



# PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

Communauté d'Agglomération Royan Atlantique (17)



## RAPPORT DE DIAGNOSTIC

26 juillet 2024

Arrêt en Conseil Communautaire  
du 10 juillet 2025

Réf : 2023.1154 - E01 A

Rédigé par :  
Matthieu CABON

Vérifié par :  
Pauline VALADAS  
Jonathan COULET

# SOMMAIRE



## A. ANALYSE DU PDU DE 2013

4



## B. ANALYSE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

9



## C. ANALYSE TERRITORIALE

14



## D. MÉTHODOLOGIE ET ENQUÊTE

25



## E. RETOURS DES ATELIERS ET MICROS-TROTTOIRS

29



## F. SYSTÈMES PIÉTON ET VÉLO

41



## G. TRANSPORTS EN COMMUN

54



## H. NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITÉ

63

# PRÉAMBULE

## Cadre du diagnostic

Suite à la loi LOM et afin d'appréhender les mobilités sous l'angle des déplacements du quotidien, le présent diagnostic place les besoins des usagers au centre de la réflexion à travers l'analyse des « systèmes ». Déclinés par mode de transport, ceux-ci sont une fragmentation de la chaîne d'éléments nécessaires à l'utilisation d'un mode de transport. Le parti pris Vizea et de ce document est que le changement de pratique ne peut avoir lieu que si l'ensemble de ces éléments sont réunis.

Afin de réellement prendre en compte cette expérience usager, le diagnostic s'appuie sur plusieurs éléments de concertation et éléments formulés par les habitants de la CARA lors des ateliers, du questionnaire ou micros-trottoirs.

Pour autant, le champ de compétence de la CARA, en tant qu'EPCI AOM, étant limité à l'organisation des transports en commun, à la planification des mobilités et à la contribution financière auprès des communes, le présent document analyse les « systèmes » au prisme de celles-ci. Ainsi certains éléments des systèmes vélos, transports en commun, covoiturage ou piéton ne seront pas abordés dans le document car n'étant pas du ressort de la CARA.

## Une nécessité de réduire l'impact des déplacements

Le PMS est également un document censé formuler des éléments de réponses « à la crise du modèle de déplacement basé sur l'usage individuel de la voiture » (DDT de l'Aisne, 2021). Cette recherche fait également partie de l'essence de Vizea. Ainsi, ce document et les prochains ont comme objectif la réduction des impacts environnementaux et sociaux liés à la mobilité. Si on ne peut se limiter à ce seul indicateur, le carbone est l'un des plus importants dans le domaine de la mobilité durable.

Un indicateur d'autant plus important sur la CARA que sur le territoire 46% des émissions sont émises par le secteur des déplacements (contre 31 à l'échelle nationale). Les marges de réduction sont donc grandes. Une stratégie partagée dans le PCAET qui donne pour objectif une réduction de 45% de ces émissions à l'horizon 2030.

Cette plus grande contribution aux émissions de GES s'explique par un usage de la voiture plus important qu'ailleurs. Ainsi 85% des déplacements domicile-travail

sont réalisés en voiture sur le territoire.

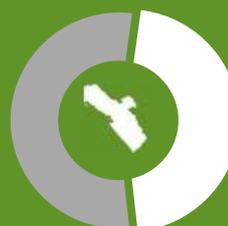
L'horizon 2030 se rapproche et avec lui augmente la nécessité de mettre en œuvre rapidement des actions importantes permettant de changer de paradigme et développer les alternatives à l'autosolisme.

## Part des émissions de GES liées aux déplacements



31%

Ministère de la Transition Ecologique, 2021



46%

PCAET, 2022

-45%

C'est l'objectif de réduction d'ici 2030 (PCAET, 2022)

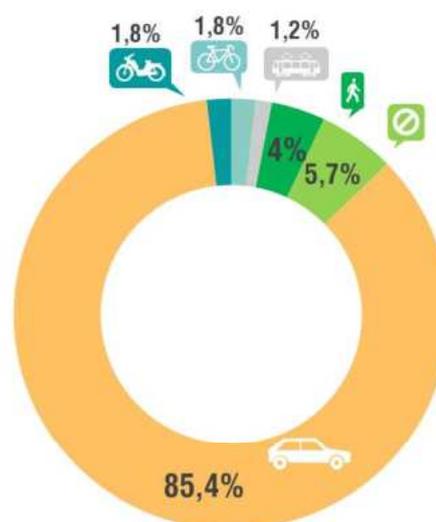


Figure : Parts modales de la CARA pour les déplacements domicile-travail (Vizea d'après données INSEE, 2023)<sup>3</sup>

# A. ANALYSE DU PDU DE 2013

# ANALYSE DU PDU DE 2013

La liste des objectifs et sous objectifs du PDU de 2013 ont été listés ci-dessous. Ceux-ci ont été évalués au regard de données ou indicateurs lorsque ceux-ci étaient disponibles. La majorité d'entre eux ne l'étaient pas faute de données

accessibles ou de **situations initiales**. Le détail des évaluations sont visibles ci-après.

## Objectifs en termes de hiérarchisation des voiries

Libérer de l'espace public pour les modes doux et les transports collectifs	Ne peut être évalué
Intégrer les aménagements de la RN 150 (contournement de Médis, accès à Royan 2, etc....) et ses conséquences sur l'entrée Nord-est de l'agglomération	Ne peut être évalué
Améliorer le cadre de vie des habitants :	
• Sécuriser les déplacements et réduire le nombre d'accidents de la circulation.	Evaluation favorable
• Réduire les nuisances liées au transport routier : bruit, émissions de gaz à effet de serre, émissions de polluants.	Ne peut être évalué
• Modérer l'usage de la voiture par un développement de la part de marché des modes alternatifs.	Evaluation défavorable
Réduire le flux automobile pénétrant dans les centres-ville et centres-bourg.	Ne peut être évalué
Réduire le flux automobile sur les ceintures des boulevards et sur les principales pénétrantes.	Ne peut être évalué

## Objectifs en termes de politique de stationnement

Libérer de l'espace public et donc limiter l'offre de stationnement sur voirie en centre-ville.	Ne peut être évalué
Améliorer la rotation du stationnement sur voirie dans les centres-villes et près du littoral et donc :	Ne peut être évalué
• Mettre en place une réglementation cohérente : zone bleue.	Evaluation défavorable
• Mettre en place une politique tarifaire cohérente.	Ne peut être évalué
• Veiller au respect de la réglementation.	Ne peut être évalué
Développer les pratiques d'intermodalité (P+R, parking de rabattement, aire de covoiturage, etc. ...).	Evaluation favorable
Maîtriser les espaces de livraisons.	Ne peut être évalué

## Objectifs en termes de desserte TC

Développer l'usage du TER en créant les pôles intermodaux à hauteur des gares (Royan, Saujon).	Evaluation favorable
Etudier une amélioration de la desserte des gares d'Angoulême, Saintes, Saujon et Royan (électrification des lignes et arrivée du TGV).	Evaluation favorable
Améliorer la cohérence des différents réseaux de transports collectifs : offre, information, tarification.	Evaluation défavorable
Améliorer la lisibilité du réseau TC urbain « cara'bus ».	Evaluation favorable
Améliorer la fréquence des bus urbain « cara'bus » pour les actifs.	Ne peut être évalué
Améliorer la vitesse et la régularité des bus, en situation perturbée (période estivale et en heure de pointe).	Ne peut être évalué
Proposer une offre concurrentielle à la voiture en particulier dans les zones denses.	Ne peut être évalué
Améliorer l'offre desservant les quartiers denses d'habitat du pôle urbain.	Ne peut être évalué
Améliorer la desserte des zones d'activités existantes et futures.	Ne peut être évalué
Améliorer la desserte des hôpitaux/cliniques et du cœur d'agglomération par une augmentation de fréquence et un cadencement à la 1/2 heure.	Evaluation favorable
Etudier la mise en place de lignes régulières desservant les communes de la CARA en heure de pointe.	Ne peut être évalué
Mettre en place une offre desservant la partie Sud de l'agglomération peu peuplée (les coteaux).	Evaluation défavorable
Développer les aménagements physiques en faveur des bus : site propre...	Ne peut être évalué

## Objectifs en termes de déplacements doux

Rendre les piétons et les cyclistes prioritaires en centre-ville (organisation).	Evaluation défavorable
Donner la priorité aux modes doux dans les aménagements de voirie.	Ne peut être évalué
Améliorer la qualité de vie et la sécurité dans les centres-bourg, et donc :	
• Modérer les vitesses de circulation.	Evaluation défavorable
• Mettre en place un schéma directeur d'aménagement de zones 30.	Evaluation défavorable
Développer et sécuriser le réseau cyclable.	Ne peut être évalué
Améliorer les conditions de circulation sur les axes routiers principaux.	Ne peut être évalué
Développer l'offre de stationnement et de services vélo.	Ne peut être évalué
Etudier les possibilités de piétonisation de l'hypercentre.	Ne peut être évalué
Développer les modes doux pour les déplacements réguliers de courtes distances.	Ne peut être évalué
Développer l'intermodalité TC / Vélos.	Evaluation favorable

# ANALYSE DU PDU DE 2013

## Objectifs en termes de hiérarchisation des voiries

### Sécuriser les déplacements et réduire le nombre d'accidents de la circulation

Alors qu'il avait augmenté entre 2005 et 2009 (période prise en compte dans le PDU). Le nombre d'accident routiers sur la CARA a grandement diminué depuis pour atteindre une moyenne de 92 accidents par an entre 2016 et 2022. Au sein même de cette période, la tendance est à la diminution (-6,97%/an). En comparaison, à l'échelle nationale, le nombre d'accidents tend lui aussi à diminuer mais cette diminution est plus lente (-1,55%/an). Quand bien même l'accidentologie de la CARA peut être améliorée (5 accidents mortels et 27 hospitalisations en 2022), Cette diminution est encourageante.

### Modérer l'usage de la voiture par un développement de la part de marché des modes alternatifs

Depuis 2006 la part modale des véhicules légers a augmenté de 82,9% à 85,2% avec un pic de 86,1% en 2017 (INSEE). Cette augmentation ne semble pas avoir été affectée par la politique des collectivités en faveur des mobilités alternatives.

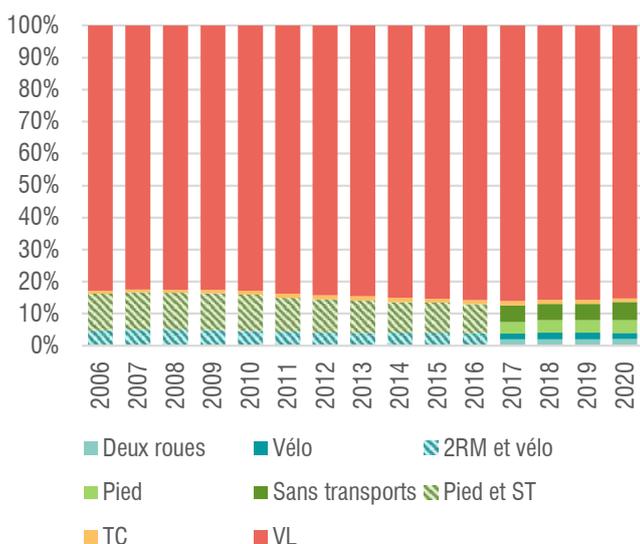


Figure : Partis modales de la CARA pour les déplacements domicile-travail (Vizea d'après données INSEE, 2023)

## Objectifs en termes de politique de stationnement

### Mettre en place une réglementation cohérente : zone bleue

Des zones bleues sont présentes sur certaines communes (Royan, Saujon, Saint-Georges-de-Didonne,...) Cependant, l'information n'est pas centralisée à l'échelle de la CARA et donc mise en cohérence.

### Développer les pratiques d'intermodalité (P+R, parking de rabattement, aire de covoiturage, etc. ...)

Plusieurs aires de covoiturage ont été créées depuis la validation du PDU (Saint-Sulpice-de-Royan, 2013; Saujon 2021; Cozes 2021;...). Au total la CARA compte dorénavant 10 aires de covoiturage. En revanche, aucun P+R n'a été créé sur le territoire.

## Objectifs en termes de desserte TC

### Développer l'usage du TER en créant les pôles intermodaux à hauteur des gares (Royan, Saujon)

Les deux gares ont été réaménagées entre 2021 et 2022 afin d'améliorer l'intermodalité en gare. Pour autant le nombre de voyageurs en gare ne permet pas encore de confirmer ou d'infirmer la réussite des travaux pour la gare de Saujon (les données en OpenData de la SNCF pour l'année 2023 ne sont pas encore disponibles). Les différents acteurs du projet s'accordent cependant à dire que l'augmentation de la fréquentation au PEM de Saujon est plus timide qu'escompté. Concernant la gare de Royan, 2023 est la première année où la fréquentation a dépassé le niveau de 2015, précédent record de fréquentation.

### Etudier une amélioration de la desserte des gares d'Angoulême, Saintes, Saujon et Royan (électrification des lignes et arrivée du TGV).

Des travaux vont démarrer entre Saintes et Niort afin de moderniser la ligne. Entre Angoulême et Royan des travaux de modernisation ont été réalisés en 2023. A ceux-ci s'ajoutent des travaux de modernisations en cours sur la ligne Bordeaux – La Rochelle et au niveau de l'étoile ferroviaire de Saintes. Ces travaux répondent permettent de remettre à niveau cette infrastructure dont l'état s'est dégradé ces dernières années (allongement du temps de trajet moyen, retards et annulations de train). Ils n'exerceront qu'une influence indirecte pour la CARA (moins de retards ou de suppression de trains pour rejoindre Bordeaux ou La Rochelle). L'arrivée du TGV en gare de Royan, n'est semble-t-il, plus à l'étude.

Quoi qu'il en soit, les leviers d'actions de l'agglomération sur ce sujet sont faibles et ressortent uniquement de l'ordre de l'influence auprès des autres établissements publics (état, région).

	Accidents corporels (Données BAAC)									Variation annuelle	
	2009	2010	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016/2009 ou 2016/2010	2022/2016
France		67 288	57 522	58 613	55 766	56 016	45 121	53 540	52 380	-2,58%	-1,55%
CARA	192		108	121	78	98	73	98	70	-7,89%	-6,97%

Figure : Accidents corporels en France et sur la CARA (Vizea d'après données [ONISR](#) et BAAC, 2023)

# ANALYSE DU PDU DE 2013



**Figure :** Temps de correspondance en gares de Royan et Saujon avec les lignes 1 et 7 du réseau Cara'bus en semaine (Vizea d'après données SNCF et [Cara'bus](#), 2023)

## Améliorer la cohérence des différents réseaux de transports collectifs : offre, information, tarification

La cohérence des offres entre le réseau TER et Cara'bus est primordiale pour une intermodalité fonctionnelle. Sur la CARA, elle est d'autant plus nécessaire puisque :

- de nombreux habitants rejoignent Saintes ou La Rochelle,
- La CARA ne comporte que deux gares
- que Royan est le terminus d'un unique faisceau ferroviaire. Cette situation réduit les possibilités de connexions directes en train. Ce qui entraîne le besoin de faire des changements, rallonge le temps de parcours et réduit la compétitivité du réseau.

C'est au regard de cette chaîne de déplacement complète, où le bus n'est qu'un des éléments que s'évalue la cohérence de l'offre. Les départs et arrivées de TER en gare de Saujon et Royan ont été mis en corrélation avec les départs et arrivées de bus permettant de faire la connexion (Figure ci-dessus). Pour la gare de Saujon, seule la ligne 7 dessert la gare. Cette ligne permet de rejoindre Royan par Médis. Le rayon d'action, et donc l'attractivité de la ligne, s'en retrouvent très restreintes en termes de multimodalité.

De plus, les temps d'attente en gare de Saujon ne sont pas satisfaisants puisque :

- Aucun bus ne permet de prendre les deux premiers trains en direction de Saintes,
- Aucun bus ne passe lorsque le dernier train depuis Saintes

- arrive en gare de Saujon,
- Pour les trains en direction de Saintes, seules 8 connexions sur 15 ont des temps d'attente convenables (ici le temps d'attente est jugé convenable lorsqu'il n'excède pas 1,75 fois le temps de trajet restant en bus pour rejoindre le terminus)
- Pour les trains depuis Saintes cette proportion descend à 3 sur 16 (dont une connexion de 1 minutes)

En gare de Royan, le même exercice a été effectué. Toutefois, seules une ligne forte (1) et une ligne régulière (7) ont été prises en compte. L'exercice montre qu'étant donné sa régularité à la 1/2 heure, les connexions avec la ligne 1 sont meilleures. Cependant 3 trains ne trouvent aucune correspondance (le matin pour rejoindre Saintes et le soir depuis Saintes).

Ces lacunes sont connues de l'équipe de Transdev (délégataire du service public) qui annonce vouloir travailler sur le sujet pour les prochaines années (source : entretien transdev, 2024).

# ANALYSE DU PDU DE 2013

## **Améliorer la lisibilité du réseau TC urbain « Cara'bus »**

La refonte de la marque Cara'bus était au programme de la dernière DSP (2020-2025). Depuis la marque a été rajeunie et son identité renforcée (source : entretien Transdev, 2024). Les résultats de l'enquête du PMS vont dans ce sens puisque 59% de répondants de l'enquête affirment connaître l'offre. Faisant du réseau Cara'bus le service le mieux connu et de loin (18,4% en moyenne pour autres services).

Pour autant, cette amélioration de la lisibilité doit se poursuivre. Avoir davantage d'informations sur l'offre est ressorti comme un moyen pour encourager leur utilisation des transports en commun par 18% des personnes interrogées. Quand bien même ce chiffre est inférieur aux autres leviers (ex : 60% pour l'amélioration de la fréquence, raison arrivée en première position), l'amélioration de l'information nécessite des moyens financiers moindres et plus facilement mobilisables.

## **Améliorer la desserte des hôpitaux/cliniques et du cœur d'agglomération par une augmentation de fréquence et un cadencement à la ½ heure**

Sur les 6 établissements médicaux recensés, 3 se trouvent sur le tracé de la ligne 1 avec une cadence de bus à la demi-heure. Les 3 autres se trouvent sur les tracés de la 4 et la 7 où la cadence est plus limitée. Cependant, rejoindre aisément les établissements de soins en transports en commun reste compliqué étant donné le rayon d'action des lignes de bus.

## **Mettre en place une offre desservant la partie Sud de l'agglomération peu peuplée (les coteaux)**

La partie sud de l'agglomération est desservie en été par la ligne 32, par le 9 jusqu'à Meschers-sur-Gironde ou le 9 jusqu'à Cozes. Cette offre est complétée par le TAD 20 sur ce secteur. Ce dernier n'est pas encore suffisamment utilisé par les habitants car il est mal connu (Seuls 10% des répondants affirment connaître le service. Pour les retraités ce chiffre descend à 3% et pour les plus de 70 ans, 0%) et difficile à réserver (source : entretien Transdev, 2024). Sur l'année 2023, seuls 2 000 voyages ont été effectués sur l'ensemble des services de TAD.

L'ensemble de ces éléments font que l'offre ne permet pas de couvrir le secteur de façon satisfaisante.

## **Objectifs en termes de déplacements doux**

### **Rendre les piétons et les cyclistes prioritaires en centre-ville (organisation)**

L'agglomération ne compte pas de plan d'apaisement de la circulation unifié. Des zones 30 ont été créés mais celles-ci se font à l'initiative des communes et sans volonté d'homogénéisation à l'échelle de la CARA. Concernant les zones de rencontre, celles-ci font office d'exceptions.

### **Modérer les vitesses de circulation & Mettre en place un schéma directeur d'aménagement de zones 30**

Idem

## **Développer l'intermodalité TC / Vélos**

Si on peut regretter l'absence de continuités cyclables pour se rendre en gare de Royan, la création des stationnements vélos et l'arrivée récente des vélos Modalis en gare de Royan sont indéniablement des premiers éléments en faveur de l'intermodalité TC / vélos.

## **Synthèse**

Les analyses précédentes brossent un portrait incomplet mais qui montre tout de même que des avancées ont été faites en matière de mobilité depuis la réalisation du PDU en 2013. Les sujets à traiter et pistes d'améliorations sont encore nombreux. L'un des objectifs du présent PMS consiste d'ailleurs à réactualiser et à prioriser les objectifs en termes de mobilité de la CARA.

L'une des raisons qui pourrait expliquer en partie la non tenue de l'ensemble des actions (et actions) est la **multiplicité** de celles-ci ainsi que la **pluralité des pilotes** identifiés. En effet, sur les 37 actions du PDU la CARA est identifiée comme pilote sur 27 d'entre-elles (contre 6 pour le département et 14 pour les communes).

Il est également à noter que le manque de situations initiales et d'indicateurs ont compliqué l'évaluation du PDU. Ces deux derniers points seront pris en compte dans la réalisation du PMS pour en faire un document de planification destiné à la CARA qui devra être véritablement pilote des actions quitte à réduire le nombre de celles-ci. De plus, les actions devront être facilement évaluables grâce à la définition d'indicateurs et ce dans le but pouvoir évaluer l'avancement du PMS périodiquement.

# B ■ ANALYSE SOCIO- DÉMOGRAPHIQUE

# Analyse socio-démographique

## Une façade littorale qui attire, une population en augmentation

Le territoire a vu sa population augmenter depuis 2009. Ainsi, le nombre d'habitants est passé de 78 280 à 84 382 habitants entre 2009 et 2020 ([Insee, 2024a](#)). Cette tendance est amenée à se poursuivre dans les prochaines années avec un objectif affiché dans le SCoT de 94 000 habitants à l'horizon 2040 (soit une augmentation de +0,58% hab/an).

Pour autant, cette augmentation se fait de manière inégale. Certaines communes ont ainsi vu leur population stagner voire diminuer ces dernières années. C'est notamment le cas de la Tremblade, l'Eguille, Mortagne-sur-Gironde ou Brie-sous-Mortagne. À l'inverse, d'autres communes ont connu une croissance très forte (+1 à 2% par an). Les communes de Grézac, Semussac et Les Mathes sont les communes ayant connu la plus grosse croissance de population. Cette croissance s'explique par une proximité avec les pôles dynamiques et une disponibilité du foncier.

## Une augmentation de la population portée par les plus de 60 ans

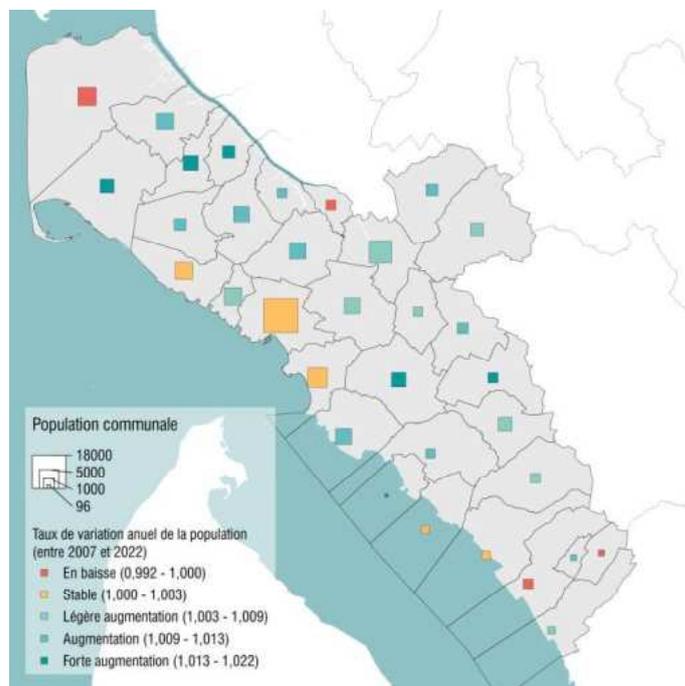
Cette variation de la population est due à un solde migratoire positif. En effet, la population a augmenté alors que le taux de natalité a chuté et le solde naturel négatif.

Plus particulièrement, le nombre d'habitants de plus de 60 ans est passé 31 300 en 2009 à 41 500 en 2020 ([Insee, 2024a](#)). Cette augmentation s'explique par une arrivée de retraités (67,60% des arrivées entre 2013 et 2018) attirés par la proximité avec le littoral ([CARA dans SCoT, 2024](#)). Les autres catégories de populations ont-elles toutes déclinées (voir tableau ci-dessous). Pour les habitants de 18 ans, on observe un solde migratoire hors de la CARA particulièrement important (-200) ([CARA dans SCoT, 2024](#)) qui s'explique par le départ pour les études supérieures (notamment à La Rochelle).

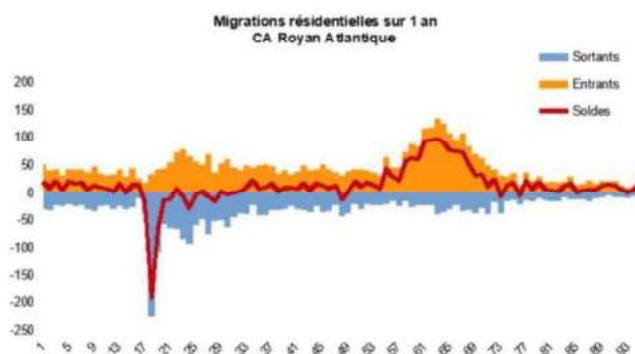
**Table :** Population par tranches d'âges ([Insee, 2024a](#))

	Population en 2009	Population en 2020	Variation
<b>Ensemble</b>	78280	84382	+8%
<b>0 à 14 ans</b>	10028	8982	-10%
<b>15 à 29 ans</b>	9111	8181	-10%
<b>30 à 44 ans</b>	11949	10235	-14%
<b>45 à 59 ans</b>	15921	15450	-3%
<b>60 à 74 ans</b>	18661	25586	+37%
<b>75 ans ou plus</b>	12610	15948	+26%

Avec un gain de séniors et une perte de jeunes, les migrations amplifient ainsi le vieillissement de la population. Faisant de la CARA et ses 49% de la population de plus de 60 ans, un territoire dont le taux de plus de 60 ans est bien supérieur à la moyenne métropolitaine (26,6% en 2020) ([Insee, 2020](#)) ou de Charente Maritime (35,5% en 2020) ([Insee 2024b](#)).



