

# SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DE L'ILE DE RE 2023-2030



# **SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DE L'ILE DE RE**

2023-2030

## 1. PREAMBULE

La politique cyclable sur le territoire de l'Île de Ré

## 2. SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE

2.1 Méthodologie et étapes de construction

2.2 Le diagnostic

2.3 Les objectifs du schéma directeur

2.4 Plan d'action

## 1. PREAMBULE

### **La politique cyclable de l'île de Ré**

L'île de Ré est un territoire préservé qui possède un environnement exceptionnel. Ses dix villages ont conservé une architecture traditionnelle et un patrimoine riche.

Le vélo est le meilleur moyen de parcourir ce territoire et d'en découvrir toutes les richesses. Pour cela, un vaste réseau d'itinéraires cyclables de plus de 138 km, qui traverse l'île du nord au sud en reliant tous les villages, a été développé par les collectivités. Ce réseau concerne aujourd'hui essentiellement les déplacements touristiques.



**Carte du réseau cyclable de l'île de Ré**

Cependant, le vélo « du quotidien » a déjà une place particulière dans l'île de Ré puisque la part modale représentée par le vélo pour se rendre au travail était de 8,1% en 2019 (contre 2,9% au niveau national – données INSEE).

**La Communauté de Communes de l'île de Ré souhaite développer et promouvoir la pratique du vélo sur l'ensemble de son territoire** ; c'est dans ce but que le conseil communautaire, dans sa séance du 16 décembre 2021, a prescrit l'élaboration d'un schéma directeur cyclable, véritable document stratégique d'orientation de la politique cyclable de l'île de Ré d'ici 2030.

Cette ambition politique relaie sur le territoire celle du Plan National Vélo de passer de 3% de part modale (proportion des déplacements réalisés en vélo) à 9% en 2024 puis 12% en 2030. Il s'agit par exemple de rattraper en 10 ans, la part modale vélo d'un pays comme l'Allemagne.

En effet, sur un territoire comme celui de l'île de Ré, le vélo est une alternative majeure aux déplacements motorisés, qui présente de nombreux atouts.

Le vélo est le meilleur moyen de décarboner nos mobilités : alors que les transports représentent environ 30% de nos émissions de gaz à effet de serre, l'**impact carbone du vélo en analyse de cycle de vie** est nul ou presque. Quand on sait que 50% des déplacements de moins de 1km sont effectués en voiture, le potentiel de développement des déplacements à vélo est énorme.

Le développement de l'**usage du vélo** est un enjeu économique : à l'échelle de la population française, la mobilité est le premier poste de consommation des ménages (16% du budget). Le vélo est un moyen de transport économique, en termes de carburant, d'**assurance, de coût du stationnement**. De plus, le vélo est un fort levier de création d'emplois avec la relocalisation de la fabrication des vélos en France et la création de services liés au vélo.

Le développement des déplacements à vélo est également un enjeu sanitaire : notre système de mobilité reposant aujourd'hui largement sur la voiture entraîne une importante sédentarisation ; le vélo permet de pratiquer une activité physique modérée régulière, dont les bénéfices sur la santé sont largement démontrés. De plus, l'augmentation de la part modale du vélo permet de limiter la pollution de l'air, la pollution visuelle et sonore. Cela limite également la congestion des voies de circulation.

Le vélo permet également sur les trajets de courtes distances, une rapidité de déplacement par rapport à d'autres modes et une facilité d'accès, au plus près de la destination.

Le Vélo à Assistance Électrique a connu ces dernières années un développement considérable : il est en train de radicalement changer l'image du vélo et son acceptation sociale ; il s'utilise avec une fréquence de pratique et sur des distances de déplacement beaucoup plus importantes qu'un vélo classique et touche principalement des Français plus âgés qui ne faisaient plus de vélo et des femmes. Il est un atout majeur du développement de la pratique du vélo, en dehors des centres-villes



La Communauté de Communes de l'île de Ré a souhaité élaborer son schéma directeur cyclable en associant les communes, les associations et les habitants.

Cette association a pris plusieurs formes :

- Des rencontres avec des associations : les Amis de l'île de Ré, l'AUPTIR (associations des usagers du pont et des transports de l'île de ré), Ré Avenir et le Vélo club Rétais pour leur présenter le diagnostic et recueillir leurs propositions
- Des rencontres avec les élus et les services techniques des 10 communes pour présenter le diagnostic et recueillir leurs observations et propositions, puis présenter le plan d'action
- Diffusion d'un questionnaire anonymisé en ligne et dépôt en mairie de registres afin de connaître les pratiques du vélo des rétais et de recueillir leurs observations ou leurs attentes
- Organisation d'un atelier du comité consultatif citoyen pour l'élaboration du plan d'action. Ce comité est composé d'élus, de représentants d'associations et de citoyens

## 2.2 Le diagnostic

### 2.2.1 Diagnostic de terrain

Ce diagnostic terrain a été réalisé sur l'ensemble du réseau cyclable de l'île de Ré et s'est concentré sur 4 thématiques :

- le type de revêtement,
- le confort de roulement,
- les stationnements vélos,
- les carrefours ou tronçons dangereux.

Il en ressort principalement :

- concernant le type de revêtement et le confort de roulement:
  - o le confort de roulement est corrélé soit au type de revêtement soit à l'entretien de la voirie,
  - o le stabilisé calcaire, qui se détériore rapidement, correspond souvent à un confort de roulement moyen voire mauvais.

On trouvera ci-après une carte qui reprend les différents types de revêtements présents sur le réseau cyclable et une carte qui illustre le confort de roulement, avec trois niveaux distincts.

- concernant les stationnements vélos : le territoire est principalement équipé de racks à vélos ou pinces-pneus qui sont des stationnements peu sécurisés sur lesquels on n'attache que la roue. De plus, il existe des secteurs peu ou pas équipés en stationnements vélos.

On trouvera ci-après une carte qui répertorie l'ensemble des stationnements vélos de l'île sur laquelle sont représentés en orange les stationnements peu sécurisés et en vert ceux sécurisés.

- concernant les carrefours et tronçons dangereux, il ressort que :
  - o les carrefours dangereux sont principalement liés à des traversées de départementales.
  - o les tronçons dangereux se situent principalement sur des voies qui permettent de rentrer dans les centre-bourg et qui ne sont pas limitées à 30 kilomètres/heure.

On trouvera ci-après une carte qui répertorie les carrefours et tronçons dangereux

# Cartographie du revêtement cyclable de l'Île de Ré



**Légende de carte :**




- Autres
- bi-couche
- béton
- calcaire
- enrobé
- pavé



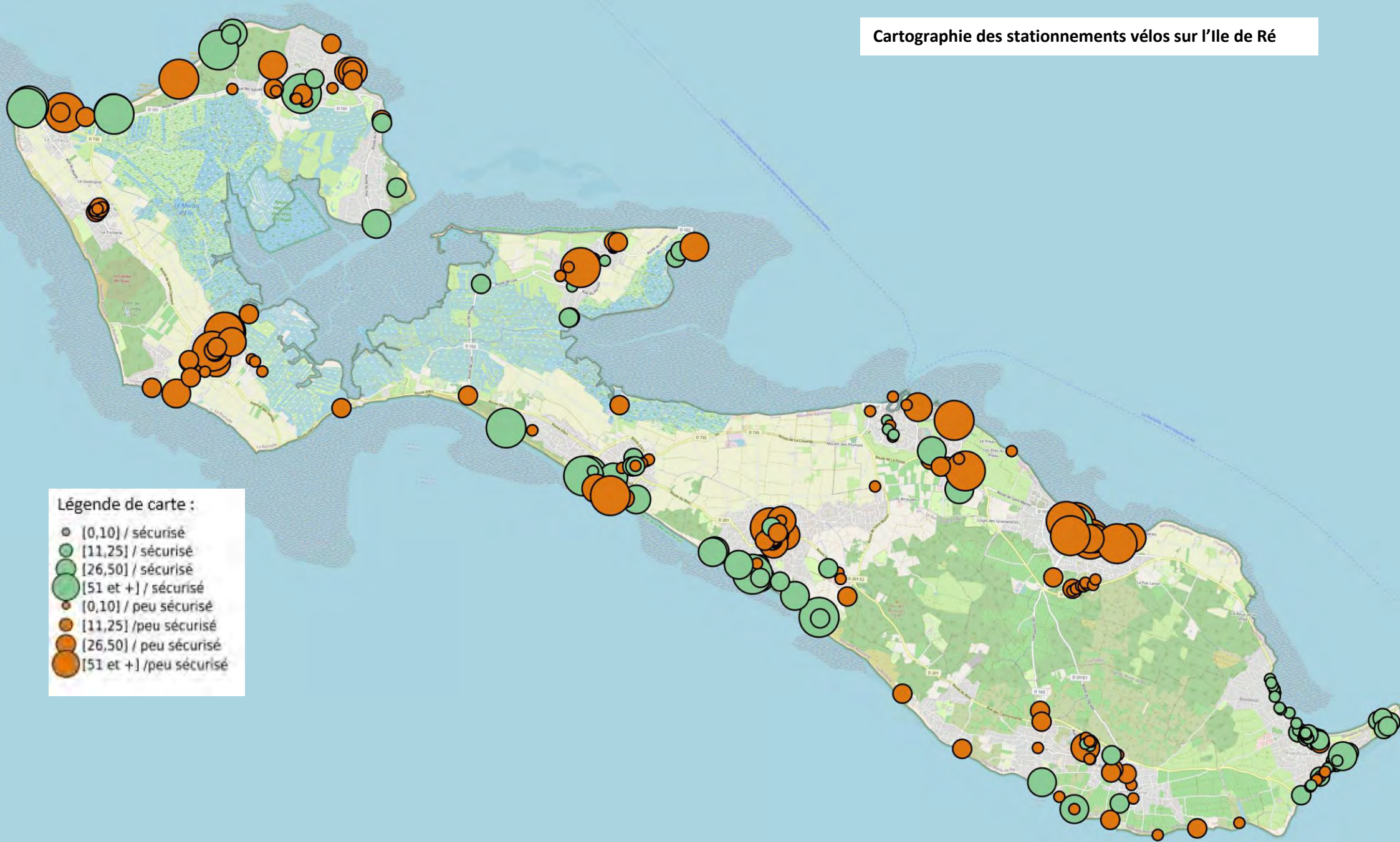
## Cartographie du confort de roulement du réseau cyclable de l'Île de Ré



Légende de carte :

-  Bon roulement
-  Roulement moyen
-  mauvais

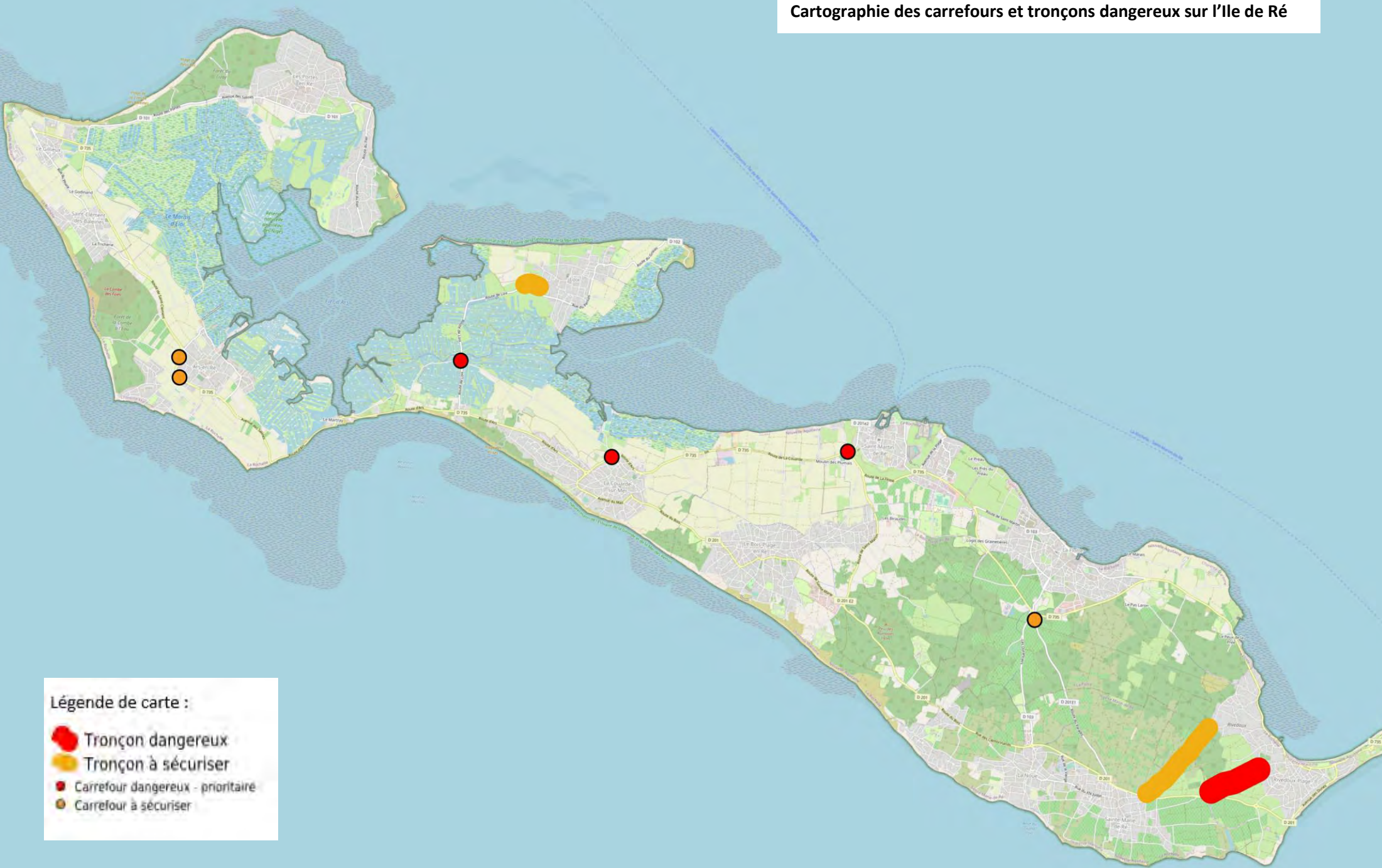
# Cartographie des stationnements vélos sur l'île de Ré







**Légende de carte :**

- [0,10] / sécurisé
- [11,25] / sécurisé
- [26,50] / sécurisé
- [51 et +] / sécurisé
- [0,10] / peu sécurisé
- [11,25] / peu sécurisé
- [26,50] / peu sécurisé
- [51 et +] / peu sécurisé

# Cartographie des carrefours et tronçons dangereux sur l'Île de Ré



**Légende de carte :**

-  Tronçon dangereux
-  Tronçon à sécuriser
-  Carrefour dangereux - prioritaire
-  Carrefour à sécuriser

## 2.2.2 Questionnaire en ligne

Afin d'avoir des éléments sur la pratique du vélo par les habitants et connaître leurs propositions pour améliorer le réseau et favoriser l'usage du vélo, un questionnaire a été diffusé en ligne de début mai à fin août et qui a recueilli 599 répondants. Le diagnostic a donc été alimenté par ces informations.

Le questionnaire portait sur :

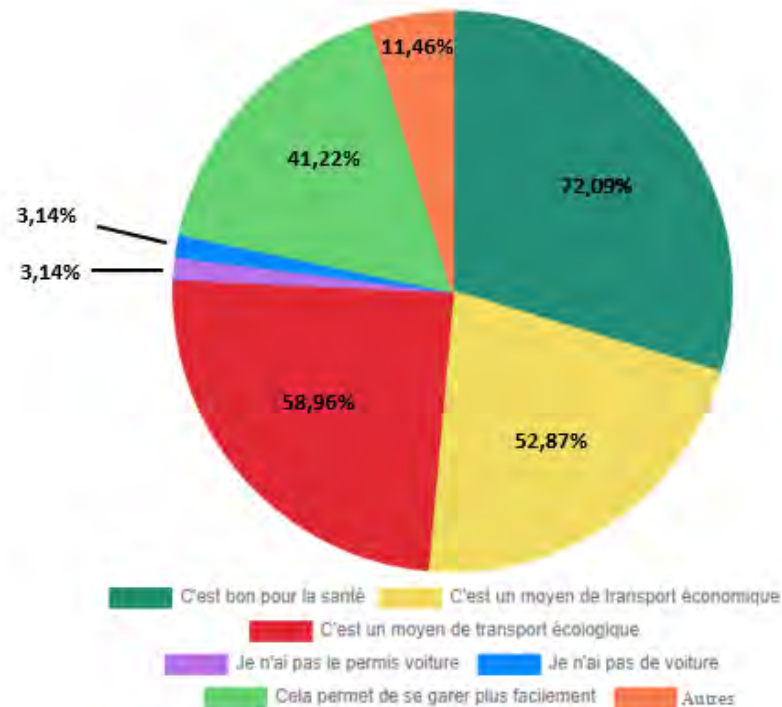
- les raisons du choix du vélo comme mode de déplacement,
- les types de trajets effectués à vélo,
- la fréquence d'utilisation du vélo
- les principaux freins à l'utilisation du vélo sur l'île de Ré.

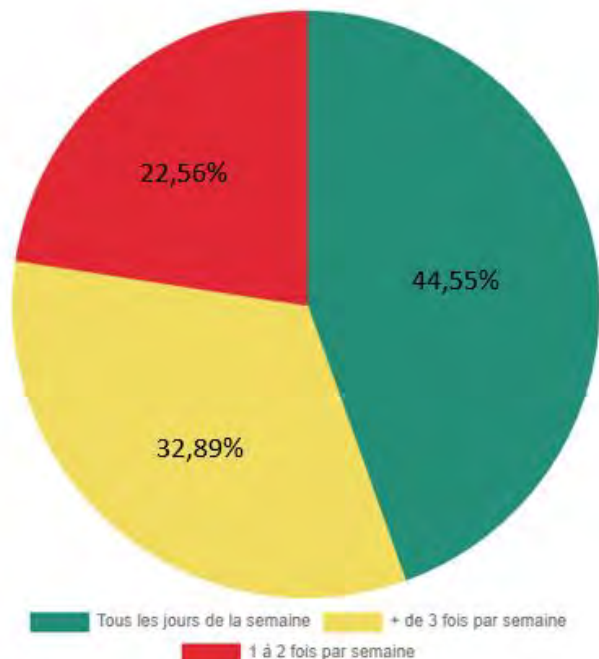
Ce questionnaire s'inscrivait dans une démarche volontaire ; ainsi la plupart des répondants sont des pratiquants réguliers du vélo.

Pour la compréhension des diagrammes ci-dessous, il faut préciser que pour certaines questions plusieurs réponses étaient possibles.

### Raisons de choix du vélo comme mode de déplacement

Les raisons principales sont les bénéfices sur la santé, les bénéfices écologiques et les bénéfices économiques. Les enquêtés ont indiqué au travers de la catégorie « autres » que cela était aussi pour le plaisir ou suite à une habitude qu'ils ont conservé.





### Fréquence d'utilisation du vélo par semaine

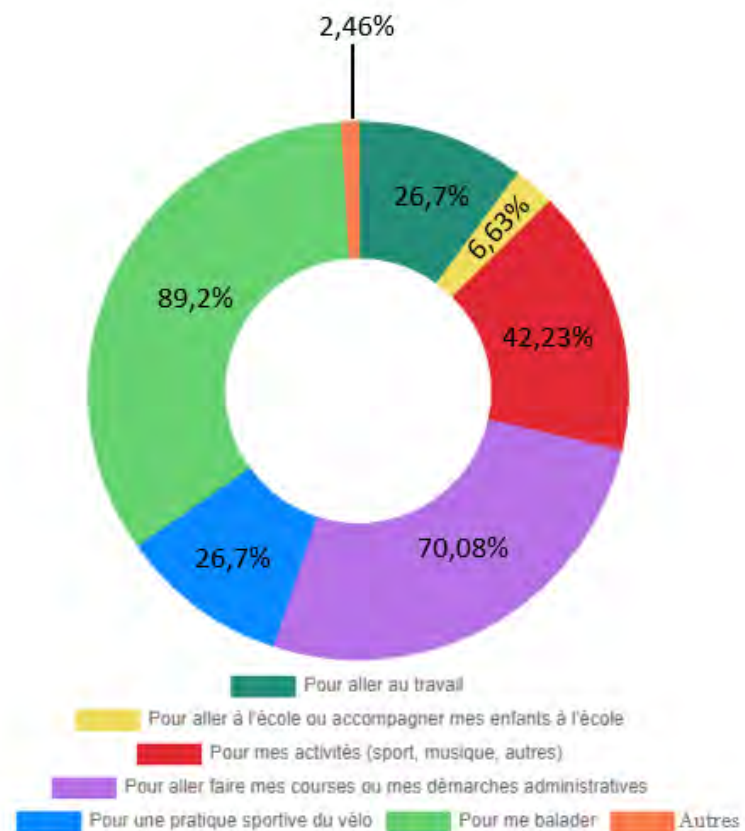
77,44% des enquêtés l'utilisent régulièrement et parmi eux, 44,55% tous les jours de la semaine et 32,89% plus de 3 fois par semaine.

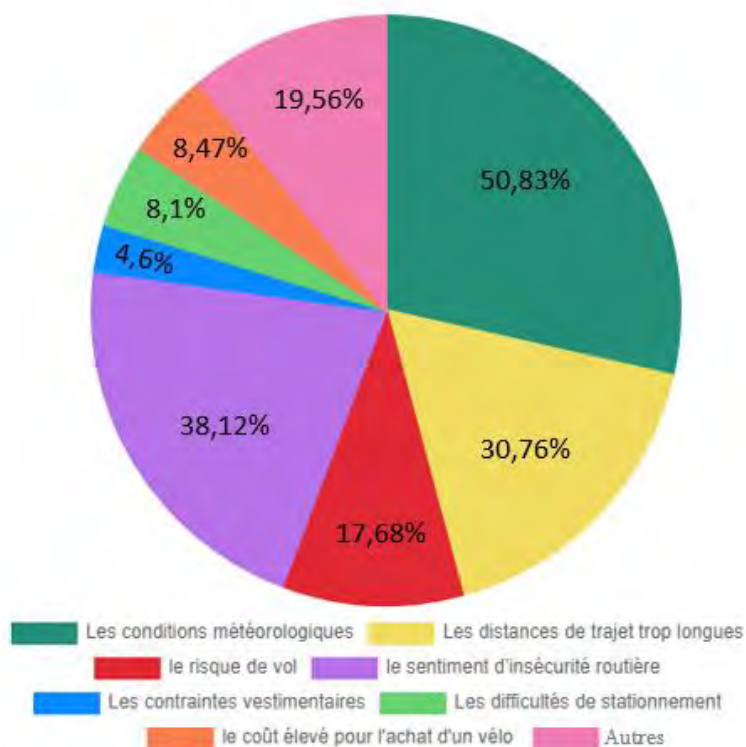
Cela signifie qu'il y a déjà une bonne culture vélo sur le territoire, les habitants sont plutôt enclins à prendre leur vélo. C'est une dynamique intéressante, qu'il est nécessaire d'entretenir et d'accentuer.

### Types de trajets effectués à vélo

Pour 89,2% l'utilisation du vélo se fait à travers la balade et donc dans un cadre de loisir et de détente.

Dans l'imaginaire collectif le vélo reste encore rattaché à l'idée de loisir, il n'est pas nécessairement perçu comme un réel moyen de transport au même titre que la voiture.





### Freins à l'utilisation du vélo

Selon les enquêtés, le principal frein à l'utilisation du vélo sur l'île est lié aux conditions météorologiques. En effet le territoire est relativement plat mais il est sujet à des vents assez importants, qui peuvent ralentir l'allure du cycliste, notamment sur les vélos non électriques.

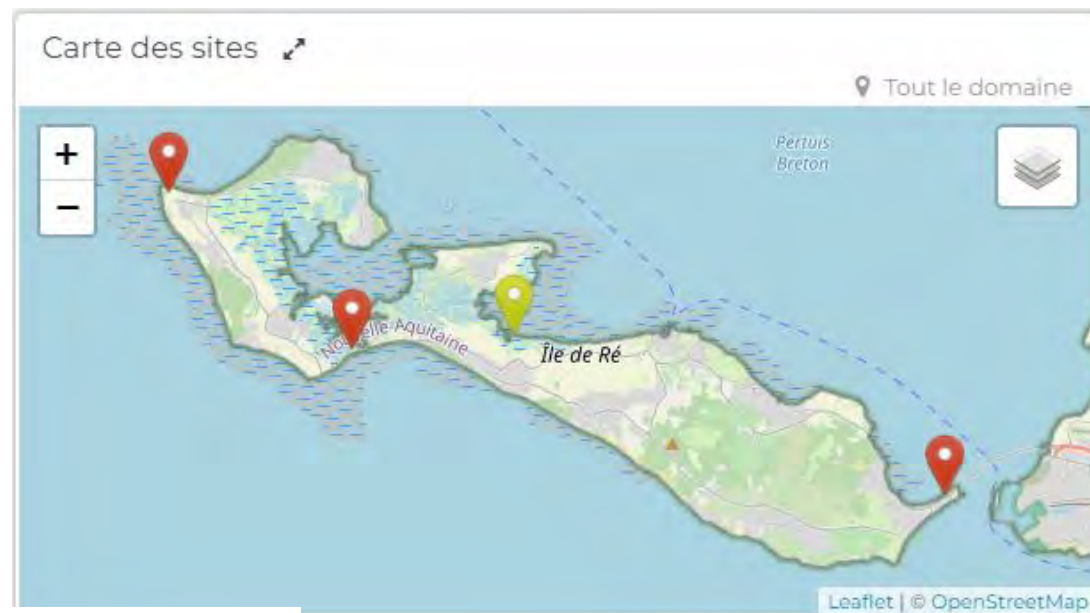
L'autre raison principale qui empêche les usagers d'utiliser leur vélo dans leurs déplacements est le sentiment d'insécurité routière. Cela signifie qu'il faut renforcer les aménagements cyclables sécurisés et organiser un meilleur partage de la voirie.

La troisième raison qui freine les usagers à prendre leur vélo sont les distances de trajets trop longues. Pour répondre à cette problématique il est donc nécessaire de favoriser l'intermodalité afin de réduire le temps de trajet, le vélo ne devenant qu'un maillon de la « chaîne » du trajet, notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail.

## 2.2.3 Fréquentation des itinéraires cyclables

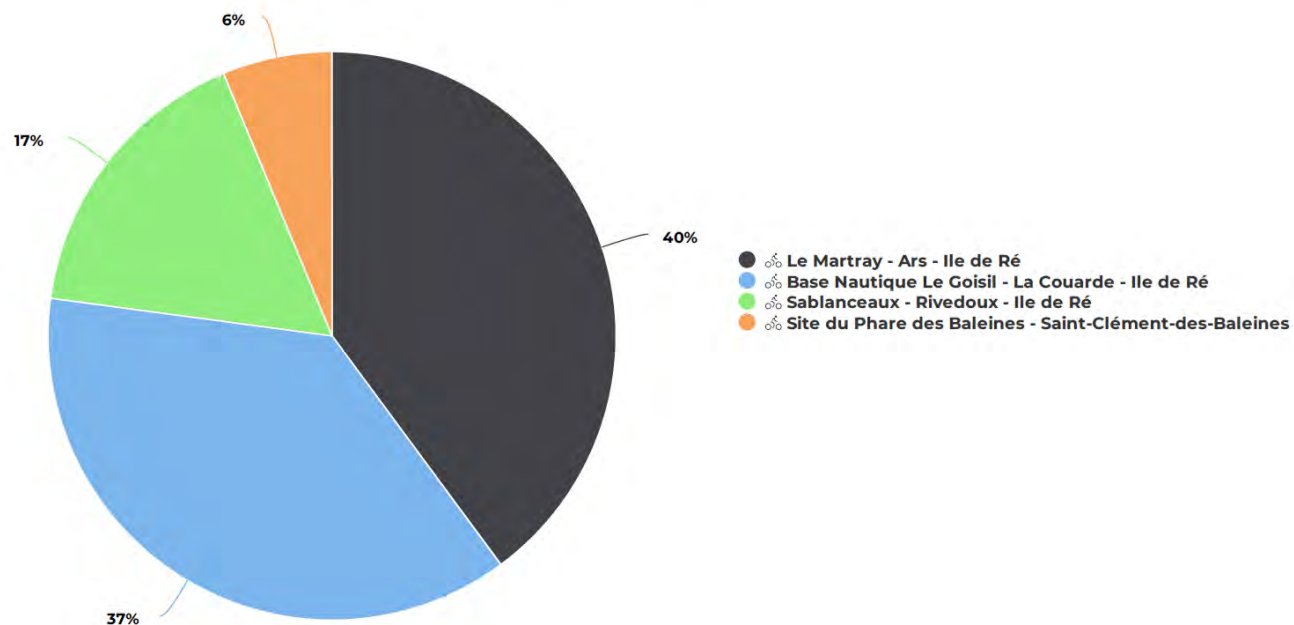
Des compteurs vélos ont été installés en janvier 2022 sur 4 sites distincts : Le Goisil à La Couarde, Sablanceaux à Rivedoux, Le Martray à Ars et Le Phare des Baleines à Saint-Clément.

