Île de Ré

Considérations et préconisations en vue d'optimiser le Schéma Directeur Cyclable de l'île de Ré

UNE AMBITION DURABLE

POUR NOTRE ÎLE

Groupe écomobilité de Ré Avenir

VERSION 1.0 définitive

Le 27 Mars 2023

Introduction

L'île de Ré est une terre étonnamment plane. Sa plus grande pente conduit le Rétais à 17m d'altitude. Autant dire qu'en limite « ultra-marine » de la plaine d'Aunis, elle attire le vélo et séduit les cyclistes.

D'ailleurs depuis quelques décennies, l'île de Ré fait sa promotion sur cette idée sympathique : le vélo y est roi !

L'atout naturel est-il véritablement devenu réalité : l'île offre-t-elle tout ce qu'exige une large et confortable pratique du vélo ? S'est-elle adaptée à l'affluence touristique et à l'augmentation exponentielle de son trafic ? Le propos flatteur ne serait-il pas resté simple argument publicitaire ? L'île de Ré répond-elle vraiment à la réputation de « véritable paradis cyclable » qu'elle a tenté de se bâtir ? S'est-elle dotée des aménagements correspondants nécessaires à une vraie « éco-mobilité » à vélo ? Cette mobilité douce et écologique est-elle confortable et sécurisée, aussi bien pour les résidents permanents/secondaires de l'île, que pour ceux qui viennent chaque jour y travailler, et pour les vacanciers ?

C'est bien parce qu'il faut se poser toutes ces questions que la réflexion qui suit est proposée aujourd'hui. Elle vient épouser, compléter, soutenir l'important travail que la Communauté de Communes a entrepris récemment avec son « Schéma Directeur Cyclable ».

Il s'agit d'un réel projet politique pour promouvoir la pratique du vélo sur l'ensemble du territoire insulaire.

Les questions et préconisations, qui sont exposées dans le document suivant, sont le fruit d'un long travail collectif, riche de bien des échanges et expertises.

Il est temps : l'île de Ré peut et doit s'améliorer.

Voici comment !

Sommaire

A - Quelques considérations sur la circulation à vélo

		Page
1	Pistes cyclables	4
2	Sécurité des cyclistes	4
3	Voies Vertes	6
4	Bandes cyclables	8
5	Sas cyclables ou sas vélos	10
6	Zones 30	11
7	Zones de rencontre	12
8	Aires piétonnes	13
9	Couloirs de bus autorisés aux vélos	14
10	Le Chaucidou ou chaussée pour les circulations douces	14

B – Préconisations complémentaires pour le vélo sur l'île de Ré

		Page
1	Le SDC schéma directeur cyclable de la CDC	18
2	Pistes cyclables	21
3	Sécurité des cyclistes	21
4	Projet de voie de bus en site propre	22
5	Création d'un Chaucidou	23
6	Zones 30 pour tous les villages de l'île	24

C – ANNEXES

		Page
1	Double sens cyclable : ce que dit la loi	26
2	Le désenclavement de La Passe	28

A - Quelques considérations sur la circulation à vélo

➢ 1- Pistes cyclables :

- **Définition :**
  Selon le code de la route, ce sont des « chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés ».
  Elles constituent une alternative à la voiture pour un usage quotidien, efficace et sécurisé, en particulier en circuit court.

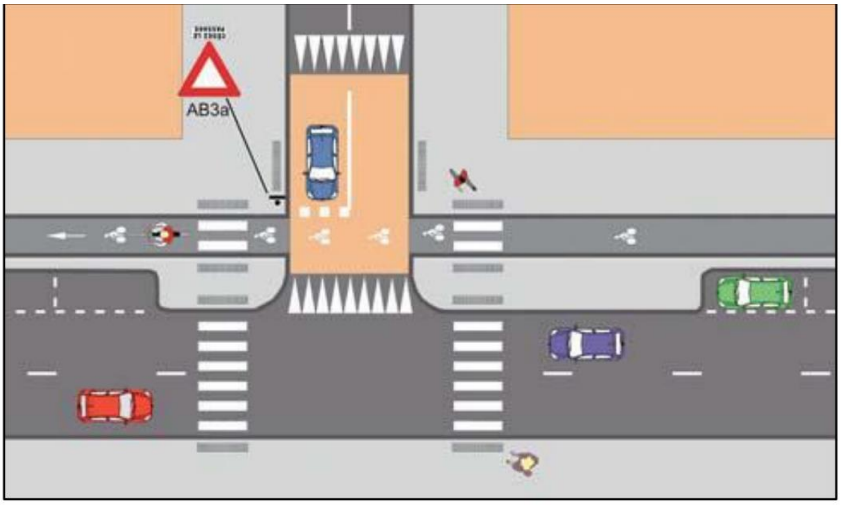
✓ **Commentaires :**
Les pistes cyclables sont toujours des voies à revêtement de type enrobé permettant une vitesse importante hors agglomération. Le vélo y est totalement prioritaire : même si le piéton s'y trouve, ce dernier devra faire attention à libérer la voie sur laquelle le cycliste est prioritaire. On parle de voies express, protégées, sécurisées, avec une signalétique dédiée.

➢ 2 Sécurité des cyclistes et du vélo :

En matière de **priorité,** l'article 415-14 indique que, pour l'application de toutes les règles du code de la route, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe. Ainsi, la piste cyclable adopte le même régime de priorité que la voirie adjacente. En cas d'intersection de voies non-prioritaires, il est important de marquer l'arrêt par une signalétique sur la voie non prioritaire, avant la piste cyclable. De même, il est conseillé de rajouter des pictogrammes vélos dans la traversée de la voirie.

Carrefours sans feu avec régime de priorité

Le plateau traversant (en rose sur le schéma ci-après) concerne la route non-prioritaire. Ce plateau marque en plus la traversée de la piste cyclable qui a le même régime de priorité que la voie adjacente (en gris-bleu sur le schéma). Dans cette situation, la piste cyclable est prioritaire. Le panneau « Cédez-le-passage » et les marquages sont placés sur les voies en amont de la piste cyclable afin que les conducteurs s'arrêtent avant la piste cyclable, en présence de cyclistes.



