



PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIÉ

Plan d'actions

Référence : 2023.1154 E04 D

Le 09/06/2025

*Arrêt en Conseil Communautaire
du 10 juillet 2025*



Vizea Sud-Ouest – 24 rue Rolland – 33000 Bordeaux
SAS au capital de 130 000 euros - 894 836 055 RCS de Bordeaux.fr - Tel : 01 84 19 69 00 - contact@vizea.fr – www.vizea.fr



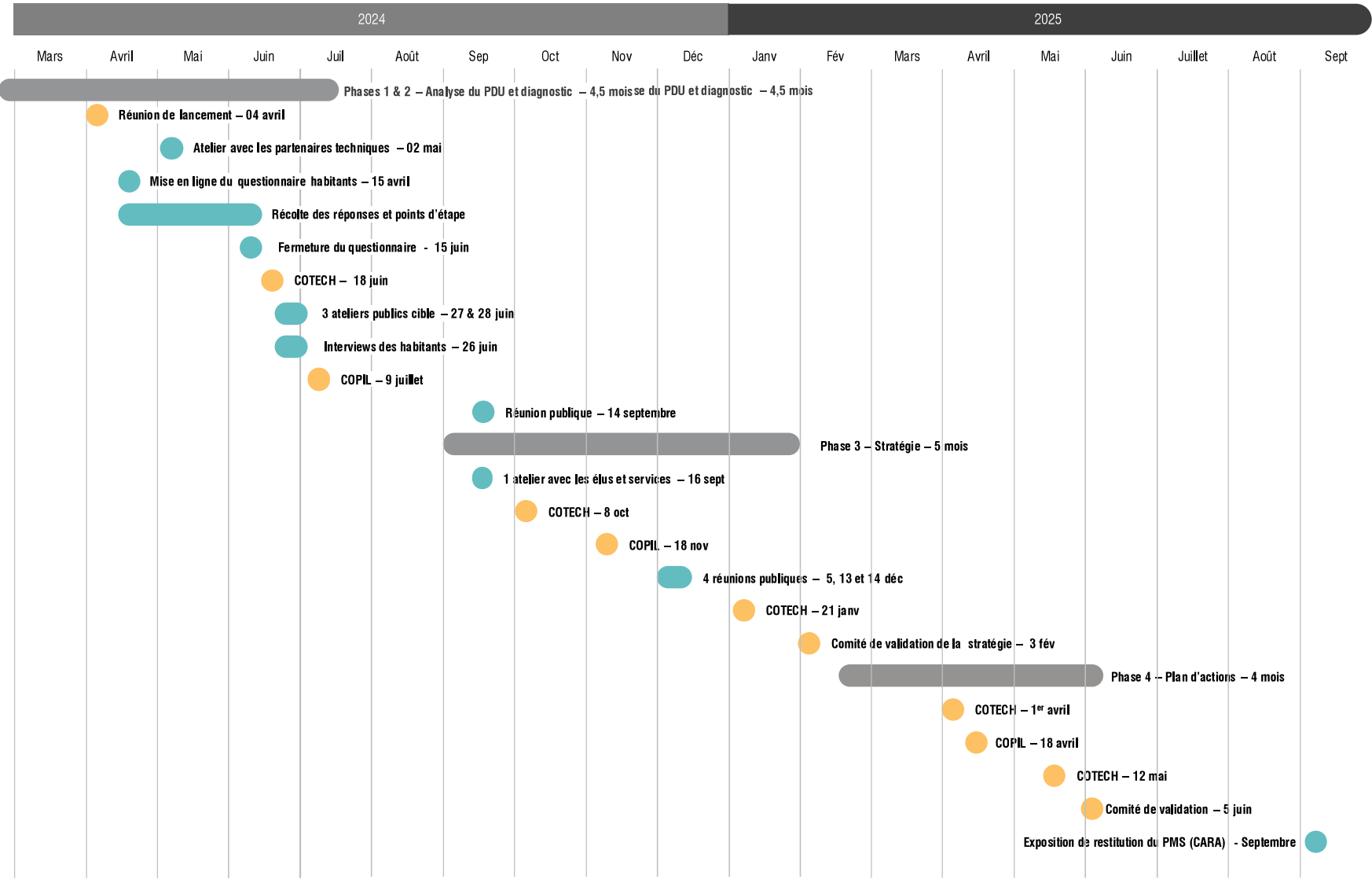


Sommaire

Introduction	3
Stratégie	6
Plan d'actions	10
Transports en commun	13
Volet cyclable	28
Marchabilité et apaisement	57
Autopartage, covoiturage & intermodalité	62
Communication & animation	81
Approche budgétaire	84
Approche carbone	94

INTRODUCTION

Calendrier de la mission



INTRODUCTION

La démarche du PMS

Un souhait initial de développer les **mobilités du quotidien** en **concertation** pour atterrir sur des actions concrètes



Un outil : Le plan de mobilité simplifié



Depuis 2019 et la Loi LOM

- **Droit à la mobilité pour tous**
- Réflexion basée sur les **besoins des habitants**
- Réponse à la crise du modèle de déplacement basé sur **l'usage individuel de la voiture**
- Première étape dans l'appropriation de la compétence d'AOM

Au regard des compétences de l'EPCI AOM :

- Organisation des services publics de transport (TC / TAD / scolaire)
- Contribution financière au financement d'un service ou aménagement (mobilité active / partagée / solidaire)
- Planification de la mobilité
- Délégation de MOA (option)



Compétences des communes (non exhaustif):

- Gestionnaire des voiries
- Pouvoir de police, mise en place de zones à vitesse limitées & réglementation du stationnement



INTRODUCTION

La démarche du PMS

Un atterrissage : le plan d'actions



**UN DOCUMENT DÉFINISSANT UNE STRATÉGIE
D'ACCOMPAGNEMENT DES COMMUNES ET DE
REPRÉSENTATION DU TERRITOIRE AU SEIN DES
INSTANCES TERRITORIALES POUR LES 10 À 15
PROCHAINES ANNÉES.**



STRATÉGIE



Ancienne gare, Cozes
Photographie prise en juin 2024
Vizea

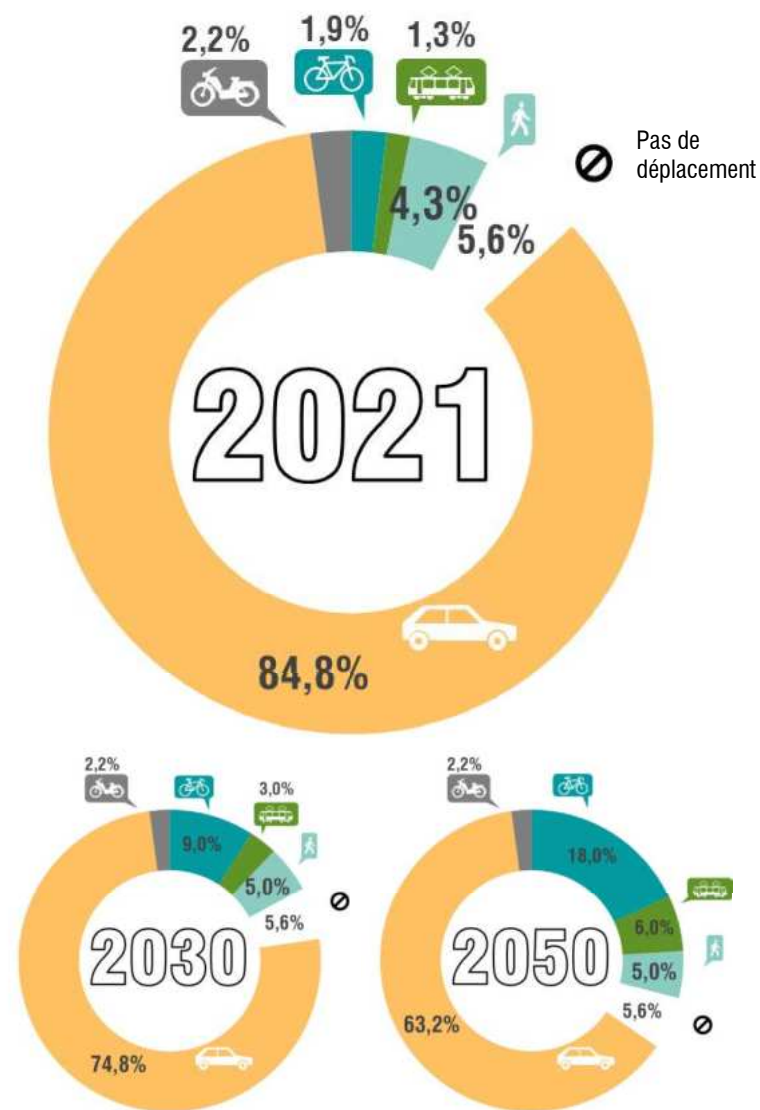
STRATÉGIE

Des mobilités alternatives au service des habitants et actifs

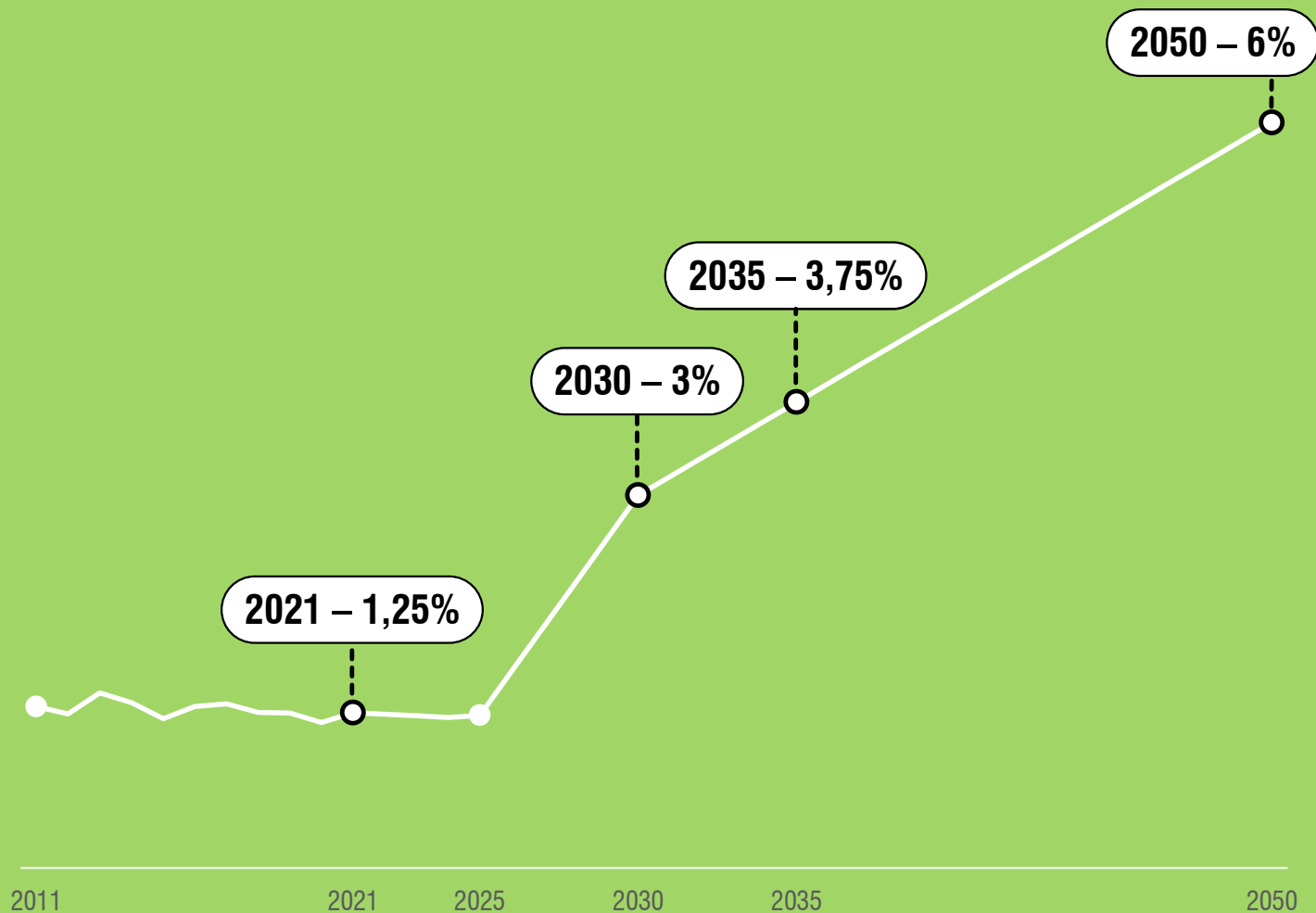
Les grandes orientations de ce document, élaborées par les élus et les techniciens, visent avant tout à proposer des alternatives à l'usage de la voiture individuelle, en priorité pour les habitants et les actifs du territoire. Dans cette perspective, la CARA s'est fixée des objectifs ambitieux à l'horizon 2030 et 2050 en matière de répartition modale, contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs climatiques du PCAET, tout en améliorant l'offre de mobilité pour qu'elle soit plus fournie et solidaire.

Ces orientations se traduisent concrètement dans les actions présentées dans la suite du document, notamment par la réorientation des aménagements cyclables afin de privilégier les liaisons quotidiennes.

Par ailleurs, ce document a été élaboré en parallèle de la nouvelle Délégation de Service Public (DSP), qui intègre également ces enjeux, avec par exemple l'amélioration des horaires de bus en soirée et en début de journée, pour mieux répondre aux besoins des actifs.



VOLET TC – OBJECTIFS DE PART MODALE



Ces objectifs de parts modales pour les transports en commun se réfèrent aux données publiées chaque année par l'INSEE, issues du recensement concernant les déplacements domicile-travail¹.