Ce dernier point a été équipé d'un compteur mobile, qui sera déplacé chaque année.



### Répartition

1 janvier 2022 → 10 juillet 2022

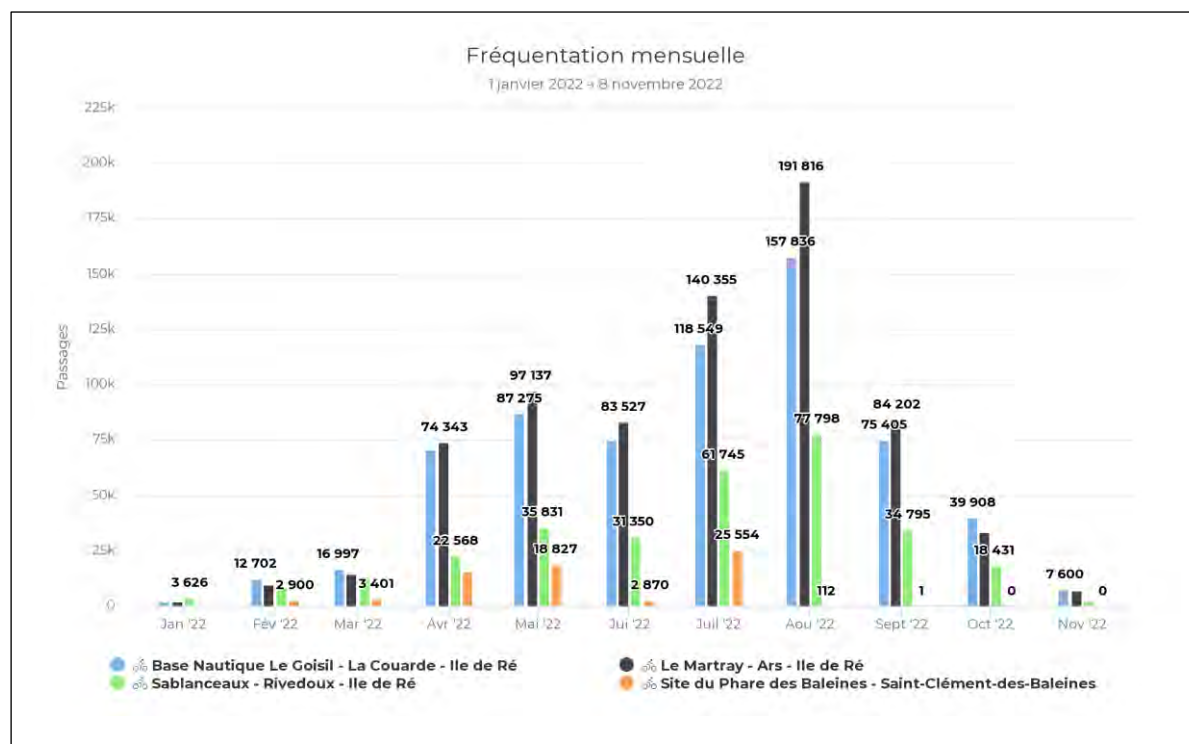


Ce graphique permet de visualiser les secteurs les plus fréquentés, à savoir la base nautique du Goisil à la Couarde et le Martray à Ars.

Les premières données recueillies sont éloquentes quant à la fréquentation des pistes cyclables de l'île de Ré.

Depuis le début de l'année 2022, près de 1 800 000 passages (données au 8/11/2022) ont été enregistrés par ces 4 compteurs :

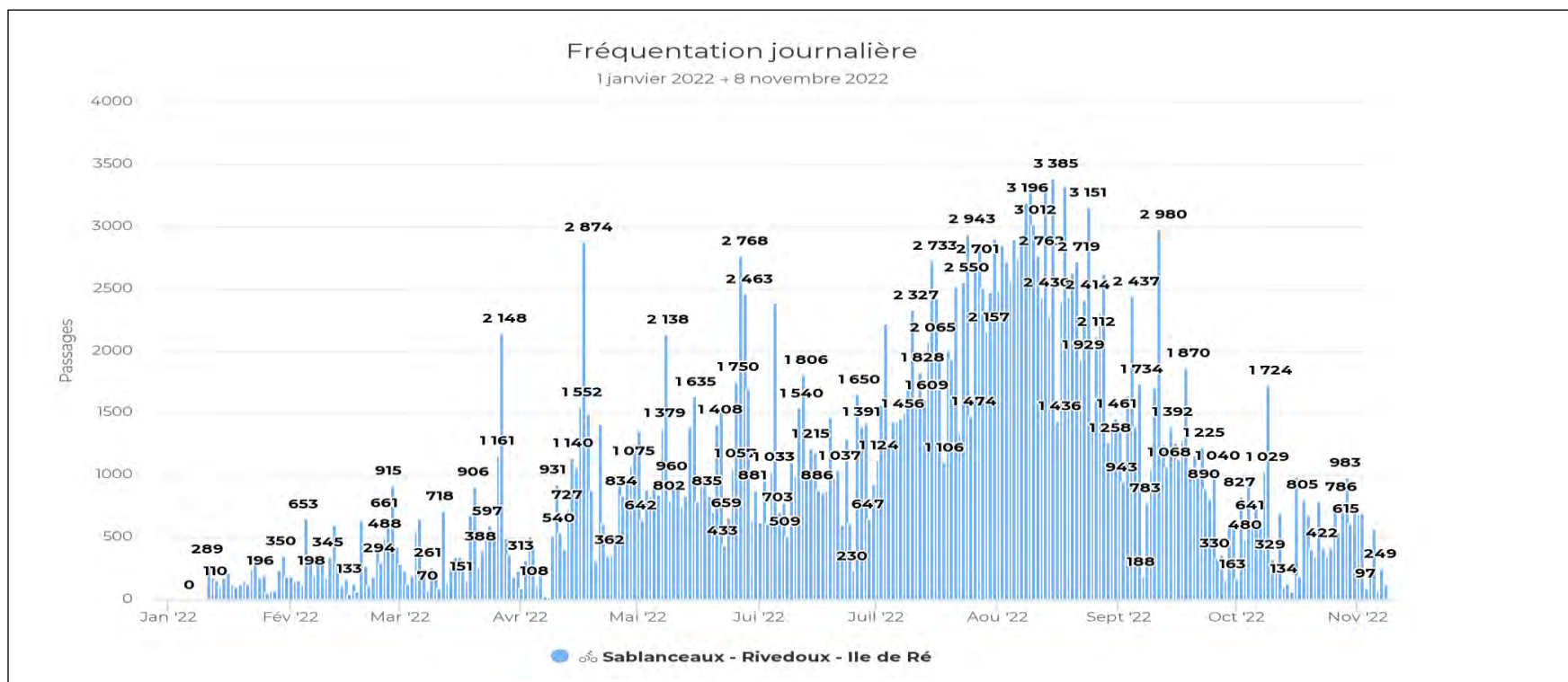
- près de 740 000 passages sur la piste la plus fréquentée, au Martray, avec un pic de fréquentation au mois d'août avec plus de 190 000 passages.
- 665 000 passages au Goisil avec un pic de fréquentation de 157 836 passages en août
- 310 000 passages à Sablanceaux avec un pic à 78 000 passages en août
- 70 000 passages au Phare des Baleines (chiffres arrêtés au 13/08/2022 suite à des dégradations répétées du compteur)



La pointe journalière a été observée pendant le week-end de l'Ascension avec 12 804 passages au Martray.



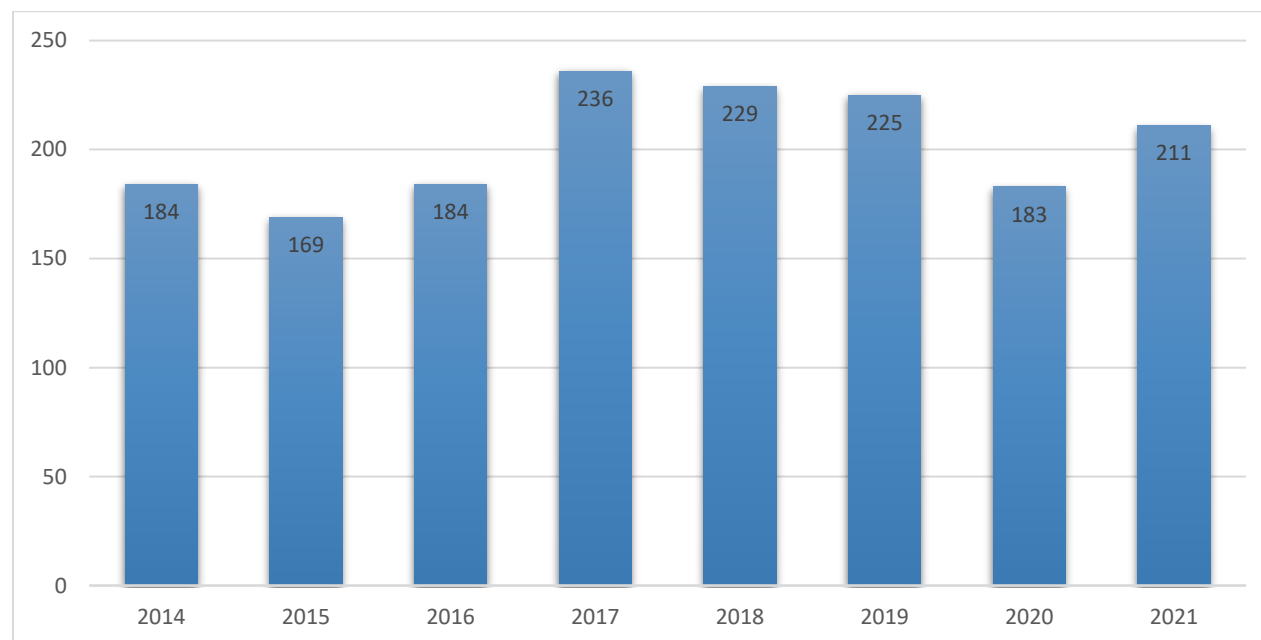
Si les pistes cyclables ont un usage essentiellement de loisirs, pendant la belle saison, l'examen des relevés journaliers permet de constater un usage régulier à Sablanceaux, même en hiver et en semaine, ce qui correspond vraisemblablement à des déplacements domicile-travail entre l'île de Ré et La Rochelle.



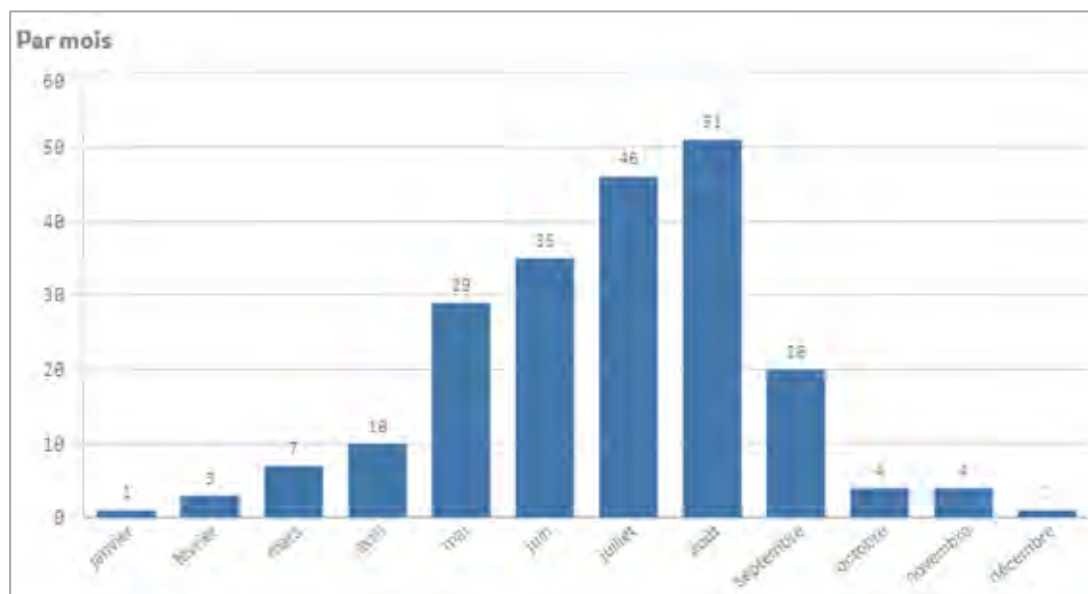
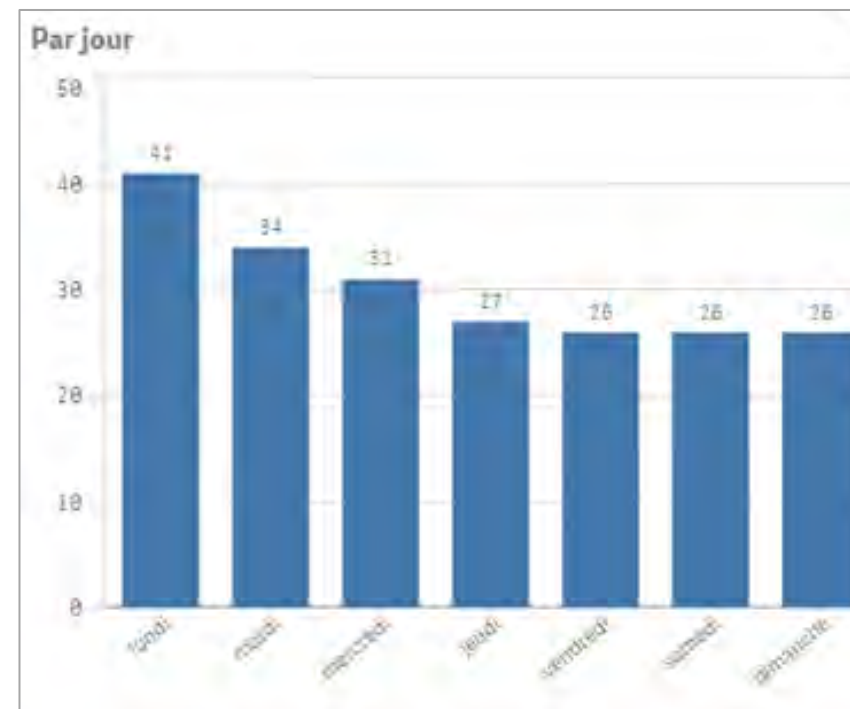
## 2.2.4 Données du Service Départemental d'Incendie et de Secours

L'accidentologie sur les pistes cyclables est un sujet de préoccupation des usagers. Les données recueillies auprès du SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours) permettent d'avoir une approche objective de ce sujet, notamment au regard des chiffres de fréquentation cités précédemment.

Evolution des accidents par année : depuis 2017, le nombre d'accidents est relativement stable, aux alentours de 220 par an.

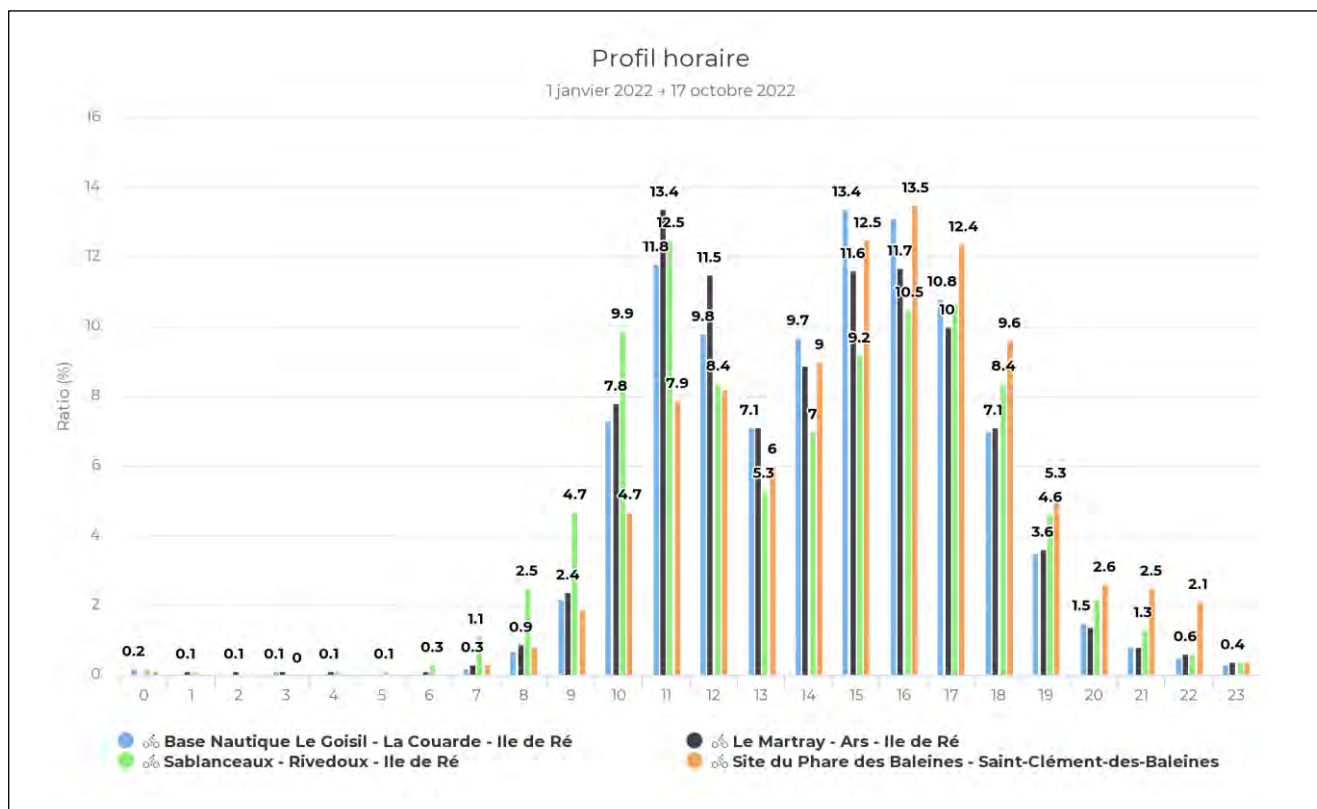
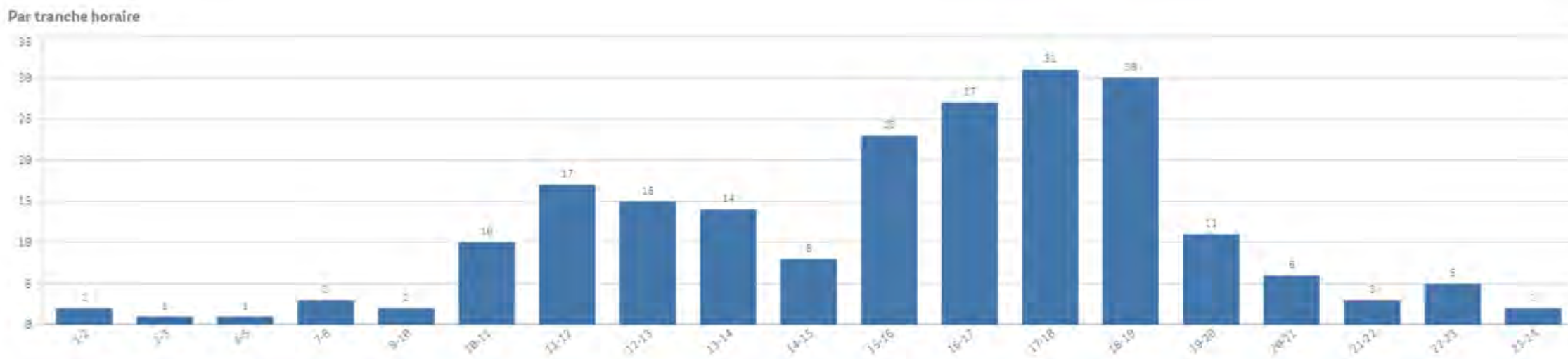


Répartition des accidents selon les jours de la semaine  
 L'essentiel des accidents se produit en début de semaine avec un taux dégressif au fur et à mesure de la semaine.



Répartition mensuelle : il y a plus d'accidents en période estivale, entre mai et septembre.

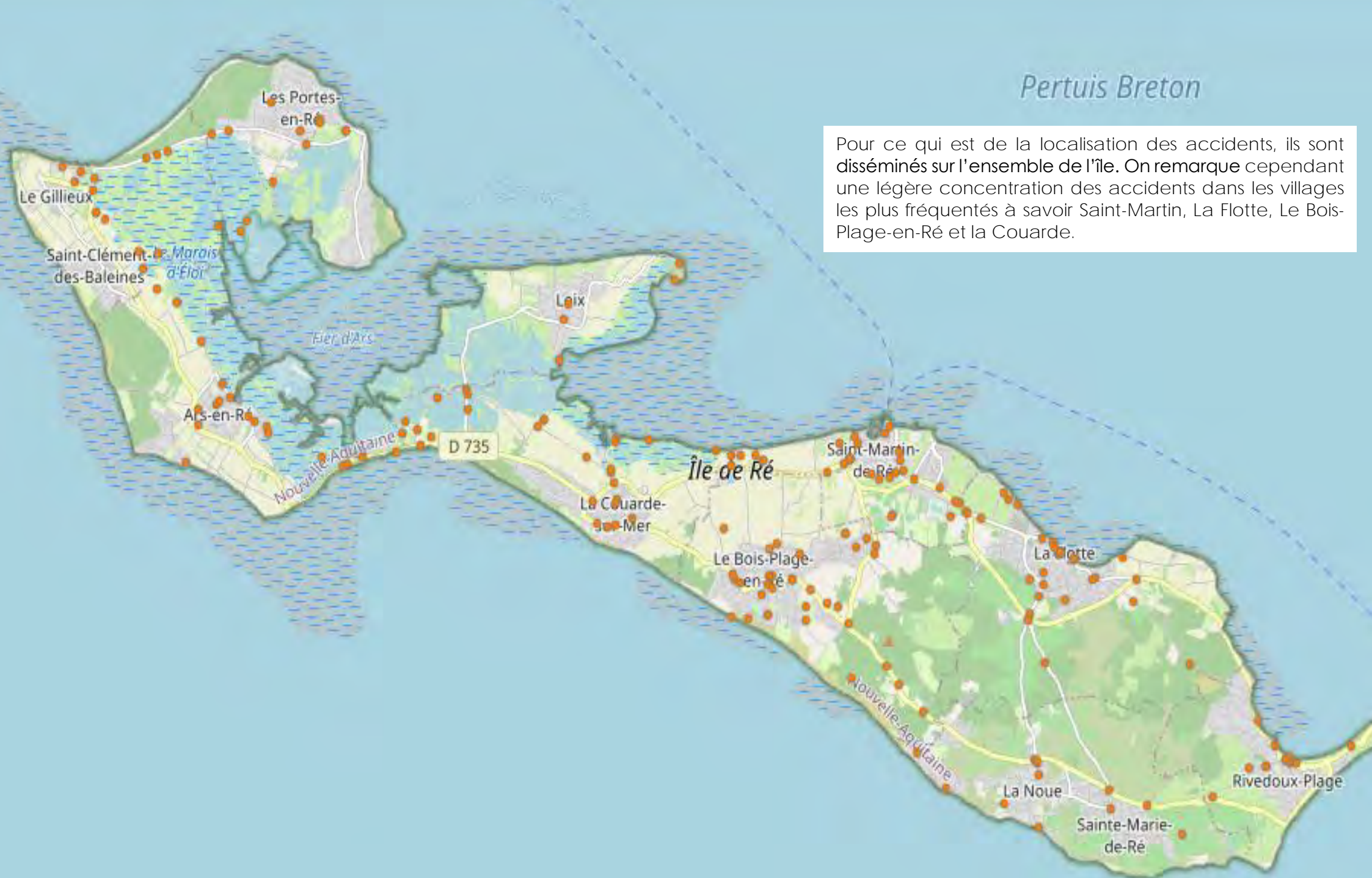
Cela correspond effectivement à la période de forte affluence des pistes cyclables (relevée sur les 4 compteurs installés par la CdC en 2022)



Répartition horaire : les accidents ont principalement lieu entre 10h et 13h et entre 15h et 19h, ce qui correspond là aussi à la période de forte affluence sur les pistes cyclables (relevée sur les 4 compteurs installés par la CdC en 2022 - détail ci-contre)

## Pertuis Breton

Pour ce qui est de la localisation des accidents, ils sont disséminés sur l'ensemble de l'île. On remarque cependant une légère concentration des accidents dans les villages les plus fréquentés à savoir Saint-Martin, La Flotte, Le Bois-Plage-en-Ré et la Couarde.



### 2.3 Les objectifs du schéma directeur

L'analyse du diagnostic dans ses différentes composantes a permis de dégager les points forts et les points faibles du réseau cyclable de l'île de Ré :

Points forts	Points faibles
La « culture vélo » est assez significative sur le territoire	Le réseau cyclable est essentiellement touristique
Le réseau cyclable dessert toutes les communes	La qualité du revêtement et le confort de roulement sont variables
Il y a des pistes cyclables en site propre entre les communes	On relève des problèmes de signalisation ou de jalonnement des itinéraires cyclables
La majorité des bourgs ont une zone 30 avec priorité à droite	Plusieurs traversées de départementales sont dangereuses
	On observe des carences de stationnements dans certains secteurs
	Les stationnements sont en majorité peu sécurisés

A partir de ce constat, le Comité de Pilotage a fixé sept objectifs :

- 1- Développer le vélo du quotidien
- 2- **Sécuriser l'usage du vélo**
- 3- Développer les stationnements sécurisés
- 4- Limiter la place de la voiture
- 5- **Développer des outils d'accompagnement pour les touristes**
- 6- Réévaluer le partage des compétences pour les itinéraires cyclables
- 7- Expérimenter de nouveaux dispositifs

Ces 7 objectifs sont déclinés en 28 actions opérationnelles.

## 2.4 Plan d'actions

### Objectif 1 – Développer le vélo du quotidien

Action 1 : Créer des itinéraires directs

- 1.1 Liaison Rivedoux-Plage – Sainte-Marie-de-Ré le long de la RD201
- 1.2 Contournement sud de la Flotte le long de la RD735
- 1.3 Contournement ouest de la Flotte le long de la RD735
- 1.4 Liaison Le Bois-Plage – Nouvelle déchèterie des Gâchettes
- 1.5 Liaison Saint-Martin-de-Ré – La Couarde-sur-mer le long de la RD 735
- 1.6 Liaison Loix – La Passe le long de la RD 102
- 1.7 Liaison La Couarde-sur-Mer – Le Martray le long de la RD 735
- 1.8 Liaison Saint-Clément-des-Baleines – Ars-en-Ré

Action 2 : Favoriser l'intermodalité

Action 3 : Favoriser un revêtement qui allie confort de roulement et vitesse

Action 4 : Sensibiliser à l'usage du vélo

- 4.1 Actions type « savoir rouler à vélo » (école primaire)
- 4.2 Actions type « remise en selle » (public adulte)

Action 5 : Sensibiliser les employeurs au forfait mobilités durables

Action 6 : Créer une fête du vélo



## Objectif 2 – Sécuriser l'usage du vélo

Action 7 : Développer la signalétique

- 7.1 Signalétique directionnelle horizontale et verticale
- 7.2 Marquage photoluminescent avec marquage axial
- 7.3 Distinction de couleur pour le revêtement des pistes cyclables

Action 8 : Sécuriser les traversées de départementales

- 8.1 Aménagement de traversées sécurisées
- 8.2 Création de traversées souterraines

Action 9 : Sécuriser des itinéraires touristiques

- 9.1 Création d'un itinéraire touristique sécurisé entre Rivedoux et La Flotte
- 9.2 Création d'un itinéraire touristique entre Le Fort La Prée et l'Abbaye des Châteliers
- 9.3 Modification d'un itinéraire en sortie de bourg à Rivedoux
- 9.4 Création de sorties sécurisées en arrière des campings
- 9.5 Création d'un itinéraire de contournement de la zone artisanale d'Ars-en-Ré
- 9.6 Création d'un itinéraire sécurisé à l'entrée de la commune de Loix
- 9.7 Création d'un itinéraire touristique à la pointe du Grouin – Loix
- 9.8 Création d'un itinéraire touristique reliant la rue de Trousse Chemise – Les Portes en Ré

Action 10 : Elargir certains itinéraires

Action 11 : Etudier la réglementation des gabarits des vélos

Action 12 : Renforcer le patrouillage en saison

### Objectif 3 – Développer les stationnements sécurisés

Action 13 : Créer des stationnements sécurisés

Action 14 : Développer des indications directionnelles pour les stationnements vélos

Action 15 : Uniformiser les stationnements vélos

### Objectif 4 – Limiter la place de la voiture

Action 16 : Limiter les places de stationnements longitudinales

Action 17 : Limiter la vitesse des voitures

Action 18 : Limiter l'accès des voitures au centre-bourg

Action 19 : Créer une journée « sans voiture »

### Objectif 5 – Développer des outils d'accompagnement

Action 20 : Mettre en place une plateforme

Action 21 : Réaliser un guide du « bon et joyeux » cycliste

Action 22 : Installer des toilettes aux abords des itinéraires cyclables

## Objectif 6 – Réorganiser la gestion des itinéraires cyclables

Action 23 : Revoir le partage des compétences sur le réseau cyclable

## Objectif 7 – Expérimenter de nouveaux dispositifs

Action 24 : Expérimenter un giratoire à la hollandaise

Action 25 : Expérimenter la création des « chaucidou »

Action 26 : Expérimenter la création de pistes cyclables unidirectionnelles

Action 27 : Tester de nouveaux revêtements

Action 28 : Expérimenter l'installation de stations de réparation vélo

## OBJECTIF 1 – DEVELOPPER LE VELO DU QUOTIDIEN

Le premier objectif du schéma cyclable est de développer le vélo du quotidien c'est-à-dire les trajets domicile-travail, domicile-école ou encore domicile-commerces. Pour cela il est nécessaire d'avoir un réseau cyclable continu, hiérarchisé et cohérent.

