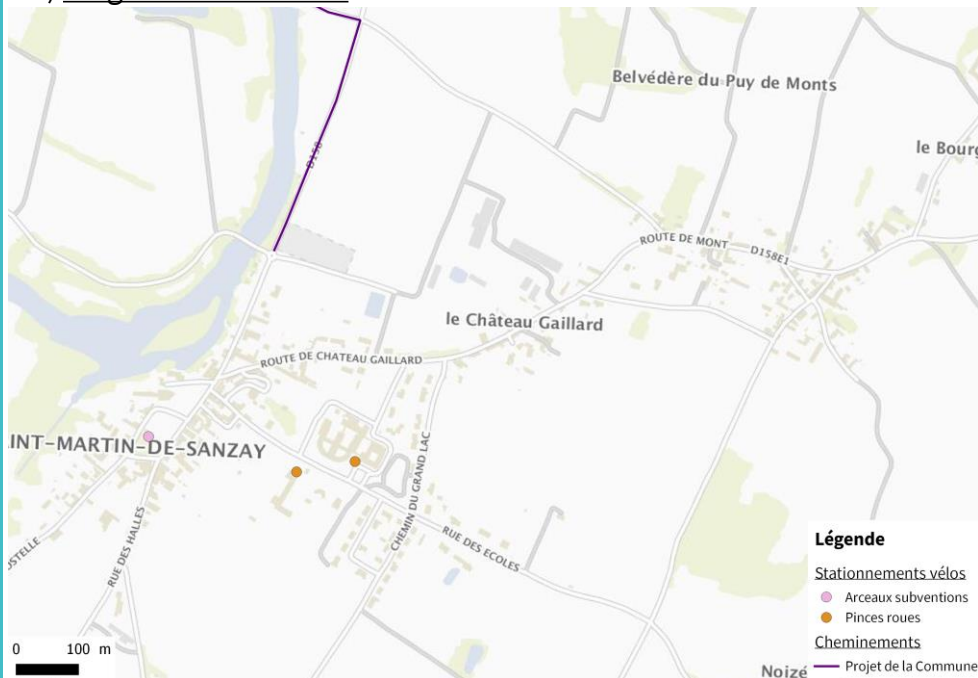
Les préconisations

- Double sens cyclable
- Marquage au sol
- Jalonnement
- Jalonnement sur un circuit touristique
- Bureau d'études



I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

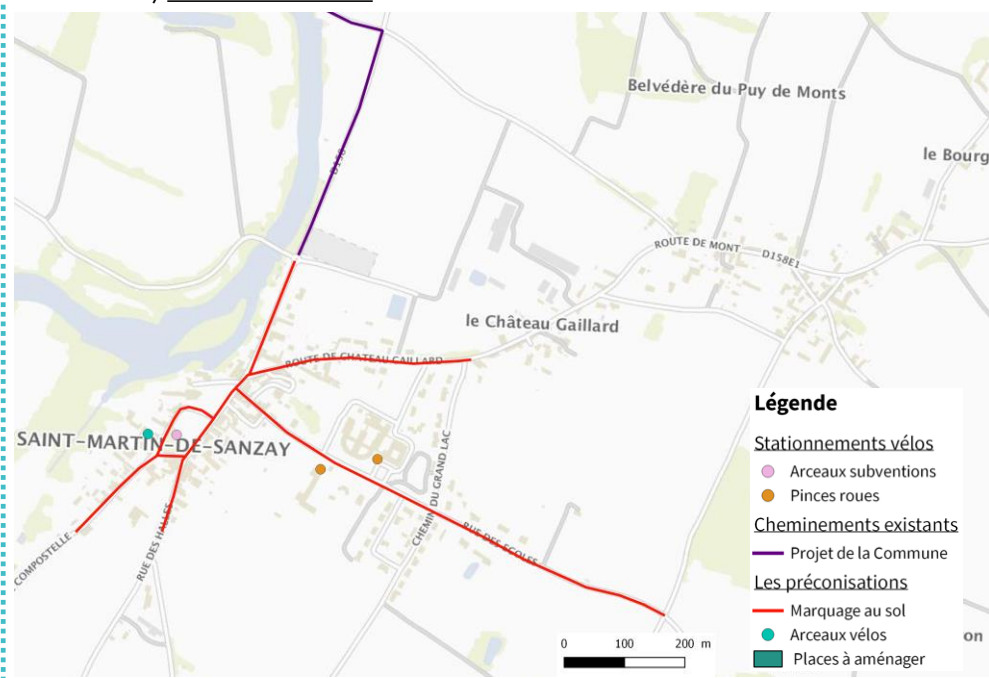


Le bourg de la Commune de Saint-Martin-de-Sanzay n'est pas dangereux pour la circulation des vélos ou des piétons.

En ce qui concerne les stationnements vélos, il existe des pincés roues au niveau de l'école primaire et à la Résidence Notre Dame des Neiges. La Mairie a décidé d'installer aussi deux arceaux au niveau de la Place Jean-Louis Noël.

Il n'existe pour l'instant pas de cheminement cyclable.

b) Préconisations



Bien que le bourg de Saint-Martin-de-Sanzay ne soit pas dangereux plusieurs aménagements peuvent être fait pour favoriser et promouvoir cette pratique.

D'abord, il est préconisé d'installer des arceaux vélos à l'intérieur de la cours de la Mairie.

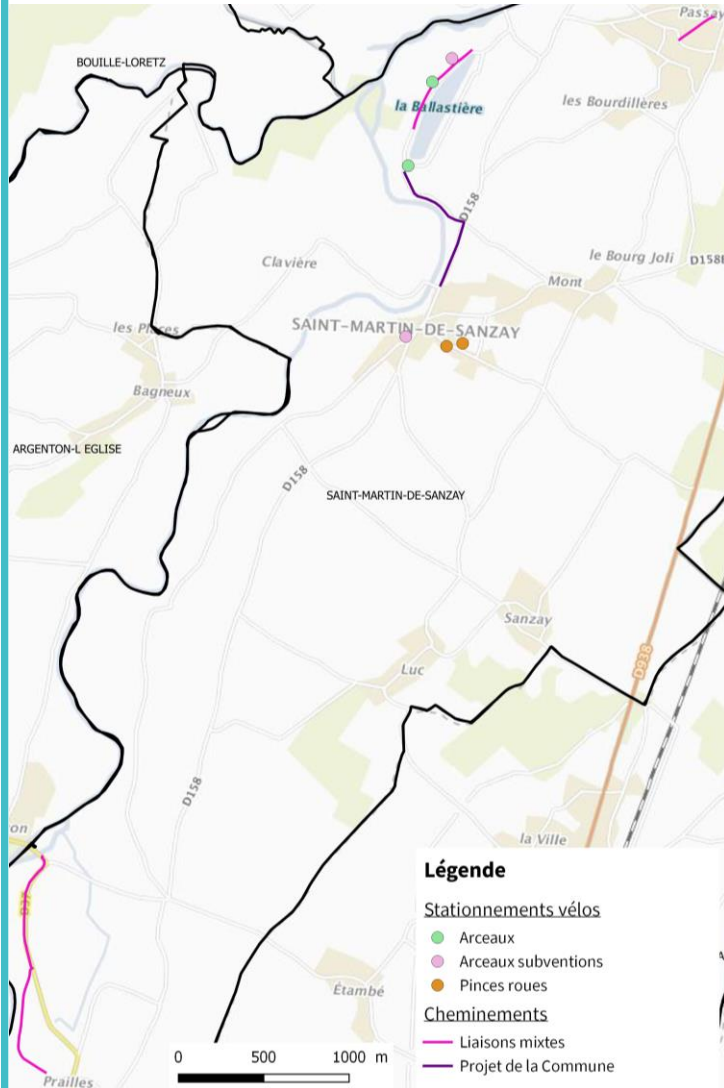
Ensuite, il est possible de préconiser de mettre un marquage au sol sur plusieurs rues du bourg. Ce sont les rues en rouges sur la carte. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Cela permet de rendre visible le vélo et de déterminer un espace.

Enfin, il est préconisé de réaménager la Place Jean-Louis Noël qui est pour l'instant un parking. Il faudrait en faire un lieu de vie avec un peu moins de places de stationnements voitures et d'y intégrer des cheminements piétons et cyclables.



Plan vélo – Fiche communale : Saint-Martin-de-Sanzay

a) Diagnostic : l'existant



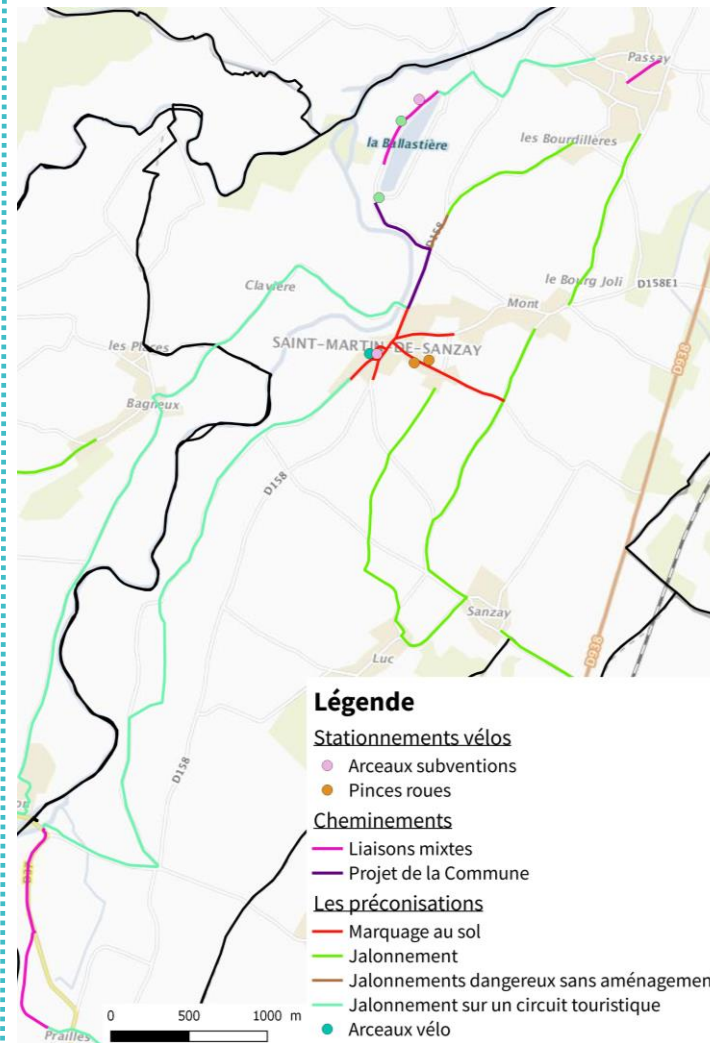
La Commune de Saint-Martin-de-Sanzay est toute en longueur et composée de plusieurs hameaux. Au vu des distances l'intérêt est de permettre aux habitants de relier les hameaux et le bourg en vélo.

En ce qui concerne la Ballastière, la Commune a pour projet de permettre le cheminement jusqu'au site depuis le bourg (en violet sur la carte). En plus, des arceaux déjà présents sur le site, la Mairie a décidé d'installer trois autres arceaux pour compléter ce maillage.

Pour rejoindre Prailles, il existe une liaison mixte qui est aussi accessible aux personnes à mobilité réduite.

II/ A l'échelle communale

b) Préconisations



La Commune possède plusieurs routes secondaires ou chemins qui peuvent être utilisés comme itinéraire bis pour le vélo.

Ainsi, si pour rejoindre Passay, il est possible de passer par des routes moins fréquentées mais qui restent directes.

Pour rejoindre le Luc, il est possible de passer par des chemins qui appartiennent à la Commune. Si c'est le cas, certaines portions sont notamment avec de l'herbe, il faudra remettre tous les chemins en état pour qu'ils soient praticables en vélo et effectuer un travail de jalonement.

Pour rejoindre Prailles, il est possible de passer par le circuit touristique « Le Thouet à vélo » et accéder à la liaison mixte. Il faudrait faire un travail de communication et de jalonement pour préconiser ce cheminement pour les trajets plus quotidiens.



Plan vélo – Fiche communale : Saint-Martin-de-Sanzay

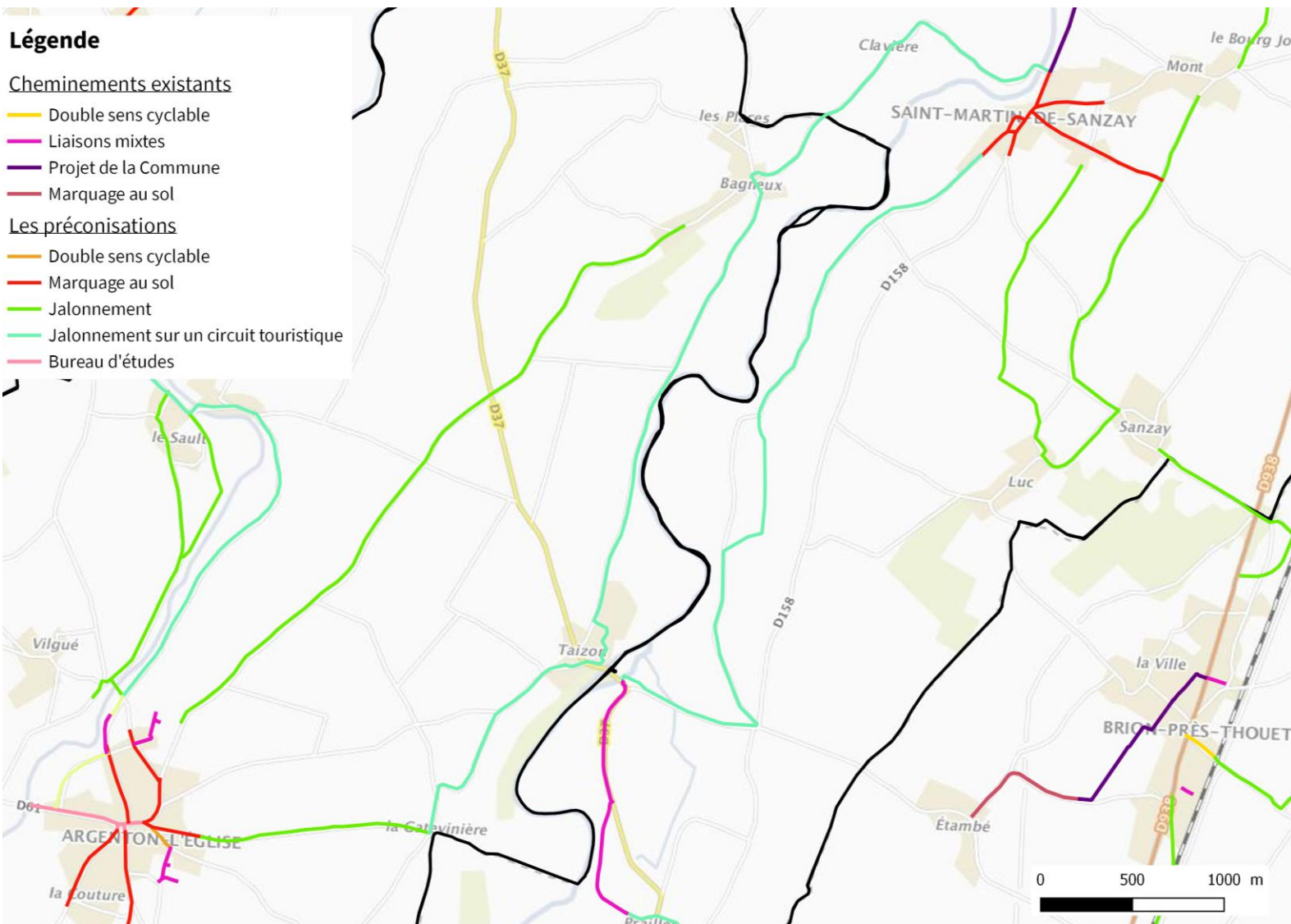
III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La Commune de Saint-Martin-de-Sanzay est proche de deux Communes : Argenton-l'Église et Brion-Près-Thouet.

Comme pour rejoindre Prailles, il est possible de rejoindre Argenton-l'Église en passant par le circuit touristique « Le Thouet à vélo » et « Adopte ton patrimoine » jusqu'à Taizon et d'ensuite suivre le jalonnement sur la Commune d'Argenton-l'Église. Sinon il est aussi possible de passer par Bagneux et d'ensuite suivre le jalonnement. Il faut faire un travail de communication et de signalisation pour préconiser ces cheminements pour les trajets du quotidien.

Pour rejoindre Brion-Près-Thouet, il est possible de passer par le Sanzay puis de poursuivre et de passer sous la D938.





Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Radegonde

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

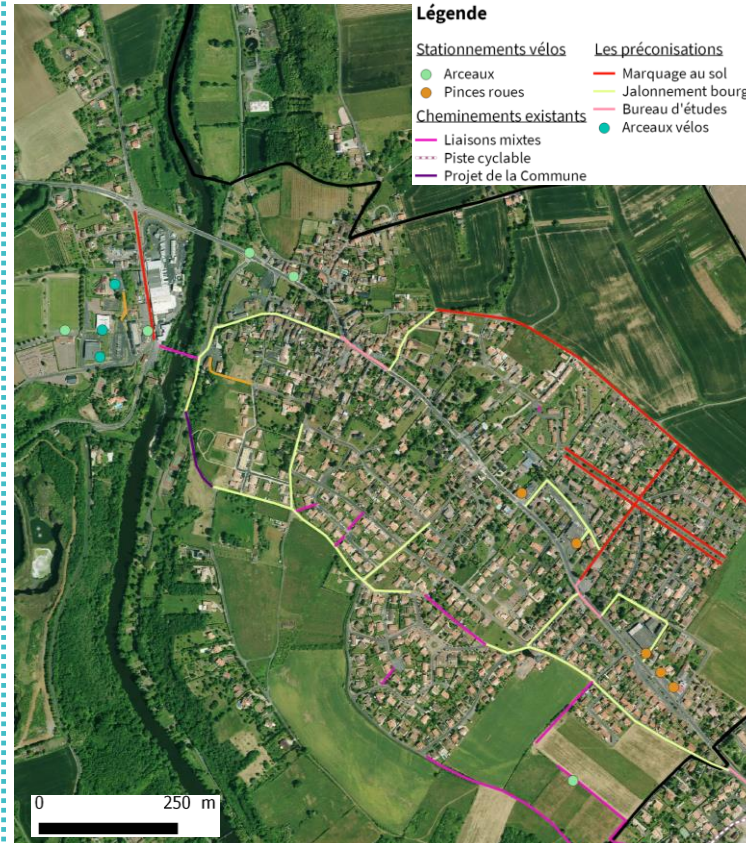


La Commune de Sainte-Radegonde est concentrée sur Vrines. Elle est caractérisée par la route de Nantes, qui connaît un trafic routier important et qui dispose de plusieurs commerces. Elle est en continuité de la ville de Thouars. Ainsi, il est important de développer le vélo pour les trajets de courte distance du quotidien même si la Commune est contrainte par le relief.

Actuellement, il existe un premier maillage de stationnements vélos qui sont majoritairement des pincés roues devant les commerces.

De plus, il existe quelques liaisons mixtes, notamment une qui permet de rejoindre les bassins du Thouet (équipement manquant sur la carte)

b) Préconisations



une bande cyclable ou une chaussée désignée (voir la différence dans le « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019). Pour compléter ce jalonnement il est préconisé de faire appel à un bureau d'études pour étudier les deux traversées qui permettent d'accéder aux commerces.

De plus, deux rues peuvent être mises en double sens cyclable afin d'éviter aux cyclistes des détours conséquents.

Enfin, le maillage de stationnements vélos peut être complété par l'installation d'arceaux au niveau du centre de loisirs et de l'école.

Afin de promouvoir et développer la pratique du vélo, il est important de travailler en priorité sur la Route de Nantes qui traverse la commune. Il est possible de l'éviter en créant des itinéraires bis. A sud de la route, le jalonnement permettra de faire passer les cyclistes dans des rues parallèles. Au nord de la Route de Nantes, il est possible de créer un marquage au sol Rue des Acacias accompagné d'un jalonnement pour orienter les cyclistes à passer par là. Selon la largeur de la route ce marquage peut être



Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Radegonde

II/ A l'échelle communale

Les préconisations

Bien que la Commune de Sainte-Radegonde est concentrée sur Vrines, elle comprend quelques hameaux. Le plus intéressant à relier est Ligron. Il est très proche du centre bourg. Le circuit touristique « Balade aux Adillons » permet déjà de relier Ligron à Sainte-Radegonde.

En plus de relier Ligron, il est aussi possible de créer un jalonnement pour rejoindre la zone d'activité de Sainte-Radegonde en évitant la route de Nantes qui connaît un fort trafic.

L'objectif est de préconiser ces itinéraires aussi pour les trajets du quotidien en accentuant la signalisation et la communication (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Radegonde

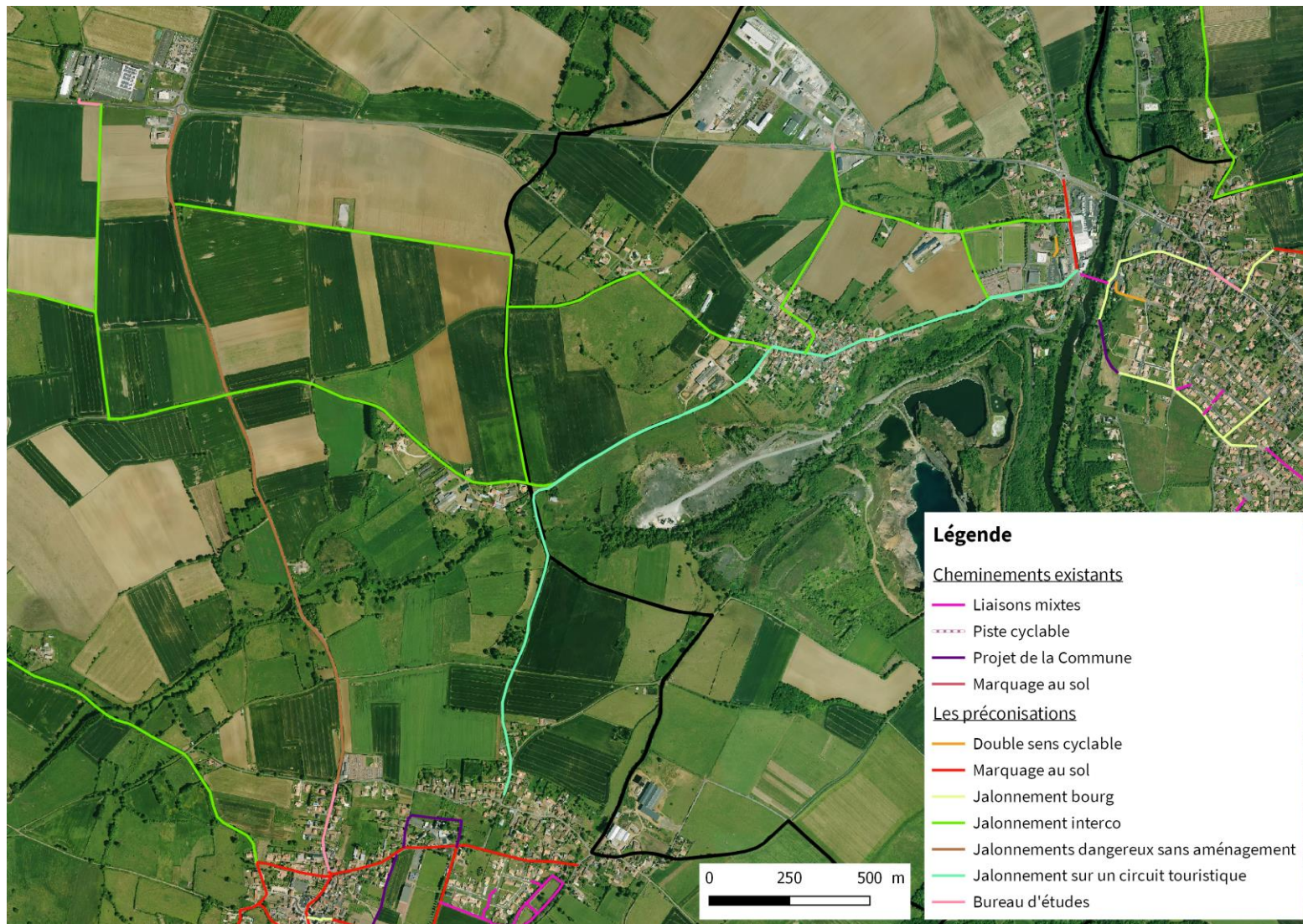
III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale est vers Mauzé-Thouarsais qui est à environ 4,5kms de Vrines. Le circuit touristique « *Balade aux Adillons* » permet déjà de relier ces deux lieux. Il faut accentuer la signalisation et la communication autour de cette possibilité pour les trajets du quotidien.

En plus de rejoindre le bourg de Mauzé-Thouarsais, il est possible de créer un jalonnement pour rejoindre la zone d'activité de Mauzé-Thouarsais. Cet itinéraire passe par des routes secondaires et de chemins ruraux. Il faut donc faire attention à l'état des chemins avant de le préconiser et par la suite à l'entretien de ces chemins (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

Cette liaison est d'autant plus importante que ces deux Communes vont fusionner.





Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Radegonde

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaison intercommunale est vers Sainte-Verge. D'abord pour rejoindre Pompois, qui est à 2kms, il est possible de passer par la Rue des Hauts Coteaux. Si cet itinéraire est choisi, il faudra le jalonner (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019). Il est aussi possible de passer la Rue des Bas Coteaux, qui est aussi le passage d'un circuit touristique. Mais cet itinéraire est moins direct.

La dernière possibilité de liaison est vers Thouars. Cette liaison est naturelle car Vrines est en continuité de Thouars. Ainsi, pour faciliter et sécuriser cette liaison, il faut travailler sur la route principale (en rose sur la carte). Pour cela, il est possible de faire appel à un bureau d'études pour analyser les différentes possibilités de réaménagement de la voirie en faveur du vélo. Cette connexion entre les deux Communes permet de rejoindre le centre de Thouars, où sont situés les commerces et les majorités des équipements structurants, mais aussi le bourg de Sainte-Verge et la zone commerciale. Cette liaison est d'autant plus importante que Sainte-Radegonde et Thouars vont fusionner.

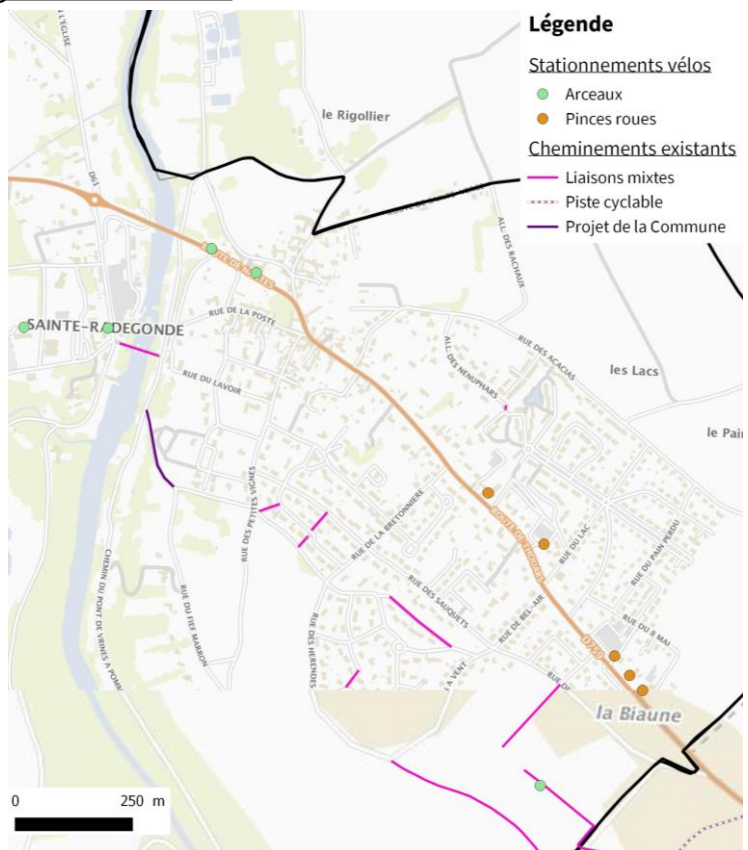




Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Radegonde

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant

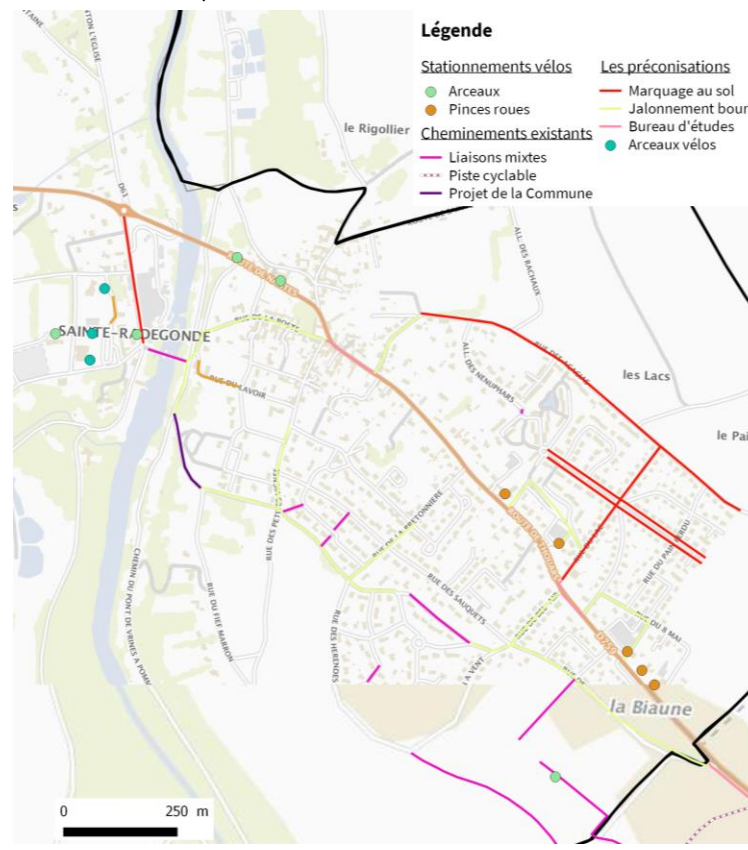


La Commune de Sainte-Radegonde est concentrée sur Vrines. Elle est caractérisée par la route de Nantes, qui connaît un trafic routier important et qui dispose de plusieurs commerces. Elle est en continuité de la ville de Thouars. Ainsi, il est important de développer le vélo pour les trajets de courte distance du quotidien même si la Commune est contrainte par le relief.

Actuellement, il existe un premier maillage de stationnements vélos qui sont majoritairement des pincés roues devant les commerces.

De plus, il existe quelques liaisons mixtes, notamment une qui permet de rejoindre les bassins du Thouet (équipement manquant sur la carte)

b) Préconisations



une bande cyclable ou une chaussée désignée (voir la différence dans le « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019). Pour compléter ce jalonement il est préconisé de faire appel à un bureau d'études pour étudier les deux traversées qui permettent d'accéder aux commerces.

De plus, deux rues peuvent être mises en double sens cyclable afin d'éviter aux cyclistes des détours conséquents.

Enfin, le maillage de stationnements vélos peut être complété par l'installation d'arceaux au niveau du centre de loisirs et de l'école.

Afin de promouvoir et développer la pratique du vélo, il est important de travailler en priorité sur la Route de Nantes qui traverse la commune. Il est possible de l'éviter en créant des itinéraires bis. A sud de la route, le jalonement permettra de faire passer les cyclistes dans des rues parallèles. Au nord de la Route de Nantes, il est possible de créer un marquage au sol Rue des Acacias accompagné d'un jalonement pour orienter les cyclistes à passer par là. Selon la largeur de la route ce marquage peut être



Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Radegonde

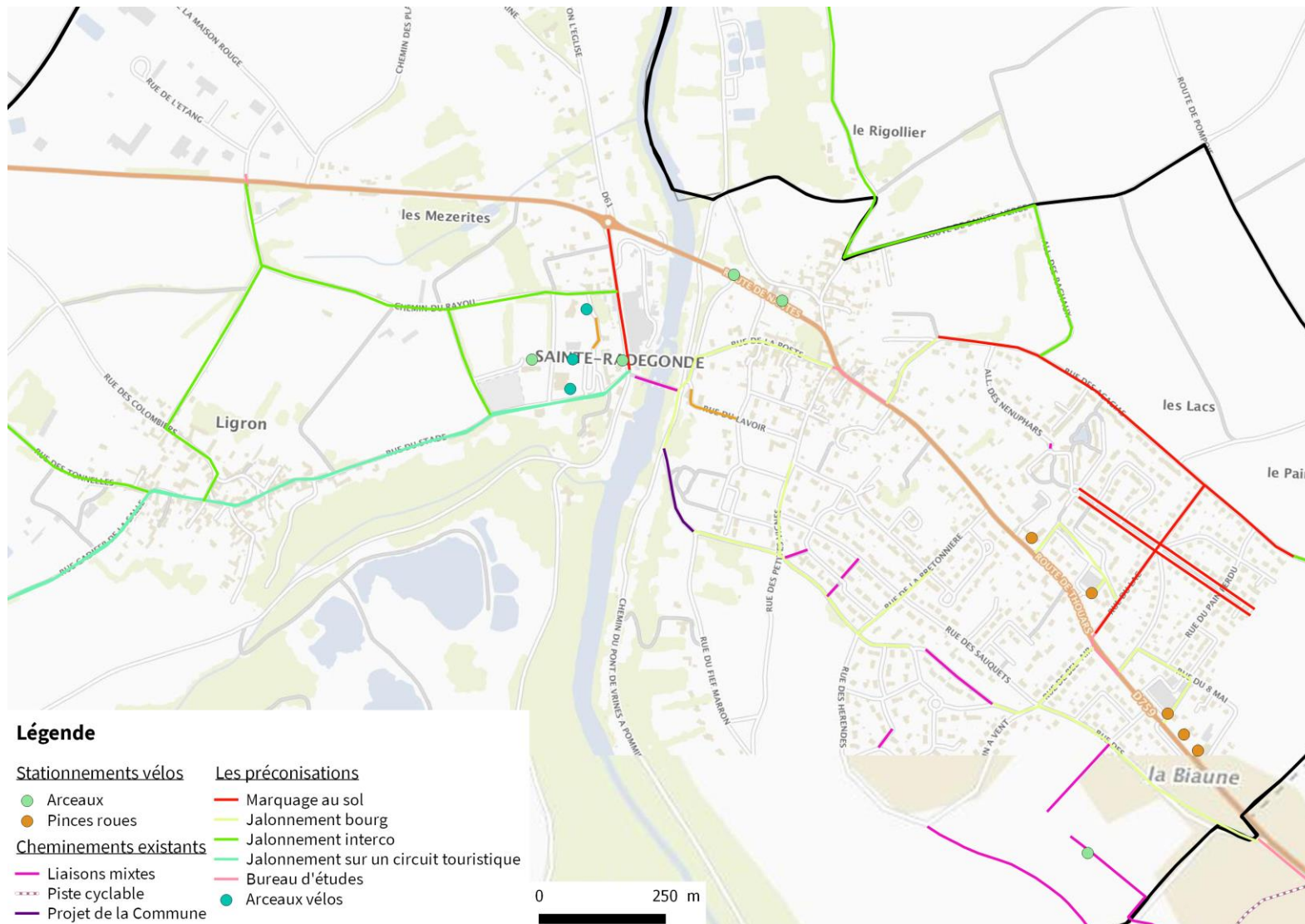
II/ A l'échelle communale

Les préconisations

Bien que la Commune de Sainte-Radegonde est concentrée sur Vrines, elle comprend quelques hameaux. Le plus intéressant à relier est Ligron. Il est très proche du centre bourg. Le circuit touristique « Balade aux Adillons » permet déjà de relier Ligron à Sainte-Radegonde.

En plus de relier Ligron, il est aussi possible de créer un jalonnement pour rejoindre la zone d'activité de Sainte-Radegonde en évitant la route de Nantes qui connaît un fort trafic.

L'objectif est de préconiser ces itinéraires aussi pour les trajets du quotidien en accentuant la signalisation et la communication (voir « Guide des bonnes pratiques d'aménagement » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Radegonde

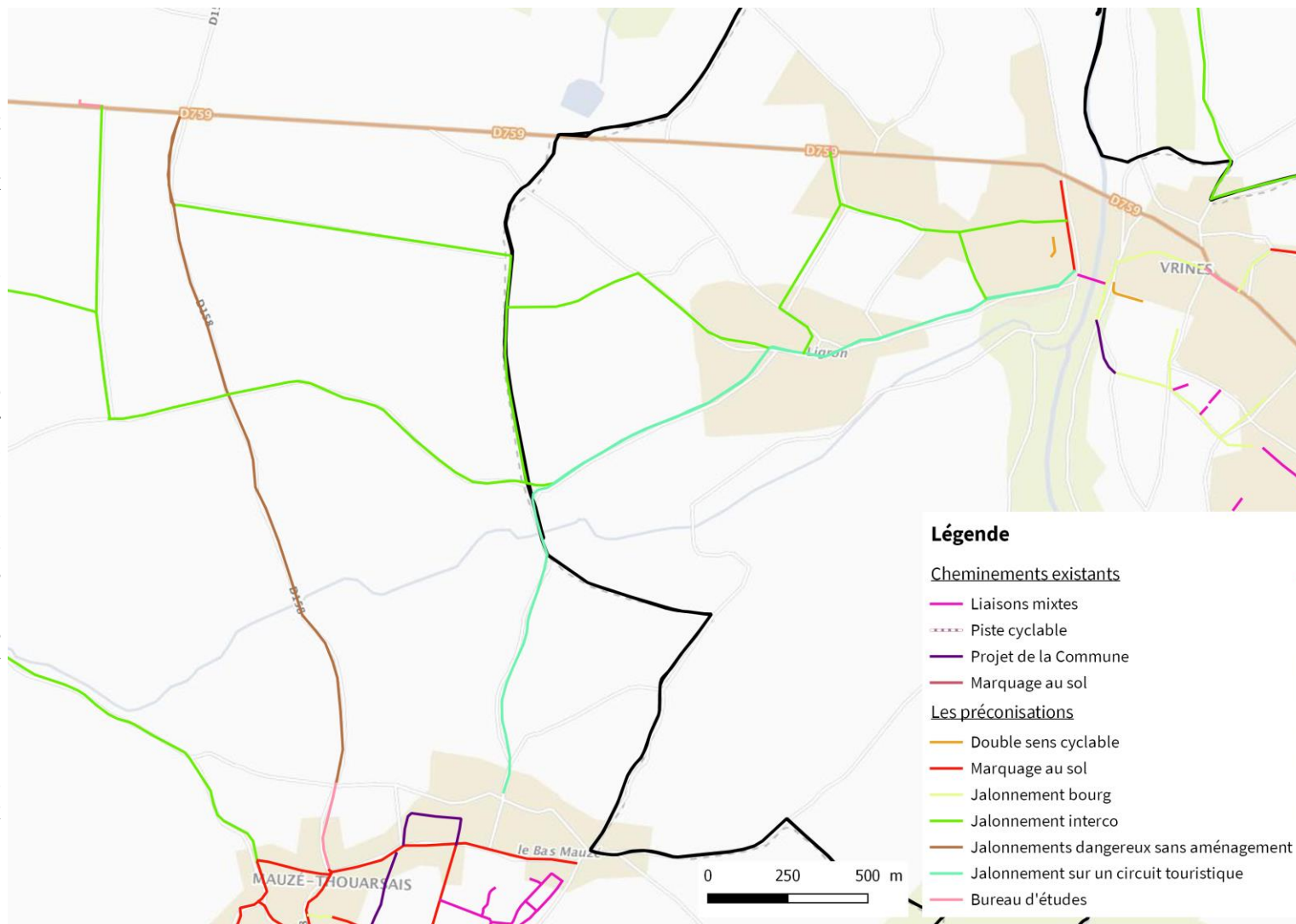
III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale est vers Mauzé-Thouarsais qui est à environ 4,5kms de Vrines. Le circuit touristique « *Balade aux Adillons* » permet déjà de relier ces deux lieux. Il faut accentuer la signalisation et la communication autour de cette possibilité pour les trajets du quotidien.

En plus de rejoindre le bourg de Mauzé-Thouarsais, il est possible de créer un jalonnement pour rejoindre la zone d'activité de Mauzé-Thouarsais. Cet itinéraire passe par des routes secondaires et de chemins ruraux. Il faut donc faire attention à l'état des chemins avant de le préconiser et par la suite à l'entretien de ces chemins (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

Cette liaison est d'autant plus importante que ces deux Communes vont fusionner.





