*Île de Ré*

# PROJET ÉCOMOBILITÉ SUR L'ÎLE DE RÉ

**Établi par Ré-Avenir**

## UNE AMBITION DURABLE

## POUR NOTRE ÎLE

## Préambule

-Diminuer l'empreinte CO2 de l'île,

-Modifier la hiérarchie des modes de transport traditionnels,

-Développer les points de rencontre multi transports,

-Améliorer l'acceptabilité sociale en périodes d'affluence touristique,

-Orienter les habitudes de déplacement à l'année vers la sobriété et

-Améliorer la sécurité pour l'usage du vélo.

Voilà les objectifs durables qui sous-tendent les travaux de notre association Ré-Avenir.

En 2022, le groupe Ecomobilité de Ré-Avenir vous avait présenté son projet à la fois novateur et très ancré dans la réalité rétaise. Nos propositions s'inscrivaient résolument dans une démarche de développement durable avec les nombreuses conséquences qui en découlent, en tenant compte des contraintes imposées par l'identité propre du territoire rétais.

En 2024, à la lumière de l'évolution de la situation, des réalisations, des projets engagés mais aussi des échanges constructifs avec les interlocuteurs que nous avons rencontrés, nous avons actualisé nos propositions et enrichi nos ambitions.

Les grandes nouveautés, dans cette version 2024 actualisée :

- ✓ Le lancement du SDC Schéma Directeur Cyclable fin 2023
- ✓ La mise en place de la nouvelle offre des navettes Respi-Ré
- ✓ Un retour sur Rézo-pouce lancé en 2021.
- ✓ Une proposition Pass-bas-carbone

Nous vous souhaitons une bonne lecture.

**VERSION 2024**

## *1- Le continuum réseau bus–navettes-vélos*


A. **Les objectifs du réseau Bus - Navettes – Cycles** page 5

B. **De la ligne 150 au Bus-tram** page 6

C. **Les navettes** page 10

D. **Les nouveaux bus-tram** page 11

E. **Les améliorations concernant la circulation** page 12

**F. La sécurité sur le pont** page 17

**G. Les innovations techniques** page 18


## *2- Pour un réseau cyclable performant et sécurisé*


**A. Le Schéma directeur cyclable** page 21

**B. La circulation à vélo** page 24

**C. La Sécurisation du hameau de la Passe** page 29


## *3- Pour les mobilités partagées*


**A- Rezo pouce** page 33


## *4- Pour des alternatives à la présence croissante des voitures sur l'île*


**A. Les navettes maritimes** page 38

**B. Un Pass-Bas-carbone (PBC)** page 39

***Pour une écomobilité rétaise et raisonnée***

# *1- Le continuum réseau bus–navettes-vélos*

## *1A – Philosophie d'ensemble du réseau bus-navettes*

Les grands principes du projet :

- ✓ **Sur le plan fonctionnel**, création d'un continuum entre bus, vélos, trottinettes, piétons, automobile et covoiturage.
- ✓ **Sur le plan organisationnel** : utilisation de bus de grande capacité à propulsion électrique acceptant passagers, vélos et trottinettes. Les bus empruntent la route départementale en mode tramway.
- ✓ **Sur le plan territorial**, chaque village possède un espace multimodal vers lequel convergent les différents modes de transport.
- ✓ **Les bus n°150** ne pénètrent plus dans les villages : 10 villages / 10 haltes aller, 10 haltes retour, de Sablanceaux aux Portes.
- ✓ **Les navettes** Respi-Ré inter-villages, du pont et à la demande sont maintenues.

-Faire en sorte d'avoir un calendrier simplifié,

-Des horaires qui offrent aux rétais éloignés et isolés un service public égalitaire.

Le projet inclut l'accès à la gare, à la place Verdun de La Rochelle et à l'aéroport.

Notre schéma composé du bus-tramway de grande capacité, des navettes Respi-Ré et de la facilitation du déplacement en deux roues sera un régulateur de flux lors des périodes touristiques et un fort contributeur à la diminution des GES.

**Points forts du projet** : continuum intégral des mobilités, affranchissement de la troisième voie sur le pont, impact écologique.

## 1A- Les objectifs du projet « réseau Bus – Navettes – Cycles »

Nécessité de maintenir une synchronisation des horaires entre les navettes Respi-Ré et la ligne 150.

Concernant les villages de La Couarde et du Bois Plage :

> Pendant la période estivale, les navettes inter-villages Respi-Ré fonctionnent**, en empruntant le parcours actuel de la ligne 150. On** peut donc penser qu'elles pourraient transporter, pour ceux qui le souhaitent, les passagers jusqu'aux zones multimodales (à l'extérieur de ces villages).
>
> Hors période estivales, les cars réemprunteraient leurs parcours actuel (faute de navettes).
>
> Par contre si l'offre des navettes existait toute l'année, l'itinéraire de la ligne 150 ne serait pas modifié et se situerait toujours en dehors des centres-bourgs.

**Penser continuum :** Le projet vise à simplifier l'offre de transport par bus : Une ligne colonne vertébrale type tramway, le projet vise aussi une information simplifiée et claire pour les usagers. Si l'on regarde le document actuel donnant toutes les précisions d'horaires et de circulations des transports en commun, force est de constater sa complexité.

**Donner à cette nouvelle ligne 150 les atouts d'une colonne vertébrale.** En partant de la gare de La Rochelle, ce bus tram dessert tous les villages de l'île, sans jamais y pénétrer et permet à des ''navettes à la demande'' et aux navettes Respi-Ré de prendre le relais.

## 1B- De la ligne 150 au Bus-tram 150 :

- ✓ **Modification du circuit** : arrêt uniquement au niveau des ronds-points d'entrée de village où se situeront les espaces intermodaux.

- ✓ **Modification du gabarit des n°150**, remplacement des autocars par des bus surbaissés et de plus grande capacité, permettant l'accès aux vélos et aux handicapés. Le bus est destiné à la circulation urbaine, l'autocar a une circulation extra-urbaine et rurale. Le passage de l'île de Ré en zone urbaine devrait être soumis à étude en 2025.

- ✓ **Amélioration du respect des horaires :**

  Le fonctionnement s'appuiera sur des arrêts aller et retour rigoureusement identiques toute l'année de façon à construire une

offre parfaitement identifiable et simple, chaque citoyen bénéficiant du même service.

Le respect des horaires est très souvent demandé par les utilisateurs. Si l'on analyse leurs plaintes, il s'agit avant tout d'horaires qui ne sont pas tenus. Retards, suppressions font que l'on n'a jamais la certitude d'arriver à l'heure. En cause principalement, les bouchons, la non priorité, le passage dans les villages qui livre l'autobus aux aléas du flot touristique. Donner la certitude de l'exactitude devenant habitude, redonnera confiance. Également, la modification du circuit diminuera de façon drastique le temps de voyage.

Les horaires existants doivent être en parfaite continuité avec ceux de la SNCF. (TGV)

A noter que si ces derniers débutent tôt en matinée, ceux du soir gagneraient à s'étaler dans le temps, plus tardivement.

- ✓ **Véhicules prioritaires** :

On pourrait permettre de prioriser le passage du car, un panneau posé en portique pourrait signaler sa priorité au sortir de l'entonnoir du péage du pont. On pourrait aussi envisager que les transports en commun soient toujours prioritaires à tous les ronds-points de l'île et peut être à toutes intersections grâce à une Gestion électronique avec des feux comme pour un tramway).

✓ **Information aux voyageurs :**

- Equiper tous les arrêts bus de panneau analogique pour informer les voyageurs de l'horaire d'arrivée du prochain bus-tram, voir des deux prochains.

- Rendre la ligne 150 consultable via « google map» ou équivalent.

Voici une proposition du nouveau trajet avec en jaune les 10 zones multimodales.