Représentation d'un carrefour sans feu avec un plateau traversant pour la route non-prioritaire (crédit : CERTU)

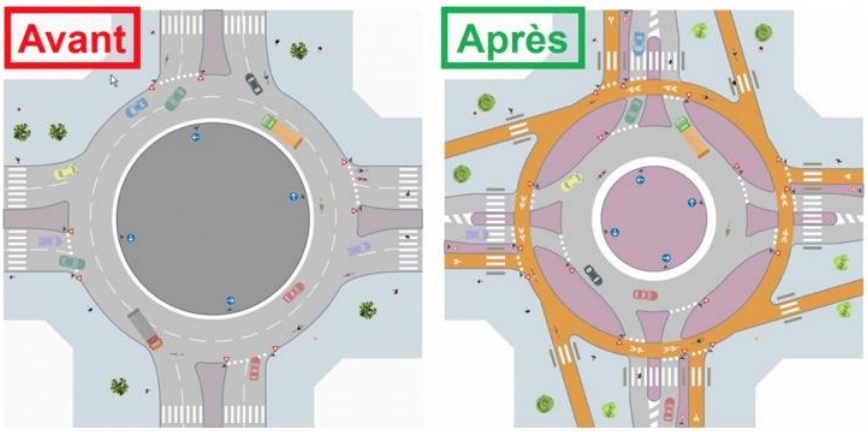
Carrefours giratoires cyclables « à îlots intra-annulaires »

Ces aménagements originaux de carrefours réaffectent une partie de la chaussée annulaire à la piste cyclable et aux îlots, et apaisent la vitesse des trafics motorisés. On les nomme aussi « carrefours à la hollandaise », car ils sont très fréquents aux Pays-Bas. Ils ont fait l'objet d'une évaluation par le Cerema, qui les a admis comme pertinents, en particulier pour la sécurité des cyclistes. Ces giratoires assurent la continuité des pistes cyclables pour un franchissement sécurisé des flux motorisés. Ces giratoires se trouvent ceinturés par une piste cyclable uni- ou bidirectionnelle prioritaire sur les flux motorisés.

Sur l'île de Ré, une **expérimentation** pourrait être menée sur les ronds-points du Bel Air à la Flotte ou du Gros jonc au Bois plage. Ces ronds-points présentent en effet une configuration aisément modifiable et très favorable à ce type d'expérimentation.

https://actu.fr/pays-de-la-loire/montaigu-vendee_85146/cette-commune-est-la-premiere-en-vendee-a-adopter-un-rond-point-a-la-hollandaise_55819966.html

Giratoire à ilots intra-annulaires



Quand le volume de trafic justifie d'avoir équipé les branches d'un giratoire de pistes cyclables aux abords d'un giratoire, c'est qu'il est également nécessaire de maintenir la continuité de ces pistes pour franchir le carrefour.

Il est alors recommandé de créer un giratoire cyclable à ilots intra-annulaires, préférentiellement en réaffectant une partie de la chaussée annulaire à la piste cyclable et aux ilots.

Les principes de fonctionnement sont les suivants :

- le giratoire est ceinturé par une piste cyclable unidirectionnelle ou 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. Ils favorisent également un apaisement des vitesses des trafics motorisés et une orthogonalité des trajectoires,
- les rayons de girations pour les véhicules motorisés sont de 12 m en entrée de giratoire et de 15 mètres en sortie.

Pistes traversantes : elles doivent être sécurisées et prioritaires, matérialisées par un plateau et un revêtement de couleur.

➢ 3 - Voies Vertes

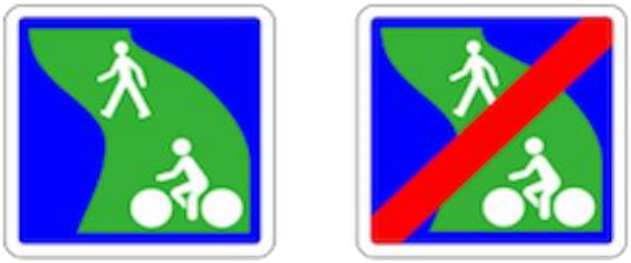
- **Définition :**
  Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. On peut s'y satisfaire d'un revêtement calcaire. Elle est considérée comme une zone de rencontre où la vitesse des cyclistes ne peut pas dépasser 20 km/h et où le piéton est prioritaire. Elle est dédiée surtout à la balade et au tourisme.

- **Commentaires :**
  La voie verte est une voie de communication dépourvue de circulation motorisée, elle est donc a priori plus sécurisée. Elle se trouve en site propre (indépendante du réseau routier) réservée à l'usage exclusif des circulations actives : vélos (‘’muscle’’ et VAE), trottinette électrique et autres EDPM, piétons (y compris à mobilité réduite).

  La voie verte est, par définition, bidirectionnelle. Elle a une largeur en milieu urbain de 3 à 5 m selon la fréquentation attendue, de 2,5 à 3 m en section rurale.

  La séparation des usages n'y est pas obligatoire. Cependant, un tel aménagement doit être attentivement étudié si les flux sont élevés. Dans ce cas, la partie « piétonne » sera aménagée et suffisamment écartée de la voie principale, pour offrir au piéton ou au jogger un cheminement plus attractif. Un élargissement d'une plate-forme unique à 3,5 m semble néanmoins une solution préférable.

  Pour les voies vertes, on utilisera essentiellement une signalétique dédiée : panneaux C115 et C116 ci-dessous.



Panneau d'entrée et de sortie de voie verte

On trouvera dans ce document en quoi se différencie principalement la signalétique des voies cyclables et vertes.

Et il ne faudra pas occulter la nécessité de recourir le plus possible au marquage au sol.

Il sera également nécessaire d’utiliser un panneau M4y à positionner sous le C115 afin de signaler la présence de chevaux.

➢ 4 - Bandes cyclables :

✓ Définition

Ce sont des voies de la chaussée réservées aux cyclistes et aux conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM).

Une bande cyclable n'est pas séparée physiquement des autres voies de circulation où roulent les autres usagers (moto, voiture, etc.). La bande cyclable est généralement délimitée du reste de la chaussée par de la peinture.