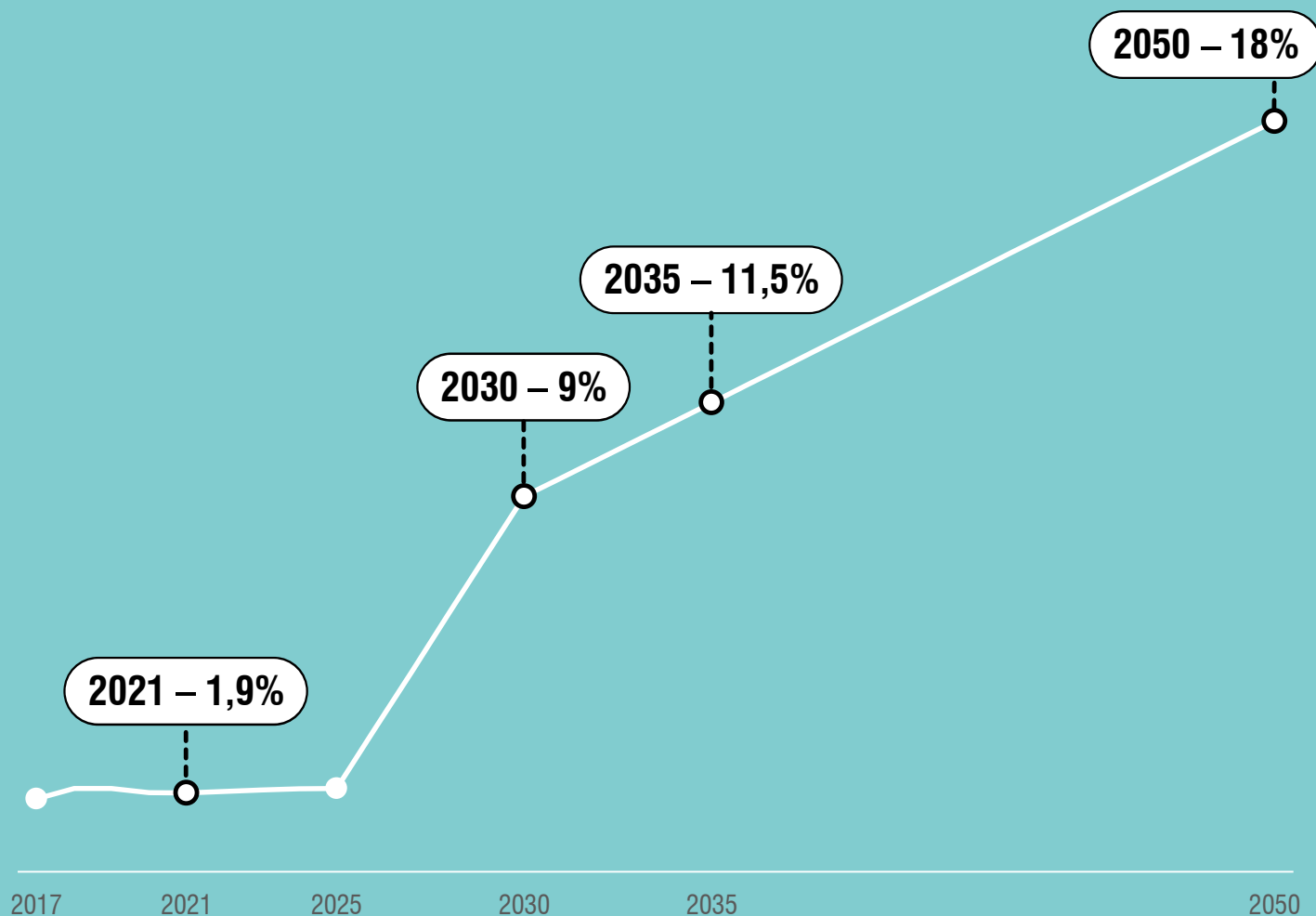
Les jalons sont les suivants :

- **2021** : Dernière année pour laquelle les données INSEE sont disponibles.
- **2025** : Année de réalisation du Plan de Mobilité simplifié (PMS). L'hypothèse retenue suppose que le rythme de croissance des parts modales entre 2021 et 2025 est identique au rythme 2011–2021.
- **2030** : Cette courbe qui augmente brusquement est à mettre au regard d'indicateurs plus concrets. Ainsi, 3% de part modale est l'équivalent d'une utilisation des transports en commun par environ 6% des actifs à moins de 500 m d'un arrêt de TC en 2021 (soit environ 600 actifs supplémentaires utilisateurs des TC).
- **2035** : L'objectif est de tendre vers un triplement de la part modale d'ici 10 ans.
- **2050** : Tendre vers les objectifs de décarbonation des transports inscrits au PCAET. La part modale des transports en commun double par rapport à 2030 pour atteindre 6%.

¹ Les données INSEE se concentrent uniquement sur les déplacements domicile-travail et ne couvrent pas l'ensemble des déplacements du quotidiens, ce qui limite leur représentativité.

Afin de compléter cette vision, un second indicateur devra être mis en place : l'expérimentation du comptage du nombre de passager dans les bus de la CARA.

VOLET CYCLABLE – OBJECTIFS DE PART MODALE



Ces objectifs de parts modales pour le vélo se réfèrent aux données publiées chaque année par l'INSEE, issues du recensement concernant les déplacements domicile-travail¹.

Les jalons sont les suivants :

- **2021** : Dernière année pour laquelle les données INSEE sont disponibles.
- **2025** : Année de réalisation du Plan de Mobilité simplifié (PMS). L'hypothèse retenue suppose que le rythme de croissance des parts modales entre 2021 et 2025 est identique au rythme 2017–2021.
- **2030** : Le but est d'atteindre l'objectif national du plan « Vélo et mobilités actives » qui ambitionnait de porter à 9% la part modale du vélo en 2024 en France.
- **2050** : Tendre vers les objectifs de décarbonation des transports inscrits au PCAET. La part modale du vélo double par rapport à 2030 pour atteindre 18%.
- **2035** : Objectif intermédiaire qui découle directement du rythme 2030 – 2050.

¹ Les données INSEE se concentrent uniquement sur les déplacements domicile-travail et ne couvrent pas l'ensemble des déplacements du quotidien, ce qui limite leur représentativité.

Afin de compléter cette vision, un second indicateur devra être mis en place : le comptage du nombre de passages à vélo sur les itinéraires du quotidien. Ce suivi sera particulièrement pertinent une fois les continuités cyclables aménagées dans le cadre des comités d'axes.

Liste des axes et actions



Grande rue, Cozes
Photographie prise en juin 2024
Vizea

TRANSPORTS EN COMMUN

Axe 1 Une offre de transports en commun plus proche des besoins des habitants

Axe 2 Le réseau CARA'BUS, un service doté d'une flotte décarbonée

Axe 3 CARA'BUS, un réseau performant conçu pour des déplacements rapides et efficaces

Axe 4 Un réseau de TC ouvert aux territoires voisins

Axe 5 Un service de TAD simplifié et accessible, véritable transport en commun en zone peu dense

Axe 6 TAD et bus, des services complémentaires et adaptables à l'évolution des besoins

VOLET CYCLABLE

Axe 7 Une réalisation d'aménagements cyclables qui s'intensifie

Axe 8 La location de vélo longue durée et vélos en libre-service des services à renforcer

Axe 9 Les déplacements domicile-école, un grand potentiel de déplacement

Axe 10 Le stationnement et le jalonnement, des services complémentaires à renforcer en parallèle de la création des aménagements cyclables

MARCHABILITÉ ET APAISEMENT

Axe 11 Des centres-bourgs et centres-villes apaisés, supports d'une vie de proximité

COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE

Axe 12 Étudier le potentiel du modèle d'autopartage afin de développer une solution innovante aussi bien en territoire rural qu'urbain

Axe 13 Soutenir le développement du covoiturage sur le territoire

INTERMODALITÉ

Axe 14 Une intermodalité optimisée qui démultiplie l'efficacité des alternatives à l'autosolisme

COMMUNICATION ET ANIMATION

Axe 15 Une communication à renforcer en utilisant tous les supports disponibles

SUIVI ET ÉVALUATION

Axe 16 Suivre les pratiques dans le temps

Transports en commun (bus & TAD)



TRANSPORTS EN COMMUN

LISTE DES ACTIONS

Axe 1 Une offre de transports en commun plus proche des besoins des habitants

- 1.1 • Une plage horaire de service étendue et adaptée aux actifs
- 1.2 • Une desserte étendue permettant de réduire les zones blanches de la CARA
- 1.3 • Une offre renforcée tant sur son tracé que sur la fréquence de bus

Axe 2 Le réseau CARA'BUS, un service doté d'une flotte décarbonée

- 2.1 • La DSP, une opportunité de décarbonation à saisir

Axe 3 CARA'BUS, un réseau performant conçu pour des déplacements rapides et efficaces

- 3.1 • D'un réseau en étoile centré sur la gare SNCF à un réseau structuré autour de pôles multimodaux facilitant les déplacements entre les communes

Compris dans la DSP

Axe 4 Un réseau de TC ouvert aux territoires voisins

- 4.1 à 4.3 • Un format partenarial à trouver pour étendre le réseau hors du territoire – Marennes, Gémovac & Le Gua
- 4.4 • Consolider et développer le schéma partenariat TER avec la Région pour optimiser le service sur la ligne Royan – Angoulême et les connexions avec Bordeaux

Axe 5 Un service de TAD simplifié et accessible, véritable transport en commun en zone peu dense

- 5.1 • Le TAD, un service refondu

Axe 6 TAD et bus, des services complémentaires et adaptables à l'évolution des besoins

- 6.1 • Une méthode d'évaluation des services pour adapter l'offre aux besoins et optimiser l'utilisation des ressources de la CARA
- 6.2 • Une politique de création d'arrêts remaniée afin d'assurer une qualité de service tout en facilitant les expérimentations et modifications de desserte

AXE 4

UN RÉSEAU DE TC OUVERT AUX TERRITOIRES VOISINS

AXE 4 - UN RÉSEAU DE TC OUVERT AUX TERRITOIRES VOISINS

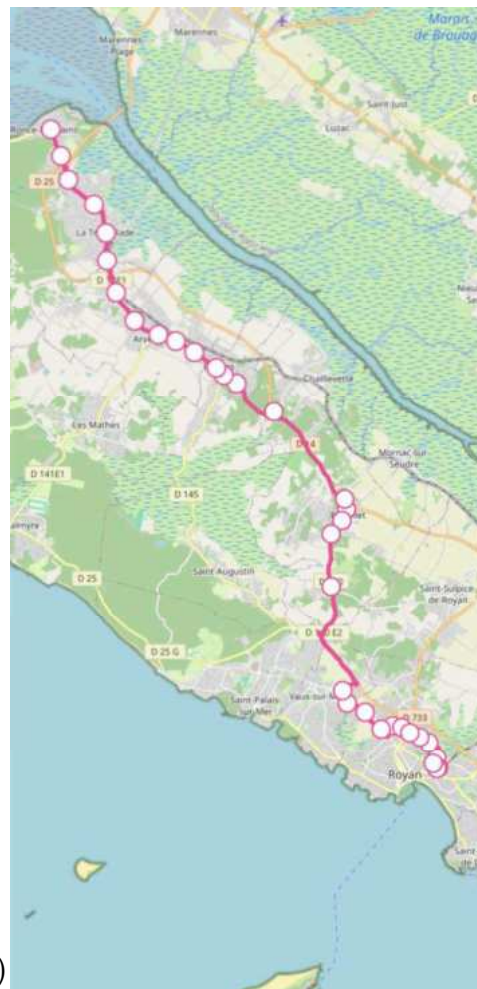
Action 4.1 Un format partenarial à trouver pour étendre le réseau hors du territoire - Marennes

L'objectif est d'avoir une offre de TC co-financée par la Région Nouvelle-Aquitaine permettant de rejoindre Marennes.

Cette extension est celle qui peut s'engager à plus court terme en prolongeant la ligne 6 ou modifiant les lignes existantes qui desservent le lycée Bourcefranc (lignes 160, 161 et 162 du transport scolaire).

Toutes les options peuvent encore être étudiées :

- Extension du réseau CARA et partage de frais
- Délégation de compétence à la CARA
- Réseau de la Région Nouvelle-Aquitaine



Itinéraire de la ligne 6 (CARA'Bus)



Pilote de l'action et gouvernance • La Région Nouvelle-Aquitaine

Une gouvernance partagée sur le fonctionnement en comité d'axe avec :

- La Nouvelle-Aquitaine en tant que pilote et financeur
- La CARA en tant que gestionnaire du réseau de transport
- Les territoires concernés en tant que gestionnaires de réseau de transport



Coût • à définir

La région est financeuse du réseau régional dans le cadre de ses missions

Ordres de grandeurs

Coût commercial d'une ligne de bus sur la CARA : ~ 5,2€/km

Participation de la région à définir dans le cadre d'un contrat opérationnel de mobilité (COM), Le taux de participation de la région peut varier et peut atteindre jusqu'à 40 voire 50%.



Indicateur • Nombre de montées et descentes sur les connexions inter-EPCI

- Nombre de lignes de transport en commun sortant du territoire



Calendrier

2025 – 2026 • Mettre en place le premier comité d'axe
Trouver un accord et signer une convention commune

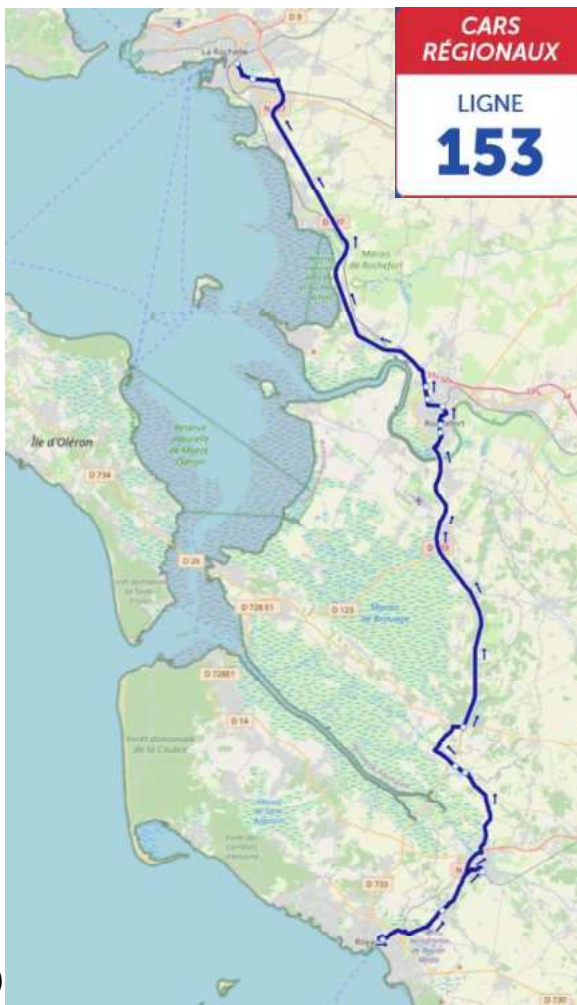
2026 – 2027 • Extension du réseau jusqu'à Marennes

AXE 4 - UN RÉSEAU DE TC OUVERT AUX TERRITOIRES VOISINS

Action 4.2 Un format partenarial à trouver pour étendre le réseau hors du territoire – Le Gua

L'objectif est d'avoir une offre de TC co-financée par la Région Nouvelle-Aquitaine permettant de rejoindre Le Gua.