Ainsi, il faut développer des itinéraires directs qui puissent permettre de relier la destination de manière rapide. Ces liaisons se font notamment le long des axes principaux avec des liaisons reliant Saint-Martin et Sainte-Marie, Rivedoux et la Flotte, Sainte-Marie et Rivedoux, Saint-Martin et La Couarde, Loix et La Passe, La Couarde et Le Martray et enfin Saint-Clément et Ars-en-Ré.

Pour ce qui concerne les trajets plus longs, **le report modal est un levier d'action** qui permet de « raccourcir » la durée du trajet. Le vélo ne devient dans ce cas qu'un maillon de la chaîne sur l'ensemble du trajet. Le but étant de rendre les modes de transports complémentaires et non isolés les uns des autres.

Dans l'optique de développer le vélo du quotidien, la qualité du revêtement a aussi son importance. Il faut favoriser un revêtement qui puisse permettre d'allier confort de roulement et adhérence.

**La sensibilisation à l'usage du vélo** participe au développement de son usage. Cette sensibilisation doit s'adresser à tout public, jeunes comme adultes. L'objectif est d'initier les plus jeunes à l'usage du vélo de manière sécurisée et autonome et de redonner confiance à des personnes plus âgées pour remonter en selle. Cette sensibilisation passe aussi par la création d'une fête du vélo.

Afin d'utiliser son vélo comme moyen de transport pour se rendre au travail, il est nécessaire de sensibiliser les employeurs au forfait mobilités durables. Ce dispositif a été intégré dans la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019. Il prévoit la possibilité pour l'employeur de prendre en charge jusqu'à 500 euros par an et par salarié pour les trajets domicile-travail. Le montant est exonéré d'impôts et de cotisations sociales.

## ACTION 1 : CREER DES ITINERAIRES DIRECTS

### PREAMBULE

Dans le cadre de l'action sur la création d'itinéraires directs, les tracés imaginés correspondent à des intentions pour relier une destination à une autre, de la manière la plus directe. Ainsi, les itinéraires représentés sur les cartes ci-après sont susceptibles de subir des modifications en fonction des contraintes administratives, réglementaires et techniques.

Une notation des itinéraires a été réalisée en fonction des difficultés potentielles :

- Une première note sur 5 correspond aux contraintes administratives (acquisition de parcelles),
- Une deuxième note sur 5 correspond aux difficultés réglementaires (site classé, espace boisé classé, ...)
- Une troisième note sur 10 correspond aux difficultés techniques.

Ainsi nous obtenons une note globale sur 20 permettant d'évaluer les étapes et les difficultés de création d'itinéraires.

On considérera :

- Qu'entre 0 et 10 le projet nécessite quelques démarches administratives ou réglementaires mais sans difficulté majeure
- Qu'entre 10 et 15 les démarches à entreprendre sont un peu plus complexes
- Qu'entre 15 et 20 le projet semble difficilement réalisable en raison de contraintes administratives, techniques ou réglementaires

## ACTION 1 : CREER DES ITINERAIRES DIRECTS


Création de la Vélo Rétaise : un itinéraire cyclable direct traversant l'ensemble de l'île de Ré et reliant sans détour les dix villages de l'île ainsi que La Rochelle.


Cet itinéraire empruntera le réseau cyclable existant ainsi que des nouveaux itinéraires (présentés ci-après) contournant les bourgs et permettant de rejoindre au plus court la destination souhaitée. Ainsi, il sera possible de parcourir Le Bois-Plage / La Rochelle ou Saint Martin / La Rochelle en une heure.




## ACTION 1 : CREER DES ITINERAIRES DIRECTS

Légende de carte :

 Réseau cyclable

 Projets pistes

 Numéro de projet

### Sous actions :

1.1 Liaison Rivedoux-Plage – Sainte Marie de Ré le long de la RD201

1.2 Liaison La Flotte – Rivedoux-Plage le long de la RD735

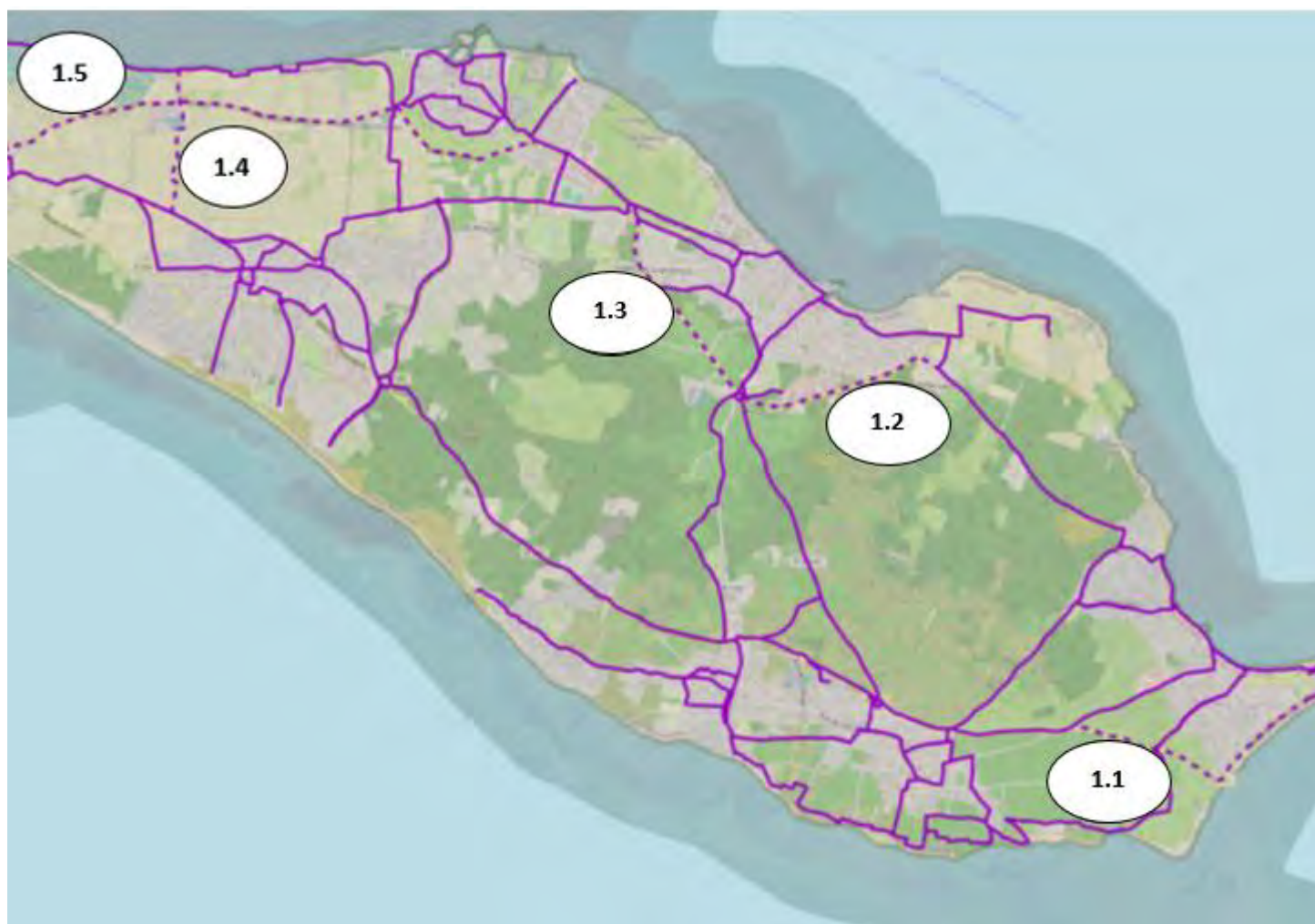
1.3 Contournement de la Flotte, liaison le long de la RD735

1.4 Liaison Le Bois-Plage- Nouvelle déchèterie des Gâchettes (hors Vélo Rétaise)

1.5 Liaison Saint-Martin de Ré – La Couarde sur Mer le long de la RD 735


*Date prévisionnelle de réalisation*

2024-2030




## ACTION 1 : CREER DES ITINERAIRES DIRECTS

Légende de carte :

 Réseau cyclable

 Projets pistes

 Numéro de projet

Sous actions :

1.6 Liaison Loix-La Passe le long de la RD102 (hors Vélo Rétaise)

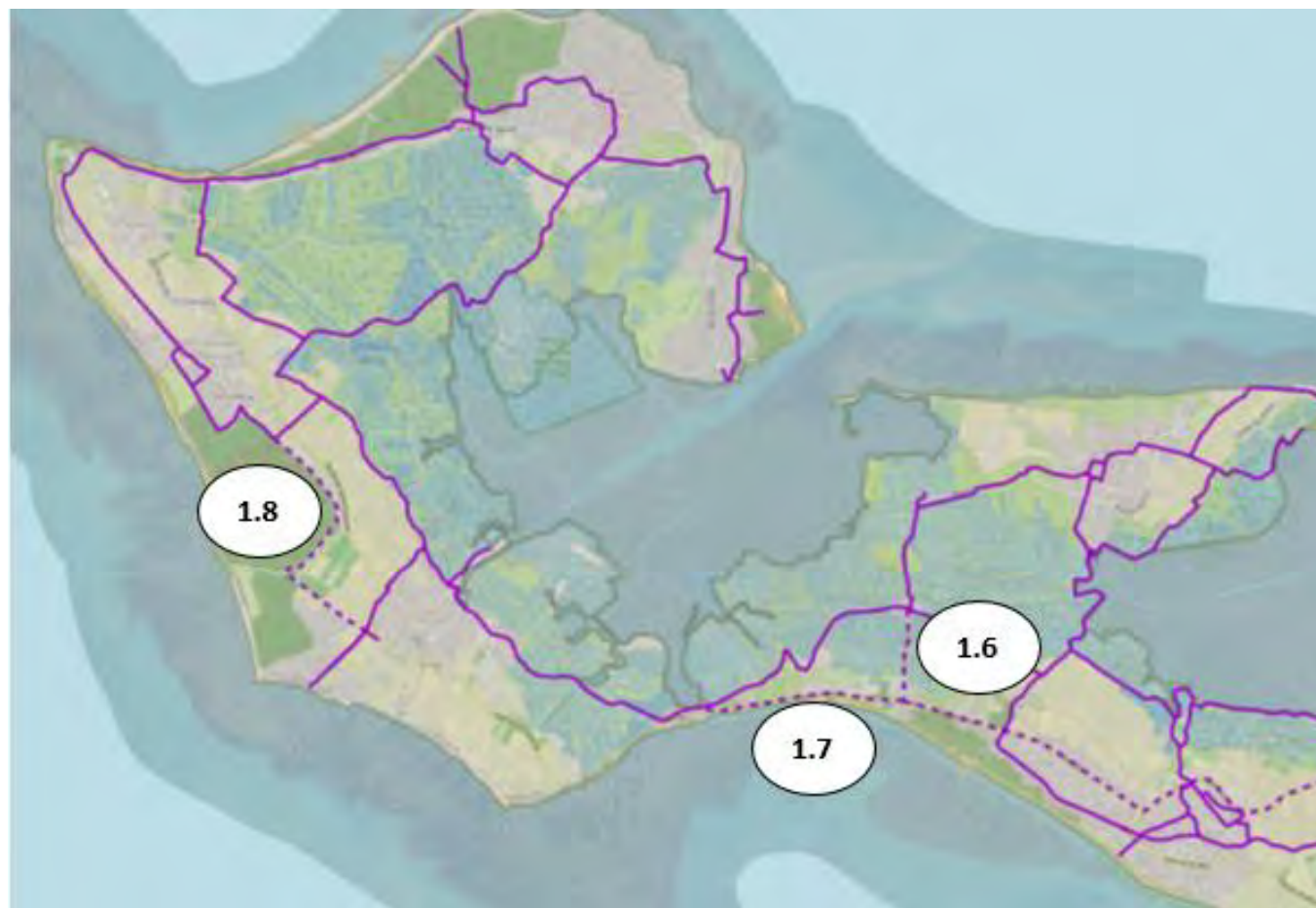
1.7 Liaison La Couarde sur Mer – Le Martray le long de la RD 735

1.8 Liaison Saint-Clément des Baleines – Ars-en-Ré (hors Vélo Rétaise)

Budget estimé de l'action 1 : 7 150 000 euros

Date prévisionnelle de réalisation :

2024-2030





## 1.1 : Liaison Rivedoux-Plage Sainte-Marie-de-Ré le long de la RD201

Compétence  
Département

Création d'un itinéraire cyclable direct de 2,7 km le long de la RD201 permettant de relier Rivedoux-Plage et Sainte-Marie de Ré. L'objectif est d'éviter le centre de Rivedoux. On pourra relier Sablanceaux au centre de Sainte-Marie-de Ré en 15 minutes à vélo.

### *Etapes de réalisation :*

- Piste cyclable intégrée dans le projet de requalification de la RD 201 à Rivedoux
- Acquisitions d'environ 27 parcelles
- Etudes environnementales

*Budget estimé :* 1 000 000 euros

*Date prévisionnelle de réalisation :*  
2026

### Grille de notation :

Difficultés administratives :

3/5

Difficultés réglementaires :

1/5

Difficultés techniques :

6/10



Note globale de difficulté :

10/20



# Rivedoux-Plage

**Légende de la carte :**

-  Réseau cyclable
-  Projets Pistes

## 1.2 : Contournement sud de La Flotte le long de la RD735

Compétence CDC

Création d'un itinéraire cyclable direct de 1,8 km le long de la RD735 permettant de relier La Flotte – Rivedoux-Plage et Saint-Martin.

*Etapes de réalisation :*

- Acquisitions d'environ 22 parcelles

*Budget estimé :* 650 000 euros

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2026

Grille de notation :

Difficultés administratives :

2/5

Difficultés réglementaires :

2/5

Difficultés techniques :

4/10


Note globale de difficulté :


8/20



La Flotte

Légende de la carte :

 Réseau cyclable

 Projets Pistes

## 1.3 Contournement ouest de la Flotte le long de la RD735

Compétence CDC

Création d'un itinéraire cyclable direct de 2 km le long de la D735 permettant de relier Saint-Martin-de-Ré et Sainte-Marie-de-Ré. Cet itinéraire permettra notamment aux collégiens de Sainte-Marie-de-Ré de rejoindre le collège de Saint-Martin-de-Ré en moins de 20 minutes à vélo.

Budget estimé : 700 000 euros

*Etapas de réalisation :*

- Acquisitions d'environ 23 parcelles

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2025

Grille de notation :

Difficultés administratives :

2/5

Difficultés réglementaires :

2/5

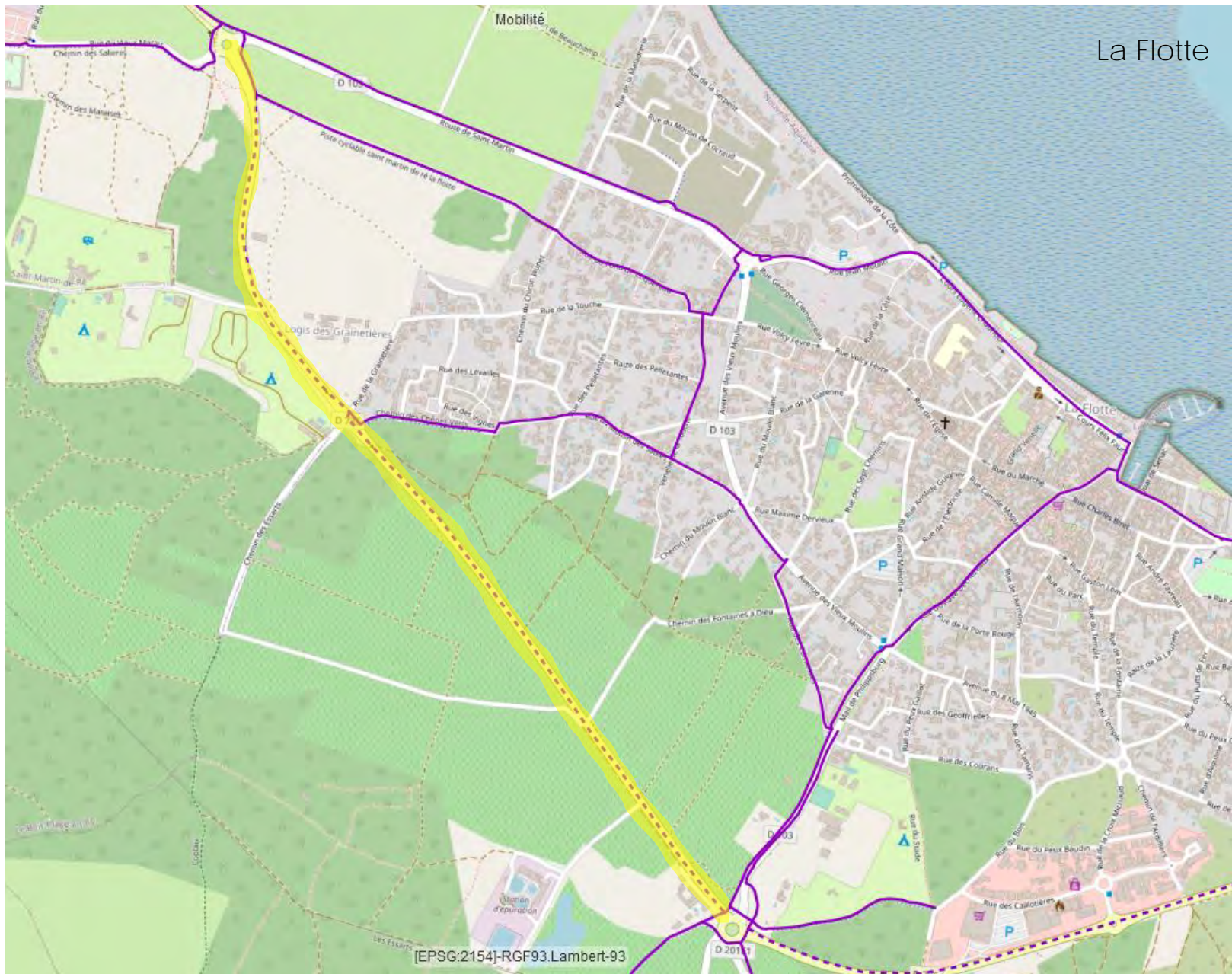
Difficultés techniques :

4/10


Note globale de difficulté :


8/20

# La Flotte



Légende de la carte :

 Réseau cyclable

 Projets Pistes

## 1.4 Liaison Le Bois-Plage – Nouvelle déchèterie des Gâchettes

Compétence CDC

Création d'un itinéraire cyclable direct de 1,4 km permettant de relier Le Bois-Plage à la nouvelle déchetterie des Gâchettes et de traverser de manière sécurisée la RD 735

Création d'1,1 km d'itinéraire cyclable sur chemins communaux et jalonnement de 300 m sur voirie communale

*Etapes de réalisation :*

- Acquisition d'1 parcelle
- Création d'un carrefour giratoire avec l'intégration d'une traversée cyclable sécurisée (projet intégré à la création de la déchèterie)

*Budget estimé : 400 000 euros*

*Date prévisionnelle de réalisation : 2025*

Grille de notation :

Difficultés administratives :

1/5

Difficultés réglementaires :

0/5

Difficultés techniques :

3/10

Note globale de difficulté :

4/20





## 1.5 Liaison Saint-Martin-de-Ré - La Couarde-sur-mer le long de la RD 735

Création d'un itinéraire cyclable direct de 6 km le long de la RD735 permettant de relier Saint-Martin-de-Ré à La Couarde-sur-mer. Cette piste permettra aux collégiens de La Couarde de venir au collège de Saint-Martin-de-Ré en 15 minutes à vélo.

### Etapes de réalisation :

- Acquisitions d'environ 110 parcelles
- Révision du PLUi
- Présence d'au moins 5 propriétés situées à moins de 2 mètres de la départementale

Budget estimé : 2 000 000 euros

Date prévisionnelle de réalisation :

Horizon 2030

### Grille de notation :

Difficultés administratives :

5/5

Difficultés réglementaires :

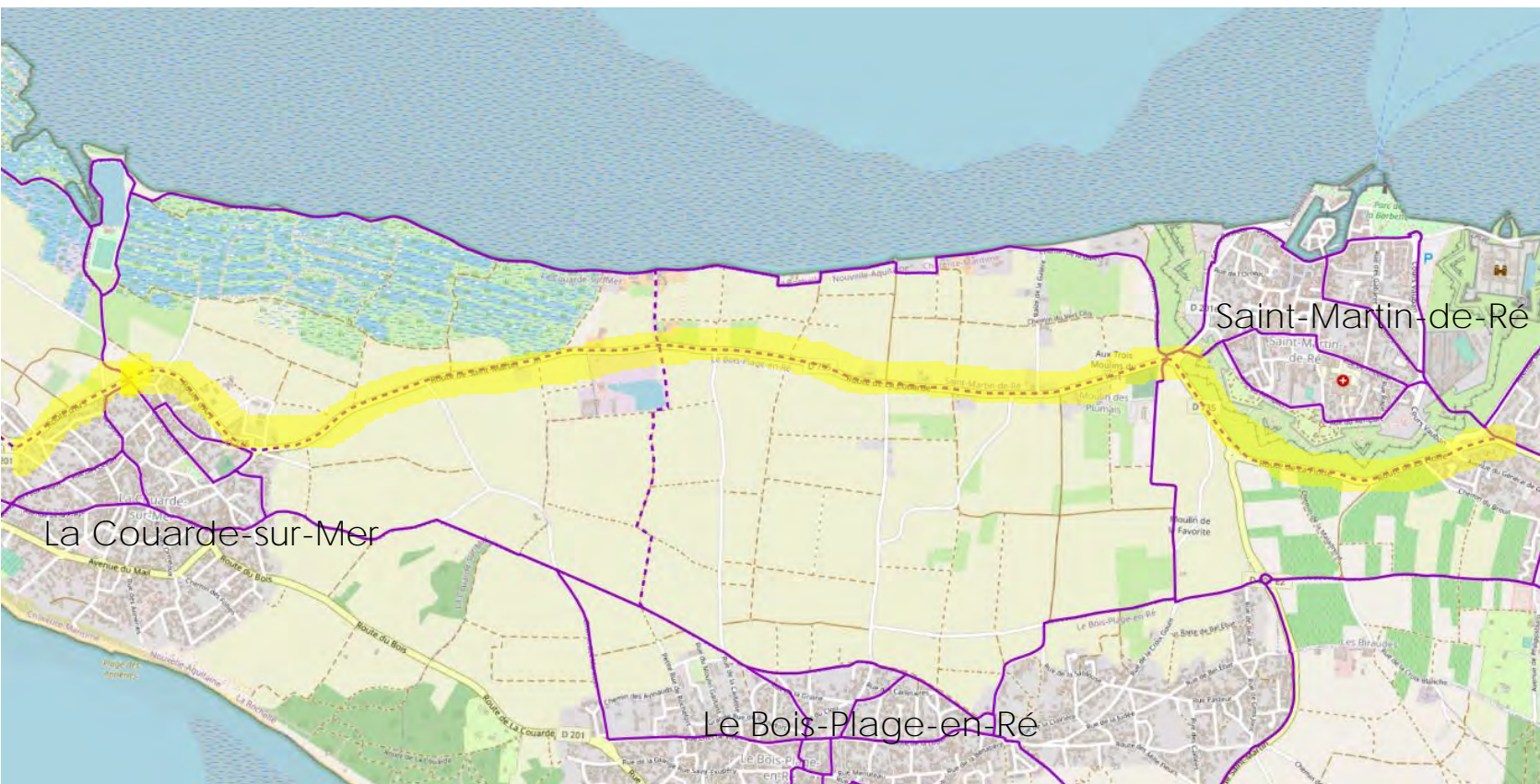
4/5

Difficultés techniques :


9/10

Note globale de difficulté :

18/20



Légende de la carte :

 Réseau cyclable

 Projets Pistes

## 1.6 Liaison Loix-La Passe le long de la RD 102

Compétence CDC

Création d'un itinéraire cyclable direct de 800 m le long de la RD 102 permettant de relier Loix à La Passe. Compte-tenu des contraintes techniques et réglementaires, cet itinéraire est susceptible de subir des modifications

### *Etapes de réalisation :*

- Acquisitions d'environ 8 parcelles
- Etudes concernant la présence de marais
- Présence de **propriétés à l'entrée de La Passe** en bord de départementale

*Budget estimé :* 600 000 euros

*Date prévisionnelle de réalisation :*

Horizon 2030

### Grille de notation :

Difficultés administratives :

2/5

Difficultés réglementaires :

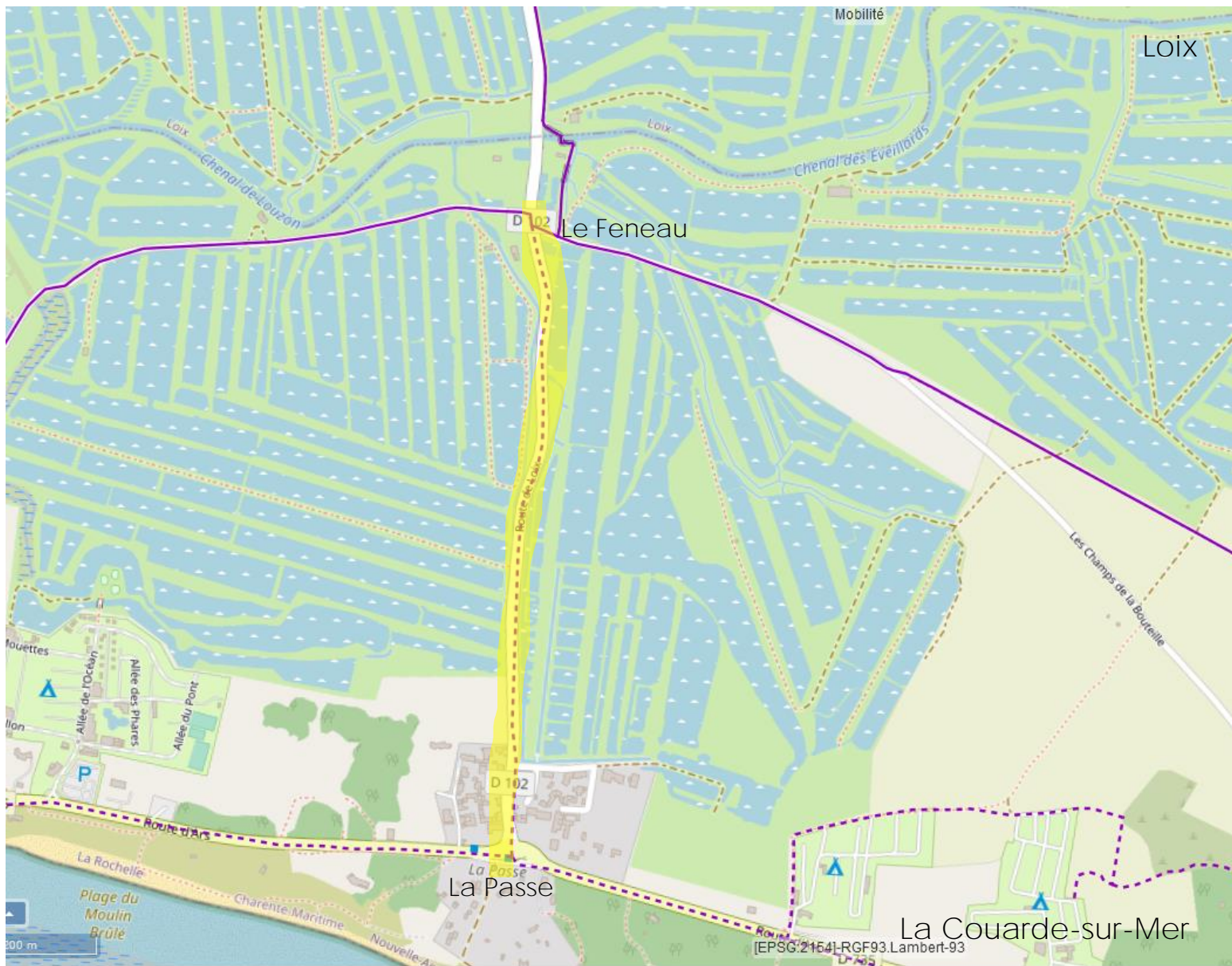
4/5

Difficultés techniques :



9/10

Note globale de difficulté :

15/20



Légende de la carte :

-  Réseau cyclable
-  Projets Pistes

EPSG:2154 RGF93 Lambert-93

## 1.7 Liaison La Couarde-sur-mer – Le Martray le long de la RD 735

Compétence CDC

Création d'un itinéraire cyclable direct de 4,3 km le long de la D735 permettant de relier La Couarde et Le Martray.