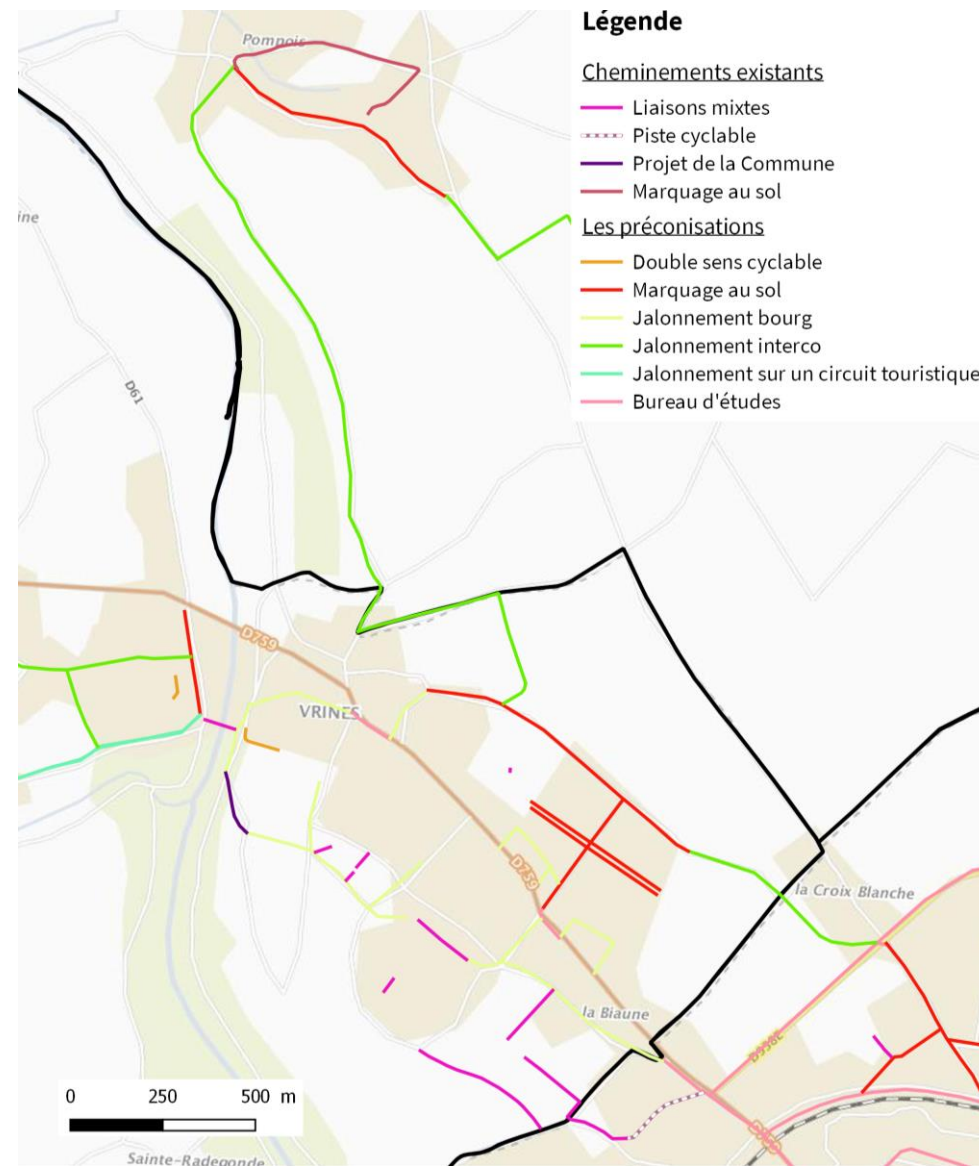
Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Radegonde

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La deuxième possibilité de liaison intercommunale est vers Sainte-Verge. D'abord pour rejoindre Pompois, qui est à 2kms, il est possible de passer par la Rue des Hauts Coteaux. Si cet itinéraire est choisi, il faudra le jalonner (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019). Il est aussi possible de passer la Rue des Bas Coteaux, qui est aussi le passage d'un circuit touristique. Mais cet itinéraire est moins direct.

La dernière possibilité de liaison est vers Thouars. Cette liaison est naturelle car Vrines est en continuité de Thouars. Ainsi, pour faciliter et sécuriser cette liaison, il faut travailler sur la route principale (en rose sur la carte). Pour cela, il est possible de faire appel à un bureau d'études pour analyser les différentes possibilités de réaménagement de la voirie en faveur du vélo. Cette connexion entre les deux Communes permet de rejoindre le centre de Thouars, où sont situés les commerces et les majorités des équipements structurants, mais aussi le bourg de Sainte-Verge et la zone commerciale. Cette liaison est d'autant plus importante que Sainte-Radegonde et Thouars vont fusionner.





Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Verge

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



Le bourg de Sainte-Verge est dans le prolongement de Thouars. Grâce à cette localisation les équipements structurants du territoire et notamment la zone commerciale de Leclerc sont à proximité, il est donc important de développer l'utilisation du vélo pour les trajets de courtes distances.

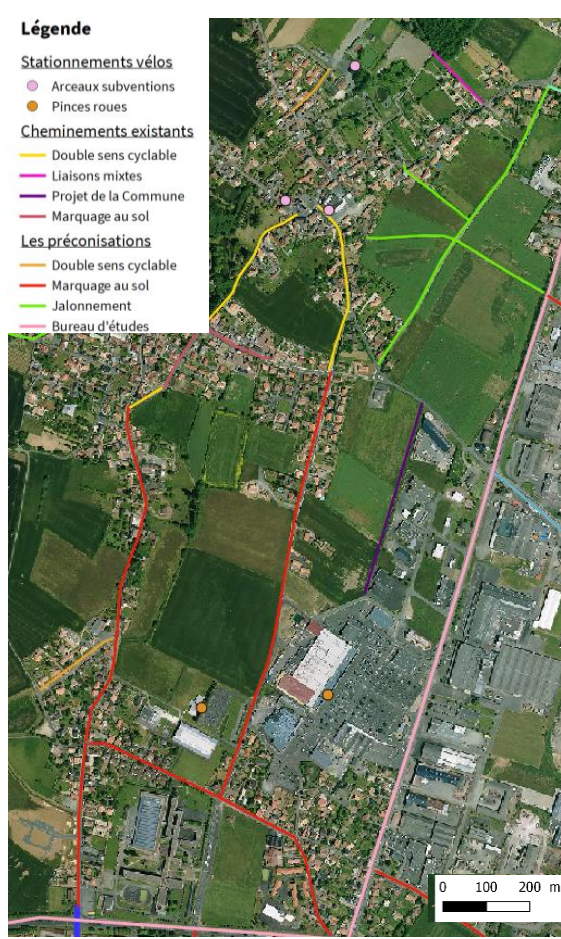
La Mairie de Sainte-Verge a déjà mis en place plusieurs éléments pour faciliter et promouvoir l'utilisation du vélo pour les trajets du quotidien.

Concernant les stationnements des vélos, des arceaux vont être installés au niveau de la Mairie, au stade et de la bibliothèque. De plus, il

existe des pincés roues au niveau de Leclerc et des services techniques de la Communauté de Communes du Thouarsais.

En ce qui concerne les cheminements cyclables, la Mairie a mis en avant l'importance des doubles sens cyclables (en jaune sur la carte). Certaines portions sont avec des marquages au sol. De plus, la Commune a un projet de liaison mixte pour rejoindre le Leclerc.

b) Préconisations



Bien que la Mairie de Sainte-Verge a déjà mis en place plusieurs éléments pour faciliter et promouvoir l'utilisation du vélo pour les trajets du quotidien, il est possible de compléter l'existant.

La priorité est de travailler sur l'accès à Thouars. Pour cela il est possible d'installer un marquage au sol dans la Rue du Docteur Basset et dans la Rue de la Diligence. Selon la largeur de la voirie, il est soit possible de mettre une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

Ensuite, il reste deux rues en sens interdit qu'il est possible de mettre en double sens cyclable. Enfin, une partie de l'avenue Emile Zola appartient à la Commune de Sainte-Verge. Pour cet axe structurant, qui permet de

rejoindre Thouars et la zone commerciale, il peut être proposé de faire appel à un bureau d'études pour étudier les solutions possibles afin de donner de la place à la circulation des vélos. Cette étude devra se faire en accord avec Thouars et Louzy.



Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Verge

II/ A l'échelle communale

a) Diagnostic : l'existant



La Commune de Sainte-Verge est composée de plusieurs hameaux. La plupart sont dans la continuité du bourg. Ils ont donc été étudiés dans le I/.

Seul le hameau de Pompois se situe à environ 3 kms du bourg. Cette proximité permet de le rejoindre en vélo. Actuellement, il n'existe pas de cheminement cyclable pour les relier. Mais dans le bourg de Pompois, la Mairie a mis en place un marquage au sol d'un côté de la route (voir carte).

b) Préconisations



Il est possible de faire quelques préconisations à l'échelle communale pour favoriser la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien.

Dans Pompois, il peut être intéressant de continuer le marquage au sol existant pour la route principale.

Pour rejoindre Saint-Verge et Pompois, il est possible de proposer un jalonnement par des chemins ruraux (en vert sur la carte). Ces chemins appartiennent à la Commune mais actuellement certains ne sont pas en état pour la circulation des vélos. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître. (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).



Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Verge

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Les premières possibilités de liaisons intercommunales sont vers Brion-Près-Thouet, Louzy et de Prailles. La distance est d'environ 4,5 kms, 2 kms et 6 kms. Ces trois Communes restent des petites Communes et créer des liaisons pour les relier provient d'opportunités grâce aux liaisons existantes. De plus, cela permet aussi à Brion-Près-Thouet et Prailles d'être reliées Thouars.

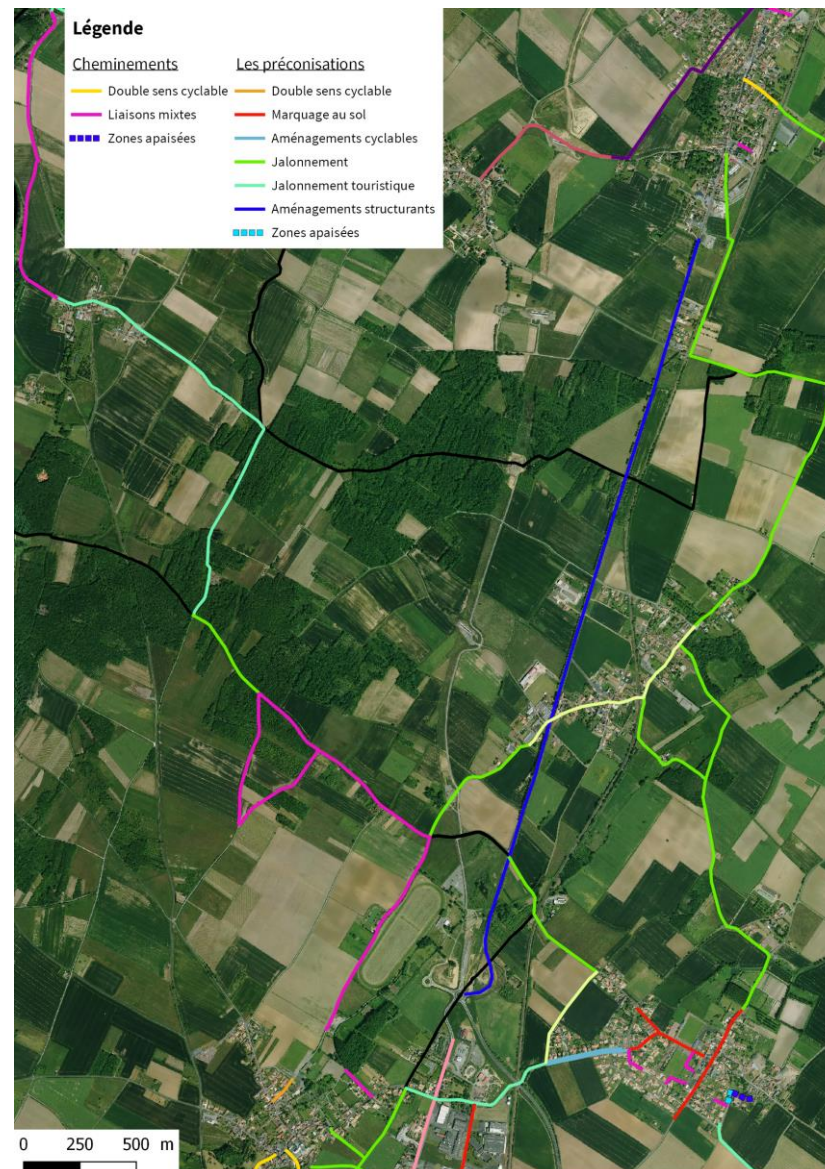
Depuis, Sainte-Verge, il est possible de relier Brion-Près-Thouet en empruntant l'ancienne route Départementale (en bleu sur la carte). Avec la création de la D938, cette route est beaucoup moins fréquentée qu'avant. L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus directe et la plus connue des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents et donc coûteux. Ce serait un aménagement structurant du territoire

La seconde possibilité est de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux (en vert sur la carte) et de rejoindre la liaison mixte existante jusqu'au bourg de Sainte-Verge. Cette solution est moins directe pour les habitants mais aussi moins coûteuse à mettre en place. Actuellement, une petite partie de ces chemins n'est pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître. (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019) et sur le bon état des chemins

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis.

Pour rejoindre Louzy, il est possible d'emprunter la même route que celle du circuit touristique « Liaison Louzy-Thouars ».

Pour Prailles, de la Commune de Saint-Martin-de-Sanzay, c'est une opportunité car il existe une liaison mixte et un circuit touristique qui permet de les rejoindre. Comme pour la liaison avec Brion-Près-Thouet, il faudra un travail de communication et d'entretien des chemins pour permettre la pratique du vélo.





Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Verge

Les préconisations

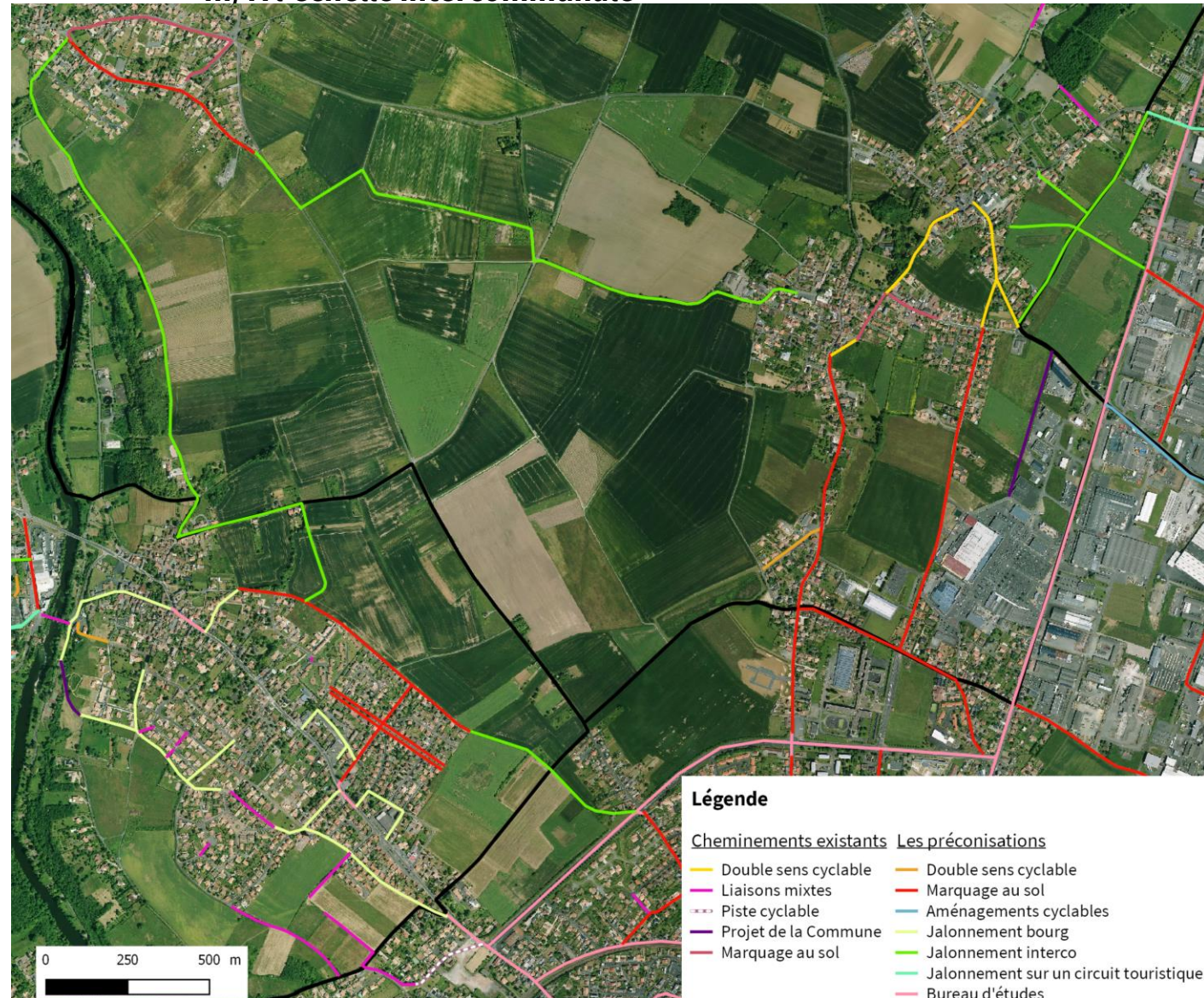
Les deux autres possibilités de liaisons intercommunales sont vers Sainte-Radegonde et Thouars.

D'abord pour rejoindre Sainte-Radegonde depuis Pompois, qui sont à 2kms, il est possible de passer par la Rue des Hauts Coteaux. Si cet itinéraire est choisi, il faudra le jalonner (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019). Il est aussi possible de passer par la Rue des Bas Coteaux, qui est aussi le passage d'un circuit touristique. Mais cet itinéraire est moins direct.

Ensuite la question se pose pour relier les deux bourg. Il est possible de préconiser un itinéraire en passant par Thouars.

Enfin la liaison avec Thouars est naturelle car Sainte-Verge est en continuité de Thouars. Ainsi, pour faciliter et sécuriser cette liaison, il faut travailler sur trois axes. Pour la route principale (en rose sur la carte), qui permet de desservir la zone commerciale de Leclerc, il est possible de faire appel à un bureau d'études pour analyser les différentes possibilités de réaménagement de la voirie en faveur du vélo. Pour les deux autres axes en rouges sur la carte il peut être intéressant de mettre un marquage au sol. Selon la largeur de la route, il peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

III/ A l'échelle intercommunale

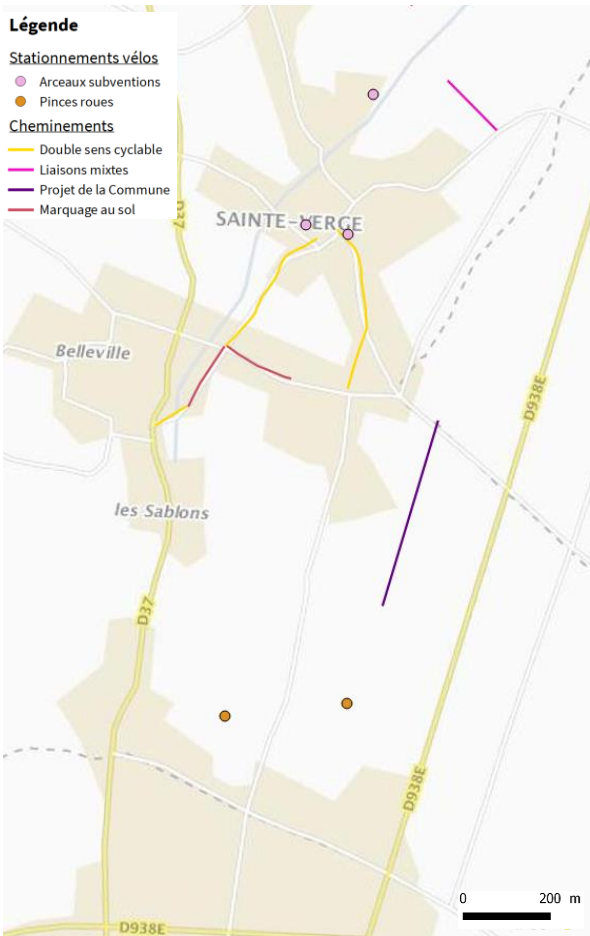




Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Verge

I/ A l'échelle du centre-ville

a) Diagnostic : l'existant



Le bourg de Sainte-Verge est dans le prolongement de Thouars. Grâce à cette localisation les équipements structurants du territoire et notamment la zone commerciale de Leclerc sont à proximité, il est donc important de développer l'utilisation du vélo pour les trajets de courtes distances.

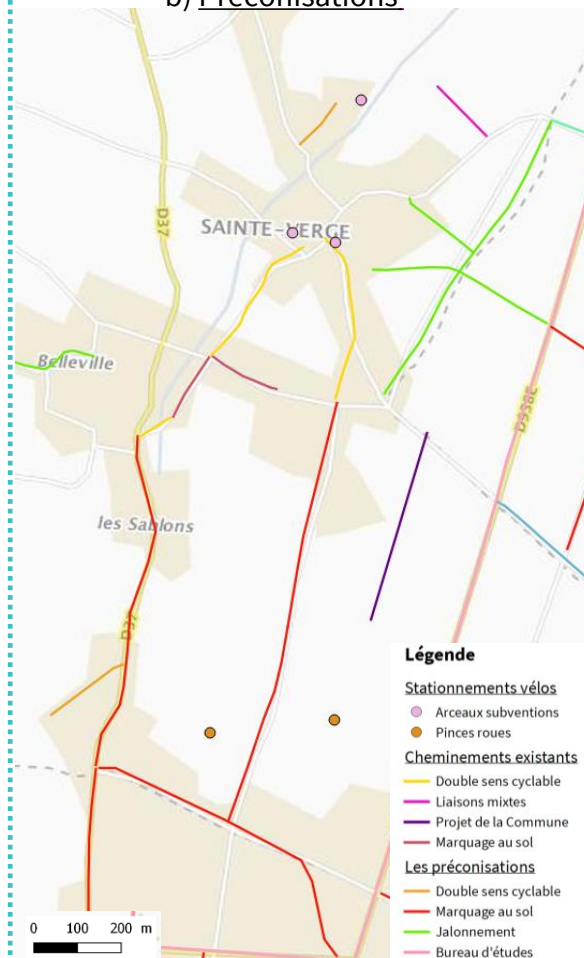
La Mairie de Sainte-Verge a déjà mis en place plusieurs éléments pour faciliter et promouvoir l'utilisation du vélo pour les trajets du quotidien.

Concernant les stationnements des vélos, des arceaux vont être installés au niveau de la Mairie, au stade et de la bibliothèque. De plus, il

existe des pincés roues au niveau de Leclerc et des services techniques de la Communauté de Communes du Thouarsais.

En ce qui concerne les cheminements cyclables, la Mairie a mis en avant l'importance des doubles sens cyclables (en jaune sur la carte). Certaines portions sont avec des marquages au sol. De plus, la Commune a un projet de liaison mixte pour rejoindre le Leclerc.

b) Préconisations



Bien que la Mairie de Sainte-Verge a déjà mis en place plusieurs éléments pour faciliter et promouvoir l'utilisation du vélo pour les trajets du quotidien, il est possible de compléter l'existant.

La priorité est de travailler sur l'accès à Thouars. Pour cela il est possible d'installer un marquage au sol dans la Rue du Docteur Basset et dans la Rue de la Diligence. Selon la largeur de la voirie, il est soit possible de mettre une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le « Guide des bonnes pratiques d'aménagement » à destination des Communes, en 2019).

Ensuite, il reste deux rues en sens interdit qu'il est possible de mettre en double sens cyclable. Enfin, une partie de l'avenue Emile Zola appartient à la Commune de Sainte-Verge. Pour cet axe structurant, qui permet de

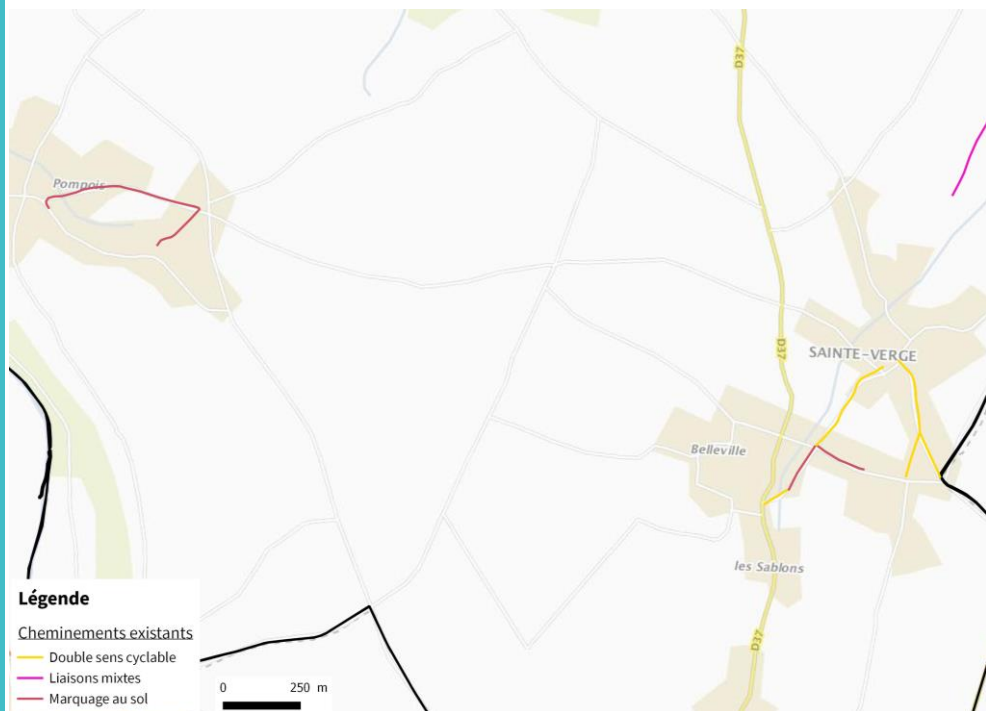
rejoindre Thouars et la zone commerciale, il peut être proposé de faire appel à un bureau d'études pour étudier les solutions possibles afin de donner de la place à la circulation des vélos. Cette étude devra se faire en accord avec Thouars et Louzy.



Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Verge

II/ A l'échelle communale

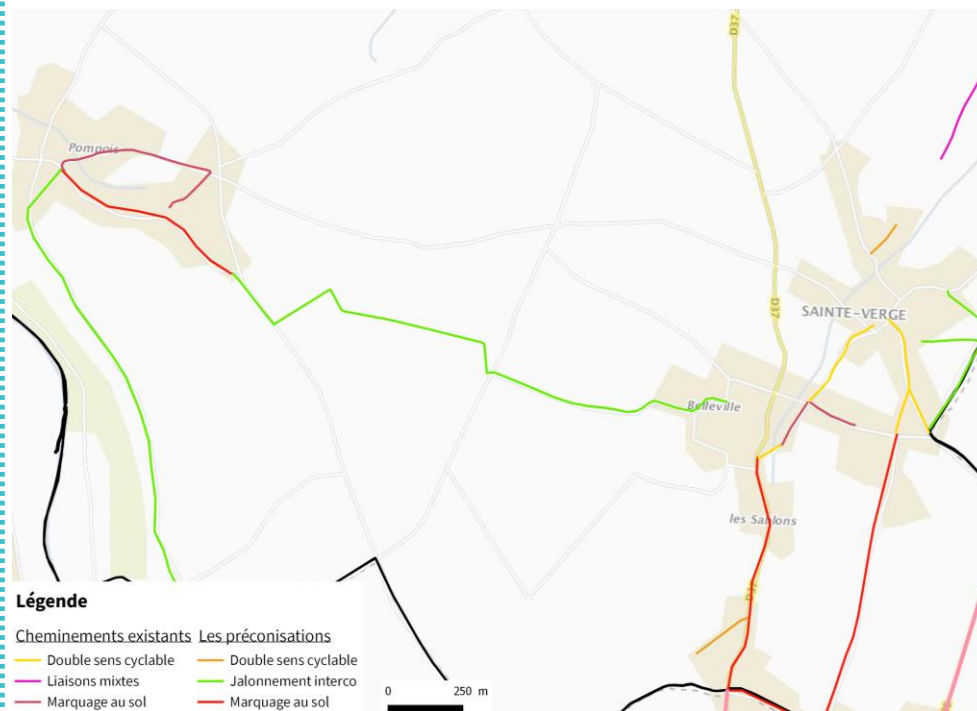
a) Diagnostic : l'existant



La Commune de Sainte-Verge est composée de plusieurs hameaux. La plupart sont dans la continuité du bourg. Il ont donc été étudiés dans le I/.

Seul le hameau de Pompois se situe à environ 3 kms du bourg. Cette proximité permet de le rejoindre en vélo. Actuellement, il n'existe pas de cheminement cyclable pour les relier. Mais dans le bourg de Pompois, la Mairie a mis en place un marquage au sol d'un côté de la route (voir carte).

b) Préconisations



Il est possible de faire quelques préconisations à l'échelle communale pour favoriser la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien.

Dans Pompois, il peut être intéressant de continuer le marquage au sol existant pour la route principale.

Pour rejoindre Saint-Verge et Pompois, il est possible de proposer un jalonnement par des chemins ruraux (en vert sur la carte). Ces chemins appartiennent à la Commune mais actuellement certains ne sont pas en état pour la circulation des vélos. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître. (voir « Guide des bonnes pratiques d'aménagement » à destination des Communes, en 2019).



Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Verge

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Les premières possibilités de liaisons intercommunales sont vers Brion-Près-Thouet, Louzy et de Prailles. La distance est d'environ 4,5 kms, 2 kms et 6 kms. Ces trois Communes restent des petites Communes et créer des liaisons pour les relier provient d'opportunités grâce aux liaisons existantes. De plus, cela permet aussi à Brion-Près-Thouet et Prailles d'être reliées Thouars.

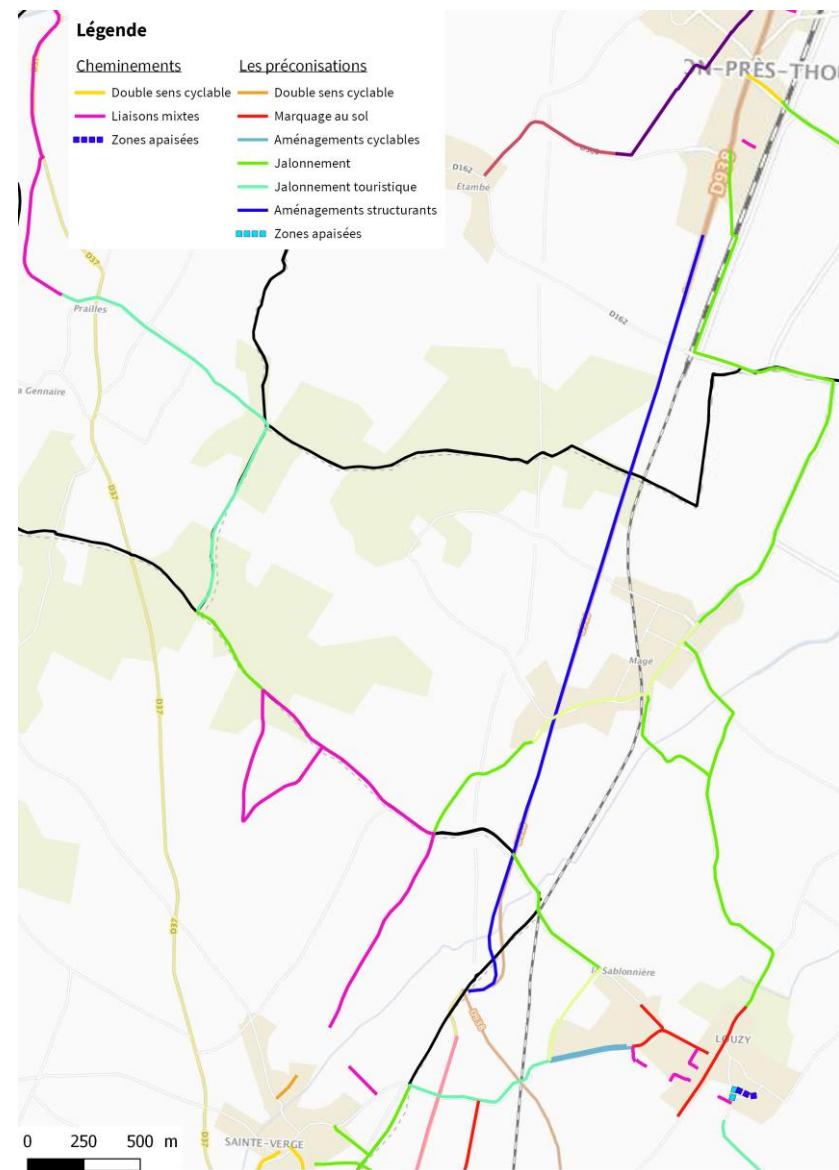
Depuis, Sainte-Verge, il est possible de relier Brion-Près-Thouet en empruntant l'ancienne route Départementale (en bleu sur la carte). Avec la création de la D938, cette route est beaucoup moins fréquentée qu'avant. L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus directe et la plus connue des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents et donc coûteux. Ce serait un aménagement structurant du territoire

La seconde possibilité est de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux (en vert sur la carte) et de rejoindre la liaison mixte existante jusqu'au bourg de Sainte-Verge. Cette solution est moins directe pour les habitants mais aussi moins coûteuse à mettre en place. Actuellement, une petite partie de ces chemins n'est pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître. (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019) et sur le bon état des chemins

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis.

Pour rejoindre Louzy, il est possible d'emprunter la même route que celle du circuit touristique « Liaison Louzy-Thouars ».

Pour Prailles, de la Commune de Saint-Martin-de-Sanzay, c'est une opportunité car il existe une liaison mixte et un circuit touristique qui permet de les rejoindre. Comme pour la liaison avec Brion-Près-Thouet, il faudra un travail de communication et d'entretien des chemins pour permettre la pratique du vélo.





Plan vélo – Fiche communale : Sainte-Verge

Les préconisations

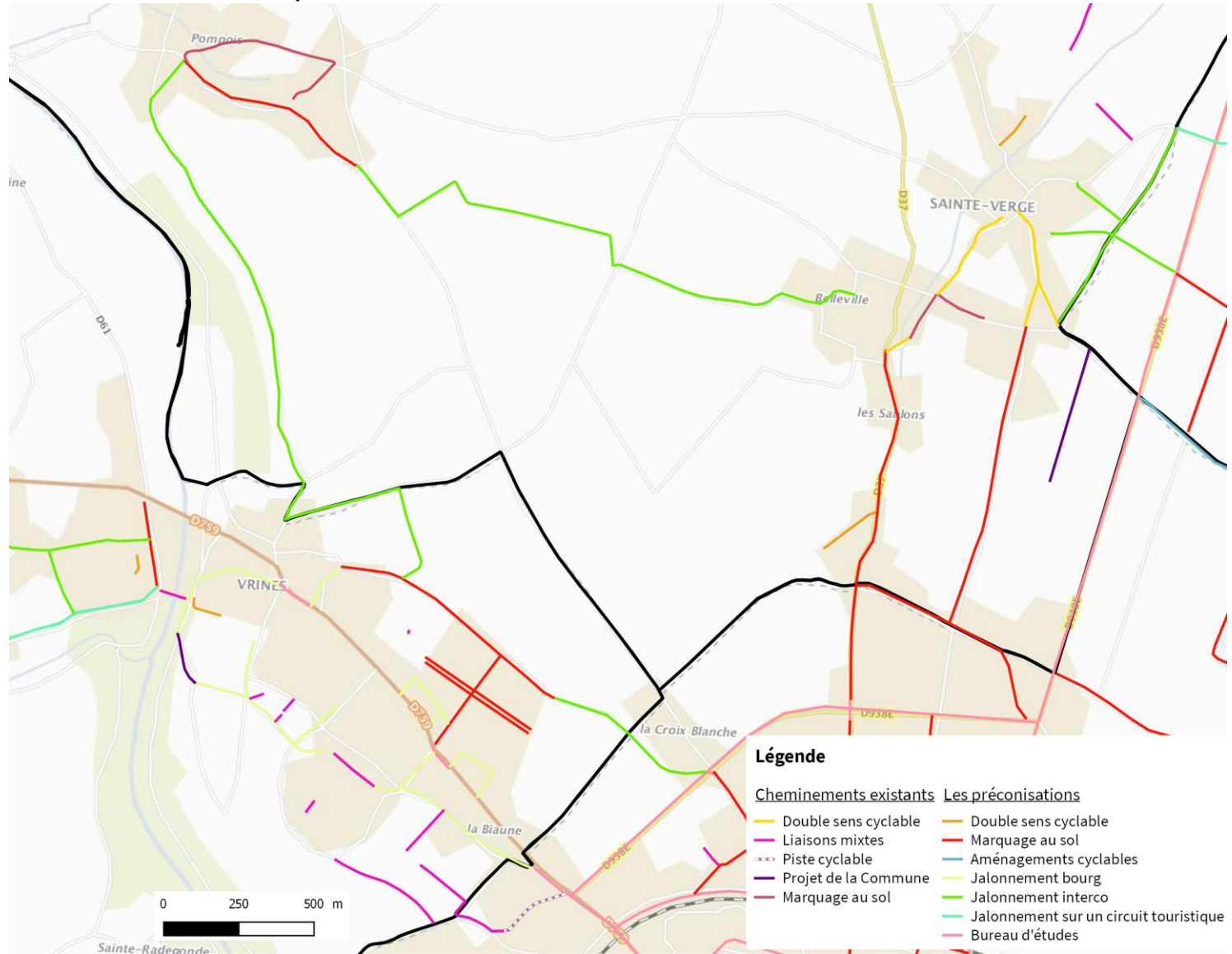
Les deux autres possibilités de liaisons intercommunales sont vers Sainte-Radegonde et Thouars.

D'abord pour rejoindre Sainte-Radegonde depuis Pompois, qui sont à 2kms, il est possible de passer par la Rue des Hauts Coteaux. Si cet itinéraire est choisi, il faudra le jalonner (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019). Il est aussi possible de passer par la Rue des Bas Coteaux, qui est aussi le passage d'un circuit touristique. Mais cet itinéraire est moins direct.

Ensuite la question se pose pour relier les deux bourg. Il est possible de préconiser un itinéraire en passant par Thouars.

Enfin la liaison avec Thouars est naturelle car Sainte-Verge est en continuité de Thouars. Ainsi, pour faciliter et sécuriser cette liaison, il faut travailler sur trois axes. Pour la route principale (en rose sur la carte), qui permet de desservir la zone commerciale de Leclerc, il est possible de faire appel à un bureau d'études pour analyser les différentes possibilités de réaménagement de la voirie en faveur du vélo. Pour les deux autres axes en rouges sur la carte il peut être intéressant de mettre un marquage au sol. Selon la largeur de la route, il peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

III/ A l'échelle intercommunale





Plan vélo – Fiche communale : Taizé-Maulais

a) L'existant

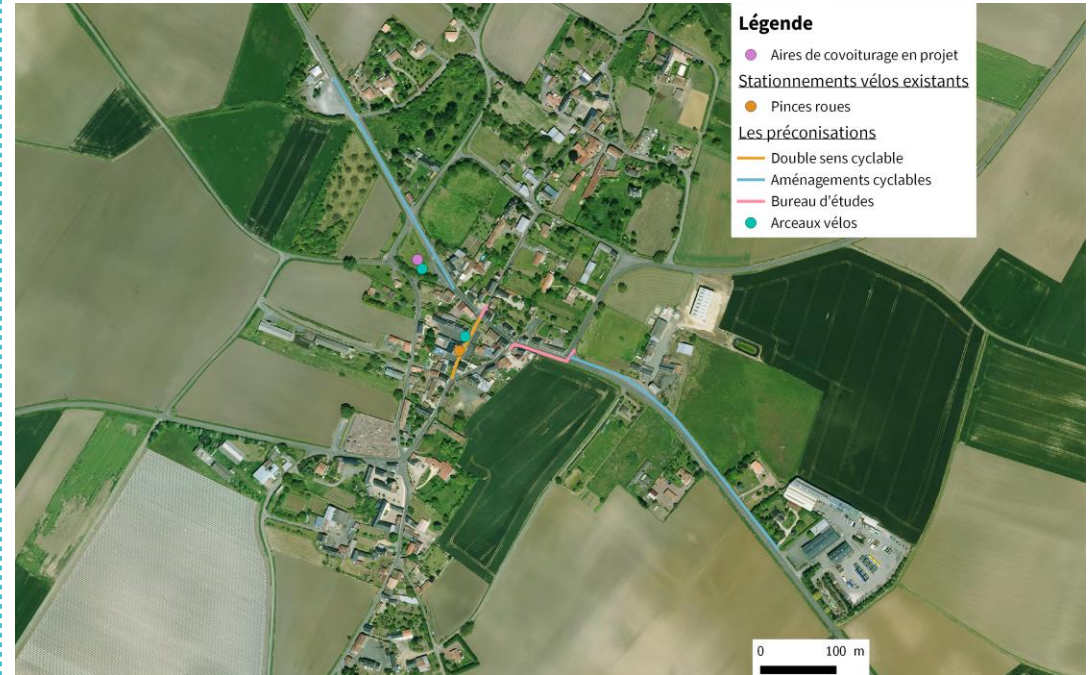


Le bourg de Taizé est traversée par la D37 qui permet de rejoindre Poitiers. Elle est donc fréquentée, notamment par des poids lourds. Cette configuration n'est pas favorable au développement du vélo. Cependant plusieurs éléments ont été développés pour favoriser les mobilités durables.