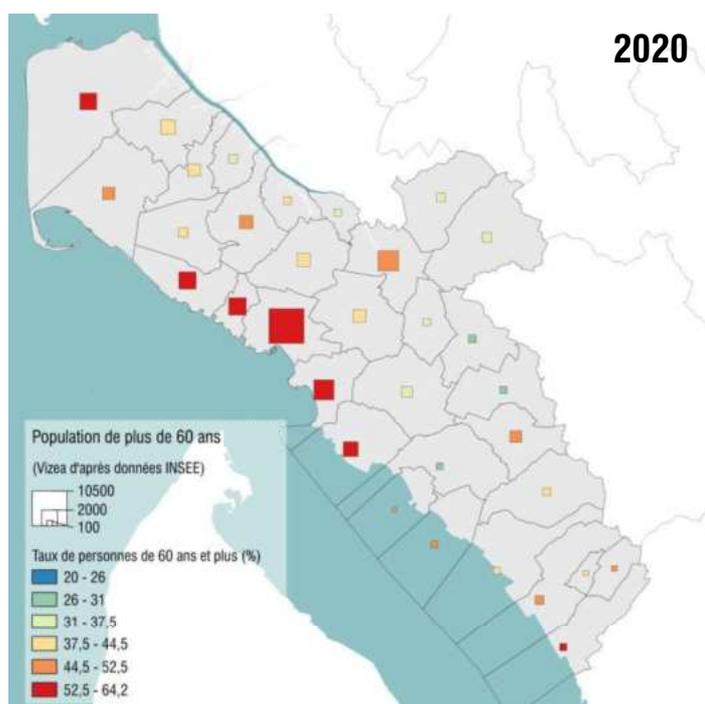
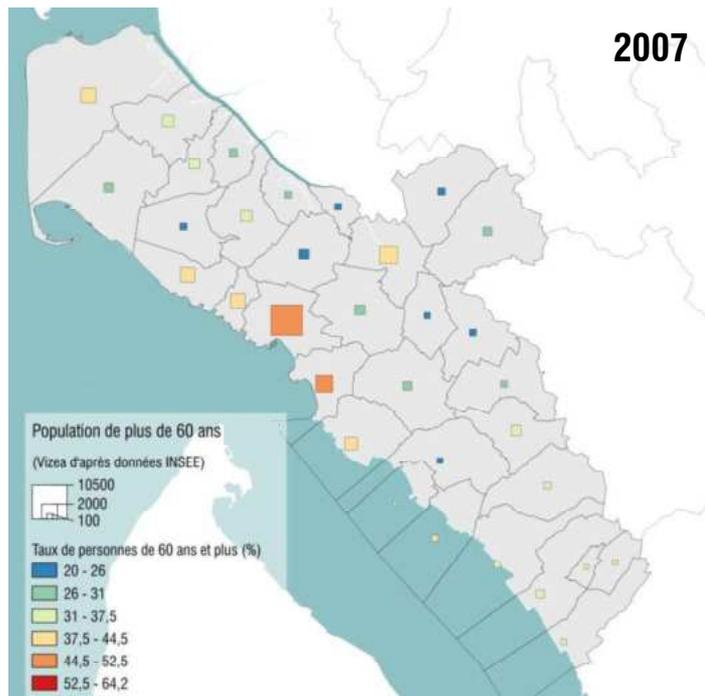
**Figure :** Variation des populations communales entre 2007 et 2022 (Vizea d'après données Insee)



**Figure :** Migration résidentielle sur 1 an CA Royan Atlantique ([CARA dans SCoT, 2024](#))

# Analyse socio-démographique

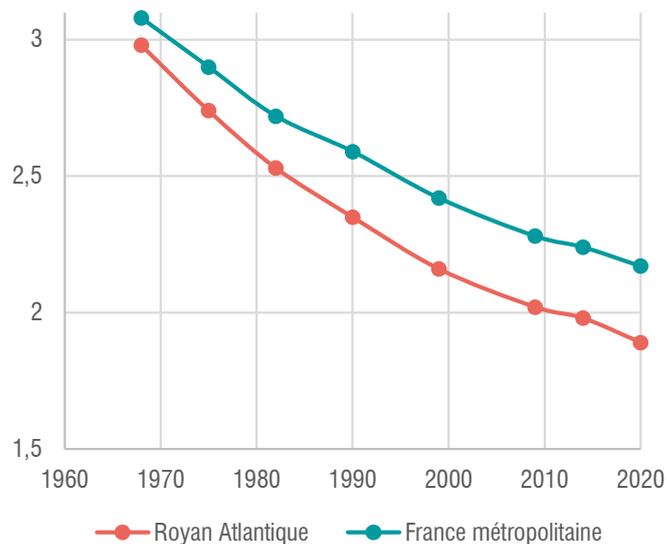
Le vieillissement de la population s'est opéré dans l'ensemble des communes. Désormais 10 communes ont plus de 50% de leur population âgée de plus de 60 ans (contre 0 en 2007). Ces communes comprennent Saint-Georges-de-Didonne qui affiche le plus haut taux avec 64,2% de sa population communale de plus de 60 ans. On observe toutefois une proportion encore plus grande dans les communes littorales.



**Figure :** Part des plus de 60 ans entre 2007 et 2020  
(Vizea d'après données Insee)

## Une taille des ménages qui baisse plus vite qu'ailleurs

En parallèle de la variation de la population, le nombre d'occupant par résidence principale a diminué dans la CARA et ce plus qu'ailleurs en France. A l'échelle nationale, cette augmentation s'explique par une augmentation des séparations, de la décohabitation et l'allongement de la durée de vie. La part des personnes âgées étant plus élevée sur la CARA, il est probable que le part des personnes âgées vivant seules y soit plus importante que la moyenne nationale.



**Figure :** Nombre moyen d'occupants par résidence principale  
(Vizea à partir de données Insee)

# Analyse socio-démographique

## un étalement des zones urbanisées au détriment de la mobilité de proximité

L'ensemble de ces facteurs ont participé à l'augmentation du nombre de résidences principales entre 2010 à 2020 (passage de 38 414 à 43 547 résidences principales). Ces nouveaux logements sont constitués en très grande majorité de maison individuelles construites dans du tissu diffus. Ainsi, entre 2009 et 2020, 420 ha de logements ont été construits au détriment de 370 ha d'espaces agricoles et de 86 ha de forêts (Source : OCS NvA diffusé par [PIGMA, 2022](#)).

Cette création de logements dans un tissu urbain diffus contribue à un allongement des distances à parcourir, à l'éloignement des services et la nécessité de recourir à la voiture dans l'ensemble de ses déplacements.

## Une mobilité impactée par l'attractivité touristique

En saison estivale, la population journalière augmente très fortement. Celle-ci est multipliée par 2,34 entre juillet et août par rapport à la moyenne entre octobre et mars. Le 15 août, pic de la fréquentation, la population est multipliée par plus de 3 (CARA dans SCoT, 2024). Cette saisonnalité conforte la position de la CARA en tant que station balnéaire. Si l'offre de hôtellerie et en camping est importante (28 établissements et 90 000 lits) (CARA dans SCoT, 2024) elle ne permet pas d'absorber l'ensemble de la demande.

A ces établissements d'hébergement s'ajoutent 36 250 résidences secondaires selon le recensement Insee de 2020. Ainsi, la CARA compte presque autant de résidences principales (43 500) que de résidences secondaires. Ces résidences secondaires se concentrent sur le littoral ou le pourcentage de résidence secondaire est compris entre 49% et 79% contre moins de 20% dans l'arrière-pays (CARA dans SCoT, 2024).

Cette spécificité entraîne de fortes contraintes sur les infrastructures et le réseau viarie en été où d'importants ralentissements et conflits d'usage sont reportés.

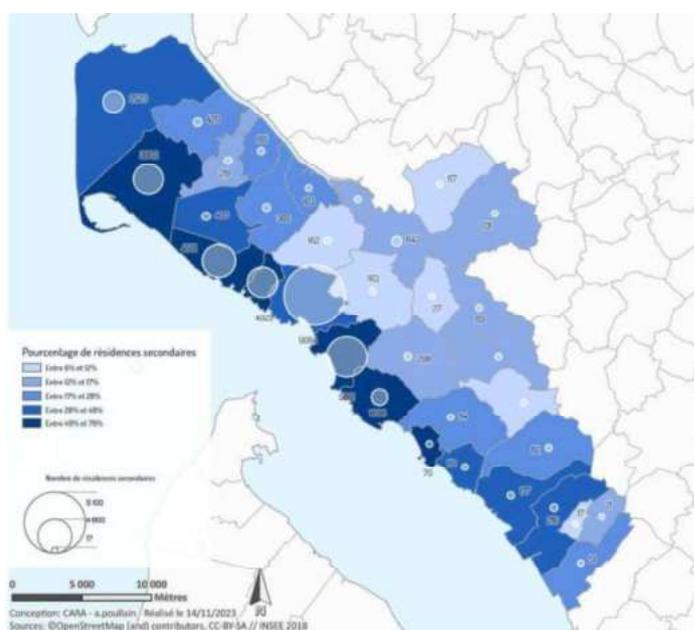


Figure : Part des résidences secondaires en 2018 (CARA dans SCoT, 2024)

Table : Surface occupée selon la typologie d'occupation des sols et son évolution entre 2009 et 2020 (OCS NvA diffusé par [PIGMA, 2022](#)).

Nomenclature OCS GE niveau 2	2009	2020	Différence
1.1. Zones urbanisées	5557	5977	420
1.2. Zones industrielles ou commerciales et réseaux de communication	1820	1854	34,1
1.3. Mines, décharges et carrières	196	221	25,2
1.4. Espaces verts artificialisés non agricoles	1608	1582	-26
2.1. Terres arables	23354	22582	-772
2.2. Cultures permanentes	2538	2797	259
2.3. Prairies	6982	7125	143
2.4. Zones agricoles hétérogènes	28	14	-14
3.1. Forêts	13315	13230	-86
3.2. Milieux à végétation arbustive et/ou herbacée	451	445	-5,7
3.3. Espaces ouverts, sans ou avec peu de végétation	458	469	11,2
4.1. Milieux humides intérieurs	709	710	0,53
4.2. Zones intertidales	1218	1225	6,72
4.3. Marais rétro-littoraux endigués	2282	2282	-0,5
5.1. Eaux continentales	96	102	5,64
5.2. Eaux maritimes	9601	9599	-2,3

# Analyse socio-démographique

## Synthèse

### Une façade littorale qui attire, une population en augmentation

- Une façade littorale qui attire de nouveaux résidents
- Des infrastructures au bord de la saturation

### Une augmentation de la population portée par les plus de 60 ans

- Une population âgée, aux besoins spécifiques de mobilité, qui augmente
- Une diminution du nombre de jeunes sur le territoire

### Une taille des ménages qui baisse plus vite qu'ailleurs

- Un isolement social à prévenir

### Une augmentation des zones urbanisées au détriment de la mobilité de proximité

- Une urbanisation par la création de lotissements peu denses, mal desservis et éloignés des services
- La mise en place du ZAN et le SCoT des opportunités de densification
- Peu de moyens d'actions sur l'urbanisation pour la CARA

### Une mobilité impactée par l'attractivité touristique

#### Légende

- Atout
- Faiblesse
- Opportunité
- Menace

# C ANALYSE ■ TERRITORIALE

# Analyse territoriale

## Positionnement de la CARA en NA

La communauté d'agglomération Royan Atlantique forme un territoire étiré à l'extrémité sud-ouest de la Charente Maritime. La CARA est bordée par la Gironde au Sud, l'océan à l'Ouest et la Seudre au Nord. Cette situation géographique en fait un territoire péninsulaire et semi-enclavé.

Les deux EPCI attractives à proximité sont la CA de Saintes et la CA Rochefort Océan situées au nord et à l'est du territoire. Les autres EPCI qui bordent la CARA sont les CC du Bassin de Marennes, Du Cœur de Saintonge, Gémozac et de la Saintonge viticole et de la Haute Saintonge. Ces 4 EPCI sont à dominante rurale.

La CARA est également reliée via le Bac girondin à la CC Médoc Estuaire. Un territoire également rural.

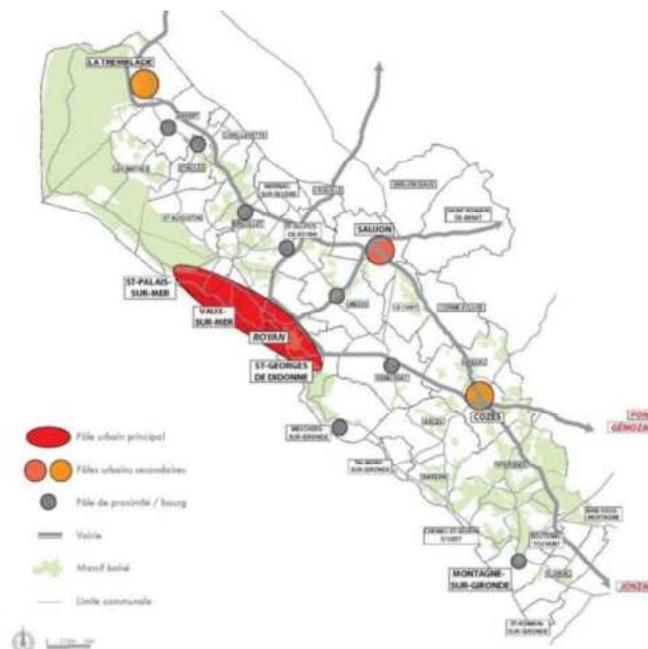


Figure : Structuration urbaine de la CARA (SCoT)

## Structuration interne du territoire

Au sein de la CARA, les communes de Royan, Vaux-sur-Mer, Saint-Palais-sur-Mer et Saint-Georges-de-Didonne forment le pôle de centralité. Le tissu urbain y est ininterrompu le long du littoral.

Plus en retrait dans les terres, Saujon, Cozes et La Tremblade forment des pôles secondaires d'équilibre du territoire. Les communes situées en deuxième ligne vis-à-vis du littoral tel que Saint-Sulpice-de-Royan-Médias ou Semussac forment des polarités de proximité. Ces communes connaissent une forte augmentation de leur population. Cette augmentation s'explique par une disponibilité du foncier et des prix plus attractifs pour les ménages. Pour autant cette urbanisation s'est faite en grande partie par la création de lotissements peu denses et peu desservis en services.

Enfin le reste du territoire (dont notamment le 1/3 sud) est dominance rurale.

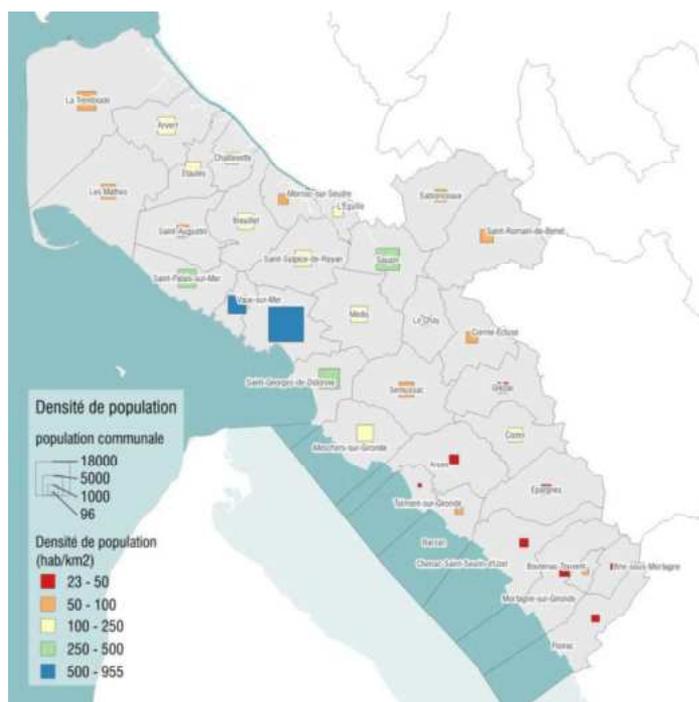


Figure : Population et densité (Vizea d'après données Insee, 2020)

# Analyse territoriale

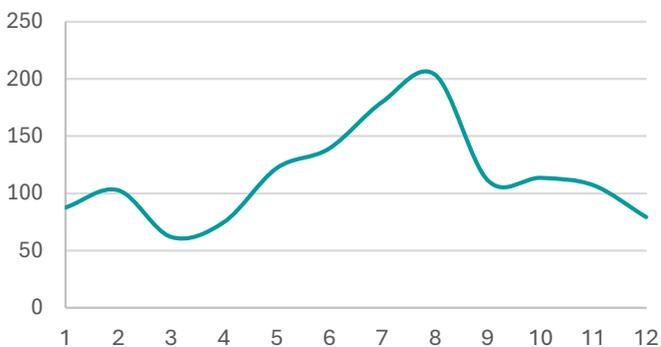
## Accidentologie

Depuis 2009, l'accidentologie sur la CARA est à la baisse. La moyenne sur 2016-2022 est de 92 accidents avec une tendance à la baisse (contre 130 entre 2005 et 2009).



**Figure :** Evolution de l'accidentologie sur la CARA (Vizea d'après données BAAC, 2023)

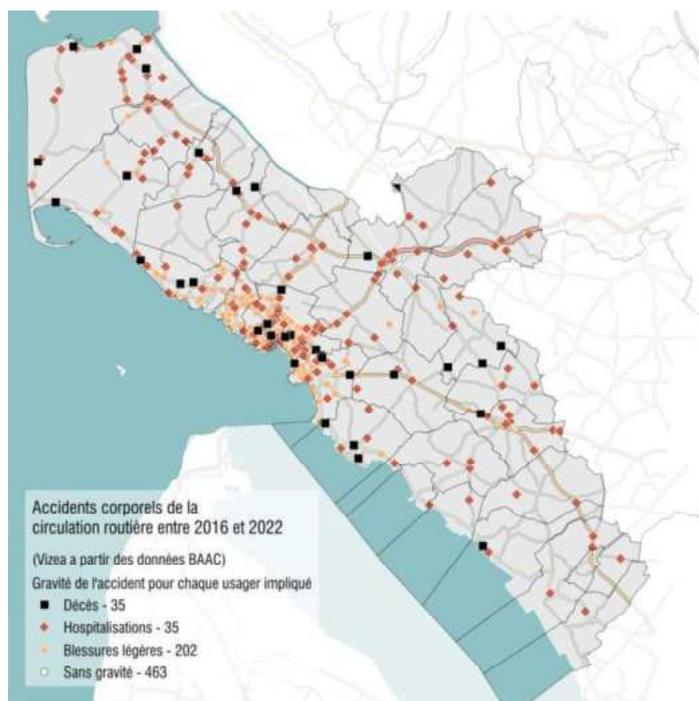
Sans surprise, l'été est la période de l'année où se concentrent les accidents avec l'arrivée des vacanciers et l'augmentation du nombre de personnes et d'usages différents sur les routes. En juillet et août, le nombre d'accidents bondit par mois de 90% par rapport aux autres mois de l'année.



**Figure :** Evolution mensuelle de l'accidentologie sur la CARA Base 100 : moyenne de septembre à juin entre 2016 et 2022 (Vizea d'après données BAAC, 2023)

Géographiquement, c'est Royan qui concentre les accidents avec 53% des accidents qui ont eu lieu dans le périmètre communal. Néanmoins ces accidents sont plus souvent de moindre gravité. En effet, concernant les accidents mortels seuls 21% de ceux-ci ont eu lieu à Royan. Cette différence s'explique par le caractère plus urbain de Royan avec des vitesses moindres (hors réseau viaire structurant) mais une densité d'usages et de trafic supérieurs.

Ainsi, les zones urbaines comptent pour plus de 75% des



**Figure :** Cartographie des accidents entre 2016 et 2022 (Vizea d'après données BAAC, 2023)

## Réseau viaire et ferré

Le réseau viaire de la CARA est composé de 40 km de RN, 507 km de RD et 1540 km de voirie communale ou intercommunale.

Sur la RN 150, seule voirie où des comptages réguliers sont effectués, le trafic motorisé journalier est de 15 000 véhicules légers et 900 poids lourds (DREAL, 2023). Cet axe est l'axe le plus emprunté de la CARA car il permet de rejoindre Saintes depuis Royan en passant par Saujon.

Les routes D750, D733, D732, D730, D25 et D14 comptent également des trafics élevés. Ces voiries permettent de rejoindre Marennes, Jonzac, Rochefort ou La Rochelle.

Si dans son ensemble le réseau viaire subit peu de ralentissements, des ralentissements forts ponctuels peuvent être observés en heure de pointe au niveau :

- Échangeur D750 – D25
- Giratoire D25 – D733

La Route du littoral de Royan et les centres bourgs subissent également des ralentissements (de moindre importance).

Deux gares sont présentes sur le territoire, Royan et Saujon. Ces deux gares sont situées sur l'extrémité du même faisceau ferroviaire, la liaison Saintes-Royan.

# Analyse territoriale

## Emplois

Depuis 2009, le nombre d'emplois dans la CARA a légèrement augmenté passant de 25 500 à 26 400 (Insee, 2024a). Dans la même période, le nombre d'actifs a connu une très légère augmentation.

En termes de secteur d'activité, le territoire est marqué par une forte proportion d'emplois de la filière conchylicole (~1400 emplois) et dans le domaine de la santé (~3200 emplois). A ces deux secteurs, s'ajoute un nombre d'emplois dans le commerce (~3300 emplois), la restauration (~1200 emplois) et l'hébergement (~500 emplois) plus important qu'ailleurs. Si les deux premiers secteurs ont trait au caractère rural, littoral et vieillissant du territoire, les deux derniers montrent l'importance du secteur touristique dans la CARA.

Royan concentre 38% des emplois de la CARA. Ce taux était de 39% en 2009. En effet, le nombre d'emplois y a été stable depuis 2009 alors que le nombre d'emplois a augmenté dans un certain nombre d'autres communes de la CARA.

Les principaux établissements employeurs de la CARA se situent en majorité entre Royan, Saint-Georges-de-Didonne. Ces trois communes concentrent 36 des 72 établissements de la CARA de plus de 50 salariés. De plus, les trois établissements qui comptent plus de 250 salariés se situent dans ce périmètre.

Les établissements sont les suivants :

- Société de distribution Royannaise
- Commune de Royan
- Centre hospitalier de Royan (714 salariés)

Les communes d'Arvert et la Tremblade ainsi que Médis et Saujon comptent également quelques établissements de plus de 50 salariés.

Parmi l'ensemble de ces établissements on peut noter la présence de nombreux établissements dans le secteur de la santé humaine et l'action sociale ainsi que des administrations publiques dont l'Agglomération Royan Atlantique fait partie.

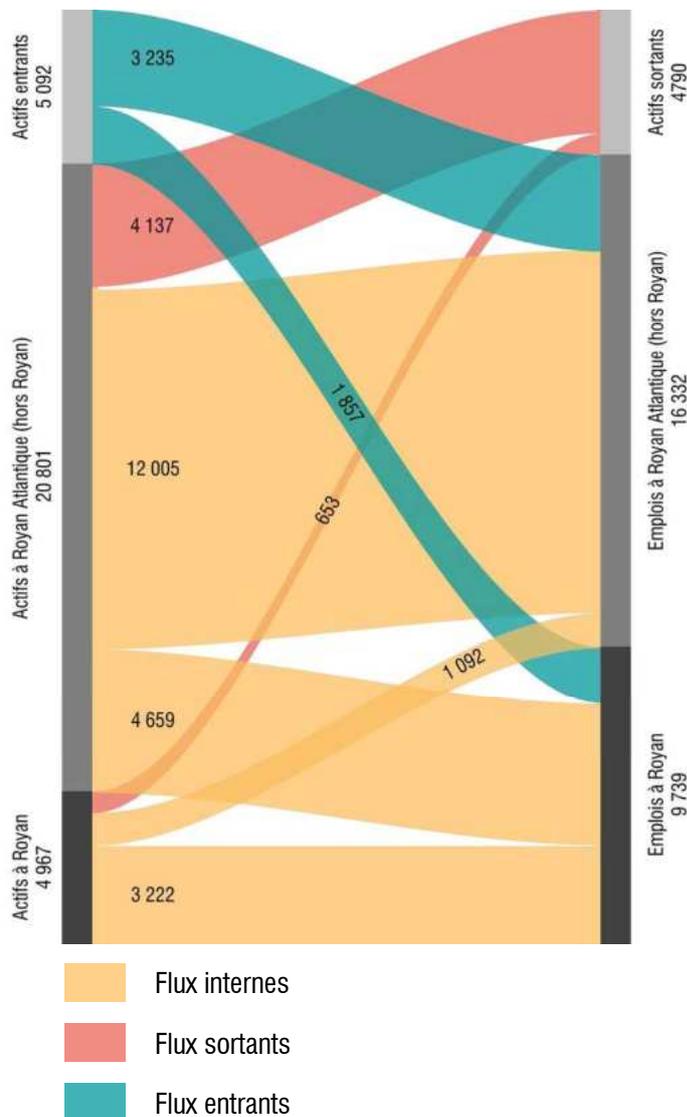


Figure : Flux d'actifs internes, entrants ou sortants du territoire (Vizea d'après données Insee, 2020)

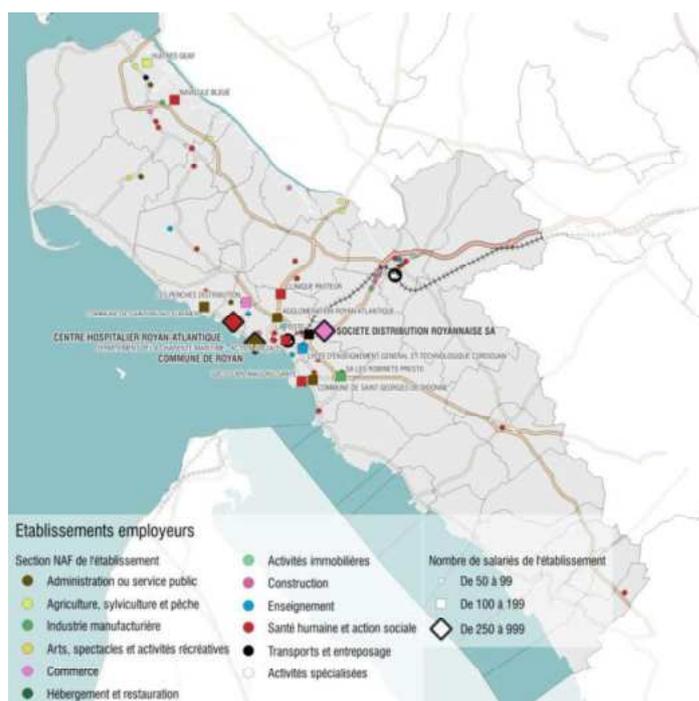


Figure : Principaux établissements employeurs de la CARA (Vizea d'après données SIRENE, 2024)

# Analyse territoriale

## Déplacements domicile-travail

Concernant les trajets domicile-travail, les données Insee de 2020 indiquent une proportion de trajets internes à la CARA très importante. En effet, sur les 26 000 emplois de la CARA, 21 000 (80%) sont pourvus par des habitants de l'agglomération. Au sein de ces déplacements, 9 000 sont des flux internes aux communes (ex : une personne habitant Saint-Palais qui travaille à Saint-Palais).