✓ Contrairement aux idées reçues,

Les bandes cyclables peuvent offrir une meilleure sécurité que les pistes cyclables. En effet, le cycliste se sentant plus en sécurité sur la piste cyclable, aurait tendance à être moins attentif à son environnement immédiat et aux dangers.

Sur une bande cyclable, le cycliste est mentalement préparé à partager momentanément l'espace disponible avec les autres usagers, notamment aux intersections. De plus, sur la bande cyclable, le cycliste se trouve dans le champ de vision des automobilistes, qui s'habituent à sa présence, aux contraintes et aux risques que cela induit.

Bien-entendu, une telle bande cyclable nécessite une réelle prise en compte des facteurs risques pour le cycliste : lui se trouve vulnérable à proximité de la circulation automobile. La bande cyclable ne peut donc être utilisée que pour des axes dont la vitesse est limitée à 50 km/h maximum. Au-delà de cette vitesse, on optera plutôt pour un aménagement de pistes cyclables ou de voies vertes.

- ✓ **La mise en place de bandes cyclables présente deux avantages**

- **économique** : des marquages au sol et une signalisation verticale suffisent dans la plupart des cas (donc, pas de travaux de réaménagement trop coûteux).

- **pratique** : les bandes cyclables sont facilement utilisables. Elles sont d'un usage pratique et souple pour les cyclistes.

- ✓ **Dimensionnement**

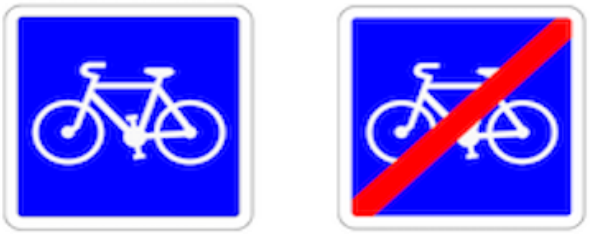
En ville, la largeur recommandée d'une bande cyclable est de 1,50 m, hors marquage en section courante. Pour des raisons particulières (présence de poids lourds), on peut en augmenter la largeur jusqu'à 2 m sans toutefois dépasser cette limite. Au-delà, la bande cyclable pourrait être confondue prise pour une zone de stationnement.

A l'approche d'un arrêt de bus, la bande cyclable doit être interrompue une dizaine de mètres en amont de l'arrêt afin de faciliter la réinsertion du cycliste dans le trafic lorsque le bus est à l'arrêt. Le bus évitera de rouler sur la bande, bien marquée au sol, à l'approche de l'arrêt. La bande cyclable reprend son marquage quelques mètres après l'arrêt. En cas de stationnement latéral parallèle à une bande cyclable, il est nécessaire de créer une surlargeur de 0,50m entre le stationnement et la bande afin de protéger le cycliste des éventuelles ouvertures de portières.

(Crédit : CERTU)

- **Panneaux dédiés pour pistes et bandes cyclables :**

Soit une indication : C113 et C114,



Panneau piste ou bande cyclable conseillé et panneau de fin d'indication

Soit une obligation : B22a et B40

Panneau piste ou bande cyclable obligatoire et fin d'obligation

- ✓ **Quelques idées reçues,**

- « Le roller peut circuler sur les bandes et pistes cyclables, ainsi que sur les voies vertes » - Faux **!** En effet, le roller est considéré par le code de la route comme un piéton, il ne peut donc pas circuler sur ces aménagements cyclables. Par contre, **vrai** pour les voies vertes, il peut y circuler.

- « la trottinette électrique et autres EDP (engins de déplacement personnel) motorisés peuvent et doivent circuler sur les pistes et bandes cyclables » **- Vrai ! Mais** ils ne peuvent absolument pas circuler sur les trottoirs (septembre 2020).

➢ 5 Sas cyclables ou sas vélos

Il s'agit d'espaces réservés aux cyclistes aux carrefours, entre la ligne d'arrêt des véhicules et un passage piéton.

On le sait, les manœuvres à l'approche d'un carrefour sont souvent dangereuses, surtout si le cycliste veut tourner à gauche : il se trouve alors coincé entre les deux sens de circulation. Cette position est évidemment très inconfortable pour le cycliste et pose de gros problèmes de sécurité.

Le sas vélos permettra au cycliste de profiter du feu rouge afin de se positionner devant les autres véhicules. Il pourra donc :

- mieux voir et mieux être vu,

- signaler aux véhicules qu'il va tourner à gauche,

- ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage des véhicules.

De plus, pour la traversée piétonne, le sas vélos présente un gros avantage sécuritaire : le piéton y est notablement mieux perçu par les conducteurs de véhicules de grande hauteur (poids lourds…). Le sas vélos a donc aussi l'avantage d'augmenter le confort des piétons.

Signalisation :

La présence du panneau C113 (cf. ci-avant) n'est pas obligatoire. Le marquage réglementaire, avec pictogramme, est suffisant.

➢ 6 - Zones 30

L'article R.110-2 définit la zone 30 comme :

« *[Une] section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.* »

Zone 30 : signalisation d'une voie en sens interdit

Le panonceau M9v2 « sauf vélos » peut compléter le B1 « sens interdit », cette signalétique s'utilise dans des villes qui ne sont pas nécessairement en zone 30, *cela n'implique pas que, face au B1 seul, le cycliste ne puisse emprunter la voie signalée en sens interdit, car la loi sur le double sens en zone 30 prévaut.* Un panneau C24a (cf illustration ci-après) positionné dans l'autre sens indique aux véhicules qu'ils peuvent rencontrer des vélos circulant dans le sens opposé.

C24A.EX2

C24C

B1 et M9V2

B1

Zone 30 : double sens cyclable

Pour les voies sécantes non prioritaires, le panneau C24c indique la présence de cyclistes dans le sens inverse par rapport à la circulation générale. Ce panneau attire l'attention des automobilistes pour qu'ils n'omettent pas de regarder des deux côtés de la voie avant de s'engager sur celle-ci.