Cette liaison est également très attendue. Elle peut être atteinte grâce au renforcement de la ligne 153 sur la portion concernée par la région ou une extension de l'actuelle ligne 4.



Itinéraire de la ligne 153 (NA)



Pilote de l'action et gouvernance • La Région Nouvelle-Aquitaine

Une gouvernance partagée sur le fonctionnement en comité d'axe avec :

- La Nouvelle-Aquitaine en tant que pilote et financeur
- La CARA en tant que gestionnaire du réseau de transport
- Les territoires concernés en tant que gestionnaires de réseau de transport



Coût • à définir

La région est financeuse du réseau régional dans le cadre de ses missions

Ordres de grandeurs

Coût commercial d'une ligne de bus sur la CARA : ~ 5,2€/km

Participation de la région à définir dans le cadre d'un contrat opérationnel de mobilité (COM), Le taux de participation de la région peut varier et peut atteindre jusqu'à 40 voire 50%.



Indicateur • Nombre de montées et descentes sur les connexions inter-EPCI

- Nombre de lignes de transport en commun sortant du territoire



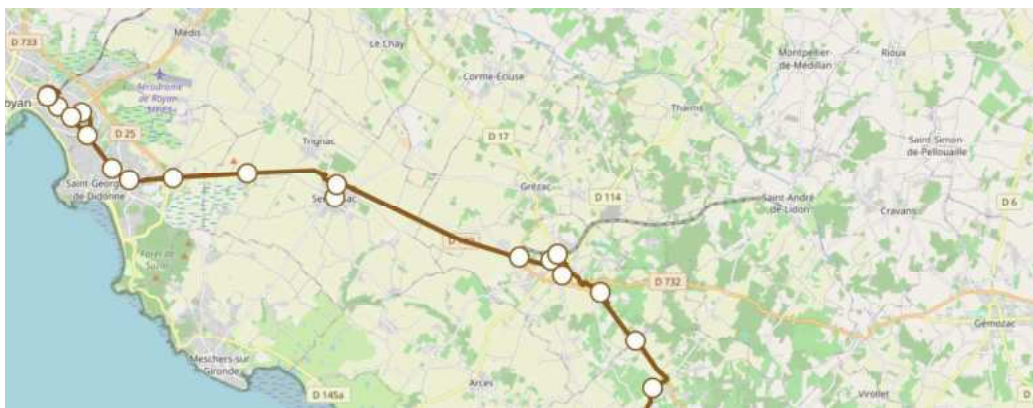
Calendrier

2025 – 2026 • Mettre en place le comité d'axe
Trouver un accord et signer une convention commune

2027 • Extension du réseau jusqu'au Gua

Action 4.3 Un format partenarial à trouver pour étendre le réseau hors du territoire – Gémozac

Cette dernière liaison peut être réalisée via l'extension de l'actuelle ligne 8



Une gouvernance partagée sur le fonctionnement en comité d'axe avec :

- La Nouvelle-Aquitaine en tant que pilote et financeur
- La CARA en tant que gestionnaire du réseau de transport
- Les territoires concernés en tant que gestionnaires de réseau de transport



La région est financeuse du réseau régional dans le cadre de ses missions

Coût commercial d'une ligne de bus sur la CARA : $\sim 5,2\text{€/km}$

Participation de la région à définir dans le cadre d'un contrat opérationnel de mobilité (COM), Le taux de participation de la région peut varier et peut atteindre jusqu'à 40 voire 50%.



- Nombre de lignes de transport en commun sortant du territoire



2026 – 2027 • Mettre en place le comité d'axe
Trouver un accord et signer une convention commune

2028 • Extension du réseau jusqu'à Gémozac

AXE 4 - UN RÉSEAU DE TC OUVERT AUX TERRITOIRES VOISINS

Action 4.4 Consolider et développer le schéma partenariat TER avec la Région pour optimiser le service sur la ligne Royan – Angoulême et les connexions avec Bordeaux

L'objectif est de renforcer le travail partenarial et la coordination avec le réseau de TER géré par la région Nouvelle-Aquitaine. La CARA doit également faire porter sa voix auprès de la région concernant la desserte TER du territoire qui est à améliorer dont le temps de parcours total pour rejoindre la métropole bordelaise.

1. Améliorer le temps d'attente en gare entre le réseau CARA'bus et les TER

Dans le cadre de la nouvelle DSP, il est attendu que le délégataire mette en œuvre les actions nécessaires pour réduire les temps d'attente entre les TER et les bus dans les gares de Saujon et Royan, y compris tôt le matin et tard le soir. Une meilleure coordination entre le délégataire et la Région est essentielle afin d'anticiper au mieux la grille horaire des TER et d'adapter les correspondances en conséquence.

Toutefois, toutes les correspondances ne pourront être optimisées. Il est donc nécessaire de définir des priorités en tenant compte des connexions au plus haut potentiel d'intermodalité TER - bus (entre les gares de Royan et Saujon ou du sens de circulation à privilégier). Le choix de ses connexions sera à faire au cas par cas.

2. Influencer la Région pour lancer les travaux d'automatisation des aiguillages de la ligne Angoulême – Royan et dont ceux du croisement de Pisany

Dans le cadre du comité d'axe Val de Charente, la CARA et les communes associées doivent mobiliser tous les leviers à leur disposition pour inciter la Région à améliorer le niveau de service de la ligne Royan – Angoulême, notamment en engageant les travaux d'automatisation de la ligne et au niveau du croisement de Pisany.

De plus, la question des temps de correspondance en gare de Saintes ainsi que l'amélioration du niveau de service de la ligne Bordeaux - La Rochelle doivent figurer parmi les axes prioritaires des discussions avec la Région afin de renforcer la connexion entre Royan et Bordeaux, liaison primordiale pour les habitants de la CARA étudiant ou ayant des rendez-vous médicaux sur la métropole bordelaise.



La Région doit être d'autant plus sollicitée à court terme qu'un nouveau contrat de service public (CSP) sera lancé en 2026 pour une mise en œuvre en 2028. Il est impératif que le cahier des charges de ce contrat intègre les besoins spécifiques de la CARA.

3. Actions à très long terme

Suivre les innovations de la SNCF concernant les navettes légères en zone rurale.

Étudier la possibilité d'intégrer de nouvelles haltes ferroviaires sur la ligne Angoulême - Royan.



Pilote de l'action et gouvernance • La Région Nouvelle-Aquitaine

- La région Nouvelle-Aquitaine en tant que pilote du comité d'axe
- La CARA en tant que membre du comité d'axe « Val de Charente »
- Le délégataire du service CARA'bus



Coût • à définir

La région est financeuse du réseau régional dans le cadre de ses missions



Indicateurs • Fréquence des TER Angoulême – Royan

- Nombre montées / descentes dans les bus en interconnexion
- Temps d'attente entre le réseau CARA'bus et TER
- Temps d'attente en gare de Saintes avec la ligne Bordeaux – La Rochelle
- Temps de parcours en TER pour rejoindre Bordeaux et La Rochelle depuis Royan*



Calendrier

2026 • Lancement de la nouvelle DSP, amélioration du temps d'attente moyen

Intégration des besoins de la CARA par la région dans le cahier des charges

2028 • Mise en place du nouveau contrat de service public sur l'étoile de Saintes

2030 • Les travaux à Pisany sont réalisés et la fréquence des TER améliorés

AXE 4 - UN RÉSEAU DE TC OUVERT AUX TERRITOIRES VOISINS

Action 4.4 Consolidier et développer le schéma partenariat TER avec la Région pour optimiser le service sur la ligne Royan – Angoulême et les connexions avec Bordeaux

VISION LONG TERME : Les navettes autonomes et légères

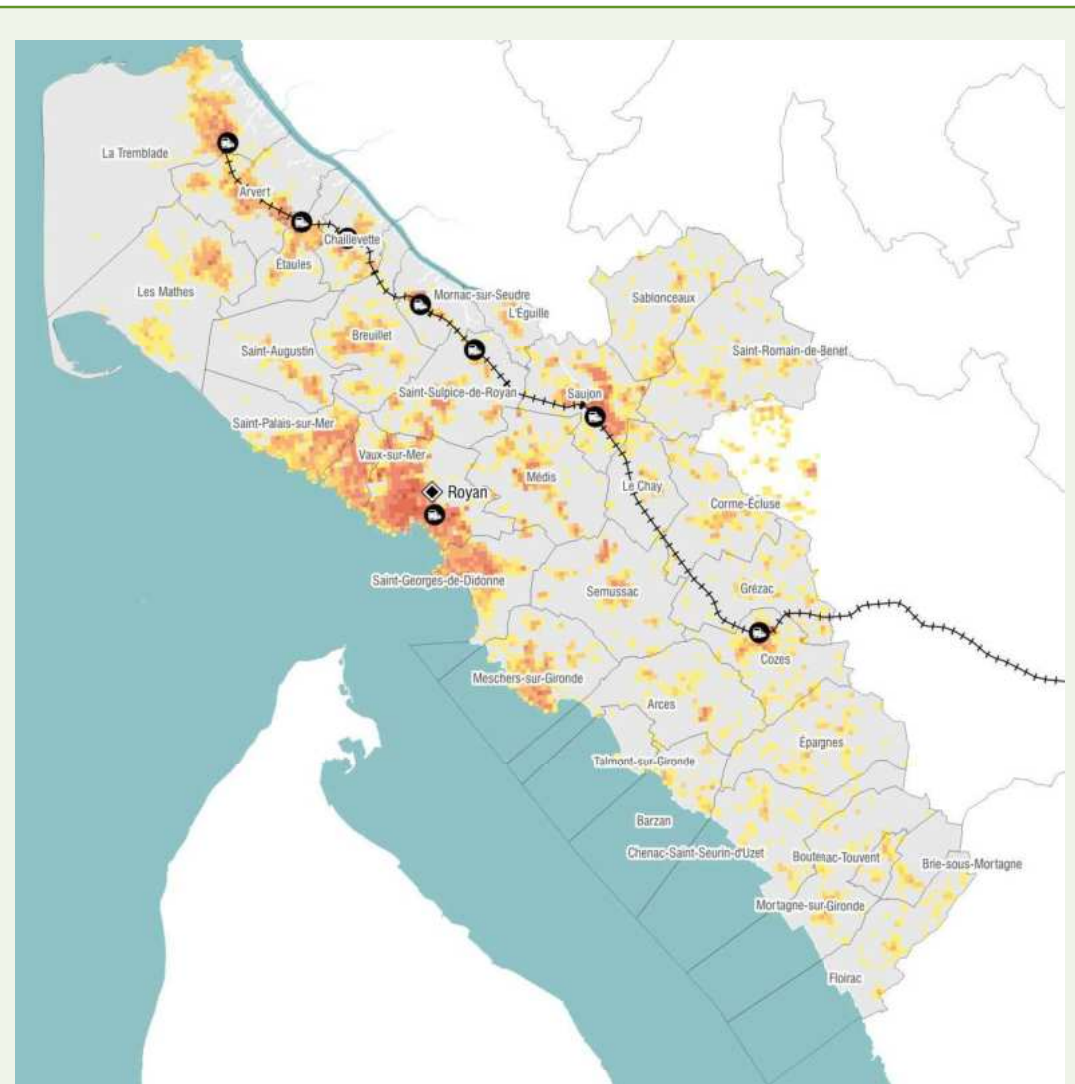
À l'image du projet DRAISY de la SNCF, des expérimentations sont en cours pour rouvrir d'anciennes voies ferrées grâce à la mise en place de navettes autonomes et légères. Si la technologie n'est pas encore au point, il peut être intéressant de réaliser une veille technique à ce sujet.

L'ancienne ligne La Tremblade – Pons, aujourd'hui utilisée en partie par le train des Mouettes, pourrait faire un candidat idéal à ce type de solution innovante.

Un objectif pourrait être d'à minima ne pas dégrader les infrastructures actuelles. A plus long terme, en fonction de la volonté politique et des opportunités, la CARA pourrait se positionner en tant que territoire démonstrateur et monter un dossier de subvention.

En savoir plus :

<https://www.groupe-sncf.com/fr/innovation/mobilite-territoires/draisys>



AXE 6

TAD ET BUS, DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES ET ADAPTABLES À L'ÉVOLUTION DES BESOINS

AXE 6 - TAD ET BUS, DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES ET ADAPTABLES À L'ÉVOLUTION DES BESOINS

Action 6.1 Une méthode d'évaluation des services pour adapter l'offre aux besoins et optimiser l'utilisation des ressources de la CARA

Multiplier les moyens d'obtenir de l'information sur le niveau de satisfaction, attentes des habitants et points de blocages du réseau de transports en commun et des mobilités plus largement.

1. Créer un organe de suivi annuel des transports en commun

Mettre en place un comité « transports en commun » qui regrouperait la CARA, les maires des 33 communes (ou leur adjoint en charge de la mobilité) et les associations d'usagers des transports en commun. Cet organe se réunirait chaque année lors de la Semaine de la Mobilité afin d'évoquer les avancées réalisées, les projets en cours et les attentes non satisfaites.

2. Suivre l'évolution d'indicateurs de performance des TC

Il est essentiel de définir des indicateurs de performance pertinents pour évaluer l'efficacité du réseau et orienter les décisions d'amélioration. Dans cette optique, une expérimentation pourrait être menée avec des compteurs optiques de montées et descentes des passagers dans les bus. Ce dispositif permettrait de mieux connaître les taux de charge et d'adapter l'offre de transport en fonction des besoins réels des usagers.