## Remarques importantes :

- Il est essentiel que le trajet de la ligne 150 soit identique à l'aller et au retour.

| | | | |
|---|---|---|---|
| La plage de Sablanceaux | la Noue : | 10' | 7 km, |
| La Noue | La Flotte : | 3' | 2,6 km, |
| La Flotte | Saint-Martin: | 4' | 3,4 km, |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Saint-Martin | le Bois: | 3’ | 3,3 km, |
| Le Bois | La Couarde: | 8’ | 7,7 km, |
| La Couarde | La Passe: | 4’ | 2,7 km, |
| La Passe | Ars-en-Ré : | 7’ | 5,6 km, |
| Ars en Ré | Phare des Baleines | 8’ | 5,9 km, |
| Phare des Baleines | les Portes: | 8’30 | 5 km. |

Si nous considérons des arrêts de 30 secondes, le temps de parcours d’un bus sur l’île serait de 60 minutes aller, 60 mn retour.

La vitesse des bus-tram étant plus importante qu’en milieu urbain.

## 1C – Les navettes :

- ✓ **Les navettes de pont** (P piétons et V vélos) fonctionnent très bien actuellement du 30/03/2024 au 13/10/2024, gratuitement, en saisonnalité.

- ✓ **Les navettes Respi-Ré gratuites :** Offres Respire Sept 2024, elles existent en saisonnalité.

- ✓ Pourquoi ne pas étendre leurs fonctionnements toute l'année en adaptant l'offre ?

- ➢ Prévoir en 2025 une enquête sur le bien-fondé d'élargir les dates de fonctionnement de ces navettes.

## 1D – Le Bus-tram :

Prioriser le transport en commun doit faire vivre le vélo, c'est ainsi qu'on donnera toute sa cohérence au projet mobilité.

Les TER inter-régionaux qui arrivent en gare de La Rochelle permettent le transport des vélos. Le car n°150 qui stationne derrière la gare devra permettre ce même transport. Imaginons cette tête d'affiche *« avec mon vélo, je vais au Phare Des Baleines »*

Concernant les cars, on pourrait préconiser l'utilisation de bus électriques avec recharge par pantographe au dépôt et à son terminus des Portes (par exemple) en mode flash.

Un exemple est développé en annexe 3 ci-après.

## 1E- Les propositions d'amélioration concernant la circulation :

Il est bien évident que les embouteillages entrant et sortant se produisent rarement en même temps, la voie opposée ayant presque toujours une circulation fluide.

### ➢ Embouteillage sortant :

La CDC présente le projet de *troisième voie sur le pont* et celui de *voie sud Rivedoux*, comme un « projet global ».

> Rappel : la *voie sud Rivedoux* concerne une troisième voie en site propre, pour le car et les véhicules de secours et une piste cyclable bi-directionnelle. (cf Annexe 6)

Ce projet global semble trop coûteux et remet en cause les qualités paysagères et environnementales locales.

Il serait souhaitable de maintenir au minimum les passages souterrains prévus sous la départementale, le long de la plage sud de Rivedoux.

Concernant le *Plan b* de la CDC (pour la piste cyclable uniquement) :

> Le prolongement de la voie express cyclable, le long de l'avenue de Sainte Marie, en direction du centre de Rivedoux, est une bonne idée, mais il n'est pas raccordé à la piste cyclable longeant la côte nord.
>
> Reste donc à sécuriser la portion de piste entre le cimetière de Rivedoux et la piste de bord de mer (responsabilité de la mairie de Rivedoux).

- Projets complexes à travailler en 2025.

## Le rond-point de la Redoute à Rivedoux :

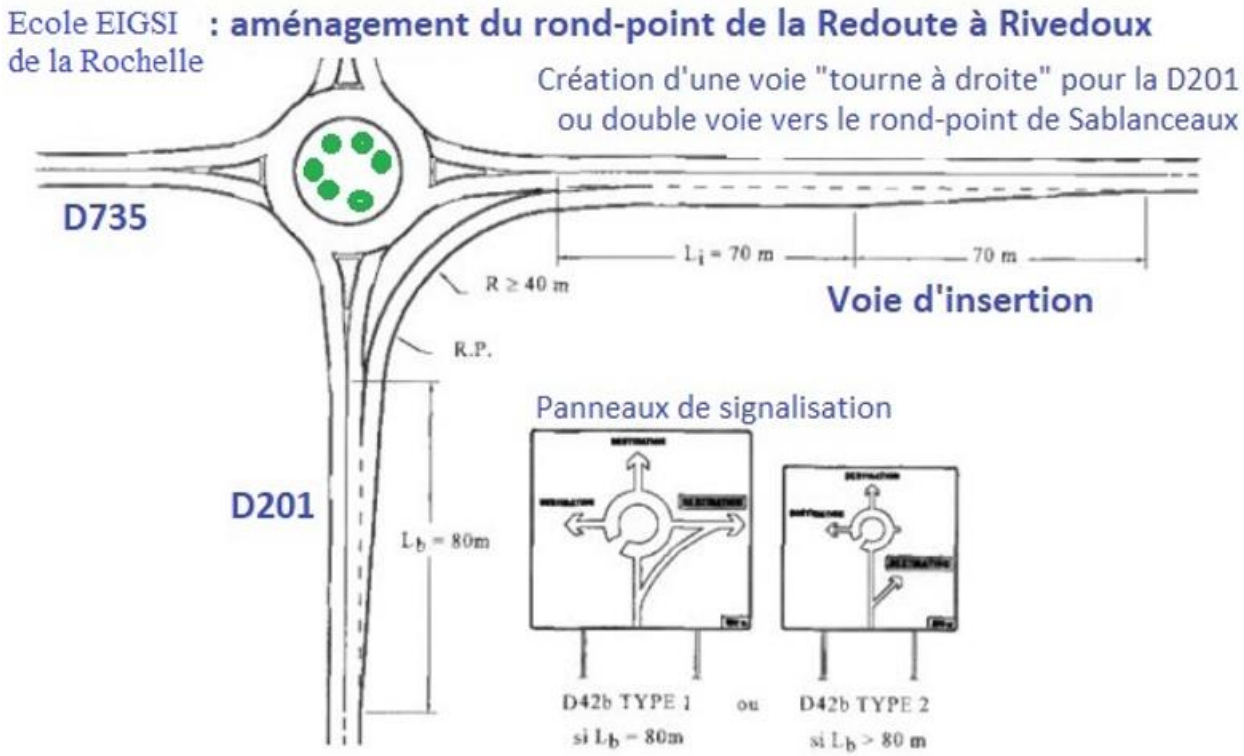
**Le constat** : l'arrivée à ce premier rond-point par la D201 n'est pas fluide : plus de 50% des voitures arrivant à ce rond-point s'arrêtent, car elles ne sont pas prioritaires, sont en montée et l'entrée se fait perpendiculairement.

**Expérimentation en cours** : Un feu rouge intelligent, associé à des capteurs de flux, est testé sur la D735 depuis l'été 2022 pour équilibrer le trafic entre la D201 et la D735. Les résultats sont très encourageants. Un deuxième feu présent dans le rond-point, arrêtant les véhicules provenant du pont voulant repartir vers le rond-point de Sablanceaux et ceux sortants du camping, a été installé pour parfaire le dispositif.

Nous demandons d'y associer la proposition de l'Ecole EIGSI de la Rochelle qui optimise la circulation au niveau du rond-point de la Redoute en créant **une voie directe de « tourne-à-droite** », éventuellement prolongée par une double voie jusqu'au rond-point de Sablanceaux, l'arrivée à ce second rond-point étant beaucoup plus fluide, les 2 voies étant parallèles.

Cette proposition est à associer au dispositif intelligent mis en place en test pour détecter les bouchons sur la D201, qui n'ouvrira automatiquement le tourne droite (voie des bus) qu'au moment où la D201 bouchonne.