(Ce panneau peut répondre à la problématique de bien des carrefours dans les villages de l'île de Ré)

(Réglementation du double sens cyclable (DSC) voir Annexe 1)

➢ 7 - Zones de rencontre

L'article R.110-2 définit la zone de rencontre comme :

« *[Une] section ou ensemble de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les*

piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf disposition différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et les sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

Les trottoirs sont au niveau de la voirie afin d'encourager les piétons à occuper tout l'espace de la rue. La faible vitesse des véhicules motorisés doit faciliter la circulation de tous, des vélos et des personnes à mobilité réduite. L'aménagement doit inciter les conducteurs à être attentifs aux autres usagers, notamment aux piétons et aux cyclistes. Etant prioritaires sur les véhicules motorisés et sur les cyclistes, les piétons peuvent donc traverser en tout endroit et à tout moment. Il n'y a pas de passage protégé dans une zone de rencontre.

➢ 8 - Aires piétonnes

L'article R431-9 du code de la route précise :

« Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne pour les piétons »

Au regard de cet article, les cyclistes peuvent emprunter une aire piétonne en roulant au pas (soit 6 km/h maximum) et en laissant la priorité aux piétons. En cas de forte affluence, il est recommandé de descendre de vélo.

➢ 9 - Couloirs de bus autorisés aux vélos,

On notera que les couloirs peuvent être ouverts ou fermés, ce qui induit une largeur de voie différente.

Si le couloir est ouvert (sans bordure de séparation avec les autres véhicules), une largeur normale de voie bus, entre 3 et 3,50 m est la plupart du temps suffisante, pour une bonne sécurité. Notamment quand les vitesses vélos et bus sont similaires (par ex : 15 km/h), ou quand la distance entre les stations du bus est courte (par ex : 200 m).

En cas de forte fréquentation bus / vélos, ou en cas de vitesses autorisées supérieures à 30 km/h, ou encore en présence de véhicules légers, il sera conseillé (voire nécessaire) d'opter pour une largeur de 4,50m. Cette largeur est notamment recommandée pour les couloirs fermés. Une sur-largeur peut être envisagée dans le cas de fortes pentes.

Les largeurs entre 3,50 et 4,30 m n'apportent en réalité pas davantage de sécurité aux cyclistes dans un couloir ouvert (couloir de bus avec un simple marquage de délimitation). Et ils sont déconseillées dans un couloir fermé (couloir de bus avec séparation physique).

➢ 10 - Le Chaucidou ou chaussée pour les circulations douces[1]

Cette chaussée à voie centrale banalisée, CVBC, est une chaussée étroite sans marquage axial, dont les *lignes de rive* sont rapprochées de l'axe central. Les véhicules motorisés doivent donc circuler sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement, appelée *rive*. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre leur croisement. Les automobilistes (camions, bus ...) empruntent donc la rive lorsqu'ils doivent se croiser, mais il leur faut auparavant vérifier l'absence de cyclistes.

[1] Chaussée à voie centrale banalisée - Fiche vélo n°37

La CVCB a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes dans des situations contraintes, dans les cas où les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser.

Cet aménagement, que l'on trouve dans bien d'autres pays d'Europe, est parfois mis en œuvre aux fins de réduction de la vitesse des véhicules motorisés. Il est d'ailleurs conseillé de réduire cette vitesse à 70 km/h, voire à 50 km/h.

Avant d'installer un Chaucidou, l'aménageur devra évaluer la fréquentation, sur le tronçon envisagé, par les différents véhicules. La limite dépassée des 5000 véhicules motorisés/jour devrait être un élément dissuasif quant à la décision d'installer un tel aménagement.

L'accotement à la voie est divisé en deux parties :

-La rive : zone revêtue (macadamisée) où peuvent rouler les cyclistes.

-La berme : zone enherbée ou calcairisée permettant aux piétons de circuler.

La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée **rive**. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

La CVCB a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes dans des situations contraintes où les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser.

Cet aménagement, que l'on trouve dans d'autres pays d'Europe, est parfois mis en œuvre aux fins de réduction de la vitesse des véhicules motorisés.

Cependant, les différentes mesures réalisées en France, mais aussi en Belgique, en Allemagne et aux Pays-Bas, ne permettent pas de conclure sur l'effet modérateur de vitesse de la CVCB.

Source : Cerema

Principe de fonctionnement d'une CVCB

Qu'est ce que l'accotement ?

L'accotement est constitué d'une partie dégagée de tout obstacle supportant le marquage, appelée

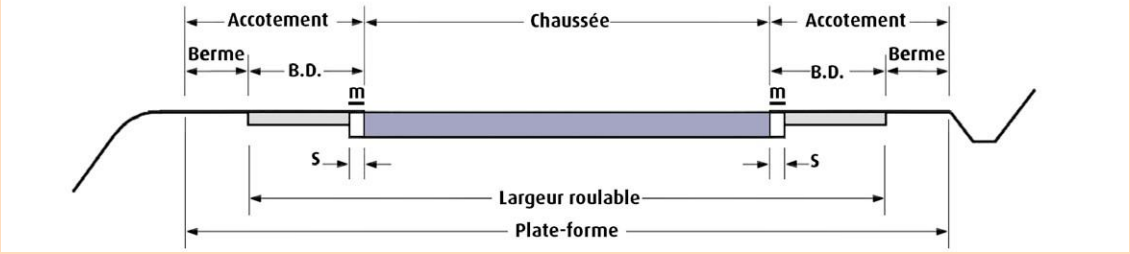
bande dérasée, bordée d'une berme engazonnée ou d'un trottoir. La

bande dérasée permet :

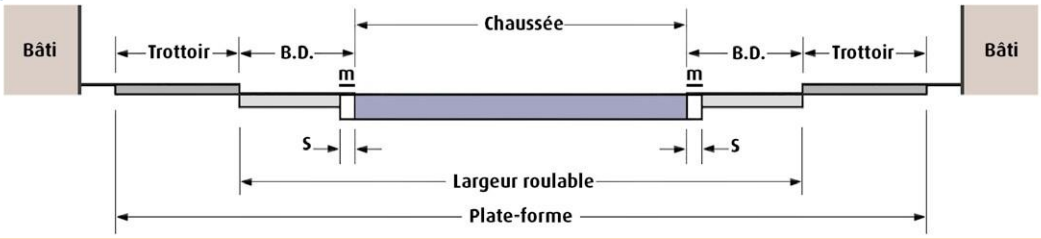
- d'améliorer la récupération de véhicules déviant de leur trajectoire normale en autorisant des manœuvres d'urgence de déport latéral sur l'accotement ;
- de faciliter l'arrêt d'un véhicule, ce que n'autorise pas la bande cyclable ;
- d'augmenter le confort et la sécurité des piétons qui sont autorisés à y cheminer (article R 412-34 du Code de la route).