### *Etapes de réalisation :*

- Acquisitions d'environ 91 propriétés
- Révision du PLUi (déclassement des EBC)
- Présence de multiples propriétés à moins de 2 mètres de la départementale sur le secteur de La Couarde

*Budget estimé :* 1 500 000 euros

*Date prévisionnelle de réalisation :*

Horizon 2028

Grille de notation :

Difficultés administratives :

5/5

Difficultés réglementaires :

4/5

Difficultés techniques :



9/10

Note globale de difficulté :

18/20



Légende de la carte :

-  Réseau cyclable
-  Projets Pistes

Le Martray

La Passe

La Couarde-sur-Mer

## 1.8 Liaison Saint-Clément-des-Baleines – Ars-en-Ré

Compétence CDC

Création d'un itinéraire cyclable direct de 2,6 km le long de la Forêt de la Combe à l'Eau permettant de relier de manière directe, rapide et sécurisée Saint-Clément-des-Baleines et Ars-en-Ré en 10 minutes à vélo.

Création d'1km de piste cyclable en bordure de forêt et jalonnement d'1,6 km sur voirie communale

*Etapes de réalisation :*

- Acquisitions d'environ 2 parcelles
- Révision du PLUi (déclassement des EBC)
- Passage dans le terrain militaire et la forêt domaniale : conventions d'occupation temporaire à signer

*Budget estimé : 300 000 euros*

*Date prévisionnelle de réalisation :*

*Horizon 2028*

Grille de notation :

Difficultés administratives :

1/5

Difficultés réglementaires :

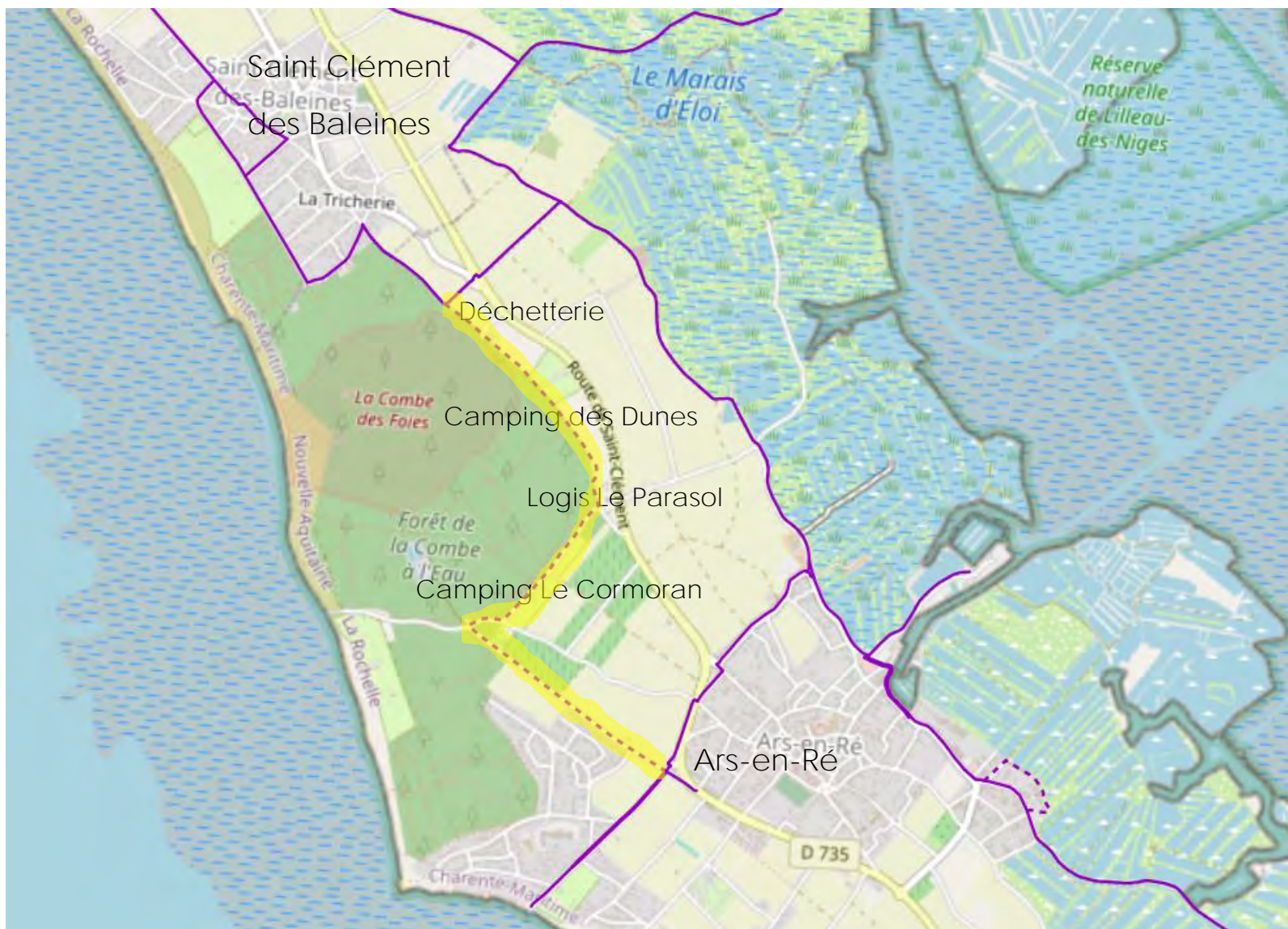
4/5

Difficultés techniques :



6/10

Note globale de difficulté :

11/20



Légende de la carte :

-  Réseau cyclable
-  Projets Pistes



## ACTION 2 : FAVORISER L'INTERMODALITE

Compétence Région

Développer la possibilité de prendre son vélo non démonté dans le bus (Ligne 3) ou dans les navettes électriques avec des emports vélos.

Faire du vélo et du bus des moyens de locomotion complémentaires et non pas concurrents.

Budget estimé : 7 500 euros pour 6 places vélos\*

Date prévisionnelle de réalisation : 2025

Keolis a déjà expérimenté ce système. Cependant, cela nécessite la présence d'une personne supplémentaire qui soit en charge de la pose et la dépose des vélos rendant les modalités de fonctionnement complexes.



Système de porte-vélos expérimenté par la région hauts-de-France et Kéolis Oise  
Source : Kéolis Oise



Système de porte-vélos utilisé sur la ligne E12 de la Région Auvergne Rhône-Alpes, exploitée par les Courriers Rhodaniens  
Source : Galéo

\* chiffre issu de l'étude du Cerema sur l'emport des vélos dans les TC, publié le 15/11/2021, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/emport-velos-autocars-fiches-retours-experiences>

## ACTION 3 : FAVORISER UN REVÊTEMENT QUI ALLIE CONFORT DE ROULEMENT ET VITESSE

Compétence CDC

Remplacer les 14 km de stabilisé calcaire par un revêtement qui allie confort de roulement, adhérence et vitesse, du type d'un enrobé lisse et perméable qui puisse répondre aux normes environnementales.

Budget estimé : 2 500 000 euros

Date prévisionnelle :

2024- 2028



Revêtement en stabilisé calcaire, piste cyclable St-Martin-La Couarde



Revêtement Urbanlith, piste cyclable Ars-en-Ré

# Revêtement cyclable de l'île de Ré



Légende de carte :

- Autres
- bi-couche
- béton
- calcaire
- enrobé
- pavé

## ACTION 4 : SENSIBILISER A L'USAGE DU VELO

Sous actions :

4.1 Actions type « savoir rouler à vélo »

4.2 Actions type « remise en selle »

Budget estimé : 25 000 euros/an

Date prévisionnelle de réalisation : à partir  
de 2023



## 4.1 : Actions type « savoir rouler à vélo »

Compétence CDC

Développer dans les écoles des actions en vue d'un apprentissage et d'une sensibilisation à la pratique du vélo auprès du jeune public.

Apprentissage des règles de circulation, positionnement sur la voirie, équilibre, trajectoire...

Le but est de permettre aux écoliers de se déplacer à vélo de manière autonome et sécurisée avant leur entrée au collège.



*Budget estimé : 15 000 euros/an pour 8 classes*

*Date prévisionnelle de réalisation :*

Actions déjà menées dans certaines écoles, il faut continuer à les déployer dans l'ensemble des écoles.



## 4.2 : Actions type « remise en selle »

Compétence CDC

Développer des actions de sensibilisation et d'apprentissage auprès d'un public adulte.

Le but est de lever des freins psychologiques à la pratique du vélo, sensibiliser aux codes de conduite à tenir et rassurer les usagers qui ont une appréhension.

Budget estimé : 10 000 euros/an

Date prévisionnelle de réalisation : à partir de 2023



Photo VM /Eric THIEBAUT

## ACTION 5 : SENSIBILISER LES EMPLOYEURS AU FORFAIT MOBILITES DURABLES

Compétence

CDC

Développer des actions visant à faire connaître, sensibiliser et promouvoir le forfait mobilités durables auprès des employeurs.

Budget estimé : 5 000 euros

Date prévisionnelle de réalisation : 2024

### LE FORFAIT MOBILITÉ DURABLE

#### Comment ça marche ?



#### Qu'est ce que c'est ?

Ce forfait a été mis en place par la Loi d'Orientation des Mobilités. Il s'agit d'une prise en charge forfaitaire totale ou partielle par l'employeur des frais de trajet domicile-travail des salariés qui se rendent au travail par des moyens de transports considérés comme écologiques. Il est également possible de verser le Forfait Mobilités Durables sous la forme d'un "titre mobilité".



#### Quels sont les moyens de transport éligibles ?

- Vélos personnels, à propulsion humaine ou à assistance électrique
- Covoiturage (passager ou conducteur)
- Trotinettes électriques personnelles (à partir du 1er janvier 2022)
- Services de mobilité partagée (vélos à propulsion humaine ou électrique, trotinettes, gyropodes ou scooters mis à disposition en libre service ou en location)
- Véhicules électriques, à hydrogène ou hybrides rechargeables en service d'autopartage à faibles émissions
- Transports publics (hors abonnement)



#### Quelles sont les conditions de versement ?

Le versement de ce forfait est facultatif. Mais si l'entreprise décide de le mettre en place, l'ensemble des salariés éligibles doit en bénéficier. Sa mise en place peut être prévue par un accord collectif qui va fixer son montant et ses conditions d'attribution. Si absence d'un accord collectif, c'est l'employeur, sur décision simple, qui fixe le montant et les conditions d'attributions.



#### Quel est son montant et son imposition ?

Le montant du forfait mobilité peut atteindre 500 euros par an et par salarié. Ce montant est exonéré d'impôts et de cotisations sociales. Le montant de la prise en charge doit être mentionné sur le bulletin de salaire



#### Quels sont les justificatifs attendus pour les salariés ?

Pour bénéficier de cette allocation mobilité, le salarié bénéficiaire doit produire des justificatifs ou une attestation sur l'honneur pour chaque année civile.



Fiche pratique publiée librement par COOPGO sous licence Creative Commons CC-BY-SA 3.0 (Attribution - Partage dans les mêmes conditions). Plus d'informations sur les conditions de modification et partage sur : <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/fr/>



## ACTION 6 : CREER UNE FÊTE DU VELO

Compétence  
CDC + Communes

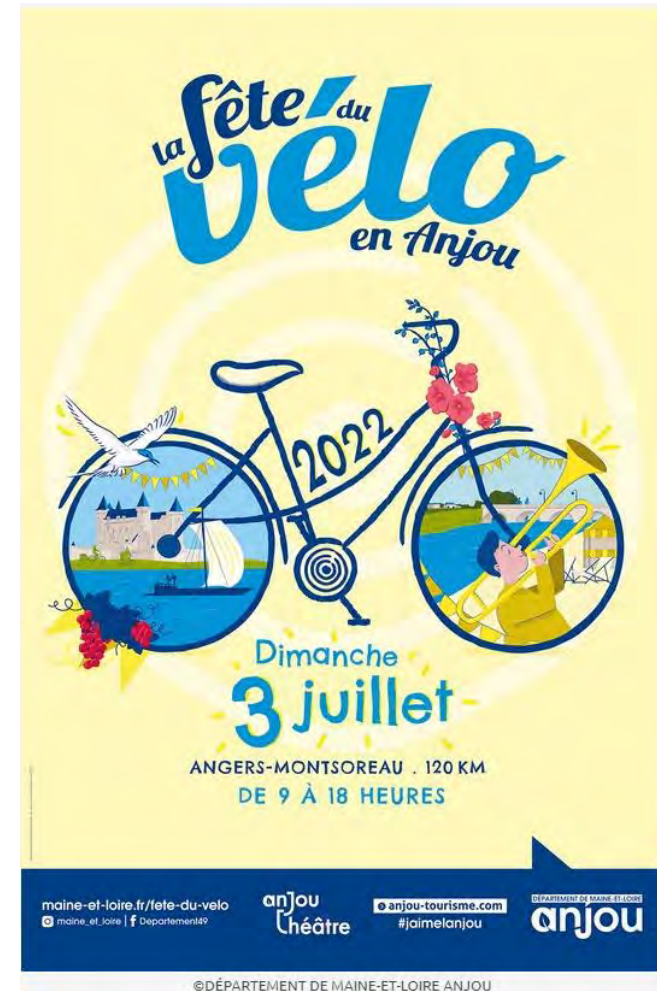
Organisation d'une fête du vélo pour inciter et sensibiliser à l'usage du vélo, dans le cadre de la fête nationale du vélo en juin de chaque année.

- création d'une campagne d'affichage
- exposition de type « arts cyclables »
- mise en place d'ateliers de réparation pour rendre les usagers autonomes dans la réparation de leur vélo (changer un pneu, remettre une chaîne qui a déraillé, ...)
- organisation de balades culturelles et touristiques à vélo, avec un parcours interdit aux véhicules motorisés

Budget estimé : 10 000 euros

Date prévisionnelle de réalisation : 2024

Exemple d'affiche pour la promotion de la fête du vélo organisée dans le département de Maine-et-Loire





## OBJECTIF 2 – SECURISER L'USAGE DU VELO

Le deuxième objectif du schéma est de sécuriser l'usage du vélo. Plusieurs actions peuvent être déclinées :

- Le développement de la signalétique. En effet, des cyclistes égarés se retrouvent régulièrement sur les routes départementales, ce qui pose un réel problème de sécurité. Aujourd'hui, les panneaux directionnels cyclables se retrouvent « noyés » parmi l'ensemble des panneaux routiers, ce qui nuit à leur visibilité. De plus, ils sont souvent volés ou dégradés. Le remplacement par une signalétique au sol pourrait être une bonne solution.  
D'autre part, pour répondre à des enjeux de sécurisation et de visibilité la nuit, il faut développer le marquage luminescent au sol. La distinction entre la piste cyclable et la route est également un enjeu sécuritaire. Un revêtement plus clair sur la piste cyclable permet une identification visuelle rapide de la voie réservée aux cyclistes.
- La sécurisation des traversées de départementales sur les itinéraires les plus fréquentés
- La création **d'itinéraires sécurisés pour sortir des campings et accéder aux sites touristiques** comme le Fort La Prée
- **L'élargissement** de certains itinéraires cyclables permettrait de répondre à la fois à un afflux de vélos important, plus particulièrement lors de la période estivale mais cela permettrait également de répondre à la diversité des usages sur les pistes cyclables. Dans ce cadre, une étude sur la possibilité de réglementer les gabarits de certains vélos comme les côte-à-côte, va être menée.
- Le renforcement du patrouillage en saison sera un levier pour répondre aux problèmes que peuvent rencontrer les touristes.

# ACTION 7 : DEVELOPPER LA SIGNALÉTIQUE

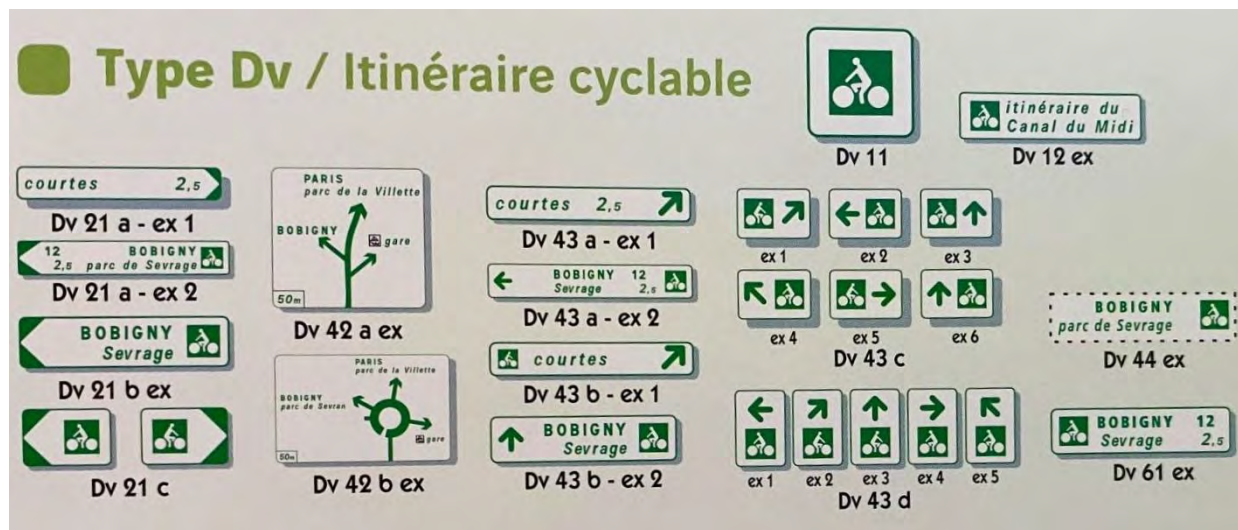
Compétence  
CDC + Communes

Sous actions :

7.1 Signalétique directionnelle horizontale et verticale

7.2 Marquage photoluminescent avec marquage axial

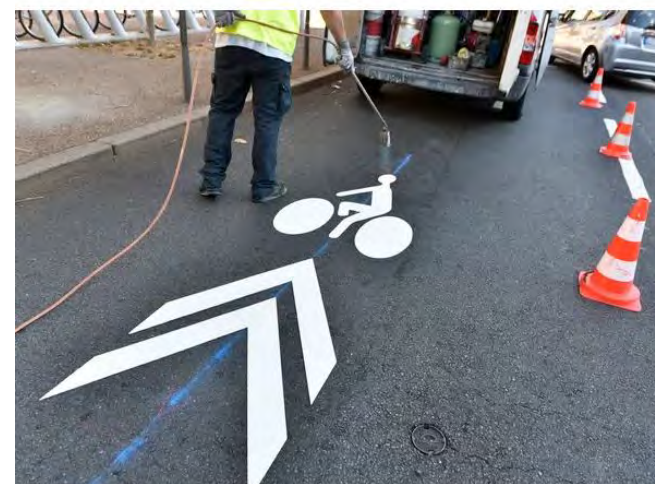
7.3 Distinction de couleur pour le revêtement des pistes cyclables



Budget estimé : 220 000 euros



Exemple de réalisation de peinture lumineuse Lumnikrom®



Nouvelle signalisation, marquage au sol pour les cyclistes. Photo Hervé Chellé © Hervé Chellé

## 7.1 : Signalétique directionnelle horizontale et verticale

Compétence CDC +  
Communes

Développer la signalétique directionnelle horizontale de type « marquage par résine » sur les itinéraires cyclables et plus particulièrement en centre-bourg.

Renforcer la signalétique directionnelle verticale notamment dans les centre-bourgs.

*Budget estimé*

111 000 euros sur 3 ans

*Détail :*

*Budget estimé marquage résine : 60 000 euros*

20 000 euros / an sur 3 ans

*Budget estimé panneaux directionnels vélo : 51 000 euros*

*Communes : 7 000 euros sur 3 ans*

*Communauté de Communes : 10 000 euros sur 3 ans*

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2023 - 2025



Exemple de signalétique directionnelle horizontale



Exemple de signalétique directionnelle verticale

## 7.2 : Marquage photoluminescent avec marquage axial

Développer les marquages photoluminescents avec ligne axiale pour les pistes cyclables bidirectionnelles ;

Développer les marquages photoluminescents directionnels sur les carrefours « à risques » ;

Ce marquage se recharge naturellement au soleil ou en présence d'une source lumineuse artificielle et permet de créer un « guide lumineux ».

*Budget estimé :*

10 000 euros / an

*Date prévisionnelle de réalisation :*

A partir de 2023



Exemple de peinture photoluminescente Lumnikrom®

## 7.3 : Distinction de couleur pour le revêtement des pistes cyclables

Compétence CDC  
+ Commune

Développer des itinéraires cyclables avec un revêtement d'une couleur différente de celle de la chaussée afin d'opérer une distinction visuelle nette. Opérer cette distinction également aux abords des carrefours et traversées.

*Budget estimé :*

Pas de surcoût

*Date prévisionnelle de réalisation : cf dates de création des nouveaux itinéraires*



Exemple de la piste de Ars en Ré avec un revêtement plus clair que la route



## ACTION 8 : SECURISER LES TRAVERSEES DE DEPARTEMENTALES

Légende de carte :

8.1 Traversées sécurisées aériennes

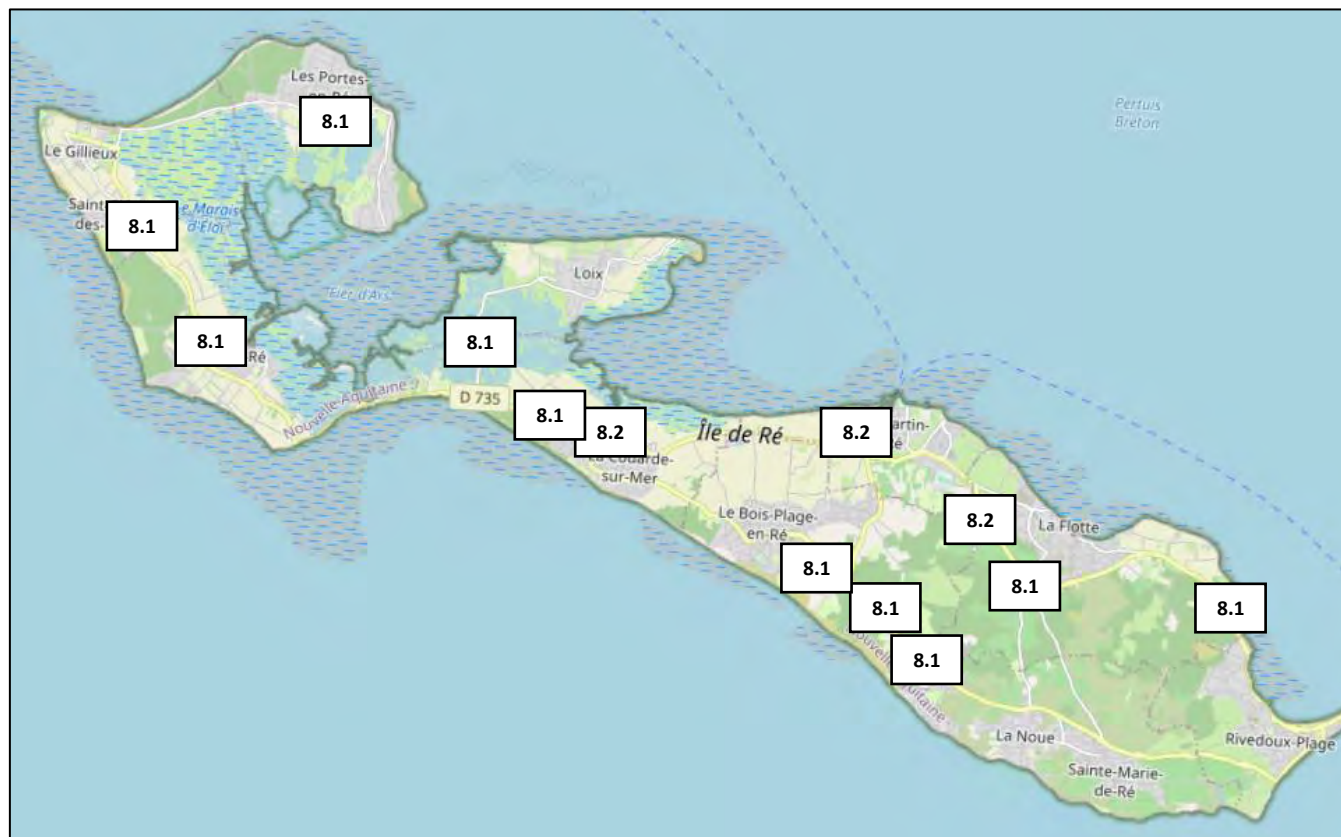
8.2 Traversées souterraines

Sous actions :

8.1 Aménagement de traversées sécurisées aériennes

8.2 Création de traversées souterraines

Budget estimé : 3 500 000 euros



## 8.1 : Aménagement de traversées sécurisées






Supprimer la traversée départementale existante et la portion de piste cyclable rejoignant le carrefour giratoire.

Créer un linéaire de piste cyclable (125 m) dans le prolongement du cheminement existant le long de la route départementale. Aménager le passage sécurisé avec du mobilier urbain au Rond-point de Bel Air avant la Flotte, sur la RD201E1.