➢ Ce sera ainsi **une voie de délestage temporaire, uniquement les jours de gros trafic sortant**, ce qui rassurera les riverains.




Données techniques de la solution EIGSI.

La voie directe de tourne-à-droite cède la priorité à l'axe sur lequel elle se greffe. Le raccordement est alors normalement traité par une voie d'insertion.

La voie directe se compose :

- D'un **couloir de décélération** de type diagonal comportant un biseau de sortie rectiligne d'une longueur de 80 m au moins (mesurée entre la pointe du biseau et le nez d'îlot de sortie réduit à 1 m) et d'un raccordement progressif (clothoïde).

- D'un **arc circulaire** de longueur suffisante"* et de rayon au moins égal à 40 m (bord intérieur de la voie), mais dans la mesure du possible inférieur à 75 m.
- D'une **voie d'insertion** de type parallèle comportant une zone d'accélération de 70 m de long au moins, et d'un biseau de 70 m. La largeur de la voie est de 4 m, de la sortie du biseau rectiligne jusqu'à l'entrée sur la voie d'insertion. Elle comporte une bande dérasée de droite de 2,00 m, et une bande dérasée de gauche de 0,50 m.

**Signalisation spécifique** :
La pré-signalisation correspondant à cette situation peut être réalisée par les panneaux D42b adaptés : type 1 ou 2 schématisés ci-dessous. Le choix entre ces deux types dépendra de la géométrie donnée à la voie de tourne-à-droite, et notamment de la longueur de la partie qui sert à la manœuvre de décélération ».

## ➢ Embouteillage rentrant :

Les cars et les véhicules d'urgence empruntent la passerelle, passent le péage en couloir dédié, poursuivent leur route dans l'entonnoir, jusqu'au débouché sur le pont.

- ➢ La sortie de ce couloir de circulation est améliorable par l'ajout d'un panneau *priorité au car* et par la pose d'un miroir pour faciliter la visibilité.

- **Nous préconisons aussi l'utilisation de *feux récompense* :**

Ces feux ralentiraient le flux automobile en usant avant tout de pédagogie.
Ces *feux récompense* sont paramétrés pour être au rouge en l'absence de véhicules et basculer au vert lorsque la vitesse des véhicules détectés en approche est en-dessous de la vitesse maximale autorisée.

- Sujet à étudier en 2025.

*L'arrêté du 9 avril 2021 modifiant l'instruction interministérielle sur la signalisation routière* ***autorise l'usage de signaux lumineux tricolores dits R22 pour réguler la vitesse des véhicules****. L''implantation de ces feux ne peut se faire qu'en section courante c'est à dire hors intersection et hors passage piéton. La stratégie de régulation utilisée se nomme vert-récompense : le feu est rouge et passe au vert pour les véhicules roulant à la bonne vitesse.*

*Ainsi, l'absence de conflit avec d'autres usages permet d'honorer la promesse d'un vert récompense. Seule cette stratégie est utilisable. Les stratégies dites de rouge sanction (le feu est vert et passe au rouge si le véhicule ne roule pas à la bonne vitesse) sont interdites d'emploi.*

*Implanté dans un contexte adapté, le feu vert-récompense est un outil pédagogique, bien accepté qui donne de bons résultats. Il complète la panoplie des outils mis à disposition des collectivités pour lutter contre la vitesse : requalification, resserrement du profil en travers, ralentisseurs, coussins et plateaux, chicanes.*

## 1F - Amélioration de la « communication » concernant la sécurité sur le pont

En cas de tempête, la vitesse y est abaissée de 80 Km/h à 50 Km/h, mais la communication sur le pont est jugée insuffisante ou inexistante.

- Nous lancerons en 2025 une réflexion globale sur la **communication** des décisions prises concernant la sécurité pour les usagers du pont.




- Nous proposons l'installation de **panneaux lumineux 50**

Comme cela existe sur certaines routes en cas de limitation exceptionnelle de la vitesse (pollution, vent fort, etc. …)

- Nous proposons que la **vitesse du vent** soit affichée sur le panneau d'information analogique placé avant le rond-point de Sablanceaux, pour les véhicules sortants.

## 1G – Les Innovations techniques :

Nous avons souhaité intégrer dans notre projet éco-mobilités les dernières innovations digitales ainsi que le savoir-faire métiers des fournisseurs de ces solutions innovantes.

Ces équipements contribuent à créer des écosystèmes ouverts et interopérables pour la ville de demain, en orientant, optimisant et sécurisant les flux de personnes et de véhicules.

Ces solutions digitales concernent :

**L'éclairage public** qui doit être associé à des solutions de détection permettant d'adapter l'éclairage à l'activité et au besoin des usagers pour la ville de demain. Ces dispositifs et solutions permettent des économies d'énergie en éclairage extérieur. L'éclairage du pont de l'ile de Ré devrait sans doute intégrer cette technologie.

**Les besoins de signalisation** : La signalisation lumineuse connectée permet d'améliorer la prévention routière grâce à des outils d'analyse de trafic pour informer les usagers :

- Radar pédagogique pour signaler la vitesse, (entrée du bois-plage).
- Panneau de signalisation de piétons ou de cyclistes,
- Capteur de trafic destiné à calculer et mettre à disposition l'information de temps de parcours et d'origines-destinations des usagers de la route (exemple : info trafic entrée-sortie de l'ile).

**La régulation de trafic** pour sécuriser, superviser, fluidifier les flux de tous les usagers (véhicules, transport public, mobilité active) et optimiser l'ensemble des mobilités :

- Prioriser les transports en commun,
- Prendre en compte la présence de piétons et de cyclistes aux intersections, etc…

Par exemple : le feu rouge de régulation du trafic en test au rond-point de la Redoute.

Dans la gamme des outils de détection de trafic on trouvera :

✓ **Le radar** est un capteur qui détecte les véhicules en mouvement à une distance allant jusqu'à 120 mètres.

Il capte les véhicules en approche, envoie l'information à un contrôleur qui ajuste les durées de cycles de feu en fonction du trafic en temps réel (appel, prolongation, …).

✓ **Les capteurs vidéo** fonctionnent sur le principe d'analyse d'images. Ils détectent tous les usagers et les modes de déplacement (voitures, transport en commun, mobilité active), en mouvement comme à l'arrêt. En fonction des besoins, l'option thermique est disponible pour une détection de jour comme de nuit sans nécessité d'éclairage public. Un contrôleur analyse ensuite ces informations et peux ainsi réguler le trafic en temps réel. Par exemple, signaler l'arrivée d'un piéton ou d'un vélo à un passage piéton ou même lui donner la priorité.

# *2*- Pour un réseau cyclable performant et sécurisé

## Philosophie d'ensemble du réseau cyclable

Notre projet vise à promouvoir le déplacement écologique par l'usage des véhicules deux roues non motorisés thermiquement sur un réseau cyclable homogène et interconnecté avec les bus.

Les grands principes du projet :

- ✓ **Créer un véritable réseau cyclable** pour une île 100 % vélo, c'est-à-dire disposant d'un réseau de pistes sans discontinuité, lisible (jalonnement vertical et au sol), sécure, de grande capacité, autorisant la cohabitation des vélos, des VAE et des vélos cargos.

- ✓ **Envisager deux voies express**, vers le centre de La Rochelle depuis les deux principaux bassins domicile-travail de l'île : voie nord depuis Saint Martin via La Flotte en Ré et voie sud via Sainte-Marie de Ré.

  *Revoir l'implantation des voies express pour assurer un continuum jusqu'au nord de l'île.*

- ✓ **Voies Vie Permanente** vers les zones artisanales et commerçantes de Saint Martin, La Flotte *et Ars en Ré :*
- ✓ **Connecter le réseau aux espaces multimodaux de village,** continuum intégral des modes de déplacement, réduisant la dépendance à la voiture.
- ✓ **Mise en place d'un déplacement combiné bus-vélo** : vélos et trottinettes sont acceptés par des bus à grande capacité comme décrit dans le projet de refonte de la ligne 150.