Quand il est revêtu, l'accotement, alors appelée **rive**, peut être utilisé par les cyclistes (article R431-9 du Code de la route).

Profil en travers avec berme



Profil en travers avec trottoir



En conclusion :

Sauf inventaire plus approfondi, il nous apparaît que la plupart des pistes cyclables de l'île sont en fait des voies vertes et des voies partagées avec d'autres véhicules (hormis les pistes qui longent les départementales).

Par ailleurs nous proposons de remplacer dans le SDC la terminologie « piste touristique » qui ne correspond à aucune normalisation officielle par « voie verte ».

Synthèse des considérations de circulation sur les voies cyclables :

	Vélo	Piéton	Cheval	Roller	Trottinette	Voiture
Piste cyclable						
Bande cyclable						
Voie verte						
Couloir de bus						

B – Préconisations complémentaires pour le vélo sur l'île de Ré

1- Le SDC schéma directeur cyclable de la CDC :

Le SDC schéma directeur cyclable de la CDC a été validé et diffusé en 01/2023. Il comprend 7 objectifs et 28 actions. **Il nous semble globalement satisfaisant**, car il tient compte des observations des citoyens et associations présents dans les commissions consultatives citoyennes.

Toutefois, les réponses apportées privilégient systématiquement la séparation vélos/ voitures par la création de voies à double sens. Bien qu'optimales, ces solutions sont souvent onéreuses et leurs délais de réalisation pour 2030, non garantis. C'est pourquoi, nous pensons que pour, les cas les plus complexes (telles que les actions 1.5, 1.6, et 1.7 concernant les pistes cyclables Saint Martin – La Couarde, Loix-La Couarde et La Couarde –Le Martray), des propositions de compromis s'appuyant éventuellement sur des solutions différentes, mais qui ont fait leur preuve ailleurs, seraient de nature à enrichir le projet.

Les terminologies (voie verte, piste cyclable, etc…) seront à revoir pour correspondre à la normalisation officielle.

Les actions 24 « Expérimenter un giratoire à la hollandaise »

25 « Expérimenter la création des « chaucidou »

26 « Expérimenter la création de pistes cyclables unidirectionnelles »

ne sont ni chiffrées, ni datées, ce que nous regrettons car nous sommes favorables à ces expérimentations !

- ✓ Préconisation 1 : Chiffrer les actions 24 25 et 26

Ré-Avenir va insister auprès de la CDC pour mener une expérience de mise en place d'un Rond-point à la Hollandaise (Action 24) au Rond-point Bel Air de la Flotte en Ré dont la configuration est assez proche.

Ré-Avenir va organiser une réunion avec l'équipe de Montaigu en Vendée pour avoir un REX retour sur leur expérience (Coût, délai, travaux). Ceci nous permettra d'avoir des arguments pour convaincre les responsables du département 17 et de la CDC.

La prochaine étape pour la CDC est la recherche de son financement.

C'est un grand élan démocratique, un bon travail pédagogique et la présentation est assez agréable.

Ré-Avenir a attribué une note de couleur à chacune de ces 28 actions, dans le tableau de synthèse ci-dessous.