3. Lancer une enquête mobilité

Cette enquête – de type EMC² – est à réaliser à l'occasion du renouvellement de DSP et à partir de l'hiver 2027. Celle-ci est à destination de tous les habitants qu'ils soient utilisateurs ou non des transports en commun.



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA en tant que pilote de l'action
- Les maires des 33 communes ou adjoints à la mobilité et associations dans le cadre du comité « transports en commun »
- Le délégataire du service CARA'bus pour la transmission des données relatives au suivi des indicateurs



Coût • 65 000 à 75 000€

Dont :
50 000€ à 60 000€ pour le coût d'une enquête
15 000 € pour l'expérimentation du système de comptage sur une ligne (4 bus).



Indicateurs • Réunion du comité « transport en commun » réalisée ?

- Nombre de réponses à l'enquête habitants
- Taux de charge moyen et en heure de pointe des bus équipés du système de comptage
- Nombre de déclenchement du TAD
- Nombre personnes transportées en TAD
- Taux de refus du TAD



Calendrier

2026 • Première réunion du comité « transports en commun » (puis à renouveler tous les ans)

2027 • Lancement de la première enquête mobilité type EMC²

AXE 6 - TAD ET BUS, DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES ET ADAPTABLES À L'ÉVOLUTION DES BESOINS

Action 6.2 Une politique de création d'arrêts remaniée afin d'assurer une qualité de service tout en facilitant les expérimentations et modifications de desserte

1. Poursuivre l'application du Schéma D'Accessibilité des Transports

L'aménagement des arrêts de bus pour PMR, action déjà en cours, est à achever pour 2030.

2. Créer une nouvelle charte d'aménagement des arrêts scolaires

Cette charte permettra de définir précisément les besoins et la localisation des aménagements à réaliser. Les éléments à définir doivent notamment comprendre :

- La présence ou non d'abris selon le sens de montée ou descente
- L'éclairage
- La présence de cheminements piétons
- La présence d'aménagements et stationnements vélo
- La création de places de stationnement motorisés pour certains arrêts

La réalisation de la charte sera également l'occasion de définir les règles de ventilation entre les collectivités des coûts travaux. Celles-ci doivent notamment déterminer le montant pris en charge par la CARA selon si l'arrêt est concerné par une ligne régulière ou scolaire. Cette définition sera également l'occasion de questionner la prise de compétence par la CARA des arrêts scolaires.

3. Définir un PPI pour suivre, réaliser le SDAT et appliquer la charte

Le PPI permettra d'échelonner et suivre les interventions.



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- Département
- Communes
- Associations du territoire (mobilité et PMR)



Coût • 480 000 € par an

De budget travaux à répartir de entre les arrêts scolaires et le SDAT



Indicateurs • Charte d'aménagement des arrêts scolaires réalisée ?

- Nombre d'arrêts conformes au SDAT
- Nombre d'arrêts scolaires conformes à la charte des arrêts scolaires



Calendrier

2025 • Réalisation de certains aménagements pour les stations pérennes (qui ne seront pas modifiées lors de la mise en place de la nouvelle DSP)

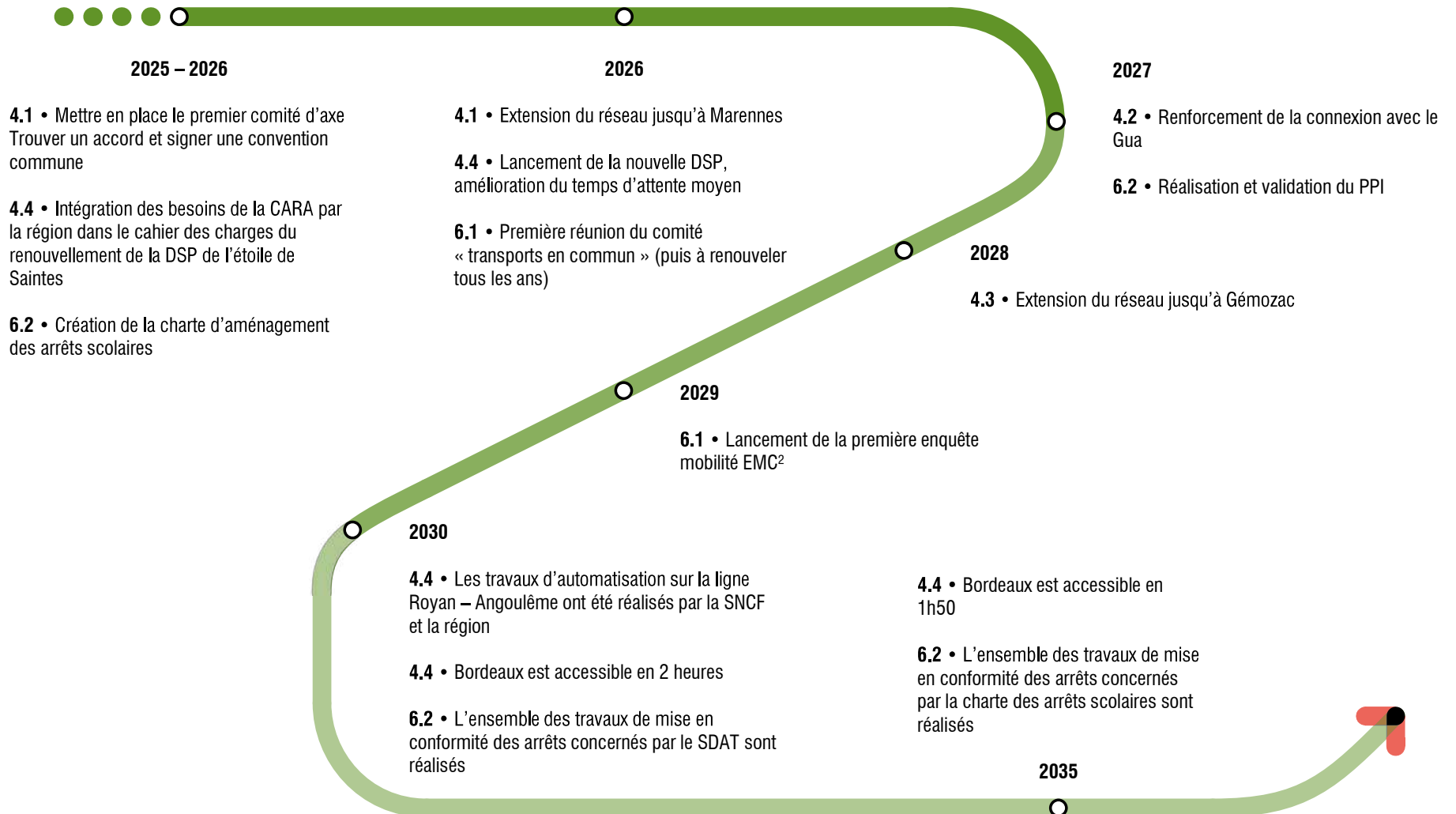
2025 - 2026 • Création de la charte d'aménagement des arrêts scolaires

2026 - 2027 • Réalisation et validation du PPI

2030 • L'ensemble des travaux de mise en conformité des arrêts concernés par le SDAT sont réalisés

TRANSPORTS EN COMMUN

CALENDRIER



VOLET TC – INDICATEURS

4.1 À 4.3 • UN FORMAT PARTENARIAL À TROUVER POUR ÉTENDRE LE RÉSEAU HORS DU TERRITOIRE

- Nombre de montées et descentes sur les connexions inter-EPCI
- Nombre de lignes de transport en commun sortant du territoire



2

4.4 • CONSOLIDER ET DÉVELOPPER LE SCHÉMA PARTENARIAT TER AVEC LA RÉGION POUR OPTIMISER LE SERVICE SUR LA LIGNE ROYAN – ANGOULÊME ET LES CONNEXIONS AVEC BORDEAUX

- Fréquence des TER Angoulême – Royan
- Temps d'attente moyen entre le réseau CARA'bus et TER
- Pourcentage des connexions TER – CARA'Bus inférieures à 20 minutes
- Temps de parcours en TER pour rejoindre Bordeaux depuis Royan*



35'

33%

2h20

*Temps atteint au minimum pour 3 liaisons (A/R) par jour et comprenant le temps d'attente éventuel en gare de Saintes

6.1 • UNE MÉTHODE D'ÉVALUATION DES SERVICES POUR ADAPTER L'OFFRE AUX BESOINS ET OPTIMISER L'UTILISATION DES RESSOURCES DE LA CARA

- Réunion du comité « transport en commun » réalisée dans l'année
- Taux de charge moyen et en heure de pointe des bus équipés du système de comptage
- Evolution du nombre de déclenchement du TAD
- Evolution du nombre de personnes transportées en TAD
- Evolution du taux de refus du TAD
- Nombre de km parcours par le TAD



6.2 • UNE POLITIQUE DE CRÉATION D'ARRÊTS REMANIÉE AFIN D'ASSURER UNE QUALITÉ DE SERVICE TOUT EN FACILITANT LES EXPÉRIMENTATIONS ET MODIFICATIONS DE DESSERTE

- Nombre d'arrêts conformes au SDAT
- Pourcentage d'arrêts scolaires aux normes



VOLET TC – VALEURS CIBLES

2030

4.1 À 4.3 • UN FORMAT PARTENARIAL À TROUVER POUR ÉTENDRE LE RÉSEAU HORS DU TERRITOIRE

- Nombre de montées et descentes sur les connexions inter-EPCI
- Nombre de lignes de transport en commun sortant du territoire



4

4.4 • CONSOLIDER ET DÉVELOPPER LE SCHÉMA PARTENARIAT TER AVEC LA RÉGION POUR OPTIMISER LE SERVICE SUR LA LIGNE ROYAN – ANGOULÊME ET LES CONNEXIONS AVEC BORDEAUX

- Fréquence des TER Angoulême – Royan
- Temps d'attente moyen entre le réseau CARA'bus et TER
- Pourcentage des connexions TER – CARA'Bus inférieures à 20 minutes
- Temps de parcours en TER pour rejoindre Bordeaux depuis Royan*



15'

70%

2h

*Temps atteint au minimum pour 3 liaisons (A/R) par jour et comprenant le temps d'attente éventuel en gare de Saintes

6.1 • UNE MÉTHODE D'ÉVALUATION DES SERVICES POUR ADAPTER L'OFFRE AUX BESOINS ET OPTIMISER L'UTILISATION DES RESSOURCES DE LA CARA

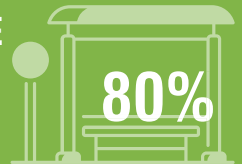
- Réunion du comité « transport en commun » réalisée dans l'année
- Taux de charge moyen et en heure de pointe des bus équipés du système de comptage
- Evolution du nombre de déclenchement du TAD
- Evolution du nombre de personnes transportées en TAD
- Evolution du taux de refus du TAD
- Nombre de km parcourus par le TAD

OUI



6.2 • UNE POLITIQUE DE CRÉATION D'ARRÊTS REMANIÉE AFIN D'ASSURER UNE QUALITÉ DE SERVICE TOUT EN FACILITANT LES EXPÉRIMENTATIONS ET MODIFICATIONS DE DESSERTE

- Nombre d'arrêts conformes au SDAT
- Pourcentage d'arrêts scolaires aux normes



80%

60%

VOLET TC – VALEURS CIBLES

2035

4.1 À 4.3 • UN FORMAT PARTENARIAL À TROUVER POUR ÉTENDRE LE RÉSEAU HORS DU TERRITOIRE

- Nombre de montées et descentes sur les connexions inter-EPCI
- Nombre de lignes de transport en commun sortant du territoire



5

4.4 • CONSOLIDER ET DÉVELOPPER LE SCHÉMA PARTENARIAT TER AVEC LA RÉGION POUR OPTIMISER LE SERVICE SUR LA LIGNE ROYAN – ANGOULÊME ET LES CONNEXIONS AVEC BORDEAUX

- Fréquence des TER Angoulême – Royan
- Temps d'attente moyen entre le réseau CARA'bus et TER
- Pourcentage des connexions TER – CARA'Bus inférieures à 20 minutes
- Temps de parcours en TER pour rejoindre Bordeaux depuis Royan*



15'

80%

1h50

*Temps atteint au minimum pour 3 liaisons (A/R) par jour et comprenant le temps d'attente éventuel en gare de Saintes

6.1 • UNE MÉTHODE D'ÉVALUATION DES SERVICES POUR ADAPTER L'OFFRE AUX BESOINS ET OPTIMISER L'UTILISATION DES RESSOURCES DE LA CARA

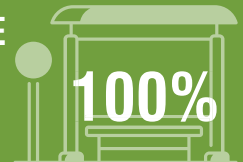
- Réunion du comité « transport en commun » réalisée dans l'année
- Taux de charge moyen et en heure de pointe des bus équipés du système de comptage
- Evolution du nombre de déclenchement du TAD
- Evolution du nombre de personnes transportées en TAD
- Evolution du taux de refus du TAD
- Nombre de km parcourus par le TAD

OUI



6.2 • UNE POLITIQUE DE CRÉATION D'ARRÊTS REMANIÉE AFIN D'ASSURER UNE QUALITÉ DE SERVICE TOUT EN FACILITANT LES EXPÉRIMENTATIONS ET MODIFICATIONS DE DESSERTE

- Nombre d'arrêts conformes au SDAT
- Pourcentage d'arrêts scolaires aux normes



100%

80%

VOLET CYCLABLE



VOLET CYCLABLE

LISTE DES ACTIONS

Axe 7 Une réalisation d'aménagements cyclables qui s'intensifie

- 7.1 • Mettre à jour le schéma directeur cyclable pour intégrer l'évolution des besoins dont notamment ceux du quotidien
- 7.2 • La création de comités d'axe un mode de gouvernance à explorer
- 7.3 • Identifier et traiter les points durs du réseau cyclable en ville, centre-bourg et lors de la réalisation d'aménagements entre communes

Axe 8 La location de vélo longue durée et vélos en libre-service des services à renforcer

- 8.1 • Vers le déploiement de nouvelles stations Modalis
- 8.2 • CARA'VEL, un service saturé nécessitant une augmentation de sa capacité

Axe 9 Les déplacements domicile-école, un grand potentiel de déplacement

- 9.1 • Favoriser la pratique des modes actifs sur le chemin du collège via la création d'aménagements, le traitement des parvis et l'implantation de stationnements cyclables
- 9.2 • Vers un plan d'installation de stationnements sécurisés aux abords des établissements

Axe 10 Le stationnement et le jalonnement, des services complémentaires à renforcer en parallèle de la création des aménagements cyclables

- 10.1 • La CARA, support d'ingénierie pour les communes dans la mise en place de stationnements cyclables
- 10.2 • Le jalonnement des itinéraires cyclables du quotidien, un levier essentiel et complémentaire au jalonnement touristique pour faciliter les déplacements à vélo

AXE 7

UNE RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES QUI S'INTENSIFIE

AXE 7 - UNE RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES QUI S'INTENSIFIE

Action 7.1 Réviser le schéma directeur cyclable pour intégrer l'évolution des besoins dont notamment ceux du quotidien

Le schéma directeur cyclable arrive à son terme et est à réviser pour mieux intégrer la notion de déplacements du quotidien, prioriser la réalisation de certains axes et résorptions de points durs.