- ✓ **Une harmonisation îlienne des règles de circulation** (par exemple vitesse max 70 km/h sur toutes les départementales et dans le cadre des zones 30, zones apaisées dans les centres bourg).

- ✓ **Pour les traversées à 90°** des voies à grand flux, prévoir des systèmes de feux intelligents ou passages inférieurs.

- ✓ **Multiplication et sécurisation des zones de délaissement du vélo** : le cycliste doit délaisser son vélo facilement et en toute sérénité. Parkings à vélos nombreux, accessibles, à la signalétique visible, avec présence d'équipements antieffraction.

## 2A- A Propos du SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE 2023-2030

Ce document adopté fin 2022 par les élus est un véritable document stratégique d'orientation de la politique cyclable de l'île de Ré d'ici 2030. Il comprend 7 objectifs et 28 actions.

La Communauté de Communes de l'Ile de Ré souhaite développer et promouvoir la pratique du vélo sur l'ensemble de son territoire.

En effet, sur un territoire comme celui de l'Ile 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,
- ✓ Le développement de l'usage du vélo est un enjeu économique,
- ✓ Le vélo est un moyen de transport économique,
- ✓ Le développement des déplacements à vélo est également un enjeu sanitaire
- ✓ 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.

En 2023, Ré-Avenir a analysé les objectifs et actions proposés dans ce document **qui nous semble globalement satisfaisant**, car il tient compte des observations des citoyens et associations présents dans les commissions consultatives citoyennes.

Ré-Avenir a rédigé un document détaillé proposant nos considérations et préconisations en vue d'optimiser ce SDC, dont celle-ci concernant la sécurité des cyclistes :

- ✓ 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 :

  Cette expérimentation concernera dans un premier temps un rond-point en milieu urbain, soit **Paradis sur Sainte-Marie.**

- ✓ Compte tenu que dans le Schéma Directeur Cyclable, **le rond-point Bel Air** est signalé comme *étant à sécuriser (page11), qu'il y est prévu* ***des travaux*****, (le passage de la nouvelle voie express reliant Saint-**Martin à Rivedoux en contournant la Flotte et l'arrivée de la piste cyclable longeant la route des Paradis), nous préconisons de mutualiser les frais en l'adaptant en même temps au mode « rond-point à la Hollandaise ».

## ➢ Point d'avancement fait par la CDC sur le SDC le 17/10/2024 :

1. Le contournement de la Flotte : La première partie du projet, entre Brossard et Bel Air, est lancée; sa livraison est prévue pour mi-2026. Les acquisitions sont en cours. Cela comprendra la jonction avec la piste cyclable du Paradis sur Bel Air, mais pas la continuité jusqu'au rond-point du camping des Peupliers, pour rejoindre la piste cyclable vers Rivedoux.
2. *Plan B*, piste cyclable longeant la route de Sainte-Marie vers le cimetière de Rivedoux, sur la gauche : Les discussions avec le maire de Rivedoux ont progressé sur ce parcours et sa prolongation dans le village.
3. Rond-point à la Hollandaise : La CDC doit faire pression sur les autorités responsables pour réaliser rapidement une expérimentation sur l'île.
4. Désenclavement vélo de la Passe : constat de blocage.

En prenant un peu de recul, il nous paraît exister une certaine distorsion entre les objectifs, dont certains sont très ambitieux, voire difficiles à réaliser, et les moyens mis en regard. Le planning général du projet prend du retard.

Cela mériterait de mieux hiérarchiser les priorités d'ensemble à partir des objectifs visés (sécurisation des vélos, création d'itinéraires, ...)

Il est regrettable que le contournement de La Flotte, qui forme un tout, ait été scindé en 2 parties dans sa phase étude administrative et que le désenclavement vélo de La Passe ne soit pas rappelé comme une priorité.

➢ Ré-Avenir préconise donc de renforcer le comité de pilotage de ce SDC et reste disponible pour aider l'équipe projet CDC à trouver des solutions alternatives ou provisoires.

## 2B – La circulation à vélo :

✓ **Assurer la sécurité du cycliste et de son vélo:**

- Voies cyclables inter-villages autonomes, parallèles aux RD 201 et 735 (par ex. entre Saint Martin et La Couarde).
- Véloparcs : à chaque espace multimodal ou site touristique, avec entrée sécurisée. Arceaux dédiés aux vélo-cargos.
- Zones de dépôts des vélos, électroniquement sécurisées.

✓ **Pistes cyclables à grande vitesse (express et vie permanente)**

- Voie express depuis Saint Martin en jonction avec la voie depuis Sainte-Marie en direction du centre de La Rochelle.

- Voies vie permanente en direction des deux zones commerciales de l'île. Les jalonner de stations d'autoréparation disposant de clé Allen, pompes, démonte-pneus.

✓ **Préconisations pour l'île :**

✓ Redimensionnement des pistes en fonction du débit cycliste constaté.

✓ Dédoublement de certaines pistes bidirectionnelles en pistes bi- ou unidirectionnelles de part et d'autre de la voie départementale.

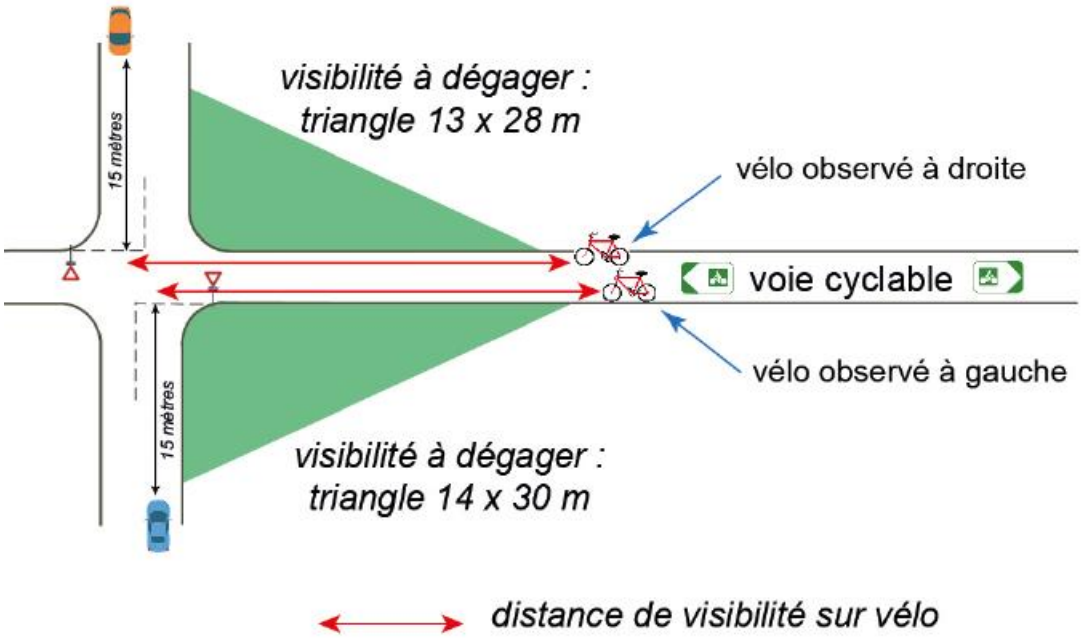
✓ Améliorer la signalétique verticale et horizontale :




- ✓ Installation de « totems » à toutes les intersections et départs de pistes, indiquant distances et lieux, et en identifiant chaque piste par un code couleur.
- ✓ Repenser les carrefours giratoires (giratoires à îlots intra-annulaires à la Hollandaise) avec continuité des pistes de franchissement des carrefours et priorité sur les flux motorisés.
- ✓ Pistes traversantes sécurisées et prioritaires, matérialisées par un plateau et un revêtement de couleur par exemple en entier.
- ✓ Systématisation des bandes cyclables dans les villages, organisées en véritable réseau sans discontinuité.
- ✓ Remédier à une certaine incohérence dans le panneautage et chercher à l'homogénéiser.