D'abord, il existe des pincés roues devant la Mairie. Ensuite, un cheminement piéton a été aménagé à la sortie du bourg. Enfin, une aire de covoiturage est prévue pour la fin de l'année.

I/ A l'échelle de Taizé

b) Les préconisations



Il est possible travailler sur plusieurs éléments pour inciter et sécuriser plus la pratique.

D'abord il existe des pincés-roues sous les escaliers de la Mairie. Mais ils ne sont pas accessibles à cause la végétation. Il est préconisé de rendre accessible ces pincés-roues en taillant la végétation. Ensuite des arceaux peuvent aussi être installés au niveau des tables de pique nique et au niveau de l'école.

En ce qui concerne les cheminements, la Rue de la Mairie est en sens unique. Il peut être étudié la mise en place d'un double sens cyclable dans cette rue. De plus, l'important est travailler la traversée du bourg avec la D37, afin de rendre visible et de sécuriser la pratique du vélo. Pour cela, au vu de la largeur de la route, il est préconisé de créer un aménagement cyclable du restaurant les Dolmens à l'aire de covoiturage. A la sortie du bourg, le cheminement piéton peut être retravaillé pour permettre aussi la circulation des vélos. Enfin, il faut faire appel à un bureau d'étude pour connaître les possibilités d'aménagements pour faciliter la traversée de la D37 à deux intersections.



Plan vélo – Fiche communale : Taizé-Maulais

I/ A l'échelle de Ligaine

Les préconisations

Le hameau de Ligaine est à proximité de Taizé (moins de 2 kms). Plusieurs équipements y sont implantés : la salle des fêtes et le stade.

Actuellement, il existe trois arceaux au niveau du pont. Ils sont à destination des touristes de la Vélo Francette.

De plus, il existe un marquage au sol d'un seul côté de la Route de Taizé Ligaine pour les piétons et les vélos (en rouge sur la route). Cela permet de donner une place aux modes actifs sur la route.

Pour aller plus loin, le projet de réaménagement de la salle des fêtes est une opportunité pour inclure directement dans le projet la préconisation d'installer des arceaux vélos.





Plan vélo – Fiche communale : Taizé-Maulais

II/ A l'échelle communale

Les préconisations

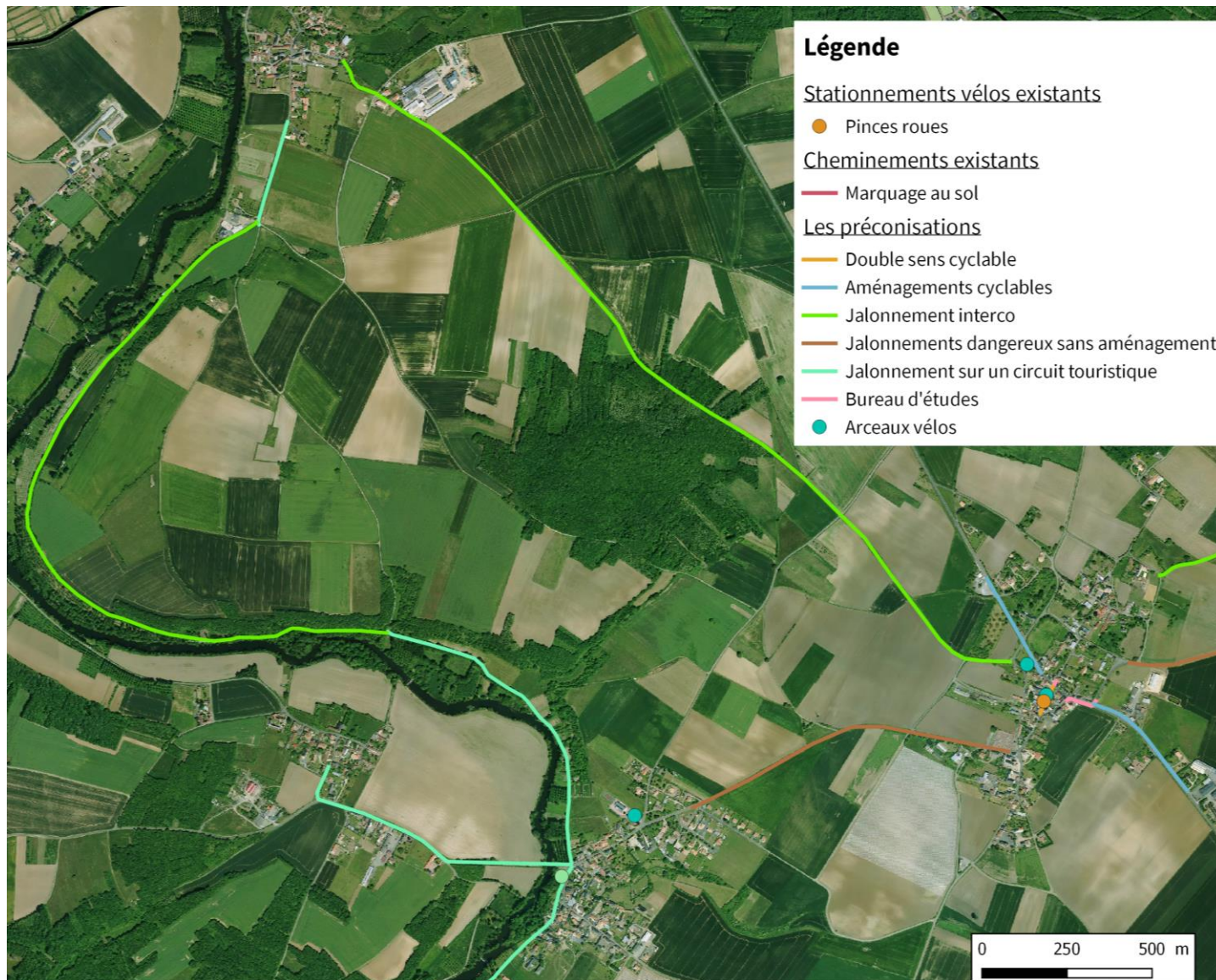
La Commune de Taizé-Maulais est composé de plusieurs hameaux. De part leur proximité, plusieurs peuvent être reliés en vélo.

Entre Taizé et Ligaine, la distance est de 1,5 km. La D163 est la seule route qui permet de les relier. Elle a l'avantage d'être directe mais elle est dangereuse sans aménagement cyclables. Plusieurs possibilités peuvent être étudiées (pistes cyclables, chaussée à voir centrale banalisée,...).

Entre Ligaine est à 3 kms de Maranzais. Il est possible de jalonner par la route qui longe le Thouet. Cela fait un détour mais cette route évite le relief.

Entre Taizé est à 3 kms de Maranzais. Il est possible d'emprunter la voie communale en verte sur la carte pour les relier à vélo.

Pour tous ces cheminements, il faudra un travail de remise en état et d'entretien des chemins pour les rendre accessibles au vélo. Il faudra aussi un travail de jalonnement, de signalisation et de communication (voir le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Taizé-Maulais

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale est avec Saint-Généroux. La carte ci-contre expose le cheminement entre Ligaine et Saint-Généroux. Il est très intéressant car il est plus direct que pour les voitures et il est très agréable. Il est composé de deux portions. Il emprunte une partie du circuit touristique le « Thouet à vélo ».

La première portion emprunte la route et suit le jalonnement du circuit touriste. Il est donc habituel d'avoir des cyclistes sur cette route.

La seconde portion emprunte une liaison mixte sécurisée et interdite aux voitures (en violet sur la carte). Le chemin rural a vraiment été retravaillé et installé un revêtement qui est complètement adapté à la pratique du vélo.

Pour développer des trajets plus quotidiens sur cette liaison, il est important de communiquer dessus et d'effectuer un travail de signalisation (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Ce travail de jalonnement doit commencer depuis Taizé afin d'éviter la D145.





Plan vélo – Fiche communale : Taizé-Maulais

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La seconde possibilité de liaison intercommunale est Oiron. La carte ci-contre expose le cheminement entre Taizé et Oiron et plus précisément le hameau de Bilazais. La distance entre les deux faibles et permet par la suite de rejoindre le centre de Oiron. Cette possibilité est d'autant plus intéressante que Taizé et Oiron vont fusionner.

La liaison passant par des chemins ruraux permet d'éviter la D145. Actuellement, ce sont des chemins et certaines portions ne sont pas praticables en vélos. Si le choix est fait de jalonner ce cheminement, les chemins doivent être remis en état et être entretenus par la suite. De plus, il est important de communiquer dessus et d'effectuer un travail de signalisation (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Ce travail de jalonnement doit continuer jusqu'au centre de Oiron.





Plan vélo – Fiche communale : Taizé-Maulais

I/ A l'échelle de Taizé

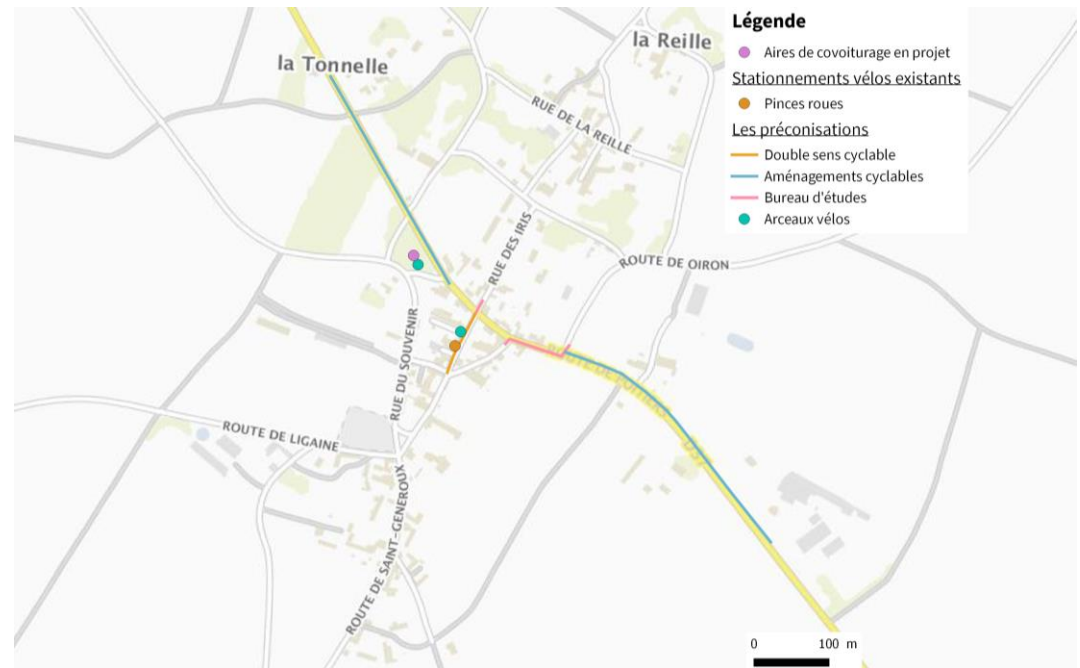
a) L'existant



Le bourg de Taizé est traversée par la D37 qui permet de rejoindre Poitiers. Elle est donc fréquentée, notamment par des poids lourds. Cette configuration n'est pas favorable au développement du vélo. Cependant plusieurs éléments ont été développés pour favoriser les mobilités durables.

D'abord, il existe des pincés roues devant la Mairie. Ensuite, un cheminement piéton a été aménagé à la sortie du bourg. Enfin, une aire de covoiturage est prévue pour la fin de l'année.

b) Les préconisations



Il est possible travailler sur plusieurs éléments pour inciter et sécuriser plus la pratique.

D'abord il existe des pincés-roues sous les escaliers de la Mairie. Mais ils ne sont pas accessibles à cause la végétation. Il est préconisé de rendre accessible ces pincés-roues en taillant la végétation. Ensuite des arceaux peuvent aussi être installés au niveau des tables de pique nique et au niveau de l'école.

En ce qui concerne les cheminements, la Rue de la Mairie est en sens unique. Il peut être étudié la mise en place d'un double sens cyclable dans cette rue. De plus, l'important est travailler la traversée du bourg avec la D37, afin de rendre visible et de sécuriser la pratique du vélo. Pour cela, au vu de la largeur de la route, il est préconisé de créer un aménagement cyclable du restaurant les Dolmens à l'aire de covoiturage. A la sortie du bourg, le cheminement piéton peut être retravaillé pour permettre aussi la circulation des vélos. Enfin, il faut faire appel à un bureau d'étude pour connaître les possibilités d'aménagements pour faciliter la traversée de la D37 à deux intersections.



Plan vélo – Fiche communale : Taizé-Maulais

I/ A l'échelle de Ligaine

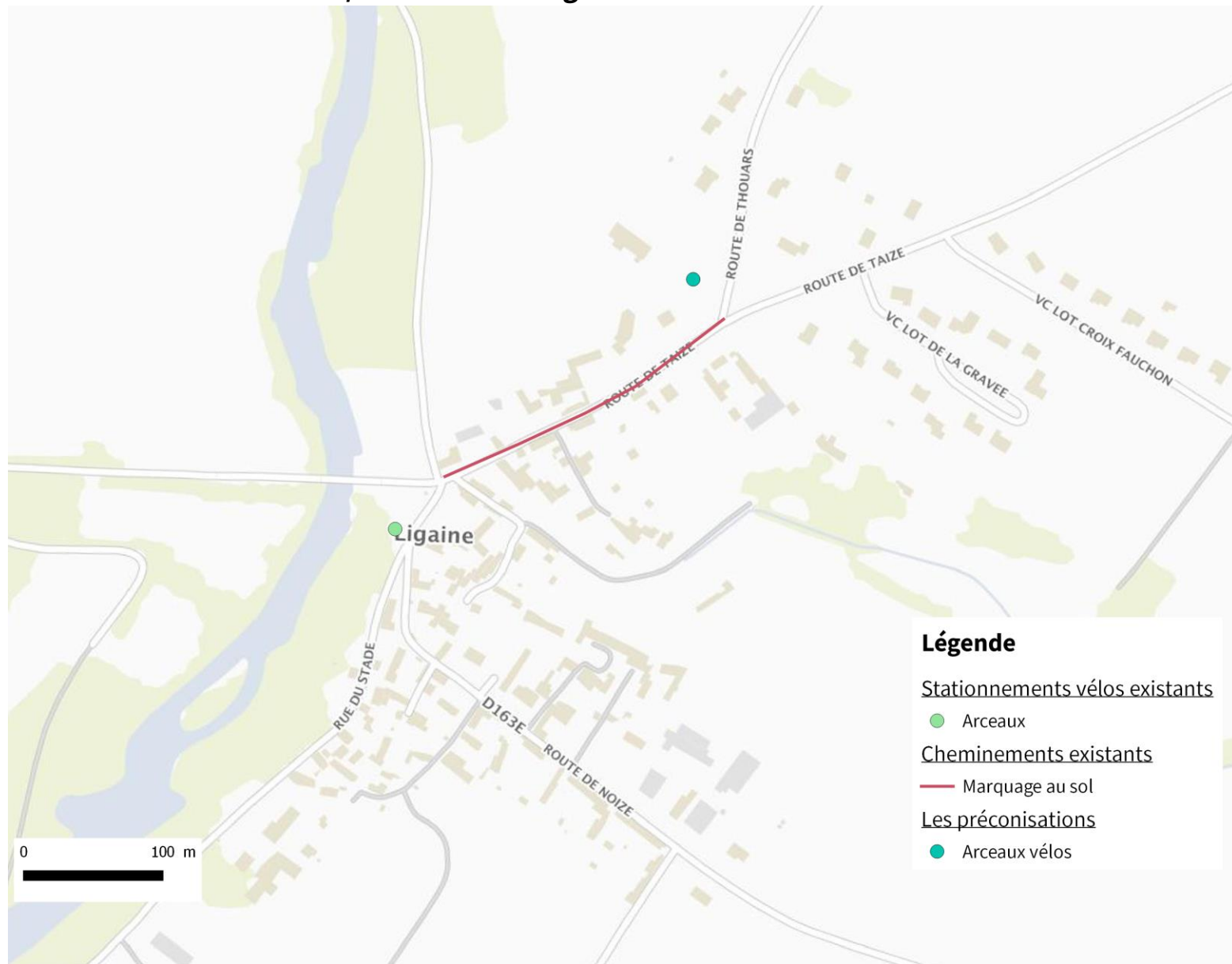
Les préconisations

Le hameau de Ligaine est à proximité de Taizé (moins de 2 kms). Plusieurs équipements y sont implantés : la salle des fêtes et le stade.

Actuellement, il existe trois arceaux au niveau du pont. Ils sont à destination des touristes de la Vélo Francette.

De plus, il existe un marquage au sol d'un seul côté de la Route de Taizé Ligaine pour les piétons et les vélos (en rouge sur la route). Cela permet de donner une place aux modes actifs sur la route.

Pour aller plus loin, le projet de réaménagement de la salle des fêtes est une opportunité pour inclure directement dans le projet la préconisation d'installer des arceaux vélos.





Plan vélo – Fiche communale : Taizé-Maulais

II/ A l'échelle communale

Les préconisations

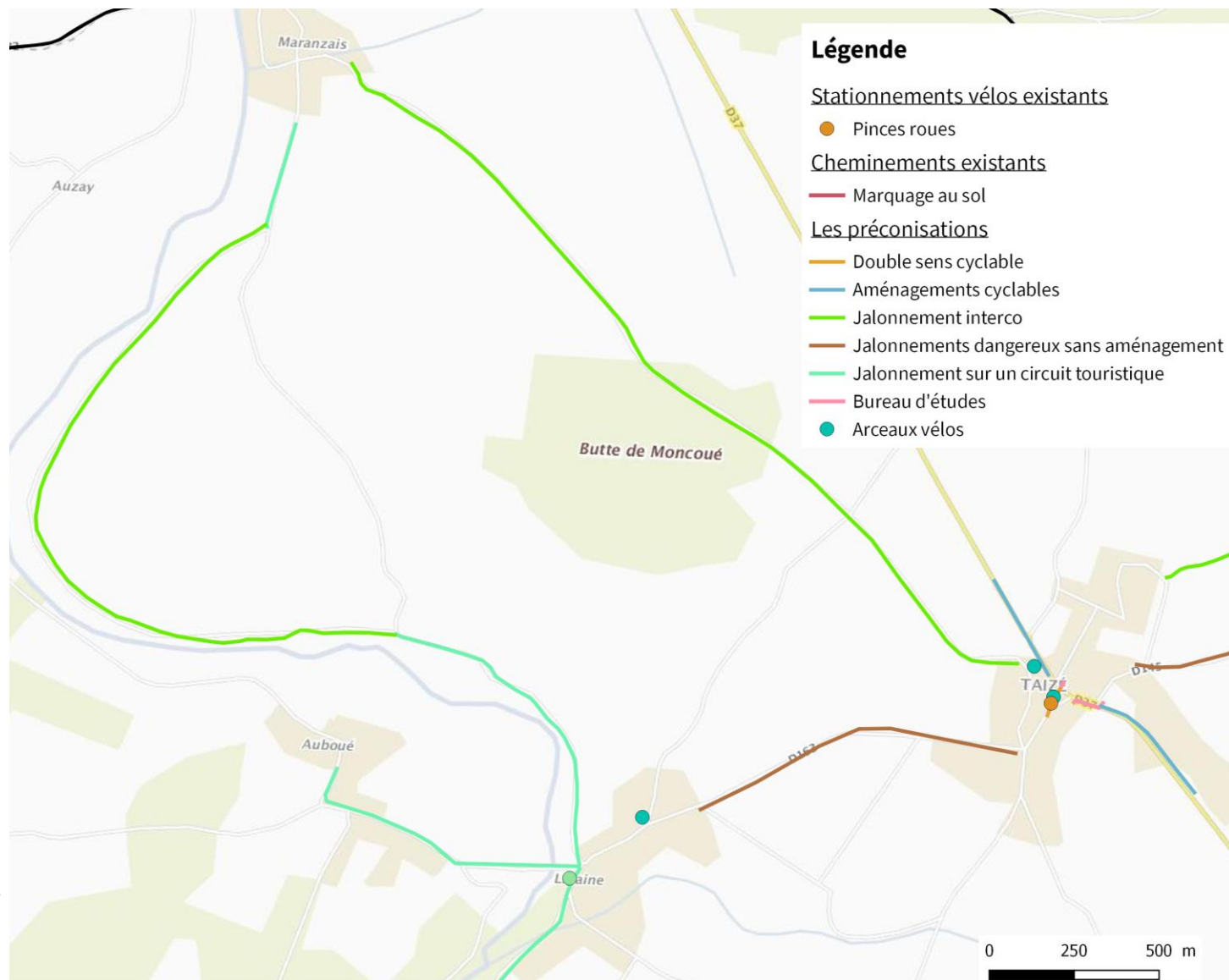
La Commune de Taizé-Maulais est composé de plusieurs hameaux. De part leur proximité, plusieurs peuvent être reliés en vélo.

Entre Taizé et Ligaine, la distance est de 1,5 km. La D163 est la seule route qui permet de les relier. Elle a l'avantage d'être directe mais elle est dangereuse sans aménagement cyclables. Plusieurs possibilités peuvent être étudiées (pistes cyclables, chaussée à voir centrale banalisée,...).

Entre Ligaine est à 3 kms de Maranzais. Il est possible de jalonner par la route qui longe le Thouet. Cela fait un détour mais cette route évite le relief.

Entre Taizé est à 3 kms de Maranzais. Il est possible d'emprunter la voie communale en verte sur la carte pour les relier à vélo.

Pour tous ces cheminements, il faudra un travail de remise en état et d'entretien des chemins pour les rendre accessibles au vélo. Il faudra aussi un travail de jalonnement, de signalisation et de communication (voir le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).





Plan vélo – Fiche communale : Taizé-Maulais

III/ A l'échelle intercommunale

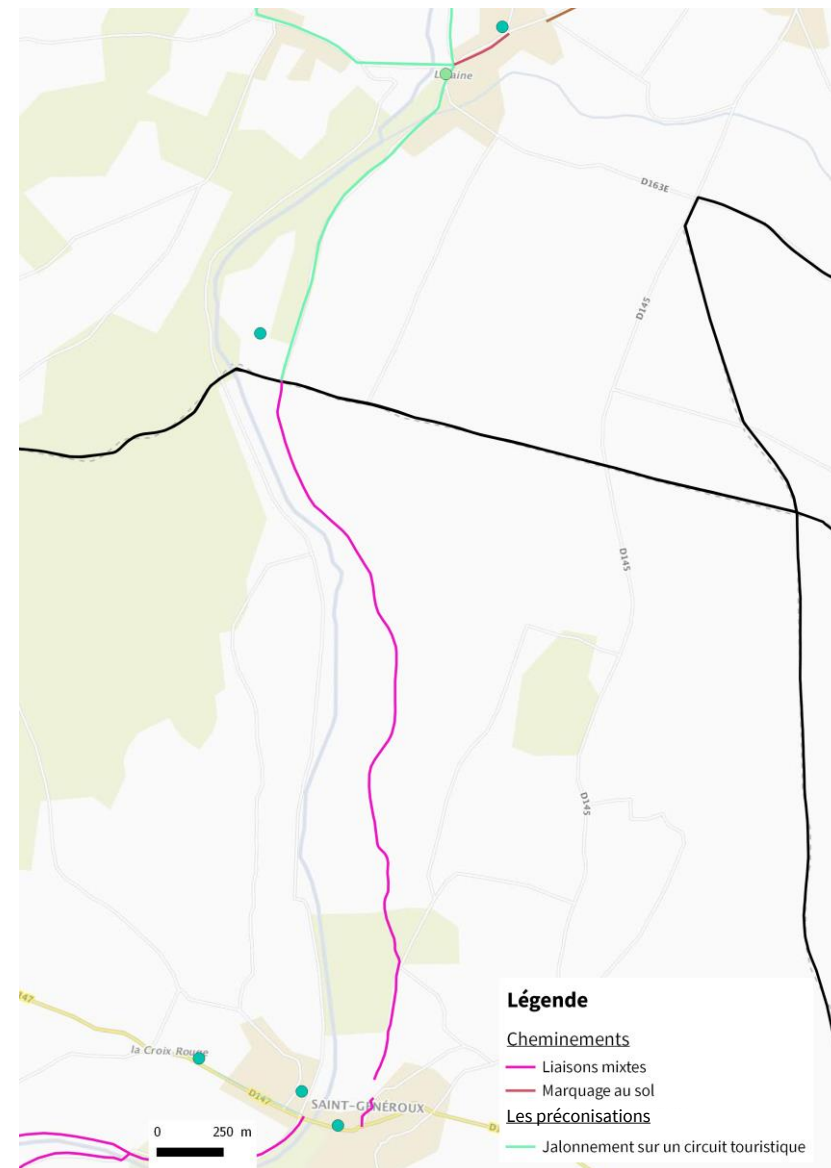
Les préconisations

La première possibilité de liaison intercommunale est avec Saint-Généroux. La carte ci-contre expose le cheminement entre Ligaine et Saint-Généroux. Il est très intéressant car il est plus direct que pour les voitures et il est très agréable. Il est composé de deux portions. Il emprunte une partie du circuit touristique le « Thouet à vélo ».

La première portion emprunte la route et suit le jalonnement du circuit touriste. Il est donc habituel d'avoir des cyclistes sur cette route.

La seconde portion emprunte une liaison mixte sécurisée et interdite aux voitures (en violet sur la carte). Le chemin rural a vraiment été retravaillé et installé un revêtement qui est complètement adapté à la pratique du vélo.

Pour développer des trajets plus quotidiens sur cette liaison, il est important de communiquer dessus et d'effectuer un travail de signalisation (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019). Ce travail de jalonnement doit commencer depuis Taizé afin d'éviter la D145.





Plan vélo – Fiche communale : Taizé-Maulais

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La seconde possibilité de liaison intercommunale est Oiron. La carte ci-contre expose le cheminement entre Taizé et Oiron et plus précisément le hameau de Bilazais. La distance entre les deux faibles et permet par la suite de rejoindre le centre de Oiron. Cette possibilité est d'autant plus intéressante que Taizé et Oiron vont fusionner.

La liaison passant par des chemins ruraux permet d'éviter la D145. Actuellement, ce sont des chemins et certaines portions ne sont pas praticables en vélos. Si le choix est fait de jalonner ce cheminement, les chemins doivent être remis en état et être entretenus par la suite. De plus, il est important de communiquer dessus et d'effectuer un travail de signalisation (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Ce travail de jalonnement doit continuer jusqu'au centre de Oiron..

Légende

Stationnements vélos

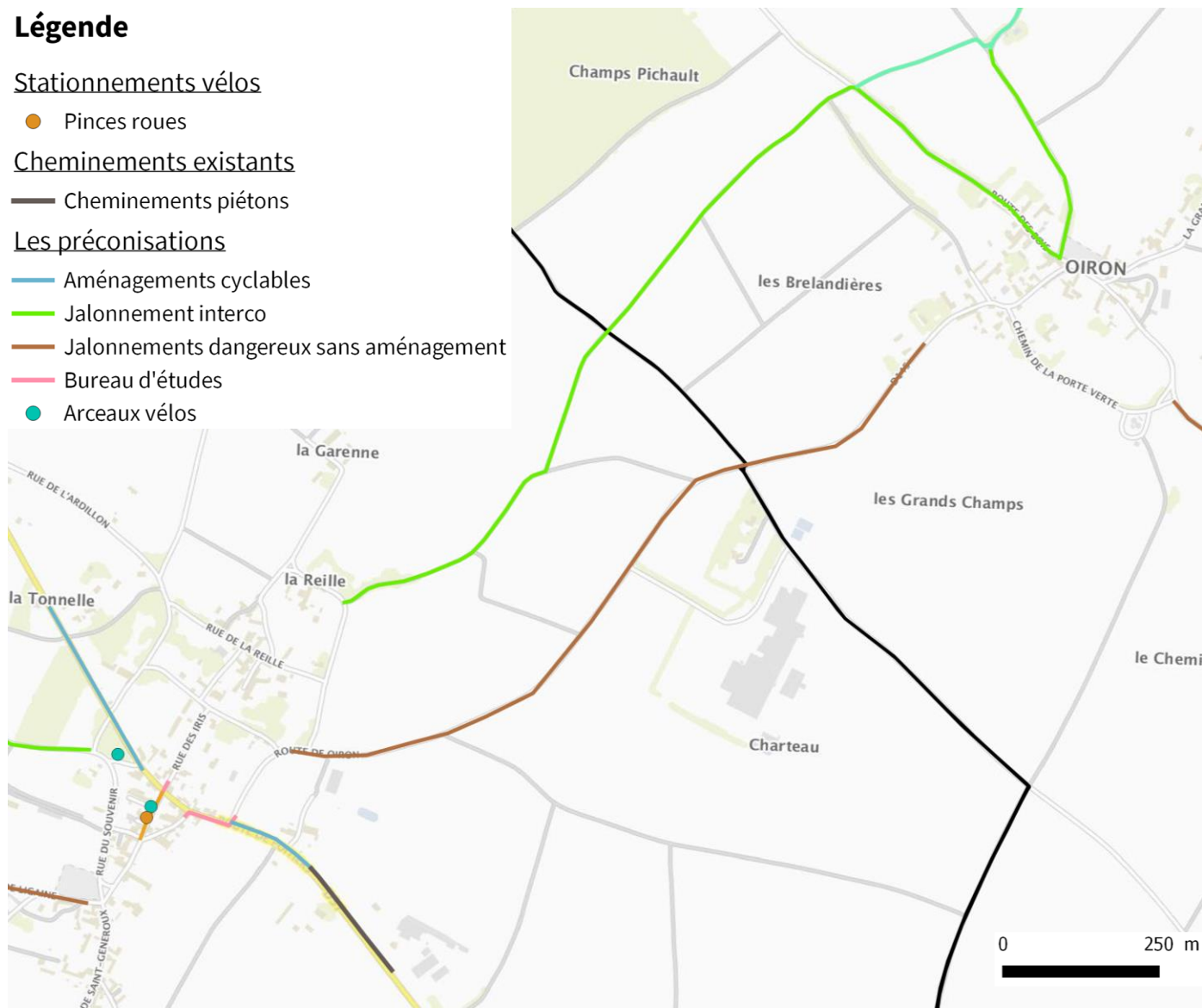
- Pincés roues

Chemins existants

- Cheminements piétons

Les préconisations

- Aménagements cyclables
- Jalonnement interco
- Jalonnements dangereux sans aménagement
- Bureau d'études
- Arceaux vélos





Plan vélo – Fiche communale : Thouars

a) Diagnostic : l'existant

De part sa densité et ses équipements, Thouars est la Commune où le potentiel du vélo est le plus important.

Il existe actuellement un premier maillage de stationnements vélos répartis sur toute la Commune. Ce sont des pincés-roues et des arceaux. De plus, il existe au niveau de la gare un local sécurisé pour les vélos.

Les cheminements cyclables restent peu développés bien qu'il existe une piste cyclable pour rejoindre le Collège Jean-Rostand et les Bassins du Thouet. De plus avec le réaménagement de la gare, une liaison mixte a été créée jusqu'à la zone commerciale. Enfin, il existe des bandes cyclable au niveau de la zone d'activité.

Enfin, il existe des projets au niveau des cheminements existants pour supprimer les discontinuités. La Rue Porte de Paris doit fait l'objet d'une étude en 2020-2021. Il est important de la réaménager, notamment en mettant en place une zone apaisée.

De part son potentiel, il reste des aménagements importants à effectuer pour développer et favoriser la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien.

Légende

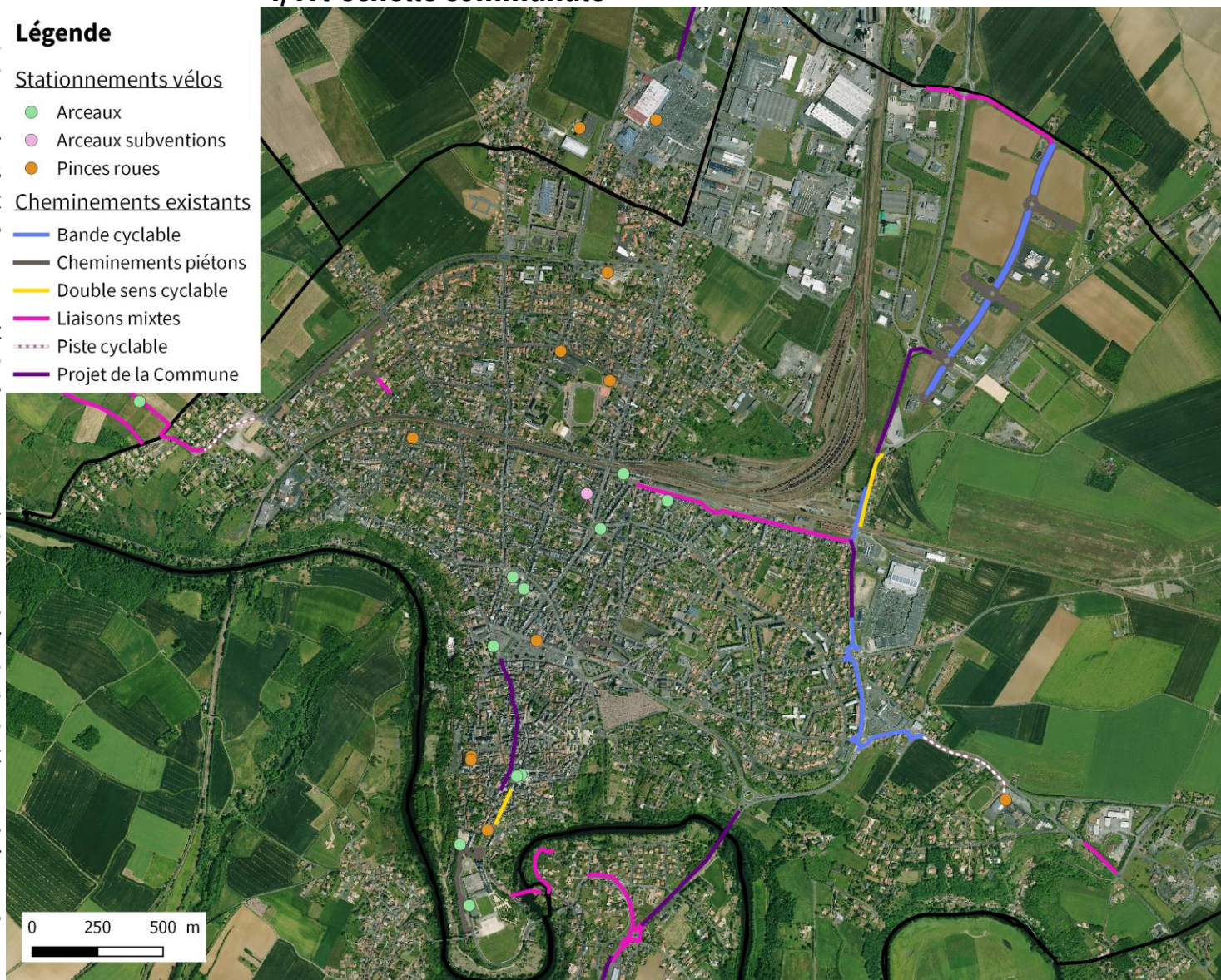
Stationnements vélos

- Arceaux
- Arceaux subventions
- Pincés roues

Cheminements existants

- Bande cyclable
- Cheminements piétons
- Double sens cyclable
- Liaisons mixtes
- Piste cyclable
- Projet de la Commune

I/ A l'échelle communale





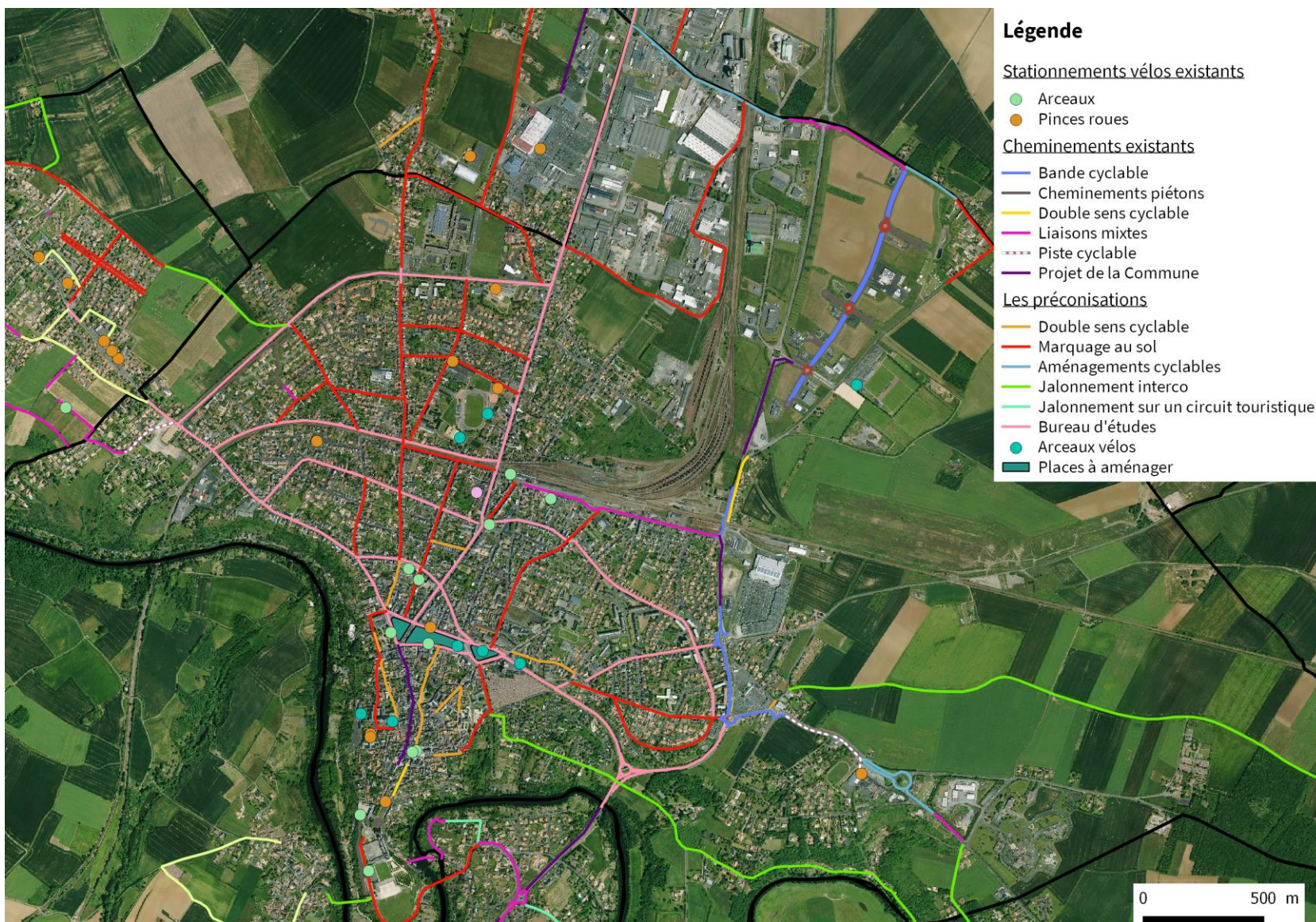
Plan vélo – Fiche communale : Thouars

I/ A l'échelle communale

b) Les préconisations

Cette carte expose les différentes préconisations possibles sur la Commune de Thouars afin d'assurer un meilleur partage de la voirie et de développer la pratique du vélo.

Les explications sont dans sur la page suivante.





Plan vélo – Fiche communale : Thouars

I/ A l'échelle communale

b) Les préconisations

Le premier point qui peut freiner la pratique du vélo à Thouars est l'état abîmé des routes. Cela rend peu confortable et dangereux le parcours pour les cyclistes.

De plus, le maillage actuel des stationnements vélos peut être complété avec des nouveaux arceaux vélos, comme exposé sur la carte.