Le schéma devra à minima intégrer :

1. Une définition claire des déplacements du quotidien et une priorisation des liaisons intercommunales (en cours de lancement)

Le schéma directeur cyclable devra identifier et classer les liaisons en trois catégories d'usage :

- Déplacements du quotidien (travail, études, courses...)
- Loisir et tourisme
- Usage mixte

Les propositions de tracé et d'aménagement devront être adaptées en fonction de l'usage principal de chaque liaison afin de garantir un développement efficace et cohérent du réseau cyclable. De plus, une priorisation des axes intercommunaux sera nécessaire pour concentrer les efforts sur les itinéraires à fort enjeu en termes de mobilité quotidienne. L'idée est de favoriser les aménagements qui serviront aux habitants à l'année.

2. Une charte d'aménagement permettant une approche pragmatique des aménagements cyclables

Le schéma directeur cyclable ne doit plus se limiter à la création d'infrastructures séparatives. Les aménagements devront être adaptés au trafic de la voirie concernée et au niveau de service attendu.

L'élaboration d'une charte d'aménagement cyclable, validée par l'ensemble des collectivités, permettra d'appliquer le principe du « bon aménagement au bon endroit » et d'assurer une homogénéité des infrastructures sur l'ensemble du territoire. Ainsi, lorsque les conditions le permettront, certains aménagements pourront consister en la création d'aménagements légers types CVCB (ou chaucidou) ou bandes cyclables.

3. Une gouvernance clarifiée et un financement plus équitable

Le fonctionnement actuel du financement des infrastructures cyclables est inadapté et crée des déséquilibres territoriaux, favorisant les communes les mieux dotées financièrement. Pour garantir une équité entre toutes les collectivités, il est indispensable de réviser les modalités de financement des aménagements cyclables intercommunaux.

Cette révision devra inclure :

- La définition de taux de prise en charge adaptés aux différents types d'aménagements
- L'instauration de ratios « plafonds » de financement par typologie d'infrastructure ou hiérarchisation des liaisons
- L'exploration d'une prise de compétence temporaire de maîtrise d'ouvrage déléguée (MOA) par la CARA pour assurer la réalisation des axes inscrits au schéma directeur cyclable pour les communes qui le souhaitent
- Une organisation des interventions permettant de passer d'un traitement d'opportunité à une planification des réalisations d'aménagements.

Ces règles seront répercutées dans le PPI qui permettra d'établir une planification détaillée du calendrier d'aménagement tout en offrant une vision claire des montants à investir pour chaque collectivité.

AXE 7 - UNE RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES QUI S'INTENSIFIE

Action 7.1 Réviser le schéma directeur cyclable pour intégrer l'évolution des besoins dont notamment ceux du quotidien



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA et plus précisément le service mobilité en tant que pilote de l'action
- Les communes et le département, maîtres d'ouvrage des voiries
- Associations vélos



Coût • Entre 25 000 et 35 000 €

Entre 25 000 et 35 000 € pour la révision du schéma directeur cyclable avec un bureau d'étude et selon le niveau de prestation souhaité.

Le PPI du schéma directeur cyclable (et donc le coût d'aménagement) reste à déterminer.

Ordres de grandeurs

Coût d'1 km d'aménagement cyclable lourd (piste cyclable ou voie verte) : 250 000 à 750 000 €

Coût d'1 km d'aménagement cyclable léger (CVCB, bandes cyclables) : 10 000 à 50 000 €



Indicateurs • Montant du budget de réalisation des aménagements cyclables

- Schéma directeur cyclable révisé
- Comptages vélos sur les axes du quotidien



Calendrier

2025 • Lancement de la révision

2025 – 2026 • Révision du schéma directeur cyclable réalisée



AXE 7 - UNE RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES QUI S'INTENSIFIE

Action 7.1 Réviser le schéma directeur cyclable pour intégrer l'évolution des besoins dont notamment ceux du quotidien

BENCHMARK : Schéma directeur cyclable de la CdA de La Rochelle

L'Agglomération n'a pas la compétence pour réaliser les aménagements cyclables. Toutefois, les statuts en vigueur organisent deux compétences supplémentaires en matière de voirie :

- « élaboration et réalisation des axes structurants prévus par le schéma directeur des liaisons non motorisées, »
- « participation au financement des pistes cyclables réalisées par les communes dans le cadre du schéma directeur des liaisons non motorisées.»

Le schéma directeur définit deux typologies de liaisons :

LIAISONS CYCLABLES STRUCTURANTES

Les liaisons cyclables structurantes sont financées et réalisées sous maîtrise d'ouvrage de la CdA. Lors de la réalisation d'un aménagement, la CdA ne prend en charge que les prestations strictement liées à l'aménagement cyclable. Ainsi dans le cas où l'aménagement est réalisé dans le cadre d'un projet plus large que la création d'aménagements cyclables (ex : réfection de voirie), les coûts relatifs aux aménagements routiers ou piétons ne sont pas pris en charge par l'agglomération.

Une fois réalisés, ces aménagements sont rétrocédés aux communes qui en assurent l'entretien courant.

ACQUISITIONS FONCIÈRES

Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation des liaisons structurantes sont à la charge des communes. La CdA apporte un financement de 50% TTC du restant dû par la commune, à travers un fonds de concours.

AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

Dans un objectif de valorisation paysagère des itinéraires, de confort des cyclistes (protection contre le soleil et le vent), de préservation de la biodiversité et de réduction des îlots de chaleur, il est pertinent de favoriser le développement des plantations, qui concourent par ailleurs à la perception qualitative des aménagements. La CdA participe ainsi aux plantations liées aux aménagements cyclables, à hauteur de 50 % du montant TTC restant dû après obtention de subventions externes, la commune en reste maître d'ouvrage. Pour cela, les aménagements paysagers devront être conformes aux prescriptions techniques de la CdA (essences préconisées, périodes de plantations, etc).

LIAISONS CYCLABLES DE MAILLAGE

Les liaisons de maillage sont réalisées sous maîtrise d'ouvrage des communes, avec une participation financière de la CdA à hauteur de 50% du montant TTC (toute subvention déduite, y compris acquisitions foncières). Ces financements sont attribués via une procédure de fonds de concours.

La participation financière de la CdA est soumise à quatre règles :

- L'ensemble des prestations prises en compte concernent la réalisation d'aménagements cyclables et sont identifiés comme tel dans le schéma directeur de la CdA ;
- Le coût de l'aménagement doit s'inscrire dans les ratios définis au mètre linéaire. Au-delà du montant du ratio, le coût sera supporté par la commune ;
- Les aménagements doivent appliquer la Gestion Intégrée des Eaux de Pluies (GIEP) avec la gestion des pluies centennales en zéro rejet ;
- Les aménagements doivent être en conformité avec les recommandations de la charte des aménagements cyclables pour bénéficier d'un taux maximal de financement.

Ratios maximums (100% de l'aménagement) :

• Piste cyclable bidirectionnelle et voie verte	400 €/ml
• Zone apaisée	200 €/ml
• Requalification de chemin rural	85 €/ml
• Marquage bande cyclable et chaudiou	20 €/ml
• Eclairage	125 €/ml

AXE 7 - UNE RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES QUI S'INTENSIFIE

Action 7.2 La création de comités d'axe un mode de gouvernance à explorer

La structuration d'un comité d'axe est un préalable essentiel à la réalisation d'itinéraires cyclables continus d'un territoire à un autre et relevant de différentes maîtrises d'ouvrage (commune, EPCI, département). Cette gouvernance partagée permet la coordination nécessaire entre les différents acteurs des mobilités et de l'aménagement (dont les acteurs associatifs), réunis dans le cadre d'une instance dédiée, tout au long de la conception et de la réalisation des aménagements cyclables.

Le comité d'axe est piloté par la CARA, et associe les communes concernées sur chaque tracé. La collectivité est accompagnée d'un bureau d'étude pour l'animation des comités d'axe et sur le volet technique pour la conception des aménagements à réaliser (préprogramme / préféabilité). Cet accompagnement va jusqu'au lancement du travail de la maîtrise d'œuvre (AVP/PRO/Suivi de travaux). Phase gérée en interne par les services de la CARA ou pour laquelle la CARA lance des marchés de maîtrise d'œuvre.

Pour assurer le portage politique et technique du comité, le comité d'axe est constitué de deux instances : l'une de pilotage et l'autre technique. Ces deux chambres sont présidées par la CARA. Les communes y sont représentées par un binôme composé de l'élu référent (chambre de pilotage) et d'un technicien (chambre technique). Si la commune n'a pas les ressources humaines le technicien, le référent mobilité peut également siéger au comité technique.

1. Lancer le comité d'axe Royan – Médis – Saujon

Ce premier axe permettra d'expérimenter cette nouvelle gouvernance. La réalisation de cet axe permettra également d'en faire un démonstrateur de ce que peut être un aménagement cyclable du quotidien structurant. A ce titre, la qualité de ses aménagements réalisés devra être exemplaire.

2. Lancement des autres comités d'axe

Le nombre exact des comités d'axe sera à définir au SDC (voir action 7.1)



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA et plus précisément le service mobilité en tant que pilote de l'action
- Les collectivités et associations concernées pour chacun des tracés (communes, département)



Coût • Environ 20 000 € par comité d'axe (~ 20 km)

Pour l'accompagnement d'un bureau d'étude selon le niveau de concertation et niveau de détail des rendus attendu jusqu'au lancement de la phase opérationnelle de maîtrise d'œuvre (AVP / PRO) (phase gérée par les services de la CARA).

Les coûts seront intégrés au PPI du Schéma directeur cyclable révisé



Indicateurs • Nombre de comités d'axes mis en place

- Linéaire d'aménagement étudié dans le cadre des comités d'axes
- Linéaire d'aménagement aménagé dans le cadre des comités d'axes



Calendrier

2026 • Mise en place du premier comité d'axe sur l'axe Royan – Médis – Saujon
Réalisation des premiers aménagements

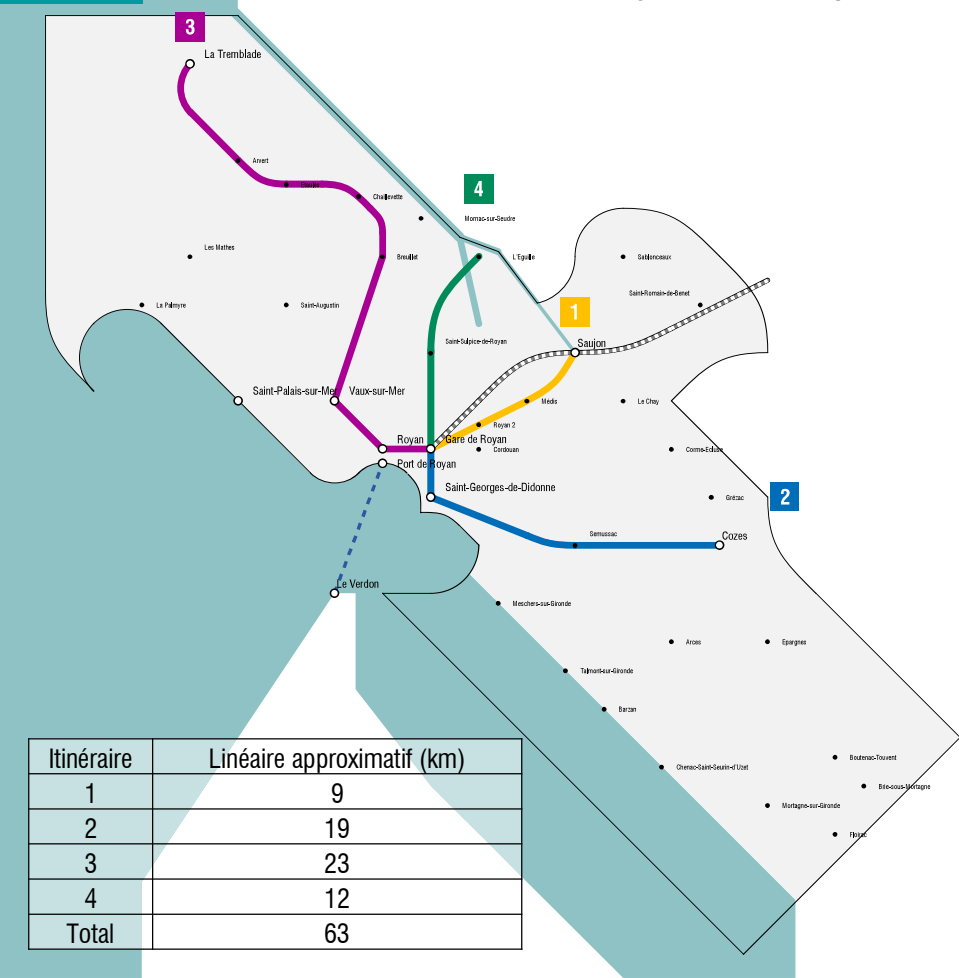
2027 • Lancement d'au minima un autre comité d'axe

2030 • Réalisation des aménagements de deux axes

2034 • Réalisation des aménagements de quatre axes

AXE 7 - UNE RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
 QUI S'INTENSIFIE

Action 7.2 La création de comités d'axe un mode de gouvernance à explorer



Exemple dans le Lot-et-Garonne



Chambre de pilotage
 Validations politiques



DGA infrastructure et mobilité du CD47



Référent mobilité actives du CD47



Elus départementaux à la commission
 Aménagement du territoire, infrastructures
 et mobilité (président / VP / membres dont le
 canton est concerné par le tracé)



Elus régionaux



VP à la mobilité de chacune des EPCI
 concernée par le tracé



Chambre technique
 Propositions techniques et suivi du plan d'actions



DGA infrastructure et mobilité du CD47



Référent mobilité actives du CD47



Autres services concernés du département



Services techniques mobilité des EPCI
 concernées par le tracé



Association vélo du territoire



Services techniques de la région / NAM
 Notamment pour EPCI non AOM



En option : service communication



En option : Référent mobilité actives des
 départements limitrophes

Coordination et
 animation
 Vizea

AXE 7 - UNE RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES QUI S'INTENSIFIE

Action 7.3 Identifier et traiter les points noirs du réseau cyclable en ville, centre-bourg et lors de la réalisation d'aménagements entre communes

Multiplier les canaux d'information permettant de dresser la liste puis de suivre l'aménagement des principaux points durs du territoire.