Lorsqu'ils sortent du territoire, les 4 principales communes de destination pour les actifs sont Saintes ainsi que les communes de Rochefort Océan, Marennes-Hiers-Brouage et La Rochelle. Les flux entrants sont répartis de façon plus homogène.

**Table :** Principales communes de destination des flux sortants (Vizea à partir de données Insee)

Communes	Nombre d'actifs sortants
Saintes	1026
Rochefort	422
Marennes-Hiers-Brouage	298
La Rochelle	271
Le Gua	183
Gémozac	164
Bordeaux	108

**Table :** Principales communes de provenance des flux entrants (Vizea à partir de données Insee)

Communes	Nombre d'actifs entrants
Saintes	335
Le Gua	320
Marennes-Hiers-Brouage	295
Meursac	270
Nieulle-sur-Seudre	202
Gémozac	185
Sainte-Gemme	133
Saint-André-de-Lidon	129
Corme-Royal	116
Saint-Just-Luzac	107
Rochefort	102

Afin d'analyser plus finement les distances parcourues par les actifs, les déplacements domicile-travail ont été modélisés en utilisant une version schématisée du réseau viaire et avec une hypothèse de déplacements de centre-bourg à centre-bourg. Ces modélisations sont visibles ci-après.

D'après cette modélisation, 51% des trajets domicile travail sont inférieurs à 8km. De plus, de très nombreux déplacements semblent concentrés sur une poignée d'axes

### Flux totaux supérieurs à 2500 trajets domicile-travail (aller seulement)

- Les D750 & N150 qui relie Royan et Saintes en passant par Médis et Saujon.
- La liaison Royan – Saint-Georges-de-Didonne
- La D733 qui relie Royan et Saint Sulpice de Royan
- La D14 entre Breuillet et Saint-Sulpice de Royan

### Flux totaux supérieurs à 1000 trajets domicile-travail (aller seulement)

- D14, D25 et D728E pour rejoindre Marennes-Hiers-Brouage depuis Saujon en passant par Saint-Sulpice-de-Royan
- D733 pour rejoindre le Gua, Rochefort ou La Rochelle depuis Saint-Sulpice-de-Royan
- D730 entre Saint-Georges-de-Didonne et Cozes
- Liaisons entre Royan et Vaux-sur-Mer ou Saint-Palais-Sur-Mer

### Le cas de la liaison avec la Gironde et le Médoc

Malgré une proximité avec le Médoc et la connexion par le Bac qui relie Royan au Verdon. Les flux depuis et à destination de l'autre côté de l'estuaire sont infimes. Selon les données Insee, seule une cinquantaine d'habitants traverse la Gironde pour les déplacements domicile travail. Un constat corroboré avec les chiffres du bac, très largement utilisé par le transport de marchandise et de vacanciers.

# Analyse territoriale

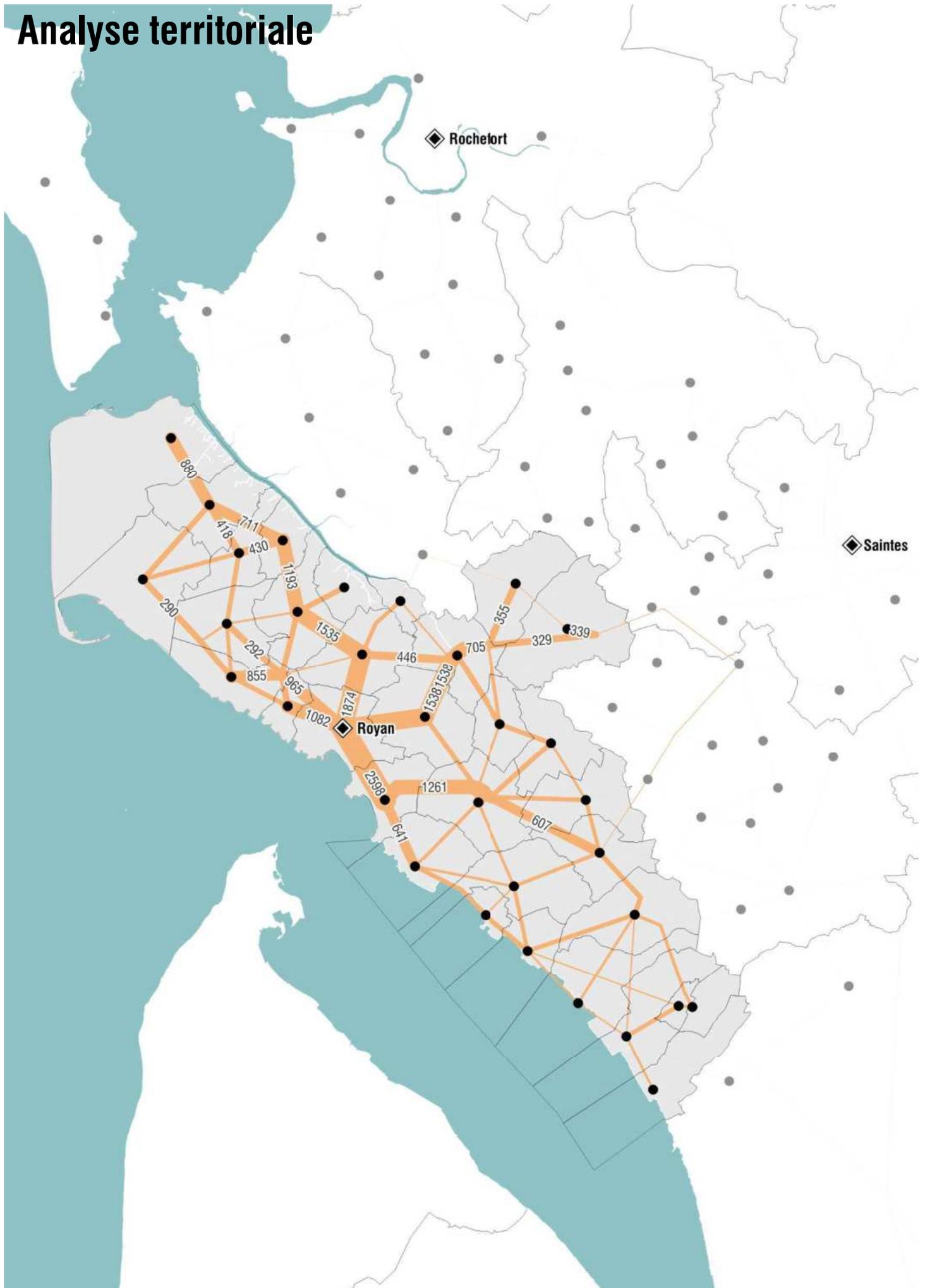


Figure : Flux d'actifs internes ( hors flux internes aux communes) (Vizea d'après données Insee)

# Analyse territoriale

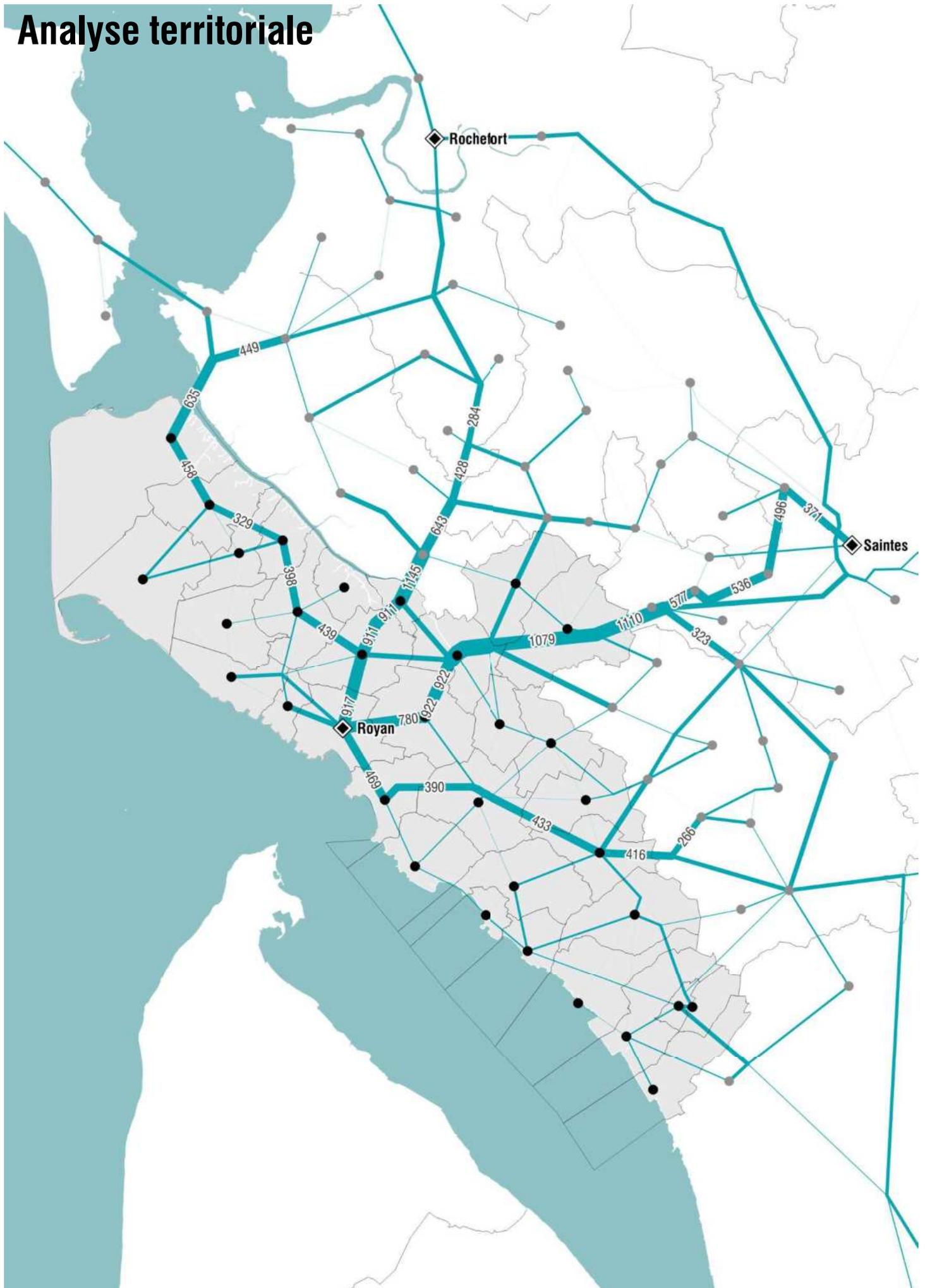


Figure : Flux d'actifs entrants (Vizea d'après données Insee)

# Analyse territoriale

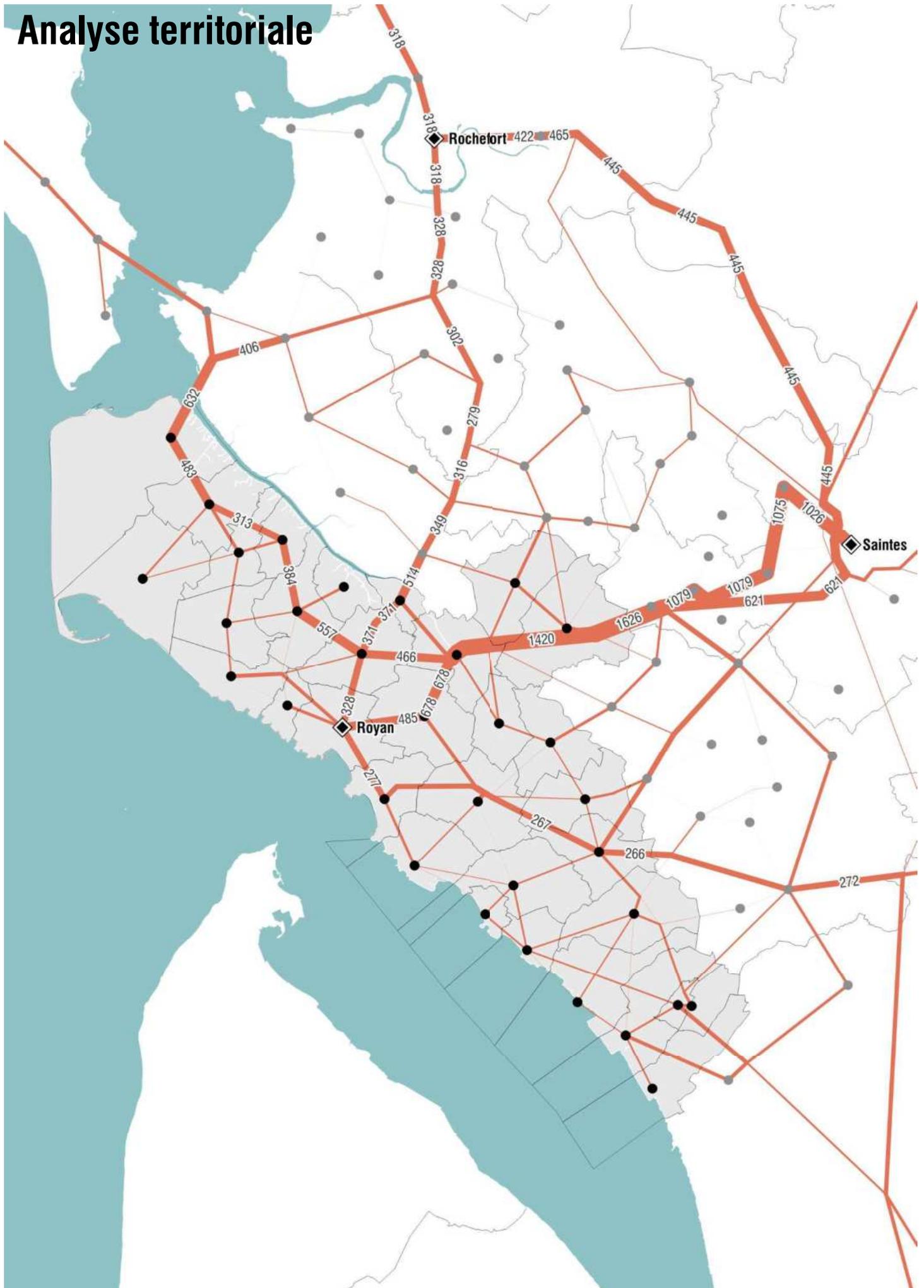


Figure : Flux d'actifs sortants (Vizea d'après données Insee)



# Analyse territoriale

## Déplacements domicile-étude



Figure : Flux de domicile – étude (Vizea d’après données Insee)

### LA CARA, pôle local d’études

10 100 élèves étudient dans l’un des établissements de la CARA. La grande majorité d’entre eux sont des habitants du territoire (8850 élèves). Parmi ceux-ci, la moitié (4580 élèves) réside dans sa commune d’étude. Du fait du maillage plus fin des écoles primaires, ce taux est certainement plus bas pour les collégiens (7 collèges sont présents sur le territoire) ou lycéens (2 lycées sont présents à Royan) que pour les élèves de maternelle ou d’élémentaire.

Parmi les 1250 élèves qui viennent étudier mais ne résident pas sur la CARA, 172 rejoignent Saujon, 204 Cozes et 652 Royan.

Enfin, 2250 élèves quittent le territoire pour rejoindre Saintes (557), La Rochelle (217) ou Rochefort (125), certainement pour réaliser leurs études supérieures. A ces trois communes s’ajoutent les communes du Pont-de-l’Abbé-d’Arnoult (193) et Boucefranc (172).

# Nouvelles pratiques de mobilité

## Synthèse

### Positionnement de la CARA en NA

- Un territoire semi-enclavé
- Saintes et Rochefort, des liaisons nécessaires pour l'ouverture du territoire

### Structuration interne du territoire

- Une centralité dense en services, emplois et habitat située sur le littoral
- Une urbanisation via la création de lotissements dans les pôles de proximité

### Accidentologie

- Une accidentologie en baisse
- L'été une période critique
- Un réseau viaire départemental plus accidentogène

### Emplois

- Des emplois marqués par le tourisme, le secteur conchylicole et le vieillissement de la population
- La CARA, un des gros employeurs du territoire et un devoir d'exemplarité
- Le centre hospitalier, le plus gros employeur du territoire, une structure à accompagner

### Déplacements domicile-travail (D-T)

- 35% des déplacements D-T internes aux communes
- 81% des déplacements D-T internes à la CARA
- 51% des déplacements D-T inférieurs à 8 km
- Des liaisons à fort potentiel

### Déplacements domicile-étude

- Royan, Saujon et la Tremblade, des pôles scolaires
- Des flux scolaires qui se superposent au flux D-T

#### Légende

- Atout
- Faiblesse
- Opportunité
- Menace

## Enjeux

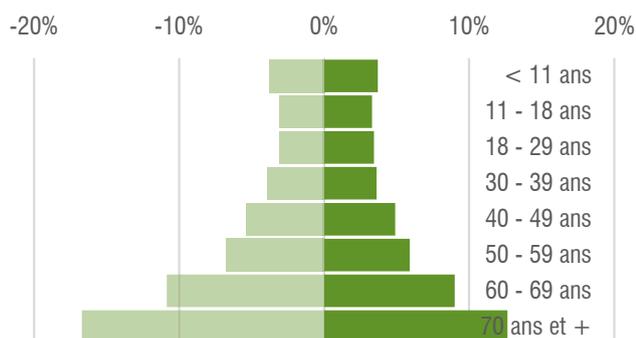
- Proposer des alternatives à l'autosolisme adaptées à la période estivale
- Faire de la CARA un employeur exemplaire
- Accompagner le développement des pôles de proximité en les intégrant dans la réflexion de planification des mobilités
- Accompagner le CH dans une politique de mobilité durable
- Adapter l'offre de transports aux territoires ruraux peu denses

# D RETOURS DE ■ L'ENQUÊTE

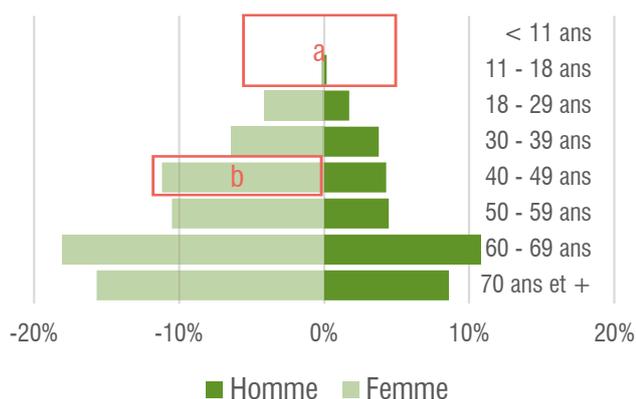
## Représentativité de l'enquête

L'enquête lancée le 15 avril et mise en ligne pour deux mois a été remplie par 588 habitants de l'agglomération. Pour vérifier la représentativité des réponses et éclairer l'analyse, la section suivante compare les réponses aux données INSEE de la CARA.

### Pyramide des âges



**Figure** : Pyramide des âges de la CARA en 2020 (Vizea d'après données INSEE)



**Figure** : Pyramide des âges des répondants de l'enquête (Vizea)

L'analyse des pyramides des âges montre une absence de réponses de la part des mineurs (a) de la CARA et ce malgré une campagne d'affichage au lycée.

Autre élément, les femmes de 40 à 49 ans ont répondu en très grand nombre, entraînant une légère surreprésentation de cette catégorie (b). Malgré ces observations, il peut être noté que l'ensemble des catégories sont représentées et ce malgré l'utilisation d'un outil numérique qui aurait pu davantage masquer les pratiques des 70 ans et plus.

De manière similaire le questionnaire a touché aussi bien le actifs (45% des répondants) que les retraités (48%).

### Parts modales



**Figure** : Parts modales renseignées par les répondants comparées aux données INSEE (Vizea)

Autre indicateur de la représentativité de l'enquête, les parts modales montrent une surreprésentation des alternatives à la voiture individuelle. La part de de répondants ayant indiqué que le « vélo ou EDPM » était leur mode de transport principal est 6 fois supérieure à la part modale INSEE de 2020. Pour les transports en commun et la marche ce taux varie entre 3 et 5.

Outre la différence de méthodologie et l'évolution des parts modales entre 2020 et 2024, cette différence peut s'expliquer par une plus motivation des utilisateurs de ces modes de transport et donc un meilleur taux de remplissage.

Toutefois, le nombre de répondants ayant répondu que la voiture était leur mode de transport principal reste très largement majoritaire (68% des répondants). Ce qui montre que le questionnaire a également touché les automobilistes.

## Répartition géographique

La répartition géographique est globalement homogène. Le taux de réponse dans celles-ci est compris entre 2,5 et 10% (réponses/habitants) dans 19 communes sur les 33 de la CARA. Les communes surreprésentées sont des communes rurales. Ainsi Talmont-sur-Gironde (10,4‰), Saint-Augustin (18,3‰) et surtout Chaillevette (43,6‰) sont des communes ayant récolté des taux de réponse plus importante.

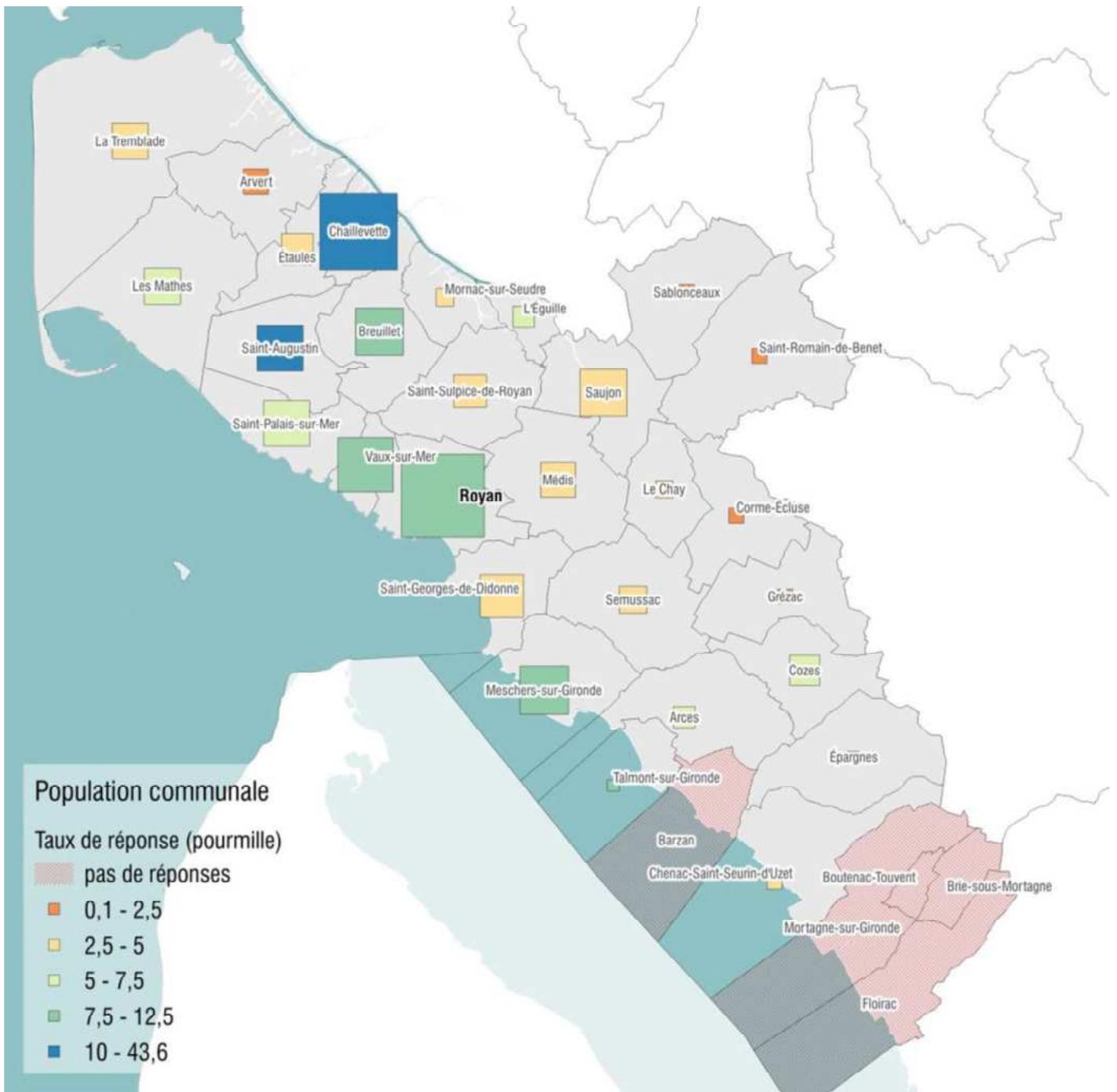
Les communes sous représentées sont également des communes rurales. Le Sud du territoire est particulièrement impacté puisqu'aucun habitant de 4 communes n'a répondu à l'enquête.