Vert foncé : action Excellente et/ou Priorité 1

Vert clair : action Excellente mais priorité 2

Jaune : action Bien et priorité 3

Orange : action Moyenne et/ou priorité 4

Rouge : autres actions

2.3 Les 7 objectifs et 28 actions du schéma directeur vélo	Les sous actions	Budget estimé	Date prévisionnelle réalisation	Note globale de difficulté / 20	Compétence	RéAvenir : Avis et priorité
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	1 000 000 €	2026	10	Dépt	
	1.2 Contournement sud de la Flotte le long de la RD735	650 000 €	2026	8	CDC	
	1.3 Contournement ouest de la Flotte le long de la RD735	700 000 €	2025	8	CDC	
	1.4 Liaison Le Bois-Plage – Nouvelle déchèterie des Gâchettes	400 000 €	2025	4	CDC	
	1.5 Liaison Saint-Martin-de-Ré – La Couarde-sur-mer le long de la RD 735	2 000 000 €	2030	18	CDC	
	1.6 Liaison Loix – La Passe le long de la RD 102	600 000 €	2030	15	CDC	
	1.7 Liaison La Couarde-sur-Mer – Le Martray le long de la RD 735	1 500 000 €	2028	18	CDC	
	1.8 Liaison Saint-Clément-des-Baleines – Ars-en-Ré	300 000 €	2028	11	CDC	
Action 2 : Favoriser l'intermodalité	Développer la possibilité de prendre son vélo non démonté dans le bus (Ligne 3) ou dans les navettes électriques avec des emports vélos.		2025		Région	
Action 3 : Favoriser un revêtement qui allie confort de roulement et vitesse		2 500 000 €	2024- 2028		CDC	
Action 4 : Sensibiliser à l'usage du vélo		25000 / an	2023		CDC	
Action 5 : Sensibiliser les employeurs au forfait mobilités durables	promouvoir le forfait mobilités durables auprès des employeurs.	5 000 €	2024		CDC	
Action 6 : Créer une fête du vélo		10 000 €	2024		CDC+commu	
Objectif 2 – Sécuriser l'usage du vélo						
Action 7 : Développer la signalétique		220 000 €			CDC+commu	
Action 8 : Sécuriser les traversées de départementales		3 500 000 €			Dépt	
	8.1 Rond-point de Bel Air avant la Flotte, sur la RD201E1.	100 000 €	2026		Dépt	
	8.2 Les Grenettes, Sainte-Marie-de-Ré	60 000 €	2026		Dépt	
	8.3 Chemin de la Pierre qui Vire – Les Clumasses, Le Bois-Plage-en-Ré	60 000 €	2026		Dépt	
	8.4 Chemin rural des Guignards au droit de la RD 201, Le Bois-Plage-en-Ré	60 000 €	2026		Dépt	
	8.5 Rue de Botchey au droit de la RD 735, La Couarde-sur-mer	60 000 €	2026		Dépt	
	8.6 Le Feneau, Route de Loix à La Couarde sur mer	60 000 €	2024 - 2025		Dépt	
	8.7 Route de Saint-Clément-des-Baleines à Ars-en-Ré	en cours			Dépt	
	8.8 Sortie de la Java des Baleines à Saint-Clément-des-Baleines	en cours	2023		Dépt	
	8.9 Carrefour route du Vieux Port et avenue des Salines (RD 101) aux Portes en Ré	en cours			Dépt	
	8.21 Traversée de la RD735 au droit du cimetière, Saint-Martin-de-Ré	1 000 000 €			Dépt	
	8.22 Traversée de la RD735 au droit du bassin du Goisil, La Couarde	1 000 000 €			Dépt	
	8.23 Traversée de la RD735 à la Grainetière, La Flotte	1 000 000 €			Dépt	
Action 9 : Sécuriser des itinéraires touristiques		1 015 000 €				
	9.1 Création d'un itinéraire touristique sécurisé entre Rivedoux et La Flotte	en cours		13	Dépt	
	9.2 Création d'un itinéraire touristique entre Le Fort La Prée et l'Abbaye des Châteliers	180 000 €	2027	9	CDC+commu	
	9.3 Modification d'un itinéraire en sortie de bourg à Rivedoux	5 000 €		9	CDC+commu	
	9.4 Création de sorties sécurisées en arrière des campings	240 000 €	2024	9	CDC	
	9.5 Création d'un itinéraire de contournement de la zone artisanale d'Ars	130 000 €	2025	9	CDC	
	9.6 Création d'un itinéraire sécurisé à l'entrée de la commune de Loix	100 000 €	2026	6	CDC	
	9.7 Création d'un itinéraire touristique à la pointe du Grouin – Loix	110 000 €	2028	12	CDC+commu	
	9.8 Création d'un itinéraire touristique reliant la rue de Trousse Chemise – Les Portes en Ré	250 000 €	2026	11	CDC + Dépt	
Action 10 : Elargir certains itinéraires		200 000 €	2023-2025		CDC	
Action 11 : Etudier la réglementation des gabarits des vélos			2024		CDC	
Action 12 : Renforcer le patrouillage en saison			2024		CDC	
Objectif 3 – Développer les stationnements sécurisés						
Action 13 : Créer des stationnements sécurisés						
	Rivedoux	10 000 €			Commune	
	Sainte-Marie de Ré	27 000 €			Commune	
	La Flotte	62 000 €			Commune	
	Le Bois plage	39 000 €			Commune	
	Saint-Martin	58 000 €			Commune	
	La Couarde	24 000 €			Commune	
	Loix	15 000 €			Commune	
	Ars	82 000 €			Commune	
	Saint-Clément	25 000 €			Commune	
	Les Portes	30 000 €			Commune	
	20 Abris vélos	120 000 €			Commune	
Action 14 : Développer des indications directionnelles pour les stationnements vélos		8 000 €	2023-2026		Commune	
Action 15 : Uniformiser les stationnements vélos					Commune	

Objectif 4 – Limiter la place de la voiture						
Action 16 : Limiter les places de stationnements longitudinales					Commune	
Action 17 : Limiter la vitesse des voitures					Commune	
Action 18 : Limiter l'accès des voitures au centre-bourg, pour 8 communes		40 000 €			Commune	
Action 19 : Créer une journée « sans voiture »		10 000 €	2024		CDC	
Objectif 5 – Développer des outils d'accompagnement						
Action 20 : Mettre en place une plateforme		10 000 €	2023		CDC	
Action 21 : Réaliser un guide du « bon et joyeux » cycliste		20 000 €	2023		CDC	
Action 22 : Installer des toilettes aux abords des itinéraires cyclables	45 000 € par toilette	135 000 €	2024-2026		CDC	
Objectif 6 – Réorganiser la gestion des itinéraires cyclables						
Action 23 : Revoir le partage des compétences sur le réseau cyclable			2024		CDC	
Objectif 7 – Expérimenter de nouveaux dispositifs						
Action 24 : Expérimenter un giratoire à la hollandaise	Lieu de l'expérimentation : rond-point de gros jonc, Le Bois-Plage-en-Ré	NC			CDC + Dept	
Action 25 : Expérimenter la création des « chaucidou »		NC			Commune	
Action 26 : Expérimenter la création de pistes cyclables unidirectionnelles		NC			CDC	
Action 27 : Tester de nouveaux revêtements		NC			CDC	
Action 28 : Expérimenter l'installation de stations de réparation vélo		NC			CDC	

2- Pistes cyclables :

- ✓ Préconisation 2 : Bien différencier la signalétique pistes cyclables/voies vertes. (Action 7).

- ✓ Préconisation 3 : Parfaire, voire refaire, le revêtement des pistes cyclables afin de permettre au cycliste un roulage rapide en toute sécurité et pourquoi ne pas créer partout où ce sera possible des espaces d'arrêt dédiés aux vélos, au bord des pistes ? (Action 3).

- ✓ Préconisation 4 : Rajouter un objectif kilométrique (mesurable) au SDC afin de vérifier si celui-ci est atteint et que le résultat est satisfaisant.

3 - Sécurité des cyclistes :

Depuis 2017, le nombre d'accidents recensé par le Service Départemental d'Incendie et de Secours est relativement stable : aux alentours de 220 par an, avec la répartition mensuelle suivante :

Mois	Nombre d'accidents sur les voies cyclables
Mai	29
Juin	35
Juillet	46
Aout	51
Septembre	20
Total annuel	**220**

Il y a bien sûr plus d'accidents en période estivale, entre mai et septembre et ils sont disséminés sur l'ensemble de l'île.