- ✓ Amélioration de la visibilité aux intersections des voies communales et départementales, en respect des préconisations du CEREMA :

« Selon les différentes hypothèses retenues pour le calcul du triangle de visibilité, il faudrait dégager les abords des intersections sur 13m x 28m minimum pour obtenir une visibilité parfaite aux intersections. »




Triangle de visibilité pour une véloroute prioritaire de type piste cyclable ou voie verte
Source : Cerema

Notre Groupe de travail, accompagné des agents territoriaux en charge de la mobilité à la Communauté de Communes, a organisé le 14 juin 2024 un déplacement sur la piste cyclable entre La Noue et Gros Jonc pour y examiner, sur place, l'aspect sécurité aux 13 intersections de cet itinéraire :

Très peu de ces 13 intersections respectent cette préconisation !

Fin 2024, des actions d'élagage sont en cours sur 6 intersections.

- Pour 2025 : poursuite du programme.

**Bandes luminescentes – Proposition :**

Le lundi 28 octobre 2024, le groupe mobilité de l'association Ré Avenir se réunissait.

A l'ordre du jour entre autres, il devait répondre à une sollicitation de Mme Marie Hélène Scotto, lauréate sélectionnée pour son projet des pistes en lumière du budget participatif 2024 de la CDC île de Ré.

En effet cette dernière s'est tournée vers notre groupe cherchant à y trouver un accompagnement.

Après concertation de tous les membres présents, il est ressorti très majoritairement que la zone à implanter pourrait être la piste cyclable qui longe la D201e entre les ronds-points des Paradis et Bel Air à La Flotte.

Cette proposition a été validée par la CDC.

Les arguments en faveur de ce choix sont :

- la voie routière très étroite, le flux de voiture très important,

- la piste cyclable très proche de cette voie,

- piste non éclairée,

- piste empruntée par des adolescents scolarisés au collège des Salières à Saint Martin de Ré.

Cette piste ainsi équipée préfigurera un trajet sécurisé Sainte Marie <> Saint Martin après l'achèvement de la nouvelle piste Bel Air <> Brossard.

## 2C - Sécurisation de la desserte à vélo du hameau de La Passe




### ETAT DES LIEUX

1) Le hameau de La Passe (Commune de La Couarde) recense une quarantaine d'habitations, dont plusieurs gîtes de vacances, un centre de vacances accueillant des classes découvertes et des sorties à vélo, mais aussi un artisan-verrier attirant des visiteurs à vélo.

A quelques centaines de mètres de La Passe, se trouvent les accès aux campings du Bois Henri IV et du Puma (en direction de La Couarde) et l'Océan (en direction d'Ars).

Comme il n'y a aucun commerce à La Passe, les habitants doivent se rendre soit à La Couarde (3.2km), soit à Loix (4.2km). A

signaler également, l'installation récente le long de la RD735 d'une boulangerie, d'une rôtisserie et d'une poissonnerie, sur l'emplacement d'une ancienne station-service, à 2.2km en direction de La Couarde.

La Passe est desservie par 2 routes départementales, la RD735 qui relie La Couarde au Nord de l'île et la RD102 en direction de Loix.

Comme ce hameau dispose d'un point d'accès à la plage avec parking vélos, nombreux sont les cyclistes à les emprunter, alors qu'en dépit de l'important trafic routier, aucun aménagement n'a été prévu pour eux.

2) Alors que la navette assurant en été la liaison avec Loix et la correspondance avec la ligne 150 des cars régionaux (La Rochelle - Île de Ré) a été supprimée, La Passe est devenue depuis 2024, le terminus en Juillet et Août de la ligne H de Respi-Ré.

## PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

**1) A terme :**

***Dissocier les circulations vélos/véhicules en créant des pistes dédiées aux vélos le long des 2 départementales desservant le hameau de La Passe*.**

a) **Le long de la RD102**, une telle piste existe déjà sur 3km entre Loix et le pont du Feneau, où elle rejoint la voie reliant La Couarde à Ars. L'extension jusqu'au rond-point de La Passe (830m) en serait le prolongement naturel.

Inscrite en 2019 au PLUi, puis en 2022 dans le Schéma Directeur Cyclable, ce projet se heurte à l'opposition du Département, pour qui la création de toute piste était impossible, tant en encorbellement en bordure de RD que dans les marais.

b) **Le long de la RD735,** la Communauté de Communes et le Département ont mené en 2023 des études en vue de créer une liaison cyclable entre La Passe et le carrefour des Prises ; le Département s'engageant à modifier le rond-point de La Passe pour y intégrer un cheminement pour piétons et vélos côté Nord de la RD jusqu'à la limite d'agglomération, et la Communauté de Communes prenant à sa charge le projet de piste cyclable entre le village de la Passe et la traversée des Prises soit environ 850 mètres.

Les travaux devaient commencer par le réaménagement du giratoire, prévus en 2025, voire début 2026[1].

Malheureusement, courant juin 2024, la DREAL a demandé que toutes les voies passent au nord de l'arbre situé au milieu du carrefour, afin de ne pas abîmer ses racines.

Depuis, le projet semble au point mort.

## 2) En attendant la solution idéale :

### *Sécuriser à moindre coût la circulation vélo sur les RD735 et RD102*

Tant que ces projets ne sont pas menés à terme, la sécurité des cyclistes doit être améliorée à court terme, eu égard au trafic de ces départementales.

En maintenant le statu quo, le Département engagerait de façon majeure sa responsabilité en cas d'accident, car il existe des solutions transitoires, sans dépenses excessives, permettant de diminuer sensiblement le risque pour l'usager, et par la même la responsabilité des élus :

[1] Le Phare de Ré du 25 octobre 2023 : Compte-rendu de la Conférence de Presse des élus départementaux.

a) **La RD102** répond aux critères de mise en œuvre d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB), tels que définis par le CEREMA dans sa Fiche vélo n°37 (voir Annexe 4), puisque le Département a mesuré un trafic estival inférieur à 5000 véhicules/jour (cumul des 2 sens)[2], quitte à étendre la limitation de vitesse à 50km/h du Feneau jusqu'à l'entrée de La Passe (où la limitation à 30km/h réduit sensiblement le risque d'accident).
Malheureusement, les Services Techniques du Département, interrogés par Ré-Avenir en février 2023, maintiennent leur refus de principe de création de tout CVCB hors agglomération.

Par ailleurs, le Département a annoncé sécuriser la traversée du carrefour du Feneau, emprunté à l'année par 750000 cyclistes, dont 190000 en août, au plus tard en 2025.

b) **Sur la RD735,** à défaut de voie dédiée, un cheminement au sol, de chaque côté de la chaussée, derrière les balises, canaliserait les vélos et obligerait les véhicules à respecter les distances de sécurité lors des dépassements.

c) **Au carrefour de La Passe**, on pourrait canaliser et sécuriser la traversée des cyclistes par un simple marquage au sol en damier, identique à celui du rond-point au croisement des avenues du Général de Gaulle et de Philippsburg à Saint-Martin.
Il est également nécessaire d'empêcher les voitures de couper via la voie réservée aux bus et aux riverains, et sur laquelle débouche le chemin de la plage.

[2] Relevé effectué par le Département entre le 27 juillet 2023 et le 1er août 2024

## *3- Pour les mobilités partagées*

### 3A – Rezo Pouce :

LE COVOITURAGE COURTE DISTANCE

**Les OBJECTIFS :**

La croissance continue du trafic automobile induit sur l'île, au moins autant qu'ailleurs une dégradation de la qualité de l'air, des nuisances sonores importantes, une trop grande utilisation de l'espace public, un gaspillage énergétique et une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

La transition énergétique dans les transports se fera par l'optimisation de l'usage de la voiture et par le partage :

Pour l'ile de ré, il convient de réduire ces impacts en agissant sur l'ensemble des déplacements dans l'île ou vers la gare SNCF de la Rochelle.