Ainsi, de manière globale la sur-représentativité et sous-

représentativité des communes s'estompe lorsqu'on les catégorise. Ainsi les 21 communes les moins peuplées représentant 26% de la population comptabilisent 27,4% des réponses et Royan et Saujon qui comptent 30,3% de la population comptabilisent 30,4% des réponses.

## Synthèse

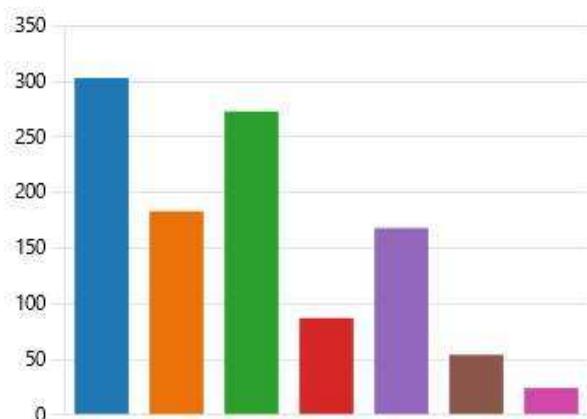
De manière générale, la représentativité de l'enquête est jugée très satisfaisante. On peut toutefois noter la sous-représentativité des plus jeunes et du sud du territoire. Pour autant, leurs avis ont été pris en compte dans le diagnostic via l'animation d'un atelier dédié spécifiquement à ce public cible des jeunes et au passage du micro-trottoir dans le sud du territoire.



## Enseignements généraux

De manière générale, les résultats de l'enquête sont encourageants quant à la mise en place d'alternatives à l'automobile sur le territoire. Ainsi 52% des répondants ont indiqué avoir déjà envisagé de changer de mode de transport pour des alternatives plus durables.

Les transports en commun et le vélo sont les deux modes de transport les plus susceptibles à être adoptés puisqu'à la question « Quel mode de transport alternatif seriez-vous le plus susceptible d'adopter ? (Plusieurs réponses possibles) », chacun de ces deux modes de transports a été par 50% des répondants. Au total, ¾ des répondants ont indiqué que l'un ou l'autre était envisageable. En comparaison, seulement 9% des répondants ont indiqué qu'ils n'étaient prêts à adopter aucune alternative.

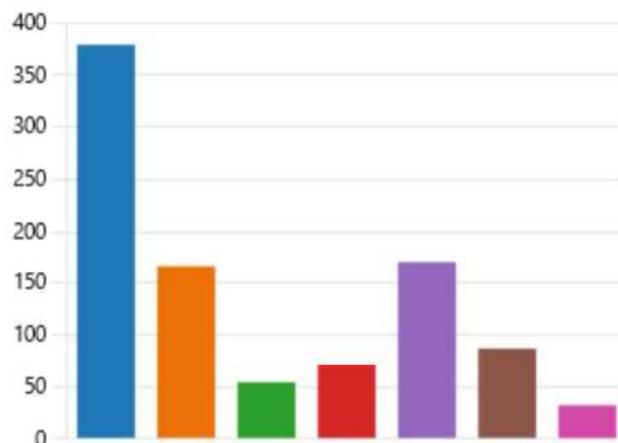


● Les transports en commun	303
● La marche à pied	183
● Le vélo ou EDPM	273
● Le covoiturage	87
● Le véhicule électrique	168
● Aucun	54
● Autre	24

**Figure** : réponses à la question « Quel mode de transport alternatif seriez-vous le plus susceptible d'adopter ? (Plusieurs réponses possibles) » de l'enquête

En revanche, en l'état le changement de pratique n'est pas envisageable. Pour la majorité des répondants (64%) le changement doit être précédé d'une amélioration des

infrastructures. A titre de comparaison, seuls 15% des répondants ont estimé qu'il n'existait aucun frein à la à l'adoption d'alternatives.



● Des meilleures infrastructures (r...	379
● Des alternatives plus compétitiv...	166
● Des actions de sensibilisations	54
● Une aide pour changer mes hab...	71
● Une aide financière	170
● Rien	87
● Autre	32

**Figure** : réponses à la question « Qu'est-ce qui vous ferait changer [vos pratiques et adopter un mode de transport alternatif] ? » de l'enquête

**Des retours de l'enquête plus précis sont intégrés à l'analyse de la suite du document.**

# E ■ RETOURS DES ATELIERS ET MICROS- TROTTOIRS



## Méthodologie

En complément d'une analyse des mobilités conduite par Vizea, ALGA médiation se propose de réaliser un micro-trottoir et de conduire 3 ateliers participatifs auprès de trois différentes typologies de public : jeunes, actifs et seniors. ALGA médiation présente les données récoltées et analysées à travers un diagnostic sensible rédigé.

### Le tandem Vizea - ALGA médiation

L'objectif de ce tandem est de préciser des données quantitatives afin de comprendre en profondeur les stratégies individuelles (freins, envies, habitudes...) de mobilité des participants pour pouvoir donner des recommandations usagères à l'équipe technique.

### Les ateliers

#### Objectifs des ateliers :

Informier et vulgariser : sensibiliser la population sur les enjeux écologiques liés à la mobilité. Cette phase de médiation sert à diffuser des informations concernant les mobilités pertinentes et accessibles à tous.

Accompagner vers une conscience écologique : en plus de l'information, nous voulons inciter les participants à adopter une conscience écologique concernant leurs habitudes de mobilité.

Projections et besoins futurs : nous visons à recueillir les visions des habitants sur leur mobilité idéale souhaitée à Royan. Ces projections nous permettent de comprendre les attentes et les aspirations futures en matière de mobilité.

Établir un diagnostic sensible : enfin, en collectant les ressentis, les freins et les habitudes des habitants de Royan CARA, nous établissons un diagnostic précis des pratiques de mobilité actuelles et celles souhaitées.

#### Thématiques des ateliers :

Les ateliers sont structurés autour de plusieurs thématiques clés :

- Modes de transport ;
- Infrastructures ;
- Actions et habitudes ;
- Politiques et réglementations.

#### Méthodologie pour les ateliers :

• Préparation de l'animation : prise de contact, choix de la salle, création des supports numériques et papiers pour le déroulement de l'atelier ;

- Animation : une équipe composée d'environ 4 animateurs pour des groupes allant de 8 à 15 participants ;
- Restitution : présentation des résultats sous un format diagnostic et d'une exposition publique.

### Le micro-trottoir

#### Objectif du micro-trottoir :

Dans le cadre de ce diagnostic sensible, l'objectif principal du micro-trottoir est de recueillir des témoignages authentiques et personnels sur les expériences de mobilité vécues par les habitants de Royan CARA. Il vise à :

- Faire participer les personnes silencieuses : Aller chercher les personnes que l'on n'entend pas dans les instances de concertations classiques.
- Capturer les perceptions et émotions : comprendre les ressentis, les préoccupations et les aspirations des habitants concernant les infrastructures et les services de mobilité dans leur quotidien ;
- Mettre en lumière des histoires personnelles : donner une voix à chaque participant en capturant leur témoignage à travers des échanges sensibles. Chaque personne interviewée est prise en photographie pour accompagner leur témoignage audio.
- Exposer : cette matière première (audio et visuelle) sera mise en scène et exposée lors de la réunion publique prévue en septembre. Elle permet de rassembler des témoignages visuels et narratifs.
- Informer et sensibiliser : utiliser ces témoignages pour informer et sensibiliser les habitants sur les divers aspects de la mobilité à Royan CARA, en mettant en avant les expériences, les avis et les défis rencontrés et vécus par les usagers ;
- Créer une base de données qualitative : compléter le diagnostic technique alors réalisé afin de mieux cerner les habitudes de mobilité et d'identifier les leviers d'action pour une mobilité plus durable et adaptée aux besoins des habitants.

#### Méthodologie pour les micros-trottoirs :

- Préparation des micros-trottoirs : réalisation d'une grille d'entretien semi-directif avec des questions ouvertes / sensibles, d'une durée de 10 minutes ;
- Déambulation : en binôme, ALGA médiation rencontre les habitants de la CARA dans des lieux stratégiques (au marché, devant la gare, dans les rues passantes...) notamment en campagne en réalisant du porte à porte.

## Contexte

Nous avons rencontré 59 personnes, dont :

- 35 participants aux ateliers
- 24 participants aux micros-trottoirs

### Contexte des ateliers

Nous avons organisé trois ateliers thématiques à Royan. Ils sont divisés par tranche d'âge et sont composés de la manière suivante :

- Atelier 1 :

Typologie population : senior (65 ans et +)

Lieu : Maison Des Associations de Royan

Nombre : 15 participants

Horaire : 14h30 - 17h00

- Atelier 2 :

Typologie population : actifs (30 - 64 ans)

Lieu : Maison Des Associations de Royan,

Nombre : 8 participants

Horaire : 18h00 - 20h30

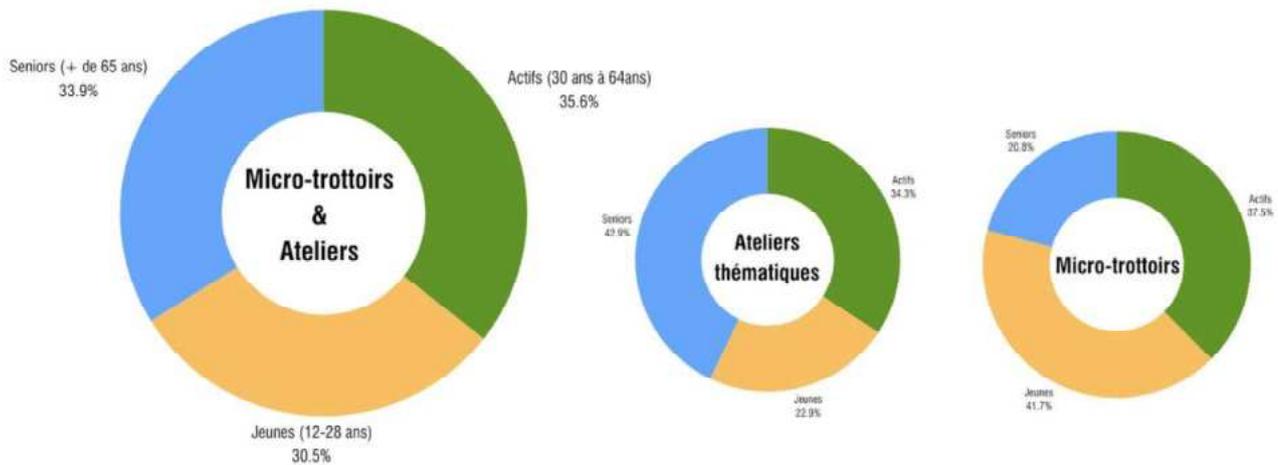
- Atelier 3 :

Typologie population : jeunes (18 - 25 ans)

Lieu : mission locale de Royan

Nombre : 12 participants

Horaire : 14h00 - 16h30



# Synthèse et recommandations générales

## Points partagés par l'ensemble des groupes

### 1. Amélioration des infrastructures cyclables et piétonnes :

- Développement de pistes cyclables sécurisées, séparées des routes principales et bien signalées.
- Réparation et entretien régulier des trottoirs pour les rendre plus sûrs et accessibles.
- Installation de rangs vélos sécurisés dans des emplacements stratégiques.

### 2. Augmentation de la fréquence et de l'accessibilité des transports en commun :

- Augmenter la fréquence des passages de bus, notamment en dehors des heures de pointe et en soirée.
- Étendre les lignes de bus pour couvrir plus de communes, en particulier dans les zones rurales.
- Simplification des horaires et systèmes de recharge de cartes de transport pour une utilisation plus aisée.

### 5. Promotion de la mobilité durable :

- Encouragement à l'utilisation des vélos électriques et des trottinettes par des programmes de subventions ou de location à prix réduit.
- Développement de stations de recharge pour véhicules électriques dans les zones fréquentées.

### 4. Sécurité et modernisation des infrastructures :

- Amélioration de la sécurité des routes pour tous les usagers, y compris les piétons et les cyclistes.
- Ajout d'éclairage nocturne pour sécuriser les trottoirs et les pistes cyclables.

## Résumé spécifique public senior

- Accessibilité et sécurité :

Priorité à l'amélioration des trottoirs pour les rendre praticables et sécurisés pour les PMR (Personnes à Mobilité Réduite).

Installation de bancs et d'espaces de repos le long des trajets piétonniers.

- Transports adaptés :

Renforcement des services de Taxi VSL et des bus pour les rendez-vous médicaux et les activités culturelles avec des horaires flexibles.

- Sensibilisation et éducation :

Organisation d'ateliers pour informer sur les avantages des transports durables et les options disponibles.

## Résumé spécifique public jeune

- Infrastructures cyclables et pour trottinettes :

Développement de pistes cyclables sécurisées et élargies pour une utilisation quotidienne.

Réduction des coûts de location des vélos électriques et amélioration des infrastructures pour leur utilisation.

- Transports en commun :

Augmentation de la fréquence des bus, en particulier en début d'après-midi, en fin de journée et en soirée.

Introduction de services de transport pour les événements spéciaux et les destinations populaires.

- Sécurité et dynamisme urbain :

Séparation claire des pistes cyclables des routes principales et des chemins piétonniers pour éviter les accidents.

Développement d'activités pour les jeunes, surtout en hiver, pour rendre la ville plus dynamique et attrayante.

# Synthèse et recommandations générales

## Résumé spécifique public actif

- Infrastructures routières et cyclables :

Réparation et entretien des routes pour éviter les dangers.

Création de parkings adaptés aux véhicules utilitaires et gestion concertée avec les commerçants pour les places de stationnement en centre-ville.

- Transports en commun :

Prolongation des horaires de bus jusqu'à tard le soir pour répondre aux besoins des travailleurs en soirée.

Introduction d'un tramway pour réduire la dépendance à la voiture et fluidifier les déplacements urbains.

- Covoiturage et véhicules partagés :

Création de plateformes locales pour faciliter la mise en relation des covoitureurs et développer des stations de partage de voitures.

## 1/3 SENIORS

MOYENS DE LOCOMOTION  
UTILISÉS & FREINS

<b>MARCHE</b> 60% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>78% ONT DES FREINS, DONT :</b>			
	22%	57% État des trottoirs <i>"inégaux" "dangereux, voire délabrés" "revoir l'enrobage" "inadapté pour les poussettes ou fauteuils roulants" "insécurité"</i>	71% Partage de la voirie <i>"cyclistes qui gênent les piétons" "voitures sur le trottoir" "vitesse excessive des vélos" "il faudrait séparer les pistes cyclables des piétons"</i>	29% Manque d'éclairage <i>"il manque d'éclairage la nuit" "il faudrait des réverbères avec des détecteurs de mouvements"</i>	14% Lieu à revoir <i>"passage à niveau boulevard Franck Lamy qui est inondable"</i>

<b>VÉLO</b> 13% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>100% ONT DES FREINS, DONT :</b>	
	0%	57% Stationnement <i>"il manque de stationnement pour les vélos"</i>	71% Le partage de la voirie <i>"les pistes cyclables ne sont pas adaptées, tout se mélange et c'est dangereux"</i>

## 2/3 SENIORS

MOYENS DE LOCOMOTION  
UTILISÉS & FREINS

<b>VÉLO ÉLECTRIQUE</b> 7% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>100% ONT DES FREINS, DONT :</b>	
	0%	L'usage des pistes cyclables <i>"les pistes cyclables sont trop petites"</i>	
<b>BUS</b> 7% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>100% ONT DES FREINS, DONT :</b>	
	0%	Manque de desserte spécifique <i>"plus de bus vers la clinique Pasteur"</i>	
<b>TAXI VSL</b> 7% TAXI 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>100% ONT DES FREINS, DONT :</b>	
	0%	Prise de rendez-vous difficile <i>"il est difficile de prendre des rendez-vous sur Royan"</i>	

### 3/3 SENIORS

MOYENS DE LOCOMOTION  
UTILISÉS & FREINS

<b>VOITURE</b> 73% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>90% ONT DES FREINS, DONT :</b>			
	9%	<b>50% Stationnement</b>	<b>10% État de la voirie</b>	<b>10% Congestion routière</b>	<b>10% Partage de la voirie</b>
<i>"c'est stressant de trouver une place de parking dans Royan"</i> <i>"c'est une perte de temps les parkings"</i>		<i>"les racines des pins sont pénibles"</i>	<i>"surtout pour aller faire ses courses, il y a des bouchons"</i>	<i>"Rouler avec des cyclistes aussi proches selon certaines zones, c'est dangereux et compliqué"</i>	

<b>SCOOTER</b> 7% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>100% ONT DES FREINS, DONT :</b>	
	0%	État de la voirie	
<i>"il y a des dos d'âne trop haut pour un scooter"</i>			

### 1/3 ACTIF-VES

MOYENS DE LOCOMOTION  
UTILISÉS & FREINS

<b>MARCHE</b> 42% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>80% ONT DES FREINS, DONT :</b>		
	20%	<b>25% Partage de la voirie</b>	<b>50% Les trottoirs</b>	<b>25% Les arrêts de bus</b>
<i>"Des vélos qui arrivent à toute vitesse me gênent pour marcher"</i>		<i>"Les trottoirs sont trop petits ou inégaux"</i>	<i>"Les arrêts de bus sont trop éloignés, je dois énormément marcher"</i>	

<b>VÉLO</b> 17% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>50% ONT DES FREINS, DONT :</b>	
	50%	Aménagement	
<i>"circuler en vélo, c'est parfois compliqué, les pistes cyclables sont étroites"</i>			

<b>VÉLO ÉLECTRIQUE</b> 17% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>100% ONT DES FREINS, DONT :</b>	
	0%	<b>50% Le trafic routier</b>	<b>50% Aménagement</b>
<i>"il y a trop de trafic pour circuler à vélo, ça me stresse et je panique parfois"</i>		<i>"les poids lourds rendent dangereux la circulation des vélos sur les routes"</i>	

**2/3** **ACTIF-VES**  
MOYENS DE LOCOMOTION  
UTILISÉS & FREINS

<b>VOITURE</b> 42% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>100% ONT DES FREINS, DONT :</b>		
	0%	<b>60%</b> Congestion routière <i>"Il y a des bouchons, surtout en allant direction Saintes et sur l'avenue de Rochefort"</i>	<b>20%</b> Stationnement <i>"Je galère parfois à trouver de la place dans Royan"</i>	<b>20%</b> Le manque de dessertes de bus <i>"Il manque des lignes ou des arrêts de bus hors Royan"</i>

<b>VOITURE ÉLECTRIQUE</b> 8% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>100% ONT DES FREINS, DONT :</b>		
	0%	<b>Congestion routière</b> <i>"Il y a trop de trafic, j'aimerais des transports en commun adapté pour arrêter d'utiliser ma voiture"</i>		

<b>BUS</b> 16% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>100% ONT DES FREINS, DONT :</b>		
	0%	<b>Arrêts de bus trop éloignés</b> <i>"Les arrêts de bus sont trop éloignés"</i>		

**3/3** **ACTIF-VES**  
MOYENS DE LOCOMOTION  
UTILISÉS & FREINS

<b>MOTO</b> 8% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>100% ONT DES FREINS, DONT :</b>		
	0%	<b>Partage de la voirie</b> <i>"Sur la rocade, c'est dangereux entre les voitures, les camions et les motos"</i>		

## 1/2 Jeunes

MOYENS DE LOCOMOTION  
UTILISÉS & FREINS

<b>MARCHE</b> 50% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>ONT DES FREINS, DONT :</b>
	100%	0%

<b>TROTTINETTE ÉLECTRIQUE</b> 12% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>50% ONT DES FREINS, DONT :</b>
	50%	Partage de la voirie
		<i>"Les touristes et les piétons gênent la circulation"</i>

<b>VÉLO</b> 12% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>50% ONT DES FREINS, DONT :</b>
	50%	Piste cyclable
		<i>"J'aimerais avoir plus de pistes en ville"</i>

## 2/2 Jeunes

MOYENS DE LOCOMOTION  
UTILISÉS & FREINS

<b>VOITURE</b> 25% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>50% ONT DES FREINS, DONT :</b>
	50%	Partage de la voirie
		<i>"Il est difficile de circuler avec des vélos et autres moyens de transport sur la même voie"</i>

<b>BUS</b> 12% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>ONT DES FREINS</b>
	50%	50%

<b>MARCHE</b> 12% 	<b>AUCUNS FREINS</b>	<b>ONT DES FREINS, DONT :</b>
	100%	0%

# SENIORS

## ACTIONS De la COLLECTIVITÉ à PRIORISER

ACTION URGENTE À FAIRE	ACTION PEU URGENTE À FAIRE	ACTION PAS URGENTE À FAIRE	PAS CONCERNÉ-E
<b>4</b> Refaire des trottoirs plus larges et plus sécurisés	<b>2</b> Créer des pistes cyclables sécurisées	<b>8</b>	
<b>6</b> Pour les personnes isolées, pour empêcher la désertification et les bouchons	<b>1</b> Ajouter des rangs vélos sécurisés		
<b>10</b>	<b>5</b>		
<b>3</b>			
<b>9</b> et de covoiturage			
	<b>10</b> attention à ce qu'elles ne soient pas trop compliquées à utiliser		
<b>7</b>			

<b>1</b>	Créer des infrastructures pour vélos
<b>2</b>	Créer plus de pistes cyclables
<b>3</b>	Sécuriser les infrastructures à destination des vélos, skates et trottinettes
<b>4</b>	Créer des trottoirs larges et sécurisés
<b>5</b>	Créer des programmes éducatifs dans les écoles pour promouvoir des habitudes de déplacement écologique

<b>6</b>	Soutenir les commerces de proximité en zones rurales
<b>7</b>	Créer des lignes de transport à la demande pour desservir les communes rurales moins peuplées
<b>8</b>	Créer des zones piétonnes en centre-ville
<b>9</b>	Développer des services d'auto-partage
<b>10</b>	Développer des applications pour informer en temps réel sur les options de mobilités durables disponibles

# ACTIF-VES

## ACTIONS De la COLLECTIVITÉ à PRIORISER

ACTION URGENTE À FAIRE		ACTION PEU URGENTE À FAIRE	ACTION PAS URGENTE À FAIRE
<b>1</b> Créer davantage de stationnement pour vélo	<b>7</b>	<b>8</b> Permet de limiter l'impact de la voiture et de valoriser les commerces	<b>6</b> En repensant aussi l'aménagement des villes pour leur laisser de la place
<b>2</b> Repenser par rapport au vélo du quotidien et non pas de loisir	<b>4</b> Adapté aux PMR surtout et éclairer les rues	<b>AUTRE</b> Proposer des transports en commun gratuits	
<b>3</b>		<b>5</b> Exemple de Transdev Nouvelle-Aquitaine	
<b>10</b> Centraliser les applications qui recensent tous les événements et informations, développer une application pour aider les seniors		<b>9</b>	

<b>1</b>	Créer des infrastructures pour vélos
<b>2</b>	Créer plus de pistes cyclables
<b>3</b>	Sécuriser les infrastructures à destination des vélos, skates et trottinettes
<b>4</b>	Créer des trottoirs larges et sécurisés
<b>5</b>	Créer des programmes éducatifs dans les écoles pour promouvoir des habitudes de déplacement écologique

<b>6</b>	Soutenir les commerces de proximité en zones rurales
<b>7</b>	Créer des lignes de transport à la demande pour desservir les communes rurales moins peuplées
<b>8</b>	Créer des zones piétonnes en centre-ville
<b>9</b>	Développer des services d'autopartage
<b>10</b>	Développer des applications pour informer en temps réel sur les options de mobilités durables disponibles