Ensuite, il faut absolument aménager la ville de cheminements cyclables afin de rendre plus visible le vélo et de sécuriser la pratique. L'objectif est de permettre des liaisons structurantes du Nord au Sud et d'Est en Ouest. Pour cela plusieurs types de liaisons ont été préconisées :

D'abord, les axes en roses sur la carte sont les axes structurants de la Commune dont le réaménagement nécessite de faire appel à un bureau d'étude pour étudier les différentes possibilités. L'intégration du vélo sur ces axes est nécessaire.

Les axes en bleus sont des axes aussi structurants du territoire qu'il est possible d'aménager sans devoir passer par un bureau d'étude (la place foncière étant suffisante dans la majorité des cas). Pour la Rue du Grand Rose, il existe actuellement un trottoir assez large. Il peut être étudié la mise en place d'un côté un trottoir piéton et sur l'autre trottoir une piste cyclable à double sens. Cette proposition est d'autant plus intéressante que cette rue permet de desservir une zone d'activité et donc qui peut inciter les salariés à venir en vélo.

Les cheminements en rouges sur la carte sont les axes secondaires où il faut mettre en place un marquage au sol. Cela permet de donner plus de visibilité aux vélos et de le sécuriser un peu plus. Selon la largeur de la route ça peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Tous ces aménagements permettent en plus une continuité dans les cheminements.

Pour continuer cette démarche et développer le vélo dans le centre ville de Thouars, les aménagements cyclables seuls ne suffisent pas. Il faut aussi réaménager les trois Places centrales (qui sont actuellement des parkings) en intégrant les modes actifs afin d'en faire des lieux de vie. Cela permettra aux habitants de se réapproprier l'espace public. De plus, il est nécessaire de mener une réflexion sur la politique de stationnement des voitures. Pour développer le vélo et le rendre concurrentiel à la voiture, il faut une meilleure partage de la voirie et contraindre la voiture notamment par moins de stationnements.

Enfin, il faut aménager les ronds-points et les feux de circulations. Pour les ronds-points il faut matérialiser un marquage au sol sur la voirie ou si c'est possible créer un cheminement sécurisé en dehors de la voirie. Pour les feux de circulations, il faut mettre en place des sas vélos pour marquer une séparation avec les voitures. De plus, quand cela est possible il faut autoriser le cycliste à tourner à droite alors que le feu est rouge.

Afin de réaliser au mieux ces aménagements, ils seront développés dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).



Plan vélo – Fiche communale : Thouars

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette première carte se concentre sur les possibilités de liaisons avec Saint-Jean-de-Thouars et Saint-Jacques-de-Thouars.

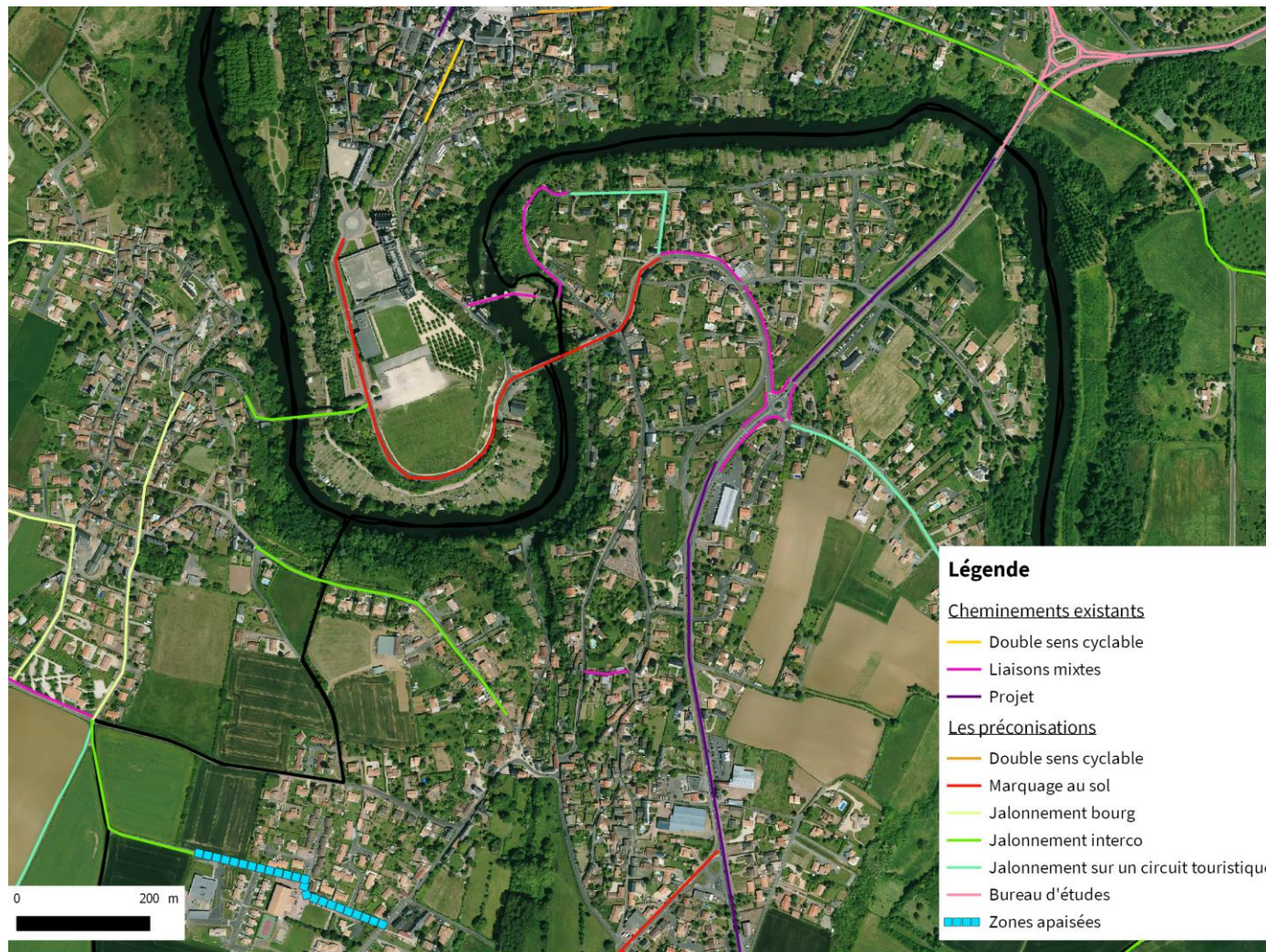
Pour rejoindre Saint-Jean-de-Thouars, il existe deux possibilités : par la D938 ou par la D39.

Dans le premier, l'axe est un axe structurant du territoire, il connaît donc un fort trafic, notamment de poids lourds. Une étude est en cours par le Département des Deux-Sèvres pour connaître les aménagements possibles. Il est préconisé de faire appel à bureau d'études pour la traversée du pont.

Pour le second cas, la route est moins dangereuse. Pour donner plus de visibilité aux vélos, il est possible d'installer un marquage au sol. Selon la largeur de la route ça peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Pour rejoindre Saint-Jacques-de-Thouars vu qu'il faut franchir le Thouet, il n'existe que la possibilité de passer par la Rue Saint-Nicolas. Le pont est étroit mais la signalisation impose de passer que dans un sens à la fois. Ce qui est plus sécurisant pour les vélos.

Pour que ces itinéraires fonctionnent, il sera important de travailler sur la signalisation pour les indiquer.





Plan vélo – Fiche communale : Thouars

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

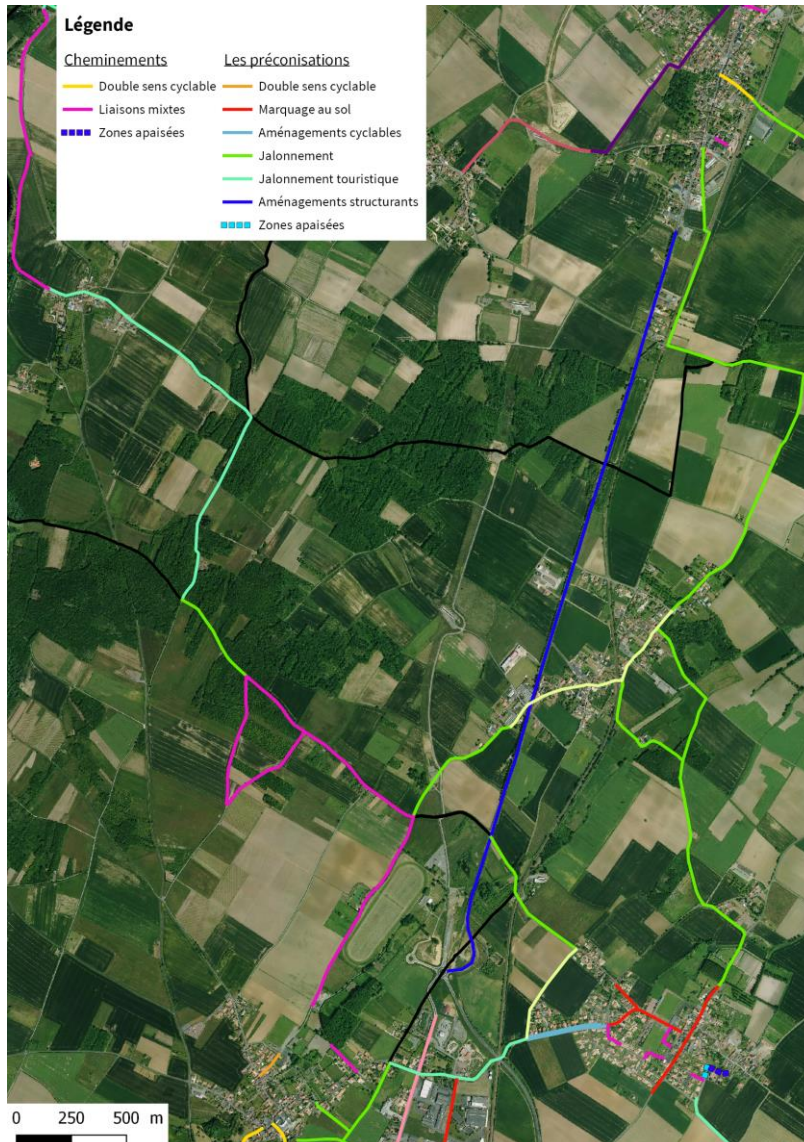
Cette deuxième carte se concentre sur la possibilité pour Brion-Près-Thouet de rejoindre Louzy, Thouars et la zone commerciale de Sainte Verge. Au vu de la distance, c'est une opportunité intéressante. Pour cela, il est possible d'étudier trois itinéraires

D'abord pour rejoindre Thouars, il est possible de passer par l'ancienne route Départementale (en bleu sur la carte). Avec la création de la D938, cette route est beaucoup moins fréquentée. L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus directe et la plus connue des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents et donc coûteux. Ce serait un aménagement structurant du territoire

La deuxième possibilité est de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux et des routes secondaires (en vert sur la carte). Cette solution permet de desservir Thouars et Louzy. C'est moins directe pour les habitants mais aussi moins coûteuse à mettre en place. Actuellement, certains de ces chemins ne sont pas en état pour pouvoir circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un réel travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître. (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019) et sur le bon état des chemins.

Enfin la dernière possibilité est de jalonner un autre itinéraire bis par des chemins ruraux (en vert sur la carte) et de rejoindre la liaison mixte existante jusqu'au bourg de Sainte-Verge. Cette solution est moins directe pour les habitants mais aussi moins coûteuse à mettre en place. Actuellement, une petite partie de ces chemins n'est pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc comme pour rejoindre Louzy réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo.

Ces trois solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis.





Plan vélo – Fiche communale : Thouars

Les préconisations

La troisième possibilité de liaison est vers Sainte-Radegonde et Sainte-Verge.

La liaison avec Vrines est naturelle car est en continuité de Thouars. Une rue principale permet de relier les deux Communes. Cependant cette route est pour l'instant dangereuse pour la pratique du vélo car elle connaît un fort trafic et la voirie n'est pas partagée. Ainsi, pour faciliter et sécuriser cette liaison, il faut travailler sur cette route (en rose sur la carte). Pour cela, il est possible de faire appel à un bureau d'études pour analyser les différentes possibilités de réaménagement de la voirie en faveur du vélo. De plus, la Rue des acacias et la rue Camille Heline peut permettre de relier les deux Communes en évitant le trafic. Pour l'instant une partie est un chemin rural donc accessible aux vélos. Si cette liaison est choisie, il faudra le remettre en état et la signalisée. Cette liaison est d'autant plus importante que ces deux Communes vont fusionner.

La liaison entre Thouars Sainte-Verge est aussi naturelle car en continuité. Ainsi, pour faciliter et sécuriser cette liaison, il faut travailler sur trois axes. Pour la route principale (en rose sur la carte), qui permet de desservir la zone commerciale de Leclerc, il est possible de faire appel à un bureau d'études pour analyser les différentes possibilités de réaménagement de la voirie en faveur du vélo. Pour les deux autres axes en rouges sur la carte il peut être intéressant de mettre un marquage au sol. Selon la largeur de la route, il peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).

III/ A l'échelle intercommunale





Plan vélo – Fiche communale : Thouars

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette carte expose les possibilités de liaisons vers Louzy.

Depuis Launay, il est possible de rejoindre Thouars facilement. Une liaison mixte existante permet d'éviter la route sur une partie du trajet. Cependant, il faudrait compléter cette liaison par un aménagement cyclable jusqu'à dans le bourg de Launay.

Depuis Louzy, il est possible d'emprunter la même route que celle du circuit touristique « *Liaison Louzy-Thouars* » puis la D938E de la Commune de Louzy. Pour cet axe structurant, qui continue sur la ville de Thouars, il peut être proposé de faire appel à un bureau d'études.

Légende

Cheminements existants

- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Liaisons mixtes
- Marquage au sol
- Zones apaisées

Les préconisations

- Double sens cyclable
- Marquage au sol
- Aménagements cyclables
- Jalonnement interco
- Jalonnement sur un circuit touristique
- Bureau d'études
- Zones apaisées





Plan vélo – Fiche communale : Thouars

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

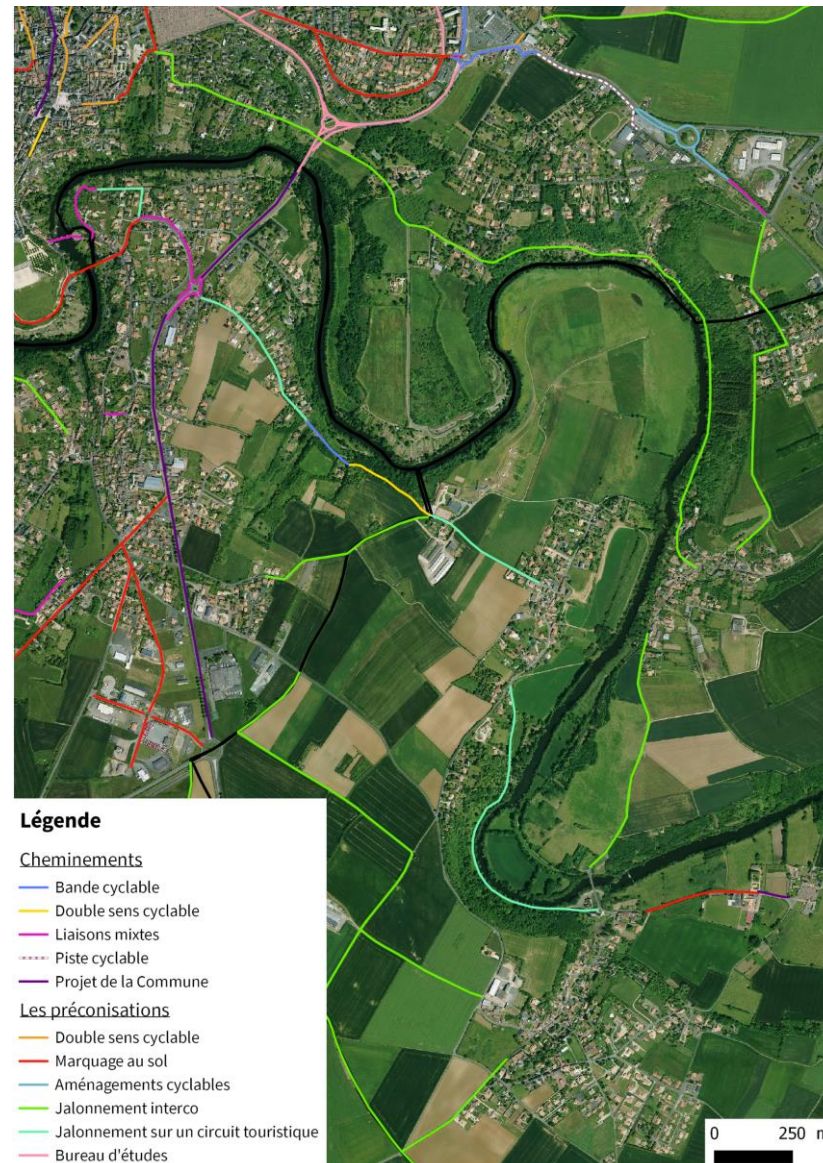
Cette cinquième carte à l'échelle intercommunale, présente les possibilités de liaisons avec Missé. Pour rejoindre Thouars, selon d'où on part il existe plusieurs possibilités.

A partir de Doret, il est possible de passer par la route devant le Châtelier pour rejoindre Saint-Jean-de-Thouars puis Thouars. La Commune de Saint-Jean-de-Thouars, a déjà mis en place un double sens cyclable suivi d'une bande cyclable d'un côté de la route sur cet itinéraire.

A partir du Hameau de Chambre, il est possible de passer par le Chemin de Bateloup ou par le second chemin en vert sur la carte. Ce dernier permet notamment de rejoindre l'hôpital et le collège Jean Rostand. Alors que l'itinéraire par le Chemin de Bateloup permet de rejoindre le centre de Thouars.

Dans les deux cas, les chemins doivent être remis en état et être entretenus pour permettre le passage des vélos. De plus, il faut accompagner ce travail par de la communication et de la signalisation.

Ces liaisons sont d'autant plus importantes que ces deux Communes vont fusionner.





III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La dernière possibilité de liaison intercommunale concerne Saint-Varent et Thouars. La distance entre ces deux Communes est plus conséquente car elle est d'environ 11kms. Cependant, il est important de permettre aux habitants de relier le pôle secondaire au pôle principal du territoire. De plus, la distance entre Saint-Varent et Saint Jean de Thouars (Commune de la zone urbaine la plus proche et avec une zone d'activité) est d'environ 9 kms.

La première possibilité d'itinéraire emprunte la D135 et une partie de la D938TER (en bleu sur la carte). L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus directe et la plus connue des habitants. C'est l'itinéraire naturel pour les habitants car c'est celui utilisé en voiture. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos sur cette route, il faudra faire des aménagements conséquents et donc coûteux. Ce serait un aménagement structurant du territoire.

La seconde possibilité est de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux et des routes secondaires (en vert sur la carte). Cette solution est certes un peu moins directe mais évite des détours trop conséquents pour les habitants. Elle est aussi moins coûteuse à mettre en place. Ces chemins appartiennent aux Communes mais actuellement certains ne sont pas en état être circulaire en vélo. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens afin qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître (voir « Guide des bonnes pratiques d'aménagement » à destination des Communes, en 2019).

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis.





Plan vélo – Fiche communale : Thouars

a) Diagnostic : l'existant

De part sa densité et ses équipements, Thouars est la Commune où le potentiel du vélo est le plus important.

Il existe actuellement un premier maillage de stationnements vélos répartis sur toute la Commune. Ce sont des pincés-roues et des arceaux. De plus, il existe au niveau de la gare un local sécurisé pour les vélos.

Les cheminements cyclables restent peu développés bien qu'il existe une piste cyclable pour rejoindre le Collège Jean-Rostand et les Bassins du Thouet. De plus avec le réaménagement de la gare, une liaison mixte a été créée jusqu'à la zone commerciale. Enfin, il existe des bandes cyclable au niveau de la zone d'activité.

Enfin, il existe des projets au niveau des cheminements existants pour supprimer les discontinuités. La Rue Porte de Paris doit fait l'objet d'une étude en 2020-2021. Il est important de la réaménager, notamment en mettant en place une zone apaisée.

De part son potentiel, il reste des aménagements importants à effectuer pour développer et favoriser la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien.

Légende

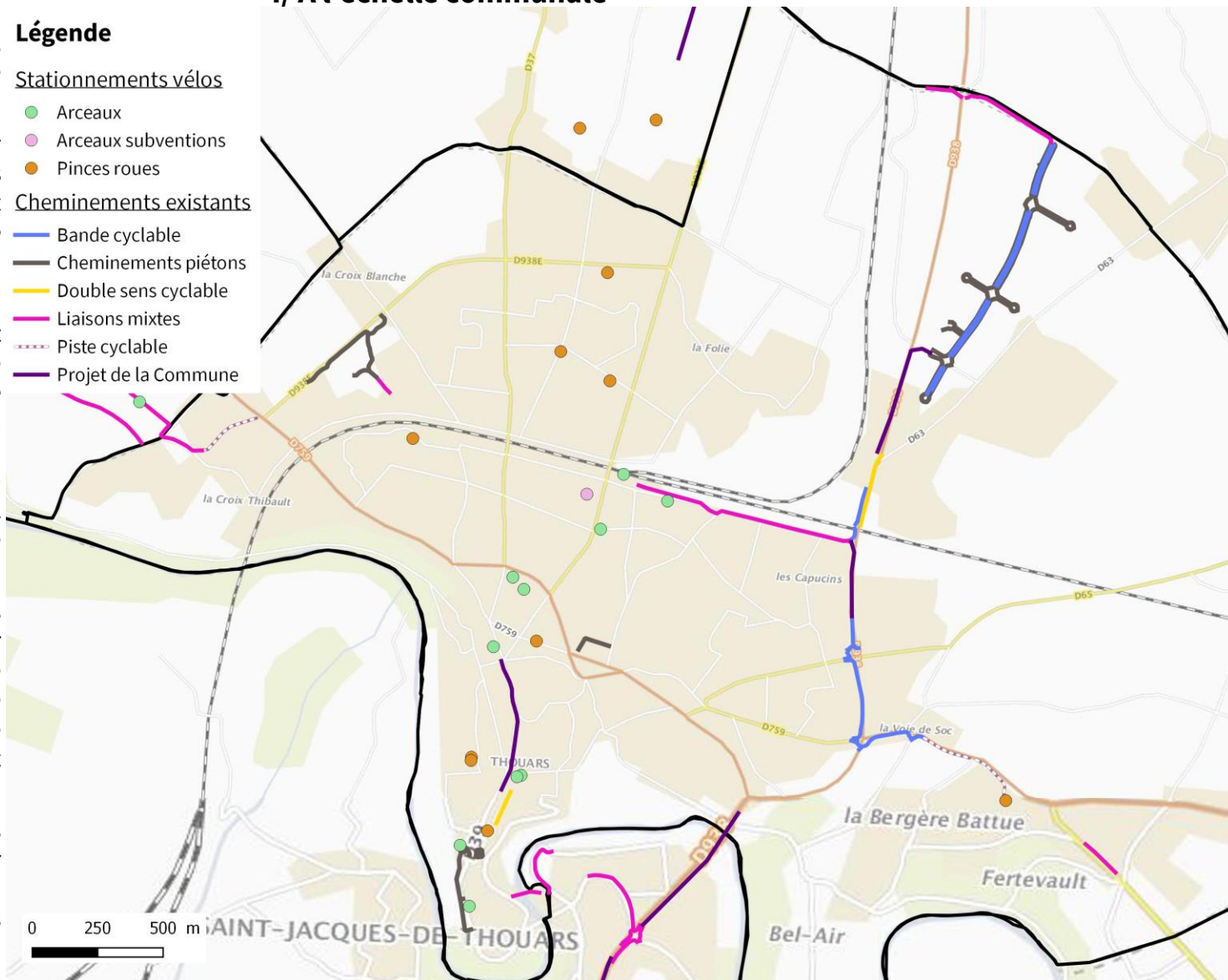
Stationnements vélos

- Arceaux
- Arceaux subventions
- Pincés roues

Cheminements existants

- Bande cyclable
- Cheminements piétons
- Double sens cyclable
- Liaisons mixtes
- Piste cyclable
- Projet de la Commune

I/ A l'échelle communale





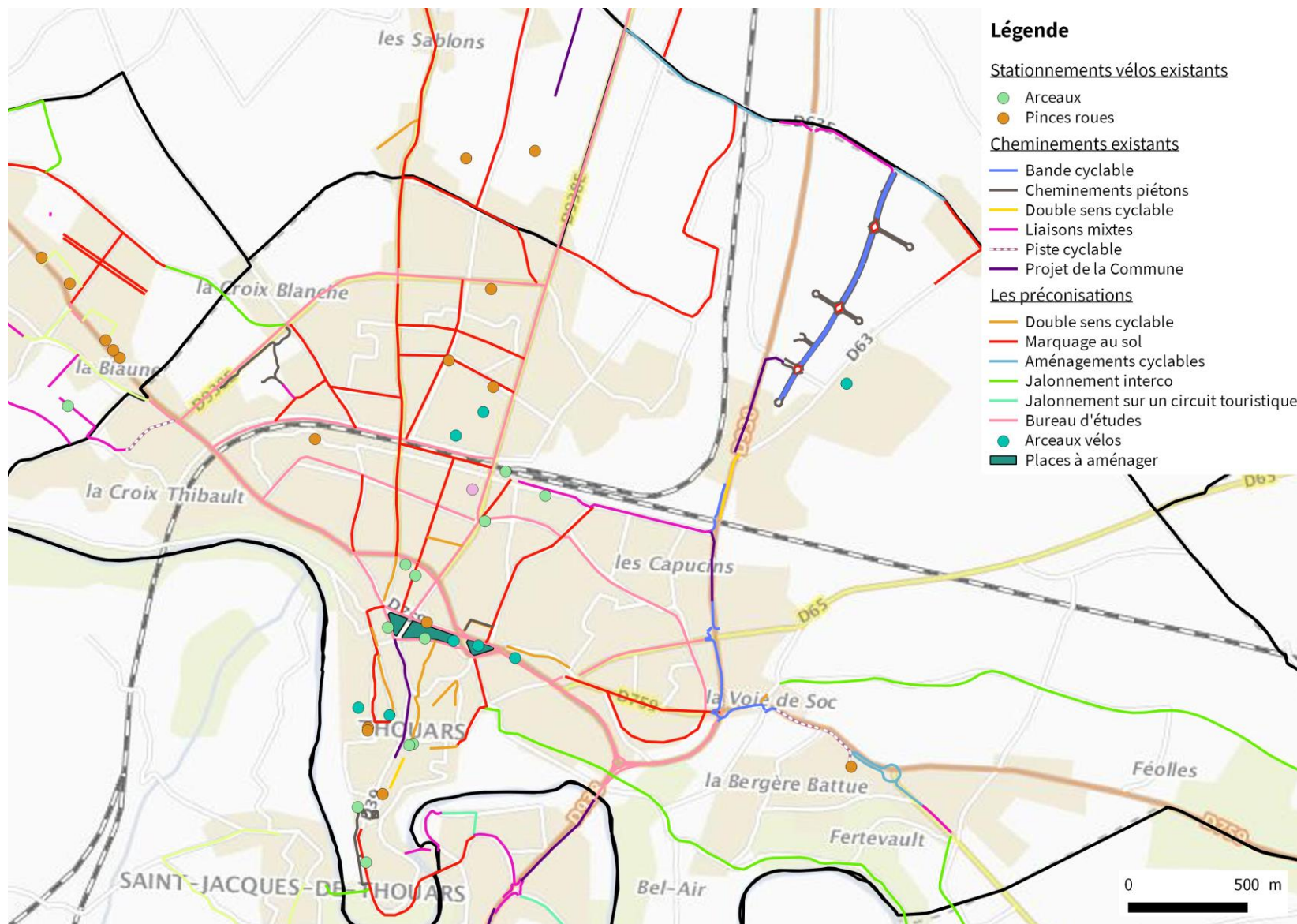
Plan vélo – Fiche communale : Thouars

I/ A l'échelle communale

b) Les préconisations

Cette carte expose les différentes préconisations possibles sur la Commune de Thouars afin d'assurer un meilleur partage de la voirie et de développer la pratique du vélo.

Les explications sont dans sur la page suivante.





Plan vélo – Fiche communale : Thouars

I/ A l'échelle communale

b) Préconisations

Le premier point qui peut freiner la pratique du vélo à Thouars est l'état abimé des routes. Cela rend peu confortable et dangereux le parcours pour les cyclistes.

De plus, le maillage actuel des stationnements vélos peut être complété avec des nouveaux arceaux vélos, comme exposé sur la carte.

Ensuite, il faut absolument aménager la ville de cheminements cyclables afin de rendre plus visible le vélo et de sécuriser la pratique. L'objectif est de permettre des liaisons structurantes du Nord au Sud et d'Est en Ouest. Pour cela plusieurs types de liaisons ont été préconisées :

D'abord, les axes en roses sur la carte sont les axes structurants de la Commune dont le réaménagement nécessite de faire appel à un bureau d'étude pour étudier les différentes possibilités. L'intégration du vélo sur ces axes est nécessaire.

Les axes en bleus sont des axes aussi structurants du territoire qu'il est possible d'aménager sans devoir passer par un bureau d'étude (la place foncière étant suffisante dans la majorité des cas). Pour la Rue du Grand Rose, il existe actuellement un trottoir assez large. Il peut être étudié la mise en place d'un côté un trottoir piéton et sur l'autre trottoir une piste cyclable à double sens. Cette proposition est d'autant plus intéressante que cette rue permet de desservir une zone d'activité et donc qui peut inciter les salariés à venir en vélo.

Les cheminements en rouges sur la carte sont les axes secondaires où il faut mettre en place un marquage au sol. Cela permet de donner plus de visibilité aux vélos et de le sécuriser un peu plus. Selon la largeur de la route ça peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Tous ces aménagements permettent en plus une continuité dans les cheminements.

Pour continuer cette démarche et développer le vélo dans le centre ville de Thouars, les aménagements cyclables seuls ne suffisent pas. Il faut aussi réaménager les trois Places centrales (qui sont actuellement des parkings) en intégrant les modes actifs afin d'en faire des lieux de vie. Cela permettra aux habitants de se réappropriier l'espace public. De plus, il est nécessaire de mener une réflexion sur la politique de stationnement des voitures. Pour développer le vélo et le rendre concurrentiel à la voiture, il faut une meilleure partage de la voirie et contraindre la voiture notamment par moins de stationnements.

Enfin, il faut aménager les ronds-points et les feux de circulations. Pour les ronds-points il faut matérialiser un marquage au sol sur la voirie ou si c'est possible créer un cheminement sécurisé en dehors de la voirie. Pour les feux de circulations, il faut mettre en place des sas vélos pour marquer une séparation avec les voitures. De plus, quand cela est possible il faut autoriser le cycliste à tourner à droite alors que le feu est rouge.

Afin de réaliser au mieux ces aménagements, ils seront développés dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).



Plan vélo – Fiche communale : Thouars

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

Cette première carte se concentre sur les possibilités de liaisons avec Saint-Jean-de-Thouars et Saint-Jacques-de-Thouars.

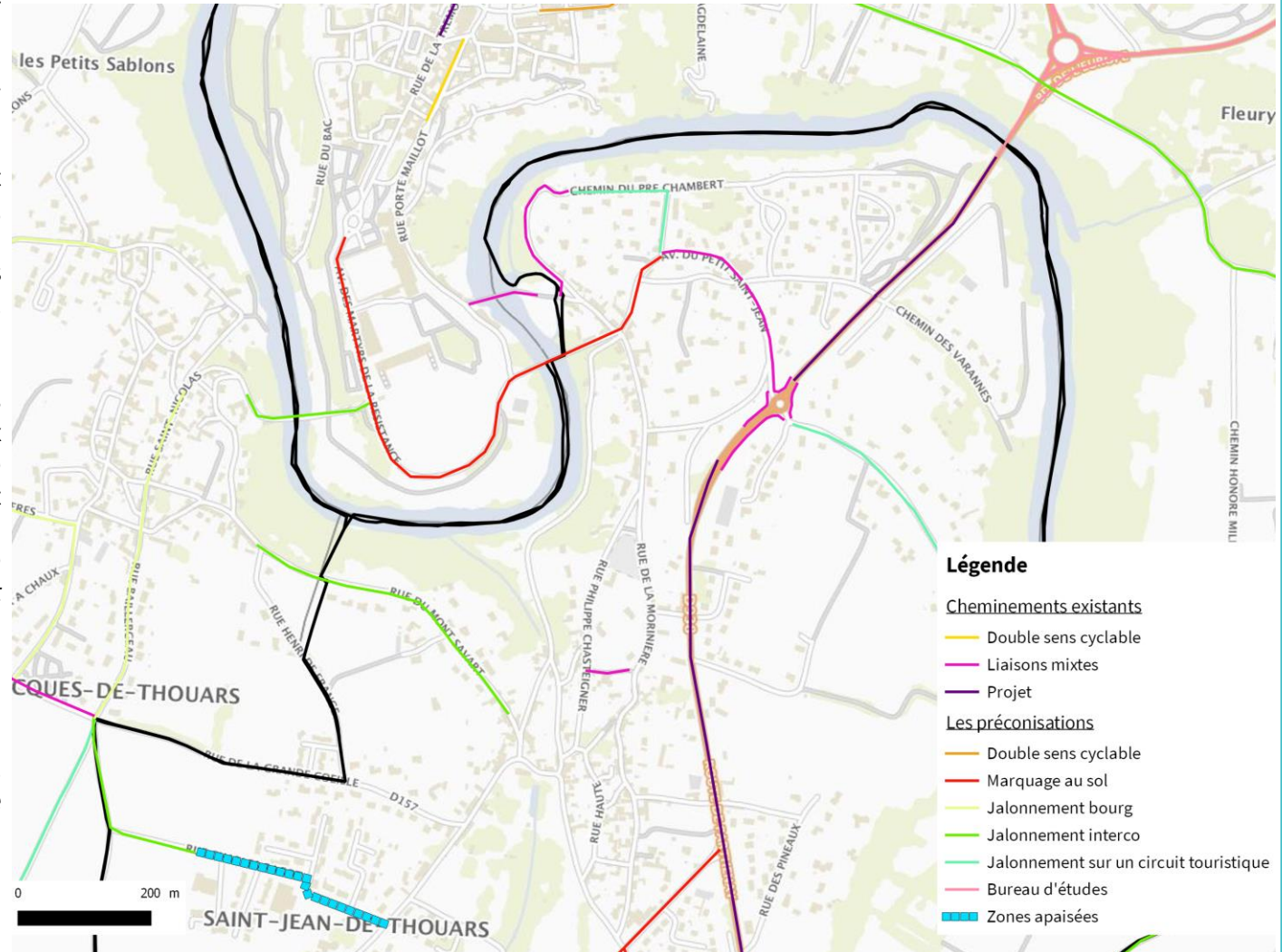
Pour rejoindre Saint-Jean-de-Thouars, il existe deux possibilités : par la D938 ou par la D39.

Dans le premier, l'axe est un axe structurant du territoire, il connaît donc un fort trafic, notamment de poids lourds. Une étude est en cours par le Département des Deux-Sèvres pour connaître les aménagements possibles. Il est préconisé de faire appel à bureau d'études pour la traversée du pont.

Pour le second cas, la route est moins dangereuse. Pour donner plus de visibilité aux vélos, il est possible d'installer un marquage au sol. Selon la largeur de la route ça peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019).

Pour rejoindre Saint-Jacques-de-Thouars vu qu'il faut franchir le Thouet, il n'existe que la possibilité de passer par la Rue Saint-Nicolas. Le pont est étroit mais la signalisation impose de passer que dans un sens à la fois. Ce qui est plus sécurisant pour les vélos.

Pour que ces itinéraires fonctionnent, il sera important de travailler sur la signalisation pour les indiquer.





Plan vélo – Fiche communale : Thouars

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

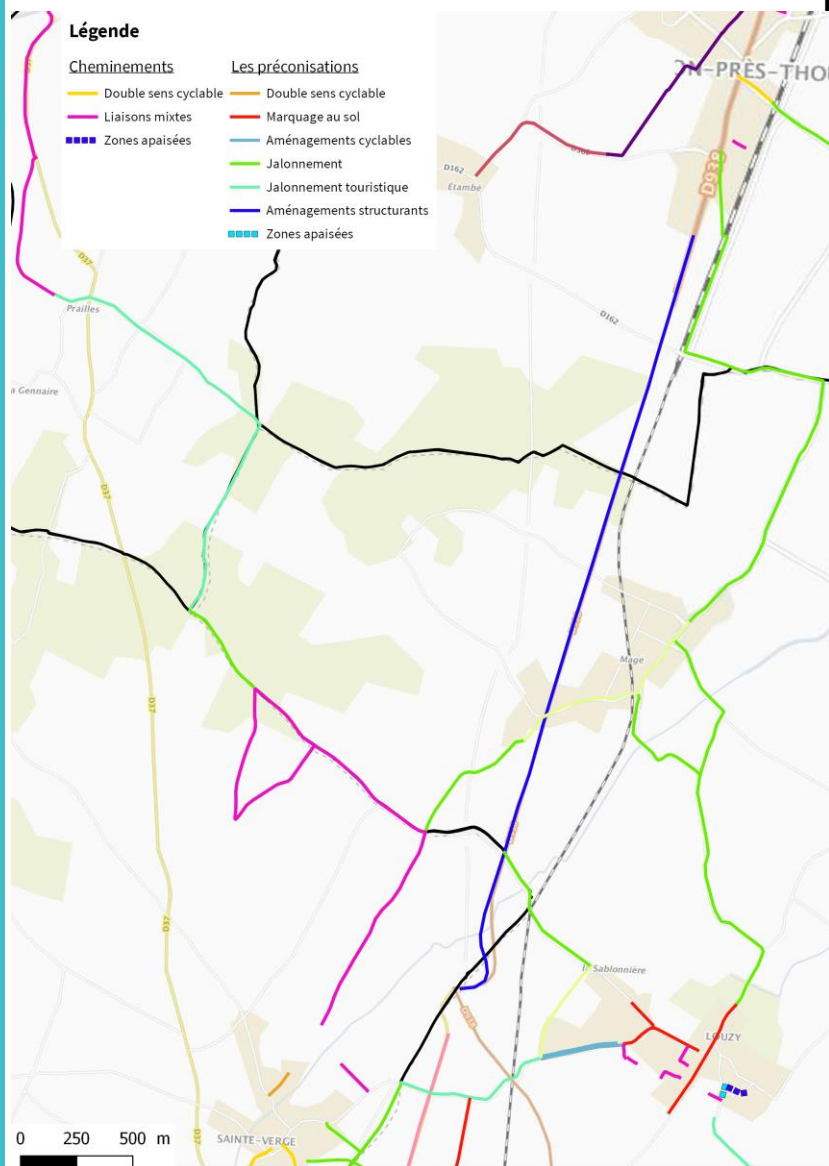
Cette deuxième carte se concentre sur la possibilité pour Brion-Près-Thouet de rejoindre Louzy, Thouars et la zone commerciale de Sainte Verge. Au vu de la distance, c'est une opportunité intéressante. Pour cela, il est possible d'étudier trois itinéraires

D'abord pour rejoindre Thouars, il est possible de passer par l'ancienne route Départementale (en bleu sur la carte). Avec la création de la D938, cette route est beaucoup moins fréquentée. L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus directe et la plus connue des habitants. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos, il faudra faire des aménagements conséquents et donc coûteux. Ce serait un aménagement structurant du territoire

La deuxième possibilité est de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux et des routes secondaires (en vert sur la carte). Cette solution permet de desservir Thouars et Louzy. C'est moins directe pour les habitants mais aussi moins coûteuse à mettre en place. Actuellement, certains de ces chemins ne sont pas en état pour pouvoir circuler en vélo. Il faudra donc réaliser un réel travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître. (voir « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019) et sur le bon état des chemins.

Enfin la dernière possibilité est de jalonner un autre itinéraire bis par des chemins ruraux (en vert sur la carte) et de rejoindre la liaison mixte existante jusqu'au bourg de Sainte-Verge. Cette solution est moins directe pour les habitants mais aussi moins coûteuse à mettre en place. Actuellement, une petite partie de ces chemins n'est pas en état pour circuler en vélo. Il faudra donc comme pour rejoindre Louzy réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens pour qu'ils soient accessibles en vélo.

Ces trois solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis.





Plan vélo – Fiche communale : Thouars

Les préconisations

La troisième possibilité de liaison est vers Sainte-Radegonde et Sainte-Verge.