**Le DIAGNOSTIC initial de RE-AVENIR :**

Ré-Avenir a réalisé du 1er août au 15 septembre 2020 une enquête sur l'offre de déplacement sur l'île et la mobilité en général. L'enquête s'est intéressée à l'ensemble des moyens de déplacement au quotidien (transports en commun, voiture, vélo,…) permettant en 18 questions de radiographier les us et coutumes locales en matière de déplacement mais aussi les points d'intérêt et préoccupation des usagers.

Résultats sur le partage des trajets au quotidien dans l'île :

> Seriez-vous favorable au développement d'un réseau de covoiturage courte distance, local, sécurisé et gratuit sur l'île de Ré ? Près de 80% (137) des personnes ayant répondu y sont favorables. Une perspective jugée pertinente notamment pour faire le trajet entre l'île et la gare de La Rochelle pour 105 usagers mais aussi pour les courses, les loisirs ou en complément des navettes inter-village. Constatons enfin que près de la moitié des usagers (43%) se projettent alternativement en conducteur ou passager.

Il s'agit d'un projet local, courtes distances sur l'île de Ré principalement, prenant en compte le besoin très largement exprimé d'accéder à la gare de La Rochelle.

L'objectif est de créer une ligne de covoiturage, complémentaire à la ligne 3, équivalent à un tramway.

La CDC collectivité territoriale est en charge du projet, elle a engagé un prestataire RezoPouce, lui verse chaque année des émoluments proportionnels à la population rétaise en échange de quoi ce dernier

fournit la signalétique voirie, la carte d'adhésion, le macaron, son kit explicatif et un accès à son application.

La mise en place du système de covoiturage a commencé par une étude du réseau routier, des flux de voiture (assez facile sur l'ile de Ré) et des besoins de mobilité.

La CDC a confié à chaque mairie le soin de choisir les emplacements qui semblaient les plus pertinents pour installer les panneaux localisant ainsi les stations de départ.

48 haltes ont ainsi été créées pour assurer un maillage sur toute l'île.

Cette phase s'est achevée en avril 2021.

**REZO POUCE :**

RézoPouce (un service Mobicoop) est un système de covoiturage « low-tech » ou d'autostop organisé qui permet aux usagers de se déplacer gratuitement sur des courtes distances, en toute sécurité.

Pour découvrir son fonctionnement, suivez ce lien : Rezo Pouce - L'autostop au quotidien

**PROMOTION DU DISPOSITIF ET SENSIBILISATION DU PUBLIC**

Au-delà de la conception du réseau de stations de covoiturage, la phase de communication vis-à-vis des habitants et des touristes est cruciale pour la réussite du projet.

Le lancement de la promotion du projet a commencé le 15/06/2021.

Le résultat attendu devait être le développement d'une communauté d'intérêt et d'usage.

## Constat et évaluation au 24 novembre 2022 :

La communauté Rezo Pouce n'existe pas, en cause :

- ✓ Un mauvais positionnement des haltes (panneaux) qui devraient se situer sur la colonne vertébrale de l'île.

  - ➢ L'association Ré Avenir préconise que ces panneaux RezoPouce soient positionnés sur l'ensemble des arrêts de bus de la ligne 150.

- ✓ Un manque régulier de promotion et de communications,
- ✓ Absence d'événements avec une mise en situation des acteurs.

## Constat et évaluation en septembre 2024 :

Le retour d'expérience des événements organisés entre 2022 et 2024 par La CDC et soutenu par Ré Avenir s'avère négatif. (Ayant constaté aucun mouvement aux différentes haltes dédiées).

Le retour d'expérience REZOPOUCE pour les Communautés de communes de AUNIS-ATLANTIQUE et de Saintes s'avère également négatif et elles ont décidé d'abandonner.

**En CONCLUSION :**

Le covoiturage se présentait comme l'une des principales pistes d'innovation pour répondre aux besoins de déplacement et aux injonctions environnementales des habitants.

Malgré l'enquête de 2020 ci-dessus mentionnée, force est de constater que cette solution ne répond pas à un besoin.

- En 2025, Ré Avenir fera de nouvelles propositions à ce sujet.

## *4- Pour des alternatives à la présence croissante des voitures sur l'île*

## 4A – Les navettes maritimes :

- ✓ **Navette maritime Rivedoux - La Pallice - Rivedoux :**

Puisque nous défendons l'idée du continuum, il nous paraîtrait opportun pour les vélos et les piétons de soutenir la mise en place d'une petite navette électrique à fond plat pour favoriser son accostage sans que cela n'entraîne de gros frais de mise en route. Nos pistes cyclables rétaises trouveraient un lien facilité avec celles de la CDA de la Rochelle.

## 4B - Un Pass-Bas-carbone (PBC) :

### *« Séjours écoresponsables*

*S'évader en dehors de l'été, c'est possible aussi sur l'île de Ré.*
*Laissez-vous séduire par nos séjours bas-carbone et optez pour des vacances à part qui font la différence !*

*Accessibles en transports en commun et faisant le choix des mobilités douces (vélo, randonnée pédestre…), les « Séjours bas-carbone en Nouvelle-Aquitaine » vous*

*proposent de (re)découvrir les destinations de la plus vaste région de France, via une sélection d'expériences originales, engagées et porteuses de sens.*

*Garants d'un tourisme attentif à ses impacts environnementaux, sociaux et économiques, ces séjours sont la promesse d'échanges avec les habitants et de rencontres avec des professionnels qui, par leur engagement en faveur d'un tourisme responsable et leur sens de l'hospitalité, font de la Nouvelle-Aquitaine un territoire unique. »*

Voilà ce que propose **Destination île De Ré**,

Cet organisme fait avant tout la promotion d'une consommation touristique bas-carbone, mais n'offre pas réellement un Pass-bas-carbone (un PBC) où il serait question véritablement d'un ''troc'' avec au centre de ce dernier, l'abandon de la voiture pendant la durée du séjour en échange de services offerts par les collectivités, par exemple :

- deux passages gratuits du pont,

-des réductions offertes pour la location de vélo,

- des entrées gratuites pour différents musées,

- une conférence ouverte sur l'histoire et la géographie de l'île.

- etc……..

L'abandon de cette voiture pouvant être acté par les services des différentes communes.

## En conclusion,

Ce document est l'expression de besoins, réalisé par des usagers de 3 associations qui ont travaillé ensemble, pour définir une CIBLE. Nous espérons que ces propositions vous transporteront et qu'elles soient reprises pour être mises en pratique prochainement pour une île de rêve !

## **Annexe 1 :** Sur la ligne de car 150 et notre projet en substitution

*Des échanges téléphoniques et par courriel ont eu lieu avec des interlocuteurs responsables à la Région Nouvelle Aquitaine (Transports Ligne3) :*

*Madame Fabienne CALA – Sous-Directrice des Transports Routiers de Voyageurs – Site de La Rochelle (DTRV17) :*

*Monsieur Etienne OLIVEAU – Responsable Unité Technique :*

- ✓ Propos de M. Oliveau : La région a prévu d'installer des panneaux analogiques sur les zones multimodales de l'île existantes (Rivedoux- Sainte Marie, Saint martin). En ce qui concerne le trajet actuel, les panneaux analogiques pour les arrêts au bord de la départementale sont de la responsabilité du département et pour ceux qui se situent dans les bourgades, communale *ou inter-communale.*

Pour le futur trajet du car, il n'y aura qu'un seul interlocuteur, le département.