# JEUNES

## ACTIONS De la COLLECTIVITÉ à PRIORISER

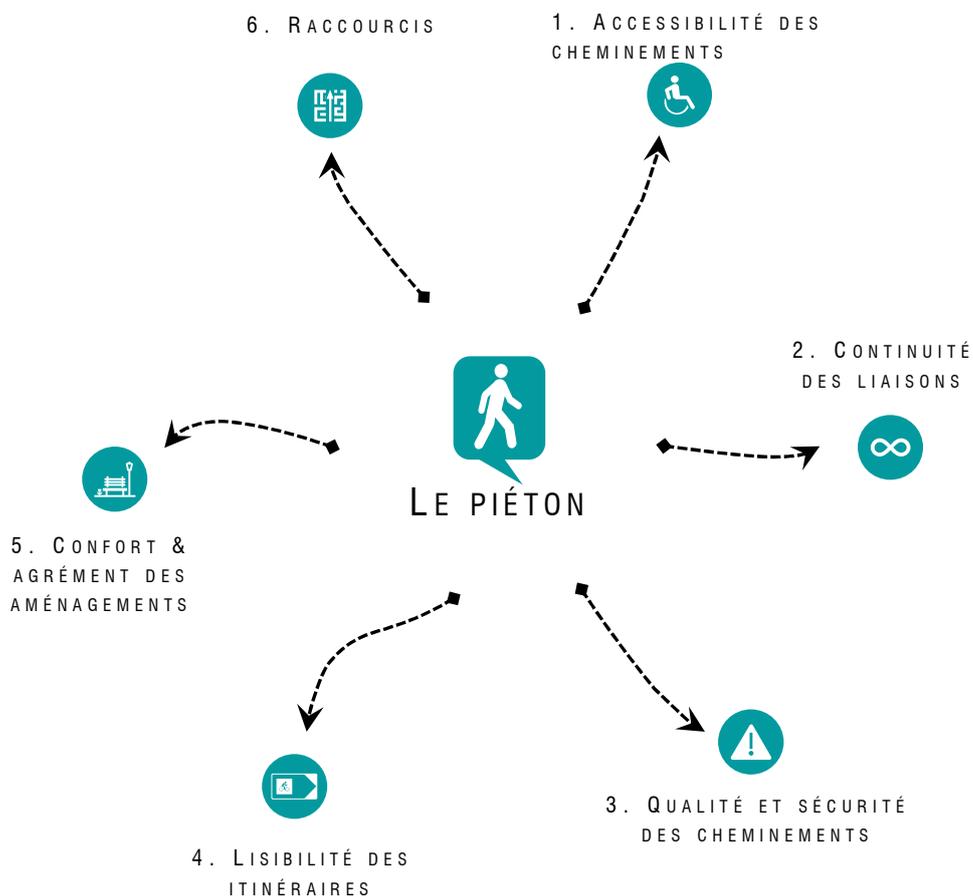
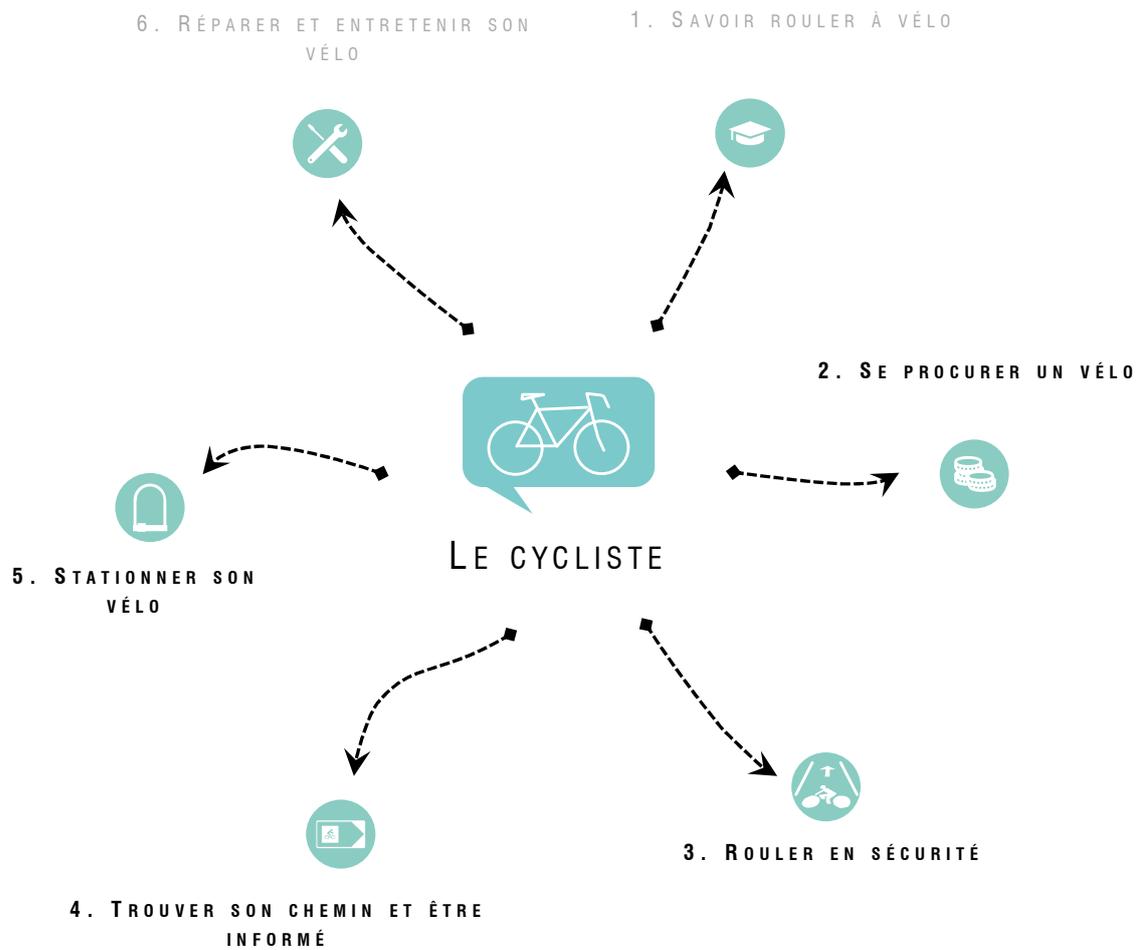
ACTION URGENTE À FAIRE	ACTION PEU URGENTE À FAIRE	ACTION PAS URGENTE À FAIRE	PAS CONCERNÉ·E
4 En supprimant des places de parking pour les convertir en trottoirs accessibles aux PMR ou en piste cyclable	9		
1	7 Définir des critères d'éligibilité		
8	<b>autre</b> Développer un service de covoiturage		
2			
<b>autre</b> Sécuriser les pistes cyclables et trottoirs afin de mieux partager la voirie entre les usagers			
<b>autre</b> Proposer plus d'amplitudes et d'horaires des bus (en soirée)			

1	Créer des infrastructures pour vélos
2	Créer plus de pistes cyclables
3	Sécuriser les infrastructures à destination des vélos, skates et trottinettes
4	Créer des trottoirs larges et sécurisés
5	Créer des programmes éducatifs dans les écoles pour promouvoir des habitudes de déplacement écologique

6	Soutenir les commerces de proximité en zones rurales
7	Créer des lignes de transport à la demande pour desservir les communes rurales moins peuplées
8	Créer des zones piétonnes en centre-ville
9	Développer des services d'autopartage
10	Développer des applications pour informer en temps réel sur les options de mobilités durables disponibles

# F. SYSTÈMES ■ VÉLO ET PIÉTON

# Systemes vélo et piéton



# Systemes vélo

## 2. Se procurer un vélo

Selon les résultats de l'enquête, 68% des répondants possèdent un vélo en état de fonctionner. Parmi ceux-ci 60% sont des vélos mécaniques et 34% électriques (le pourcentage restant est composé d'autres EDPM ou vélo spéciaux).

Pour ceux qui ne possèdent pas de vélo, deux options sont disponibles afin de louer des vélos. La location longue durée Cara'vel et le service de vélos en libre-service vélo Modalis.

### Un service de location longue durée peu dimensionné

Le service Cara'vel propose à la location longue durée 59 vélos électriques. Dès sa mise en place, le service a été saturé et des demandes ont dû être refusées.

L'enquête confirme ce sous-dimensionnement, seul 0,2% des répondants ayant annoncé connaître et utiliser le service.



### Un service en libre-service prometteur

Les vélos modalis est un service très récent développé par la Nouvelle Aquitaine Mobilité et mis en place à partir de juillet 2023. Sur la CARA, 8 stations ont été installées à Saujon et Royan. Entre août et février, 2231 voyages ont été effectués grâce au service.

Dans le questionnaire, 15% des répondants ont annoncé connaître le service et 1% l'utiliser. Ce taux monte à 29% pour les 18-59 ans.

L'ensemble de ces résultats est encourageant au regard de la nouveauté de ce service et de son implantation territoriale

(et ce malgré le fait que peu de jeunes aient répondu à l'enquête. Alors que les jeunes utilisent probablement plus le service que les autres catégories de population).

Cependant, la poursuite du développement de ce service est attendue par les répondants. En effet, le développement des vélos modalis semble prioritaire pour 32% des répondants ne pratiquant jamais le vélo et par 23% de l'ensemble des répondants. Pour ces premiers, le développement du vélo modalis est classé second dans l'ordre des services à développer en priorité.

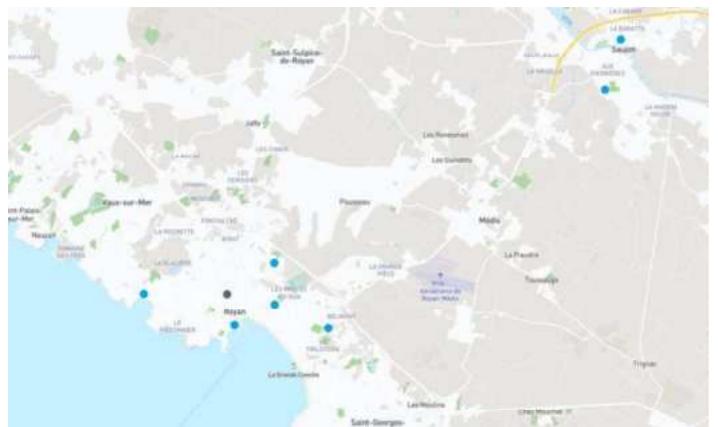


Figure : Stations modalis sur la CARA en juin 2024



### L'aide à l'achat, absente de la politique d'aide aux mobilités douces sur le territoire

Le territoire ne propose aucune aide à l'achat de vélo (mécanique ou électrique). Pourtant, pour les habitants ne pratiquant pas le vélo, cette aide serait à développer en priorité (32% des répondants ne pratiquant pas, 45% des répondants pratiquant régulièrement).

# Systeme velo

## 3. Rouler en sécurité

### Des aménagements à vocation touristique

La CARA compte 150 km d'aménagements cyclables selon les dernières données GéoVélo. Ces aménagements représentent l'équivalent de 176 cm/hab. Un ratio assez élevé. Ce linéaire est en grande partie sécurisé, seuls 23 km de bandes cyclables et autres aménagements non sécurisés sont présents sur le territoire. Ces aménagements sont situés pour la plupart dans les 4 communes qui forment la centralité de la CARA. En revanche, la zone sud de la CARA ne compte que très peu d'aménagements.

Pour autant, le réseau cyclable a principalement une vocation touristique. En effet, 1/3 du linéaire se situe sur les tracés de la Véloodyssée ou du canal des 2 Mers. Pour ce qui est des liaisons des trajets du quotidien, peu de liaisons intercommunales existent. Le schéma cyclable (à vocation plutôt touristique) en identifie seulement 2 existantes, continues et conformes :

- La Palmyre – Les Mathes - Ronce-les-Bains
- Breuillet – Saint Augustin

Cette vocation touristique se fait ressentir dans les parts modales. Seuls 1,9% des actifs se déplacent à vélo pour leurs déplacements domicile travail lorsque la moyenne départementale est à 3,2%. Les comptages vélos montrent également une prépondérance du vélo-tourisme au sein de la CARA. En effet, entre 2016 et 2023, le mois d'été moyen comptabilise 39 344 passages (moyenne des données de 9 points de comptages). En hiver ce chiffre tombe à 1 756 passages, soit un rapport de 1 à 22 entre les deux saisons (en comparaison, ce rapport est de 1 à 2 à Bordeaux).

Cette vocation touristique est également présente dans le schéma cyclable de la CARA élaboré en 2019.

## 176 cm/hab

C'est la **longueur des aménagements cyclables** dans la CARA

Répartis à

**85%**

D'aménagements sécurisés

Double sens cyclable - 2,3 km

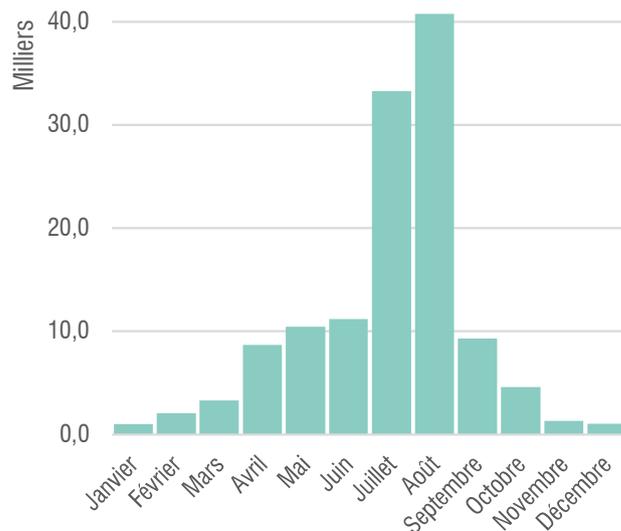
Voie verte - 14,2 km

Piste cyclable - 113,4 km

Bande cyclable - 20,4 km

**33%** →

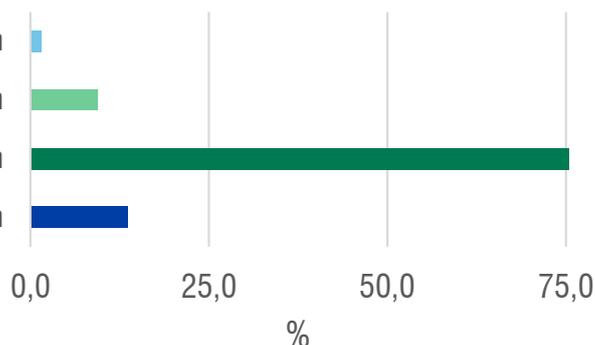
Sur le tracé des vélo-routes



**Figure :** Nombre de passage moyen comptabilisé sur 9 points de comptage fixes de la CARA entre 2016 et 2024 (Vizea à partir de données de la CARA)

- 01\_Piste Ronce (\*)
- 02\_La Bouverie
- 03\_St Palais (\*)
- 04\_Piste St Georges
- 06\_Piste Meschers (\*)
- 11\_DFCI Combots
- 9.1\_La Palmyre Résidences
- 9.2\_La Palmyre Hippodrome
- 9.3\_La Palmyre Front de Mer

Liste des points de comptage pris en compte



# Systeme velo

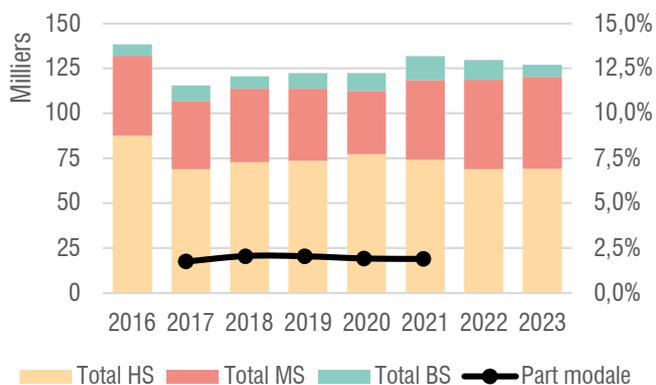
## 3. Rouler en sécurité

### Des aménagements insuffisants pour une augmentation de la pratique cyclo-touristique et du quotidien

Au regard de la vocation touristique du réseau et du triplement de la population en été, le linéaire rapporté à la population estivale n'est ainsi plus que de 59 cm/hab, un chiffre bien moindre.

Ce chiffre pourrait être une des pistes d'explication au déclin des cyclotouristes en été. En effet, contrairement à ce qui pourrait être imaginé, le nombre de cyclistes a baissé lors des quatre années et ce de façon consécutive (- 10% en 3 ans soit 8 000 passages en moins entre 2020 et 2023). Cette baisse est d'autant plus étonnante que la fréquentation nationale des eurovélos et du vélo-tourisme sont à la hausse. Ainsi entre 2016 et 2023 alors que la fréquentation sur la CARA baisse de 9%, la moyenne nationale augmente de 54%.

Si ce déclin a été compensé en partie par l'augmentation du nombre de cyclistes en moyenne saison, la tendance annuelle est à la baisse.



**Figure :** Historique des comptages vélo sur la CARA entre 2016 et 2023 sur 9 points de comptages différents et part modale du vélo

Haute saison : juillet & Août

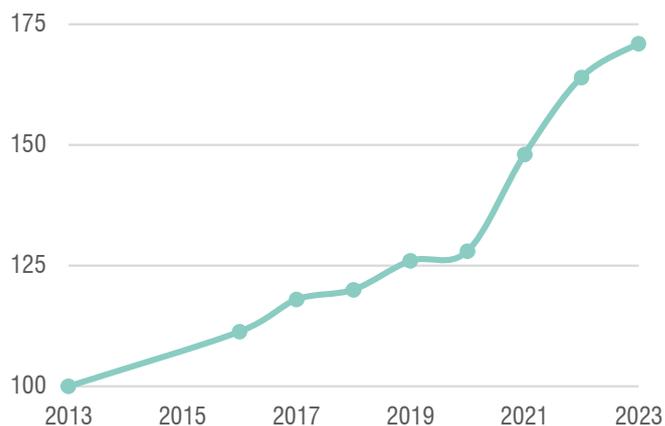
Moyenne saison : avril à octobre (hors haute saison)

Basse saison : novembre à mars

(Vizea à partir de données CARA, 2024 et INSEE, 2024)

**Figure :** Aménagements cyclables et points noirs du baromètre cyclable 2021

(Vizea à partir de données Geovelo, 2023 et FUB, 2022)



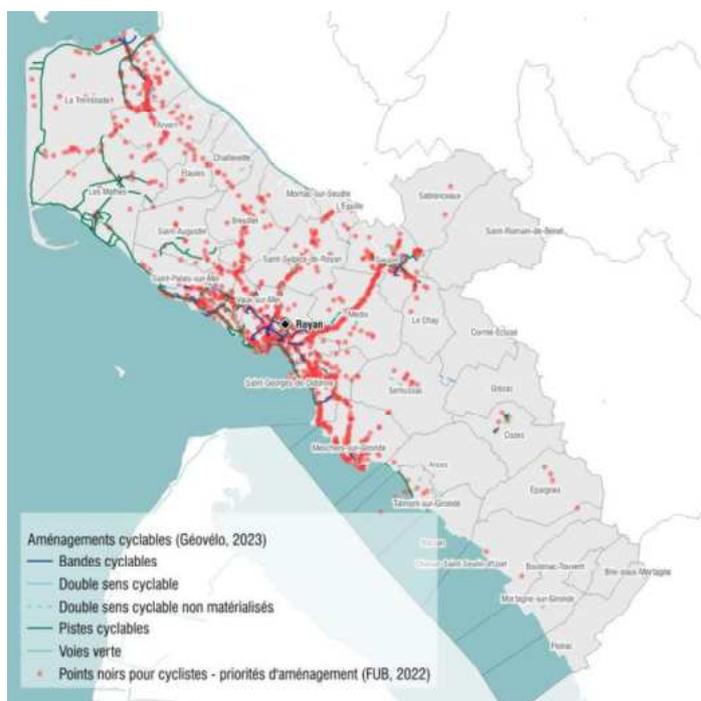
**Figure :** Evolution de la fréquentation annuelle des itinéraires EuroVélo entre 2013 et 2023 (base 100) (Vizea d'après Vélo & territoires)

Les manques d'aménagements cyclables à vocation touristique sont nombreux et sont en partie similaires aux manques d'infrastructure du quotidien. De très nombreuses liaisons intercommunales sont aujourd'hui manquantes ainsi que l'accès à certains pôles générateurs de flux.

La cartographie participative des points noirs des cyclistes de la FUB dans le cadre du baromètre cyclable de 2021 montre clairement ces absences. On peut notamment noter les liaisons :

- Royan <> Meschers-sur-Gironde
- Royan <> Breuillet <> Arvert <> La Tremblade
- Royan <> Saint-Sulpice-de-Royan <> L'Eguille
- Royan <> Medis <> Saujon

**Attention :** la cartographie étant participative, elle reflète les priorités des personnes pratiquant déjà le vélo et ayant répondu à l'enquête. L'absence de points ne veut pas pour autant dire que l'itinéraire n'est pas dangereux ou prioritaire.



# Système vélo

## 3. Rouler en sécurité

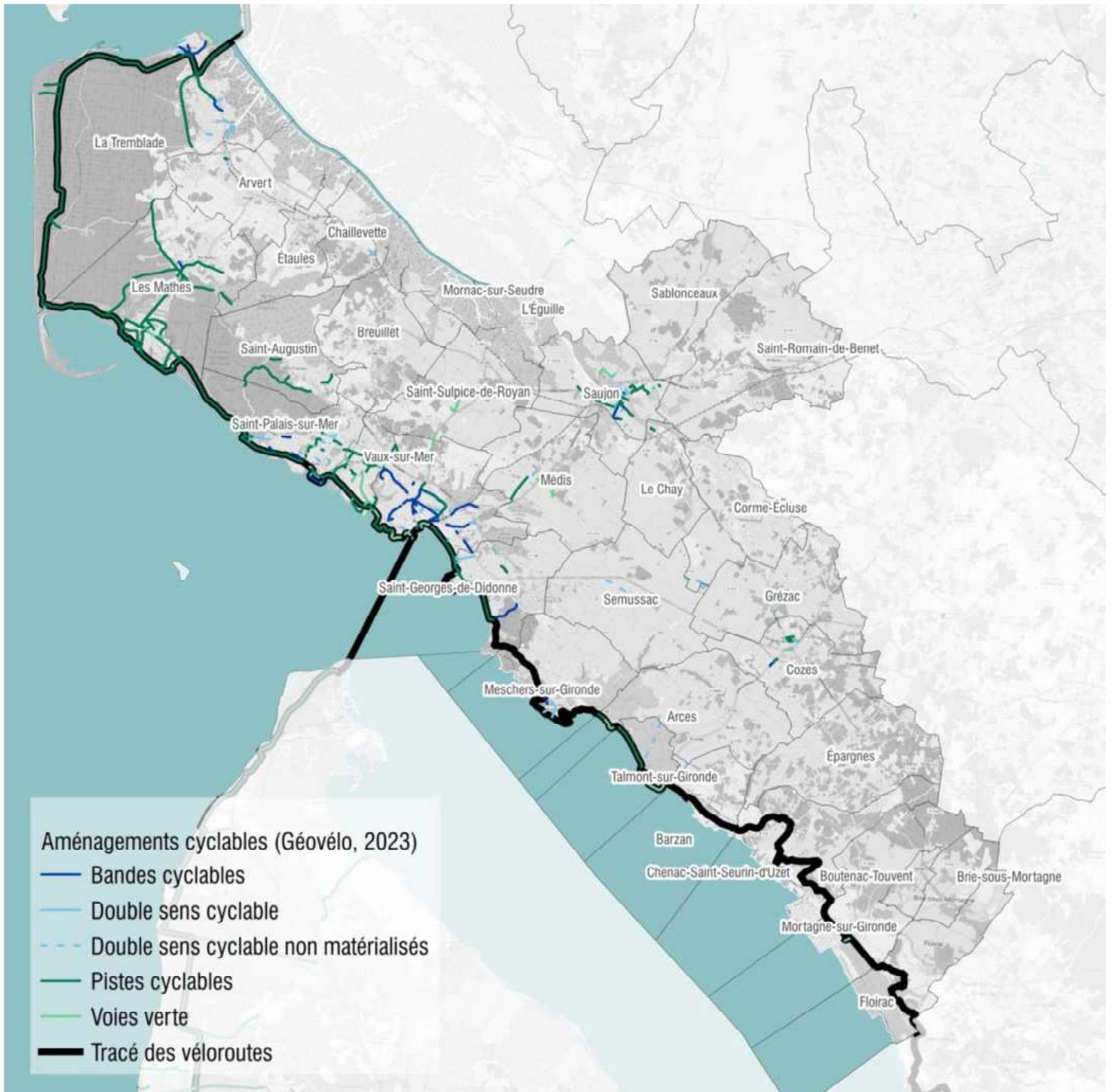


Figure : Aménagements cyclables de la CARA (Géovélo, 2023)

# Systeme velo

## 3. Rouler en sécurité

### Une volonté forte de la population

L'insuffisance d'aménagement sécurisés sur la CARA ressort également très clairement dans l'enquête en ligne. En effet, 56% des répondants pratiquant régulièrement le vélo ont indiqué que la création d'aménagements sécurisés encouragerait la pratique faisant de ce levier le plus important à leurs yeux.

Par ailleurs, le vélo est également plébiscité comme le mode de transport alternatif qui serait susceptible d'être adopté par 47% des répondants (contre 9% pour « aucun »). Le vélo est ainsi la deuxième alternative la plus plébiscitée, juste après les transports en commun (avec un taux à 51%). Pour autant pour rendre possible le report modal, la sécurisation des trajets est un prérequis. 53% des répondants ne pratiquant peu ou pas le vélo ont signalé que le manque de liaisons sécurisées était un frein à la pratique.