La liaison avec Vrines est naturelle car est en continuité de Thouars. Une rue principale permet de relier les deux Communes. Cependant cette route est pour l'instant dangereuse pour la pratique du vélo car elle connaît un fort trafic et la voirie n'est pas partagée. Ainsi, pour faciliter et sécuriser cette liaison, il faut travailler sur cette route (en rose sur la carte). Pour cela, il est possible de faire appel à un bureau d'études pour analyser les différentes possibilités de réaménagement de la voirie en faveur du vélo. De plus, la rue des acacias et la rue Camille Heline peut permettre de relier les deux Communes en évitant le trafic. Pour l'instant une partie est un chemin rural donc accessible aux vélos. Si cette liaison est choisie, il faudra le remettre en état et la signalisée. Cette liaison est d'autant plus importante que ces deux Communes vont fusionner.

La liaison entre Thouars Sainte-Verge est aussi naturelle car en continuité. Ainsi, pour faciliter et sécuriser cette liaison, il faut travailler sur trois axes. Pour la route principale (en rose sur la carte), qui permet de desservir la zone commerciale de Leclerc, il est possible de faire appel à un bureau d'études pour analyser les différentes possibilités de réaménagement de la voirie en faveur du vélo. Pour les deux autres axes en rouges sur la carte il peut être intéressant de mettre un marquage au sol. Selon la largeur de la route, il peut être une bande cyclable ou une chaussée à voie désignée (voir la différence dans le « *Guide des bonnes pratiques d'aménagement* » à destination des Communes, en 2019).







III/ A l'échelle intercommunale

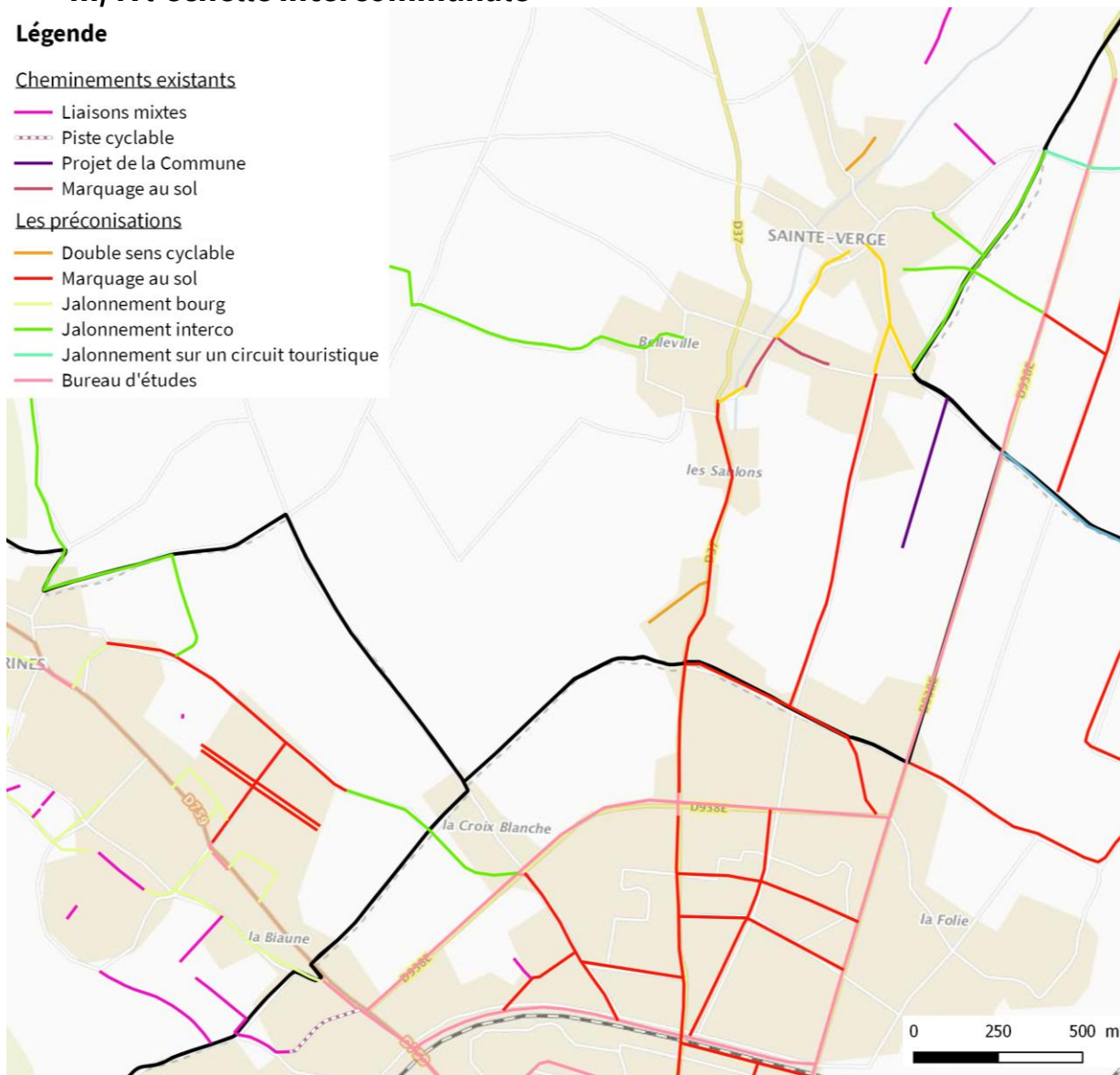
Légende

Cheminements existants

-  Liaisons mixtes
-  Piste cyclable
-  Projet de la Commune
-  Marquage au sol

Les préconisations

-  Double sens cyclable
-  Marquage au sol
-  Jalonnement bourg
-  Jalonnement interco
-  Jalonnement sur un circuit touristique
-  Bureau d'études





Plan vélo – Fiche communale : Thouars

Les préconisations

Cette carte expose les possibilités de liaisons vers Louzy.

Depuis Launay, il est possible de rejoindre Thouars facilement. Une liaison mixte existante permet d'éviter la route sur une partie du trajet. Cependant, il faudrait compléter cette liaison par un aménagement cyclable jusqu'à dans le bourg de Launay.

Depuis Louzy, il est possible d'emprunter la même route que celle du circuit touristique « *Liaison Louzy-Thouars* » puis la D938E de la Commune de Louzy. Pour cet axe structurant, qui continue sur la ville de Thouars, il peut être proposé de faire appel à un bureau d'études.

III/ A l'échelle intercommunale

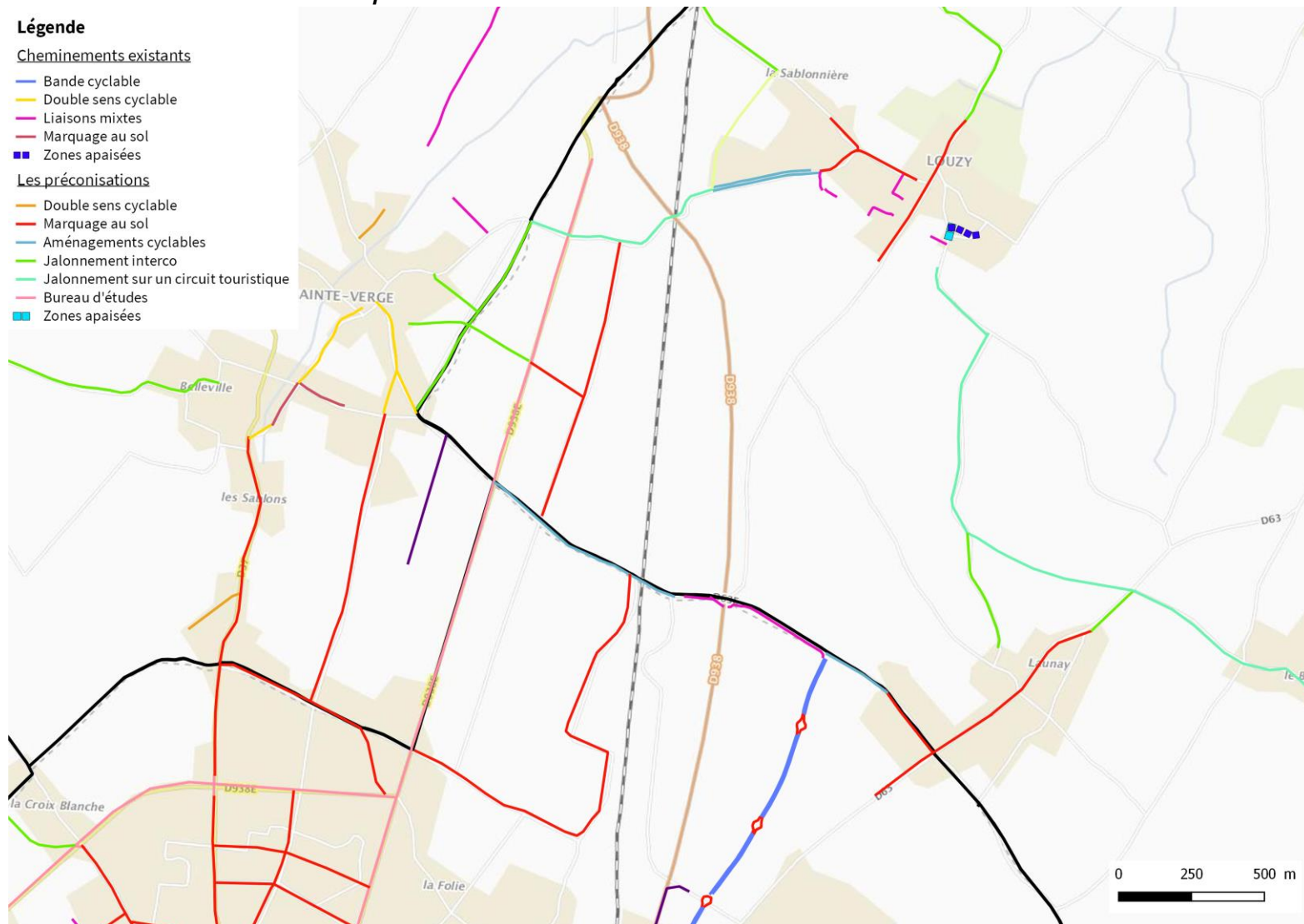
Légende

Cheminements existants

- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Liaisons mixtes
- Marquage au sol
- Zones apaisées

Les préconisations

- Double sens cyclable
- Marquage au sol
- Aménagements cyclables
- Jalonnement interco
- Jalonnement sur un circuit touristique
- Bureau d'études
- Zones apaisées





Plan vélo – Fiche communale : Thouars

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

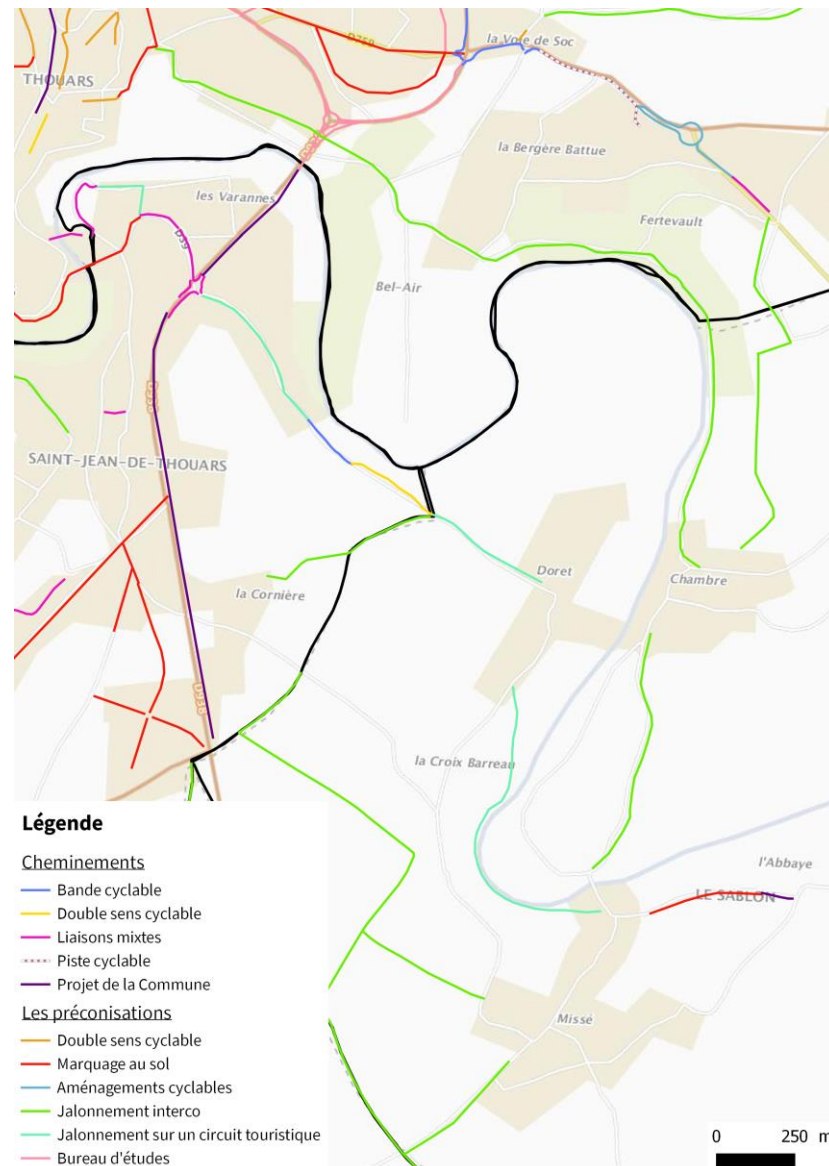
Cette cinquième carte à l'échelle intercommunale, présente les possibilités de liaisons avec Missé. Pour rejoindre Thouars, selon d'où on part il existe plusieurs possibilités.

A partir de Doret, il est possible de passer par la route devant le Châtelier pour rejoindre Saint-Jean-de-Thouars puis Thouars. La Commune de Saint-Jean-de-Thouars, a déjà mis en place un double sens cyclable suivi d'une bande cyclable d'un côté de la route sur cet itinéraire.

A partir du Hameau de Chambre, il est possible de passer par le Chemin de Bateloup ou par le second chemin en vert sur la carte. Ce dernier permet notamment de rejoindre l'hôpital et le collège Jean Rostand. Alors que l'itinéraire par le Chemin de Bateloup permet de rejoindre le centre de Thouars.

Dans les deux cas, les chemins doivent être remis en état et être entretenus pour permettre le passage des vélos. De plus, il faut accompagner ce travail par de la communication et de la signalisation.

Ces liaisons sont d'autant plus importantes que ces deux Communes vont fusionner.





Plan vélo – Fiche communale : Thouars

III/ A l'échelle intercommunale

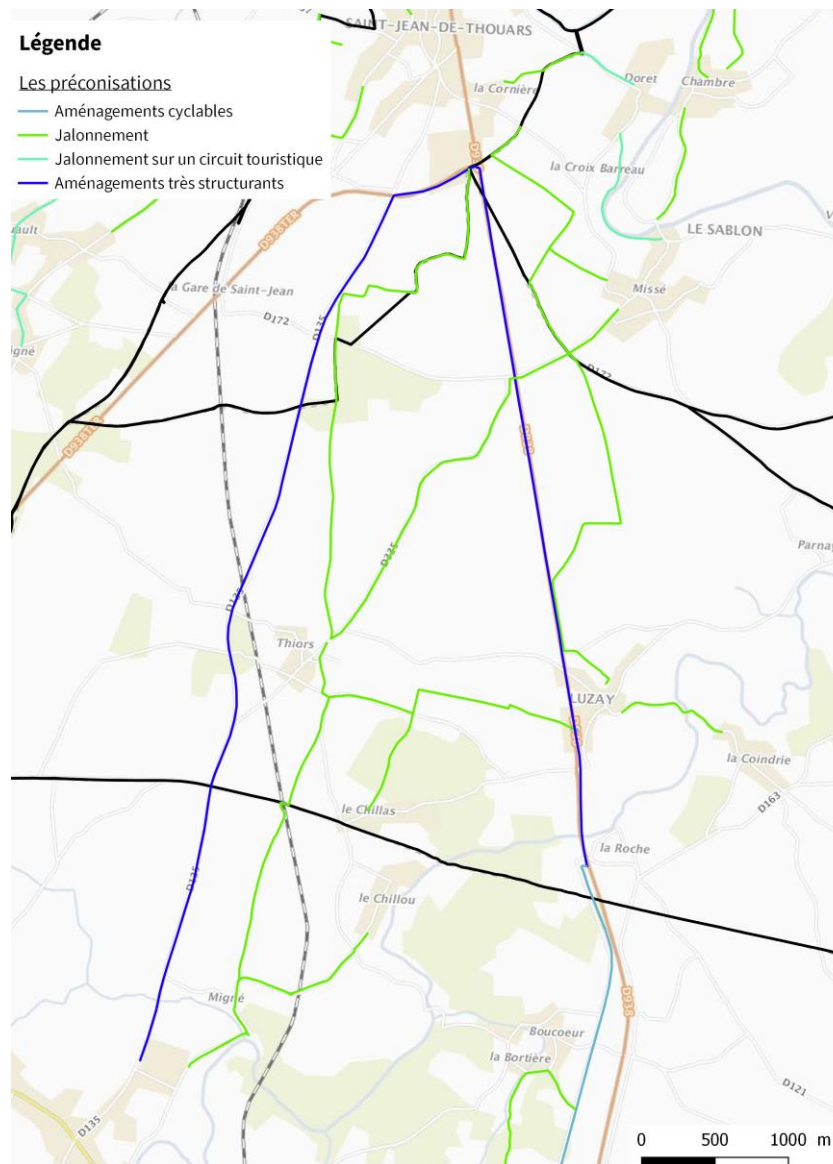
Les préconisations

La dernière possibilité de liaison intercommunale concerne Saint-Varent et Thouars. La distance entre ces deux Communes est plus conséquente car elle est d'environ 11kms. Cependant, il est important de permettre aux habitants de relier le pôle secondaire au pôle principal du territoire. De plus, la distance entre Saint-Varent et Saint Jean de Thouars (Commune de la zone urbaine la plus proche et avec une zone d'activité) est d'environ 9 kms.

La première possibilité d'itinéraire emprunte la D135 et une partie de la D938TER (en bleu sur la carte). L'avantage de cette route c'est qu'elle est la plus directe et la plus connue des habitants. C'est l'itinéraire naturel pour les habitants car c'est celui utilisé en voiture. Cependant afin d'assurer une circulation des vélos sur cette route, il faudra faire des aménagements conséquents et donc coûteux. Ce serait un aménagement structurant du territoire.

La seconde possibilité est de jalonner un itinéraire bis par des chemins ruraux et des routes secondaires (en vert sur la carte). Cette solution est certes un peu moins directe mais évite des détours trop conséquents pour les habitants. Elle est aussi moins coûteuse à mettre en place. Ces chemins appartiennent aux Communes mais actuellement certains ne sont pas en état être circulaire en vélo. Il faudra donc réaliser un travail de remise en état des chemins et de leurs entretiens afin qu'ils soient accessibles en vélo. Si cet itinéraire bis est choisi il faudra aussi travailler sur la signalisation et la communication pour le faire connaître (voir « Guide des bonnes pratiques d'aménagement » à destination des Communes, en 2019).

Ces deux solutions doivent être étudiées avec la Commune mais aussi avec les Elus de la Communauté de Communes afin de savoir si il est possible de réaliser cet aménagement structurant ou si il est préférable de partir sur l'itinéraire bis.





Plan vélo – Fiche communale : Tourtenay

I/ A l'échelle du centre-ville

Le diagnostic : l'existant

Le bourg de Tourtenay, n'est pas dangereux pour le vélo car peu fréquenté. De part sa population et sa situation le centre ville n'a pas et n'a pas besoin d'aménagements cyclables. Cependant la Commune a quand même décidé d'installer deux arceaux vélos (en rose sur la carte).

Il n'y a pas de préconisation ou de diagnostic à l'échelle Commune et intercommunale car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin, ni de Commune avec des services assez proche.





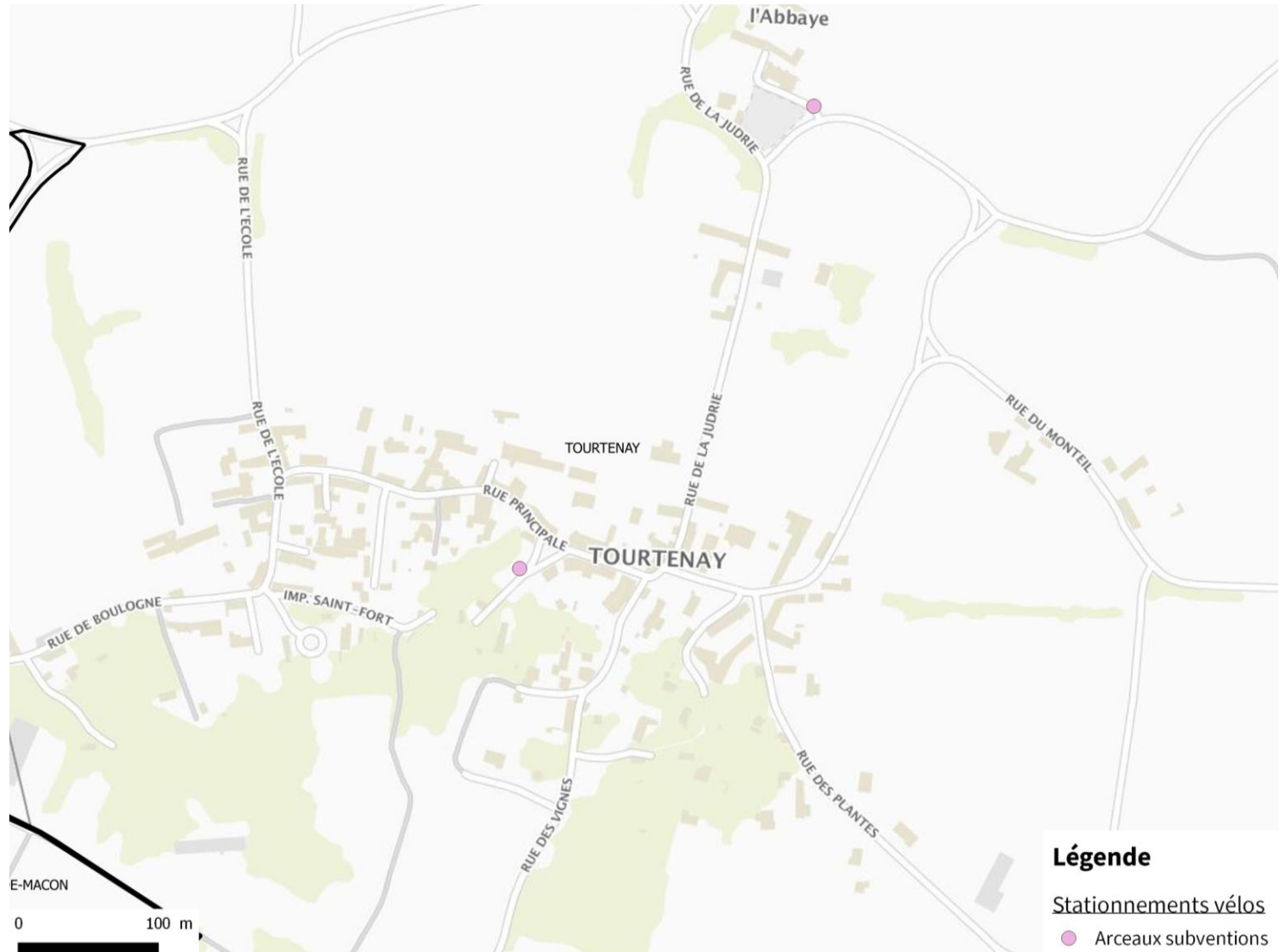
Plan vélo – Fiche communale : Tourtenay

I/ A l'échelle du centre-ville

Le diagnostic : l'existant

Le bourg de Tourtenay, n'est pas dangereux pour le vélo car peu fréquenté. De part sa population et sa situation le centre ville n'a pas et n'a pas besoin d'aménagements cyclables. Cependant la Commune a quand même décidé d'installer deux arceaux vélos (en rose sur la carte).

Il n'y a pas de préconisation ou de diagnostic à l'échelle Commune et intercommunale car il n'y a pas d'hameau assez grand pour susciter ce besoin, ni de Commune avec des services assez proche.





Plan vélo – Fiche communale : Val-en-Vignes

I/ A l'échelle du centre-ville de Massais

a) Diagnostic : l'existant

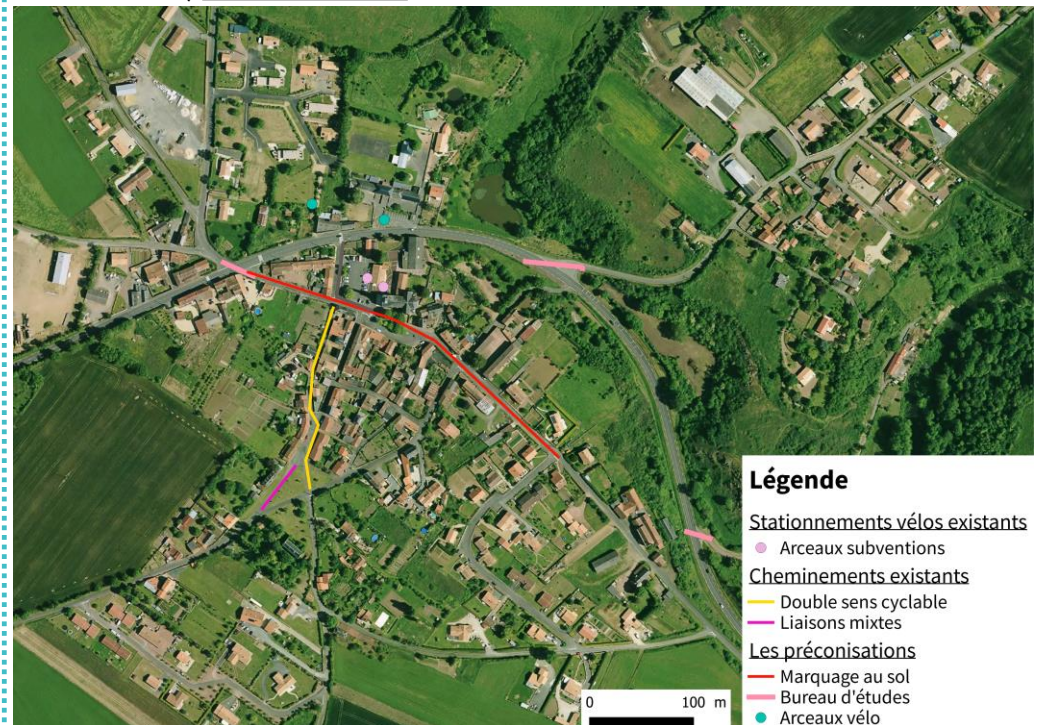


Le bourg de Massais est traversé par la D759. A cause de cette situation, la pratique des modes actifs (marche et vélo) est très contrainte par la traversée de camions et des voitures. Toutefois un cheminement du bourg vers la vallée et le moulin Bernard est possible.

Cependant la Commune a mis en place quelques éléments pour favoriser ces pratiques. Deux arceaux sont installés sur la place et à proximité de la Mairie. De plus, la Mairie a un projet de développement de stationnements vélo à proximité du futur lotissement

De plus, il existe un double sens cyclable, en jaune sur la carte. Ce qui est très pratique pour le cycliste.

b) Préconisations



Bien que le bourg de Massais ne soit pas aménagé pour la pratique du vélo, quelques éléments peuvent être étudiés pour faciliter cette activité.

Une première préconisation concerne l'implantation d'arceaux vélos au niveau de l'école afin de permettre le stationnement des enfants et des parents.

En ce qui concerne les cheminements, le bourg de Massais étant traversé par la D759, il peut être proposé de faire appel à un bureau d'études pour étudier les solutions possibles pour faciliter la traversée des vélos aux deux intersections de cet axe et notamment pour rejoindre l'école.

Ensuite, il est préconisé pour la rue de l'Eglise et la rue de la laiterie d'avoir un marquage au sol. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).



Plan vélo – Fiche communale : Val-en-Vignes

I/ A l'échelle du centre-ville de Bouillé-Saint-Paul

a) Diagnostic : l'existant



Le bourg de Bouillé-Saint-Paul n'est pas dangereux à la circulation du vélo. La Commune a installé deux arceaux vélos à la Mairie et à côté de l'église afin de faciliter le stationnement des vélos.

La difficulté sur la Commune de Bouillé-Saint-Paul est de rejoindre l'école en vélo car elle est située en dehors du centre ville sur la Route du Pont de Preuil. La Commune a quand même aménagé devant l'école un cheminement et des pincés roues sont disponibles dans la cour.

b) Préconisations



Bien que le bourg de Bouillé-Saint-Paul ne soit pas aménagé pour la pratique du vélo, quelques éléments peuvent être étudiés pour faciliter cette activité.

Une première préconisation concerne l'implantation d'arceaux vélos au niveau du Relais des deux tours afin de permettre le stationnement des habitants et des touristes.

En ce qui concerne les cheminements cyclables, le bourg de la Commune n'étant pas dangereux il n'est pas nécessaire d'en développer.

La question est concentrée sur l'accès à l'école. Il peut être proposé de faire appel à un bureau d'études pour étudier les solutions possibles afin de donner de la place au vélo sur cet axe, particulièrement parce qu'il permet de rejoindre devant l'école.



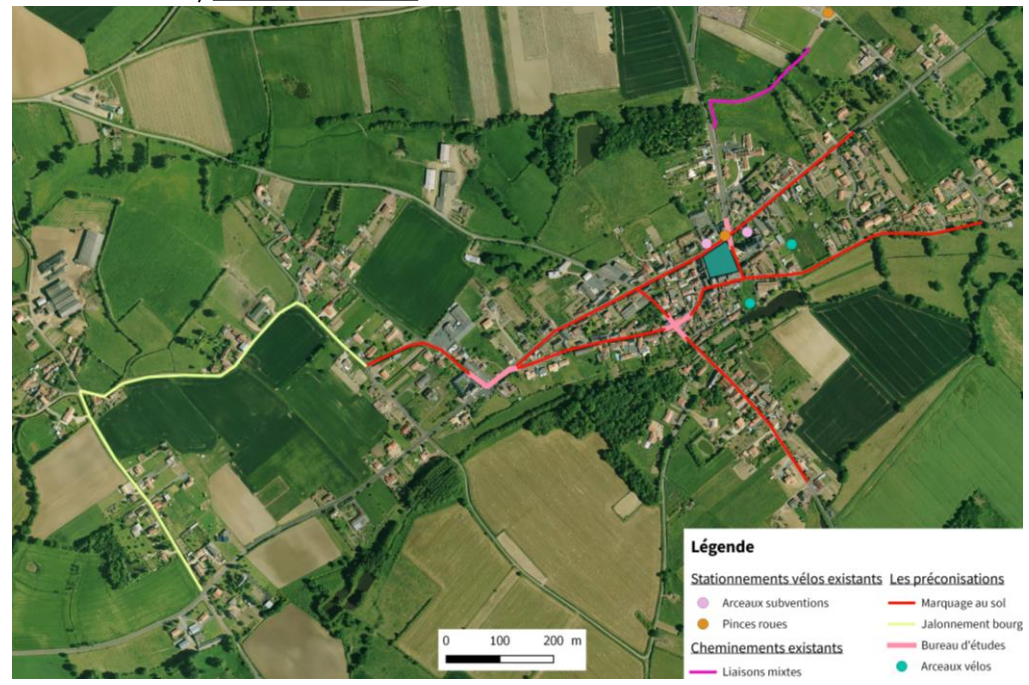
Plan vélo – Fiche communale : Val-en-Vignes

I/ A l'échelle du centre-ville de Cersay

a) Diagnostic : l'existant



b) Préconisations



Le bourg de Cersay est traversé par la D31. A cause de cette situation, la pratique des modes actifs (marche et vélo) est très contrainte par la traversée de camions et des voitures.

Cependant la Commune a mis en place quelques éléments pour favoriser ces pratiques. Deux arceaux vont être installés à proximité de la Mairie et de l'Eglise. Il existe aussi des pincés roues devant la supérette et le stade municipal.

De plus, il existe une liaison mixte qui permet de rejoindre le stade municipal.

Bien que le bourg de Cersay ne soit pas aménagé pour la pratique du vélo, quelques éléments peuvent être étudiés pour faciliter cette activité.

Une première préconisation concerne l'implantation d'arceaux vélos au niveau de l'école afin de permettre le stationnement des enfants et des parents (*localisation précise à voir avec la Commune*). Un arceau peut aussi être installé au niveau de l'aire de jeux.

En ce qui concerne les cheminements, le bourg de la Commune étant traversé par la D31, il est préconisé de faire appel à un bureau d'études pour étudier les solutions possibles pour faciliter la traversée des vélos aux deux intersections importantes. Il semble important de matérialiser un marquage au sol sur la D31 afin de donner de la visibilité au vélo sur cet axe structurant. Ensuite, il est préconisé pour les rues en rouge sur la carte (notamment car elle permet de rejoindre l'école et d'éviter la D31 pour les personnes qui le peuvent) d'avoir un marquage au sol. Comme sur la D31, selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Puis, pour les habitants éloignées, il est possible de signaler un itinéraire bis afin d'éviter la partie de la D31 qui n'a aucun aménagement.

Enfin, afin de développer le vélo dans la Commune, il faut réaménager la Place centrale qui est pour l'instant un parking. Il faut en faire un lieu de vie avec un peu moins de places de stationnement et y intégrer des cheminements piétons et cyclable.



Plan vélo – Fiche communale : Val-en-Vignes

I/ A l'échelle du centre-ville de Saint-Pierre-à-Champ

Le diagnostic et les préconisations

Le bourg de Saint-Pierre-à-Champ, n'est pas dangereux pour le vélo. De part sa population et sa situation le centre ville n'a pas et n'a pas besoin d'aménagements cyclables. La Commune a décidé d'installer à Saint-Pierre-à-Champ un arceau vélo au niveau de la Mairie comme dans les trois autres bourgs, à proximité d'une boîte à livres.

Pour compléter cette installation, il est préconisé d'installer un arceau au niveau de la Place de l'Eglise Saint-Pierre.



Légende

Stationnements vélos

- Arceaux subventions

Cheminements

- Liaisons mixtes

Préco - Cheminements

- Préco - Stationnements vélo



Plan vélo – Fiche communale : Val-en-Vignes

II/ A l'échelle de la Commune

a) Diagnostic : l'existant



La Commune nouvelle de Val-en-Vignes souhaite permettre à ses habitants de rejoindre les différents bourgs en vélo.

Pour cela, la carte ci-contre expose une proposition de la Commune pour rejoindre les bourgs en évitant les routes Départementales.

Une fois le cheminement choisi tous les chemins devront être remis en état (certains étant pour l'instant avec de l'herbe) afin d'être circulables à vélo et un travail de communication et de jalonnement devra être effectué.

b) Préconisations



En commençant le plan vélo et avant de connaître les propositions de la Commune pour relier les bourgs, un premier travail de terrain avait permis de préconiser des chemins pour relier les bourgs sans passer par les Départementales.

La carte ci-contre expose ce premier travail. Ainsi certaines sections sont les mêmes que sur la proposition de la Commune. Au niveau de Massais cette proposition permet d'éviter le franchissement de la Départementale.

Les deux propositions peuvent être complémentaires et signalisées.



III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La Commune Val-en-Vignes est éloignée des autres Communes. Il est donc compliqué de préconiser des jalonnements réalisables en vélo.

Une des possibilités est de relier Mauzé-Thouarsais et Sothoferm. Bien que Massais soit à 6 kilomètres de Mauzé-Thouarsais, ce trajet est réalisable en vélo ou en vélo électrique. La D759 est trop fréquentée pour être préconisée, mais il est possible de passer par la route en vert sur la carte. Cet itinéraire emprunte des routes secondaires et des chemins ruraux. Il est important de vérifier l'état des chemins avant de mettre en place un jalonnement.

Pour ces liaisons il reste deux portions dangereuses : la traversée de la D759 pour rejoindre Sothoferm et au départ de Massais, les vélos doivent emprunter une partie de la D759.

Avant de le réaliser ce jalonnement, il serait intéressant de travailler en collaboration avec Sothoferm pour connaître le potentiel de salariés qui pourraient emprunter ce cheminement.

Il existe aussi une proximité géographique avec Bouillé-Loretz et Argenton-l'Eglise (environ 8kms), au vu de cette distance une liaison avec des deux Commune pourra être étudiée dans un second temps.

Enfin, depuis Cersay un réseau de voies communales permet de rejoindre Sothoferm et Mauzé-Thouarsais. Cependant au vu de la distance (plus de 10kms) cette liaison sera aussi à étudier dans un second temps.

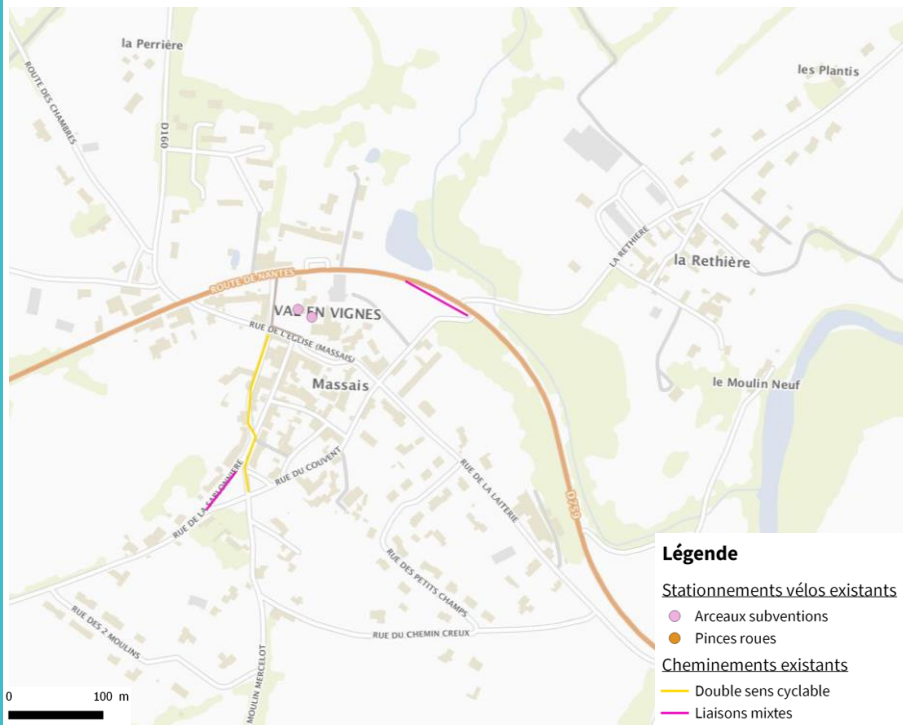




Plan vélo - Fiche communale : Val-en-Vignes

I/ A l'échelle du centre-ville de Massais

a) Diagnostic : l'existant

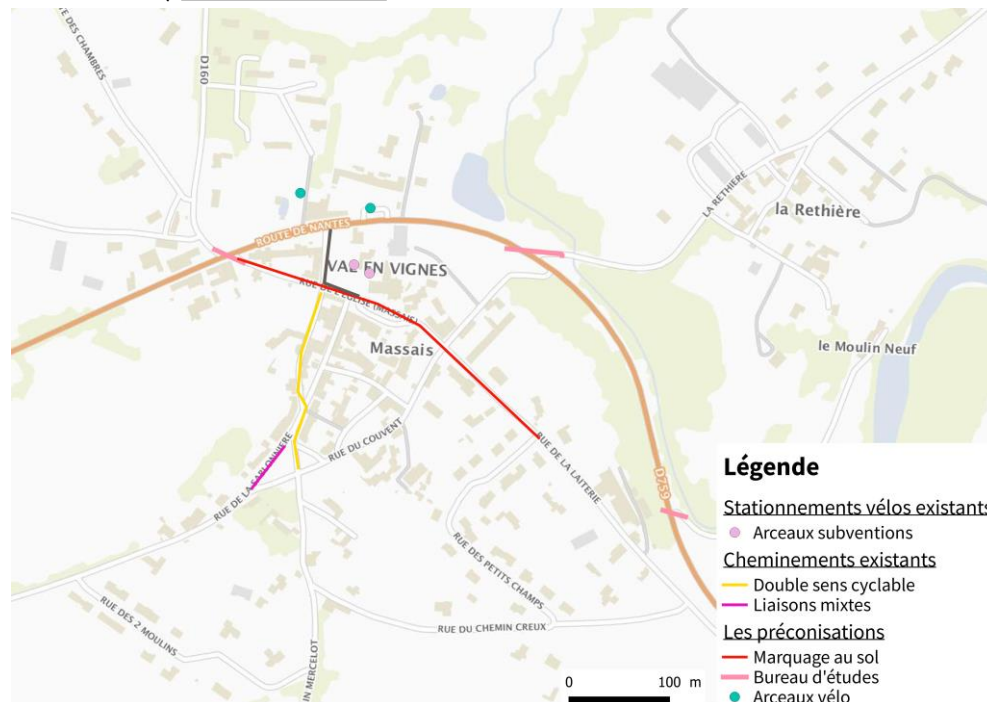


Le bourg de Massais est traversé par la D759. A cause de cette situation, la pratique des modes actifs (marche et vélo) est très contrainte par la traversée de camions et des voitures. Toutefois un cheminement du bourg vers la vallée et le moulin Bernard est possible.