- Ceci nous impose d'être très exigeant concernant la sécurité, en commençant par revoir les règles de priorité en faveur des cyclistes.

- ✓ Préconisation 5 : Appliquer la règle de la priorité vélo aux intersections voie communale/voie départementale : pour ce faire, déplacer les panneaux *« céder le passage »* en amont des pistes cyclables qui longent la départementale (ceci dans le respect du code de la route et de la pleine visibilité pour le conducteur débouchant de la voie communale).

- ✓ Préconisation 6 : Appliquer une règle de priorité vélo à une expérimentation à mener sur un rond-point de l'île, que l'on transformera en un « rond-point à la hollandaise » de type Cerema (cf plus haut). Question : où expérimenter ce nouvel aménagement sur l'île (ronds-points de Bel'Air à La Flotte, Gros jonc au Bois-Plage, Paradis sur Sainte-Marie, ...)?

Compte tenu que dans le Schéma Directeur Cyclable, le rond-point Bel Air est signalé comme *étant à sécuriser (page11) et qu'il est prévu pour l'action 8-1 d'ici 2026, des trav*aux sur la piste cyclable longeant la route des Paradis (D201E1) pour faire déboucher directement cette dernière sur celui-ci, évitant la traversée dangereuse de cette départementale, nous convenons de soutenir l'expérimentation sur ledit rond-point.

4 - Projet de voie de bus en site propre :

Il s'agit de sortir le bus du bouchon dans le sens sortant sur la D201.

Ce projet est mené par le département, depuis Sainte-Marie (rond-point de la Croix de la Mine) jusqu'au rond-point de la Redoute à Rivedoux.

Ceci devrait entraîner une requalification de la plage sud de Rivedoux et la création d'un itinéraire de délestage à partir du rond-point Croix de la Mine de Sainte-Marie.

Ce projet prévoit une voie partagée bus/vélos qui nécessitera une circulation vélo unidirectionnelle dans la **sens sortie** de l'île.

- ✓ Préconisation 7 : Si ce trajet est envisagé comme *voie express vélos*, la présence d'une piste unidirectionnelle s'imposera dans le sens entrant située de l'autre côté de la voie.

5 - Création d'un Chaucidou :

- ✓ Préconisation 8 : Entre la Passe et le Feneau, direction Loix (Action 25). Ceci serait un aménagement de première intention, peu coûteux et sécurisant pour les cyclistes (cf annexe 2 pour plus de développements et analyses).
  Le système du chaucidou pourrait également être retenu pour des circuits

  intra-village (Sainte-Marie, Saint-Clément, La Flotte, Les Portes...)

  A noter : un exemple de chaucidou en milieu urbain : la voie centrale de la ville de Châtelaillon-Plage (17)

6 - Zones 30 pour tous les villages de l'île :

- ✓ Préconisation 9 : Ceci doterait tous les villages de l'ile de règles uniformisées avec adoption concertée d'une même signalétique.
  Ceci éclaircirait la notion du sens interdit (panneau B1) en zone 30.

  Et pour le touriste ou pour tout résident ne connaissant pas les arrêtés municipaux, n'importe quel sens interdit serait empruntable en vélo. Si à certains endroits d'un village le cycliste trouve des panneaux B1 doublés d'un panonceau M9v2 (sauf vélo), il ne comprendra pas forcément que les B1 seuls ne peuvent pas être empruntés, d'autant qu'il sera confronté sur l'île à des signalétiques différentes au grè des 10 villages.

- ✓ L'utilisation systématique du Panneau B9b (sens interdit pour le vélo), permet pour chaque commune en zone 30 de pointer clairement le sens interdit aux cyclistes, pour cause par exemple d'exiguïté ou de non visibilité.

B9b

À VÉLO :
LES PANNEAUX DE SIGNALISATION À CONNAÎTRE
ACCÈS INTERDIT AUX CYCLES
BANDE OU PISTE CYCLABLE CONSEILLÉE ET RÉSERVÉE AUX CYCLES (DÉBUT ET FIN)
PISTE OU BANDE OBLIGATOIRE POUR LES CYCLES (DÉBUT ET FIN)
PANONCEAU DE CATÉGORIE CYCLE : VOIE RÉSERVÉE AUX VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN ET AUTORISÉE AUX CYCLES
SIGNALISATION D'UNE VOIE VERTE : RÉSERVÉE AUX PIÉTONS, AUX CAVALIERS ET AUX VÉHICULES NON MOTORISÉS (DÉBUT ET FIN)
DOUBLE-SENS CYCLABLE : VOIE À DOUBLE SENS POUR LES CYCLES ET À SENS UNIQUE POUR LES AUTRES VÉHICULES
TOUT DROIT OU TOURNE-À-DROITE : AUTORISATION DE DÉPASSER LE FEU ROUGE, EN CÉDANT LE PASSAGE AUX PIÉTONS ET AUX VÉHICULES QUI BÉNÉFICIENT DU FEU VERT
ZONE DE RENCONTRE : PRIORITÉ AUX PIÉTONS ; DOUBLE-SENS CYCLABLE

C – ANNEXES

➢ ANNEXE 1 : Double sens cyclable :

Ce que dit le *Code de la route, mis à jour le 11 janvier 2022*

Les sens interdits à vélo : Les vélos peuvent-ils prendre des sens interdits ?

Pour les villes n'ayant pas adopté la zone 30 :

Les vélos sont dans l'obligation de respecter le Code de la route. Ils ne peuvent donc pas remonter une rue à sens unique. Les cyclistes peuvent uniquement prendre un sens interdit lorsque le panonceau d'exception M9v1 « sauf vélo » (ou M9v2 « interdit sauf vélo ») figure en dessous du panneau B1.

Pour les villes ayant adoptée la zone 30 :

Vu l'obligation d'adopter le double sens cyclable sur les zones de rencontre et les zones de circulation limitées à 30 km/h, les "zones 30", un bon nombre de rues à sens unique en agglomération sont désormais accessibles aux cyclistes dans les 2 sens. Un panneau d'indication à fond bleu à l'entrée de la rue indique cette dérogation (cf. ci-dessous).