1. Identification et traitement des points noirs du réseau cyclable

L'amélioration de la sécurité et de la continuité des aménagements cyclables passe par une identification rigoureuse des points noirs et une action coordonnée pour leur résolution.

- Dresser une première liste des points noirs du territoire en s'appuyant sur l'édition 2025 du baromètre cyclable, les accidents recensés, les retours des communes et des observations de terrain (Cf. action 7.1).
- Prioriser et traiter les points noirs majeurs en intégrant leur résolution dans la mise à jour régulière du Schéma Directeur Cyclable et du Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI). Cette priorisation devra permettre d'intégrer certains points noirs aux travaux des comités d'axes et aux projets d'aménagement ponctuels. Le département devra impérativement être consulté ou intégré lors de la réalisation des études de MOE préalables à la réalisation d'aménagements permettant de résorber les points durs.

2. Mise à jour et multiplication des sources de signalement des points noirs

Pour améliorer le réseau cyclable, il est essentiel de diversifier et de multiplier les sources d'information sur les points noirs. Il est important de permettre aux usagers de signaler en continu les difficultés rencontrées afin de garantir une meilleure réactivité. Trois actions doivent ainsi être mises en place :

- Intégrer la question des points noirs dans l'enquête de mobilité afin de recueillir les retours d'expérience des usagers et d'adapter les priorités d'aménagement en conséquence (Cf. action 6.1).
- Développer une plateforme de signalement ouverte en continu (portail citoyen), accessible en ligne et via un formulaire papier. Elle devra permettre d'identifier aussi bien les problèmes temporaires (ex. : travaux affectant la circulation) que les problèmes structurels (ex. : carrefours dangereux) ou liés à un défaut d'entretien.

- Assurer une large diffusion du baromètre cyclable de la FUB pour encourager un maximum de contributions et garantir des données représentatives. A la charge des services communication et mobilité de relayer chaque édition de cette enquête nationale.



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA tant que pilote des comités d'axe
- Le département et 33 communes en tant que co-financeurs des aménagements cyclables et maîtres d'ouvrages des voiries
- Associations vélo



Coût • à déterminer

Traitement des données en interne par la CARA

Ordres de grandeurs

Sécurisation (lourde) d'un giratoire : 250 000 à 500 000 €



Indicateurs • Nombre de points noirs traité

- Nombre de retours habitants ou signalement en lien avec des points noirs cyclables par an
- Nombre de communes qualifiées (plus de 50 contributions) lors de la dernière édition du baromètre cyclable
- Nombre de réponses sur la CARA lors de la dernière édition du baromètre cyclable



Calendrier

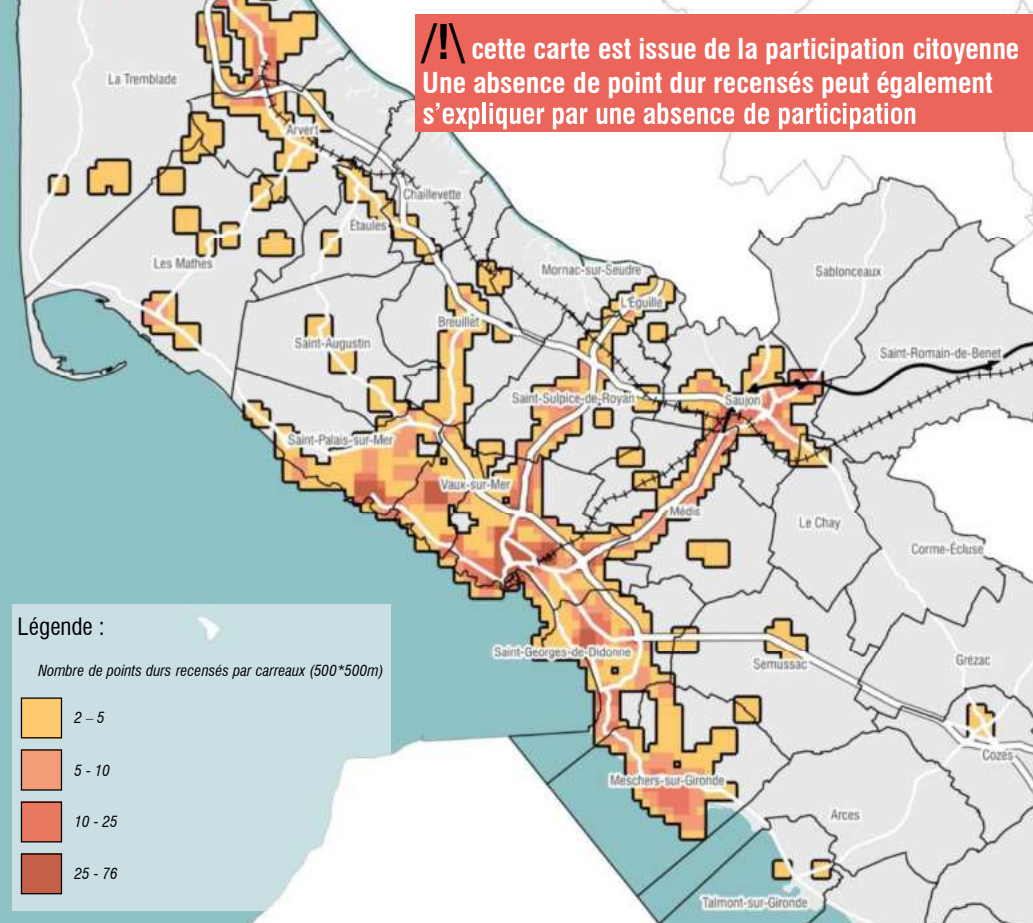
2026 • Création d'une première liste des points noirs du territoire
10 communes qualifiées et 1 000 contributions sur la CARA lors de l'édition 2025 du baromètre cyclable
Intégrer le traitement de certains points noirs au PPI du SDC (Action 7.1)

2026 • Mise en ligne de l'outil de signalement en ligne

2029 • Lancement de la première enquête type EMC² (action 6.1)

AXE 7 - UNE RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES QUI S'INTENSIFIE

Action 7.3 Identifier et traiter les points noirs du réseau cyclable en ville, centre-bourg et lors de la réalisation d'aménagements entre communes



Liste des principaux points durs du territoire(Vizea à partir du baromètre cyclable, 2021)

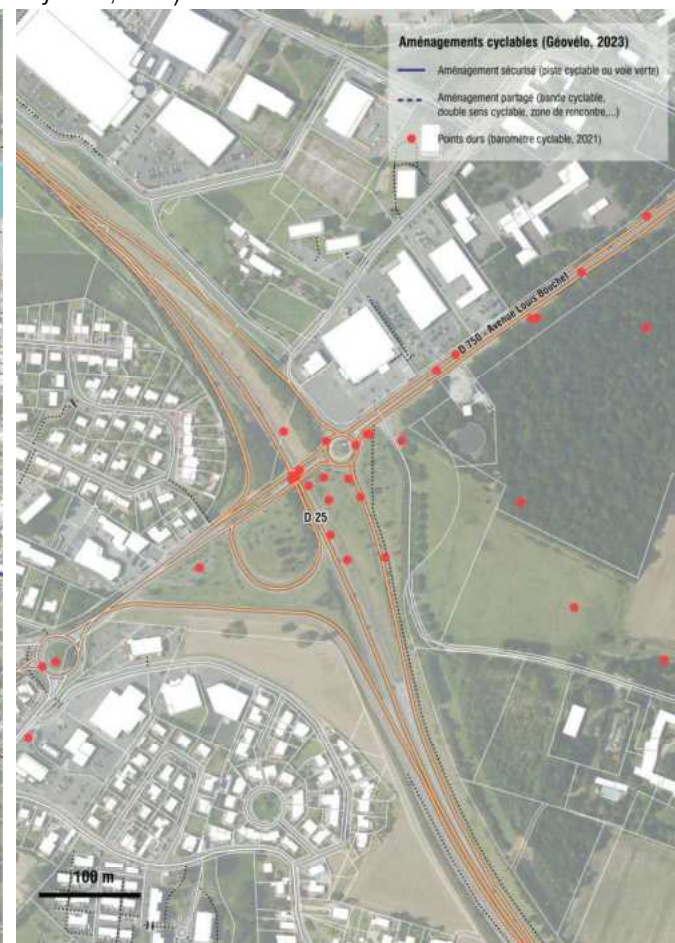
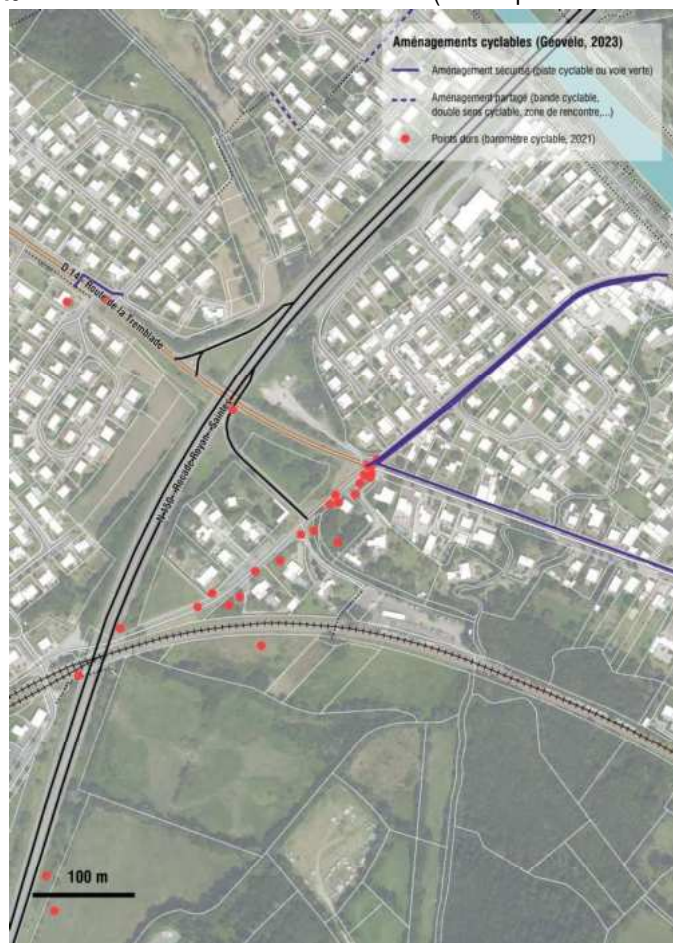
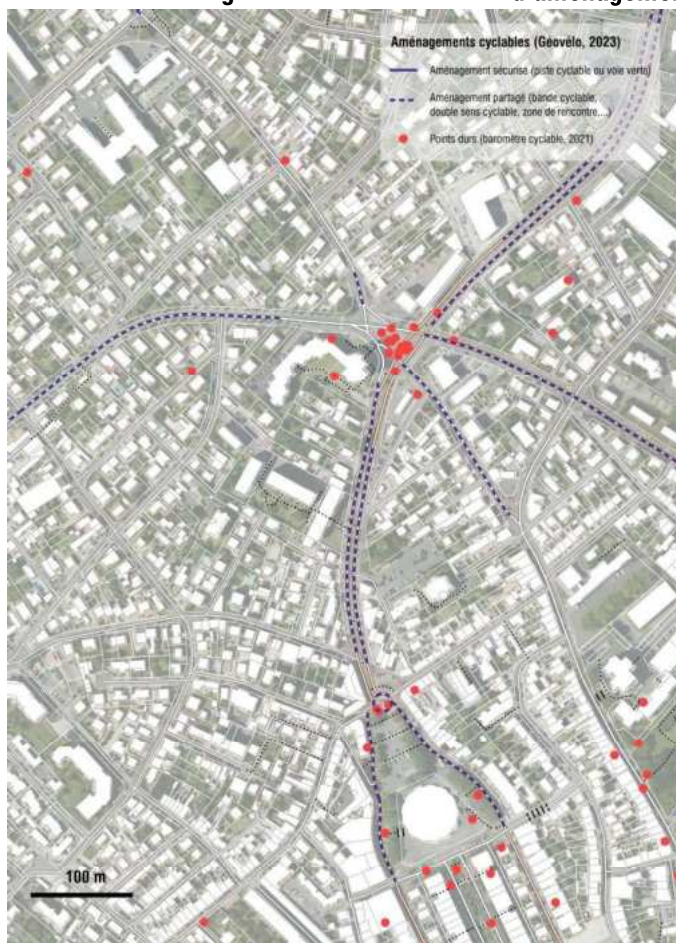
Commune	Description	Hiérarchie
Royan	Front de mer de Royan - Boulevard de la République	3 - Capital
Royan	Marché de Royan – Bd. Aristide Briand	3 - Capital
Royan	Carrefour du Rond - Point de la Poste	3 - Capital
Saint-Palais-sur-Mer	Centre ville de Saint Palais - Avenue de la République	2 - Majeur
Royan	Echangeur D25 - D750	2 - Majeur
Saint-Georges-de-Didonne	Avenue des Tilleuls	2 - Majeur
Vaux-sur-Mer	Centre-ville de Vaux-sur-Mer - Avenue de Malakoff	2 - Majeur
Royan	Boulevard Franck Lamy - Traversée des voies ferrées	2 - Majeur
Royan	Giratoire D25 - D733	2 - Majeur
Royan	Carrefour Avenue Daniel Hedde - Avenue Charles Regazzoni - Marché de Royan	2 - Majeur
Royan	Avenue de Suzac	2 - Majeur
Arvert	Giratoire D14 - D25 - Avenue de l'Etrade	2 - Majeur
Meschers-sur-Gironde	Centre-ville de Meschers-sur-Gironde	1 - Structurant
Saujon	Intersection rue de la Burelle - D14 - Echangeur N150	1 - Structurant
Saint-Georges-de-Didonne	Giratoire D730 - Avenue du Maréchal Juin	1 - Structurant
La Tremblade	Traversée de la Tremblade - D14 - Boulevard Pasteur	1 - Structurant
Saujon	Centre-ville de Saujon	1 - Structurant
Meschers-sur-Gironde	D145 - D25 - Boulevard du Marais	1 - Structurant
La Tremblade	Giratoire D728E1 - D25 D14	1 - Structurant
Saujon	Rue de la Bruelle	1 - Structurant
Saujon	Echangeur N150 - D117	1 - Structurant
Royan	Boulevard Georges Clemenceau - Royan Gare	1 - Structurant
Saint-Sulpice-de-Royan	Centre bourg de Saint Sulpice - D733E - D140	1 - Structurant