Cependant la Commune a mis en place quelques éléments pour favoriser ces pratiques. Deux arceaux sont installés sur la place et à proximité de la Mairie. De plus, la Mairie a un projet de développement de stationnements vélo à proximité du futur lotissement

De plus, il existe un double sens cyclable, en jaune sur la carte. Ce qui est très pratique pour le cycliste.

b) Préconisations



Bien que le bourg de Massais ne soit pas aménagé pour la pratique du vélo, quelques éléments peuvent être étudiés pour faciliter cette activité.

Une première préconisation concerne l'implantation d'arceaux vélos au niveau de l'école afin de permettre le stationnement des enfants et des parents.

En ce qui concerne les cheminements, le bourg de Massais étant traversé par la D759, il peut être proposé de faire appel à un bureau d'études pour étudier les solutions possibles pour faciliter la traversée des vélos aux deux intersections de cet axe et notamment pour rejoindre l'école.

Ensuite, il est préconisé pour la rue de l'Eglise et la rue de la laiterie d'avoir un marquage au sol. Selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables » à destination des Communes, en 2019).



Plan vélo - Fiche communale : Val-en-Vignes

I/ A l'échelle du centre-ville de Bouillé-Saint-Paul

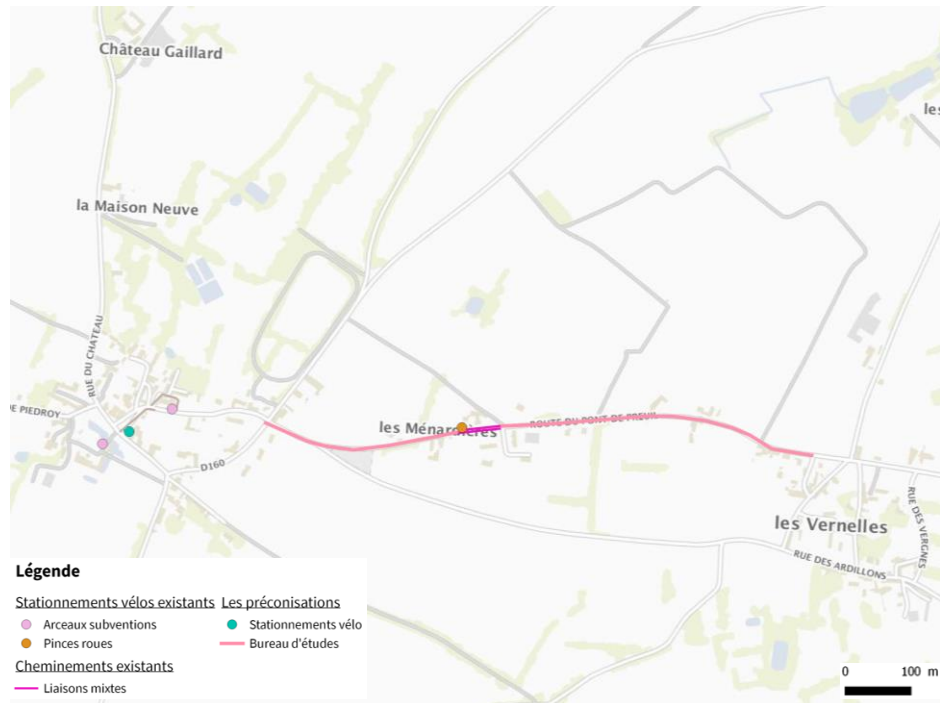
a) Diagnostic : l'existant



Le bourg de Bouillé-Saint-Paul n'est pas dangereux à la circulation du vélo. La Commune a installé deux arceaux vélos à la Mairie et à côté de l'église afin de faciliter le stationnement des vélos.

La difficulté sur la Commune de Bouillé-Saint-Paul est de rejoindre l'école en vélo car elle est située en dehors du centre ville sur la Route du Pont de Preuil. La Commune a quand même aménagé devant l'école un cheminement et des pincés roues sont disponibles dans la cour.

b) Préconisations



Bien que le bourg de Bouillé-Saint-Paul ne soit pas aménagé pour la pratique du vélo, quelques éléments peuvent être étudiés pour faciliter cette activité.

Une première préconisation concerne l'implantation d'arceaux vélos au niveau du Relais des deux tours afin de permettre le stationnement des habitants et des touristes.

En ce qui concerne les cheminements cyclables, le bourg de la Commune n'étant pas dangereux il n'est pas nécessaire d'en développer.

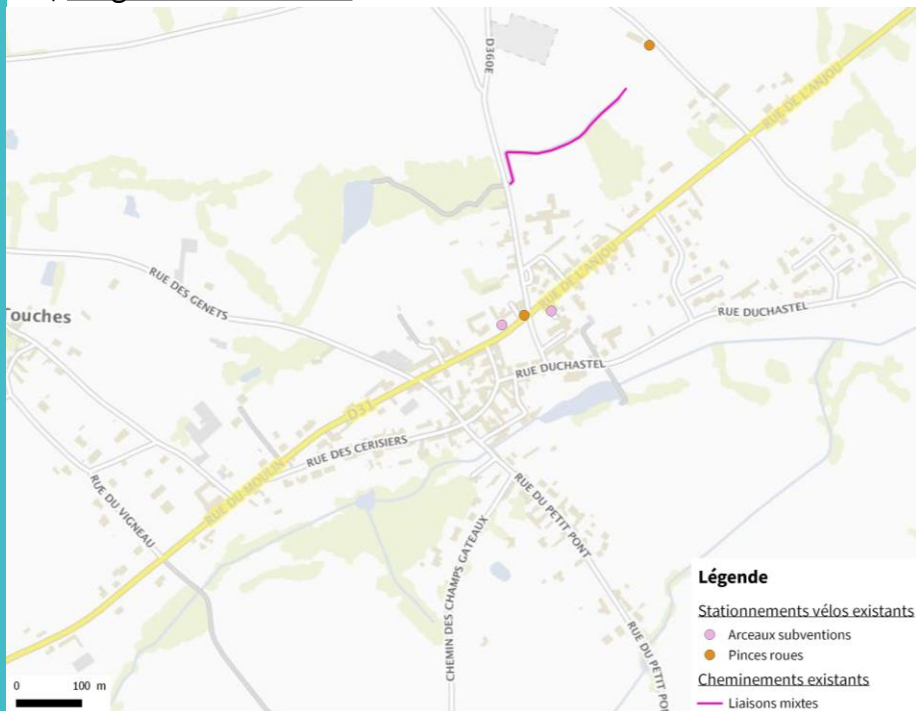
La question est concentrée sur l'accès à l'école. Il peut être proposé de faire appel à un bureau d'études pour étudier les solutions possibles afin de donner de la place au vélo sur cet axe, particulièrement parce qu'il permet de rejoindre devant l'école.



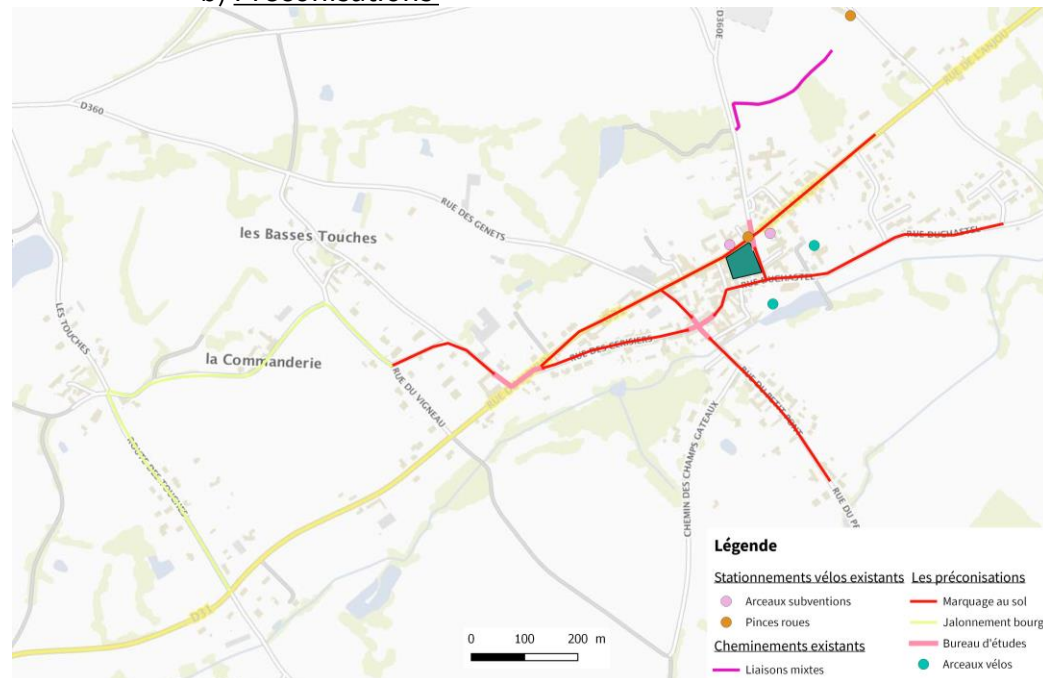
Plan vélo – Fiche communale : Val-en-Vignes

I/ A l'échelle du centre-ville de Cersay

a) Diagnostic : l'existant



b) Préconisations



Le bourg de Cersay est traversé par la D31. A cause de cette situation, la pratique des modes actifs (marche et vélo) est très contrainte par la traversée de camions et des voitures.

La Commune a mis en place quelques éléments pour favoriser ces pratiques. Deux arceaux sont installés à proximité de la Mairie et de l'Eglise. Il existe aussi des pincés roues devant la supérette et le stade municipal.

De plus, il existe une liaison mixte qui permet de rejoindre le stade municipal.

Bien que le bourg de Cersay ne soit pas aménagé pour la pratique du vélo, quelques éléments peuvent être étudiés pour faciliter cette activité.

Une première préconisation concerne l'implantation d'arceaux vélos au niveau de l'école afin de permettre le stationnement des enfants et des parents (*localisation précise à voir avec la Commune*). Un arceau peut aussi être installé au niveau de l'aire de jeux.

En ce qui concerne les cheminements, le bourg de la Commune étant traversé par la D31, il est préconisé de faire appel à un bureau d'études pour étudier les solutions possibles pour faciliter la traversée des vélos aux deux intersections importantes. Il semble important de matérialiser un marquage au sol sur la D31 afin de donner de la visibilité au vélo sur cet axe structurant. Ensuite, il est préconisé pour les rues en rouge sur la carte (notamment car elle permet de rejoindre l'école et d'éviter la D31 pour les personnes qui le peuvent) d'avoir un marquage au sol. Comme sur la D31, selon la largeur de la route, il est soit possible de matérialiser une bande cyclable soit de mettre une chaussée désignée (voir la différence dans le guide des « *Bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables* » à destination des Communes, en 2019). Puis, pour les habitants éloignées, il est possible de signaler un itinéraire bis afin d'éviter la partie de la D31 qui n'a aucun aménagement.

Enfin, afin de développer le vélo dans la Commune, il faut réaménager la Place centrale qui est pour l'instant un parking. Il faut en faire un lieu de vie avec un peu moins de places de stationnement et y intégrer des cheminements piétons et cyclable.



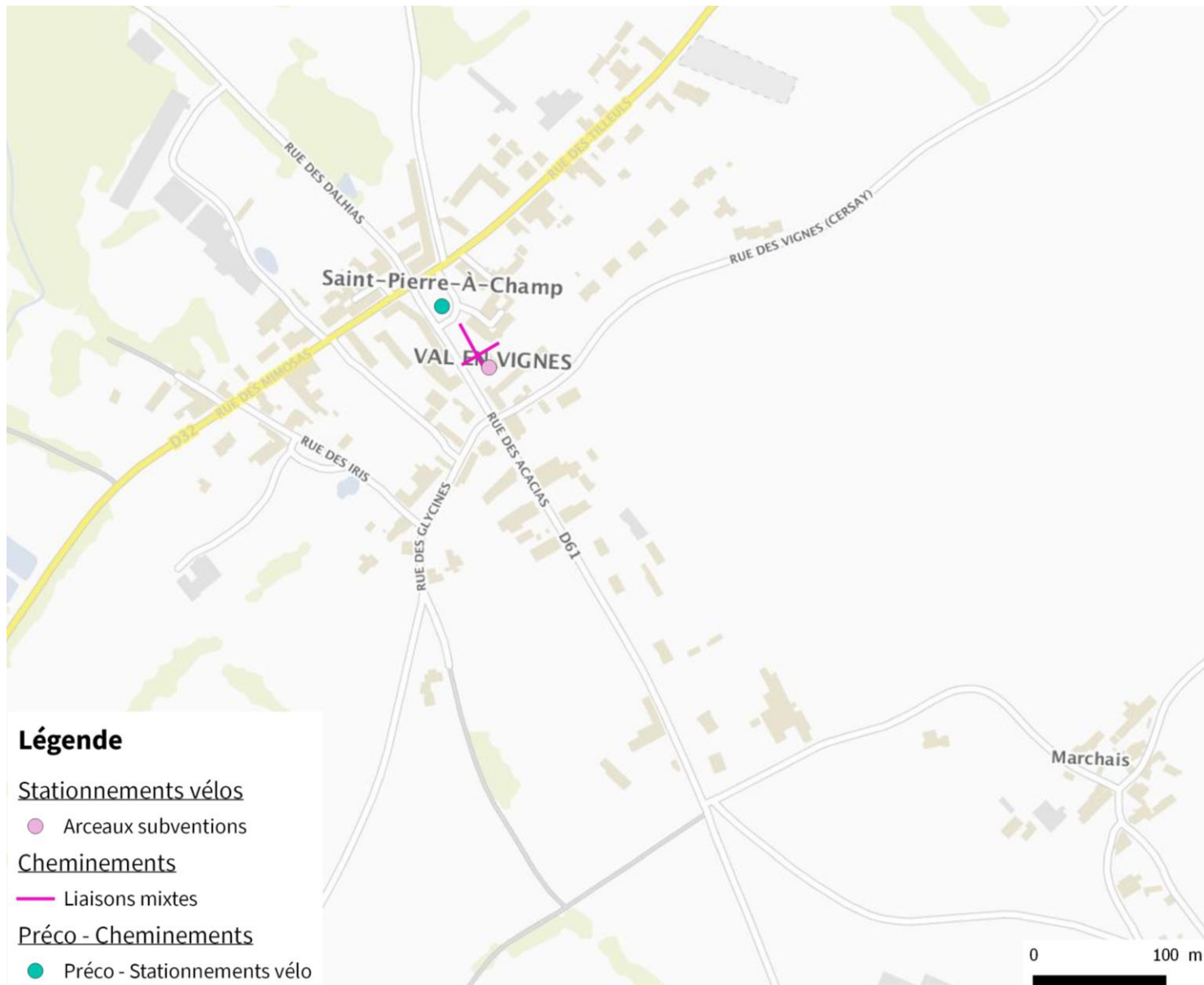
Plan vélo - Fiche communale : Val-en-Vignes

I/ A l'échelle du centre-ville de Saint-Pierre-à-Champ

Le diagnostic et les préconisations

Le bourg de Saint-Pierre-à-Champ, n'est pas dangereux pour le vélo. De part sa population et sa situation le centre ville n'a pas et n'a pas besoin d'aménagements cyclables. La Commune a décidé d'installer à Saint-Pierre-à-Champ un arceau vélo au niveau de la Mairie comme dans les trois autres bourgs, à proximité d'une boîte à livres.

Pour compléter cette installation, il est préconisé d'installer un arceau au niveau de la Place de l'Eglise Saint-Pierre.

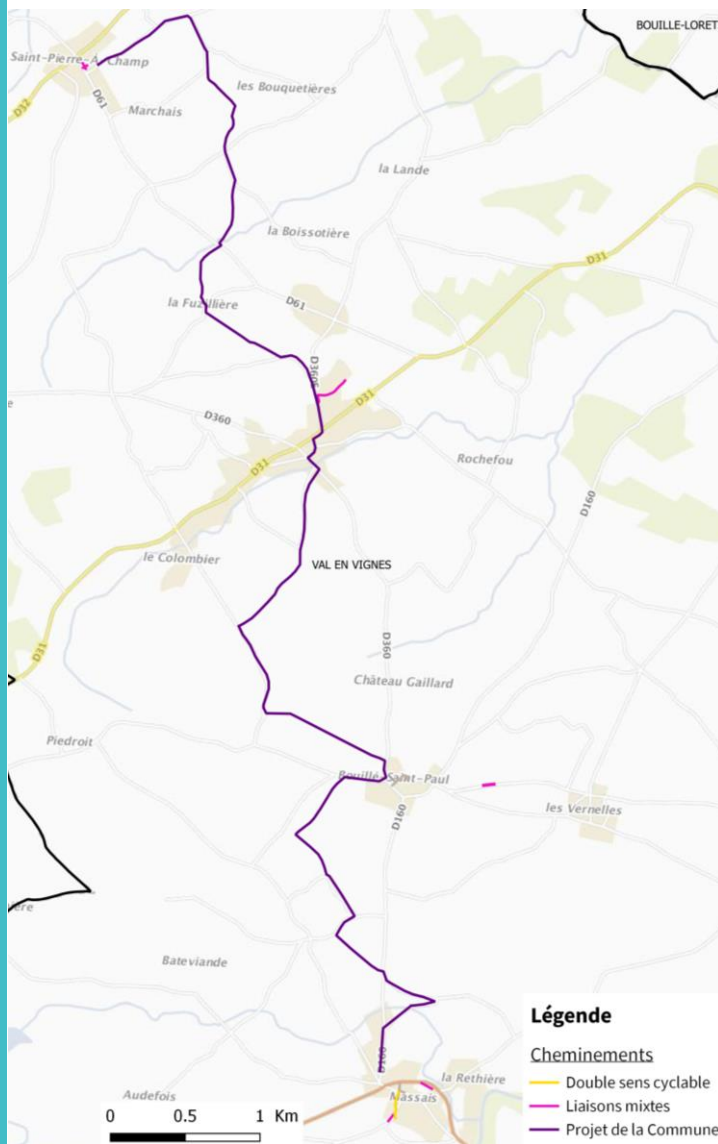




Plan vélo - Fiche communale : Val-en-Vignes

II/ A l'échelle de la Commune

a) Diagnostic : l'existant



La Commune nouvelle de Val-en-Vignes souhaite permettre à ses habitants de rejoindre les différents bourgs en vélo.

Pour cela, la carte ci-contre expose une proposition de la Commune pour rejoindre les bourgs en évitant les routes Départementales.

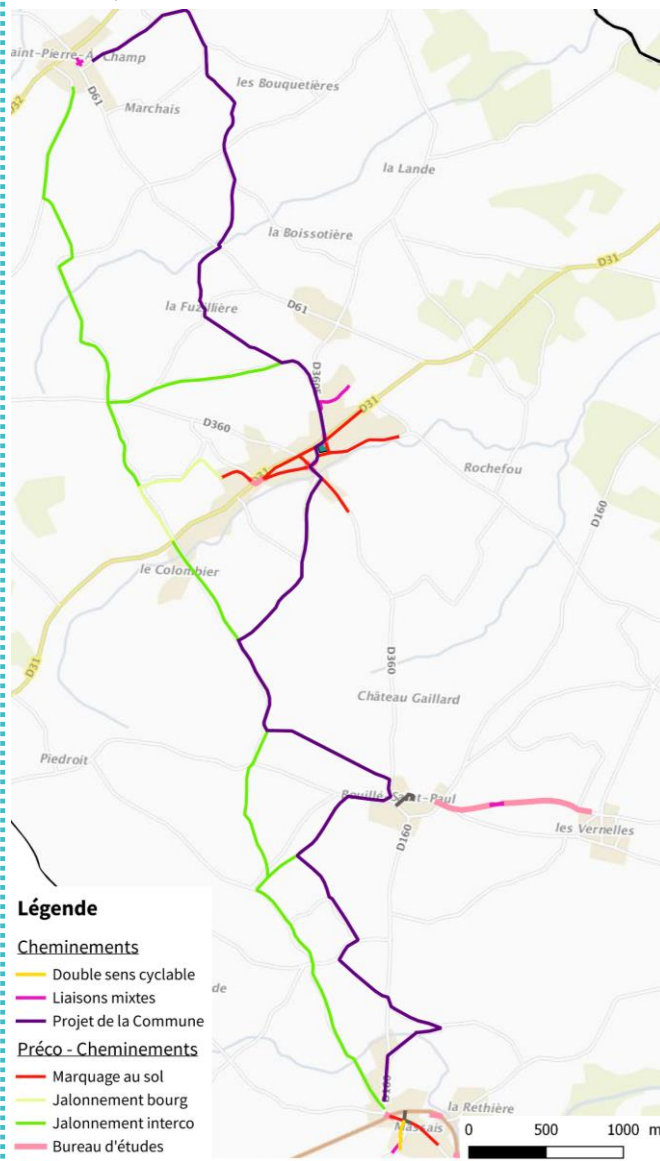
Une fois le cheminement choisi tous les chemins devront être remis en état (certains étant pour l'instant avec de l'herbe) afin d'être circulables à vélo et un travail de communication et de jalonnement devra être effectué.

Légende

Cheminelements

- Double sens cyclable
- Liaisons mixtes
- Projet de la Commune

b) Préconisations



Légende

Cheminelements

- Double sens cyclable
- Liaisons mixtes
- Projet de la Commune

Préco - Cheminelements

- Marquage au sol
- Jalonnement bourg
- Jalonnement interco
- Bureau d'études

En commençant le plan vélo et avant de connaître les propositions de la Commune pour relier les bourgs, un premier travail de terrain avait permis de préconiser des chemins pour relier les bourgs sans passer par les Départementales.

La carte ci-contre expose ce premier travail. Ainsi certaines sections sont les mêmes que sur la proposition de la Commune. Au niveau de Massais cette proposition permet d'éviter le franchissement de la Départementale.

Les deux propositions peuvent être complémentaires et signalisées.



Plan vélo – Fiche communale : Val-en-Vignes

III/ A l'échelle intercommunale

Les préconisations

La Commune Val-en-Vignes est éloignée des autres Communes. Il est donc compliqué de préconiser des jalonnements réalisables en vélo.

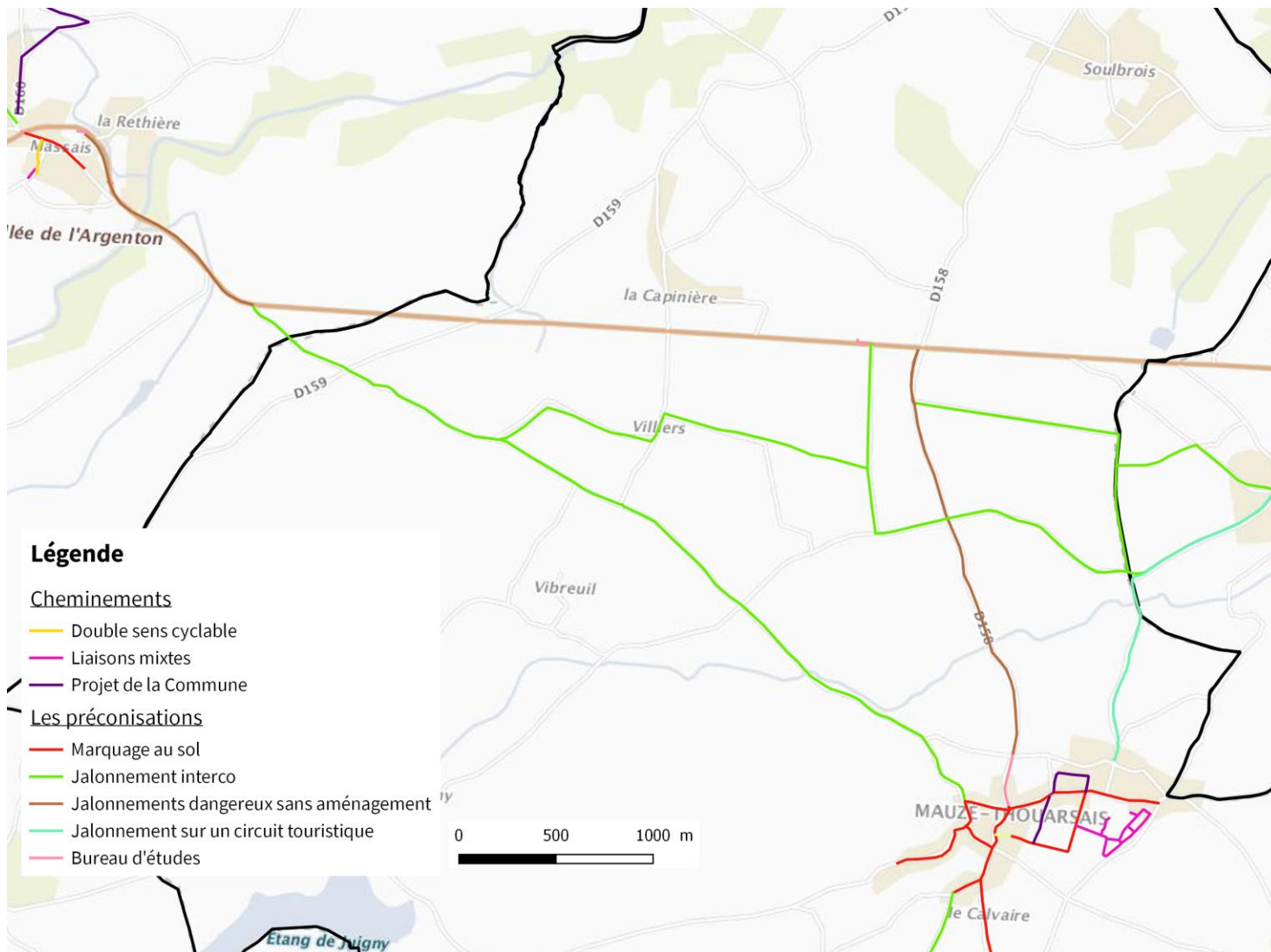
Une des possibilités est de relier Mauzé-Thouarsais et Sothoferm. Bien que Massais soit à 6 kilomètres de Mauzé-Thouarsais, ce trajet est réalisable en vélo ou en vélo électrique. La D759 est trop fréquentée pour être préconisée, mais il est possible de passer par la route en vert sur la carte. Cet itinéraire emprunte des routes secondaires et des chemins ruraux. Il est important de vérifier l'état des chemins avant de mettre en place un jalonnement.

Pour ces liaisons il reste deux portions dangereuses : la traversée de la D759 pour rejoindre Sothoferm et au départ de Massais, les vélos doivent emprunter une partie de la D759.

Avant de le réaliser ce jalonnement, il serait intéressant de travailler en collaboration avec Sothoferm pour connaître le potentiel de salariés qui pourraient emprunter ce cheminement.

Il existe aussi une proximité géographique avec Bouillé-Loretz et Argenton-l'Eglise (environ 8kms), au vu de cette distance une liaison avec des deux Commune pourra être étudiée dans un second temps.

Enfin, depuis Cersay un réseau de voies communale permet de rejoindre Sothoferm et Mauzé-Thouarsais. Cependant au vu de la distance (plus de 10kms) cette liaison sera aussi à étudier dans un second temps.



Plan vélo



AXE 2 : Inciter à la pratique du vélo

Pour inciter les habitants à pratiquer le vélo pour des trajets du quotidiens, réaliser les aménagements préconisés dans l'axe 1 est essentiel mais pas suffisant. En effet, il faut aussi informer, sensibiliser et accompagner les habitants dans leur démarche de changement de comportement. Comme vu dans le schéma directeur des mobilités durables, il est important d'avoir plusieurs types d'outils pour correspondre aux différents stades du changement de comportement.

I/ Inciter grâce à la communication et sensibilisation

En effet, la communication et la sensibilisation auprès des acteurs du territoire (les habitants, les entreprises, les associations, les enfants, ...) sont importantes pour développer la pratique du vélo. Le territoire a déjà mis en place plusieurs actions pour promouvoir les bonnes pratiques. L'objectif est de continuer et de pérenniser les actions qui fonctionnent et de développer de nouvelles actions si nécessaire.

Pour cela, comme évoqué dans le schéma directeur des mobilités durables, il est important de s'appuyer et de développer les différents relais de l'informations pour informer sur les différents dispositifs mis en place. Ainsi, les différents relais actuellement utilisés sont : le site internet de la Communauté de Communes du Thouarsais, la presse, le Territoire, les bulletins municipaux, la page Facebook "Thouarsais écocitoyens", ...

I/ 1. Les actions existantes

I/ 1. a) La campagne de sensibilisation "Thouarsais engagés"

La Communauté de Communes a élaboré et diffusé une campagne de communication sur les Thouarsais engagés reprenant plusieurs thématiques : économies d'énergie, réduction des déchets, Terre Saine, ... mais aussi la mobilité. Ainsi, trois affiches ont été réalisées sur la mobilité : deux pour le covoiturage et une pour le service T'vélos. Ces affiches ont été diffusés sur des panneaux publicitaires du territoire pendant deux périodes d'une semaine. De plus, un livret a été réalisé explicitant tous les portraits et a été diffusé à tous les foyers du territoire. Enfin, une affiche par semaine a été diffusée sur la page Facebook.

Cette campagne, à destination de tous les habitants, a permis de communiquer sur les Thouarsais et les entreprises qui sont déjà engagés à travers de petits gestes du quotidien. L'objectif était de permettre l'appropriation de ces gestes par les habitants pour qu'ils se disent qu'ils peuvent le faire aussi.

1/ 1. b) A travers les actions ponctuelles

La communication et la sensibilisation sur la pratique du vélo et des services existants (par exemple : T'vélos) passent aussi au moment d'événements ponctuels comme la semaine européenne du développement durable, la semaine de la mobilité ou le salon des créatives. Ces événements sont l'occasion de communiquer à un public plus large.

Par exemple, en 2018 pendant la semaine de la mobilité, il a été fait le choix de mener un partenariat avec une entreprise du territoire afin s'assurer une permanence sur la mobilité dans les locaux de l'entreprise. De plus, deux vélos à assistance électrique et des podomètres ont été mis à disposition des salariés pour qu'ils puissent les tester pendant une semaine.

L'objectif est de poursuivre cette démarche en ciblant les actions à développer.

1/ 2. Les actions de communication et de sensibilisation à développer

1/ 2. a) Communication sur le réseau en développement (jalonnement)

L'axe 1 du plan vélo, préconise la mise en place d'un réseau cyclable à l'échelle des bourgs, des Communes et à l'échelle intercommunale. L'aménagement de ce réseau doit se faire progressivement, au fur à mesure des opportunités et des travaux. Ils sont cependant indispensables pour développer la pratique du vélo sur le territoire. Afin d'accompagner ces aménagements, il est essentiel de développer une communication importante pour le faire connaître et qu'il soit utilisé. Pour cela il y a plusieurs outils à développer.

D'abord, il est essentiel d'accompagner les aménagements d'une signalisation directionnelle. Cela permettra que le réseau cyclable soit visible de tous (cyclistes et automobilistes) mais aussi de faciliter son usage. Pour cela les panneaux de type Dv21a seraient utilisés pour indiquer les lieux ou les Communes à rejoindre.

Illustration n°14 : Exemple de panneau Dv21a



L'objectif est de communiquer sur la durée du trajet en minutes et non sur la distance en kms. A vélo, le temps de trajet est plus parlant que la distance. Avec le développement du VAE, il faudra mettre le temps

en vélo et en VAE.

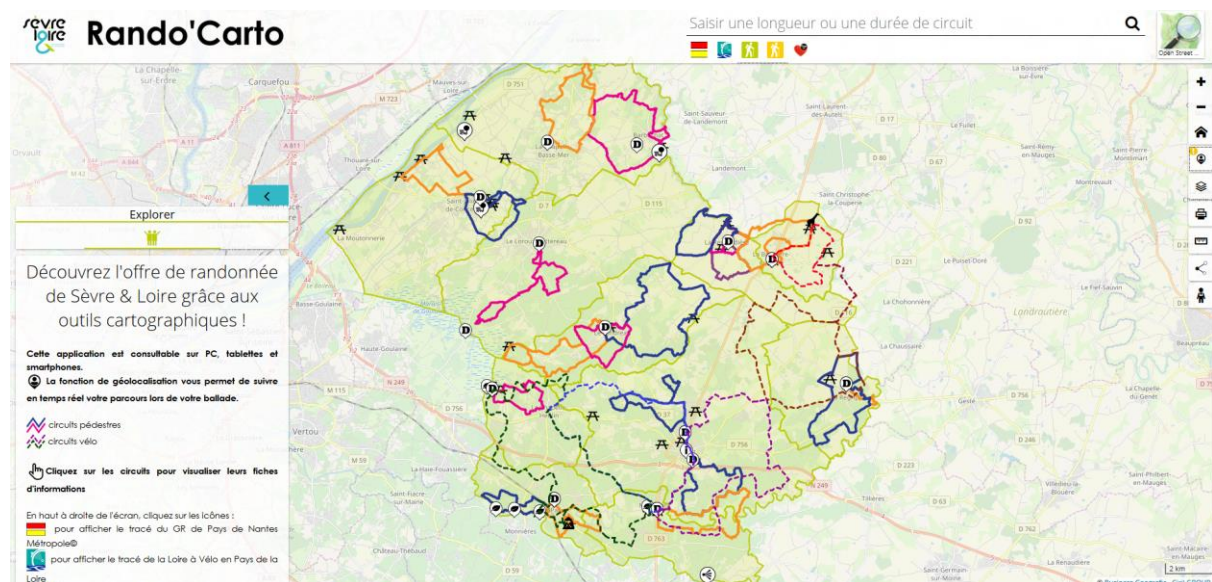
Le second outil à développer est la cartographie du réseau pour communiquer dessus et informer les habitants.

Dans un premier temps une cartographie du réseau peut être intégrée au fur et à mesure dans le guide des mobilités à destination des habitants. Cela permet de donner un premier niveau d'information en renseignant sur le fait qu'il existe un réseau.

Dans un deuxième temps, quand le réseau sera plus développé, il peut être intéressant d'élaborer et de diffuser des cartes de poche du réseau cyclable, comme c'est le cas à la Rochelle par exemple.

Enfin, le site internet de la Communauté de Communes du Thouarsais doit être un relais de l'information du réseau existant. Pour cela, les guides mobilités et les plans papiers peuvent téléchargeables sur le site. Il est aussi possible d'imaginer un portail SIG avec la cartographie du réseau comme c'est le cas pour les boucles touristiques de la Communauté de Communes Sèvre et Loire (voir l'illustration 16). En cliquant sur la boucle, les usagers peuvent avoir accès à la distance, la durée, la topographie, une fiche du circuit en PDF et les traces GPS. Ces éléments peuvent être intéressants pour les recherches d'itinéraires pour les trajets du quotidien, une fois que le réseau sera développé.

Illustration n°15 : Portail SIG de la Communauté de Communes Sèvre et Loire



I/ 1. b) Mieux informer les nouveaux arrivants

Ce qui bloque les changements d'habitude c'est en partie la routine qui n'est pas remise en question. Or, il y a des étapes clés dans la vie d'un individu où il va devoir redéfinir ses habitudes. Cela peut être le cas à la naissance d'un bébé ou lors d'un déménagement. Il est alors plus facile de les orienter vers des solutions de mobilités plus durables dans ces moments qu'en temps normal.

Selon les moyens d'accueil des nouveaux arrivants des différentes communes, il est possible de préconiser plusieurs solutions pour mieux informer les habitants. Si la Commune organise une petite cérémonie, il faut inclure une présentation des services de mobilité. Si aucune cérémonie n'est prévue, il peut être conseillé d'envoyer les plaquettes d'information des services ou au moins de former les secrétaires de Mairie sur ces questions afin qu'elles puissent informer les habitants. De plus, si la plateforme des mobilités durables et solidaires se crée, elle aura un vrai rôle à jouer par rapport aux nouveaux habitants.

Ces différentes solutions doivent être redéfinies en lien avec les Communes et la plateforme.

II/ Inciter grâce à des programmes d'accompagnement

I/ 1. A travers le défi mobilité

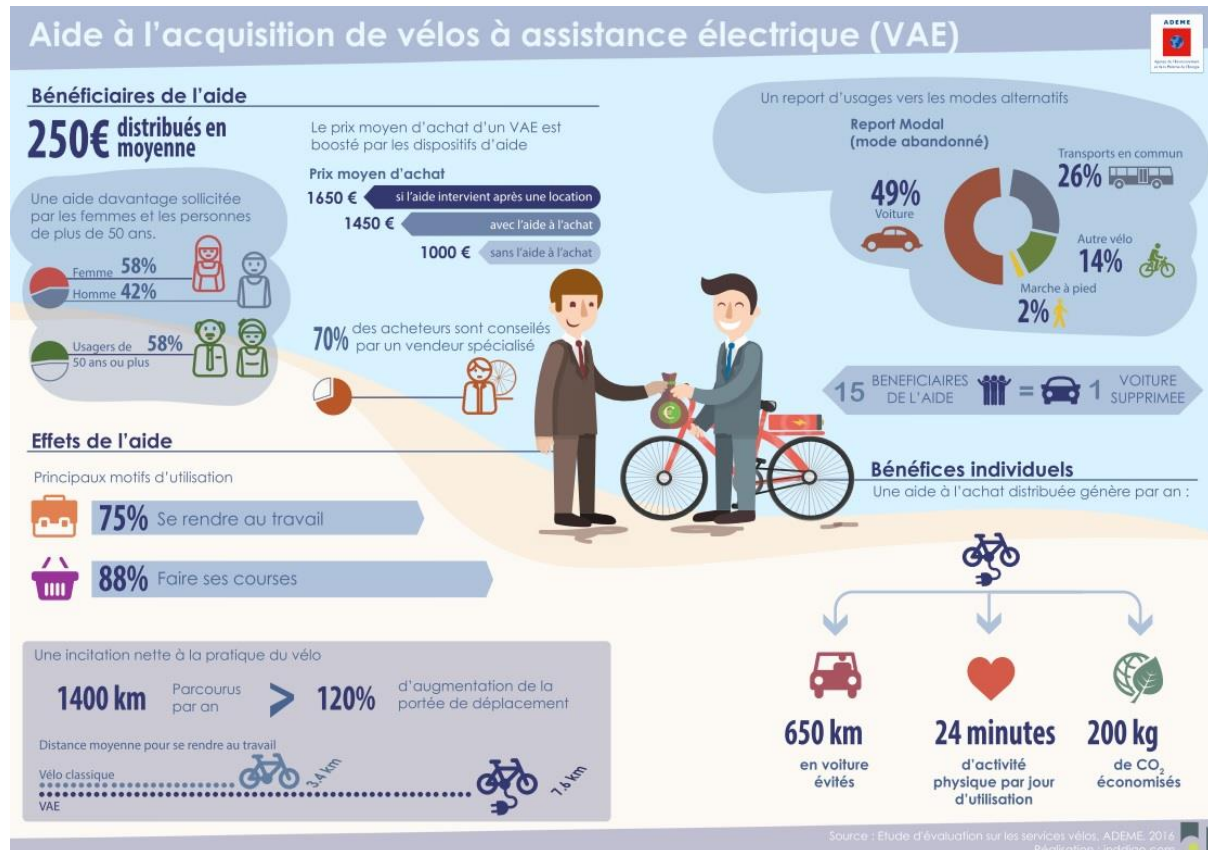
Comme exposé dans le schéma directeur des mobilités durables, le défi mobilité est une extension du défi FAEP. Ainsi, il permet pendant quatre mois de suivre des familles pour leur permettre d'adopter une mobilité plus durable. Le défi n'est pas seulement sur le vélo mais sur tous les modes de transport (écoconduite, vélo, covoiturage, marche, ...). En ce qui concerne le vélo, le défi permet aux familles d'essayer un vélo à assistance électrique, gratuitement, pendant trois semaines dans chaque famille. Globalement, le bilan de cet essai est positif. Les familles sont convaincues et ont pu réaliser des trajets du quotidien en vélo plutôt qu'en voiture. Certains réfléchissent même à poursuivre cette dynamique en louant ou en achetant un VAE à la suite du défi. Cependant, le prix reste un frein pour les participants.

Afin de lever ce frein, une des actions possibles serait de proposer une aide à l'achat aux personnes qui ont participé à l'essai d'un VAE pendant le défi mobilité et qui souhaite en acquérir un. Cette aide à l'achat peut être un outil intéressant pour permettre le passage à l'acte. Selon une étude de l'ADEME, représentée sur l'illustration n°16, l'aide à l'achat d'un VAE a des effets bénéfiques.