C24a

Le marquage au sol peut également indiquer si les cyclistes sont en droit de remonter la rue à sens unique empruntée par les voitures.

- -

Version en vigueur depuis le 25 avril 2022

Code de la route

Titre Ier : Définitions. (Articles R110-1 à R110-3)

Extraits :

- zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h. **Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclo mobiles légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés,** sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

➢ ANNEXE 2

Le désenclavement de La Passe

Alternatives aux propositions du Schéma Directeur Cyclable

I. La situation actuelle

1) **Le hameau de La Passe (Commune de La Couarde) est desservi par 2 routes départementales, la RD735 et la RD102, ouvertes aux cyclistes dans des conditions de circulation peu adaptées à leur sécurité**.
   Il recense une quarantaine d'habitations, dont plusieurs gîtes de vacances, un centre de vacances accueillant des classes découvertes et un artisan-verrier, ouvert au public. Ce hameau dispose également d'un point d'accès à la plage avec parking vélos.
   Le rond-point intersection de ces 2 départementales, a été aménagé pour servie de correspondance entre la ligne 3 des bus régionaux (La Rochelle - Île de Ré) et la navette de Loix, aujourd'hui supprimée, et les trottoirs y sont très étroits.
   Enfin, les campings du Bois Henri IV et du Puma débouchent sur la RD735, à quelques centaines de mètres du rond-point de La Passe, côté La Couarde, de même que le camping de l'Océan, côté Ars.
2) Les commerces les plus proches sont soit à La Couarde (3.2km), soit à Loix (4.2km), à l'exception de l'installation très récente d'une boulangerie, d'une rôtisserie et d'une poissonnerie, situées à 2.2km le long de la RD735.
3) Le Schéma Directeur Cyclable prévoit 2 itinéraires directs pour désenclaver le hameau de La Passe, la liaison Loix - La Passe, le long de la RD 102 (action 1.6), et la liaison La Couarde- Le Martray le long de la RD 735 (action 1.7). Malheureusement, les notes globales de difficulté attribuées (resp. 15/20 et 18/20), ainsi que les coûts estimatifs (resp. 600k€ et 1500k€) font que leur réalisation n'est pas prévue avant 2030, dans le meilleur des cas. Et la gestion des vélos avec le rond-point n'est pas prise en compte.
   Il est donc souhaitable de rechercher des solutions peut-être moins ambitieuses, mais plus faciles à mettre en œuvre et/ou moins onéreuses, afin de sécuriser au plus vite la desserte vélo de La Passe.

II. Alternatives proposées

1) Aménagement du rond-point

   Le rond-point actuel n'a pas été conçu pour les piétons et les vélos, mais pour assurer la correspondance entre la ligne 3 et la navette de Loix. Cette dernière ayant été supprimée, l'occasion est donnée d'en revoir la conception, et de s'interroger sur la pérennité de la voie bus, qui coupe l'accès à la plage, est d'autant plus dangereuse que les bus ne ralentissent pas toujours suffisamment, et que certains automobilistes empruntent cette voie pour « gagner du temps »

en contournant le rond-point.

En déplaçant l'arrêt des bus en amont du rond-point, face à l'arrêt vers Ars (comme ce fut fait à titre temporaire lors de récents travaux), on pourrait fermer cette voie immédiatement après le chemin de la plage pour laisser l'accès aux riverains concernés, à l'exception d'un seul qui accéderait à sa propriété par l'actuelle sortie. Cette modification supprimerait également les causes d'incidents avec les bus, à cause de cycles mal garés, et permettrait d'agrandir le parking à vélos.
Le rond-point pourrait alors être décalé vers la plage, voire supprimé, afin de libérer, côté Loix un espace nécessaire pour les piétons et les vélos.

2) <u>Alternative aux doublements des départementales 102 et 735 (actions 1.6 et 1.7)</u>

L'action 9.4 du Schéma Directeur Cyclable a pour objectif de créer dès 2024 des sorties sécurisées à l'arrière des campings Henri IV et du Puma (note de difficulté globale 9/20), en empruntant le chemin de la Grande Basse en direction de la Tour des Prises, d'où l'on rejoint à vélo La Couarde, Loix et Saint-Martin par des routes partagées avec les riverains.

Prolongé sur un peu moins de 400m, le long de la RD735, jusqu'au rond-Point de La Passe, cet aménagement permettrait le désenclavement en toute sécurité de La Passe. *Sur environ 200m, un terrain appartient au Département, l'autre à un propriétaire privé qui s'est porté volontaire, lors d'une réunion*

de réflexion avec l'équipe Mobilité de la Communauté de Communes, pour céder la surface nécessaire à la construction de cette voie vélo. Le tracé des 150 derniers mètres pourrait s'inscrire dans la modification du rond-point actuel, tel qu'évoqué au point précédent.

Toutefois, si le doublement de la départementale 102 était abandonné, il est à craindre que la piste entre le Moulin à marée de Loix et les Prises, déjà très fréquentée en été ne soit saturée. C'est pourquoi, il apparaît nécessaire de réfléchir dès maintenant à la création d'un Chaucidou sur cette route.

3) Aménagement de la RD 102 en Chaucidou

Outre l'intérêt à moyen terme, la sécurité des cyclistes sortant de ou accédant à La Passe serait grandement améliorée à court terme, pour un coût sensiblement inférieur à ceux estimés,

- **en étendant la limitation de vitesse à 50km/h du pont du Feneau jusqu'à l'entrée de La Passe (où la limitation à 30km/h et la présence d'un brise-vitesse réduisent sensiblement le risque d'accident),**
- **et en aménageant cette voie, selon les recommandations du CEREMA en matière de Chaussée à Voie Centrale Banalisée.**

Ainsi, en concentrant les vélos sur la RD 102, d'où il est possible depuis le Feneau de rallier en toute sécurité tous les villages de l'île, cet aménagement permettrait d'interdire leur circulation sur la RD 735, beaucoup plus dangereuse.