*« Doter la ville de Royan d'une véritable culture du vélo en commençant par des infrastructures pour accroître l'espérance de vie des cyclistes. En effet, aujourd'hui, rouler au quotidien à bicyclette dans Royan, avec des enfants, relève de l'acte militant. C'est même une pratique très dangereuse en raison : d'importantes lacunes en termes d'aménagements cyclables destinés aux déplacements ordinaires (de très nombreux axes sont totalement dépourvus de pistes cyclables) ; du manque de respect de l'automobiliste (roi) envers les cyclistes. »*

*« Déjà des vraies pistes cyclables ou piéton protégés et non des pistes comme à Royan séparé de la circulation des voitures par un trait peint . Et des trottoirs où ne circulent pas vélos -Rollers et Trotinettes électriques... »*

*« Séparer les piétons des vélos trop dangereux »*

*« Les modes de transport me conviennent Seul bémol ne pas pouvoir se rendre à Royan à vélo. Je pense que cela désengorgerait la RN 150 Et moins de pollution »*

*« Il faut réaliser des vraies pistes cyclables sur Meschers. La commune est une rupture entre Talmont et la grande côte, de nos jours cela est aberrant. Pourquoi Meschers refuse les déplacements à vélo ? Toutes les villes alentours ont de belles pistes séparées de la route. »*

*« Je n'utilise plus mon vélo dans le bourg de Cozes uniquement pour des questions de sécurité. C'est déjà compliqué en tant que piéton et encore plus à vélo. Les 200 mètres de pistes cyclables me paraissent insuffisants.*

*Je suis un ancien jeune et m'interroge sur mes modes de transport en vieillissant (équilibre à vélo, incapacité à conduire).*

*Peux t'on mettre facilement un vélo dans les bus? »*

### Extraits à la question : Quelles autres actions pourraient améliorer vos déplacements quotidiens ? (Enquête)

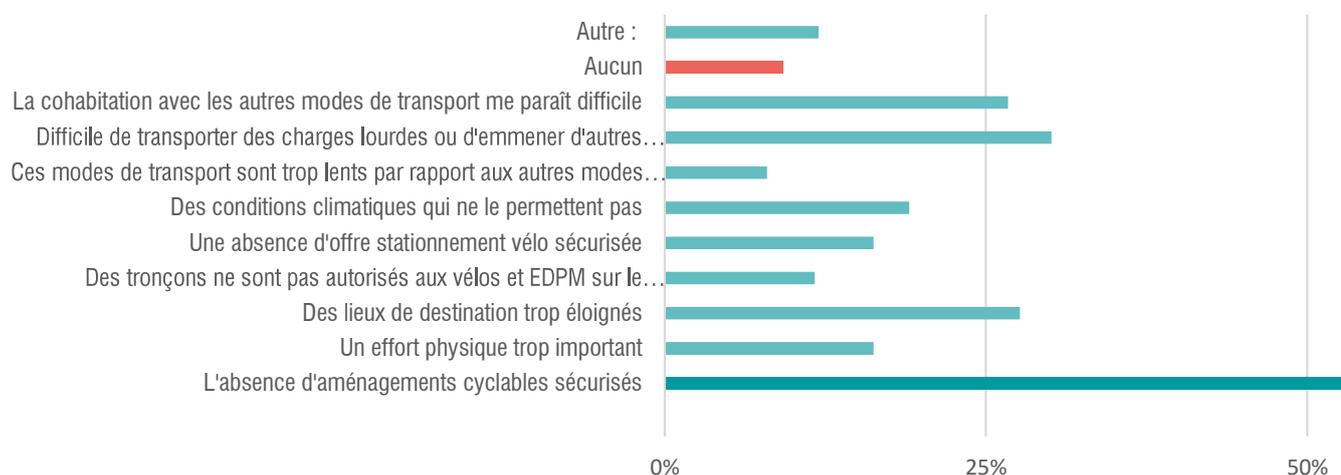


Figure : Réponses à la question - Si vous pratiquez peu ou ne pratiquez jamais le vélo ou EDPM, quelle en est la raison? (plusieurs réponses possibles) (326 répondants)

# Systeme vélo

## 3. Rouler en sécurité

### Une volonté qui se heurte à un environnement peu accueillant par endroits

La création d'un environnement favorable au vélo passe par la suppression des éléments qui y contreviennent. A l'image de l'avenue de l'océan à la Tremblade, un axe permettant de relier la plage au centre-bour interdit à la circulation des cyclistes. Cette interdiction s'explique par l'existence de deux itinéraires parallèles et sécurisés. Pour autant plutôt que l'interdiction, un jalonnement renforcé de l'itinéraire avec une carte permettrait un résultat similaire sans faire du cycliste un intrus sur la commune.

### Un savoir-faire d'aménagements qualitatifs et à haut niveau de service sur le territoire

L'interdiction des cyclistes est d'autant plus étonnante que des aménagements cyclables à haut niveau de service traversent le territoire. Ces aménagements présentent de nombreuses qualités et montrent qu'il existe une vraie sensibilité et savoir-faire vélo sur la CARA. On peut ainsi noter sur ces aménagements :

- Une séparation de la voirie et des cheminements piétons
- Une bonne largeur
- Un revêtement et jalonnement qualitatifs
- Traitement des intersections avec priorité des cyclistes



# Systeme vélo

## 3. Rouler en sécurité

### Le vélo, une alternative qui ne peut convenir à tous ou à tous les déplacements

Le vélo a été plébiscité comme alternative par les hommes, les actifs ou les personnes âgées de 18 à 39 ans. À l'inverse, le taux est 2 fois inférieur pour les personnes âgées de 70 ans et plus.

Cette différence peut s'expliquer par un rapport particulier à la voiture pour les personnes âgées mais aussi à l'état de santé des répondants.

Ainsi, le vélo est certes une alternative à développer mais parmi d'autres. De plus, la présente mission ne vise pas à modifier les habitudes de l'ensemble des habitants mais à seulement offrir des alternatives compétitives à l'autosolisme pour les trajets qui s'y prêtent.

« Aucunes, j'ai 74 ans et j'adore conduire, cette une liberté de vivre on fait ce que l'on veut, quand on veut et où on veut »

« La santé, tout simplement impossible de pédaler »

Limite d'âge !

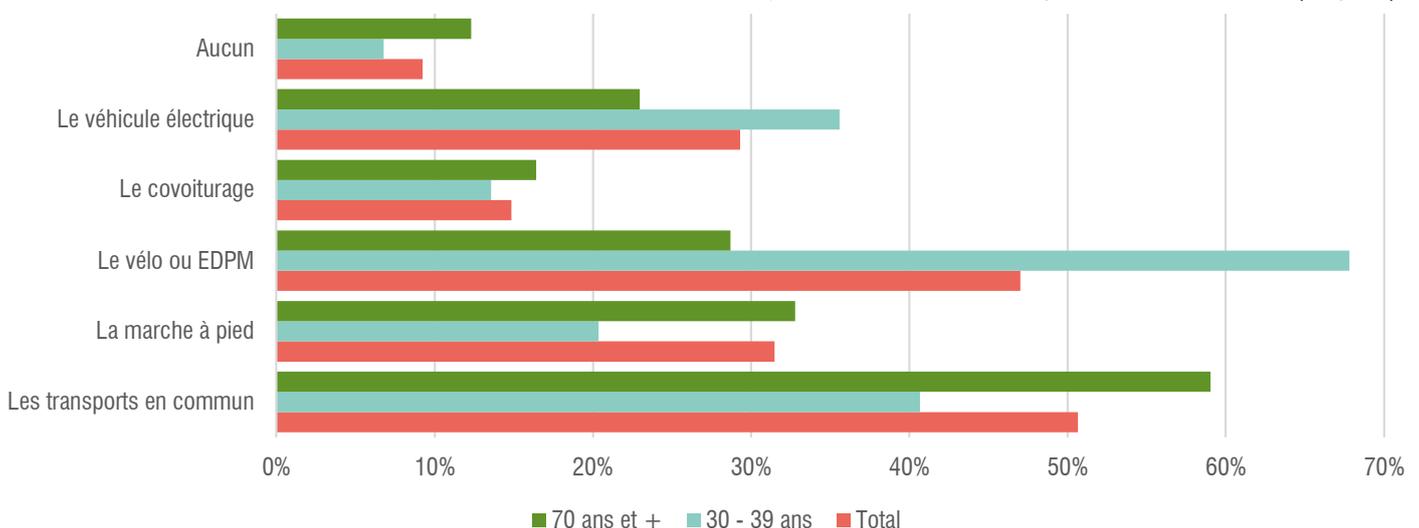
« Trop âgée »

« Pertes d'équilibre suite atrophie du cervelet »

« Impossibilité dû à mes problèmes de santé »

« Je peux conduire mon véhicule ce qui me convient tout à fait. Lorsque je ne pourrai plus, dans 20 ans, je réfléchirai à une alternative. »

**Extraits à la question :** Si vous pratiquez peu ou ne pratiquez jamais le vélo ou EDPM, quelle en est la raison ? (Enquête)



**Figure :** Réponses à la question du questionnaire pour les catégories d'âge 30 – 39 ans, 70 ans et plus et l'ensemble des répondants - Quel mode de transport alternatif seriez-vous le plus susceptible d'adopter ? (Plusieurs réponses possibles)

# Systeme vélo

## 4. Trouver son chemin et être informé

**Le jalonnement des itinéraires, une opportunité de création d'aménagements à moindre coût**

La sécurisation des itinéraires cyclables peut être partiellement assurée en orientant les cyclistes vers des routes à faible trafic grâce à un jalonnement renforcé.

Certains itinéraires s'y prêtent particulièrement puisque des voiries à faible trafic longent des départementales sans pour autant engendrer des détours trop importants.

Un travail dans ce sens a été initié par la CARA avec la création d'itinéraires « malins ». Ces itinéraires n'ayant pas de cadre réglementaire, ils nécessitent de mener une réflexion sur leur jalonnement et leur visibilité.

De plus, des itinéraires de loisir ou touristiques sont aujourd'hui jalonnés sur la CARA. Des portions de ces itinéraires peuvent également être utilisées pour les déplacements du quotidien. Une adaptation du jalonnement pourrait ainsi être bénéfique tout en ne nécessitant pas de réaliser des aménagements lourds.

## 5. Stationner son vélo

Avec 34% de vélos électriques, des vélos de plus en plus chers et afin de développer l'intermodalité, il est nécessaire de développer une offre de stationnements sécurisés aujourd'hui quasiment inexistante sur le territoire. Seules les gares de Saujon et Royan présentent des stationnements sécurisés.

Cette perception est partagée par les cyclistes réguliers ayant répondu à l'enquête qui ont indiqué dans 54% des cas que le développement du nombre de stationnements était prioritaire.

En termes de répartition géographique, le baromètre cyclable présente une cartographie des besoins exprimés en termes de stationnement vélo. Si les besoins sont peut-être obsolètes, ceux-ci se situent principalement dans les centres de nombreuses communes de la CARA dont notamment Royan, La Tremblade, Saujon, Meschers-sur-Gironde.



# Systeme velo

## Synthese

### 2. Se procurer un velo

- Un service Cara'vel sous dimensionné
- Modalis, un service prometteur, un développement à poursuivre
- Une absence d'aide à l'achat sur le territoire
- Le velo électrique et vélos spéciaux, une opportunité pour les personnes âgées et velo-taiffeurs

### 3. Rouler en sécurité

- Un grand linéaire d'aménagements touristiques
- Une pratique de cyclotourisme en déclin

### 4. Trouver son chemin et être informé

- Le jalonnement, une opportunité d'aménagement moindre coût et pouvant être réalisés à court terme

### 5. Stationner son velo

- Une offre de stationnement velo peu développée
- Une absence de stationnements longue durée

### Publics cibles

- De fortes attentes de la population
- Les actifs et habitant des 18 à 60 ans, deux publics-cibles du velo
- Une pratique qui ne peut convenir à tous

## Légende

- Atout
- Faiblesse
- Opportunité
- Menace

## Enjeux

- Augmenter le nombre et le type de vélos proposés en location longue durée
- Poursuivre l'implantation du service Modalis sur le territoire en fléchant certains pôles générateurs de flux, nécessitant un dialogue avec NAM
- S'appuyer des aménagements touristiques existants pour promouvoir les déplacements du quotidien et renforcer le maillage
- Expérimenter la mise en place d'un comité d'axe sur un itinéraire cyclable à fort potentiel et y dédier du financement à la création d'aménagements sécurisés
- Mettre en œuvre le maillage d'itinéraires « malins » permettant d'offrir des parcours sécurisés pour les vélos
- Développer l'offre en stationnement vélos (notamment sécurisé) en lien avec les autres modes de déplacements
- Développer les modalités de gouvernance (communes / CARA) pour faciliter la mise en œuvre opérationnelle des actions et des aménagements

# Système piéton

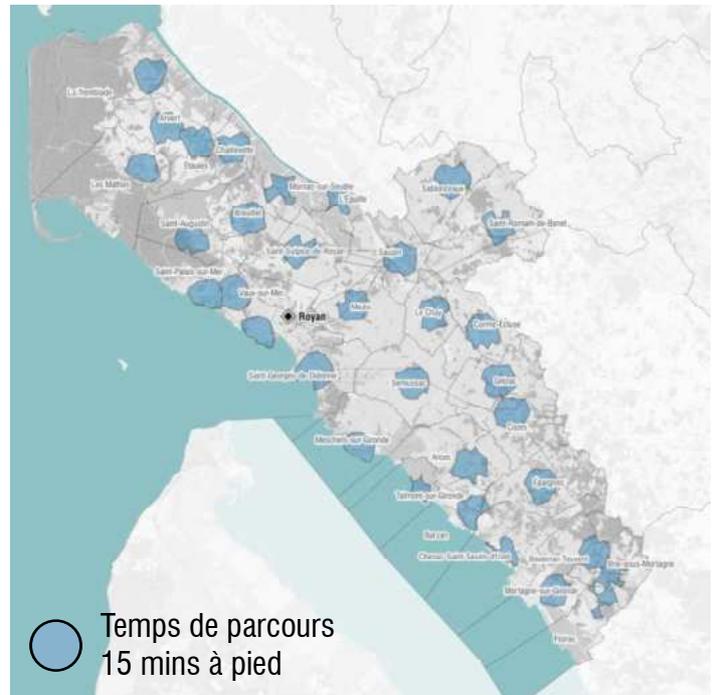
## Un potentiel certain

Les temps de parcours au sein des zones urbaines et la topographie du territoire permettent d'envisager le déploiement de la marche à pied. En effet, 50% de la population se situe à moins de 15 minutes à pied d'un centre-bourg<sup>1</sup>.

Aujourd'hui la pratique de la marche concerne principalement les habitants des communes centres, où les distances aux commerces de proximité sont moindres. En effet, A Royan ou Saujon, selon l'enquête en ligne, la part modale de la marche est de 23% contre 2% dans les communes plus rurales. Les chiffres de l'INSEE sont moindres (8% pour Royan et Saujon) mais restent bien supérieurs à la moyenne de 20 communes les moins peuplées (2%).

Deux autres facteurs impactant la pratique de la marche sont l'âge et l'activité des répondants. Celle-ci est 7 fois supérieure chez les plus de 70 ans contre les 30 – 49 ans (22% vs 3%) et 5 fois supérieure chez les retraités en comparaison avec la population active (20% vs 4%) (source : enquête).

Malgré ces variations, la marche est plébiscitée par l'ensemble de la population et ce en particulier pour se rendre à des commerces de proximité (68% des répondants). Cependant, l'augmentation de la pratique passe par la sécurisation des cheminements (58% des répondants) l'apaisement de la circulation (30%) et la création d'espaces de qualités (25%).



# Systeme piéton

## Un potentiel certain

La promotion de la marche passe donc par l'aménagement d'espaces en centre bourg, des moyens d'actions entre les mains des communes et non de la CARA. Néanmoins, la CARA peut jouer un rôle support et d'ingénierie auprès des communes afin de diffuser les bonnes pratiques et les aider dans la mise en place de zones apaisées.

Pour cela il est nécessaire pour la CARA de disposer d'une vue d'ensemble concernant les aménagements existants et à venir afin de pouvoir à terme homogénéiser les pratiques et planifier le zonage. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

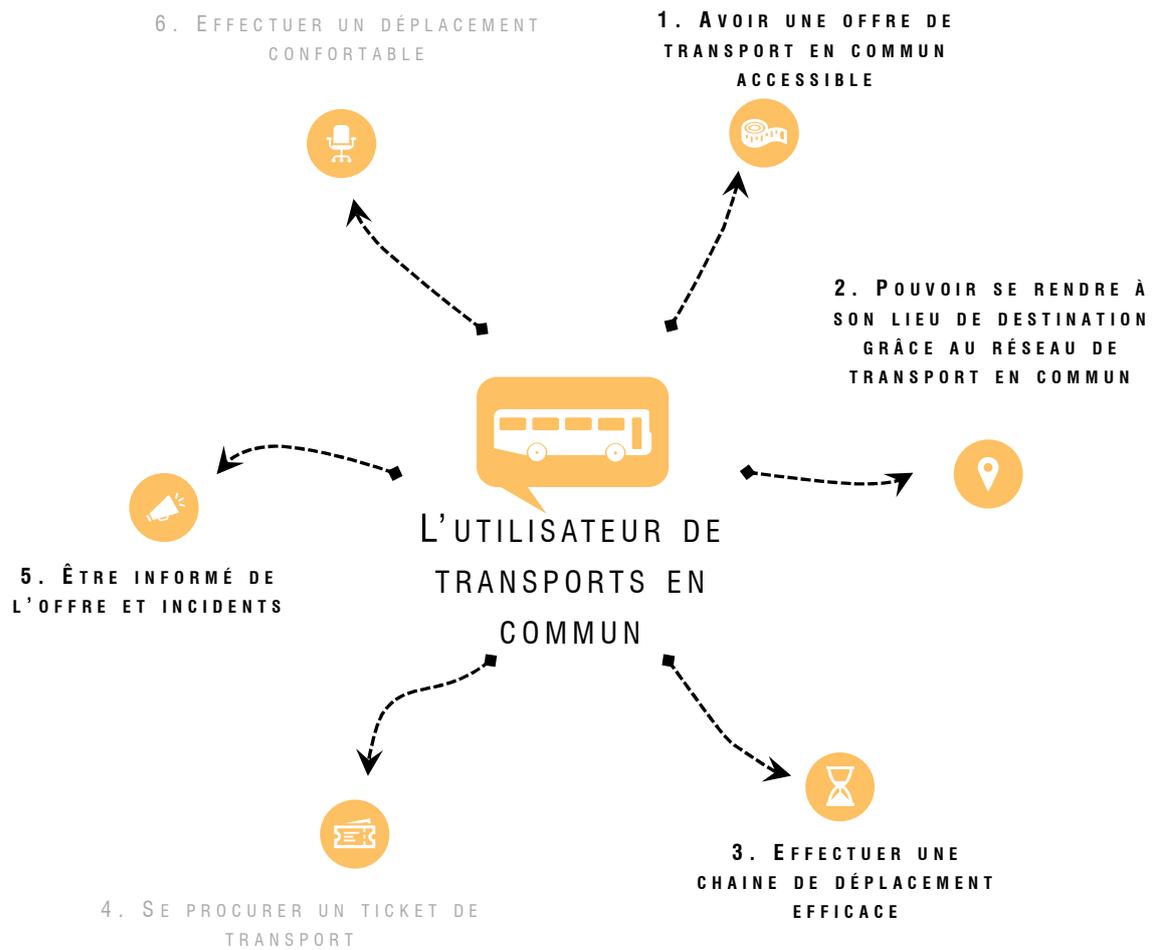


## Enjeux

- Définir une stratégie à l'échelle du territoire pour donner de la cohérence aux aménagements (zone 20, 30, piétonnisation, etc.) et à la gestion de la circulation dans les centralités
- Réfléchir au jalonnement et à la signalétique piétonne en centre bourg (distance vers et depuis commerces / services / équipements, points touristiques, espaces de stationnement)

# G TRANSPORTS EN COMMUN

# Système transports en commun



# Système TC

## 1. Avoir une offre de transport en commun accessible

### L'offre de transport en commun sur la CARA

6 offres de transports en commun distinctes sont présentes sur le territoire :

- Le réseau ferré avec la ligne 16 de TER permettant de relier Royan et Saujon à Saintes et Angoulême
- Les 3 lignes de car de la région permettant de relier Royan à Saintes, Rochefort ou La Rochelle
- Le bac qui permet de connecter la CARA au haut médoc grâce à une liaison Le Verdon < > Royan
- Les liaisons d'opérateurs privés (blablacar, flixbus)
- Les réseaux de transports en commun gérés par Transdev pour le compte de la CARA dont :
  - Un réseau de transport scolaire
  - 9 lignes de transports en commun dont 3 lignes fortes cadencées toutes les 30 minutes
  - 5 lignes de transport estivales
  - 4 réseaux de transport à la demande (TAD) de rabattement

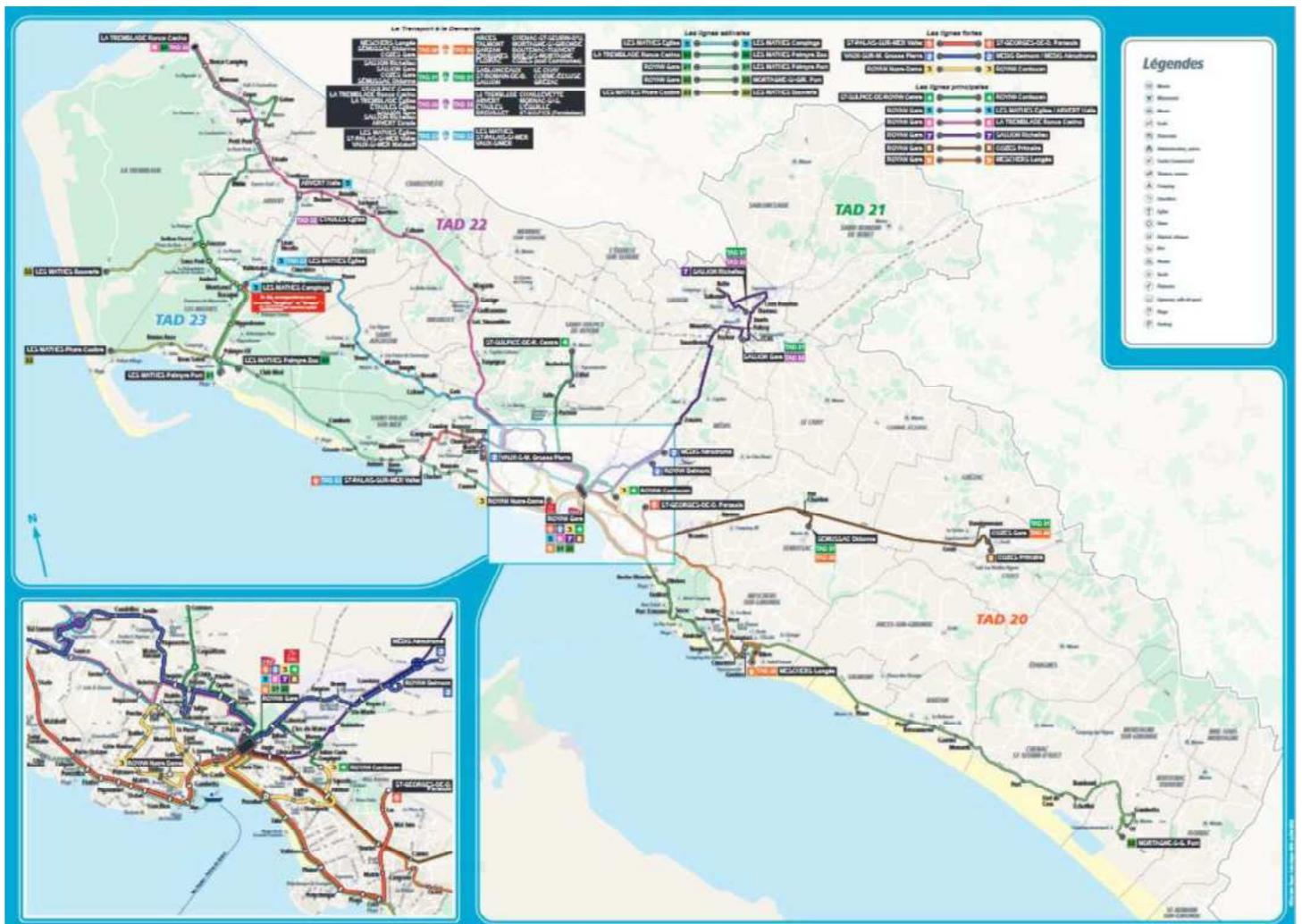


Figure : Réseau de transports en commun de la CARA (CARA'BUS, 2024)

# Système TC

## 1. Avoir une offre de transport en commun accessible

### Accessibilité des transports en commun

Le réseau de transport régulier de la CARA couvre une grande partie de la population de l'agglomération. Ainsi, 78% de la population se retrouve dans un rayon de 500m d'un arrêt de bus. Pour autant, certaines zones blanches persistent dont notamment :

- La Palmyre
- une partie des communes de Saint-Palais-sur-Mer et de Breuillet
- La majeure partie de Chaillevette

- Mornac-sur-Seudre

Ces zones blanches peuvent s'expliquer par la multiplication de hameaux et zones de lotissements dans les communes et la complexité pour les opérateurs pour les desservir.

Les communes du sud du territoire, moins densément peuplées, ainsi que Sablonceaux et Saint-Romain-de-Benet ne sont pas desservies par les lignes régulières mais couvertes par les TAD 20 et 21.

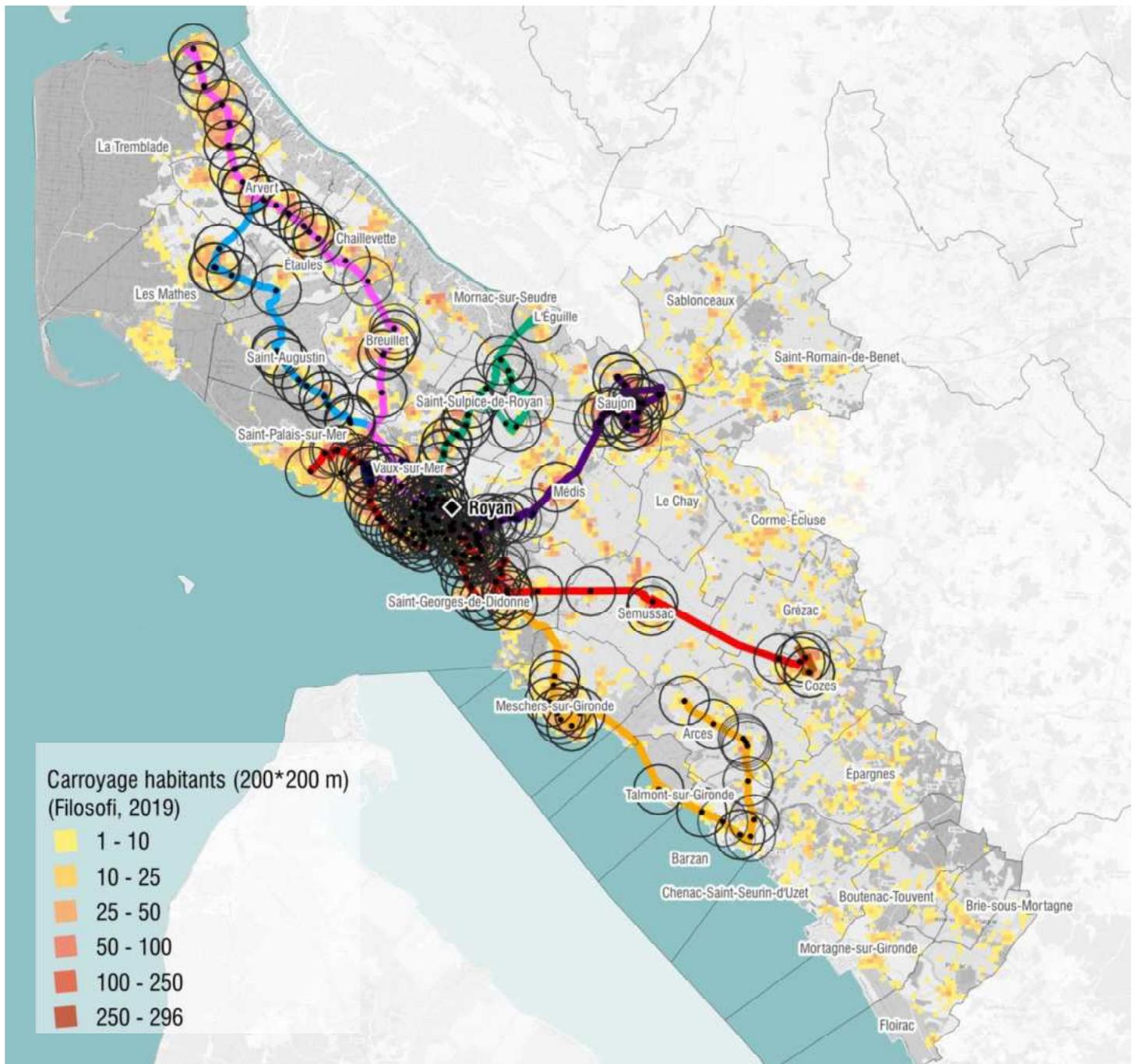


Figure : Lignes régulières de la CARA et densité de population (Vizea à partir de données CARA et Filosofi 2019, 2023)

# Système TC

## 2. Pouvoir se rendre à son lieu de destination grâce au réseau de transport en commun

En termes d'accès aux principaux pôles générateurs de flux et établissements employeurs, la plupart d'entre eux se situent à proximité immédiate d'un arrêt de bus (les pôles générateurs de flux de loisir et d'hébergement n'apparaissent pas sur la carte car ceux-ci sont liés en grande partie à la période estivale lors de laquelle le réseau de transport est modifié).