En effet, dans les villes où l'aide a été mise en place, cela a permis un report modal de 49% de la voiture vers un VAE. Les motifs d'achat sont à 75% pour se rendre au travail et à 88% pour aller faire des courses. Plusieurs villes ont mis en place une prime d'aide à l'achat, elles ont un bilan positif sur cette mesure. Certaines de ces villes ont réservé cette aide exclusivement aux personnes qui achètent le vélo sur le territoire afin de faire fonctionner les commerces locaux. C'est le cas notamment de l'agglomération de La Roche-sur-Yon,

de la Communauté d'Agglomération de Blois - Agglopolys, ou encore la Communauté Urbaine du Grand Poitiers. Ils ont tous établi une convention de partenariat avec les vendeurs pour accorder la subvention qu'aux commerces partenaires. L'objectif est que la subvention ne puisse servir qu'auprès des partenaires qui répondent aux critères de la convention, comme par exemple : service SAV et réparation.

Illustration n°16 : Synthèse de l'étude de l'ADEME sur l'aide à l'achat d'un VAE



L'intérêt de réserver cette aide uniquement aux personnes qui ont fait le défi est multiple. D'abord cela permet d'expérimenter la mesure en limitant le coût financier. En effet, en 2018, dix-sept familles ont participé au défi. Par exemple si cinq familles décident d'en acheter un avec une prime de 300 euros, cela représente un budget annuel de 1500 euros. Même si les dix-sept familles avaient décidé de bénéficier de cette subvention, il aurait été possible de la diminuer à 200 euros, ce qui aurait fait une subvention totale de 3400 euros. Le deuxième avantage est que le défi permet aux habitants de réfléchir à leurs déplacements et à les redéfinir. Ils sont accompagnés pendant quatre mois. L'aide à l'achat intervient donc après un accompagnement et une réflexion sur ses pratiques de mobilité. Il y a donc moins l'effet d'opportunité. Les personnes qui bénéficieront de l'aide à l'achat l'auront obligatoirement essayé pendant trois semaines. Enfin, le dernier avantage de cette mesure est que cette condition peut inciter les habitants à participer au défi et donc à redéfinir leurs déplacements.

I/ 2. Mettre l'accent sur le vélo dans les actions d'accompagnement du schéma directeur des mobilités durables

Plusieurs actions du schéma directeur des mobilités durables concernent l'accompagnement de publics cibles pour les sensibiliser à adopter une mobilité plus durable. Cela concerne les manifestations éco-responsables du territoire, les enfants et les salariés avec les plans de mobilité des entreprises. Pour actions, il faut suivre les fiches actions programmées dans le schéma mais il faut mettre l'accent sur la promotion du vélo au vu du potentiel du territoire.

Ainsi, actuellement le service « Déchets Ménagers » de la Communautés de Communes du Thouarsais propose aux organisateurs d'événements locaux un accompagnement et plusieurs outils pour permettre une meilleure gestion des déchets pendant l'événement. En 2017 une trentaine d'éco-manifestations ont été accompagnées. A ces outils sur les déchets, il est possible de proposer de rajouter des outils pour inciter les personnes à venir à l'événement par des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, en particulier en vélo. Pour cela il est possible d'accompagner les organisateurs des manifestations à prévoir et à communiquer sur l'accès de l'événement à vélo. De plus, il peut être proposé de mettre à disposition des arceaux temporaires pour permettre le stationnement des vélos pendant l'événement. Par exemple un rack de douze stationnements vélos coûte 464 euros HT. Au vu du territoire une première expérimentation avec un rack peut être envisagée.

Pour les enfants, il est prévu, à partir de 2021, de réfléchir à une stratégie de communication et de sensibilisation auprès des enfants, avec pour objectif de suivre et d'accompagner deux écoles/classes par an. Cette action doit prendre en compte le vélo pour être cohérent avec le plan vélo.

Enfin, pour les plans de mobilité des entreprises, comme évoqué dans le schéma, les deux modes de transport avec le plus de potentiel de report modal sont le covoiturage et le vélo. Pendant les plans de mobilité, le diagnostic et les solutions à développer doivent être accentuées pour ces deux modes de transport et sur la non mobilité. D'autant plus la création du réseau cyclable devrait inciter les salariés vers ce mode. L'objectif est d'accompagner à partir de 2019 deux entreprises tous les deux ans.

Les orientations pour inciter la pratique du vélo :

Pour inciter à la pratique pour les trajets du quotidien, les aménagements seuls ne suffisent pas. En effet, il faut communiquer sur les possibilités de trajets à vélo et sur leurs biens faits. De plus il faut créer des actions qui déclenchent le passage à l'acte.

Ainsi deux orientations se dégagent :

- 1- Communiquer et sensibiliser un large public
- 2- Inciter à passer à l'acte

III/ Le programme d'actions

Fiche n°2.1 : Accompagner la mise en place du réseau cyclable d'une signalisation

Fiche n°2.2 : Proposer une prime à l'achat pour les personnes qui ont participé au défi mobilité

Fiche n°2.3 : Continuer les actions de sensibilisation et mettre l'accent sur le vélo dans les projets à développer



Fiche n°2.1 : Accompagner la mise en place du réseau cyclable d'une signalisation

Constat : Il est prévu dans la fiche action 1.1 de mettre en place un réseau cyclable à trois échelles : bourg, commune et intercommunale. Pour que ce réseau soit utilisé, il faut qu'il soit accompagné d'une signalisation indiquant les lieux à rejoindre. Cela mettra d'informer l'utilisateur aux directions à prendre mais aussi de l'inciter à faire le trajet à vélo.

Objectif stratégique : Faciliter la pratique du vélo

Objectif opérationnel : Informer sur le réseau cyclable

Description de l'action : Quand un aménagement cyclable (remise en état des chemins, marquage au sol, ...) sera réalisé, il devra être accompagné d'un jalonnement efficace. Cela concerne les trois échelles de préconisation. L'objectif est d'avoir une signalisation uniforme à l'échelle du territoire. Il y sera noté, la destination et le temps en minute pour y accéder. Le temps sera donné pour le vélo classique et pour le vélo à assistance électrique. En effet, à vélo le temps de parcours est plus parlant que la distance. Par la suite, il faudra aussi communiquer largement pour informer de l'existence de ces itinéraires.

Modalités opérationnelles :

Mise en place de la signalisation :

- Travail en collaboration avec les communes, les habitants et les associations pour connaître l'avancée de projet et les différents éléments de signalisation qu'il faut fournir
- Travail de terrain pour connaître les éléments à représenter sur chaque panneau
- Programmer des commandes groupées afin de réduire les coûts des panneaux
- Répartition des panneaux entre les communes
- Installation des panneaux par les communes

Développement de la communication du réseau :

- Dans la mise à jour du guide à destination des habitants
- Sur des plans papiers uniquement dédiés à exposer le réseau cyclable
- Sur le site internet de la Communauté de Communes du Thouarsais
- A travers à portail SIG qui permet de consulter le réseau

Public : Grand public

Porteur / Pilote : -Le service cellule ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les Communes
-Le Département
-Les usagers
-Les associations

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Prix des panneaux : 131 euros/panneau. Définir la répartition de la dépense entre les Communes et la Communauté de Communes du Thouarsais
- Animation interne
- Aide d'un service civique ou d'un stagiaire pour le travail de terrain
- Un budget communication

Calendrier :

- Au fur et à mesure des projets et des opportunités de financement
- Long terme: Communication

Indicateurs d'activités :

- Nombre de liaisons signalisées
- Nombre de moyens de communication utilisés
- Si portail SIG, nombre de vues



Fiche n°2.2 : Proposer une prime à l'achat pour les personnes qui ont participé au défi mobilité

Constat : Les personnes qui participent au défi mobilité peuvent essayer pendant trois semaines un vélo à assistance électrique. A la suite du test, certaines familles sont convaincues mais trouvent que le prix élevé d'un VAE est un frein à l'achat.

Objectif stratégique : -Développer la pratique du vélo

Objectif opérationnel : -Aide le passager à l'acte après un essai

Description de l'action : Face à ce constat, à la suite du défi il manque une aide pour inciter les familles à passer à l'acte après l'essai pendant trois semaines. L'intérêt est de mettre en place une subvention de 200 ou 300 euros (selon le nombre de familles aidées) pour l'achat d'un vélo à assistance électrique. Cette subvention fonctionnera chez les vélocistes partenaires de l'action.

Modalités opérationnelles :

- Elaboration de la convention et des modalités de fonctionnement
- Rencontres des partenaires pour présenter le projet et signature de la convention
- Prévoir cette dépense dans le budget de fonctionnement
- Au moment du défi, informer les familles participantes.
- Gestion des demandes

Public : Les familles qui participent au défi mobilité

Porteur / Pilote : -Le service cellule ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : - Les vélocistes du territoire

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne
- Environ 200 à 300 euros de subvention par famille selon le nombre de familles aidées : maximum 17 famille soit 3 400 euros.

Calendrier :

- 2019 : Elaboration
- 2020 : Mise en oeuvre

Indicateurs d'activités :

- Nombre de familles aidées



Fiche n°2.3 : Continuer les actions de sensibilisation et mettre l'accent sur le vélo dans les projets à développer

Constat : Actuellement, il existe plusieurs actions de communication ou de sensibilisation qui prennent en compte le vélo. Par exemple : la campagne de communication « les Thouarsais engagés » et la présence sur le salon des Cré-actives à Saint-Varent. Ces actions permettent d'inciter les habitants à adopter une mobilité plus durable, notamment le vélo. Il est important que les actions programmées dans le schéma directeur des mobilités prennent en compte la pratique du vélo.

Objectif stratégique : -Développer la pratique du vélo

Objectif opérationnel : -Prise en compte du vélo dans les actions qui vont se développer

Description de l'action :

Pour les action de sensibilisation et de communication existantes :

L'intérêt est de continuer à inciter les habitants à utiliser le vélo pour leurs trajets du quotidien en développant des actions de communication et en les accompagnant.

Pour les actions à développer : Bien que les actions existantes fonctionnent, il est prévu d'en développer de nouvelles :

-Il est important de sensibiliser les nouveaux arrivants car un déménagement permet de stopper la routine et de redéfinir ses déplacements. Il faut donc pouvoir guider les personnes à ce moment qui est opportun pour des changements d'habitude.

-Les actions programmées dans le schéma directeurs des mobilités durables doivent mettre l'accent sur le vélo. C'est le cas par exemple de l'accompagnement des écoles, des éco-manifestations et des entreprises.

Modalités opérationnelles :

Pour les action de sensibilisation et de communication existantes :

- Continuer les actions qui fonctionnent
- Rester en veille pour de nouvelles actions à développer

Pour les actions à développer :

- Pour les nouveaux arrivants, il faut définir le projet avec les Communes et la plateforme des mobilités
- Pour les actions du schéma, il faut être vigilant à bien inclure le vélo pour ces actions;

Public : Grand public

Porteur / Pilote : -Le service cellule ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les Communes
-Le service Communication de la Communauté de Communes du Thouarsais
-La plateforme des mobilités qui est en projet

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne
- En fonction des projets et des actions à développer

Calendrier :

- Long terme : Communication et sensibilisation
- Action du schéma directeur des mobilités durables : voir le planning du schéma
- 2021 : Concertation avec les Communes pour l'accueil des nouveaux arrivants

Indicateurs d'activités :

- Nombre d'actions de communication et de sensibilisation réalisées
- Nombre de participants et de personnes sensibilisées
- Nombre d'actions du schéma réalisées
- Nombre de Communes dans la réflexion dans nouveaux arrivants

Plan vélo



AXE 3 : Meilleure accessibilité du vélo

Afin d'avoir une politique vélo complète et ainsi de favoriser au mieux la pratique du vélo, il est essentiel de développer aussi des services autour du vélo. Les deux services exposés dans cette partie ont plusieurs objectifs et donc plusieurs publics cibles. D'abord, ils sont des outils pour permettre aux habitants de reprendre plus facilement la pratique du vélo, grâce notamment aux ateliers de remise en selle. Ensuite, les services à développer peuvent avoir une dimension touristique. Enfin, ils peuvent aussi permettre à des personnes qui font du vélo d'améliorer leur pratique. L'objectif est d'améliorer l'accès à la pratique du vélo pour tous. Pour cela, cet axe expose dans un premier temps les enjeux autour du service T'vélos et des ateliers de remise en selle.

I/ Un service de location de vélos : les T'vélos

Le service T'vélos est en place depuis avril 2016. Il permet aux habitants et aux touristes de louer un vélo classique ou un vélo à assistance électrique pour une période allant de la ½ journée à plusieurs mois. Le fait que le service est démarré en 2016 permet désormais de pouvoir l'évaluer et de l'ajuster pour ce plan vélo. La particularité du service est que la gestion est déléguée à des partenaires du territoire. L'objectif du service est multiple. D'abord il doit avoir une vocation touristique pour les locaux et les touristes qui viennent sur le territoire pour se déplacer ou pour effectuer une boucle touristique. Ensuite, il doit servir aux habitants pour tester le vélo à assistance électrique avant d'en acheter un. Le prix d'achat d'un vélo à assistance étant important, il est plus simple pour l'utilisateur de pouvoir tester ce mode de transport avant de décider de l'acheter. Enfin, il peut servir pour des habitants qui souhaitent rester en location pour effectuer des trajets du quotidien comme par exemple des trajets domicile-travail.

Ci-dessous est présenté le bilan global du service. Le détail pour les six partenaires est en annexe du plan vélo.

I/ 1. Evolution du service et du parc de vélos disponibles

I/ 1. a) D'avril 2016 mai 2017

Le service a été lancé en avril 2016 avec des vélos au niveau de la base de loisirs des Adillons. Puis dès juillet 2016, quatre partenaires ont rejoint le service : Le marché d'Annie à Saint-Varent, le garage de Oiron, l'hôtel de la gare à Thouars, la Ballastière à Saint-Martin-de-Sanzay. Cette première année a permis de constater ce qui fonctionne ou pas afin d'ajuster le service avant l'achat de nouveaux vélos ou VAE (vélo à assistance électrique).

l/ 1. b) De mai 2017 novembre 2017

Après une première année de service, des nouveaux vélos ont été achetés. Au vu des bilans de l'année 2016, il a été fait le choix d'acheter que des VAE. Ainsi à partir de mai 2017, deux nouveaux partenaires ont rejoint le service : L'épicerie Chez Fanny à Massais et EMMAUS à Sainte Radegonde. Ainsi, le nombre de partenaire était de sept pour l'année 2017. EMMAUS a rejoint le service avec ses propres vélos classiques issus de dons et remis en état.

De plus, suite au constat qu'il n'y avait pas eu de location l'hiver, un nouveau tarif préférentiel longue durée a été mis en place de novembre à avril.

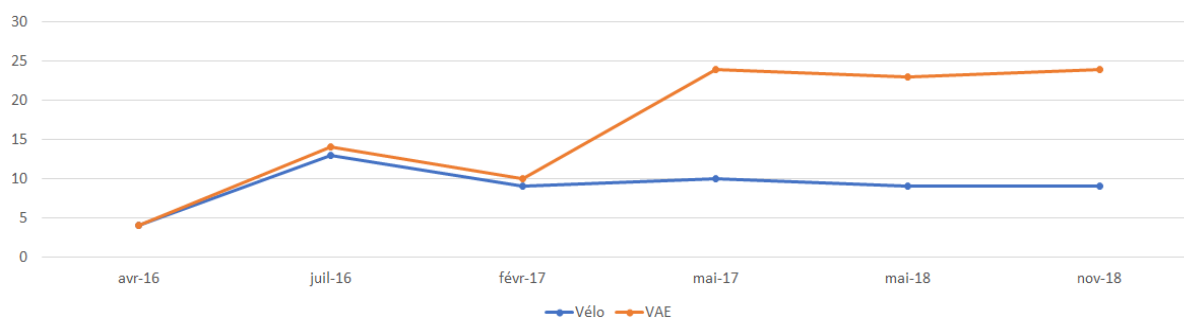
l/ 1. c) De novembre 2017 à novembre 2018

EMMAUS a décidé de pas poursuivre le partenariat. Pour cette année le nombre de partenaires était donc de six. Il n'y a pas de nouvel achat de vélo car l'objectif était de pérenniser et développer le service avec le parc existant.

De décembre 2017 à mars 2018, les VAE de la base de loisirs des Adillons ont été mis à disposition à POE car la base de loisirs était fermée. Il n'y a donc pas pu avoir de location sur ce site pendant cette période.

l/ 1. d) Evolution du parc de vélos

Illustration n°17 : Nombre de vélos et de VAE en location



Le graphique ci-dessus expose l'évolution du nombre de vélos et de VAE en location grâce au service. Pour l'été 2018 le service était de neuf vélos classiques et de 24 VAE parce qu'il y a eu le vol d'un vélo classique et d'un VAE au niveau de la base de loisirs des Adillons. L'assurance a permis de racheter un VAE mais la base de loisirs n'a pu l'avoir qu'en septembre. Actuellement le service est donc de neuf vélos classiques et de 25 VAE.

Tous les partenaires peuvent louer des VAE mais seules les bases de loisirs peuvent louer des vélos classiques. Il a été fait ce choix, à la demande des partenaires, suite à la première année de fonctionnement du service. En effet, les deux points de location où il y avait eu des vélos classiques de loués étaient les deux bases de loisirs avec une vocation

plus touristique. Cependant, l'objectif est d'essayer de remettre des vélos classiques en location à Thouars où la demande peut être plus importante.

Le détail par loueur est exposé ci-dessous :

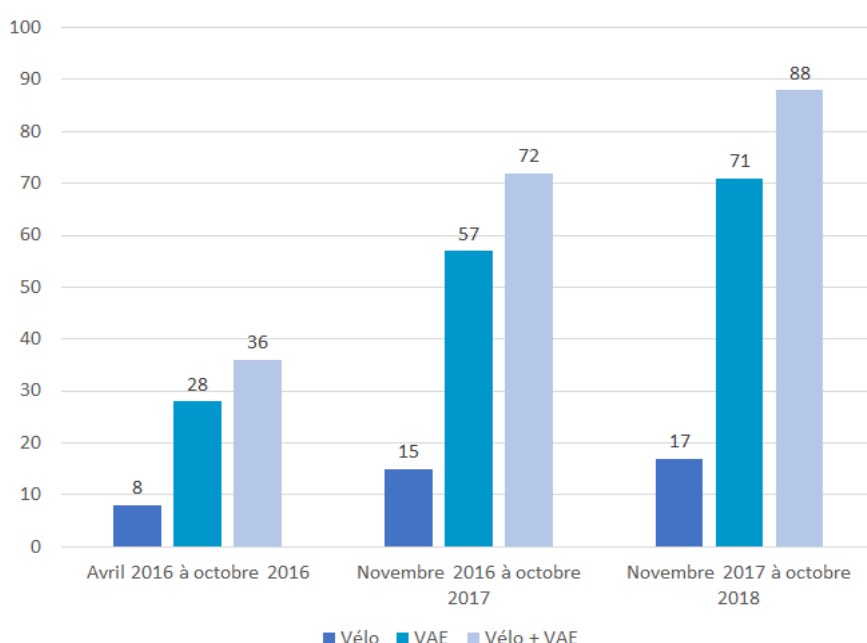
- Hôtel de la gare à Thouars : trois VAE
- Garage de Oiron : six VAE
- Chez Fanny à Massais : quatre VAE
- Au marché d'Annie : six VAE
- La base de loisirs des Adillons : été 2018 : trois vélos et trois VAE – actuellement : quatre VAE et trois vélos
- La ballastière à Saint-Martin-de-Sanzay : six vélos et deux VAE

I/ 2. Bilan du service depuis avril 2016

I/2. a) Bilan du nombre de locations d'avril 2016 à novembre 2018

Comme le montre ce graphique, le nombre de locations est en augmentation depuis la création du service, que ce soit pour les vélos ou pour les VAE. Il y a plus de locations de VAE que de vélo. Cela s'explique aussi par le fait qu'il y a plus de VAE à disposition.

Illustration n°18 : Nombre de contrats location



L'augmentation entre 2016 et 2017 est en partie expliquée par l'achat de nouveaux VAE. Bien que l'augmentation du nombre de locations soit supérieure à l'augmentation du parc de vélo. Par contre entre 2017 et 2018, il n'y a pas eu d'achat de nouveaux vélos.

Entre 2016 et 2017 il y a eu une augmentation de 77,7% du nombre total de locations et entre 2017 et 2018 une augmentation de 22,2%.

I/2. b) Bilan des usagers d'avril 2016 à novembre 2018

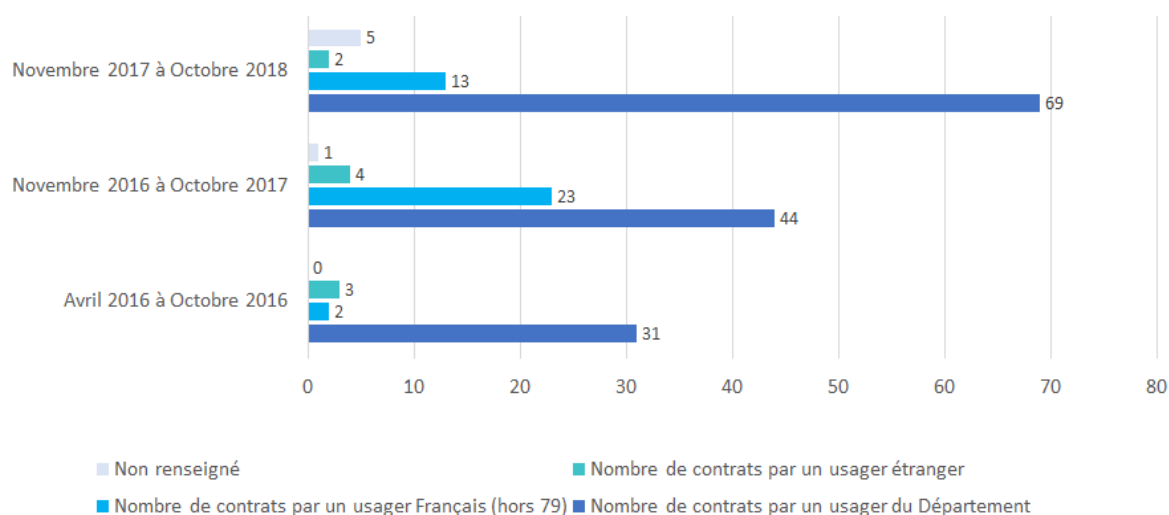
Illustration n°19 : Nombre de personnes différentes qui utilisent le service

Nombre de personnes utilisatrices	
Avril 2016 à octobre 2016	Non renseigné
Novembre 2016 à octobre 2017	61
Novembre 2017 à octobre 2018	66

Il est intéressant de constater que le service a été utilisé par 61 personnes pour la saison 2017 et par 66 personnes pour la saison 2018. Ces données sont importantes car elles prouvent que le service répond bien à l'objectif que les vélos ne soient pas bloqués pour quelques usagers mais que le service profite au plus grand nombre.

Il est intéressant de regarder aussi le lieu d'habitation des usagers pour savoir si le service répond à toutes les cibles : habitants locaux pour un test, des locaux pour des déplacements domicile-travail ou même des touristes. Ainsi, le graphique ci-dessous expose cette donnée.

Illustration n°20 : Lieu d'habitation des utilisateurs



La majorité des utilisateurs du service habitent dans les Deux-Sèvres et plus particulièrement du territoire de la Communauté de Communes. Ce service répond donc dans un premier temps à un besoin local de déplacement des habitants et notamment pour des trajets domicile-travail. Cependant le service sert aussi pour des déplacements de loisirs par des touristes Français. Par exemple pour la saison 2018 il y a treize locations

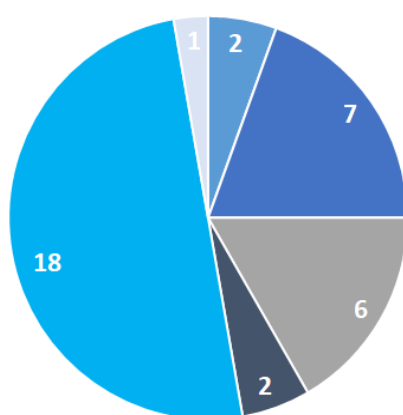
par des personnes qui habitaient en France mais en dehors du Département des Deux-Sèvres. En 2017, ils étaient au nombre de 23 personnes. Cette diminution est significative mais il faut attendre l'année 2019 pour connaître la tendance. Les touristes étrangers restent des utilisateurs très minoritaires du service.

1/2. c) Bilan des durées des locations

Il est important de savoir aussi le bilan des durées des locations pour les ajuster si besoin. De plus, elles peuvent indiquer dans une certaine mesure les motifs de location.

Illustration n°21 : Répartition des contrats selon la durée de location d'avril 2016 à octobre 2016

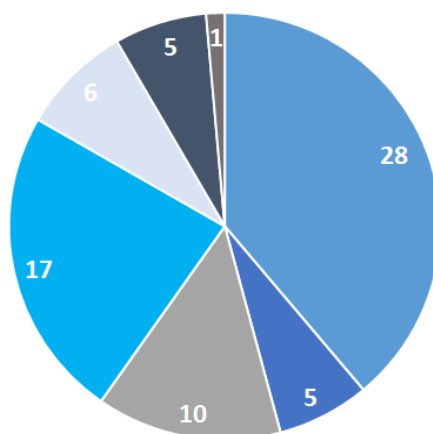
- Contrat d'une 1/2 journée
- Contrat d'une journée
- Contrat d'une semaine
- Contrat de deux semaines
- Contrat d'un mois
- Contrat de deux mois



Pour la première saison du service, il y a eu tous les types de contrats, de la très courte durée (à la 1/2 journée) à la longue durée (deux mois). Par contre on observe une prédominance des contrats d'un mois qui sont au nombre de dix-huit. Ceci s'explique notamment par le fait que la majorité des usagers étaient des locaux.

Illustration n°22 : Répartition des contrats selon la durée de location de novembre 2016 à octobre 2017

- Contrat d'une 1/2 journée
- Contrat d'une journée
- Contrat d'une semaine
- Contrat d'un mois
- Contrat de deux mois
- Contrat de trois mois
- Contrat de quatre mois

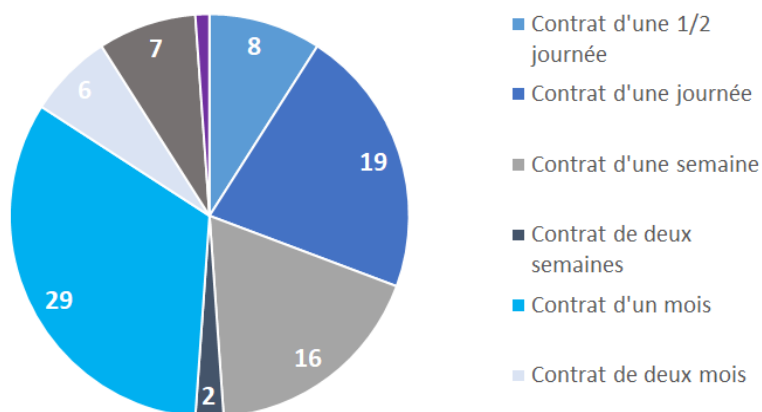


La deuxième année du service a vu émerger quelques contrats de plus longue durée (trois et quatre mois). Cependant il y a toujours tous les types de contrats de représentés. Cette saison est marquée par le fait que les contrats de très courtes durées sont les

plus utilisés avec 28 contrats à la 1/2 journée. Cela peut s'expliquer par le fait que le service ait attiré plus de personnes résidentes en dehors du Département (27 en pour la saison

2017 alors qu'il n'y en avait eu que cinq en 2016). Le nombre de contrats d'une durée d'un mois est resté stable.

Illustration n°23 : Répartition des contrats selon la durée de location de novembre 2017 à octobre 2018



Enfin, pour cette troisième année du service, il y a toujours tous les types de contrats de représentés. Le nombre de contrats au mois a augmenté avec 29 contrats. Mais le nombre de contrats de courtes durées (une semaine et moins) est à peu près resté stable. Les contrats de deux semaines et moins représentent environ

50% des contrats.

Ces données montrent l'hétérogénéité de la demande pour la durée de location. Il est donc important pour répondre au plus grand nombre de continuer à proposer des contrats de longues et de courtes durées.

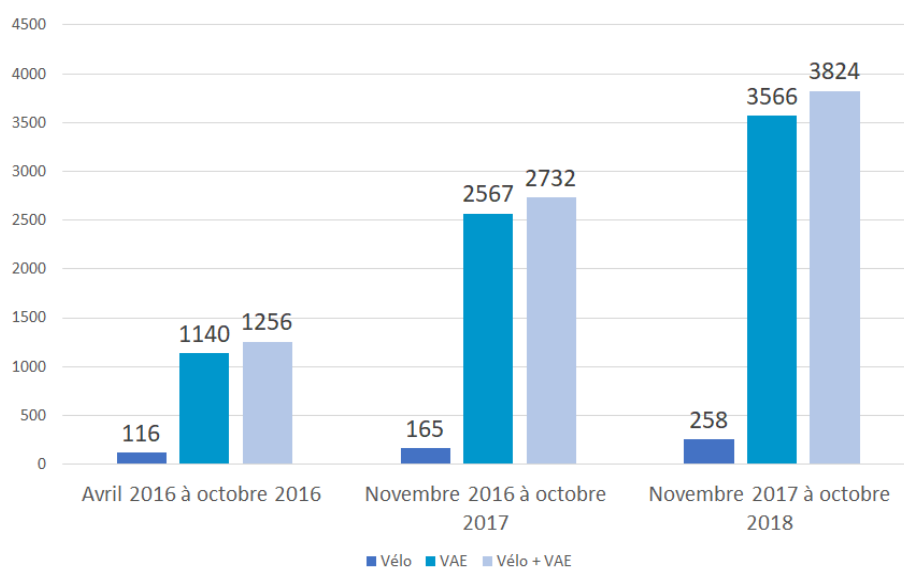
1/2. d) Bilan des recettes depuis entre avril 2016 et octobre 2018

La Communauté de Communes met à disposition gratuitement les vélos aux six partenaires du service qui doivent assurer la gestion des locations. Pour cette gestion, ils gardent la recette des locations mais en contrepartie ils doivent effectuer un entretien annuel à leur charge pour chaque vélo qui a été utilisé. Ainsi, même si une partie de la motivation des partenaires est le développement local et le fait de proposer un service supplémentaire à leur clientèle, il est important de s'assurer que le service soit viable économiquement afin qu'il puisse continuer à fonctionner.

Le coût de l'entretien annuel imposé aux partenaires à Planète vélo qui est le fournisseur des vélos est de 24 euros TTC pour l'année 2018. Ce forfait permet de vérifier l'état des vélos et des VAE, d'effectuer des réglages de base et de détecter si une réparation est nécessaire. Ce forfait va passer à 30 euros TTC en 2019. A ce forfait peut s'ajouter, selon l'état des vélos, des réparations à effectuer. Ces dernières doivent rester limitées grâce à l'état des lieux complet effectué à chaque location afin que la charge des réparations d'éléments cassés ne soit pas exclusivement pour les partenaires. Si on compte le forfait de base de révisions (hors réparation éventuelle) cela représente 816 euros pour les 34 vélos et vélos à assistance électrique pour la saison 2018.

En ce qui concerne pour les recettes indiquées, dans les illustrations ci-dessous, il faut enlever la TVA qui est à 20% pour les locations.

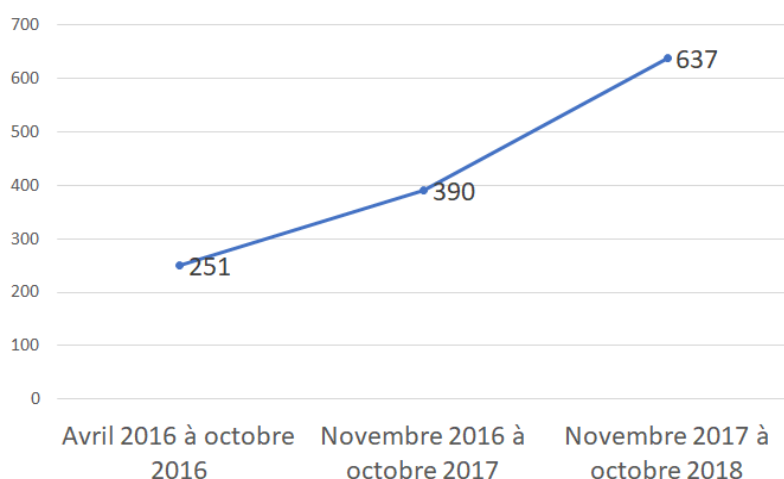
Illustration n°24 : Bilan de la recette globale du service



Vu l'augmentation du nombre de locations chaque année, il est normal que la recette globale du service augmente aussi. La recette des vélos et des VAE a augmenté.

Entre 2016 et 2017 la recette globale du service avait augmenté de 118% et entre 2017 et 2018 de 39,9%.

Illustration n°25 : Recette moyenne par loueur



Si on regarde la recette moyenne par loueur, elle augmente aussi chaque année.

Entre 2017 et 2018 elle a augmenté de 63,3%, notamment parce qu'EMMAUS a décidé d'arrêter, passant ici de sept à six loueurs.

A recette du service est satisfaisante pour les loueurs, par contre il existe une grande disparité entre eux. La plus grosse recette d'un loueur est de 1102 euros et la plus basse est de 250 euros.

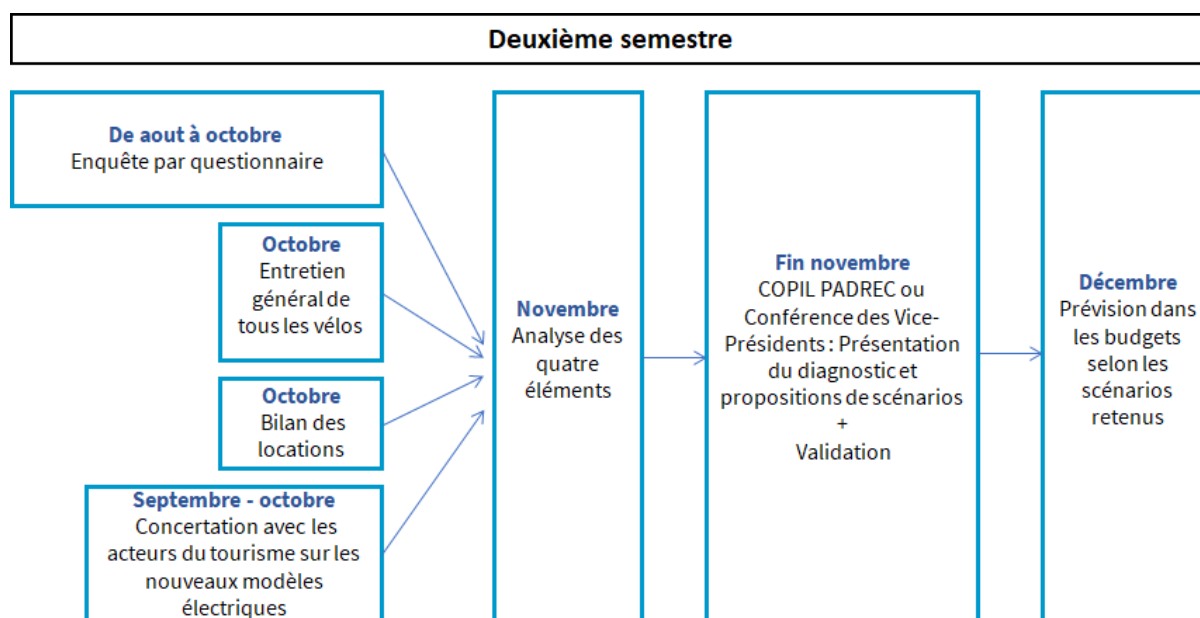
I/ 3. Analyser et prévoir la pérennité du service

Le bilan du service T'vélos est positif. Il permet d'offrir aux habitants et aux touristes un mode de transport en plus sur un territoire rural en manque de transport en commun. De plus, c'est un élément essentiel à la politique cyclable du territoire. Il permet d'améliorer l'accès des habitants à la pratique du vélo. Cependant au fur et à mesure, les vélos vont s'user et il va se poser la question de leur renouvellement et plus particulièrement le renouvellement des batteries des VAE.

I/ 3. a) Proposition d'une démarche pour définir les conditions de renouvellement du service

Actuellement, il est compliqué de connaître la durée de vie moyenne des batteries car celle-ci dépend de leur utilisation. Cependant au vu des données existantes, on peut espérer une durée de vie d'au moins cinq avant que l'autonomie ne diminue fortement. Ainsi pour les vélos de 2016, cela correspond à 2021 et pour ceux de 2017 à 2022. Il est donc proposé de procéder en plusieurs étapes comme l'expose l'illustration n°26.

Illustration n°26 : Proposition de planning pour la programmation du renouvellement et la pérennisation du service T'vélos



D'abord il faudra s'assurer que le service répond toujours aux besoins des habitants. Il a été proposé par plusieurs élus de réaliser une enquête par questionnaire aux personnes qui auront utilisé le service. En fonction des résultats des bilan annuels et des retours des questionnaires, il faudra savoir dans quelle mesure le parc des vélos doit être renouvelé.

Ensuite, il faudra analyser l'état des vélos pour savoir ce qu'on change sur chaque vélo et combien doivent être renouvelés. L'objectif est de stopper le service au maximum un mois, dans la période creuse, afin d'avoir un état des lieux de tous les vélos en même

temps. Selon, le coût de cette révision exceptionnelle, il peut être envisagée que la collectivité participe avec les partenaires.

Actuellement, de nombreux nouveaux modèles de mobilités électriques apparaissent comme les gyropodes, les superbikes ou les trottinettes électriques. Au moment d'évaluer le renouvellement de la flotte des T vélos, il est important de concerter les acteurs de ces nouveaux produits et le service tourisme pour savoir s'il faut élargir la gamme des produits proposer en location. Il faut aussi rester en veille face à ces nouveaux produits pour connaître les opportunités.

En fonction de ces éléments, plusieurs scénarios seront proposés au COPIL PADREC afin de programmer le renouvellement de la flotte et la pérennisation du service.

1/3. b) Estimation des coûts

A titre indicatif, voici le coût que pourrait coûter le renouvellement du parc.

En ce qui concerne les vélos à assistance électrique, il sera sûrement possible pour certains de ne changer que la batterie. C'est l'élément du vélo qui peut s'user en premier et perdre en autonomie. Actuellement, il est possible de ne changer que la batterie d'un vélo. Le prix actuel, pour les Néomouv qu'on possède est de 600 euros TTC par batterie alors que le prix unitaire du vélo est de 1 500 euros TTC. En conséquence, changer que la batterie peut permettre de nombreuses économies. A titre indicatif, si la batterie des 25 VAE est changée cela coûtera aux alentours de 15 000 euros alors que changer les 25 VAE coûtera aux alentours de 30 000 euros.

En ce qui concerne les vélos classiques, il faudra surtout s'assurer s'il y a besoin de les changer ou si une réparation complète suffit. Si les neufs vélos doivent être changés, il y aura aux alentours de 4 000 euros.

Enfin, il faut rajouter à ce budget, le coût des remplacements de certains accessoires (casques, gilets, ...) s'il y en a le besoin.

Une des possibilités de financement du renouvellement de la flotte est, selon l'état des vélos, de vendre une partie du parc actuel. Par contre, vu que les vélos ont été achetés grâce à la subvention TEPCV, la Communauté de Communes du Thouarsais ne peut les vendre que cinq après l'achat. C'est pourquoi, cette première analyse devra être programmée pour l'année 2021 afin de pouvoir vendre ceux acheter en 2016 en 2022 et ceux acheter en 2017 en 2023.