Rendre La ligne 150 consultable via «google map»

*Actuellement l'opérateur Transdev n'a semble t'il pas communiqué les horaires, la région Nouvelle Aquitaine utilise l'application Zenbus.*

*Les bus disposent d'un GPS depuis 2018.*

- ✓ **Compte rendu de la réunion téléphonique du 07 Mai 2021 avec M. Oliveau.**

- pour le manque d'informations sur Google Maps, il doit par mail me faire réponse, il semble qu'aucune collectivité n'a fait de demande en ce sens. La Région Nouvelle Aquitaine n'a peut-être jamais ouvert son data à tous les opérateurs comme l'a fait par exemple la SNCF. Nous attendons plus de précisions.

- la Région a **verdi** la ligne 3 (ils considèrent cette ligne comme pilote et vitrine, ceci est lié à sa grande fréquentation), les bus circulants utilisent le bio-éthanol sauf les bus supplémentaires estivaux qui eux fonctionnent au diesel et sont de vieux véhicules qui il le constate, tombent souvent en panne.

- il existe l'été des bus calés sur les horaires des TGV qui sont équipés de portique à vélos (7places), il faut que les usagers réservent à l'avance.

- il attire notre attention sur le fait que la plupart des bus piétons-vélos sont des intra-urbains car roulants à 30 km/h maximum et non des bus extra-urbains (car pouvant rouler beaucoup plus vite et donc exposer les passagers debout, dixit la législation) il nous engage à nous rapprocher des constructeurs.

Lien pour la compréhension de cette législation : TRANS'BUS - Transport de vélos dans les autocars,

A partir du 21 juillet 2021 tous les autocars neufs devront être munis d'un portique à vélos (minimum 5).

### *Article L1272-6*

*A compter du 1er juillet 2021, les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes, à l'exception des services urbains, sont équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés.*

*Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3 ou L. 1241-1 peuvent déroger à cette obligation, sur décision motivée, pour les services qu'elles organisent.*

*Un décret définit les conditions d'application du premier alinéa du présent article aux services librement organisés mentionnés à l'article L. 3111-17. Pour ces services, l'emport des vélos peut faire l'objet de réservations.*

## Annexe 2 : Sur l'aspect véhicule à substituer aux bus actuels

- ✓ **Compte rendu de la réunion téléphonique du 10 Mai 2021 avec M. Irazusta responsable électro-mobilité France, pour la société IRIZAR (fabricant d'autobus)**

Il nous assure que concernant le véhicule ietram18m, zéro émission, il est possible de l'adapter à une circulation multizone, intra et extra-urbaine.

Il suffit de le munir d'un électrotachygraphe et d'adapter des ceintures de sécurité sur les places assises. Il a une contenance de 152 personnes en incluant 38 personnes assises, l'on peut installer à l'intérieur au minimum 15 racks à vélo (diminuant en cela, la capacité d'embarquement de voyageurs).

Il confirme qu'il est important de se rencontrer afin de bien identifier le besoin et étudier la forme la plus adéquate d'électrification du système de transport (charge lente au dépôt ou, charge rapide sur le réseau). Pour cela, il a besoin de connaître :

- L'organisation du réseau électrique (ENEDIS)
- Le kilométrage de transport quotidien
- La fréquence de service
- Le lieu de remisage.

Il se propose de nous accompagner dans notre projet de « verdissement des moyens de transport de l'île de Ré » Suite à cette proposition nous convenons qu'un rendez vous serait pris pour qu'il puisse sur le terrain évaluer notre demande et faire une étude de marché.

### Suite à une seconde conversation avec M. Oliveau de la région,

celui-ci précise que :

*L'appel d'offre accepté Le contrat passé après appel d'offres entre Transdev et la région a été signé en 2018 et s'étire sur 6 ans ( 2024) pour la ligne 3 et pour les bus scolaires 4 ans ( 2022).*

En conséquence, nous pourrions proposer que l'ensemble des bus en service de la ligne 3 soient tous équipés de portique à vélo (7 places).

## **Annexe 3 :** Après une visite de « faisabilité » d'un constructeur d'autobus

Suite à la rencontre du mercredi 9 juin 2021 avec M. Laurent Irazusta de la société *Irizar*

*Compte rendu pour le projet* ***« îl'0²bus »*** *!)*

Société franco-espagnole de conception et fabrication de moteurs et de véhicules motorisés (leader européen de bus et cars électriques, équipe la ville de Strasbourg, Marseille...) *( motorisation d'éoliennes)*. (en basque « *Erysahar* » signifie « vieux village »)

- Présents à ce déjeuner de travail : François, Joël, Jean-Claude, Bernard (invité) et Odile (rapporteuse de cette réunion)
- Présentation de l'Irizar le tram 18m, bus surbaissé facilitant l'accès aux vélos,
- ***« L'Irizar le tram 18m :*** *La combinaison de grande capacité, la facilité d'accès et la circulation intérieure d'un tramway ainsi que la flexibilité d'un autobus urbain et la condition zéro émission, définissent l'ADN de ce nouveau véhicule. L'Irizar ie tram offre un design qui part d'un langage esthétique minimaliste, sans ornements, et dans lequel toutes ses particularités répondent aux aspects fonctionnels concrets permettant de créer une identité et une*



Motorisations électriques avec technologie de pointe exportée dans le monde entier– actuellement batteries fonctionnant au nickel-cobalt-manganèse.

Recherche évoluant en permanence : les batteries ont actuellement une durée de vie de 7 ans (exemple des bus Marseillais).

Préconisations en relation avec le projet « ***îl'O²bus*** » :

- Tout d'abord viser (politiquement) l'obtention de la re-qualification pour le territoire rétais en « ***périmètre urbain*** » - ceci permettrait une utilisation du *bus* (et non pas de cars), ce qui signifie une beaucoup plus grande capacité de charge des véhicules, avec possibilité de voyageurs debout, pas d'obligation de port de ceintures de sécurité sur sièges, et accueil de vélos à bord.

- Les *bus* envisagés, après visite complète du site rétais par notre ingénieur *Irizar*, sont des bus de **classe 1***, dits *« bus BRT » (Bus Rapid Transit*): bus articulés (en 2 parties) de 18 m de long, avec quais de charge affleurants, chargement maximum autorisé de 140/155 personnes (dont 32 à 40 places assises), emplacement pour 1 fauteuil roulant, et 15 vélos.

- L'architecture de ces *bus* est modulable : esthétique, nombre de portes (jusqu'à 8 portes possibles), aménagement évolutif à la demande ... Les postes de charge sont donc modulables, ainsi que l'aspect extérieur.

- Les batteries de ces *bus* sont plus légères (que celles des « cars », qui eux sont donc utilisés en zone rurale extérieure au-dit « *périmètre urbain* »).

- Ces *bus BRT* auraient une nécessité de recharge d'une puissance de
  500 kw à chaque extrémité du circuit prévu (interroger *Enédis* sur possibilités d'installation de 2 postes de charge en bouts de ligne) – durée de charge à prévoir : 8 mn. Si circuit-aller prévu toutes les ½ heures, charge toutes le ½ h.

- On peut imaginer une vitesse d'exploitation comprise entre 19 km/h et sur l'île 26 km/h. Avec pointes possibles bien sûr à la vitesse autorisée sur les longs trajets /départementale. Il s'agit d'une vitesse d'exploitation commerciale, c'est une norme technique, une valeur moyenne qui nous permet d'évaluer la durée totale du parcours.

- Arrêts : compter 15'' à 45''.

- *Bus* équipés de chronotachygraphe , suivi (GPS) en liaison permanente avec un PC .
  A chaque îlot présence d'un panneau à affichage analogique qui prévient le voyageur des temps d'attente.

- Pour l'accès/compostage : aménagement de machines de lecture de cartes d'abonnement (ou de cb ?)à chaque porte d'accès et distributeur de tickets sur chaque zone d'arrêt ***îl'O² bus***.