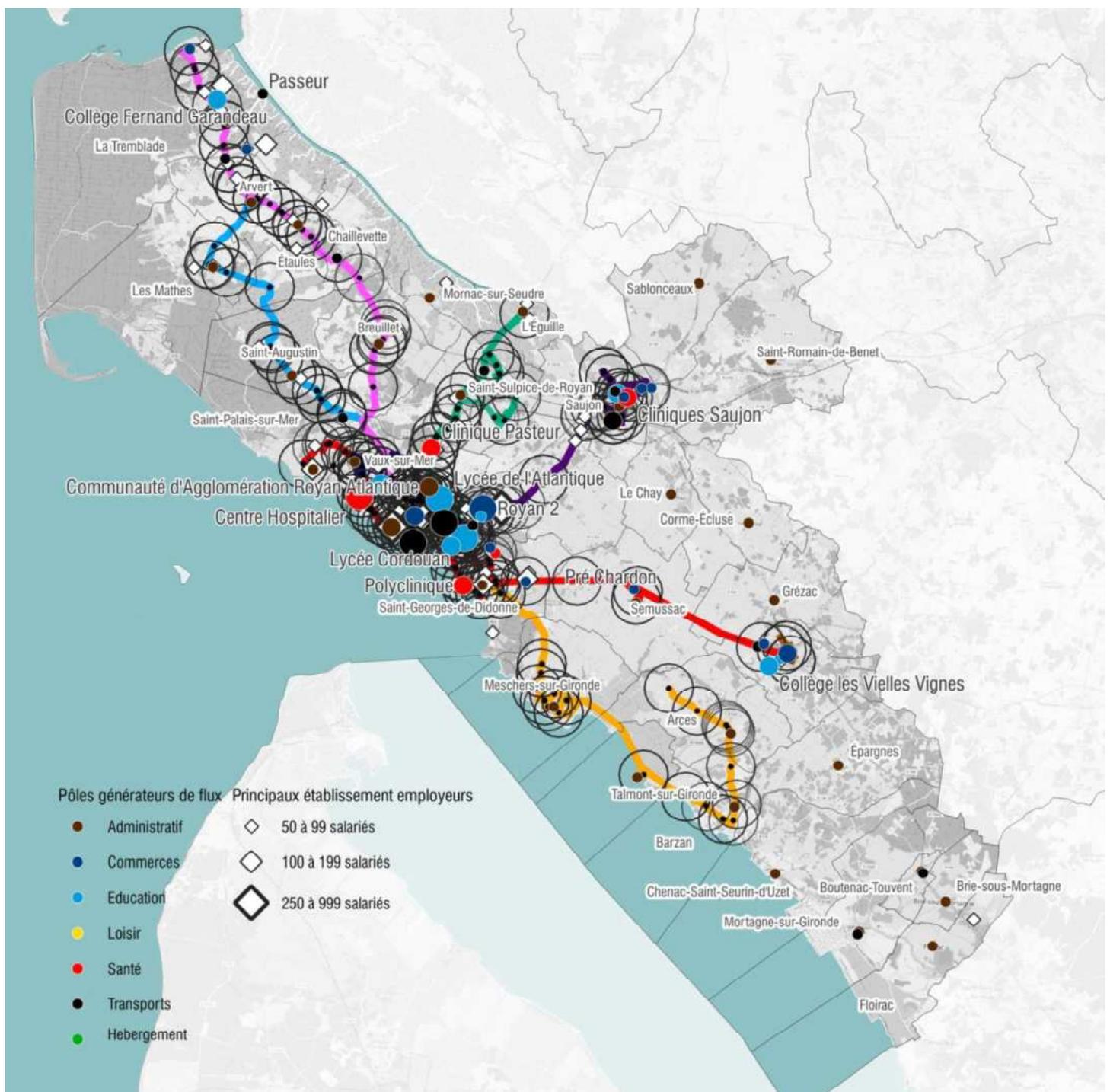


Figure : Lignes régulières de la CARA et pôles générateurs de flux (Vizea à partir de données CARA et SIRENE, 2024)

# Systeme TC

## 3. Effectuer une chaine de déplacement efficace

La forme du réseau, en étoile, permet de rejoindre le centre-ville de Royan aisément en transports en commun. Cependant, pour tout déplacement de commune à commune hors Royan, cette forme implique obligatoirement un changement en gare de Royan, et donc un rallongement du temps de parcours.

Cette spécificité rend la voiture beaucoup plus efficace en termes de temps de trajet pour une majorité d'entre eux.

Cette situation est d'autant plus exacerbée que la fréquence des bus, hors lignes 1,2 et 3, est faible. Le temps d'attente s'en retrouve également allongé.

Ce constat est également partagé par la population (qu'elle soit utilisatrice ou non des transports en commun). Ainsi les horaires et fréquences des transports en commun sont à améliorer pour 58% des répondants à l'enquête. Les deuxième et troisième leviers d'amélioration sont le maillage des arrêts (44%) et l'amplitude horaire (38%).

Ce dernier point est également un point crucial et point faible du réseau de transports en commun actuel. En effet,

les départs de nombreuses lignes se font en début de soirée, rendant impossible l'utilisation des transports en commun à une heure de débauche plus tardive, pour se rendre à une activité tardive (type spectacle ou cinéma) ou pour les métiers en horaire décalées (exemple des emplois dans la santé, l'un des secteurs les plus importants de la CARA).

Le dimanche et jours fériés le service est également bien moindre.

Le système de transport à la demande Cara'fil est un TAD de rabattement. Ce qui signifie que les personnes souhaitant l'emprunter sont déposées à un arrêt de bus. Ce qui nécessite d'attendre le bus et rend la chaîne de déplacement bien moins efficace. Ce système est une des raisons qui explique sa très faible utilisation avec 2000 trajets en 2023.

L'ensemble des éléments rendent les transports en commun peu efficaces face à la voiture et limitent son utilisation.



Figure : Temps de correspondance en gares de Royan et Saujon avec les lignes 1 et 7 du réseau Cara'bus en semaine (Vizea d'après données SNCF et Cara'bus, 2023)

# Systeme TC

## 3. Effectuer une chaine de déplacement efficace

« Quand on est âgé et en mauvaise santé il y a que la voiture en plus de cela les horaires des bus ne marche jamais avec nos rendez-vous et ils ne vont pas loin »

« Des amplitudes horaires.

Le bus Cara 1 ne circule plus hors haute saison après 19h ! Comment rentrer à St-Georges après les conférences de Royan (par exemple) qui commencent à 18h/-8h30?! »

« Si l'offre de transport était plus développée notamment plus de passage des bus sur ma commune pour se rendre à Royan je n'hésiterais pas une seule seconde. »

« Les horaires plus rapprocher car le fait de pas avoir souvent un bus nous met en retard ou trop en avance pour des rdv »

« Manque d'arrêt de bus pour royan sur la commune de Chaillevette »

« Des horaires plus tôt le matin et plus tard le soir »

« Mettre Cara'Fil sur plusieurs arrêts de bus plutôt qu'un seul selon la ligne de bus à utiliser. Par exemple, j'habite à L'Éguille et souhaiterai bénéficier du Cara'Fil pour m'emmener à Saujon Richelieu pour prendre la ligne 7 qui m'emmènerait directement à mon travail. En effet, la ligne 4 au départ de St-Sulpice centre m'obligerait à changer de ligne de bus à la gare multimodale. »

« Une meilleure coordination des horaires pour les correspondances et un minimum de circulation le dimanche bus toutes les 30 minutes et au moins 45 minutes de service en plus le soir »

« Développer plus de plages horaires et lignes de bus pour les jeunes adolescents pour se rendre plus facilement aux activités sportives, culturelles sur l'agglomération et également aux établissements scolaires (collèges et lycées)... »

« Habitante de Royan, j'aimerais des navettes reliant des points stratégiques : gare - CARA - centre commerciaux - marché - plage - mairie - clinique Des bus le soir permettant aux gens qui ont des activités en soirée de rentrer en bus. Une meilleure offre de trains (plus d'horaires, moins de correspondances) »

« Le Cara'Fil est bien trop compliqué à mettre en œuvre »

« Des bus le dimanche.

Faire des journées découverte trajet de bus. »

« D'avantage d'arrêt de bus beaucoup plus d'horaires et de correspondance »

« J'ai été en panne de voiture. Obligée de prendre le car. A peu près à l'heure pour l'arrivée mais pas de possibilité de retour car je finis trop tard (19 H) J'aurai souhaité prendre mon vélo mais le trajet le plus court étant la route impossible car trop dangereux. J'aimerais aller au travail à vélo ou en car mais ce n'est pas adapté donc je prends la voiture »

« Plus de plage horaire pour les transports en commun (bus) et développement de lieu de ramassage des usagers. »

« Il faudrait que l'offre de véhicule à la demande, proposée par le CCAS, ne concerne pas que les gens avec des ressources qui ne dépassent pas un certain plafond, moi je veux bien payer mes trajets si j'avais la possibilité de pouvoir utiliser ce service, mais pas le droit, alors quand on ne conduit pas, on est limité dans ses trajets et c'est galère »

Réponses en lien avec les transports en commun à la question - Quelles autres actions pourraient améliorer vos déplacements quotidiens ? (301 répondants)

# Systeme TC

## 5. Être informé de l'offre et incidents

Aux questions d'efficacité des transports en commun s'ajoutent la question de communication sur l'offre disponible, en effet trop peu de personnes sont au courant de l'offre existante. Transdev est averti de cette problématique et travaille actuellement sur un renforcement de la communication ainsi que sur une refonte de l'application permettant de fiabiliser les informations en temps réel sur l'état du réseau et horaires de bus.

Dans le questionnaire, ces thématiques sont également apparues avec seulement 56% des répondants connaissant le service Cara'bus. Pour Cara'fil, la situation est d'autant plus préoccupante que seulement 8% des répondants déclaraient connaître le service et ce taux descend à 1% des 70 ans et plus, pourtant cette catégorie de population est censée être le cœur de cible du service.

Enfin, de nombreux répondants ont évoqué la taille des bus comme pistes d'amélioration du réseau. Cette récurrence est une nouvelle preuve de la nécessité de communiquer auprès de la population afin de réduire l'incompréhension de ceux-ci.

*« Je suis effaré de voir tant de bus quasiment vides, quelle honte pour le contribuable que je suis. »*

*« Si les bus étaient plus fréquents et d'une capacité de 10 à 15 passagers, nous constatons de nombreux bus de 50 passagers pratiquement vide. »*

*« Des bus avec plus de fréquence de passage et surtout utilisez des bus plus petits, à La Tremblade vos bus sont vides ! Plus de fréquence et d'adaptabilité permettrait de les remplir »*

*« Plus de bus mais des bus plus petits »*

*« L'outil numérique Cara'bus peut être amélioré en termes d'ergonomie. »*

*« Plus de communications »*

*« Plus d'informations »*

*« La communication  
Autant chercher 1 aiguille dans 1 botte de foin  
Rien n'est simple. »*

Réponses en lien avec les transports en commun à la question - Selon vous, que faudrait-il changer pour améliorer ces services [Cara'bus, Cara'fil, Modalis et Cara'vel] (260 réponses)

# Systeme velo

## Synthese

### 1. Avoir une offre de transport en commun accessible

- Une grande partie de la population à proximité d'un arrêt de bus
- Des poches d'habitation non desservies par les transports en commun
- Une multitude de transports en commun qui se complètent
- Un champ de compétence limité pour la CARA
- Un réseau de transport scolaire efficace et loué par l'ensemble des acteurs

### 2. Pouvoir se rendre à son lieu de destination grâce au réseau de transport en commun

- Une majorité de pôles générateurs de flux desservis par le réseau de transports en commun

### 3. Effectuer une chaine de déplacement efficace

- Un réseau en étoile, nécessitant obligatoirement de faire un changement au PEM de Royan pour effectuer des liaisons de commune à commune
- Des fréquences trop faibles sur les lignes 4 à 9
- Un temps d'attente trop important pour une intermodalité efficace
- Une amplitude horaire trop réduite
- Un TAD de rabattement peu pratique et efficace

### 5. Stationner son vélo

- Une communication et information à améliorer

## Légende

- Atout
- Faiblesse
- Opportunité
- Menace

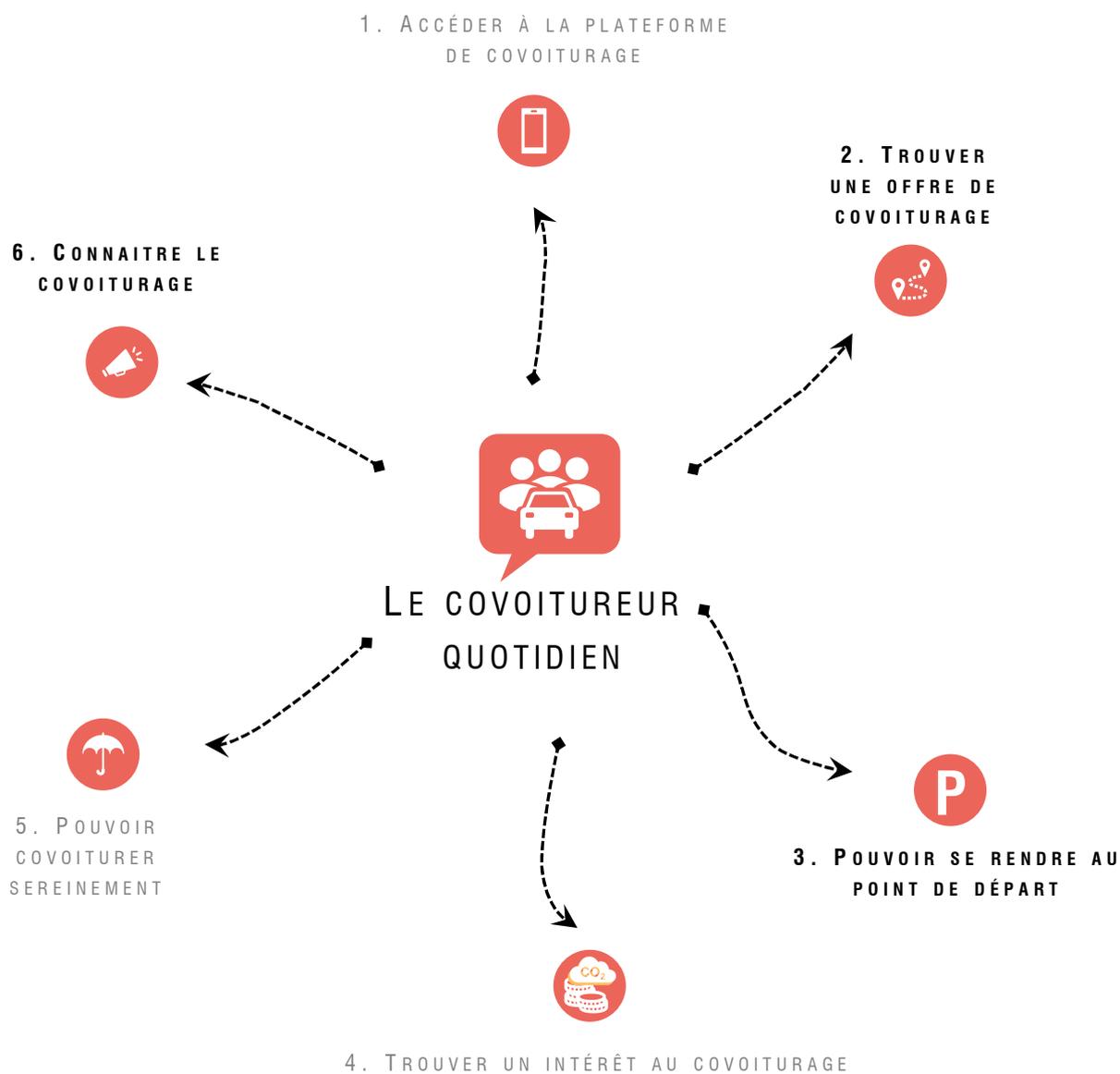
## Enjeux

- Développer les liaisons bus entre les communes pour contrebalancer un réseau aujourd'hui organisé en étoile avec des zones non desservies (Chaillevette, Mornac-sur-Seudre, Saint Sulpice, lotissements,...)
- Travailler le cadencement des horaires de bus (fréquence et plage horaire dont week end) ne correspondant pas à tous les besoins (offre principalement à destination des scolaires)
- Mener une réflexion sur la diversification de l'offre de bus (vers des navettes par exemple ?)
- Développer l'efficacité de l'intermodalité (ferré, modes actifs, P+R) afin de limiter les temps d'attente et d'en faire une alternative à la voiture individuelle`
- Communiquer sur le service TAD et sur le service de bus
- Influencer les politiques régionales de transports en commun

# H NOUVELLES PRATIQUES ■ DE MOBILITÉ

# Nouvelles pratiques de mobilité

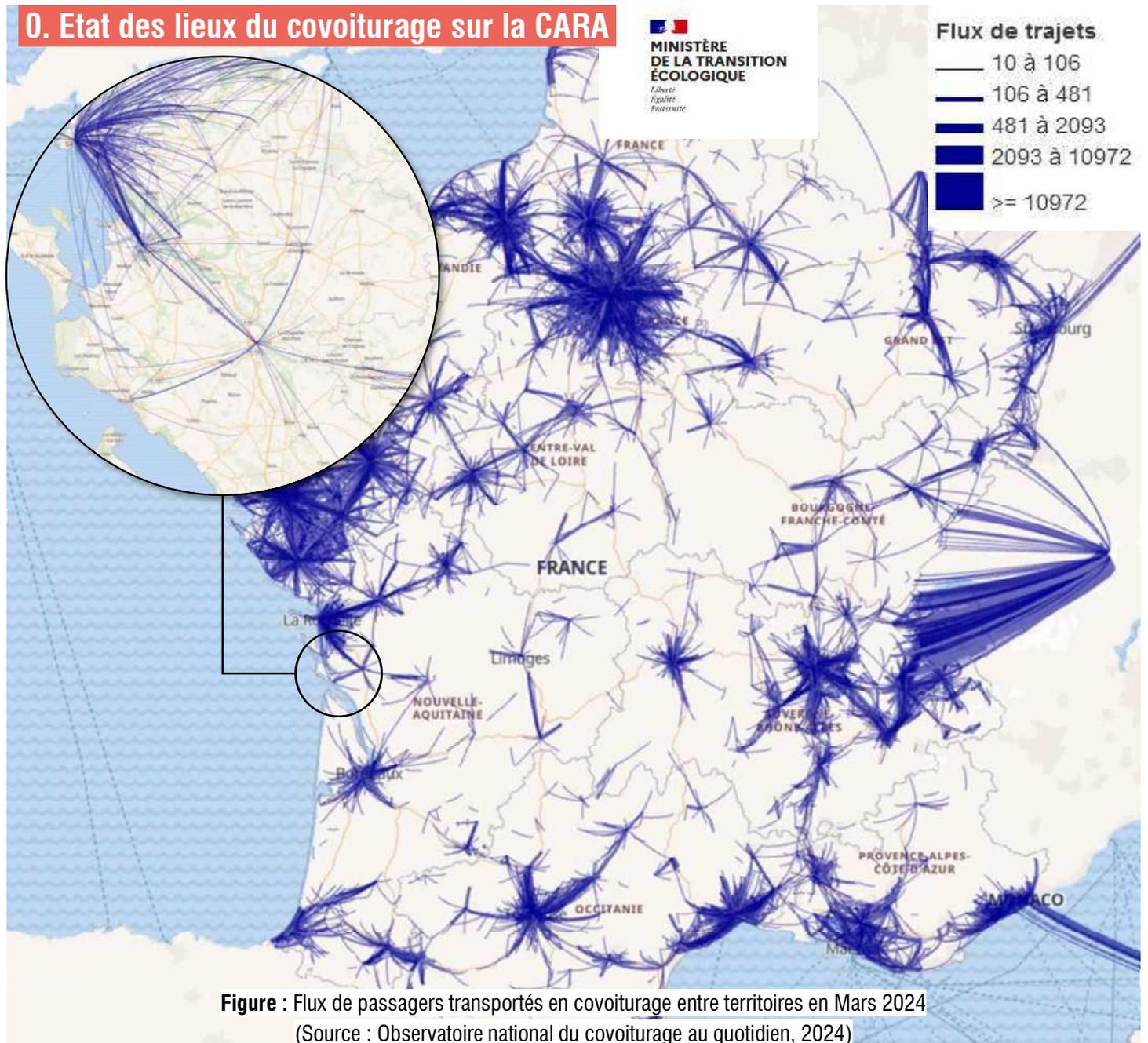
## Le système covoiturage



**Figure :** Système covoiturage (Vizea)

# Nouvelles pratiques de mobilité

## 0. Etat des lieux du covoiturage sur la CARA



Le covoiturage du quotidien est une pratique récente et encore peu utilisée. Pour participer à son développement, le gouvernement a lancé une plateforme de suivi de la pratique. Les données des opérateurs de covoiturage du quotidien y sont agrégées et anonymisées. La carte ci-dessus représente les trajets de covoiturage quotidiens effectués en mars 2024. On peut observer une répartition inégale des trajets de covoiturage. Plusieurs régions, telles que les Pays de la Loire, l'Île de France ou la Normandie comptabilisent un très grand nombre de trajets, à l'inverse de la Nouvelle-Aquitaine où l'on recense peu de trajets.

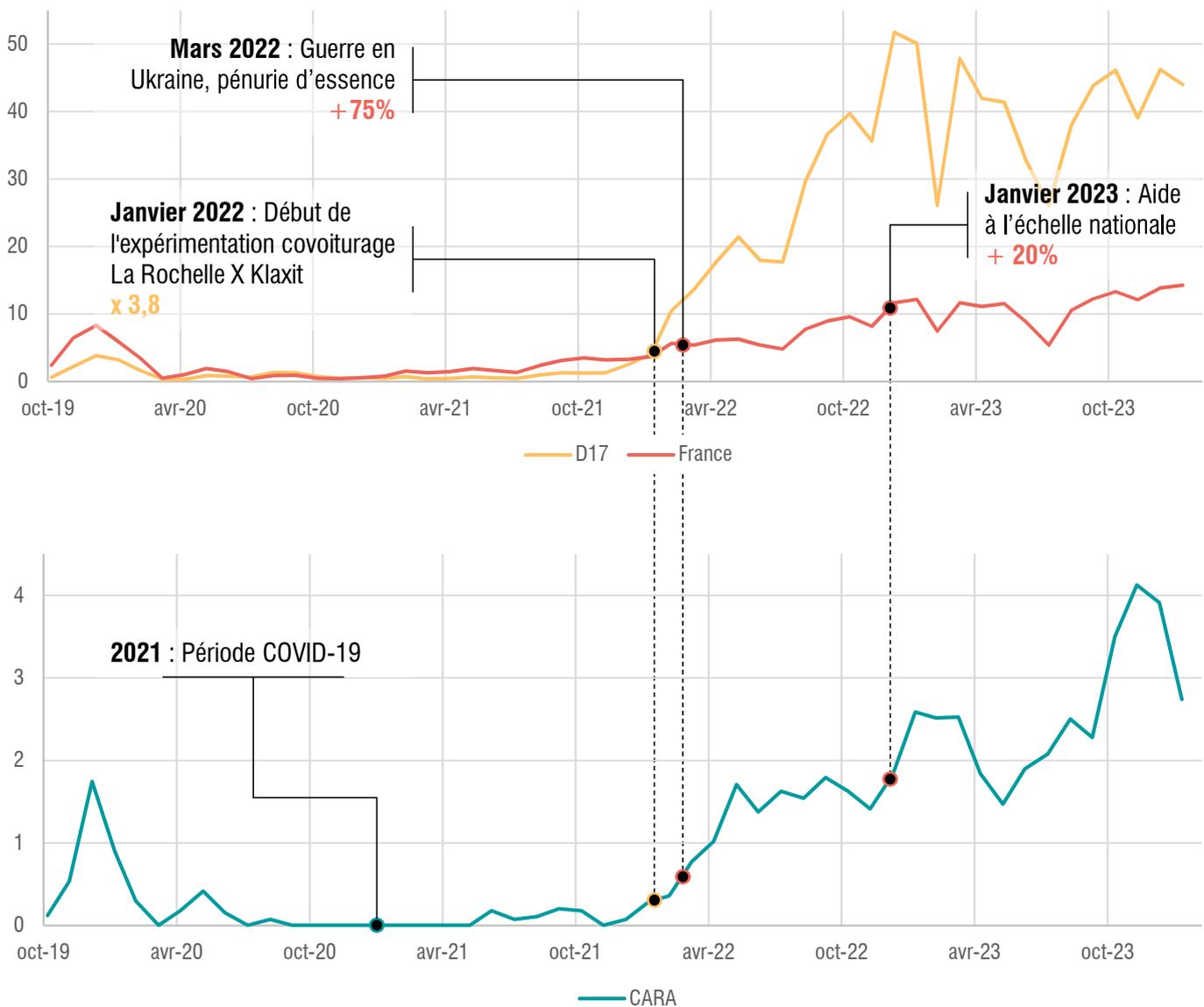
Cette disparité s'explique en partie par la densité de population, Paris et Nantes sont bien plus densément peuplées. Cependant, les 3952 trajets enregistrés entre juin

2022 et février 2024 représentent l'équivalent de 27 trajets/1000 habitants.an<sup>-1</sup>. Ce chiffre est 4,4 fois inférieur à la moyenne nationale et 16,5 fois inférieur à la moyenne du département. Ces chiffres importants pour le département sont portés par les trajets de covoiturage réalisés sur la CA de la Rochelle.