II/ Développer des ateliers de remise en selle ou une vélo-école

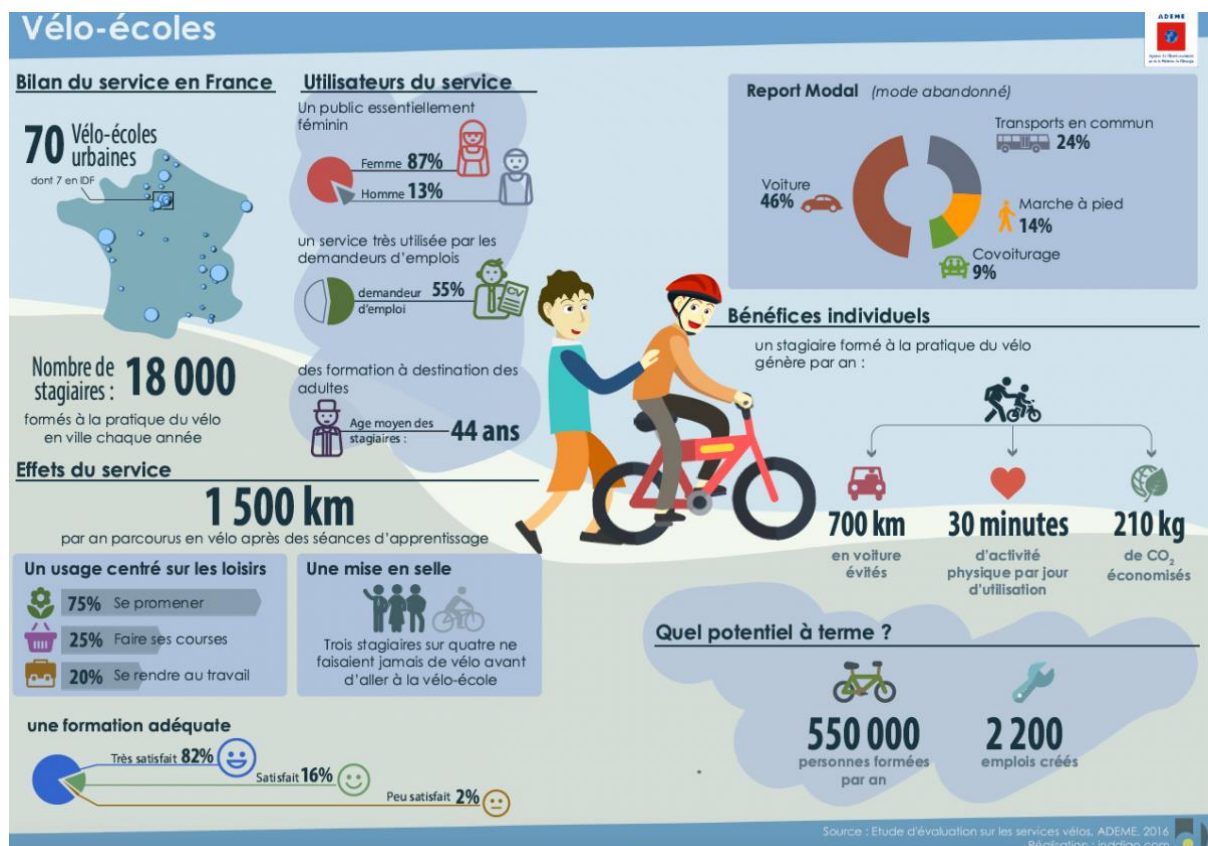
Pérenniser et développer le service T vélos est essentiel pour faciliter l'accès au vélo pour les habitants mais ce n'est pas suffisant. En effet, une partie de la population ne peut effectuer une partie de leurs trajets du quotidien en vélo parce qu'ils ne savent pas ou plus en faire. Ainsi, 2,1 % des Français ne savent pas faire de vélo et environ 20 % de la

population explique ne pas être à l'aise sur un vélo, selon une étude du Club des territoires et villes cyclables. Il est important de permettre à ces personnes si elles le souhaitent d'apprendre à faire du vélo. Cela peut leur permettre de pouvoir se déplacer plus librement et d'avoir le choix dans leur mode de transport. Ainsi, il est possible de les accompagner en proposant des ateliers de remise en selle.

II/ 1. L'intérêt des vélos-écoles

L'ademe a publié, en septembre 2016, une étude sur l'évaluation des services vélos. Le résumé de l'étude est exposé par l'illustration n°27. Au moment de la publication de l'étude, il en existait 70 en France et cela a pu servir à 18 000 personnes. Cette étude de l'ADEME révèle que ces services sont à destination des femmes adultes avec une moyenne d'âge de 44 ans. L'intérêt des vélos-écoles est le report modal qui en découle. Selon la même étude, le report modal est de 46% de la voiture vers le vélo pour les personnes qui ont fait appel à une vélo-école. De plus, on sait qu'ensuite le vélo est utilisé en majorité pour du loisir, aller faire des courses ou se rendre au travail. Enfin, ce service permet réellement de former des nouveaux cyclistes car trois stagiaires sur quatre ne faisaient jamais de vélo avant. Ce service peut aussi servir aux personnes qui savaient faire du vélo mais qu'ils veulent sécuriser leur pratique et se sentir plus à l'aise.

Illustration n°27 : infographie bilan des vélos-écoles



II/ 2. Une possibilité sur le territoire

Le développement d'actions ponctuelles ou d'une vélo-école sur le territoire peut se réfléchir avec le service sport de la Communauté de Communes du Thouarsais et les associations de cyclistes du territoire.

II/ 2. a) Pour les scolaires

Auparavant, le service sport de la Communauté de Communes du Thouarsais participait à un projet avec les écoles concernant la sécurité routière. L'objectif était d'apprendre aux enfants à circuler à vélo pour se rendre par la suite au collège. Pour cela, il y avait plusieurs intervenants tout au long de l'année scolaire : gendarmerie, pompier, le service sport de la CCT, une auto-école, ... Le service sport animait six à huit séances. Les deux ou trois premières séances étaient consacrées à effectuer des parcours pour apprendre à maîtriser son vélo. Ensuite, deux autres séances étaient sur la maîtrise de l'environnement avec des simulations de rond-point et la signalisation. Cela permettait de savoir se positionner et d'anticiper les trajets en ville. Enfin les deux dernières séances étaient sous forme de jeux collectifs : relais ou foot à vélo. A la fin, un livret était délivré aux élèves selon leur niveau. Tous ces éléments permettaient une sensibilisation et un apprentissage complet du vélo avant le collège.

Actuellement, il n'y a plus ce projet. Certaines écoles comme Vrines, ont gardé quelques heures consacrées au vélo mais sans l'intervention de la Communauté de Communes. Comme évoqué lors du schéma directeur des mobilités durables, les enfants sont une cible importante pour développer la pratique des mobilités durables sur le territoire, notamment celle du vélo. Ainsi, dans le programme d'actions du schéma, il est prévu d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie de communication et de sensibilisation auprès des enfants pour développer la pratique des mobilités durables à partir de 2021. Le projet qui, auparavant, était mis en œuvre par le service des sports, pourrait être intégré dans cette réflexion pour proposer un projet complet aux écoles. Pour rappel, l'objectif est d'accompagner deux écoles par an. Cet accompagnement vélo peut être proposé en priorité aux écoles du territoire qui sont sur la carte scolaire des collèges de Thouars (Jean Rostand et Marie de la Tour d'Auvergne) et dont l'accès à vélo est possible.

II/ 2. b) Pour les adultes

Le service sport de la Communauté de Communes a aussi travaillé avec Porte Ouverte Emploi, pendant deux-trois ans, pour des ateliers de remise en selle auprès d'un public précaire. Ce type d'action peut permettre aux personnes en situation de précarité, surtout quand elles n'ont pas le permis, d'élargir leur périmètre de déplacement. Cela est

essentiel pour trouver un emploi par exemple et l'émancipation de la personne. L'objectif de ces ateliers est d'apprendre à faire du vélo ou d'être plus à l'aise en ville et sur les routes de campagne.

Actuellement, il n'y a plus d'atelier de remise en selle programmé avec le service sport. Il serait intéressant, notamment si la plateforme des mobilités se met en place, de proposer des ateliers ponctuels auprès de personnes en précarité pour connaître le besoin et si cela doit devenir quelque chose de plus récurrent.

Il est aussi possible d'élargir la cible des ateliers de remise selle. Ils peuvent intéresser par exemple pour des jeunes retraités qui veulent réapprendre le vélo pour effectuer leurs déplacements quotidiens ou même des salariés. Un premier test d'ateliers peut être fait au moment d'une semaine à thème comme la semaine européenne de la mobilité mais aussi auprès des salariés de la Communauté de Communes du Thouarsais au moment du plan de mobilité administratif. Si cela fonctionne, ce type d'atelier peut être proposé aux entreprises ou aux associations du territoire ou devenir plus réguliers.

Les orientations pour faciliter l'accès à la pratique du vélo :

Les services autour du vélo sont essentiels pour faciliter l'accès à la pratique du vélo. Le bilan du service T'vélos est positif et le service répond à ses objectifs.

Par contre, il manque un service qui permet d'accompagner les personnes qui ne savent pas faire du vélo ou qui ne sont pas à l'aise. Développer un service qui permet cela est important, notamment pour les jeunes retraités et pour une mobilité plus inclusive.

Ainsi une orientation se dégage :

- 1- Améliorer l'accès au vélo grâce à la mise en place et au développement de services complémentaires aux aménagements

III/ Le programme de fiches actions

Fiche action n°3.1 : Prévoir la pérennisation du service T'vélos

Fiche action n°3.2 : Mettre en place des ateliers de remise en selle



Fiche n°3.1 : Prévoir la pérennisation du service T'vélos

Constat : Le service T'vélos existe depuis avril 2016. Malgré des disparités entre les partenaires, il répond aux objectifs et le bilan est satisfaisant. Il répond à un réel besoin des habitants et permet d'offrir en plus un service aux touristes qui viennent sur le territoire. Cependant, pour pérenniser le service, il faut anticiper le renouvellement du parc notamment pour les VAE.

Objectif stratégique : -Pérenniser le service T'vélos

Objectif opérationnel : -Anticiper le renouvellement du parc de VAE et de vélos

Description de l'action : Au fur et à mesure des utilisations, les vélos vont s'user et il va se poser la question de leur renouvellement et plus particulièrement le renouvellement des batteries des VAE. On peut espérer une durée de vie d'au moins cinq ans avant que l'autonomie diminue fortement. Ainsi pour les vélos de 2016, cela correspond à 2021 et pour ceux de 2017 à 2022. L'objectif est de limiter les coûts liés au renouvellement de la flotte. Pour cela, il est possible de ne pas changer tous les vélos mais parfois de les réparer ou de juste changer la batterie. Il est aussi possible d'en vendre une partie selon l'état des vélos.

Modalités opérationnelles :

- Faire une enquête par questionnaire pour connaître les besoins et la satisfaction des usagers
- Faire un entretien exceptionnel des vélos pour analyser leur état et savoir ce qu'il faut changer sur chaque
- Concier les acteurs du tourisme pour savoir si il faut intégrer les nouvelles mobilités électriques
- Bilan du service
- Présentation de ces éléments au COPIL PADREC
- Définition d'un scénario de renouvellement de la flotte (budget, délais,...)
- Mise en œuvre du scénario

Public : Grand public

Porteur / Pilote : -Le service cellule ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Planète vélo
-Les partenaires du service
-Les acteurs du tourisme

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne
- Le prix dépend du scénario choisi (prix d'une batterie : 600 euros - prix d'un vélo à assistance électrique : environ 1 500 euros) :
 - Si renouvellement de toutes les batteries environ 15 000 euros
 - Si renouvellement de tous les vélos environ 30 000 euros
- Il faut rajouter le prix des accessoires et de la révision

Calendrier :

- 2eme semestre 2021 : Etude du renouvellement
- A partir de 2022 : Mise en œuvre du scénario choisi

Indicateurs d'activités :

- Etude réalisée
- Nombre de VAE achetés
- Bilan de service



Fiche n°3.2 : Mettre en place des ateliers de remise en selle

Constat : Actuellement, environ 2% de la population ne sait pas faire de vélo et certaines personnes ne se sentent pas assez à l'aise pour en faire. Ce frein peut être handicapant pour se déplacer notamment sur un territoire rural où il manque des transports en commun.

Objectif stratégique : -Faciliter l'accès à la pratique du vélo

Objectif opérationnel : -Accompagner les personnes qui ne savent pas faire de vélo

Description de l'action : Pour apprendre aux personnes à faire du vélo, il est possible de mettre en place des ateliers de remise en selle. Ces ateliers fonctionnent et permettent aux personnes de pouvoir choisir ce mode de transport pour leurs déplacements du quotidien. Le service sport de la Communauté de Communes du Thouarsais a déjà effectué des ateliers auprès des scolaires et des ateliers de remise en selle auprès de personnes en situation de réinsertion. Cependant, il n'en existe plus actuellement. Il est donc possible de s'appuyer sur leur expérience et leur connaissance pour reproposer des ateliers. Ils peuvent être d'abord ponctuels et peuvent devenir plus réguliers si le besoin est réel.

Modalités opérationnelles :

A destination des scolaires :

-Impliquer le service sport de la Communauté de Communes du Thouarsais au moment de réaliser la fiche action 7.6 du schéma directeur des mobilités durables.

A destination des adultes :

-Commencer par des ateliers ponctuels (par exemple pendant la semaine européenne de la mobilité) en partenariat avec le service sport de la Communauté de Communes du Thouarsais

-Il est aussi possible de proposer ces ateliers au moment du PDA et aux entreprises après avoir déterminé le besoin

-Impliquer aussi la plateforme des mobilités pour proposer ces ateliers aux personnes en situation de précarité

Public : Les personnes qui veulent apprendre ou réapprendre le vélo

Porteur / Pilote : -Le service cellule ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Le service sport de la Communauté de Communes du Thouarsais

-Partenaires sociaux

-La plateforme des mobilités

Enveloppe financière prévisionnelle :

-Animation interne

Calendrier :

-Pour les actions ponctuelles : Possibilité de tester un atelier pendant la semaine de la mobilité durable en 2019 ou 2020, puis long terme.

-Pour les scolaires : 2021 en même temps que la réalisation de la fiche action du schéma directeur des mobilités durables

-PDA : -2019 : Déterminer le besoin pendant le diagnostic

-Mise en place d'atelier : en fonction du planning du PDA

-Pour les autres cibles : cela va dépendre des ateliers ponctuels et des opportunités (exemple avec les entreprises)

Indicateurs d'activités :

-Nombre de personnes aidées

Plan vélo



AXE 4 : Animation et suivi du plan vélo

Afin de faciliter la mise en œuvre des préconisations du plan vélo, il est important de définir dès son élaboration son animation et la méthodologie d'évaluation. Cela est d'autant plus important pour "*l'axe 1 : sécuriser la pratique du vélo*" car la réalisation des préconisations dépend dans la majorité des cas des Communes et non de l'intercommunalité. Ce n'est pas le cas pour les deux autres axes, dont les actions peuvent être effectuées par la Communauté de Communes. En ce qui concerne le suivi et l'évaluation du plan vélo, la vision globale du territoire est essentielle pour qu'il n'y ait pas des disparités et que la politique vélo soit le plus homogène possible.

Il est donc important d'avoir une animation et un suivi du plan vélo à l'échelle intercommunale.

I/ Animation et mise en œuvre du plan vélo

Actuellement, la Communauté de Communes du Thouarsais ne possède pas la compétence mobilité. Cette compétence est répartie entre plusieurs acteurs. D'abord la Région Nouvelle-Aquitaine est l'autorité organisatrice des mobilités (AOM) sur le territoire. Ensuite, il y a les compétences voiries qui sont réparties entre trois échelons. Le Département s'occupe de l'entretien et de l'aménagement des routes Départementales. L'intercommunalité est compétente sur quelques voiries d'intérêt intercommunales comme les zones d'activités par exemple. Ces voiries restent cependant limitées. Enfin, les Communes ont la compétence voirie pour les routes communales. De plus, une grande partie des chemins ruraux à remettre en état pour réaliser les itinéraires bis appartiennent aussi aux Communes. En conséquence, une grande majorité des routes et des chemins concernés par le plan vélo sont sous la compétence des Communes. Cependant, au vu de l'ampleur des aménagements à réaliser, les Communes ne peuvent pas réaliser seule le plan vélo. Elles vont avoir besoin d'un accompagnement technique et parfois financier étant donné que la partie la plus coûteuse du plan vélo est la réalisation des aménagements cyclables.

La LOM qui est en cours de préparation, pourra peut-être permettre de revenir sur certaines compétences. Notamment il est en projet de proposer dans la loi aux intercommunalités de devenir AOM à la place des Régions. Les intercommunalités devront alors se positionner si elles prennent la compétence ou si la Région la garde.

Au vu de la multiplication des acteurs sur cette thématique, cette partie présente d'une part, comment les Communes peuvent être accompagnées pour la mise en œuvre du plan vélo et d'autre part, les dispositions ou outils à développer pour assurer l'animation du plan vélo.

I/ 1. Des aides financièrement qui peuvent être sollicitées

I/1. a) Le fond de concours

La Communauté de Communes du Thouarsais a la volonté forte de développer une politique vélo sur le territoire. C'est pourquoi, sur la période 2018-2020, la Communauté de Communes du Thouarsais a décidé de mettre en place une enveloppe supplémentaire des fonds de concours de 50 000 euros par an. Ce qui représente 150 000 euros sur la période 2018-2020. Cette enveloppe est possible pour toutes les Communes sauf l'ancienne Commune de Thouars qui a un dispositif spécifique via l'attribution de compensation. Cette enveloppe bonus est attribuée pour des projets en lien avec quatre thèmes inscrits dans les axes du Projet de territoire dont « *la création nouvelle de voie douce* ».

Voici un extrait du règlement relatif à l'enveloppe bonus qui précise les modalités d'utilisation :

« Le montant accordé par projet sera plafonné à 10 000 €, soit 5 projets maximum par an. Une même commune ne pourra bénéficier de plus d'un fonds de concours au titre de cette enveloppe bonus. Le fonds de concours attribué dans le cadre de l'enveloppe bonus sera cumulable avec celui de l'enveloppe classique. »

« Les modalités de demande de fonds de concours et le contenu du dossier au titre de cette enveloppe seront les mêmes que pour les enveloppes classiques. »

Ce levier est intéressant pour inciter les Communes à réaliser des aménagements préconisés dans les fiches Communales du plan vélo et prouve bien de l'engagement de la collectivité pour le développement du vélo.

I/1. b) Les appels à projets nationaux

La volonté nationale affirmée par le gouvernement concernant le vélo est en cohérence avec la démarche territoriale. En effet, le gouvernement a planifié un plan vélo national. Ainsi, plusieurs appels à projets sont prévus prochainement. Ils pourront, en fonction des appels à projets, financer du fonctionnement, des études ou de l'investissement. En décembre 2018, la Communauté de Communes a répondu à l'appel à projets "Vélo et Territoire". Il permettrait de financer des études pré-opérationnelle pour des axes structurants du territoire. Cependant, 165 territoires ont candidaté à cet appel à projet. Même si la Communauté de Communes du Thouarsais n'est pas retenue, il est important de réaliser ces études car d'autres appels à projets sont prévus mais cette fois sur de l'investissement. Il est essentiel pour le territoire de rester dans la même dynamique qu'au niveau national pour espérer des financements pour les investissements.

I/1. c) Les ouvrages structurants et les liaisons intercommunales

Plusieurs préconisations impliquent l'aménagement d'ouvrages structurants pour le territoire, comme par exemple la traversée du pont entre Saint-Jean-de-Thouars et Thouars. De plus, certaines liaisons intercommunales seront plus coûteuses à mettre en

place et contribueront à l'attractivité intercommunale et pas seulement entre deux Communes. C'est le cas par exemple, des liaisons qui permettent de rejoindre Thouars. Aucun chemin rural n'est de la compétence de la Commune de Thouars pourtant relier les Communes environnantes à Thouars est aussi bénéfique pour ces dernières que pour Thouars. C'est pourquoi, il est important de mener une réflexion pour financer les aménagements structurants pour le territoire afin qu'ils ne soient pas à la charge d'une seule Commune. Il doit y avoir plusieurs co-financeurs.

Dans un premier temps, en plus du fond de concours, il est possible d'imaginer une participation de la Communauté de Communes du Thouarsais, en plus d'autres financeurs, pour la réalisation d'aménagements structurants ou pour des liaisons intercommunales. Cela pourrait dépendre de la pertinence de l'échelle intercommunale du projet, des moyens à solliciter pour sa réalisation, de la proximité d'équipements communautaires.

Ensuite, en plus des appels à projet nationaux, il est possible de solliciter le fond LEADER pour certains projets. Il est notamment possible de financer une partie des études. Cela peut être une solution si la Collectivité n'est pas retenue à l'appel à projet "Vélo et Territoire". Le programme LEADER est validé jusqu'à 2020.

Enfin, il est aussi possible de solliciter la Dotation de soutien à l'Investissement Local (DSIL) et l'axe "Développement des infrastructures en faveur de la mobilité". Voici ce qu'il est noté pour cette dotation concernant la mobilité :

"La mobilité est un enjeu essentiel du développement territorial. En fonction du caractère urbain ou rural des collectivités, les stratégies de mobilité sont distinctes.

La pertinence des projets liés au développement d'infrastructures en faveur de la mobilité sera appréciée au regard des caractéristiques et des besoins locaux.

[...] développement de solutions de transports innovants répondant aux besoins des territoires : projets en matière de transport durable dans le cadre du Grand Plan d'Investissement, par exemple le développement de plateformes de mobilité et les aménagements et installations pour la pratique de mobilités actives (en premier lieu le vélo).

Les investissements concourant au seul développement de l'usage particulier du véhicule thermique (autosolisme) ne peuvent être soutenus au titre de cette initiative."

Ainsi, normalement les aménagements structurants et les liaisons intercommunales peuvent être financés par la DSIL. Cependant, le financement se fait dans la limite des enveloppes disponibles et les orientations prioritaires du préfet. Le dépôt du dossier se fait en sous-préfecture qui procède à son instruction. Le taux de subvention n'est pas prédéterminé, cela varie entre de 20 et 30 %. A titre d'indication, le montant de la dotation était d'un million d'euros pour la Région Nouvelle-Aquitaine pour l'année 2018.

I/ 2. L'ingénierie nécessaire pour la mise œuvre du plan vélo

Certes, l'accompagnement financier des projets est essentiel pour qu'ils se réalisent mais il faut aussi proposer aux Communes une aide à l'ingénierie. Cette ingénierie peut

concerner aussi bien l'animation du plan vélo, le groupement d'achat pour les Communes ou une expertise sur les aménagements.

1/2. a) Animation du plan vélo

La Communauté de Communes du Thouarsais a élaboré en concertation avec les Communes le plan vélo. Cela a plusieurs avantages, notamment d'avoir une vision globale pour élaborer une politique cyclable homogène à l'échelle du territoire. Il est préconisé de poursuivre cette démarche territoriale, en animant le plan vélo par la Communauté de Communes.

Concernant l'animation du plan vélo, elle ne sera pas la même selon les différents axes du plan. Pour l'axe 1 il faudra être dans l'échange, l'accompagnement des Communes et apporter une expertise sur les projets. Alors que sur l'axe 2 et 3, la Communauté de Communes sera porteuse des actions et il faudra mener le développement du projet.

Le suivi est aussi à faire à l'échelon intercommunal.

1/2. b) Les groupements d'achat

Un des avantages à avoir une animation du plan vélo à l'échelle intercommunale est le regroupement des achats. En effet, par exemple une partie du plan vélo porte sur la mise en place d'une signalisation pour les itinéraires vélos pour des trajets du quotidien. Afin de réduire les coûts des panneaux, il est préférable d'effectuer une commande groupée et de redistribuer les panneaux ensuite à chaque commune. Une commande groupée peut aussi être réalisée pour l'achat des arceaux vélo préconisés dans les fiches communales. La Communauté de Communes avait déjà procédé comme cela par exemple pour l'achat des 93 arceaux vélos qui avaient par la suite été déployés sur les Communes qui le souhaitaient. Plusieurs élus ont, par ailleurs, fait remonter le souhait d'une nouvelle commande comme celle-ci.

Bien que cette démarche fonctionne pour l'achat de matériel, elle doit aussi s'envisager pour des études ou des aménagements afin de limiter les coûts.

1/2. c) L'expertise : accompagnement des communes et le guide des "bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables"

Comme vu précédemment, il est possible pour les Communes de solliciter des aides financières et de passer par la Communauté de Communes pour effectuer des commandes groupées, mais il est surtout possible pour les Communes de bénéficier d'une aide à l'ingénierie de la part de la Communauté de Communes. En effet, si elles le souhaitent les Communes peuvent solliciter la Maison de l'urbanisme, les services techniques ou la cellule ingénierie pour des conseils et un accompagnement technique sur la mise en place d'un aménagement cyclable ou la création d'un itinéraire bis. Cette sollicitation et ces échanges sont essentiels pour aider les Communes à réaliser les préconisations du plan vélo, plus particulièrement avec la cellule ingénierie qui a élaboré

et qui anime le plan vélo. De plus, la Communauté de Communes du Thouarsais permet d'avoir une vision à une plus grande échelle et une homogénéisation du réseau.

En plus de ces échanges, la Communauté de Communes a prévu dans la fiche action n°4.7 du schéma directeur des mobilités durables d'élaborer et de diffuser un guide des "*bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables*". Ce guide est à destination des Communes et reprendra des conseils pour tous les domaines de la mobilité (covoiturage, vélo, marche, zones apaisées, ...). Une partie conséquente se réserve aux aménagements vélos afin de permettre aux Communes de réaliser les préconisations et d'avoir sur le territoire un réseau plus homogène. Il est prévu que ce guide soit rédigé et diffusé en 2019. Au moment de la diffusion, une présentation détaillée sera proposée aux Communes.

I/ 3. Une participation des habitants

Il est préconisé dans le plan vélo de remettre en état des chemins ruraux et de mettre en place une signalisation. Pour ces deux actions l'implication des citoyens est possible et conseillée. Si le repérage du jalonnement des itinéraires peut s'effectuer grâce au travail d'un stagiaire ou d'un service civique, le projet peut inclure l'implication des habitants. Cette méthodologie doit permettre de réduire les coûts de fonctionnement grâce aux bénévoles mais surtout l'appropriation du nouvel aménagement par les habitants. En effet, les personnes qui auront participé auront connaissance de l'itinéraire et l'utiliseront davantage car ils ont été impliqués à sa mise en place.

Pour fédérer un groupe d'habitants, il est possible de solliciter les associations du territoire (par exemple : les associations de vélos, de randonnée ...) pour communiquer sur l'action et faire partie du groupe. Puis, il est possible de s'appuyer sur les personnes intéressées par la thématique du vélo rencontrées au fur et à mesure des animations ou des salons. Enfin, il peut aussi être envisagé de faire un appel public aux bénévoles.

Si un groupe de citoyens se constitue, ils pourront, dans un premier temps, être associés aux actions, puis par la suite, intervenir sur d'autres actions ou réflexions concernant le développement de la mobilité plus durable.

II/ Suivi et évaluation du plan vélo

Certes l'animation et la recherche de financements sont primordiaux pour la réalisation du plan vélo, mais il faut aussi prévoir son évaluation. Développer une méthodologie d'évaluation va permettre de réajuster au fur et à mesure et de pouvoir faire un bilan des services vélo mais aussi d'observer l'évolution de la pratique sur le territoire.

II/ 1. Evaluation des aménagements et des services vélos

II/ 1. a) Les échanges avec les Communes

Comme exposé précédemment les Communes possèdent la compétence voirie pour les routes de leur commune. Ainsi, ce sont les Communes qui vont réaliser une partie du plan vélo. C'est pourquoi il est important de développer un outil de liaison entre les Communes et la Communauté de Communes pour suivre et évaluer l'avancée de l'axe 1 du plan vélo. Cela peut aussi permettre de faire remonter des blocages ou des freins des Communes pour la mise en œuvre du plan. La Communauté de Communes pourra essayer de les aider face à ces freins.

Un des premiers outils de liaisons possibles est l'élaboration d'un tableau de suivi pour chaque Commune en fonction de l'existant et des préconisations des Communes. L'illustration n°28 expose un exemple du tableau pour la Commune de Saint-Varent. Chaque tableau sera personnalisé par la Communauté de Communes en fonction de l'existant. Il sera possible de l'envoyer, tous les ans ou tous les deux ans, en version papier et numérique à chaque Commune pour qu'elles puissent remplir les éléments manquants. Ce tableau permet de faire une synthèse des avancées aux trois échelles (bourg, commune et intercommunalité) de la fiche du plan vélo. De plus, il y a une case "commentaires" pour évoquer les difficultés ou les projets des Communes.

Illustration n°28 : Tableau de suivi - exemple de la Commune de Saint-Varent

PLAN VELO - SUIVI DES AMENAGEMENTS - Commune de Saint-Varent			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024		
Préconisations à l'échelle du bourg											
Liaisons cyclables	<i>Rappel et vérification de l'existants</i>	Nombre de marquage au sol existant	0								
		Nombre pistes cyclables existantes	0								
		Nombre de liaisons mixtes existantes	4								
		Nombre doubles sens cyclables existants	2								
		Nombre de zones apaisées	1								
	<i>Les préconisations des fiches communales</i>	Avancement des préconisations (précisez la localisation) :									
		- Etudes		A remplir par la commune							
		- Marquage au sol		A remplir par la commune							
		- Aménagements cyclables		A remplir par la commune							
		- Doubles sens cyclables		A remplir par la commune							
<i>Autre</i>	- Zones apaisées			A remplir par la commune							
	- Jalonnement dans le bourg			A remplir par la commune							
	Nombre de cyclistes (précisez le mode de comptage et le lieu)			A remplir par la commune							
	Autres projets ou réalisations			A remplir par la commune							
	Commentaires			A remplir par la commune							
Stationnements vélos	<i>Rappel et vérification de l'existants</i>	Nombre de pinces existants	38 - une centaine au collège								
		Nombres d'arceaux existants	18								
		Nombre de d'abri vélos existants	1								
		Nombre d'installation cette année									
		(précisez : nbr de Pinces rouges/Arceaux/abris + la localisation)			A remplir par la commune						
	<i>Les préconisations des fiches communales</i>	Nombre de vélo au stationnements vélos (précisez le mode de comptage)			A remplir par la commune						
		Est-ce qu'il y a de nouveaux lieux à préconiser ?			A remplir par la commune						
		Commentaires			A remplir par la commune						
		Préconisations à l'échelle de la Commune									
		Liaisons cyclables	<i>Rappel et vérification de l'existants</i>	Pas de liaison existante pour l'instant							
Avancement des préconisations (précisez la localisation) :											
- Remise en état des chemins					A remplir par la commune						
- Jalonnement à l'échelle communale					A remplir par la commune						
- Aménagements cyclables					A remplir par la commune						
<i>Autre</i>	Nombre de cyclistes (précisez le mode de comptage et le lieu)			A remplir par la commune							
	Autres projets ou réalisations			A remplir par la commune							
	Commentaires			A remplir par la commune							
	Préconisations à l'échelle intercommunale										
	Liaisons cyclables		<i>Rappel et vérification de l'existants</i>	Pas de liaison existante pour l'instant							
Avancement des préconisations (précisez la localisation) :											
- Remise en état des chemins				A remplir par la commune							
- Jalonnement à l'échelle intercommunale				A remplir par la commune							
- Aménagements cyclables				A remplir par la commune							
<i>Les préconisations des fiches communales</i>		Nombre de cyclistes (précisez le mode de comptage et le lieu)			A remplir par la commune						
		Autres projets ou réalisations			A remplir par la commune						
		Commentaires			A remplir par la commune						

En plus de ce tableau qui permet un suivi plus régulier, il est important de faire des points d'étapes plus approfondis. Ainsi, il est possible d'organiser des rendez-vous par groupe

avec plusieurs Communes pour échanger sur les avancées et la programmation de la suite. Ces groupes peuvent être organisés tous les quatre ans pour laisser le temps à certains aménagements de se réaliser.

II/ 1. b) Des bilans annuels des services vélos

En plus des échanges réguliers avec les Communes, il est important de faire des bilans annuels des services vélos. Ces bilans permettront de savoir si un service est efficace et s'il y a des modifications à faire. Ils peuvent aussi permettre de décider si le service doit être développé ou arrêté.

Pour le service T'vélos, un bilan des locations est déjà réalisé chaque année. Il permet de connaître les données exposées dans l'axe 3 du plan vélo.

Ces bilans concernent aussi les actions qui peuvent se développer grâce à ce plan vélo : la prime à l'achat d'un VAE pour les familles qui ont participé au défi mobilité et les ateliers de remise en selle, ...

II/ 2. Evaluation des pratiques

Il est intéressant de connaître le développement des aménagements cyclables et la fréquentation des services vélos pour évaluer la politique cyclable du territoire, cependant il est aussi important de savoir si la part modale du vélo évolue. Cela va permettre de constater si la politique cyclable du territoire est efficace ou s'il faut aller plus loin pour développer le vélo.

Pour cela, il existe trois outils : les comptages manuels, les comptages automatiques et les enquêtes habitants.

II/ 2. a) Les comptages : manuels ou automatiques

Pour connaître l'évolution de la pratique du vélo ou de la fréquentation des aménagements cyclables il est possible d'effectuer des comptages. Ils peuvent être manuels ou automatiques.

Pour les comptages manuels, il s'agit de prévoir plusieurs moments dans l'année et de se rendre sur les aménagements ou sur une route structurante et de compter les vélos qui passent pendant un temps donné. L'objectif est de retourner tous les ans à la même période au même endroit pour observer l'évolution. Ce type de comptage est très chronophage et peu représentatif car ce n'est la fréquentation qu'à un instant donné et non celle observée tous les jours. De plus, pour le vélo les conditions météorologiques peuvent influencer la pratique, or selon le jour choisi les conditions peuvent ne pas être favorables.

En ce qui concerne les comptages automatiques, ils s'effectuent grâce à des capteurs. Il en existe plusieurs types, soit à installer sur un mât existant avec une alimentation par des

panneaux solaires ou par l'éclairage public par exemple, soit l'installation des capteurs se fait au sol. Ils permettent de compter les vélos dans les deux sens de circulation mais aussi les piétons. L'intérêt serait d'acquérir un capteur temporaire pour pouvoir mesurer plusieurs points de passage. De plus, un capteur temporaire peut permettre de mesurer également l'efficacité d'un aménagement temporaire et de le déployer sur différents sites du territoire.

Le coût d'un capteur automatique est aux alentours de 3 500 euros HT. A cela, il faut ajouter l'installation et le paramétrage.

II/ 2. b) Enquête des habitants

En plus des comptages, il est possible de réaliser une enquête auprès des habitants du territoire pour connaître leurs pratiques en termes de mobilité et plus particulièrement pour le vélo. Cet outil a l'avantage de donner un diagnostic précis de la pratique des habitants et pas juste à un seul endroit comme c'est le cas pour le comptage. De plus, il peut y avoir une partie diagnostic de la pratique mais aussi quelques questions sur la remontée des besoins des habitants.

S'il est décidé de réaliser une enquête, il faut au minimum en effectuer une au début du plan et une à la fin du plan vélo. Cela permet de constater l'évolution de la pratique avec les éléments mis en place pendant la mise en œuvre du plan vélo. Cela est d'autant plus intéressant si la collectivité souhaite poursuivre sa politique vélo et élaborer un nouveau plan vélo.

Une enquête par questionnaire peut être menée en interne ou être externalisée. Il est aussi possible de l'envoyer par courrier, qu'elle soit accessible en ligne ou elle peut être effectuée par téléphone. Peu importe la méthode choisie, il est préférable de choisir la même méthode à la fin du plan vélo pour avoir des résultats comparables et obtenus de la même manière. L'illustration n°29 expose le nombre de répondants qu'il faut pour que l'enquête soit représentative. Ainsi au vu de la population de 36 058 habitants, si on souhaite que l'enquête avec une marge d'erreur de 3% et un niveau de confiance de 95%, il faut 1 037 réponses.

Illustration n°29 : Calcul de la représentativité d'une enquête par questionnaire sur le territoire

Taille d'échantillon		
Taille de la population:	<input type="text" value="36058"/>	Combien de personnes y a-t-il dans le groupe qui représente votre échantillon? (La taille d'échantillon ne change pas beaucoup pour des populations de plus de 20.000.)
La marge d'erreur:	<input type="text" value="3%"/>	C'est le nombre positif ou négatif qui est généralement affiché dans des résultats des sondages d'opinion de journaux ou de télévision. Par exemple, si vous utilisez une marge d'erreur de 4% et 47% de votre échantillon donne une certaine réponse, vous pouvez en être "sur" que si vous auriez posé cette question à la population entière, entre 43% (47-4) et 51% (47+4) auraient donné la même réponse (un intervalle d'erreur moins grand demande une taille d'échantillon plus grande).
Niveau de confiance:	<input type="text" value="95%"/>	Le niveau de confiance reflète le degré de certitude de la marge d'erreur. Il est exprimé en pour-cent et interprète combien de fois le vrai pourcentage de la population qui choisirait une réponse, est au-dedans de la marge d'erreur; en d'autres mots dans quelle mesure faites-vous confiance à la correction des réponses qu'ont données les répondants (un niveau de confiance plus haut demande une taille d'échantillon plus grande).
Taille d'échantillon requise :	1037	Nombre de répondants nécessaires

Source : www.checkmarket.com

Le prix et le temps consacrés pour une telle enquête dépend de si elle est effectuée en interne ou externalisée et de la méthode de diffusion.

Les orientations pour animer et évaluer le plan vélo :

Au vu de la multiplication des acteurs qui ont une compétence pour mettre en place le plan vélo, il est important que l'animation et l'évaluation soient gérés par la Communauté de Communes du Thouarsais.

Ainsi une orientation se dégage :

- 1- Mener une animation dynamique et concertée du plan vélo
- 2- Evaluer le plan vélo afin d'ajuster les actions à développer pour favoriser la pratique du vélo

III/ Le programme d'action de l'axe 4

Fiche action n°4.1 : Assurer l'animation et la mise en œuvre du plan vélo

Fiche action n°4.2 : Evaluer et ajuster le plan vélo



Fiche n°4.1 : Assurer l'animation et la mise en œuvre du plan vélo

Constat : Actuellement, plusieurs collectivités ont des compétences pour mettre en œuvre le plan vélo : la Région parce qu'elle est AOM, le Département pour les voiries Départementales, la Communauté de Communes pour les voiries d'intérêt communautaire et les Communes pour les voiries Communales. Ce contexte fait qu'il y a une multiplicité d'acteurs. Ainsi, il est important que l'intercommunalité anime et coordonne la mise en œuvre du plan vélo

Objectif stratégique : Assurer la mise en œuvre du plan vélo

Objectif opérationnel : Coordonner les différents acteurs compétents

Description de l'action : L'animation du plan vélo ne sera pas la même selon les axes. Pour l'axe 1 c'est un accompagnement technique et financier des Communes. Pour l'axe 2 et 3 c'est la mise en œuvre des actions validées du plan vélo.

Modalités opérationnelles :

Pour l'axe 1 – l'accompagnement technique des communes :

- Possibilité de groupements d'achats
- Possibilité de solliciter la Communauté de Communes pour l'ingénierie dans les projets préconisés dans le plan vélo
- Elaboration et diffusion d'un guide reprenant les bonnes pratiques d'aménagement favorisant les mobilités durables auprès des Communes
- Mise en place d'un groupe de citoyens pour aider à la mise en place du jalonnement

Pour l'axe 1 – l'accompagnement financier des communes :

- Faire connaître et solliciter les différents dispositifs de financements qu'il existe
- Prévoir une participation de la CCT pour certains aménagements structurants et liaisons intercommunales

Pour l'axe 2 et 3 – mise en œuvre du plan vélo :

- Mettre en place les fiches actions de ces deux axes

Public :

- Les Communes pour l'axe 1
- Le grand public pour l'axe 2 et 3

Porteur / Pilote : -Le service cellule ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les Communes
-Les services techniques de la Communauté de Communes du Thouarsais

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne

Calendrier :

- Axe 1 : sur le long terme en fonction des besoins des communes
- Axe 2 et 3 : En fonction des calendriers des fiches actions

Indicateurs d'activités :

- Mise en œuvre d'une partie du plan vélo



Fiche n°4.2 : Evaluer pour ajuster le plan vélo

Constat : Mettre en place une politique cyclable à l'échelle de 'l'intercommunalité est nouveau pour le territoire. Il est donc important de l'évaluer pour l'ajuster en fonction des résultats.

Objectif stratégique : Développer la pratique du vélo

Objectif opérationnel : Ajuster et connaître l'avancer de la mise en œuvre du plan vélo

Description de l'action : Pour évaluer et ajuster le plan vélo plusieurs outils sont à mettre place. Ils permettent de mesurer des éléments différents :

- les service vélos
- l'avancée des aménagements préconisés dans les fiches communales
- La pratique du vélo sur le territoire

Modalités opérationnelles :

Pour les service vélos :

- Faire des bilans annuels du service T'vélos, des ateliers remises en selle et de la prime à l'achat d'un VAE

L'avancée des aménagements préconisés dans les fiches communales :

- Echanger avec les communes avec un tableau annuel des avancées et des points d'étapes

La pratique du vélo sur le territoire :

- Grâce à des comptages manuels ou automatiques pour connaître la fréquentation des aménagements
- Une enquête pour connaître la pratique des habitants

Public : -

Porteur / Pilote : -Le service cellule ingénierie de la Communauté de Communes du Thouarsais

Partenaires associés : -Les Communes
-Les partenaires des services vélos

Enveloppe financière prévisionnelle :

- Animation interne

Calendrier :

Long termes :

- Tous les ans pour les bilans annuels
- Tous les ans pour le tableau de suivi à envoyer aux Communes
- Point d'étape dans quatre ans
- Pour la pratique cela dépend de l'outil qui est utilisé

Indicateurs d'activités :

- Bilan annuel effectué
- Tableau de suivi rempli
- Point d'étape réalisé
- Mesures ou enquête réalisées