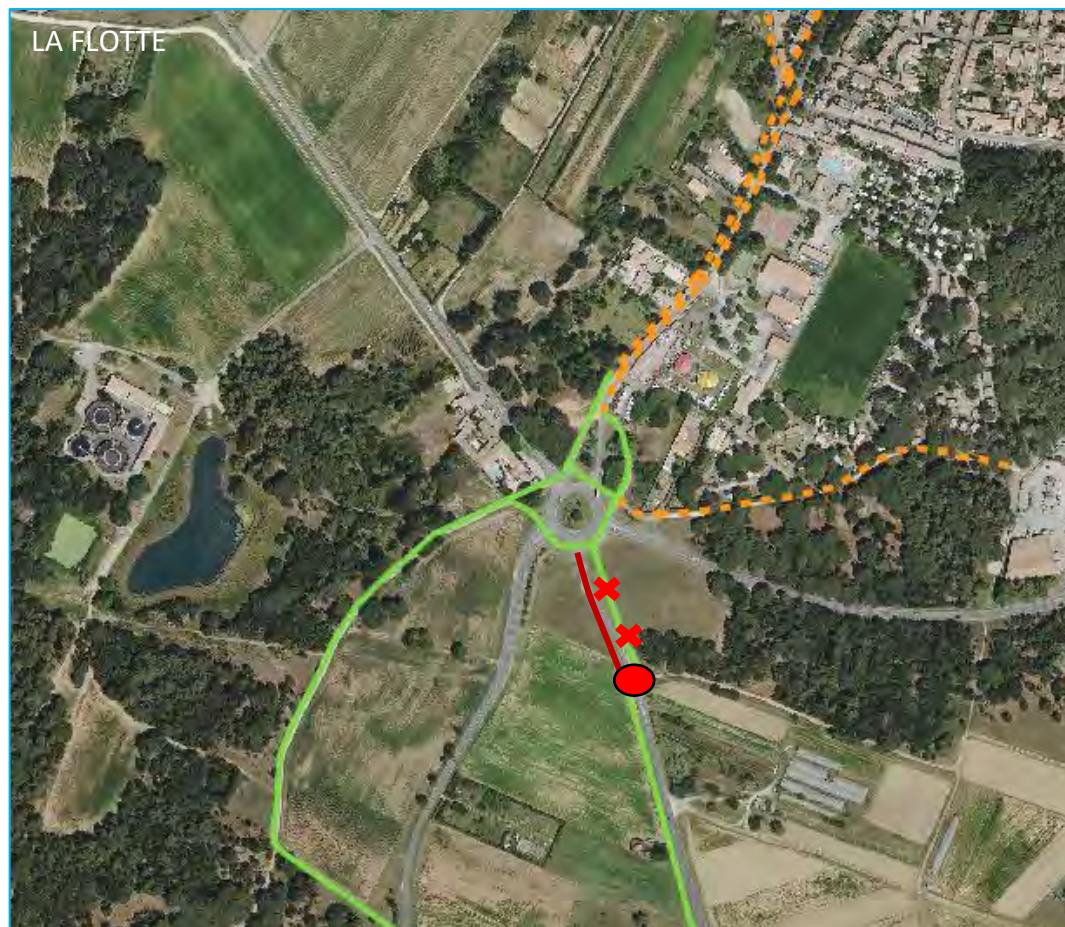
Budget estimé : 100 000 €

Date prévisionnelle de réalisation : 2026

Légende :

-  Traversée existante
-  Cheminement cyclable
-  Piste cyclable
-  Projet de piste cyclable
-  Suppression de piste cyclable

Compétence  
Département



## 8.1 : Aménagement de traversées sécurisées

Compétence  
Département

Mettre en place un passage aménagé en deux temps afin de sécuriser la traversée de la départementale en lien avec le projet de piste cyclable (séquence 6) **actuellement à l'étude** :

- Traversée du Camping GCU vers le Fort La Prée

Légende :

 Traversée sécurisée

*Budget estimé* : Traversée intégrée au projet de piste cyclable « séquence 6 » en cours d'étude (action 9)

*Date prévisionnelle de réalisation* : Etude en cours par le département







## 8.1 : Aménagement de traversées sécurisées

Compétence  
Département

Mettre en place un passage aménagé en deux temps afin de sécuriser la traversée de la départementale :

- Les Grenettes, Sainte-Marie-de-Ré

Légende :

-  Traversée sécurisée
-  Piste cyclable

Budget estimé : 60 000 euros

Date prévisionnelle de réalisation : 2026





## 8.1 : Aménagement de traversées sécurisées

Compétence  
Département

Mettre en place un passage aménagé en deux temps afin de sécuriser la traversée de la départementale :

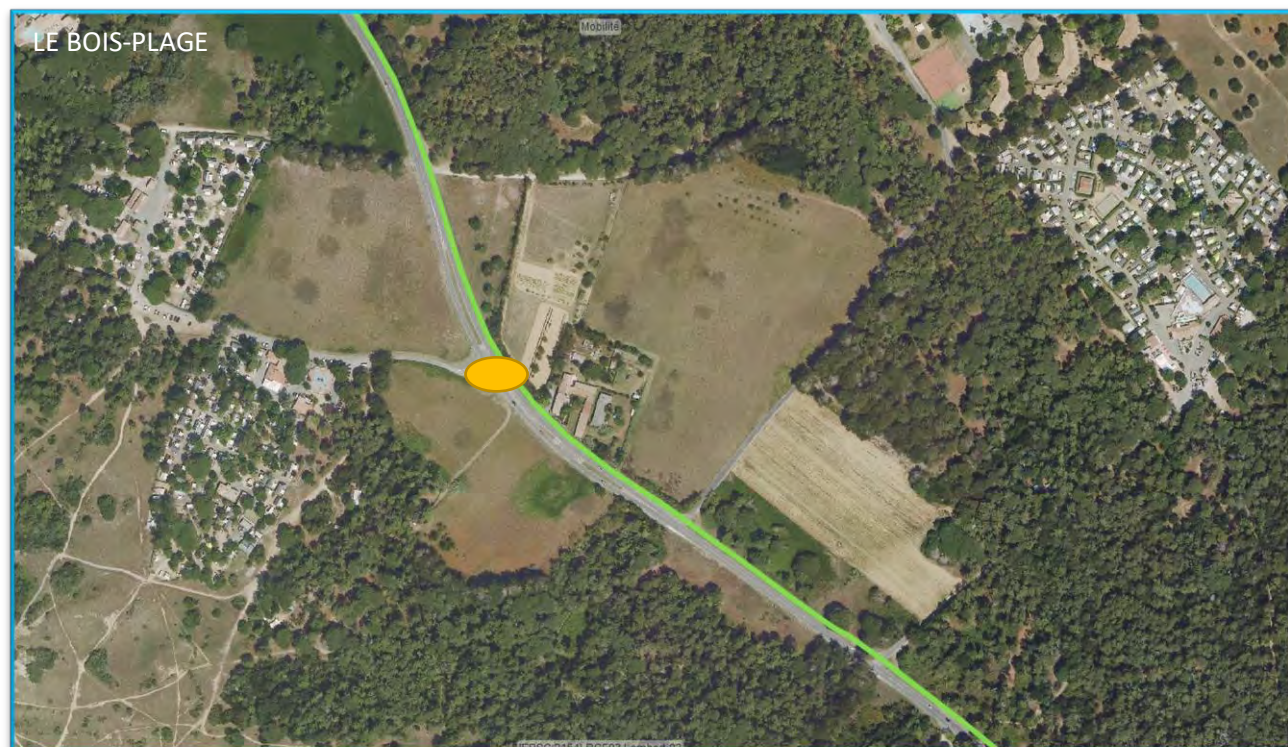
- Chemin de la Pierre qui Vire – Les Clumasses, Le Bois-Plage-en-Ré

Légende :

-  Traversée sécurisée
-  Piste cyclable

Budget estimé : 60 000 euros

Date prévisionnelle de réalisation : 2026






## 8.1 : Aménagement de traversées sécurisées

Compétence  
Département

Mettre en place un passage aménagé en deux temps afin de sécuriser la traversée de la départementale :

- Chemin rural des Guignards au droit de la RD 201, Le Bois-Plage-en-Ré

Légende :

-  Traversée sécurisée
-  Cheminement cyclable
-  Piste cyclable

Budget estimé : 60 000 euros

Date prévisionnelle de réalisation : 2026



## 8.1 : Aménagement de traversées sécurisées

Compétence  
Département

Mettre en place un passage aménagé en deux temps afin de sécuriser la traversée de la départementale :

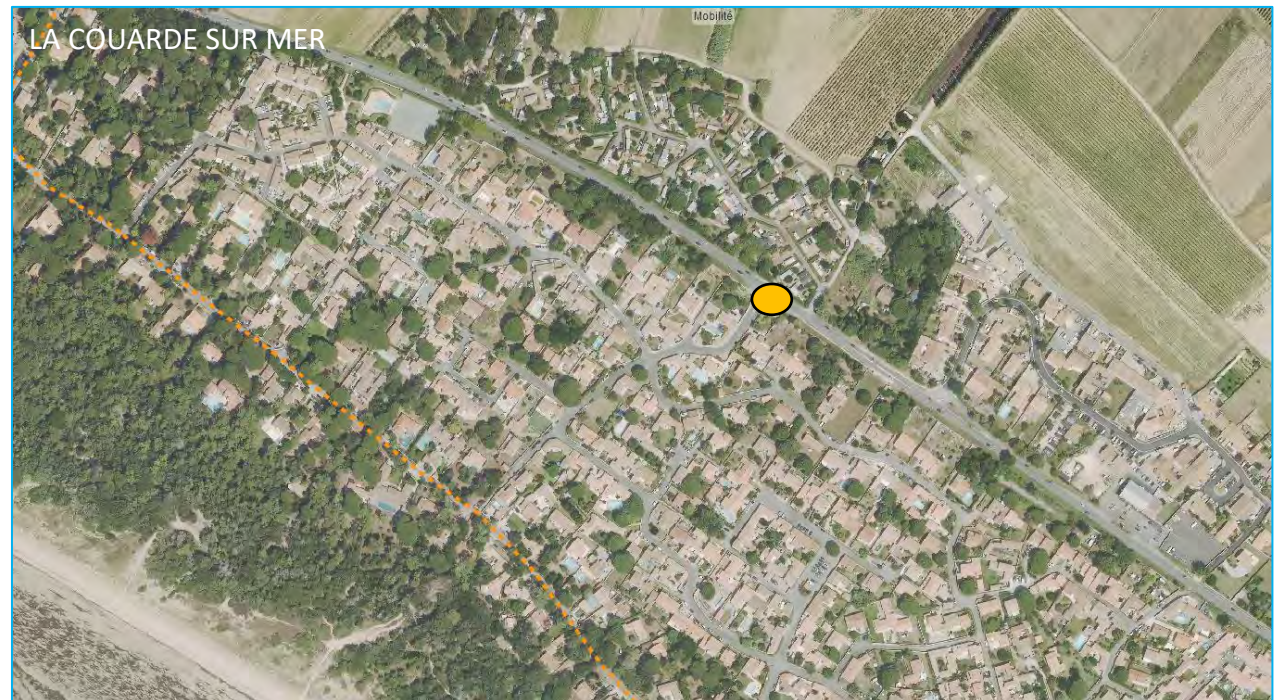
- Rue de Botchey au droit de la RD 735, La Couarde-sur-mer

Légende :

- Traversée sécurisée
- Cheminement cyclable

Budget estimé : 160 000 euros

Date prévisionnelle de réalisation : 2023






## 8.1 : Aménagement de traversées sécurisées

Compétence  
Département

Mettre en place un passage aménagé en deux temps afin de sécuriser la traversée de la départementale :

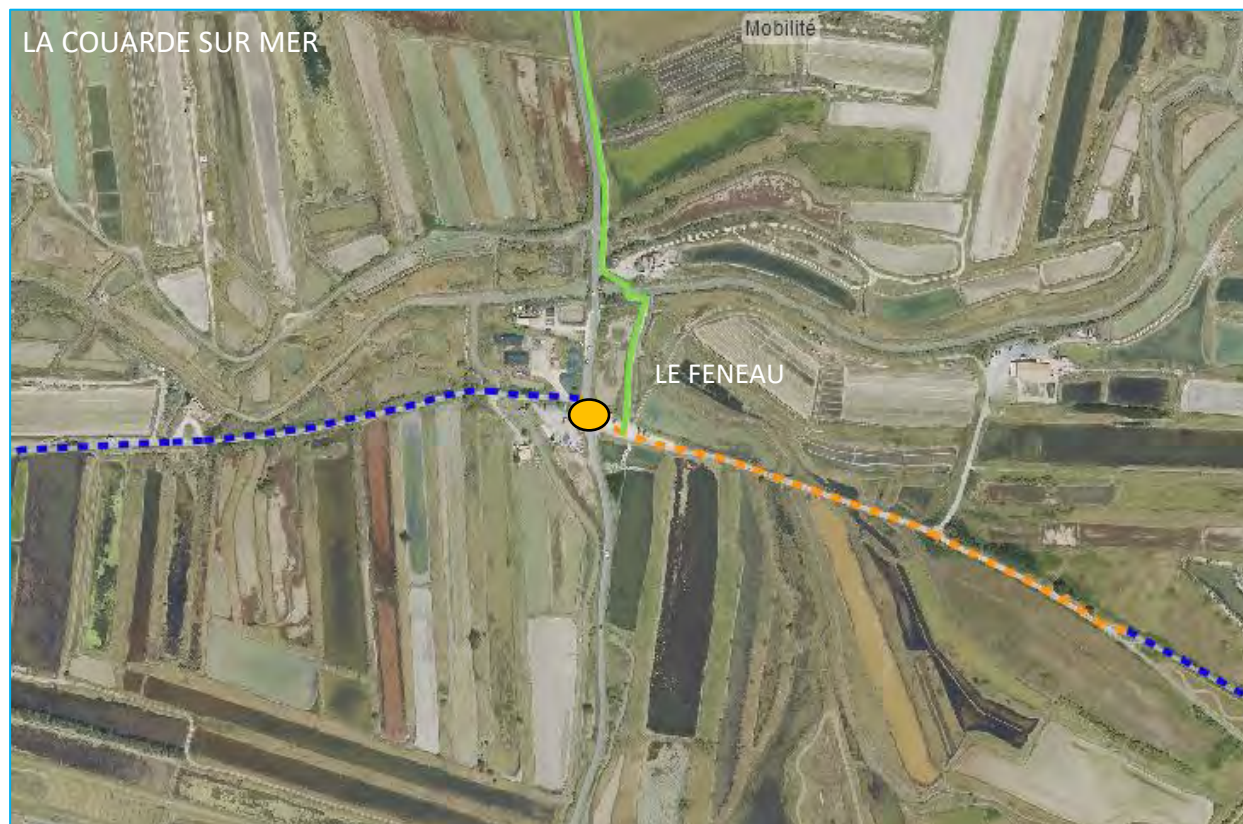
- Le Feneau, Route de Loix à La Couarde sur mer

Légende :

-  Traversée sécurisée
-  Cheminement cyclable
-  Piste cyclable

Budget estimé : 60 000 € (étude en cours par le Département)

Date prévisionnelle de réalisation :  
2024/2025






## 8.1 : Aménagement de traversées sécurisées

Mise en place d'une traversée sécurisée pour les vélos :

- Route de Saint-Clément-des-Baleines à Ars-en-Ré

Légende :

-  Traversée sécurisée
-  Cheminement cyclable
-  Piste cyclable

Compétence

Département

*Budget estimé :*

Traversée sécurisée des vélos intégrée au projet de carrefour giratoire

*Date prévisionnelle de réalisation :* dans le cadre de la création d'un carrefour giratoire



## 8.1 : Aménagement de traversées sécurisées

Compétence  
Département

Mettre en place un passage aménagé en deux temps afin de sécuriser la traversée de la départementale :

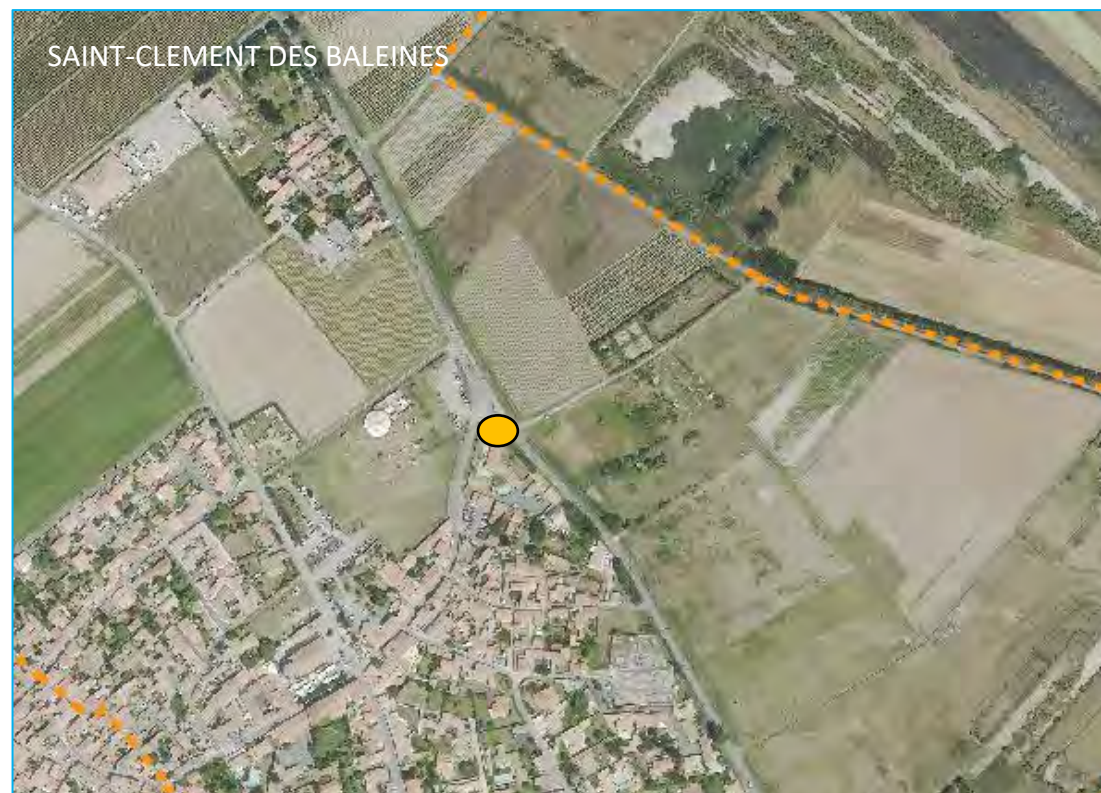
- Sortie de la Java des Baleines à Saint-Clément-des-Baleines

Légende :

- Traversée sécurisée
- Cheminement cyclable

*Budget estimé* : Etude en cours par le  
Département  
(Traversée sécurisée intégrée au « tourne à gauche »)

*Date prévisionnelle de réalisation* :  
2023






## 8.1 : Aménagement de traversées sécurisées

Compétence  
Département

Réaliser de nouveaux aménagements de sécurité à la traversée de la départementale :

- Carrefour route du Vieux Port et avenue des Salines (RD 101) aux Portes en Ré

Légende :

-  Traversée sécurisée
-  Cheminement cyclable
-  Piste cyclable

Budget estimé : voir Département

Date prévisionnelle de réalisation : voir  
Département





## 8.2 : Création de traversées souterraines

Compétence

Département

Mettre en place des traversées souterraines pour une meilleure sécurité des cyclistes et fluidifier la circulation en période estivale :

- Traversée de la RD735 au droit du cimetière, Saint-Martin-de-Ré
- Traversée de la RD735 au droit du bassin du Goisil, La Couarde
- Traversée de la RD735 à la Grainetière, La Flotte

Légende :

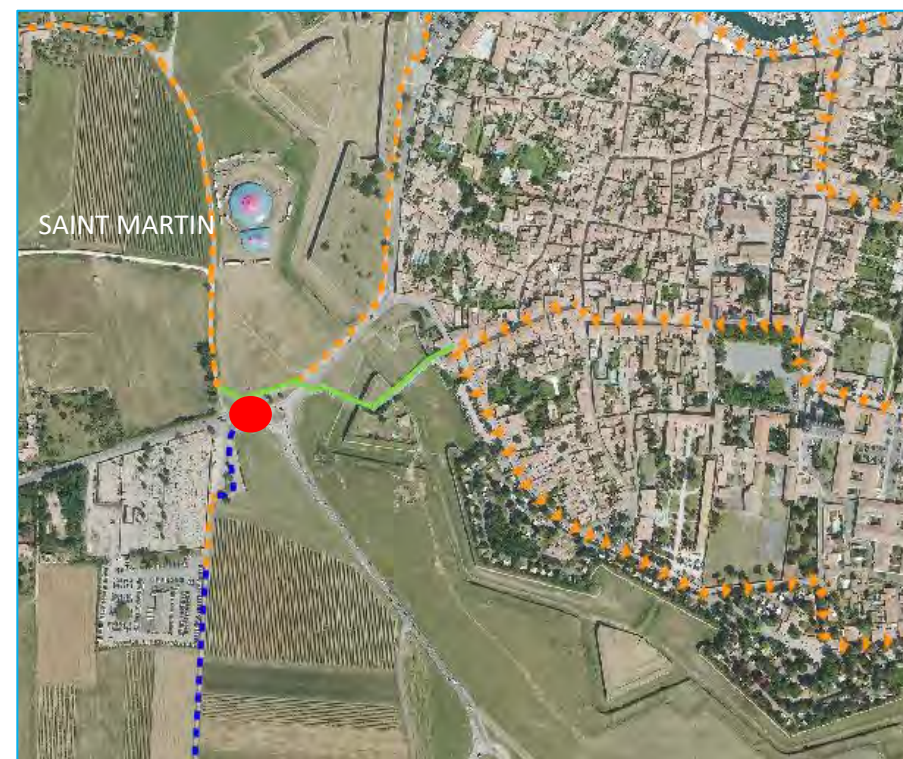
- Traversée souterraine
- Cheminement cyclable
- Piste cyclable

Budget estimé :

1 000 000 € par ouvrage

Date prévisionnelle de réalisation :

Etudes en cours par le département pour la traversée de Saint Martin de Ré et de La Couarde.



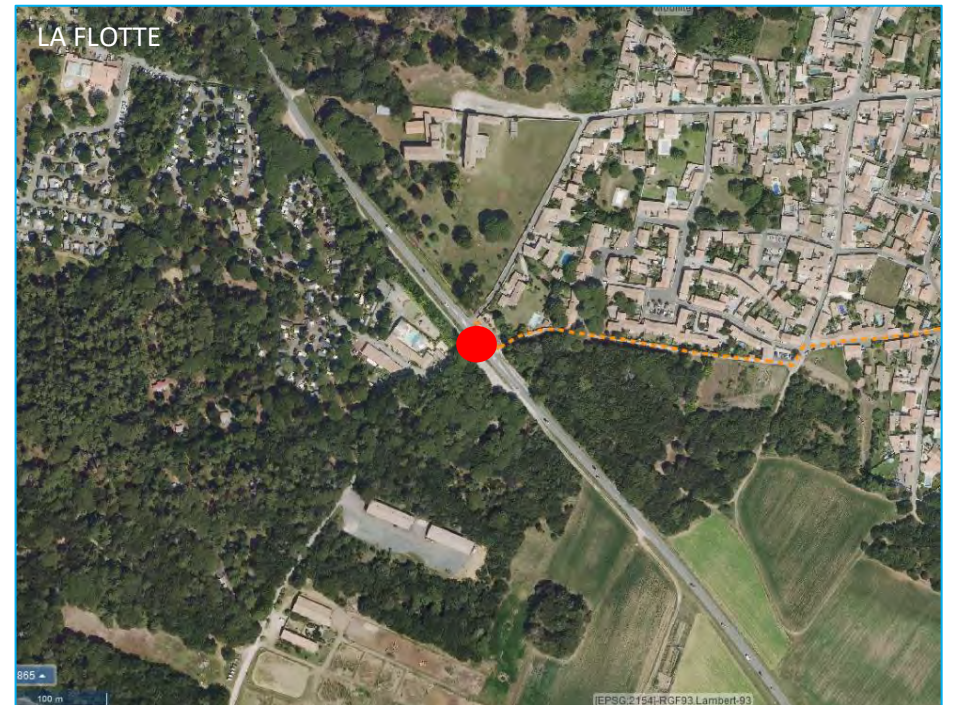
## 8.2 : Création de traversées souterraines

Légende :

- Traversée souterraine
- Cheminement cyclable

Compétence

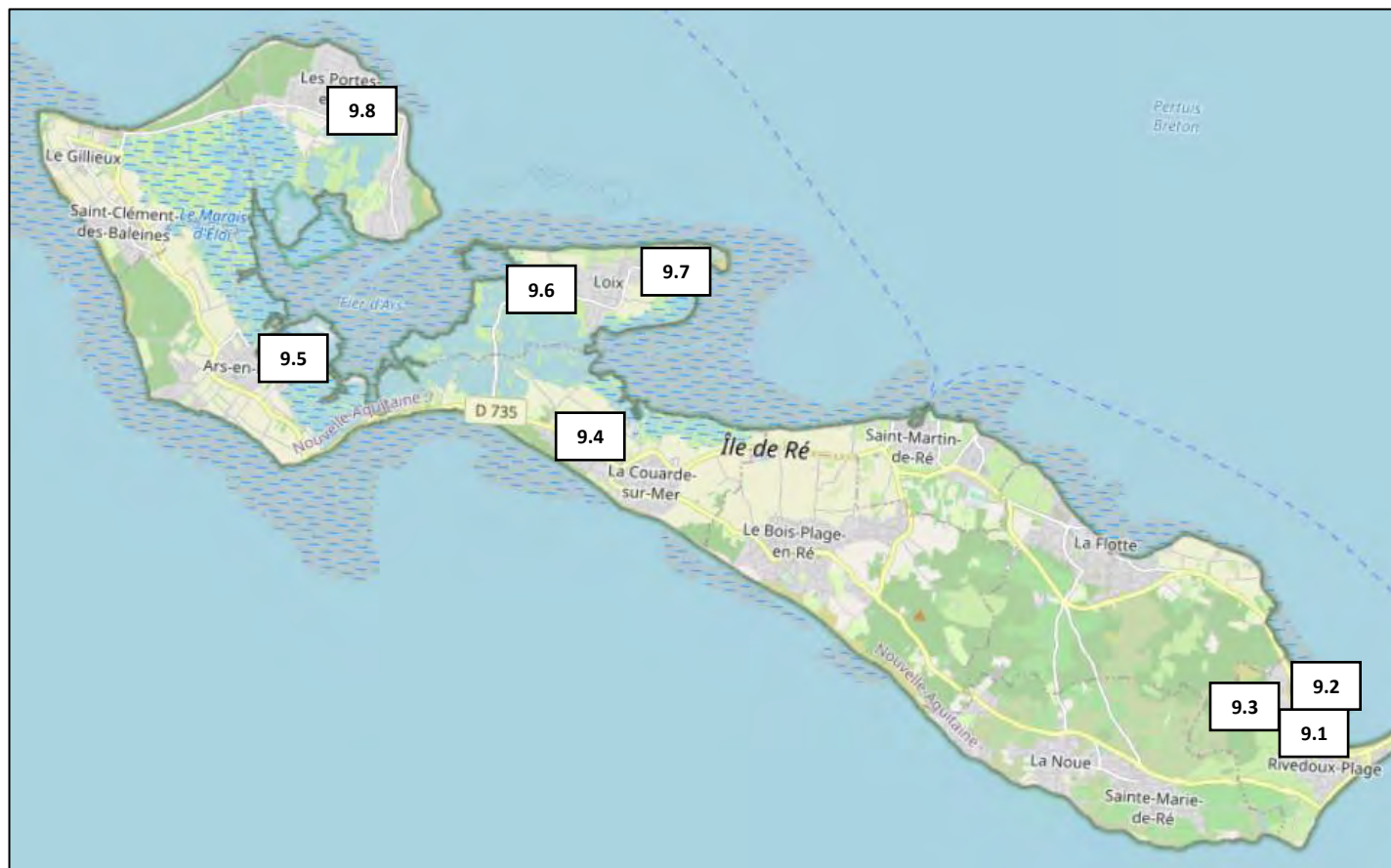
Département



## ACTION 9 : SECURISER DES ITINERAIRES TOURISTIQUES

### Sous actions :

- 9.1 Création d'un itinéraire touristique Rivedoux-La Flotte
- 9.2 Création d'un itinéraire touristique entre le Fort La Prée et l'Abbaye des Châteliers
- 9.3 Modification d'un itinéraire en sortie de bourg à Rivedoux
- 9.4 Création de sorties sécurisées en arrière des campings
- 9.5 Création d'un itinéraire de contournement de la zone artisanale d'Ars en Ré
- 9.6 Création d'un itinéraire à l'entrée de Loix
- 9.7 Création d'un itinéraire à la pointe du Grouin- Loix
- 9.8 Création d'un itinéraire reliant la rue de Trousse-Chemise aux Portes en Ré



Budget estimé (hors « séquence 6 ») :

1 015 000 euros

## 9.1 : Création d'un itinéraire touristique sécurisé entre Rivedoux et La Flotte

Compétence  
Département

Créer un itinéraire cyclable de 1,7 km qui relie de manière sécurisée Rivedoux et le site du Fort de la Prée. Cela permettra d'éviter de retrouver des usagers sur la route départementale (« Séquence 6 »).