AXE 7 - UNE RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES QUI S'INTENSIFIE

Action 7.3 Identifier et traiter les points noirs du réseau cyclable en ville, centre-bourg et lors de la réalisation d'aménagements entre communes

Participations citoyennes lors du dernier baromètre cyclable pour identifier les points durs du territoire. Exports au niveau :

- Du Carrefour Avenue Daniel Hedde - Avenue Charles Regazzoni - Marché de Royan (1),
 - De l'intersection rue de la Burelle - D14 - Echangeur N150 (2)
 - De l'échangeur D25 - D750 (3)
- (Vizea à partir du baromètre cyclable, 2021)



AXE 8

LA LOCATION DE VÉLO LONGUE DURÉE ET VÉLOS EN LIBRE-SERVICE DES SERVICES À RENFORCER

AXE 8 - LA LOCATION DE VÉLO LONGUE DURÉE ET VÉLOS EN LIBRE-SERVICE DES SERVICES À RENFORCER

Action 8.1 Vers le déploiement de nouvelles stations Modalis

Le passage de 8 à 13 stations Modalis sur la CARA a été validé.

Les prochaines stations seront installées à Vaux-sur-Mer et Saint-Georges-de-Didonne en 2025 et à Médis, Saint-Palais-sur-Mer et Saint-Sulpice en 2026.

Le développement au delà des 13 stations est à étudier.

A titre d'exemple, l'Agglomération d'Agen compte 16 stations pour 100 000 habitants. La Métropole bordelaise et le Grand Paris comptent 1 station pour environ 4500 habitants.



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA en tant que pilote et principal financeur
- Les communes concernées par l'implantation de stations Modalis
- Nouvelle-Aquitaine Mobilités



Coût • 110 000€ en 2025

Coûts comprenant le fonctionnement des stations et vélos existants.
Coûts en augmentation pour atteindre 162 000€ en 2035
Coût d'investissement pour une station de vélos : 24 000€
Coût de fonctionnement annuel pour 5 vélos : 6 300 €



Indicateurs • Nombre de station Modalis sur la CARA

- Nombres de Départs et Arrivées par station
- Nombre d'utilisateurs



Calendrier

2025 • Mise en place de deux stations à Vaux-sur-Mer et Saint-Palais

2026 • Mise en place de trois stations supplémentaires à Médis, Saint-Sulpice et une localisation à déterminer

À partir de 2027 • Mise en place d'une station par an

AXE 9

LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE, UN GRAND POTENTIEL DE DÉPLACEMENT

AXE 9 - LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE, UN GRAND POTENTIEL DE DÉPLACEMENT

Action 9.1 Favoriser la pratique des modes actifs sur le chemin du collège via la création d'aménagements, le traitement des parvis et l'implantation de stationnements cyclables

Le Plan de Déplacements Etablissement Scolaire (PDES) est une étude qui met en lumière les habitudes de déplacement des élèves et du personnel afin de lancer une réflexion sur la mise en œuvre de mesures incitatives au report modal et sur la reconfiguration de l'espace public aux abords des établissements scolaires pour sécuriser les déplacements et modifier les habitudes.

L'étude est menée en concertation avec l'ensemble des parties prenantes au sein d'un comité collège (CARA, Mairie, département, équipe pédagogique, représentants des élèves et des parents d'élèves, associations ...) qui se réunit périodiquement lors de la réalisation du diagnostic, du plan d'actions et à l'issue de l'étude, afin de faire vivre la démarche.

En amont du lancement des études il est nécessaire de cadrer le rayon d'action de l'étude qu'il soit géographique pour les aménagements ou serviciel en fonction du panel d'actions et des modes de transports à étudier.

1. Réaliser un PDES pour l'ensemble des collèges (publics ou privés) de la CARA

Le collège Henri Dunant, du fait de ses problématiques de mobilité particulières en fait un établissement prioritaire qui pourrait servir de d'établissement pilote pour la mise en place de PDES.

2. Planifier la réalisation des aménagements



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA en tant que pilote des comités « collèges » et co-financeur des PDES
- Le département en tant que co-financeur des PDES et des aménagements cyclables ou stationnements vélos
- Les communes où sont situés les établissements en tant que MOA de la voirie et co-financeur des aménagements cyclables
- L'équipe pédagogique, les associations des parents d'élèves et élèves de l'établissement en tant que membre du comité « collège »
- Associations vélo



Coût • 100 000 €

Montant travaux budgété par établissement
Etudes réalisées en interne par le service mobilité jusqu'à la phase de faisabilité (et lancement MOE) sauf pour les établissements où des difficultés sont rencontrées



Indicateurs • Nombre de PDES réalisés

- Evolution de la part des élèves venant en modes doux
- Linéaire d'aménagement réalisé
- Nombre d'actions de communications et évènements



Calendrier

2026 – 2027 • Réaliser le PDES du collège Henri Dunant

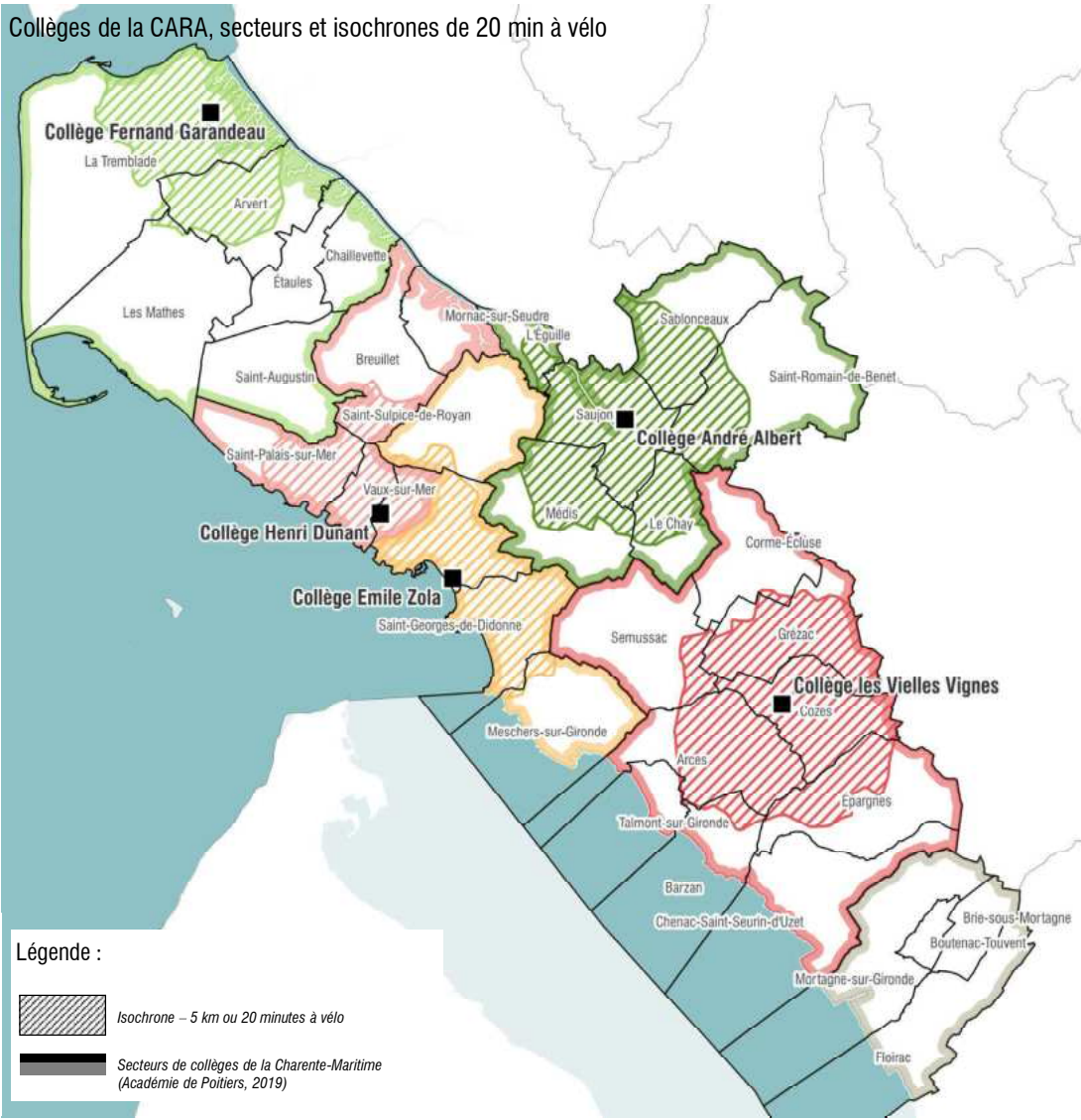
2028 • Un PDES a été réalisé pour chacun des 6 collèges restants de la CARA

2032 • 50% du linéaire d'aménagement cyclable préconisé dans les PDES a été réalisé

2035 • 80% du linéaire d'aménagement cyclable préconisé dans les PDES a été réalisé

**AXE 9 - LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE,
UN GRAND POTENTIEL DE DÉPLACEMENT**

Action 9.1 Favoriser la pratique des modes actifs sur le chemin du collège via la création d'aménagements, le traitement des parvis et l'implantation de stationnements cyclables



AXE 9 - LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE, UN GRAND POTENTIEL DE DÉPLACEMENT

Action 9.1 Favoriser la pratique des modes actifs sur le chemin du collège via la création d'aménagements, le traitement des parvis et l'implantation de stationnements cyclables

BENCHMARK : Le collège de l'Estey – Gironde

Source : Génération Vélo – 5 avril 2024

<https://generationvelo.fr/actualites/40-au-college-de-lestey-pres-de-9-collegiens-sur-10-viennent-a-velo>

« Dès la construction du Collège de l'Estey à Saint-Jean-d'Ilac, à 15 km de Bordeaux, tout a été pensé pour favoriser l'usage du vélo au quotidien par les élèves. Résultat : 76 % des collégiens se rendent en cours à vélo, d'après l'enquête mobilité collégiens du Département de la Gironde.

Chaque matin et soir, une scène singulière attend les automobilistes sur la D106, ruban d'asphalte reliant Bordeaux au Cap Ferret. Aux abords de Saint-Jean-d'Ilac, petite commune de 9000 habitants située à une quinzaine de kilomètres de Bordeaux, des dizaines de collégiens s'élancent sur les pistes cyclables qui bordent la départementale, sous l'ombre rassurante des pins. À chaque croisement, de nouveaux jeunes s'agrègent à ce flot de cyclistes, partageant rires et conversations sur le chemin. Un peu plus loin, un autre tableau prend forme : la police municipale sécurise le ballet entre cyclistes et automobilistes autour d'un rond-point. Tous ces jeunes cyclistes convergent vers un même point : le Collège de l'Estey de Saint-Jean-d'Ilac.

Autant de stationnements pour les vélos que d'élèves

Près de 80 % des élèves choisissent le vélo comme moyen de transport pour se rendre à ce collège, un phénomène quasiment sans équivalent en France. À leur arrivée, ils trouvent un vaste parking à vélos de 500 places (pour 509 élèves accueillis), où ils peuvent garer leur monture en toute sécurité. Le parking fait le plein tous les jours, quelle que soit la météo. Comment expliquer cette ferveur pour le vélo, alors que seulement 3 % des Français l'adoptent comme moyen de transport quotidien ?

Dès le projet de construction du collège, en 2006, son site d'implantation a été pensé pour favoriser l'usage du vélo par les élèves. Cet établissement dispose en effet d'une situation unique : isolé du reste de la ville, le collège est situé entre les deux bourgs de la carte scolaire et à un kilomètre de l'entrée de ville de Saint-Jean-d'Ilac. Cet emplacement privilégié entre deux poches d'habitat rend le collège facilement accessible à vélo pour la majorité des élèves : 92 % d'entre eux habitent à moins de 3 km, et 97 % à moins de 5 km. « Les pistes cyclables sécurisées et le parking à vélos ont été aménagés simultanément à la construction de l'établissement, garantissant ainsi une infrastructure adaptée dès le premier jour », détaille la principale du collège, Sandra Lefumat.

Une culture vélo développée dès le plus jeune âge

Depuis, pour les élèves, venir au collège à vélo est devenu une évidence. « On habite tous à côté alors c'est pratique. On se rejoint sur le chemin et on prend la grande piste cyclable. C'est plus rapide qu'en voiture, c'est écologique et on n'embête pas nos parents, on est autonomes », témoignent Léonard, Eliott, Kayan, Louis et Charly, qui s'apprêtent à enfourcher leurs vélos pour rentrer chez eux.