*classe 2 : « car » dans lequel tout le monde doit être assis, ceinturés. Ce qui exige un temps bcp plus long pour montée descente et installation des passagers, avec transport de vélos réduit. Beaucoup moins de souplesse d'usage en particulier en période de grande affluence touristique.

*Prévoir deux rendez vous avec l'opérateur actuel Transdev et avec la Région.

**Annexe 4 :** Document Cerema voie centrale

# Chaussée à voie centrale banalisée

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.

Ce document est consultable dans son intégralité dans le lien suivant :

: Chaussée à voie centrale banalisée - Fiche vélo n°37

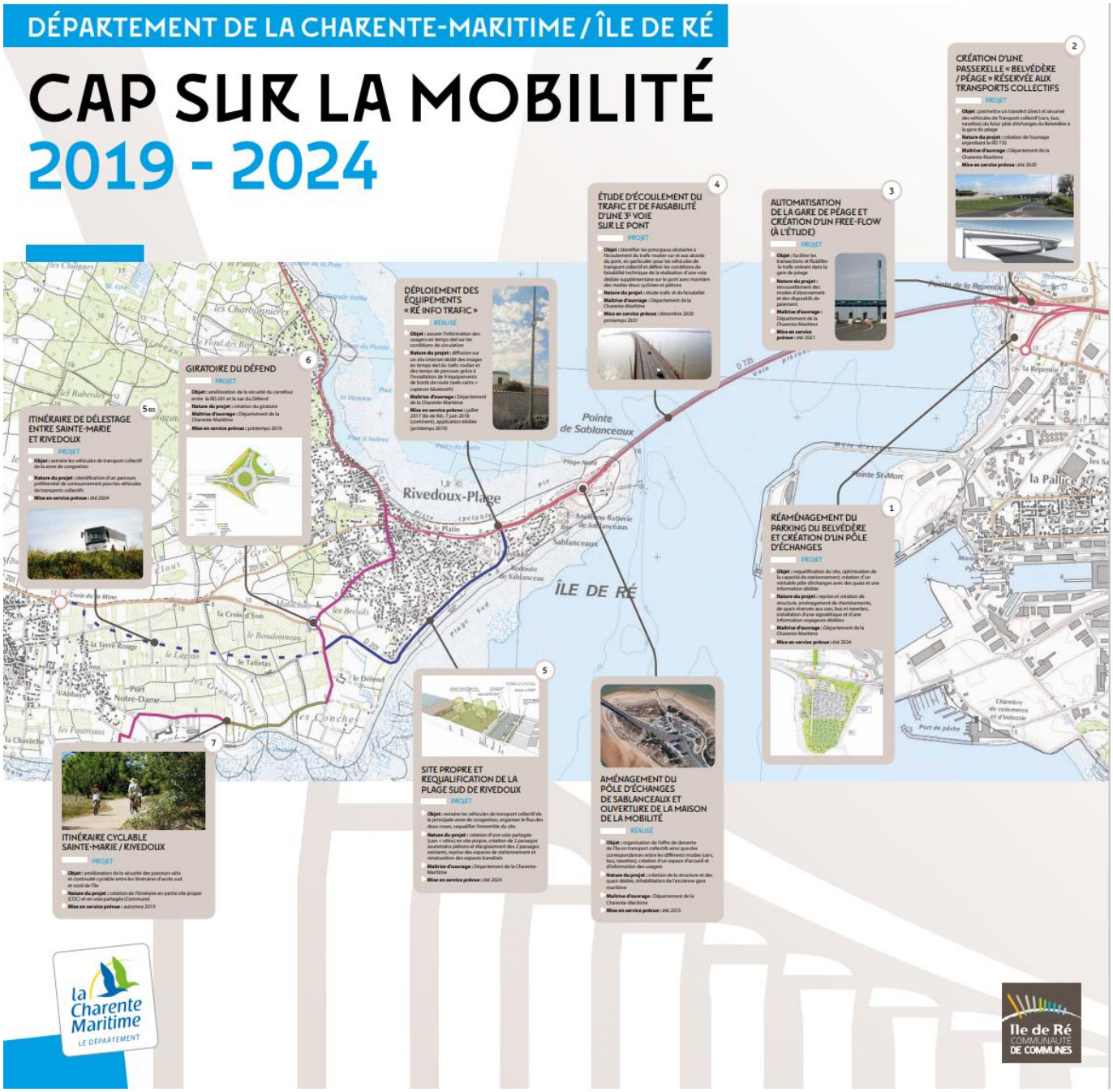
https://www.dropbox.com/scl/fi/k693oto82arf70nidlxr6/document-Cerema-voie-centrale.docx?dl=0&rlkey=jsv26hfuwngnig0adsvhjaaak,

## Annexe 5 :

| Piste cyclable unidirectionnelle | |
|---|---|
| Débit cycliste souhaité (par jour et par sens) | Largeur roulable minimum |
| 0 - 1500 | 2 m |
| > 1500 | 2,5 m |
| | |
| **Piste cyclable bidirectionnelle** | |
| Débit cycliste souhaité (par jour, dans les deux sens) | Largeur roulable minimum |
| 0 - 1500 | 3 m |
| 1500 - 3000 | 3,5 m |
| > 3000 | 4 m |



## Annexe 6


DÉPARTEMENT DE LA CHARENTE-MARITIME / ÎLE DE RÉ
CAP SUR LA MOBILITÉ
2019 - 2024
CRÉATION D'UNE PASSERELLE « BELVÉDÈRE / PÉAGE » RÉSERVÉE AUX TRANSPORTS COLLECTIFS
ÉTUDE D'ÉCOULEMENT DU TRAFIC ET DE FAISABILITÉ D'UNE 3E VOIE SUR LE PONT
AUTOMATISATION DE LA GARE DE PÉAGE ET CRÉATION D'UN FREE-FLOW (À L'ÉTUDE)
DÉPLOIEMENT DES ÉQUIPEMENTS « RÉ INFO TRAFIC »
GIRATOIRE DU DÉFEND
ITINÉRAIRE DE DÉLESTAGE ENTRE SAINTE-MARIE ET RIVEDOUX
RÉAMÉNAGEMENT DU PARKING DU BELVÉDÈRE ET CRÉATION D'UN PÔLE D'ÉCHANGES
SITE PROPRE ET REQUALIFICATION DE LA PLAGE SUD DE RIVEDOUX
AMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGES DE SABLANCEAUX ET OUVERTURE DE LA MAISON DE LA MOBILITÉ
ITINÉRAIRE CYCLABLE SAINTE-MARIE / RIVEDOUX
Rivedoux-Plage
Pointe de Sablanceaux
ÎLE DE RÉ
la Charente Maritime
LE DÉPARTEMENT
Ile de Ré
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

## Remerciements

Ce projet a été réalisé par le groupe de réflexion Écomobilité de l'association Ré Avenir constitué de :

- Dominique Bertin, Thierry Privé, Odile Ancel, Joël Givelet, François Léonard, Jean Jacques Pilet, Pierre Saude, Pierre Boulanger.

Le groupe remercie en particulier :

- L'équipe mobilité de la CDC : Lina Besnier, Sylvie Dubois, Emeline Chiorozas, Guillaume Palvadeau,

- Muriel Tabary-Dumas du département de la Charente Maritime pour sa transmission des statistiques de trafic du pont 2019-2020-2021,

- Alexis Merceron, ingénieur diplômé de l'EIGSI de La Rochelle pour la mise à disposition de l'Étude de la mobilité urbaine à Rivedoux-Plage effectuée en 2019,

- Etienne Oliveau et Fabienne Cala de la région Nouvelle Aquitaine pour leurs informations et leur disponibilité,

- Laurent Irazusta, responsable développement de la société Irizar, leader européen du bus électrique,

Et les nombreux amis et associatifs qui n'ont pas été avares de conseils éclairés.