*Etapes de réalisation :*

- Acquisitions d'environ 3 parcelles

*Budget estimé :* selon étude du Département

*Date prévisionnelle de réalisation :*  
Etude en cours par le Département

Grille de notation :

Difficultés administratives :

3/5

Difficultés réglementaires :

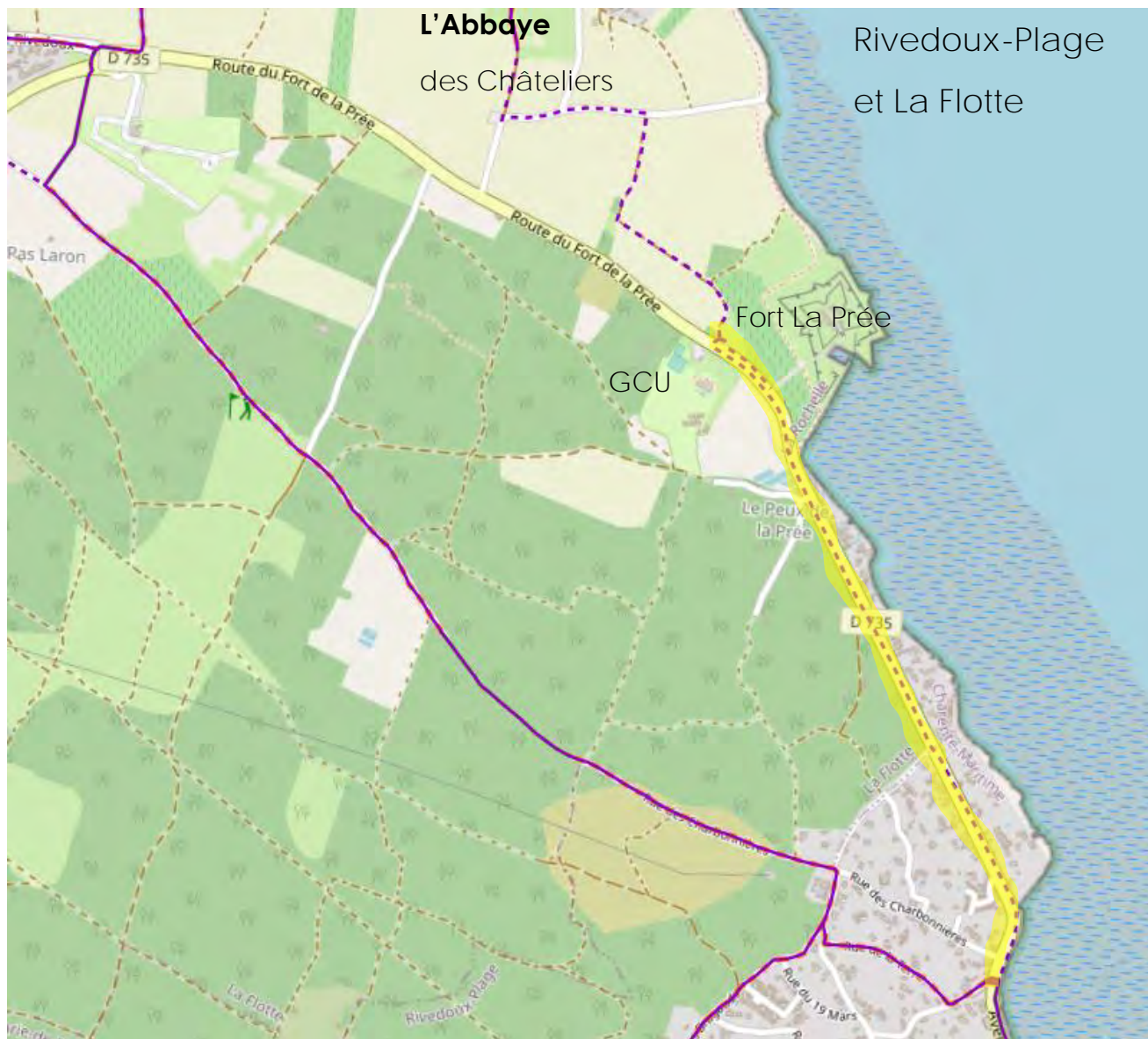
3/5

Difficultés techniques :


7/10

Note globale de difficulté :

13/20



Légende de la carte :

 Réseau cyclable

 Projets Pistes

## 9.2 : Création d'un itinéraire touristique sécurisé entre le Fort La Prée et l'Abbaye des Châteliers – La Flotte

Compétence  
CDC et commune

Créer un itinéraire cyclable de 1 km dans la continuité du projet précédent afin de relier de manière sécurisée les sites touristiques du Fort de la Prée et de l'Abbaye des Châteliers permettant ainsi une découverte du patrimoine rétais en toute sécurité.

*Création de 600 m de piste cyclable en parcelles agricoles et jalonement de 400 m sur voirie communale*

*Etapas de réalisation :*

- Acquisitions d'environ 2 parcelles

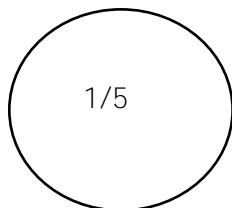
*Budget estimé : 180 000 €*

*Date prévisionnelle de réalisation :*

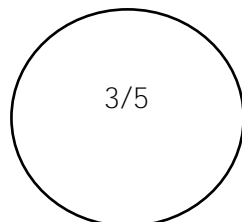
*2027*

Grille de notation :

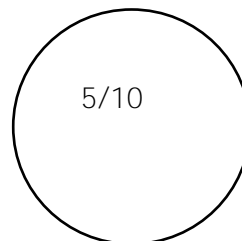
Difficultés administratives :



Difficultés réglementaires :



Difficultés techniques :





Note globale de difficulté :





Légende de la carte :

-  Réseau cyclable
-  Projets Pistes

## 9.3 : Modification d'un itinéraire en sortie de bourg de Rivedoux-Plage

Compétence  
CDC et commune

Modifier l'itinéraire existant en proposant un cheminement cyclable plus direct qui emprunte la rue des Charbonnières dès la fin de la piste de la corniche, au lieu d'emprunter successivement trois rues différentes (rue de la Palisse, rue de la Terre et rue des Bragauds).

Cette modification est en lien avec l'aménagement prévu d'une traversée départementale entre la rue des Charbonnières et la route du Fort la Prée (séquence 6) qui viendra se substituer à celle existante en sortie de la rue de la Palisse.

Pour parfaire cet itinéraire, l'intersection entre la rue des Charbonnières et rue de la Grand Vallée / Rue des Bragauds fera l'objet d'une sécurisation.

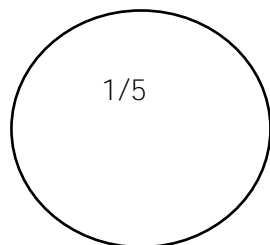
Budget estimé : 5 000 €

Date prévisionnelle de réalisation :

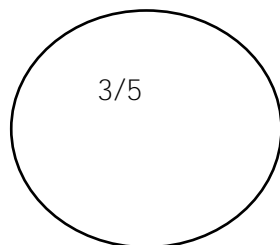
En lien avec l'action 9.1

Grille de notation :

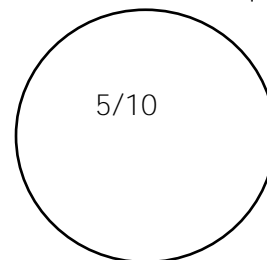
Difficultés administratives :



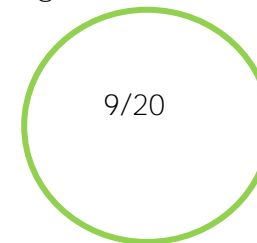
Difficultés réglementaires :



Difficultés techniques :

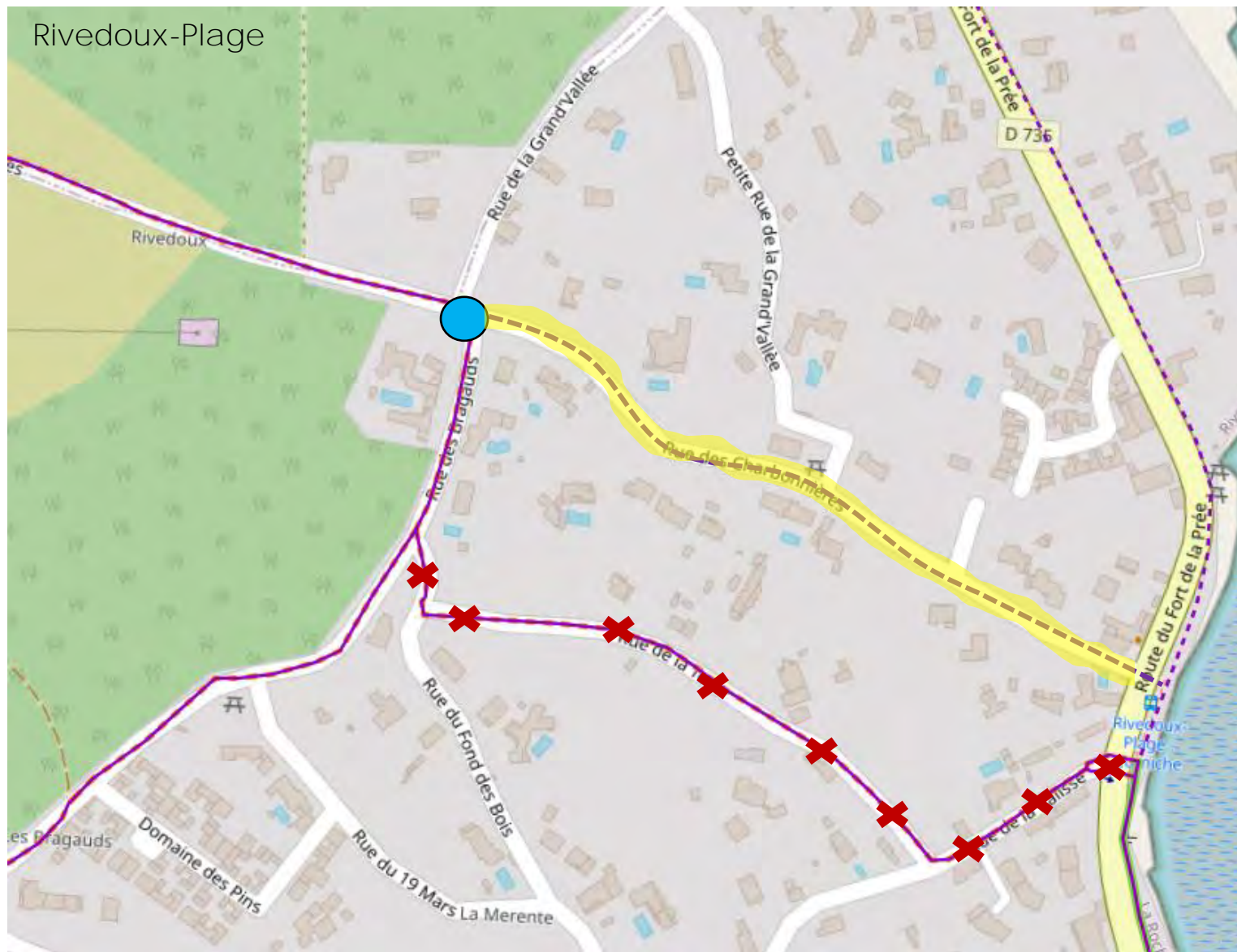


Note globale de difficulté :





# Rivedoux-Plage



Légende :

- Réseau cyclable
- - - Projets cheminement cyclable
- Aménagement de l'intersection

## 9.4 : Création de sorties sécurisées en arrière des campings à La Couarde sur Mer

Compétence  
CDC

Créer des sorties sécurisées sur environ 800 m à l'arrière des campings situés à l'ouest de la commune de La Couarde-sur-mer :

- Camping Puma
- Camping Henri IV

*Etapes de réalisation :*

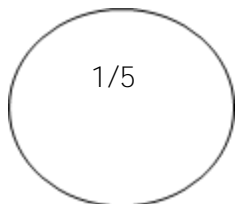
- Acquisitions d'environ 3 parcelles

*Budget estimé :*  
240 000 € (Etude en cours par la  
CDC)

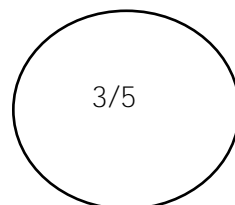
*Date prévisionnelle de réalisation :*  
2024

Grille de notation :

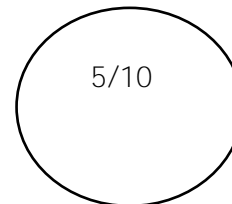
Difficultés administratives :



Difficultés réglementaires :

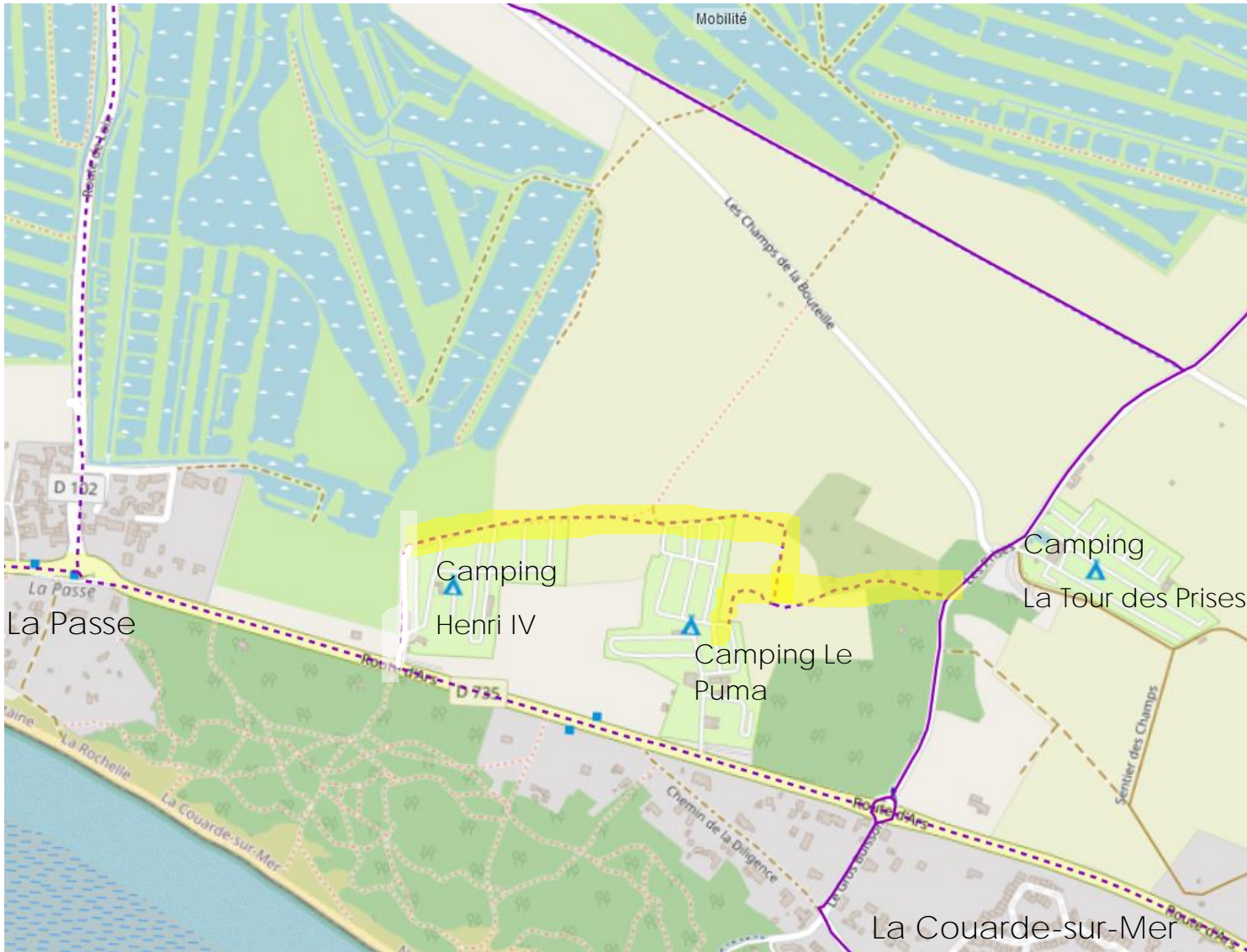


Difficultés techniques :





Note globale de difficulté :





Légende de la carte :

-  Réseau cyclable
-  Projets Pistes

## 9.5 : Création d'un itinéraire de contournement de la zone artisanale d'Ars-en-Ré

Compétence  
CDC

Créer un itinéraire de contournement dans la zone artisanale d'Ars-en-Ré (400 mètres linéaires environ) afin de proposer aux cyclistes un itinéraire en site propre et éviter la cohabitation entre les vélos et les véhicules qui sont nombreux à cet endroit.

*Etapas de réalisation :*

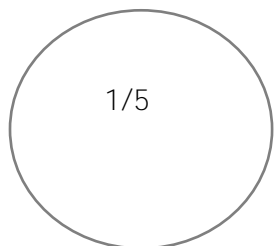
- Acquisitions d'environ 4 parcelles

*Budget estimé :*  
130 000 €

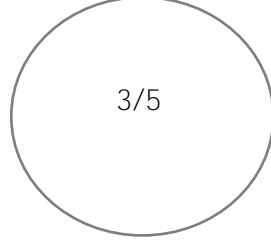
*Date prévisionnelle de réalisation :*  
2025

Grille de notation :

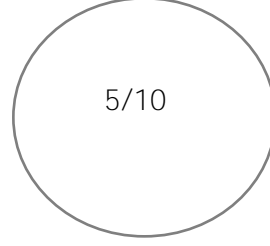
Difficultés administratives :



Difficultés réglementaires :



Difficultés techniques :



Note globale de difficulté :



Légende :

- Traversée sécurisée
- ▬ Cheminement cyclable
- Piste cyclable
- ▬ Projet piste cyclable



## 9.6 : Création d'un itinéraire sécurisé à l'entrée de Loix

Compétence  
CDC

Créer un itinéraire cyclable sécurisé de 440 m le long de la route de Loix / rue de la Violette afin de proposer aux cyclistes une continuité à la piste cyclable existante et une liaison sécurisée jusqu'à l'arrêt de bus Château d'eau : 250 mètres linéaires de pistes cyclables puis extension de la zone de rencontre existante

*Création sur 250 m de 2 pistes unidirectionnelles en sens opposé de part et d'autre de la chaussée, entre la piste du sel et la rue de la Haute Taille puis zone de rencontre jusqu'à l'arrêt de bus*

*Etapas de réalisation :*

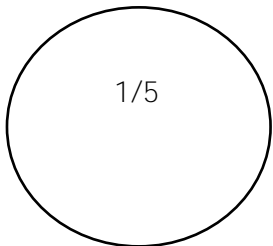
- Acquisitions d'environ 8 parcelles (parcelles localisées avant l'entrée du village)

*Budget estimé :*  
100 000 €

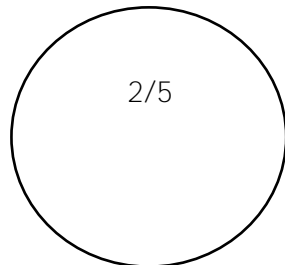
*Date prévisionnelle de réalisation :*  
2026

Grille de notation :

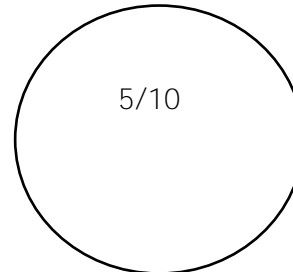
Difficultés administratives :



Difficultés réglementaires :



Difficultés techniques :



Note globale de difficulté :



Légende :

--- Cheminement cyclable

— Piste cyclable

--- Projet piste cyclable



LOIX

## 9.7 : Création d'un itinéraire touristique à la pointe du Grouin - Loix

Compétence  
CDC et commune

Créer un itinéraire reliant la plage du Grouin au Fort du Grouin (360 mètres linéaires environ) afin de compléter l'itinéraire existant et de proposer aux cyclistes une boucle cyclable touristique reliant le centre-bourg, la zone artisanale, la plage du Grouin et le fort du Grouin.

*Etapes de réalisation :*

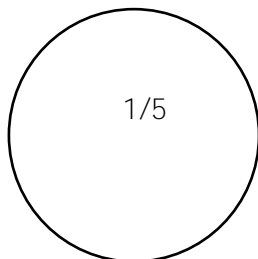
- Acquisitions d'environ 5 parcelles

*Budget estimé :*  
110 000 €

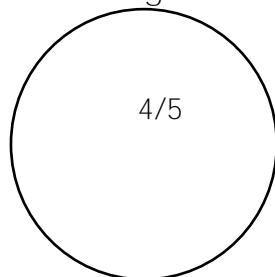
*Date prévisionnelle de réalisation :*  
2028

Grille de notation :

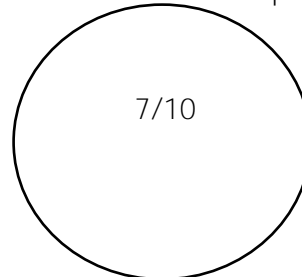
Difficultés administratives :



Difficultés réglementaires :



Difficultés techniques :



Note globale de difficulté :





Légende :

 Cheminement cyclable

 Projet piste cyclable



## 9.8 : Création d'un itinéraire touristique reliant la rue de Trousse Chemise - Les Portes en Ré

Compétence  
CDC et Département

Créer un itinéraire de 280 mètres linéaires environ reliant la piste cyclable longeant la RD 101 à la rue de Trousse Chemise.  
Une traversée sécurisée de la Départementale est nécessaire.

*Etapes de réalisation :*

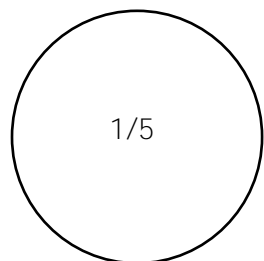
- Acquisitions de 4 parcelles

Budget estimé :  
250 000 €

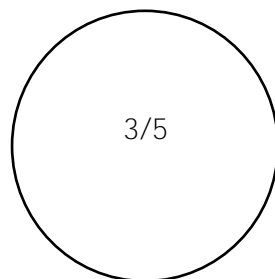
Date prévisionnelle de réalisation :  
2026

Grille de notation :

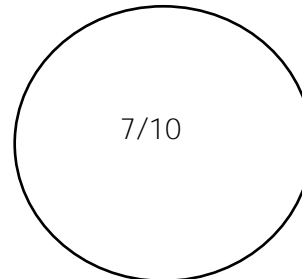
Difficultés administratives :



Difficultés réglementaires :



Difficultés techniques :







Note globale de difficulté :





Légende :

-  Cheminement cyclable
-  Cheminement cyclable
-  Projet piste cyclable
-  Traversée sécurisée

## ACTION 10 : ELARGIR CERTAINS ITINERAIRES

Compétence CDC

Elargir certains itinéraires cyclables trop étroits :

- Piste du Martray le long de la départementale
- Portion de piste entre Saint-Martin et la Flotte
- Virages à angle droit entre Saint Martin et La Moulinatte

*Budget estimé : 200 000 euros*

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2023-2025



Légende de carte :

Projets d'élargissement



## ACTION 11 : ETUDIER LA REGLEMENTATION DES GABARITS VELOS

Compétence CdC

Etudier la possibilité de réglementer le gabarit et notamment la largeur de certains vélos tels que les côte-à-côte.

Date prévisionnelle de réalisation : 2024



Exemple de vélos côte-à-côte dont la largeur est peu adaptée sur certaines pistes cyclables. Image issue du site « Ré côtes à côtes »

## ACTION 12 : RENFORCER LE PATROUILLAGE EN SAISON

Compétence CDC

Renforcer le système de la « brigade orange » sur les pistes cyclables en période estivale.

Présente sur le terrain directement, elle pourra, guider, aiguiller les touristes perdus et leur rappeler les consignes de sécurité et le respect du code de la route.

*Budget estimé* : pour 4 saisonniers

10 000 euros/an

*Date prévisionnelle de réalisation* : 2024



### OBJECTIF 3 – DEVELOPPER LES STATIONNEMENTS SECURISES

Le développement de stationnements sécurisés est un support nécessaire au développement du vélo du quotidien. Aujourd'hui, l'île de Ré possède principalement des racks à vélos ou pinces-pneus. Cependant, ce type de stationnement n'est pas suffisamment sécurisé au regard du prix de plus en plus élevé des vélos.

Un stationnement sécurisé est un support sur lequel l'utilisateur peut attacher le cadre de son vélo à un point fixe. Cela peut prendre la forme d'un arceau ou alors de lisse en bois par exemple. L'objectif est de déployer les stationnements vélos aux plus près des lieux d'intérêts (commerces, plages, ...) sous la forme d'un essaimage. Le développement d'abris vélos auprès des abris bus fait également parti de cet objectif.

En complément, il faut développer les panneaux d'indications directionnelles des stationnements vélos, qui indiquent le temps estimé à pied depuis le stationnement vélo vers les commerces ou les commodités.

Enfin, l'uniformisation des stationnements vélos, avec un même type de mobilier urbain permettrait aux usagers d'identifier d'un seul coup d'œil les places de stationnements.



## *ACTION 13 : CREER DES STATIONNEMENTS SECURISES*

### *PREAMBULE*

Sur les cartes suivantes, par commune, les stationnements existants sont indiqués en fonction de leur nombre de places et leur sécurisation. Les secteurs avec une absence ou un manque de stationnement pour les vélos ont été identifiés, en complément une estimation a été effectuée pour indiquer le nombre de places à créer dans chacun de ces secteurs.

Des financements existent pour la création de stationnements sécurisés. En effet, le programme ALVEOLE peut prendre en charge jusqu'à 60% des frais d'investissements relatifs à la construction de nouveaux supports vélos. Pour les abris-vélos, ALVEOLE prend en charge jusqu'à 750 euros hors taxes par emplacement et pour les attaches en extérieur à hauteur de 150 euros hors taxes par emplacement.

## ACTION 13 : CREER DES STATIONNEMENTS SECURISES RIVEDOUX

Compétence Communale +  
Employeurs

Remplacer l'ensemble des 57 places de racks à vélo et pince pneu (orange sur la carte) par 57 places de stationnements sécurisés comme des arceaux vélos, des lisses en bois ou des bornes à trous sécurisés.

Installation d'un abri vélos auprès de l'arrêt de bus Jules Ferry

Création de 30 places de stationnements sécurisés dans les secteurs pas ou peu équipés.

*Budget estimé : 10 000 euros*

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2023-2026

### Légende de carte :

Stationnements existants :

● [0,10] / sécurisé

● [11,25] / sécurisé

● [26,50] / sécurisé

● [0,10] / peu sécurisé

● [11,25] / peu sécurisé

Nouveaux stationnements :

○ [0,10]

○ [11,25]



## ACTION 13 : CREER DES STATIONNEMENTS SECURISES SAINTE-MARIE-DE-RE

Compétence Communale +  
Employeurs

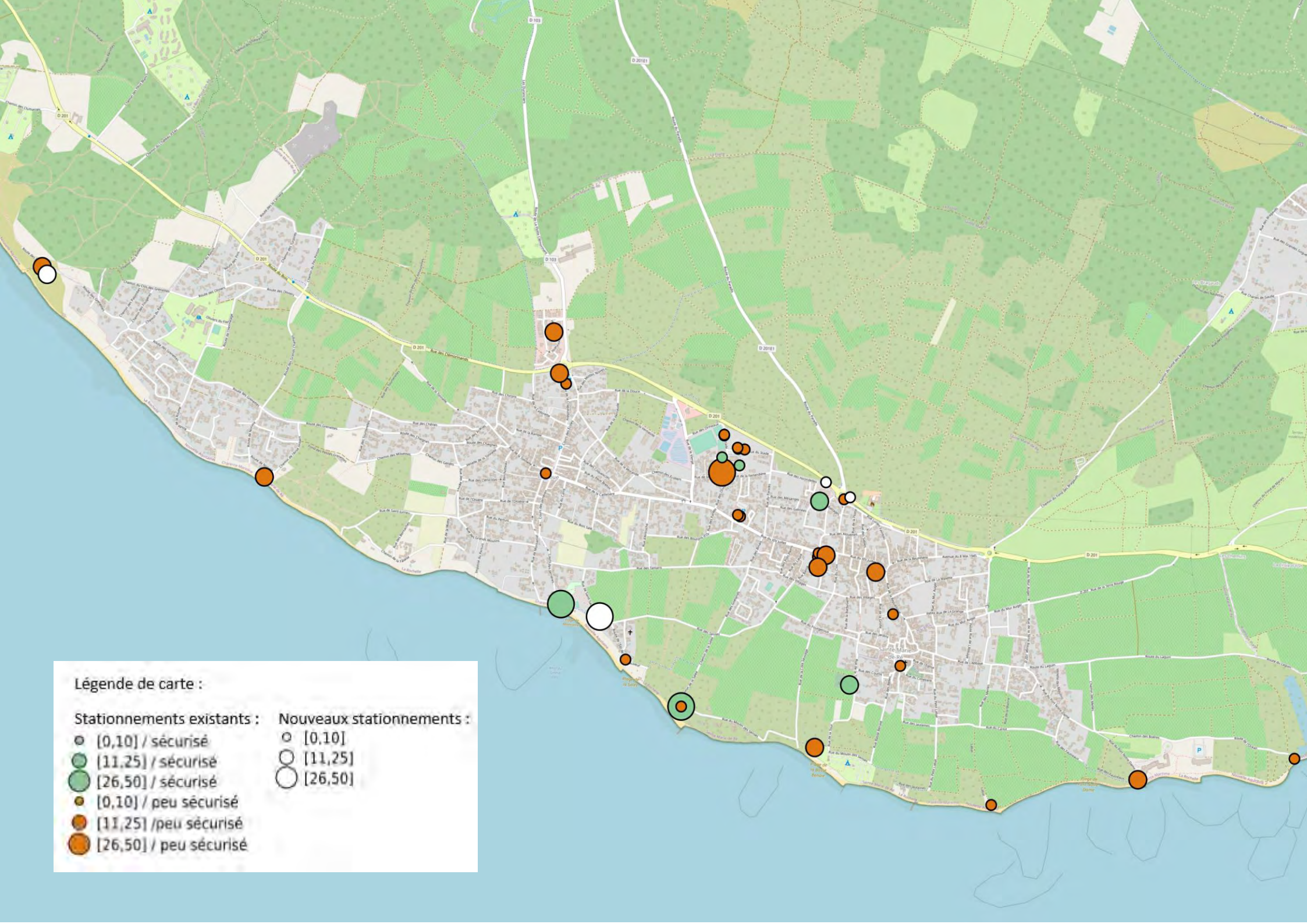
Remplacer l'ensemble des 240 places de racks à vélo et pincés-pneus (orange sur la carte) par des stationnements sécurisés comme des arceaux vélos, des lisses en bois ou des bornes à trous sécurisés.