Toutefois, il est à noter que ces données recensent **uniquement les trajets de covoiturage déclarés** et ne prennent donc pas en compte les trajets informels. En effet, la plateforme RPDc recense uniquement les trajets passés par le biais d'une application (Blablacar Daily, Klaxit, modalis,...) afin de redistribuer les CEE aux plateformes de covoitureurs du quotidien. Selon l'enquête, ces trajets ne représenteraient qu'1/5<sup>e</sup> des trajets de covoiturage.

# Nouvelles pratiques de mobilité

## 0. Etat des lieux du covoiturage sur la CARA



**Figure :** Evolution du nombre de trajets de covoiturage pour 1000 habitants entre octobre 2019 et février 2024  
(Source : Vizea d'après l'Observatoire national du covoiturage au quotidien, 2024)

Malgré ces chiffres plus bas que sur le reste de la France, la tendance est à la hausse sur la CARA. Ainsi, le nombre de déplacements en covoiturage a été multiplié par 2,25 entre 2022 et 2023.

une aide au covoiturage, augmentant très nettement le nombre de trajets sur le département (x 3,8) et en moindre mesure sur la CARA

Depuis la mise en place du registre national, 4 événements ont impacté la pratique sur la CARA :

- En 2021, les confinements et couvre-feux liés au COVID-19 ainsi que les besoins de limiter la propagation du virus ont réduit la pratique
- En janvier 2022, la CA de La Rochelle a mis en place

- En février 2022, la guerre en Ukraine a entraîné l'augmentation du coût de l'essence ce qui a augmenté le nombre de trajets de covoiturage effectués de 75% à l'échelle nationale
- Enfin, le bonus mis en place à l'échelle nationale en janvier 2022 a augmenté le nombre de trajets réalisés en covoiturage de 20%

# Nouvelles pratiques de mobilité

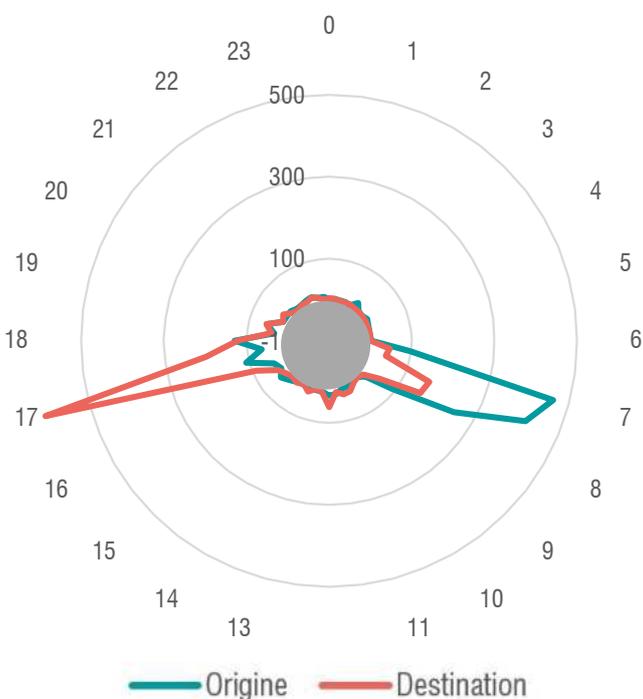
## 0. Etat des lieux du covoiturage sur la CARA

En analysant plus en détail les données entre juin 2022 et février 2024 à destination ou au départ de la CARA. Plusieurs éléments sont à noter.

### 1. Un covoiturage du quotidien

Les trajets de covoiturage sont réalisés en semaine. Les jours de semaine enregistrent 3 fois plus de trajets que les samedi et dimanche.

L'analyse des heures de départ montrent très clairement une utilisation du covoiturage aux heures de pointe du matin et du soir (68% des trajets débutent entre 7h00 et 9h00 ou 16h30 et 18h30)



**Figure :** heure de départ des trajets de covoiturage avec pour origine ou destination la CARA (Source : Vizea d'après l'Observatoire national du covoiturage au quotidien, 2024)

### 2. Les flux d'actifs travaillant hors de la CARA surreprésentés

L'analyse des flux montre également une utilisation majoritairement pour les trajets d'actifs de la CARA ayant un emploi hors de celle-ci. En effet, les heures d'origine et destination indiquent une très forte polarisation avec des trajets ayant pour origine la CARA à l'heure de pointe du matin et des retours vers la CARA depuis d'autres EPCI à l'HDP du soir (si la majorité des flux étaient internes à la CARA, les graphiques d'origine et destination ci-dessus se

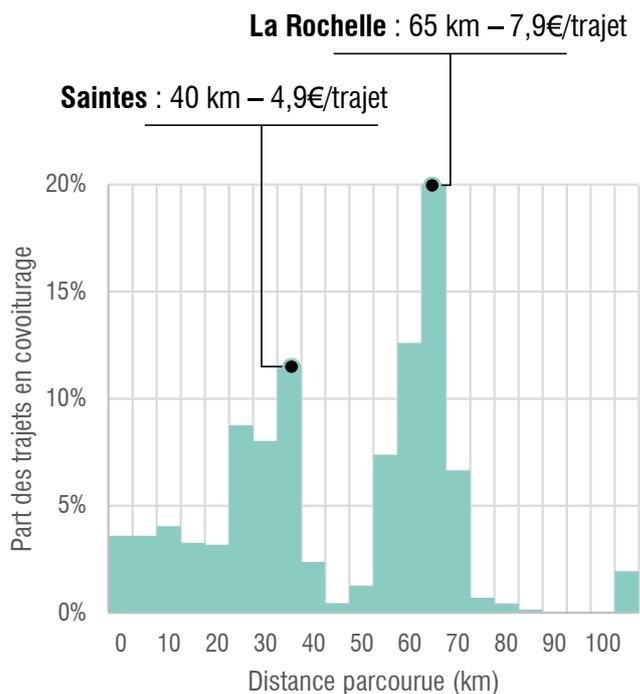
confondraient).

De plus, seulement 12% des trajets sont des trajets internes à la CARA (avec origine et destination au sein de la CARA). La majorité des trajets sont à l'origine ou à la destination de la CA de La Rochelle (41,5% des trajets) ou de Saintes (26%).

	Origine	Destination	Total (%)
CA de La Rochelle	820	812	<b>41,5%</b>
CA de Saintes	582	440	<b>26,0%</b>
CA Royan Atlantique		493	<b>12,5%</b>
CC de la Haute Saintonge	149	115	<b>6,7%</b>
CA Rochefort Océan	120	115	<b>6,0%</b>
CC du Bassin de Marennes	43	49	<b>2,3%</b>
CC de Gémozac et de la Saintonge Viticole	22	36	<b>1,5%</b>
CC de l'île d'Oléron	13	12	<b>0,6%</b>
CC de la Châtaigneraie Cantalienne	15		<b>0,4%</b>
Autre	47	52	<b>2,5%</b>

**Figure :** EPCI d'origine ou de destination des trajets de covoiturage de la CARA (Source : Vizea d'après l'Observatoire national du covoiturage au quotidien, 2024)

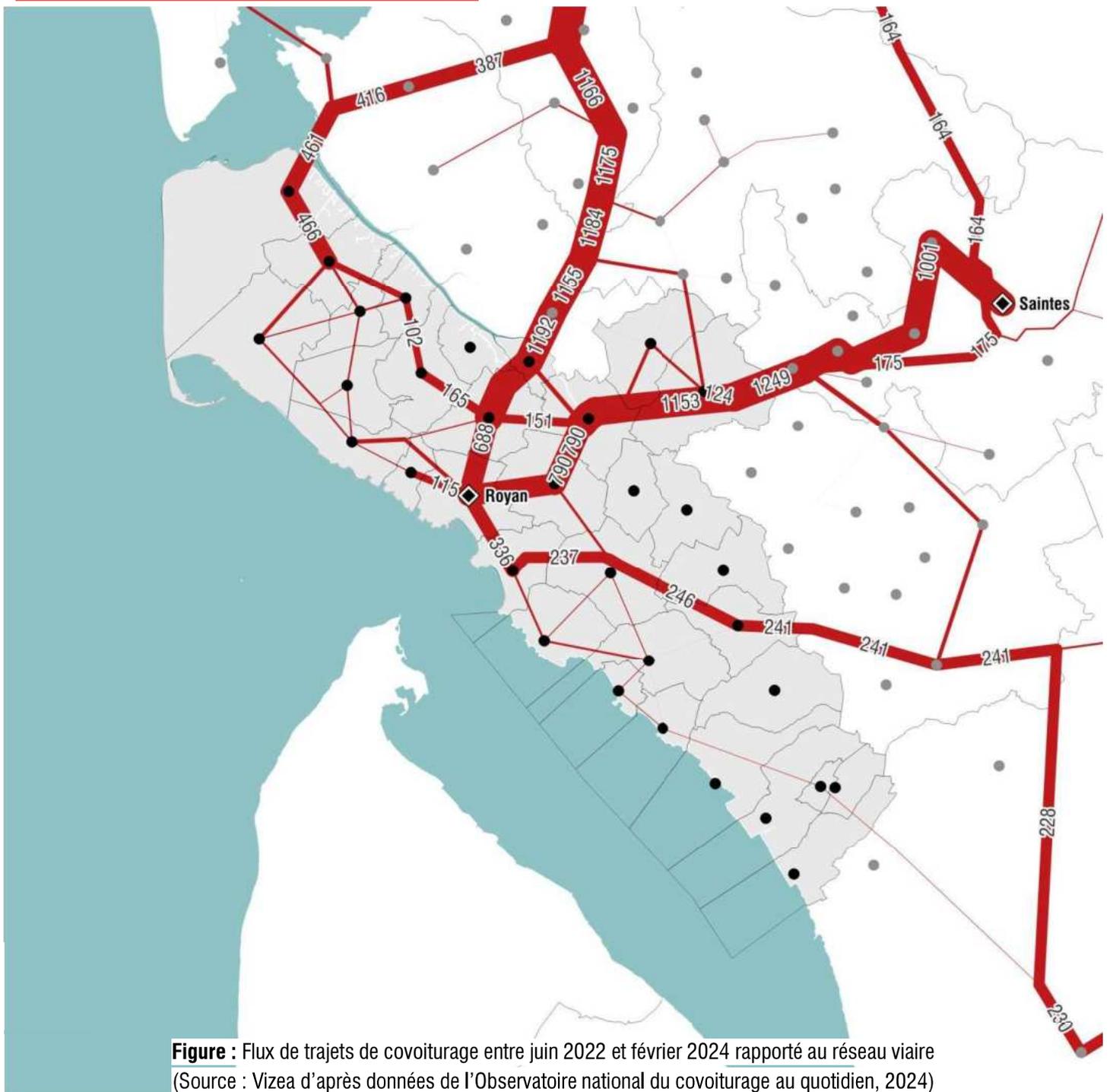
Cette importante proportion de trajets à destination de Saintes et La Rochelle engendre une distance parcourue par trajet moyenne supérieure au reste de la France (50 km en moyenne contre 23 km en France ou 25 km à La Rochelle).



**Figure :** Distance parcourue par trajet de covoiturage sur la CARA (Source : Vizea d'après l'Observatoire national du covoiturage au quotidien, 2024)

# Nouvelles pratiques de mobilité

## 2. Trouver une offre de covoiturage



En combinant la géolocalisation des points de départ et d'arrivée des trajets de covoiturage au réseau viaire<sup>1</sup>. Il apparaît très clairement que la pratique du covoiturage se concentre uniquement sur certaines voiries permettant d'effectuer trois itinéraires :

- La liaison vers Saintes depuis Royan et Saujon (N150)
- La liaison entre Royan, Saint-Sulpice, Le Gua, Rochefort et La Rochelle via la D733
- La liaison entre Arvert, La Tremblade, Marennes, Rochefort et La Rochelle via la D728

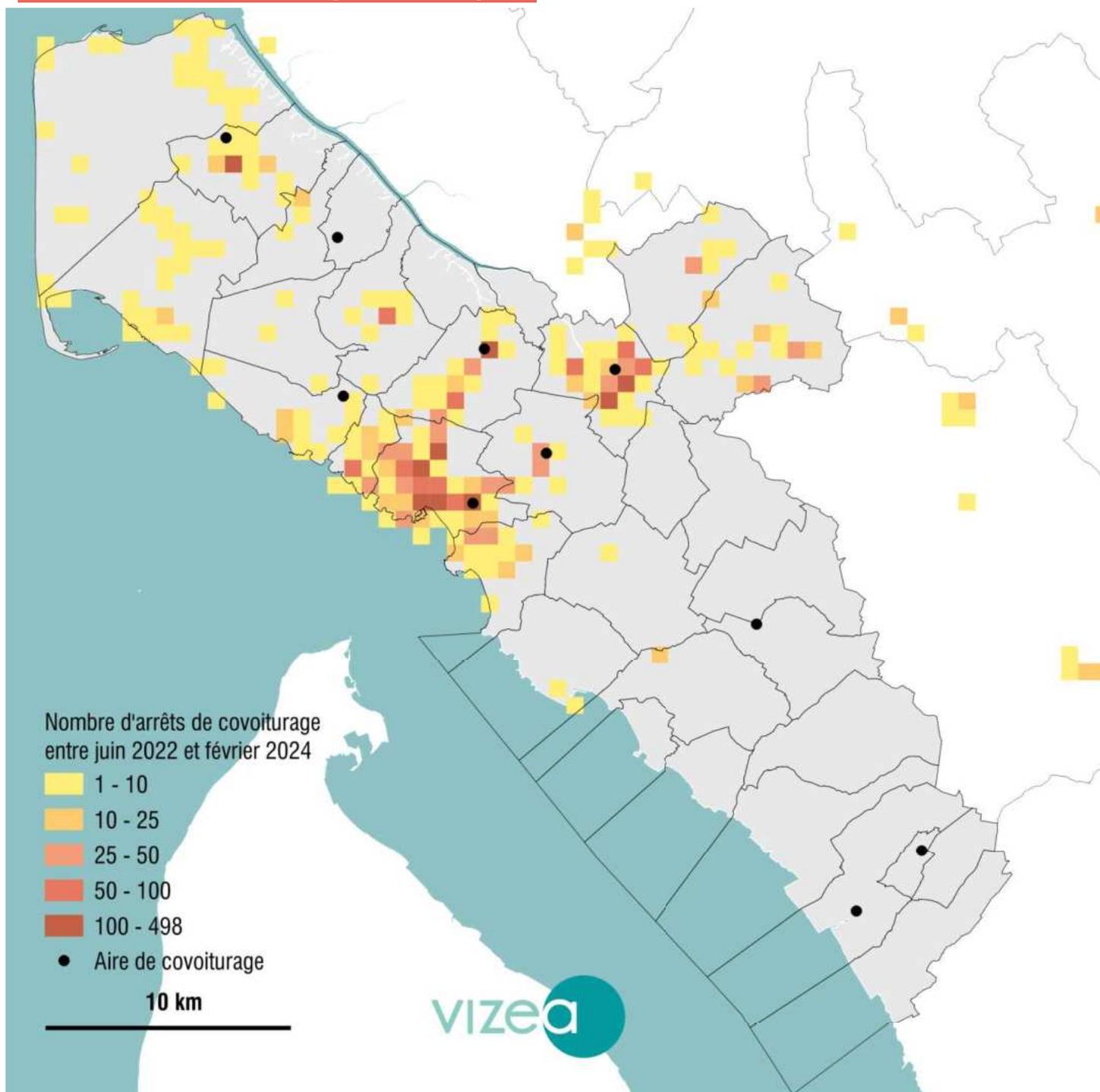
Ces flux de covoiturage, comparés au flux domicile-travail dans

leur ensemble, ne représentent qu'une très faible fraction des flux (0,1% des trajets contre 31% des trajets potentiellement réalisable en covoiturage). Cependant, ils font ressortir très clairement l'absence d'offre de transports en commun sur les moyennes distances (20 à 80 km) entre la CARA et Saintes et la Rochelle (1h10 contre 1h40) et la nécessité de planifier la politique de covoiturage en partenariat avec le département et autres EPCI.

<sup>1</sup> Le réseau viaire utilisé pour cette modélisation est un réseau viaire simplifié reprenant une schématisation des principaux axes et leur limitation de vitesse

# Nouvelles pratiques de mobilité

## 3. Pouvoir se rendre au point de départ



Deux autres éléments clefs du covoiturage sont l'accessibilité du point de rendez-vous ainsi que la distance à parcourir pour rejoindre celui-ci. Si une personne souhaitant covoiturer doit parcourir une grande distance pour rejoindre le lieu de prise en charge, alors l'intérêt du covoiturage diminue grandement.

La CARA est maillée par 10 aires de covoiturage. Ces aires sont réparties sur l'ensemble du territoire de façon relativement homogène. Cependant, en croisant la localisation des aires de covoiturage et celle des arrêts de

covoiturage, une décorrélation apparaît.

Ainsi, si certaines aires de covoiturage sont très utilisées, d'autres le sont moins (du moins par les covoituteurs passant par les plateformes en ligne). La liste des points d'arrêts les plus utilisés selon le RdPC est visible ci-après.

Cette liste met en évidence l'utilisation de deux aires de covoiturage (Belmont et Fontbedeau), des deux gares SNCF et des centres villes de Saujon et Royan ainsi que des parkings à proximité du siège de la CARA.

# Nouvelles pratiques de mobilité

## 3. Pouvoir se rendre au point de départ

Aire de covoiturage de Saint-Sulpice Fontbedeau – 498



Arvert – 361

Aire de covoiturage de Royan Belmont – 252



Parking de Jardi – 203



Gare de Royan – 167



Royan centre – 139



Gare de Saujon – 128



Royan Av. Daniel Helde – 123



Saujon centre – 118



# Nouvelles pratiques de mobilité

## 3. Pouvoir se rendre au point de départ

### Accessibilité des aires de covoiturage

L'accessibilité en modes actifs des aires de covoiturage, et donc le potentiel d'intermodalité est très limité sur la CARA. Concernant les piétons, seuls 8% de la population se situe à moins de 10 min à pied d'une aire. A ces distances importantes il est également nécessaire de prendre en compte le cheminement pour accéder à celles-ci. En effet, les aires de Fondbedeau, Chaillevette ou Cozes se trouvent excentrées des centres-bourg, le long de voies rapides et avec des cheminements piétons inexistant.

Pour autant, un positionnement en centre-bourg est parfois contre-productif. Il entraîne des flux et un nombre de stationnement important dans des zones qui ne s'y prêtent pas en plus d'allonger le temps de parcours.

### Intermodalité vélo-covoiturage

Au regard de ces contraintes, il est intéressant de se pencher sur le potentiel d'intermodalité vélo-covoiturage. Si aujourd'hui, aucune aire n'est connectée aux aménagements cyclables, le potentiel n'en n'est pas moins élevé. 51% de la population se trouve à moins de 10 minutes à vélo d'une aire.

Pour encore augmenter ce potentiel, il peut être imaginé de créer de nouvelles aires afin de compléter le maillage. Ainsi la création de 4 nouvelles aires dans les communes de Les Mathes, Breuillet, Meschers-sur-Gironde et Semussac permettrait d'atteindre 12% de la population supplémentaires.

Pour rendre possible l'intermodalité vélo-covoiturage, les aires doivent également être équipées d'une offre de stationnements sécurisée. Aujourd'hui, aucune aire ne dispose d'arceaux vélo et encore moins de stationnements sécurisés pour de la longue durée.

L'intermodalité vélo-covoiturage est aujourd'hui impensable sur la CARA. Les chiffres de l'enquête en témoignent avec seulement 4% des répondants pratiquant le covoiturage déclarant s'y rendre à vélo (pour moins de 1% des trajets) contre 73,3% pour la voiture (60% des trajets). Pour autant, le potentiel est élevé et les attentes aussi, ainsi 20% des répondants pratiquant le covoiturage ont indiqué qu'une offre de stationnement vélo sécurisée pourrait les

encourager à le pratiquer davantage.

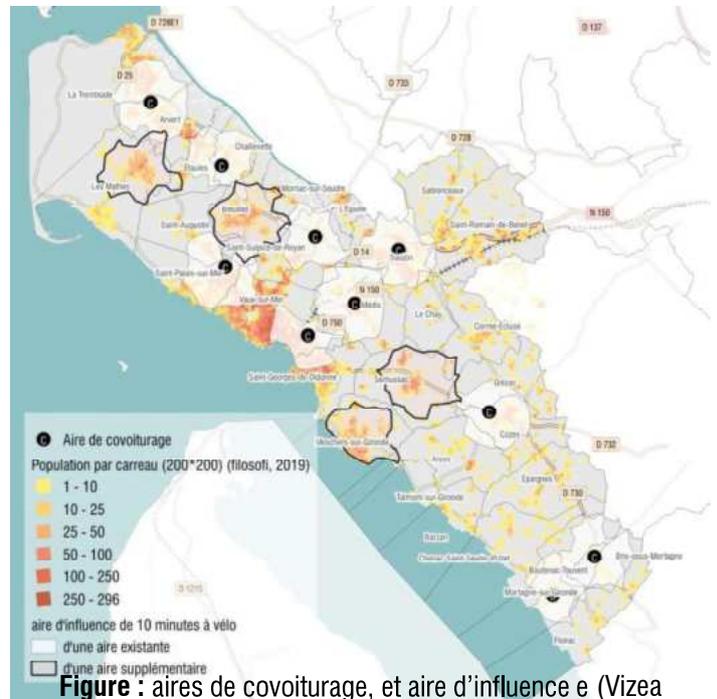


Figure : aires de covoiturage, et aire d'influence à 10 minutes à vélo (Vizea d'après données Insee, 2020)

### Intermodalité transports en commun-covoiturage

Dans l'ensemble, les aires du territoire sont connectées au réseau de transports en commun. Seules les aires de Mortagne-sur-Gironde et Boutenac sont dépourvues d'arrêts de bus à proximité. Pour les 7 autres, les lignes 4,6,7 ou 8 permettent de les rejoindre. Cette proximité entre arrêts de transports en commun et aires de covoiturage ressort dans le questionnaire avec 10,6% des répondants pratiquant le covoiturage déclarant se rendre au point de covoiturage en transports en commun.

Cependant, les distances à parcourir sont parfois grandes et pourraient être plus directes.

# Nouvelles pratiques de mobilité

## Synthèse

### 0. Etat des lieux du covoiturage sur la CARA

- Peu de déplacements en covoiturage sur la CARA
- Une pratique qui augmente
- Des déplacements principalement hors de la CARA, symptomatiques d'une absence d'offre de transports en commun adaptée
- Des déplacements aux horaires synchronisés
- Une absence de données sur les trajets informels

### 2. Trouver une offre de covoiturage

- 3 principales liaisons de covoiturage qui se dessinent
- Une coordination nécessaire avec les territoires limitrophes

### 3. Pouvoir se rendre au point de départ

- Deux aires de covoiturage utilisées
- Des PEM, points de départ de covoiturage

- Deux aires inutilisées au sud du territoire
- Une accessibilité piétonne limitée
- Un potentiel d'intermodalité vélo important
- Un maillage d'aire qui pourrait être conforté
- Une absence de stationnements vélo sécurisés
- Une accessibilité en transports en commun réfléchi

### 4. Trouver un intérêt au covoiturage

- Peu d'avantages à covoiturer sur le territoire

### 6. Connaître le covoiturage

- Une communication autour du covoiturage insuffisante

### Autopartage et véhicules électrique

- L'autopartage, une pratique inexistante et qui suscite peu d'intérêts
- 4% de véhicules électriques, un intérêt modéré pour la pratique et l'installation de bornes

#### Légende

- Atout
- Faiblesse
- Opportunité
- Menace

## Enjeux

- Compléter le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire tout en minimisant l'artificialisation des sols associée
- Améliorer l'accessibilité des aires en aménageant des accès pour cyclistes notamment depuis les centres bourgs ou arrêts de bus
- Expérimenter la création de stationnements vélo sécurisés sur une aire
- Faire des aires de covoiturage des hubs de mobilité en y installant des bornes électriques
- Lancer une coopération territoriale avec les territoires de Saintes, Rochefort et La Rochelle sur les liaisons de covoiturage inter-EPCI
- Mesurer la pratique périodiquement
- Faire connaître le covoiturage
- **Autopartage** : Evaluer le potentiel et expérimenter sur le territoire

RENDRE POSSIBLE  
LA TRANSFORMATION  
DE NOTRE SOCIÉTÉ POUR  
PRÉSERVER LA PLANÈTE