Création de 60 places stationnements sécurisés supplémentaires dans les secteurs peu ou pas équipés, dont des stationnements sécurisés et abrités auprès de l'arrêt de bus Sainte-Marie-Paradis.

*Budget estimé : 27 000 euros*

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2023-2026



Légende de carte :

Stationnements existants :

- [0,10] / sécurisé
- [11,25] / sécurisé
- [26,50] / sécurisé
- [0,10] / peu sécurisé
- [11,25] / peu sécurisé
- [26,50] / peu sécurisé

Nouveaux stationnements :

- [0,10]
- [11,25]
- [26,50]

## ACTION 13 : CREER DES STATIONNEMENTS SECURISES LA FLOTTE

Compétence Communale +  
Employeurs








Remplacer l'ensemble des 634 places de racks à vélo et pincés-pneus (orange sur la carte) par des stationnements sécurisés comme des arceaux vélos, des lisses en bois ou des bornes à trous sécurisés.

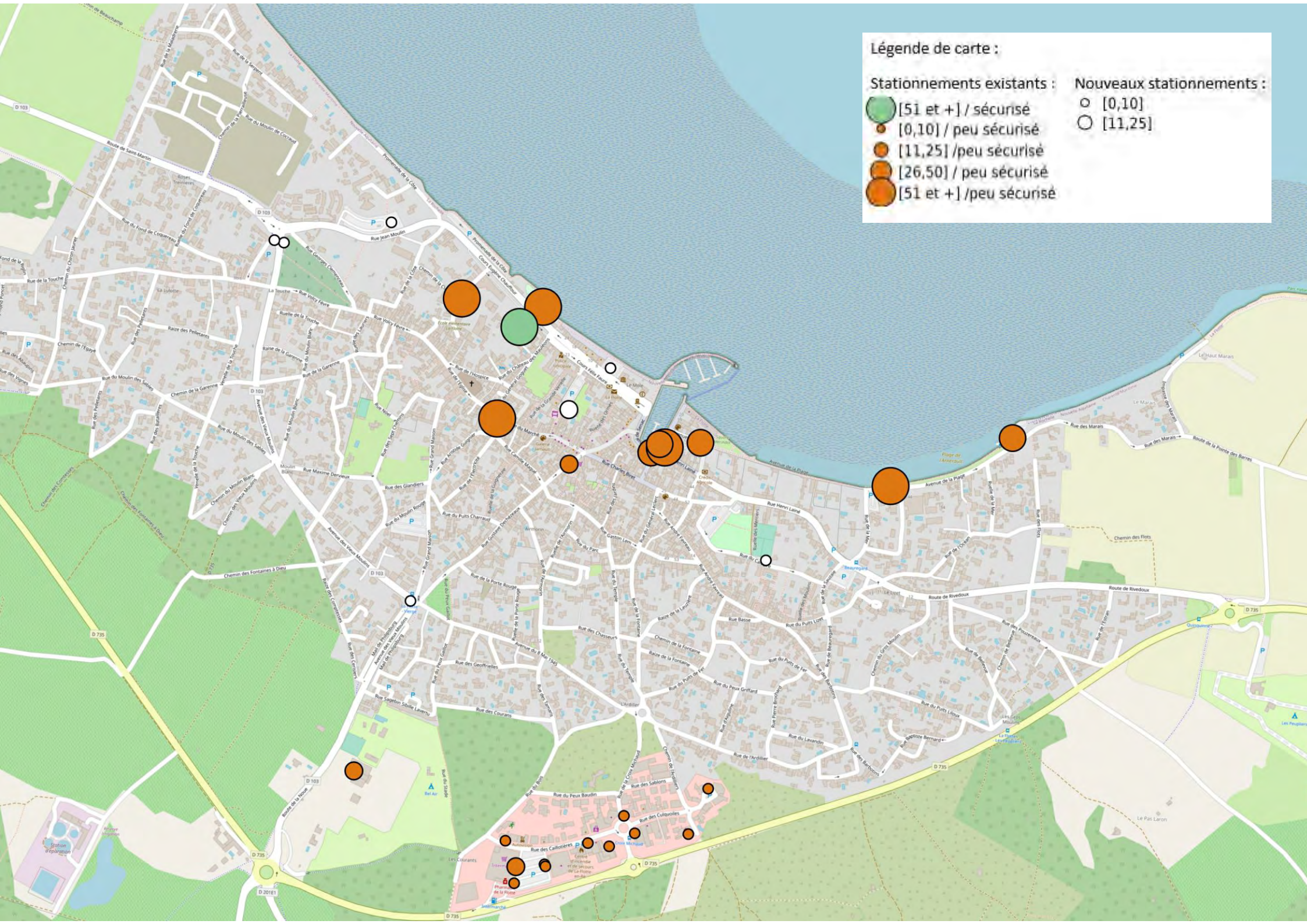
Création de 50 places stationnements sécurisés supplémentaires dans les secteurs peu ou pas équipés, dont des stationnements sécurisés et abrités auprès des arrêts de bus de la Vierge et de Cocquereau.

*Budget estimé : 62 000 euros*

*Date prévisionnelle de réalisation :  
2023-2026*

### Légende de carte :

- |  |   |
|--|---|
| Stationnements existants :   | Nouveaux stationnements :   |
|  [51 et +] / sécurisé     |  [0,10]  |
|  [0,10] / peu sécurisé    |  [11,25] |
|  [11,25] / peu sécurisé   |   |
|  [26,50] / peu sécurisé   |   |
|  [51 et +] / peu sécurisé |   |



## ACTION 13 : CREER DES STATIONNEMENTS SECURISES LE-BOIS-PLAGE-EN-RE

Compétence Communale  
+ Employeurs

Remplacer l'ensemble des 421 places de racks à vélo et pincés-pneus (orange sur la carte) par des stationnements sécurisés comme des arceaux vélos, des lisses en bois ou des bornes à trous sécurisés.

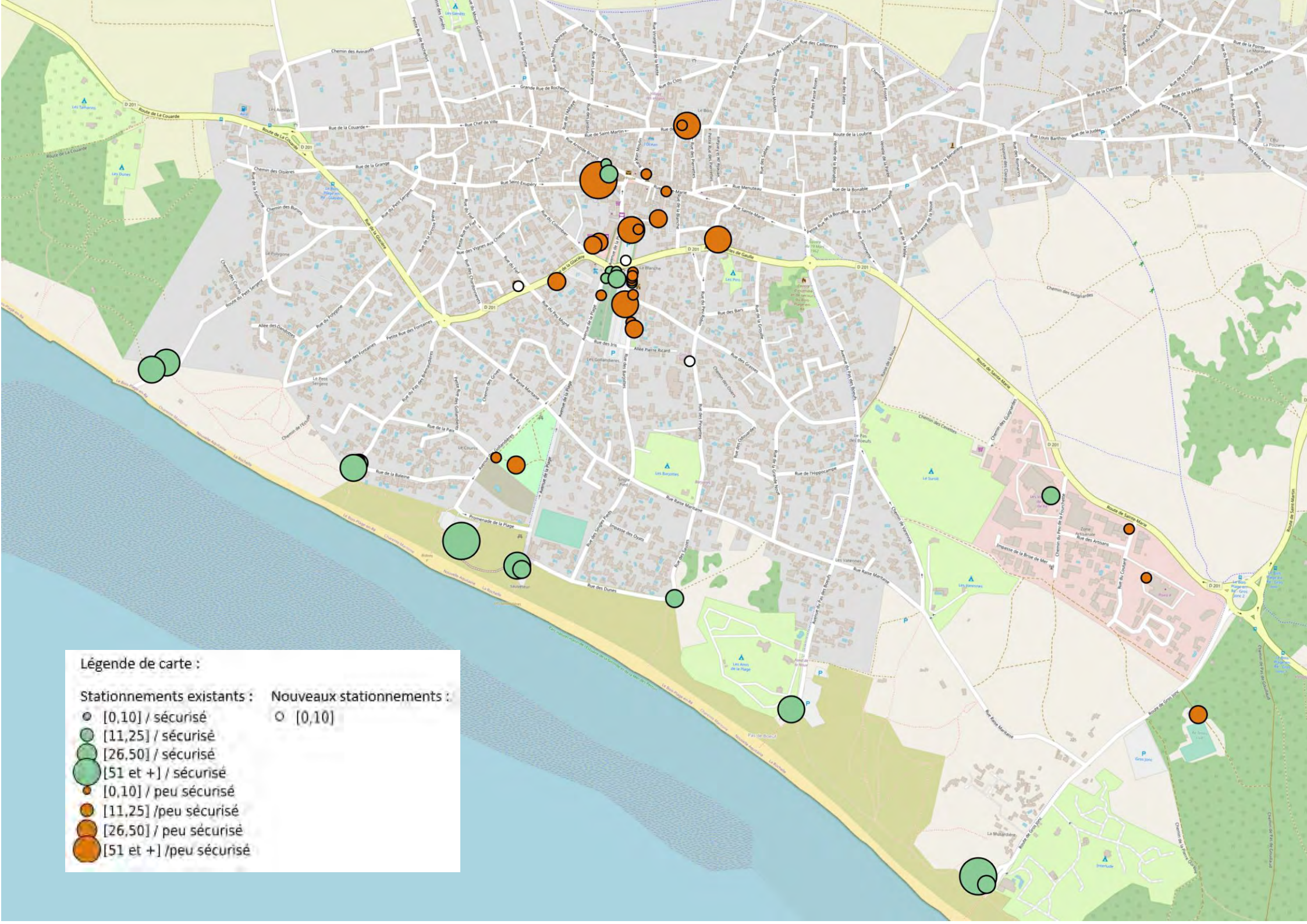
Création de 20 places de stationnements sécurisés supplémentaires dans les secteurs pas ou peu équipés, dont des stationnements sécurisés et abrités auprès de l'arrêt de bus du Marché.

*Budget estimé : 39 000 euros*

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2023-2026





Légende de carte :

Stationnements existants :

- [0,10] / sécurisé
- [11,25] / sécurisé
- [26,50] / sécurisé
- [51 et +] / sécurisé
- [0,10] / peu sécurisé
- [11,25] / peu sécurisé
- [26,50] / peu sécurisé
- [51 et +] / peu sécurisé

Nouveaux stationnements :

- [0,10]

## ACTION 13 : CREER DES STATIONNEMENTS SECURISES SAINT-MARTIN-DE-RE

Compétence Communale +  
Employeurs

Remplacer l'ensemble des 390 places de racks à vélo et pincés-pneus (orange sur la carte) par des stationnements sécurisés comme des arceaux vélos, des lisses en bois ou des bornes à trous sécurisés.

Installation d'un abri vélos au niveau des stationnements vélos de l'arrêt de bus Cognacq Jay

Création de 250 places stationnements sécurisés supplémentaires dans les secteurs pas ou peu équipés.

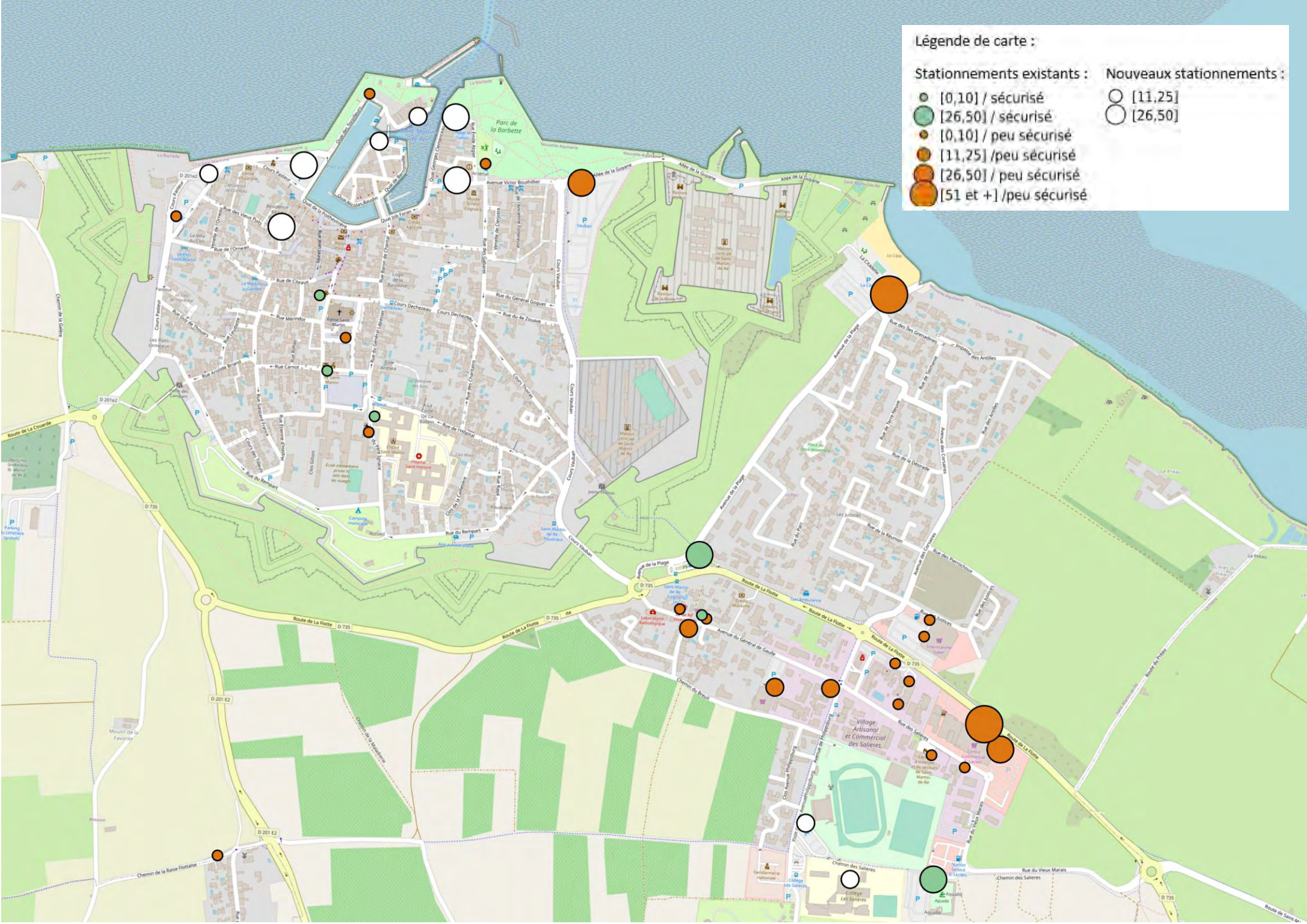
*Budget estimé : 58 000 euros*

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2023-2026

Légende de carte :

Stationnements existants :	Nouveaux stationnements :
○ [0,10] / sécurisé	○ [11,25]
● [26,50] / sécurisé	○ [26,50]
● [0,10] / peu sécurisé	
● [11,25] / peu sécurisé	
● [26,50] / peu sécurisé	
● [51 et +] / peu sécurisé	



## ACTION 13 : CREER DES STATIONNEMENTS SECURISES LA COUARDE SUR MER

Compétence Communale +  
Employeurs

Remplacer l'ensemble des 227 places de racks à vélo et pincés-pneus (orange sur la carte) par des stationnements sécurisés comme des arceaux vélos, des lisses en bois ou des bornes à trous sécurisés.

Création de 150 places stationnements sécurisés supplémentaires dans les secteurs peu ou pas équipés, dont un abri vélos auprès de l'arrêt de bus du Marché.












*Budget estimé : 24 000 euros*

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2023-2026

Légende de carte :

Stationnements existants : Nouveaux stationnements :

- |  |   |
|--|---|
|  [0,10] / sécurisé        |  [0,10]  |
|  [11,25] / sécurisé       |  [11,25] |
|  [26,50] / sécurisé       |  [26,50] |
|  [51 et +] / sécurisé     |   |
|  [0,10] / peu sécurisé    |   |
|  [11,25] / peu sécurisé   |   |
|  [26,50] / peu sécurisé   |   |
|  [51 et +] / peu sécurisé |   |



## ACTION 13 : CREER DES STATIONNEMENTS SECURISES LOIX

Compétence Communale +  
Employeurs

Remplacer l'ensemble des 165 places de racks à vélo et pincés-pneus (orange sur la carte) par des stationnements sécurisés comme des arceaux vélos, des lisses en bois ou des bornes à trous sécurisés.







*Budget estimé : 15 000 euros*

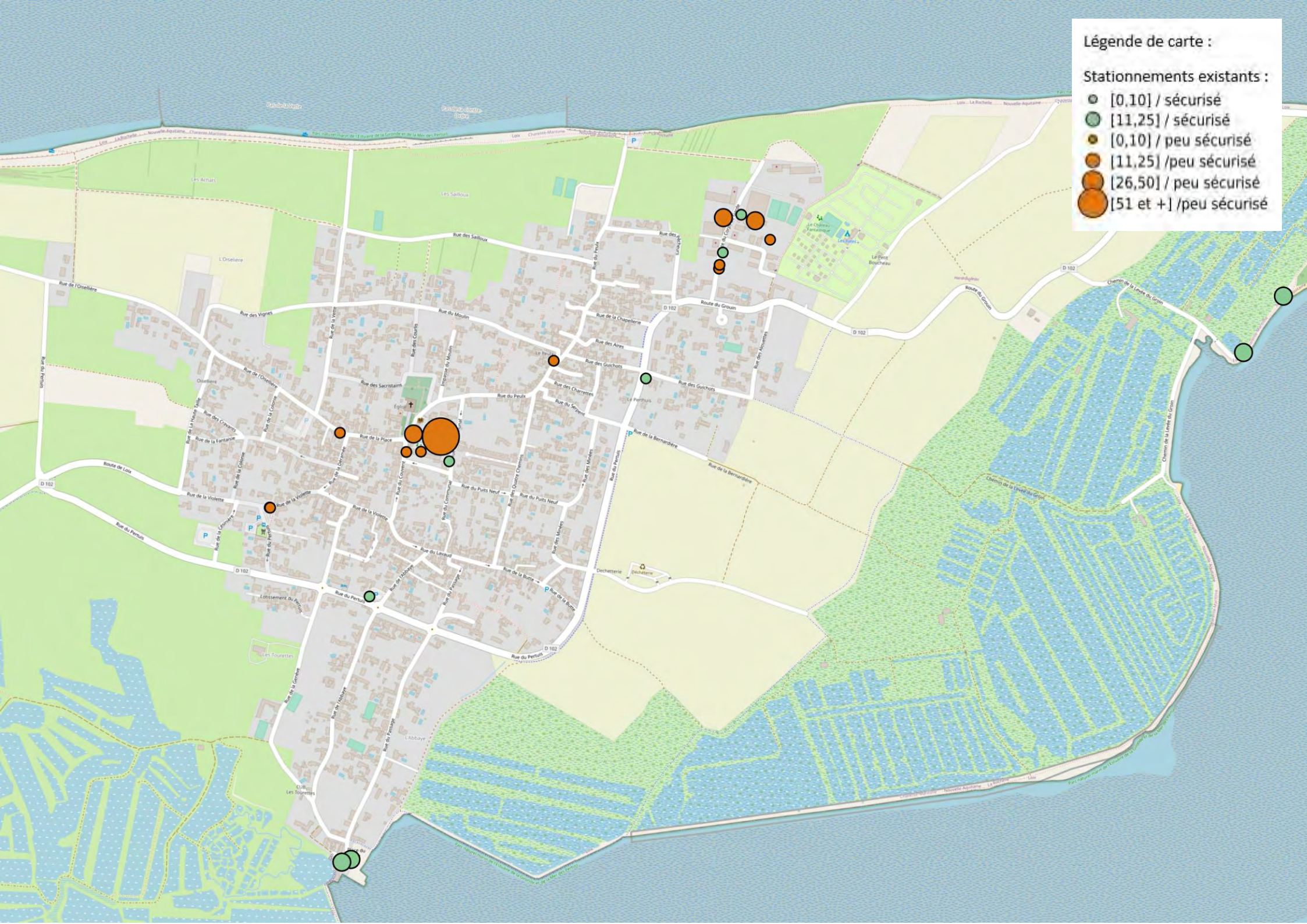
*Date prévisionnelle de réalisation :*

2023-2026

### Légende de carte :

#### Stationnements existants :

-  [0,10] / sécurisé
-  [11,25] / sécurisé
-  [0,10] / peu sécurisé
-  [11,25] / peu sécurisé
-  [26,50] / peu sécurisé
-  [51 et +] / peu sécurisé



## ACTION 13 : CREER DES STATIONNEMENTS SECURISES ARS EN RE

Compétence Communale +  
Employeurs

Remplacer l'ensemble des 918 places de racks à vélo et pince-pneus (orange sur la carte) par des stationnements sécurisés comme des arceaux vélos, des lisses en bois ou des bornes à trous sécurisés.

Installation d'un abri vélos auprès de l'arrêt de bus Ars en Ré – Déviation le long de la D735 à la place des pince-pneu existants.

*Budget estimé : 82 000 euros*





*Date prévisionnelle de réalisation :*

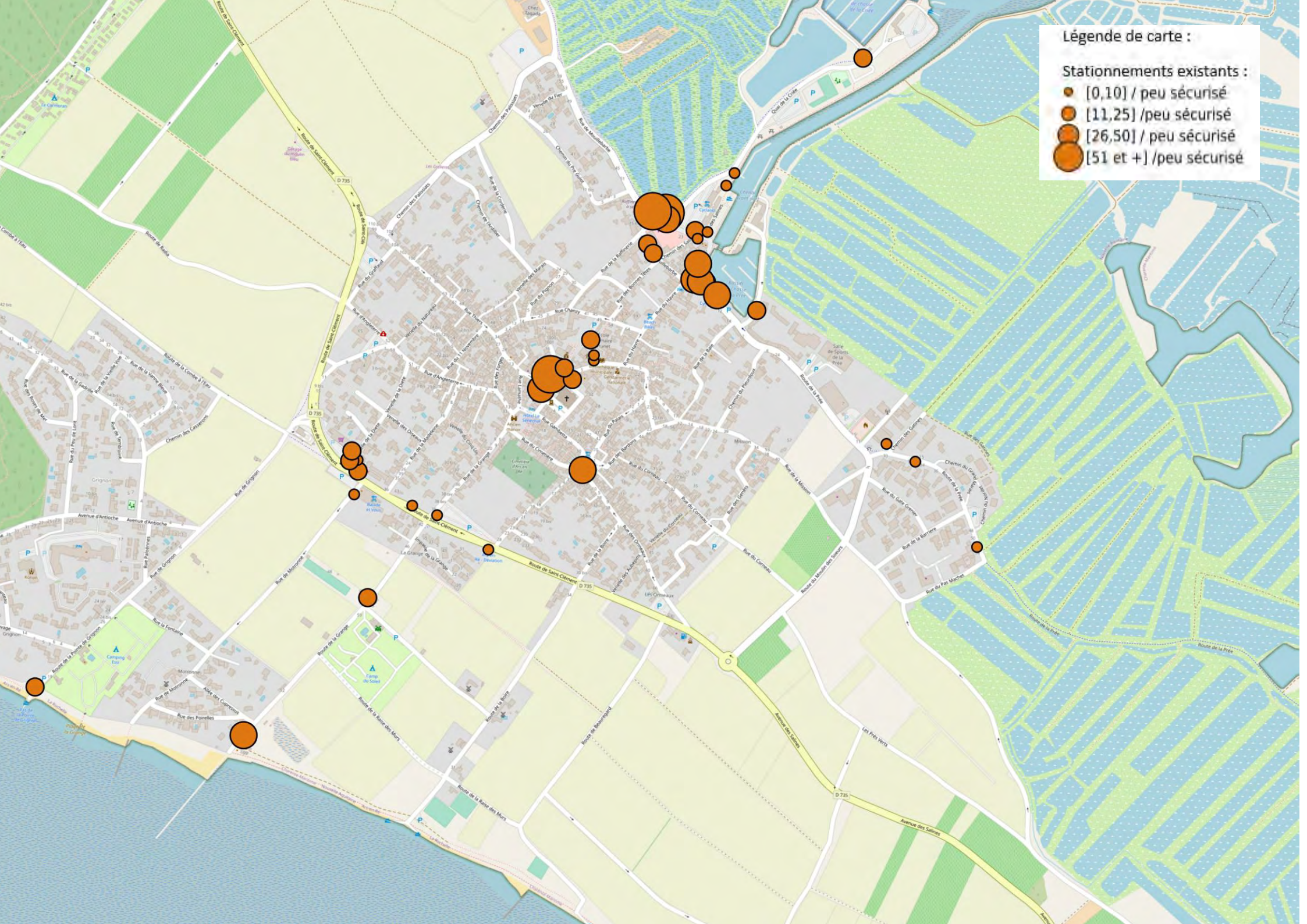
2023-2026



Légende de carte :

Stationnements existants :

-  [0,10] / peu sécurisé
-  [11,25] / peu sécurisé
-  [26,50] / peu sécurisé
-  [51 et +] / peu sécurisé



## ACTION 13 : CREER DES STATIONNEMENTS SECURISES SAINT-CLEMENT-DES-BALEINES

Compétence Communale +  
Employeurs

Remplacer l'ensemble des 270 places de racks à vélo et pincés-pneus (orange sur la carte) par des stationnements sécurisés comme des arceaux vélos, des lisses en bois ou des bornes à trous sécurisés. Installer un abri à vélos à l'arrêt de bus des Salorges.





*Budget estimé : 25 000 euros*

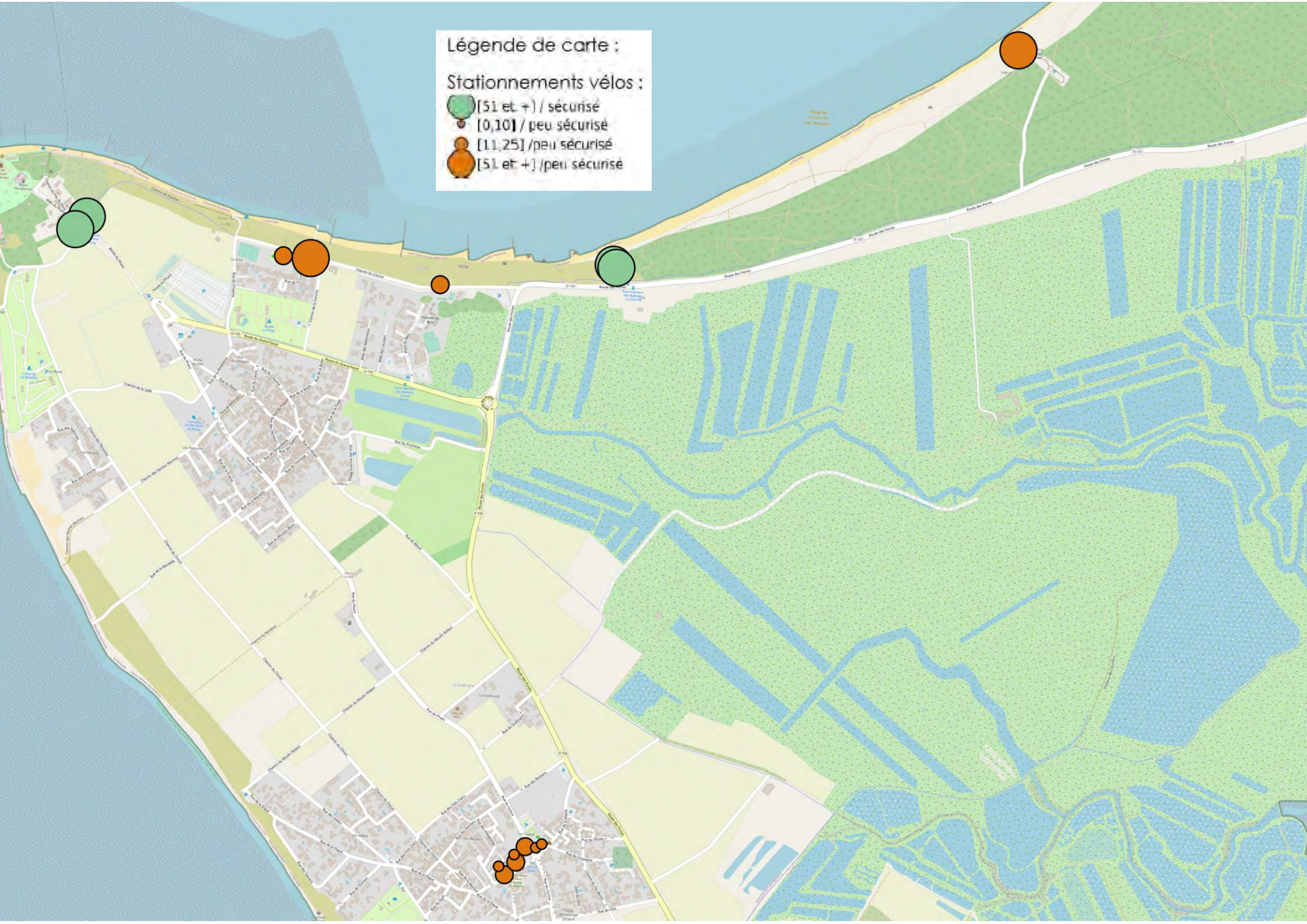
*Date prévisionnelle de réalisation :*

2023-2026

Légende de carte :

Stationnements vélos :

-  [51 et +] / sécurisé
-  [0,10] / peu sécurisé
-  [11,25] / peu sécurisé
-  [51 et +] / peu sécurisé



## ACTION 13 : CREER DES STATIONNEMENTS SECURISES LES PORTES-EN-RE

Compétence Communale +  
Employeurs

Remplacer l'ensemble des 290 places de racks à vélo et pince pneu (orange sur la carte) par des stationnements sécurisés comme des arceaux vélos, des lisses en bois ou des bornes à trous sécurisés.

Installation d'un abri vélos auprès de l'arrêt de bus de la salle polyvalente à la place des pince-pneu existants.

Création de 40 places stationnements sécurisés supplémentaires dans les secteurs peu ou pas équipés.









*Budget estimé : 30 000 euros*

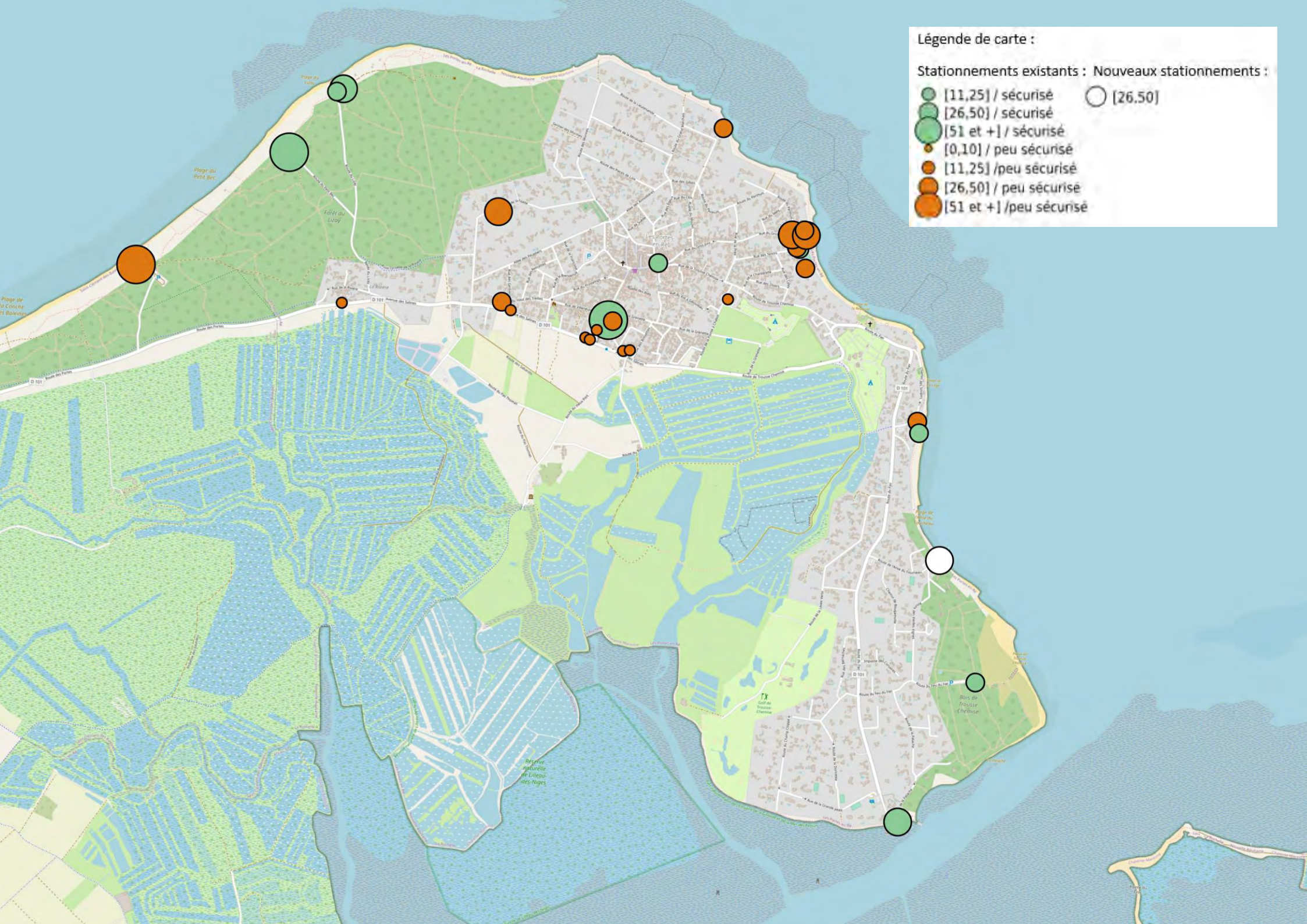
*Date prévisionnelle de réalisation :*

2023-2026

Légende de carte :

Stationnements existants : Nouveaux stationnements :

-  [11,25] / sécurisé
-  [26,50] / sécurisé
-  [51 et +] / sécurisé
-  [0,10] / peu sécurisé
-  [11,25] / peu sécurisé
-  [26,50] / peu sécurisé
-  [51 et +] / peu sécurisé
-  [26,50]



## ACTION 13 : INSTALLER DES ABRIS VELOS A CÔTE DES ARRETS DE BUS

Compétence Communale

Afin de favoriser l'intermodalité, installer 20 abris vélos à côté des arrêts de bus.  
Les usagers de transport en commun pourront ainsi venir à vélo jusqu'à l'arrêt de bus et stationner leur vélo sous abri et de façon sécurisée.

Exemple de l'abri  
à vélos sécurisé à  
Loix



Budget estimé : 120 000 euros

Date prévisionnelle de réalisation :

2024-2028



## ACTION 14 : DEVELOPPER DES INDICATIONS DIRECTIONNELLES POUR LES STATIONNEMENTS VELOS

Compétence  
Communale

Indiquer les emplacements des stationnements ou parkings à vélos à l'aide de signalisation directionnelle. Notamment lorsqu'ils sont situés en périphérie ou en extérieur du centre du bourg.

Mettre en place une signalétique qui indique le temps de parcours à pied depuis le stationnement vélo vers les commerces ou les commodités.

*Budget estimé : 8 000 euros*

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2023-2026



Exemple de panneaux directionnels pour les stationnements vélos



## ACTION 15 : UNIFORMISER LES STATIONNEMENTS VELOS

Compétence  
Communale

Uniformiser les stationnements vélos en mettant en place un même type de mobilier urbain sur l'ensemble du territoire de l'Ile de Ré



Exemple de stationnement vélo en bois réalisé par l'ONF

*Budget estimé :*

Pas de surcoût

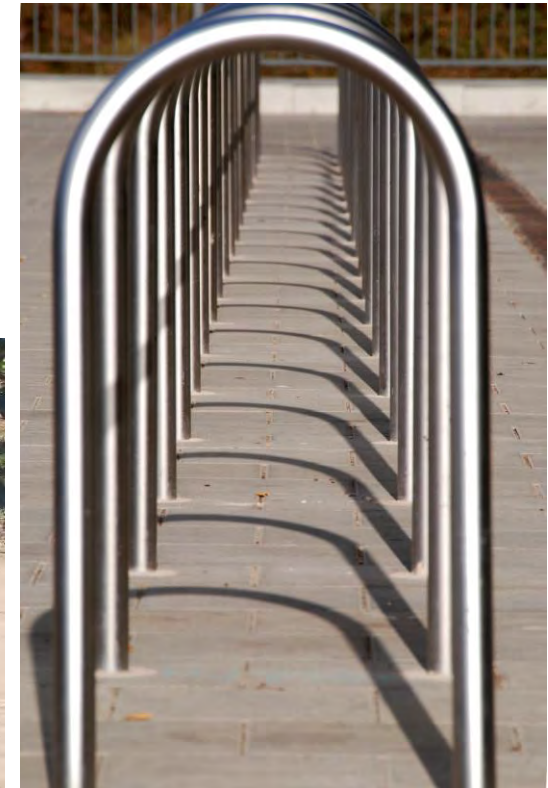
*Date prévisionnelle de réalisation :*

En lien avec l'action 13



Exemple de stationnement vélo en bois réalisé au Phare des Baleines

Exemple de stationnements vélos du type arceaux





## OBJECTIF 4 – LIMITER LA PLACE DE LA VOITURE

Le développement du vélo du quotidien nécessite des espaces sécurisés, notamment dans les bourgs.

Dans les centres-bourgs anciens, avec des ruelles étroites, il est souvent impossible d'**élargir la voirie** ou de dédier une partie de la voirie au vélo. Alors, pour que le vélo puisse avoir sa place, il faut limiter celle de la voiture :





- Le premier moyen est de limiter les places de stationnement longitudinales dans les centres-bourgs en développant, en contrepartie, des parkings en périphérie des bourgs. Cela permet de libérer de la place sur la voirie pour que les vélos puissent circuler.
- Le deuxième levier **d'action concerne** la limitation de la vitesse de la voiture. Cela peut prendre la forme de zone 30 avec priorité à droite ou bien le développement de zones de rencontres limités à 20km/h dans lesquels vélos et piétons sont prioritaires. Favoriser une circulation apaisée permettra aux vélos de se sentir en sécurité.
- Enfin, le troisième levier d'action correspond à la **limitation d'accès des voitures aux centres**-bourgs. Cela peut prendre la forme de zone à trafic limité où seuls les livreurs, les riverains et les services y seraient autorisés. Le but étant de développer le double sens cyclable.

L'**organisation d'une** journée « sans voiture », une en basse saison et une en haute saison serait un événement intéressant pour inciter les usagers à utiliser d'autres modes de déplacements pour ouvrir leur champ des possibles. Le fait d'être « contraint » à utiliser une alternative à la voiture comme le vélo, la marche ou les transports collectifs serait le moyen idéal d'expérimenter et d'adopter ce mode de déplacement.

## ACTION 16 : LIMITER LES PLACES DE STATIONNEMENTS LONGITUDINALES

### Légende de carte :

#### Stationnement

-  Parking véhicule
-  Parkings non matérialisés
-  Parkings Réservés
-  Parking sur rue

Compétence Communale

Limiter les places de stationnements voitures longitudinales en développant notamment des parkings en périphérie et en supprimant des places dans le centre.

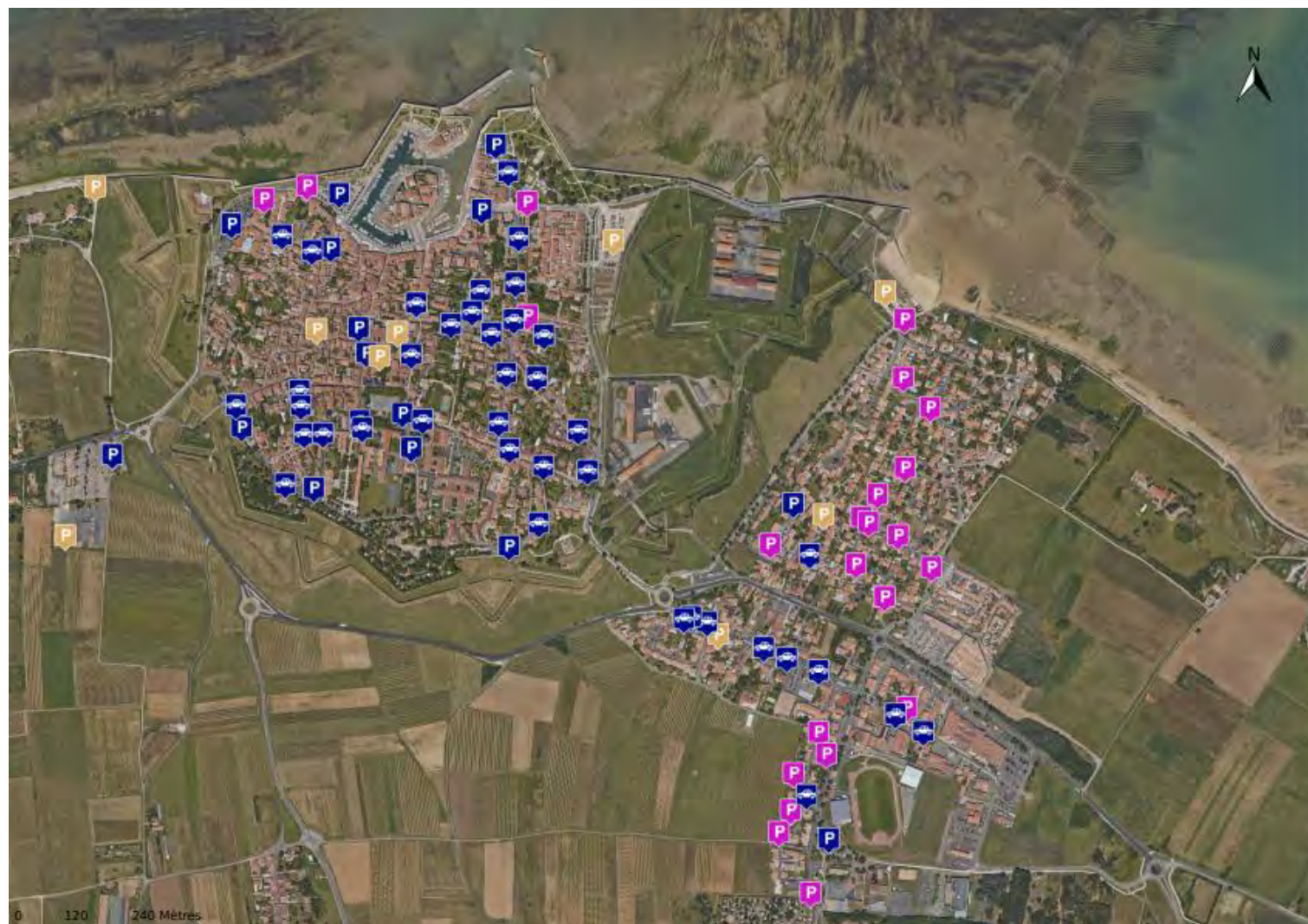
#### Budget estimé :

Il sera variable et dépendra de la création d'aires naturelles de stationnement et de la signalétique d'interdiction dans les villages

#### Date prévisionnelle de réalisation :

2023-2030

Exemple des parkings pour les véhicules, recensés en 2016 dans le cadre du PLUi, sur la commune de Saint-Martin



## ACTION 17 : LIMITER LA VITESSE DES VOITURES

Compétence  
Communale

Limiter la vitesse des voitures en continuant de développer les zones 30 dans l'ensemble des villages ou bien en renforçant les zones de rencontre dans lesquels piétons et cyclistes sont prioritaires sur les voitures.

*Budget :*

Il sera variable en fonction de la mise en place de la signalisation routière

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2023-2030

Exemple d'affiche lors du passage en zone 30 de la commune de Sainte-Marie en décembre 2014



## ACTION 18 : LIMITER L'ACCES DES VOITURES EN CENTRE-BOURG

Compétence  
Communale

Limitier l'accès des voitures en centre-bourg. Développer des zones à trafic limité avec bornes amovibles, uniquement accessible aux riverains, livreurs, services de santé, ou des doubles sens cyclables.

*Budget estimé : 40 000 euros*

5 000 euros par commune pour 4 bornes

Sur 8 communes (La Flotte, Saint-Martin, Le Bois-Plage, La Couarde, Ars, Saint-Clément, les Portes, Loix)

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2023-2030



Exemple d'une borne automatique au port de Saint Martin afin de limiter l'accès

## ACTION 19 : CREER UNE JOURNEE « SANS VOITURE »

Compétence  
CDC + Commune

Création d'une journée « sans voiture »  
dans les centres-bourgs.

Budget estimé :  
10 000 €/an

Date prévisionnelle de réalisation :  
A partir de 2024



Exemple d'affiche pour la journée sans voiture du 22 septembre 2019, image issue du site carfree.fr, publié le 19/09/2019



Journée sans voiture à Paris, image de LP/Arnaud Dumontier issue du journal *Le Parisien*, publié le 26/09/2020

## OBJECTIF 5 – DEVELOPPER DES OUTILS D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES TOURISTES

Dans le but d'aider et d'accompagner au maximum les touristes, il est pertinent de développer des outils de support.

Cela passe par la création d'une plateforme où les touristes y retrouveraient les itinéraires cyclables, les stationnements, les toilettes... et pourraient se repérer avec la position GPS exacte. Elle serait également un outil facilitant la remontée d'informations, via des enquêtes de satisfaction par exemple.

La création d'un guide du « bon et joyeux cycliste » qui rappelle les règles de civismes, les règles de sécurités, le code de la route, les infos pratiques... serait également un support supplémentaire à l'accompagnement des touristes.

La création de toilettes le long de certains itinéraires cyclables permettra de contribuer à améliorer et faciliter l'expérience des touristes sur l'île de Ré.

# ACTION 20 : METTRE EN PLACE UNE PLATEFORME

Compétence CDC

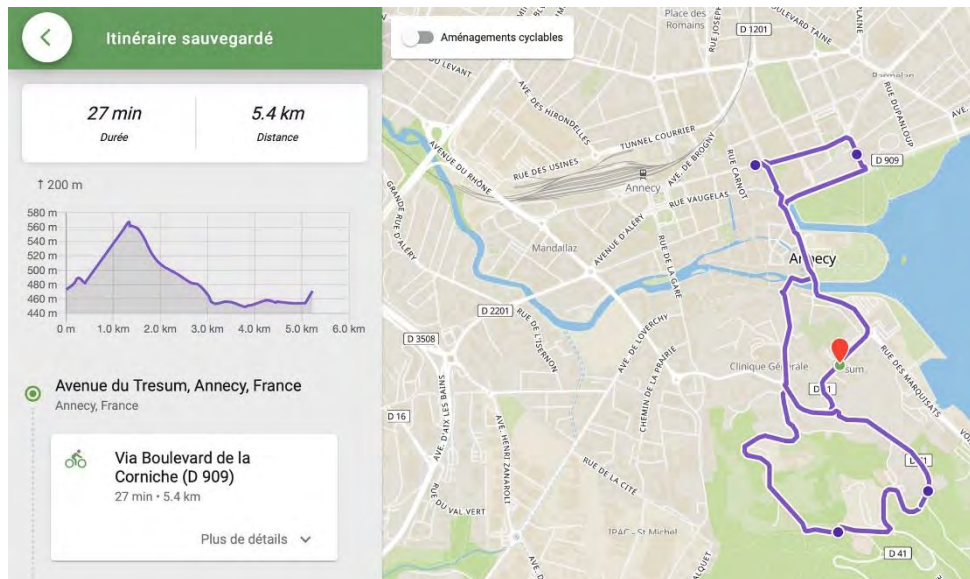
Mise en place d'une plateforme qui recense les itinéraires cyclables, les stationnements vélos et les toilettes et permet de localiser sa position

Budget estimé :

10 000 euros puis 2 000 €/an

Date prévisionnelle de réalisation:

2023



Exemple d'utilisation de l'application « dansmonrayon »



Exemple d'utilisation de l'application « Géovélo »

## ACTION 21 : REALISER UN GUIDE DU « BON ET JOYEUX CYCLISTE »

Compétence CDC

Création d'un guide qui puisse recenser les règles de civismes, le code de la route qui s'applique aux cyclistes, les bons gestes à adopter.

En complément une campagne d'affichage sera développée en période estivale pour rappeler également les règles de civismes.

*Budget estimé :*

20 000 euros de création

puis 5 000 €/an

*Date prévisionnelle de réalisation :*

A partir de 2023

Exemple d'affiche mise en place par la ville de Gujan-Mestras pour sensibiliser les cyclistes à voir et être vu à vélo



Exemple d'affiche mise en place par la Communauté de communes de l'île d'Oléron pour sensibiliser les automobilistes et les cyclistes concernant le partage de la route





## ACTION 22 : INSTALLER DES TOILETTES AUX ABORDS DES ITINERAIRES CYCLABLES

Compétence  
CDC

Création de toilettes publiques le long de certains itinéraires cyclables en complément des toilettes existantes en arrière des plages et dans les bourgs :

- Itinéraire entre Saint-Martin et La Couarde par le littoral
- Itinéraire entre la Couarde et Ars-en-Ré
- Itinéraire entre Saint-Clément et Les Portes par les marais

*Budget estimé :*

45 000 euros par toilettes : 135 000 €

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2024-2026



Des toilettes écologiques pour la belle saison © aijaphoto

## OBJECTIF 6 – REORGANISER LA GESTION DES ITINERAIRES CYCLABLES

Aujourd'hui la définition des compétences en matière de gestion des pistes cyclables date d'une délibération du conseil communautaire du 28 septembre 2017.

Cependant, des nouveaux itinéraires ont été créés et ce partage n'est pas toujours efficient pour la gestion du réseau cyclable.

Aussi, il est nécessaire de réorganiser ce partage de compétence.

## ACTION 23 : REVOIR LE PARTAGE DES COMPETENCES SUR LE RESEAU CYCLABLE

Compétence CDC  
+ Commune

Réviser le partage des compétences entre la Communauté de communes et les communes sur l'ensemble des itinéraires cyclables.

*Budget estimé :*

Travail en interne des services CdC et communes

*Date prévisionnelle de réalisation :*

2024



Cartographie du partage des compétences du réseau cyclable de l'île de Ré

## OBJECTIF 7 – EXPERIMENTER DE NOUVEAUX DISPOSITIFS

Le dernier objectif du schéma directeur cyclable est d'expérimenter de nouvelles pratiques cyclables aussi bien en termes d'aménagement que d'équipements.

Des solutions innovantes peuvent être expérimentées sur le territoire parmi elles :

- La création d'un giratoire à la Hollandaise
- La création de « chaucidou »
- La création de pistes cyclables unidirectionnelles
- La mise en place de nouveaux revêtements cyclables
- L'installation de stations de réparation

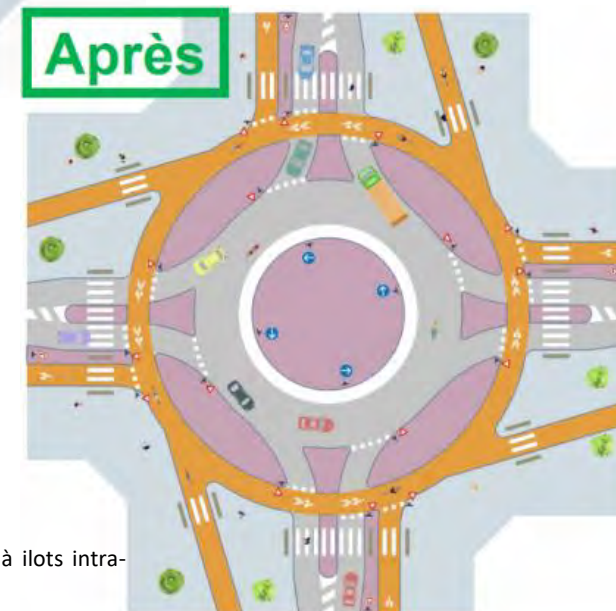
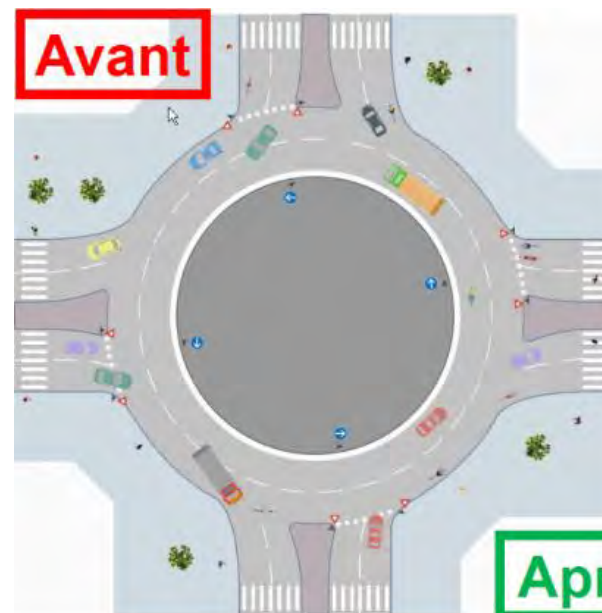
## ACTION 24 : EXPERIMENTER UN GIRATOIRE A LA HOLLANDAISE

Compétence CDC +  
département

Expérimentation d'un giratoire à îlots intra-annulaires.

- Le giratoire est ceinturé par une piste cyclable bidirectionnelle prioritaire sur les flux motorisés
- Les îlots à l'intérieur de l'anneau permettent le stockage d'un véhicule en cas de passage d'un cycliste
- Les rayons de girations pour les véhicules motorisés sont de 12 mètres en entrée de giratoire et de 15 mètres en sortie.

Lieu de l'expérimentation : rond-point de gros jonc, Le Bois-Plage-en-Ré



Transformation d'un giratoire en un giratoire à îlots intra-annulaires.

Source : Cerema, Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, dossier « 8 recommandations pour réussir votre piste cyclable », 24 février 2021.

## ACTION 25 : EXPERIMENTER LA CREATION DE « CHAUCIDOU »

Compétence  
communale

Création d'une chaucidou sur un itinéraire intra-bourg afin de proposer une circulation apaisée et de donner la priorité aux vélos.

Principe d'une chaucidou :

Il s'agit d'une chaussée à voie centrale de circulation sans marquage axial et entourée de part et d'autre d'un couloir.

Les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les accotements.

La largeur de la voie réservée aux véhicules motorisés est trop étroite pour permettre le croisement de deux véhicules.

Ils doivent alors se déporter ponctuellement sur le couloir lorsqu'ils sont amenés à se croiser, mais doivent céder la priorité aux cyclistes.

# Circulation modifiée

CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE (CHAUCIDOU)

## Circulation apaisée

**Réduisez votre vitesse**

**Déportez-vous**  
En cas de croisement

**Cyclistes prioritaires**

On se croise en se déportant sur la bande cycliste. Les cyclistes restent prioritaires.

Bures-sur-Yvette PARIS SACLAY  
Communauté d'agglomération

## ACTION 26 : EXPERIMENTER LA CREATION DE PISTES CYCLABLES UNIDIRECTIONNELLES

Compétence CDC

Création de pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée pour faciliter la circulation des cyclistes notamment lors de flux importants.

Principe d'une piste cyclable unidirectionnelle :

La largeur recommandée est de 2 m à 2,5 m si cela est possible afin de permettre aux cyclistes de se doubler et de rouler à deux de front.

La création de ce type de piste peut faciliter la cohabitation entre plusieurs types d'usage (touristique, quotidien, loisirs) dont la pratique et la vitesse de déplacement différent.



## ACTION 27 : TESTER DE NOUVEAUX REVETEMENTS

Compétence CDC

Utilisation de revêtements plus vertueux environnementalement pour la création ou la réfection des pistes cyclables.

En 2022, une expérimentation a eu lieu avec l'utilisation d'un revêtement nommé Bioklair®. Ce produit est réalisé à partir d'un liant végétal issu de la sylviculture et de déchets de fabrication du papier kraft. Il est spécialement conçu pour les voies cyclables.

Un autre essai a été réalisé à partir de béton recyclé afin de trouver une alternative au béton traditionnel utilisé sur certaines pistes cyclables.

Des recherches scientifiques sont menées au sein des sociétés de BTP afin de proposer de nouveaux revêtements alliant écologie et confort de roulement pour les mobilités douces.

Une veille sur la création de nouveaux produits sera assurée afin de poursuivre les expérimentations.



Piste cyclable en Bioklair\_ Saint Martin de Ré



## ACTION 28 : EXPERIMENTER L'INSTALLATION DE STATIONS DE REPARATION VELO

Compétence CDC

Pose de stations de réparation vélo le long des itinéraires cyclables afin de proposer aux cyclistes une pompe et un kit d'outils en libre-service.



Station de gonflage vélo ALTAO® installée à Besançon.