« J'ai toujours aimé le vélo. À l'école primaire déjà, nous avons des cours pour apprendre à rouler », souligne Zoé. L'intérêt des élèves pour le vélo ne s'est en effet pas développé en un jour. Il est le résultat d'une action volontariste de la municipalité et d'un travail pédagogique débutant dès l'école primaire. Les enfants y découvrent le vélo avant de passer le diplôme du Savoir Rouler à Vélo en CM2. Les vacances sportives axées sur le vélo et les camps itinérants organisés chaque été par la mairie et le centre d'animation renforcent cette culture cycliste.

AXE 9 - LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE, UN GRAND POTENTIEL DE DÉPLACEMENT

Action 9.1 Favoriser la pratique des modes actifs sur le chemin du collège via la création d'aménagements, le traitement des parvis et l'implantation de stationnements cyclables

BENCHMARK : Le collège de l'Estey – Gironde

Une classe vélo parrainée par un grand sportif

Porté par cet élan, le Collège de l'Estey est lauréat de l'appel à projets 2023 « Objectif Vélo ! » du Département de la Gironde, qui finance des actions pédagogiques ciblant les collégiens de la 6e à la 3e. Le collège s'est distingué parmi les douze projets retenus. « L'objectif est de s'appuyer sur l'engouement des enfants pour le vélo pour mettre en place un dispositif pédagogique autour », explique Julien Massarin, professeur d'EPS. À la rentrée 2023, grâce au soutien du programme « Objectif Vélo ! », une classe vélo de 5e a ainsi été créée. Celle-ci est parrainée par Thomas Boudat, champion de cyclisme sur piste. Pour ces élèves, l'année est rythmée par des séquences de VTT en EPS et des ateliers sur l'entretien du vélo. Cette séquence culminera en mai avec l'organisation d'une sortie vélo de 50 km jusqu'à Lacanau, avec une nuit sur place et des activités autour du développement durable

Un plan vélo départemental pour les collèges

L'expérience du Collège de l'Estey illustre une tendance plus large en Gironde, où l'adoption du vélo par les élèves pour se rendre à l'école est en augmentation. Par exemple, au Collège Léonard de Vinci à Saint-Aubin de Médoc, plus de 30 % des élèves privilégient le vélo comme moyen de transport. Cette dynamique est soutenue par le Département, particulièrement proactif dans ce domaine. Depuis 2016, avec le lancement du Plan départemental de déplacements à vélo, la Gironde s'est fixée comme objectif de promouvoir l'usage quotidien du vélo, ciblant en particulier les collégiens. Ce plan s'inscrit aujourd'hui dans une stratégie visant à enrichir le réseau d'aménagements cyclables de 1 000 km supplémentaires d'ici 2028, hors métropole. Environ 400 km de cette extension sont spécifiquement dédiés aux trajets à destination des collèges. »



Parking à vélo du collège de l'Estey

AXE 9 - LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE, UN GRAND POTENTIEL DE DÉPLACEMENT

Action 9.2 Aménager les abords et accès aux écoles élémentaires pour garantir des trajets en sécurité pour les plus jeunes

1. Réaliser un PDES pour l'ensemble des écoles primaires (publiques ou privées) de la CARA

2. Planifier la réalisation des aménagements

De la même manière que pour l'action 9.1.



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA en tant que pilote des comités « école » et co-financeur des PDES
- Les communes où sont situés les établissements en tant que MOA de la voirie et co-financeur des aménagements cyclables
- L'équipe pédagogique, les associations des parents d'élèves et élèves de l'établissement en tant que membre du comité « école »
- Associations vélo



Coût • 100 000 €

Montant travaux budgété par établissement
Etudes réalisées en interne par le service mobilité jusqu'à la phase de faisabilité (et lancement MOE) sauf pour les établissements où des difficultés sont rencontrées

Ordres de grandeurs

Coût d'1 km d'aménagement cyclable lourd (piste cyclable ou voie verte) : 250 000 à 750 000 €
Coût d'1 km d'aménagement cyclable léger (CVCB, bandes cyclables) : 10 000 à 50 000 €



Indicateurs • Nombre de PDES réalisés

- Evolution de la part des élèves venant en modes doux
- Linéaire d'aménagement réalisé
- Nombre d'actions de communications et événements



Calendrier

2028 – 2029 • Réaliser un premier PDES d'une école primaire

2032 • Un PDES a été réalisé pour chacune des écoles primaires de la CARA

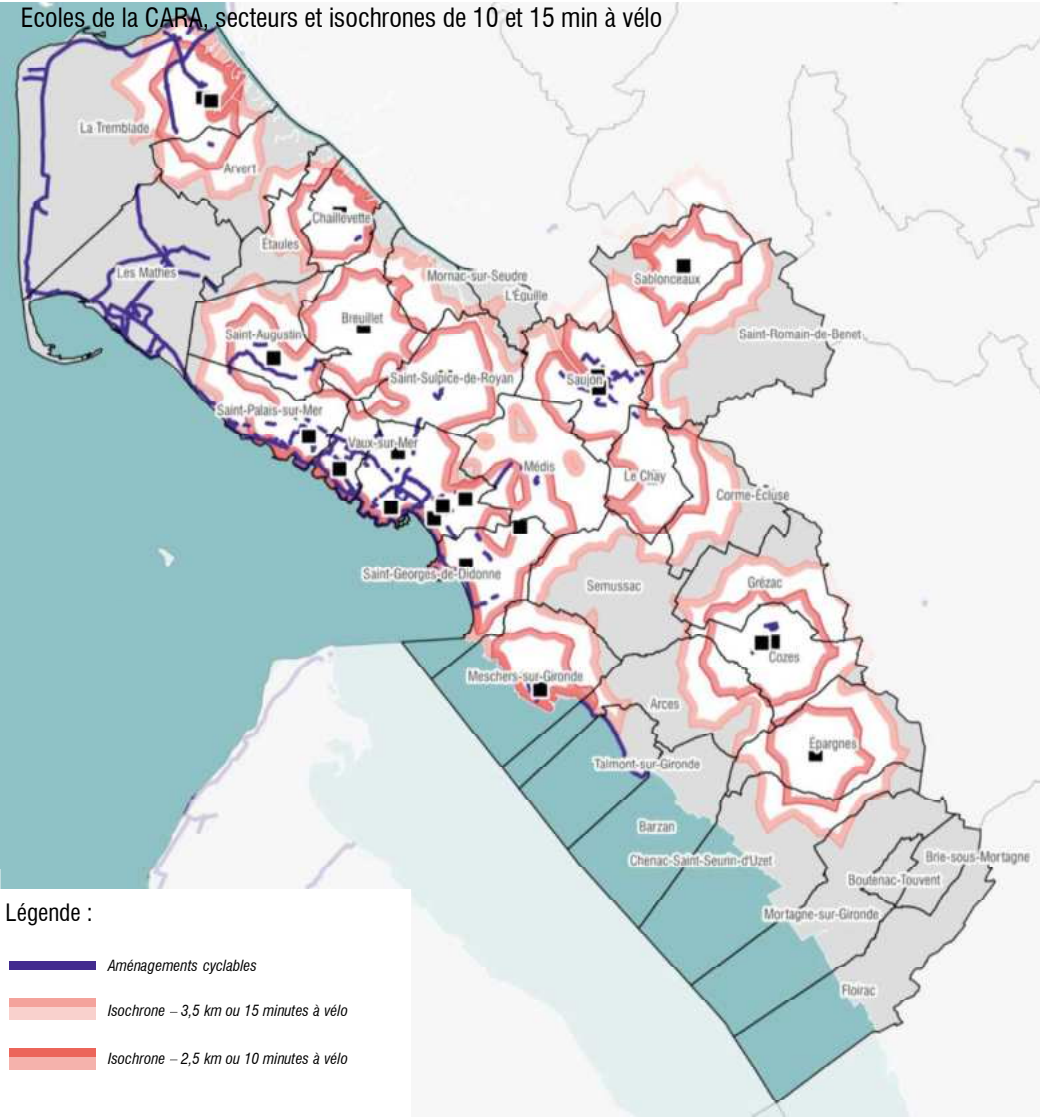
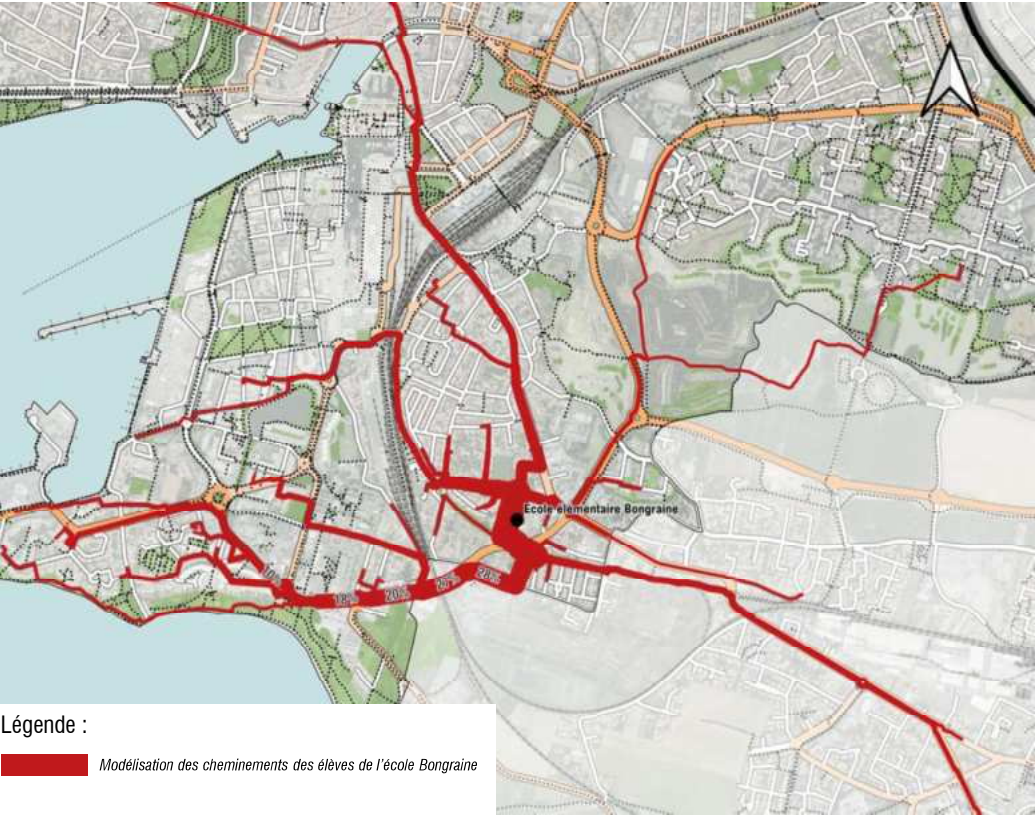
2035 • 50% du linéaire d'aménagement cyclable préconisé dans les PDES a été réalisé

2040 • 80% du linéaire d'aménagement cyclable préconisé dans les PDES a été réalisé

AXE 9 - LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE,
UN GRAND POTENTIEL DE DÉPLACEMENT

Action 9.2 Aménager les abords et accès aux écoles élémentaires pour garantir des trajets en sécurité pour les plus jeunes

Exemple d'étude sur les déplacements domicile-école à La Rochelle – modélisation des flux de l'école élémentaire de Bongraine (Vizea)



Action 9.2 Aménager les abords et accès aux écoles élémentaires pour garantir des trajets en sécurité pour les plus jeunes

Action 9.2 Aménager les abords et accès aux écoles élémentaires pour garantir des trajets en sécurité pour les plus jeunes

19

20

21

2

Exemple d'étude sur les déplacements domicile-école à La Rochelle – Préconisations d'aménagements de l'école élémentaire Bernard Palissy (Vizea)

AXE 10

LE STATIONNEMENT ET LE JALONNEMENT, DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES À RENFORCER

AXE 10 - LE STATIONNEMENT ET LE JALONNEMENT, DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES À RENFORCER EN PARALLÈLE

Action 10.1 La CARA, support d'ingénierie pour les communes dans la mise en place de stationnements cyclables

Par le biais de cette action, la CARA deviendra un support pour les 33 communes dans la mise en place de stationnements cyclables.

1. Réaliser une étude prospective afin de quantifier les besoins en stationnement cyclable sur la CARA

Cette étude a pour objectif de déterminer les besoins en stationnements cyclables sur la CARA en fonction des attentes des habitants et des pôles générateurs de flux. Une fois réalisée, la CARA et les communes disposeront d'un outil permettant d'identifier l'ensemble des lieux où installer des stationnements, leur typologie et le calendrier de mise en œuvre, afin de prioriser leur déploiement là où cela est le plus nécessaire.

Cette étude devra apporter une attention particulière aux aires multimodales (Cf Action 14.1), arrêts de transports en commun (scolaire) et aux centres-bourgs du sud du territoire afin de favoriser l'usage de vélo sur l'ensemble de la CARA et ses territoires ruraux. Cette attention supplémentaire peut prendre plusieurs formes :

- Un calendrier plus dense et une priorisation d'installation sur les communes rurales
- Des objectifs supérieurs de stationnement (les lieux rentrent plus facilement dans les catégories d'emplacements où créer des aménagements)
- Une tarification avantageuse
- Un accompagnement en ingénierie dédié

Enfin, cette étude sera l'occasion de faire une étude de politique tarifaire à mettre place pour les stationnements sécurisés de la CARA.

2. Créer une charte de stationnement cyclable

Cette charte doit s'appliquer aux stationnements sécurisés (type vélo-station ou vélobox) et non sécurisés (arceaux vélos ou abri-vélos). L'objectif à terme est que seuls des stationnements (de courte ou longue durée) suffisamment sécurisés soient installés, à l'inverse des pincés-roues. Toutefois, aucun modèle spécifique ne devra être imposé, afin que les communes conservent leur liberté de choix du mobilier urbain en cohérence avec celui déjà en place.

3. Mettre en place une centrale d'achat de stationnements cyclables

Cette plateforme permettra aux communes qui le souhaitent de bénéficier de tarifs négociés. Cette centrale pourra être, ou non, celle de Nouvelle-Aquitaine Mobilités.



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA en tant que pilote et producteur ou commanditaire de l'étude prospective et de la charte
- Les communes en tant que signataires de la charte de stationnement cyclable
- Nouvelle-Aquitaine Mobilités et sa centrale d'achat de stationnements vélos sécurisés (ou un autre prestataire)



Coût • à déterminer

Travail réalisé en interne pour la réalisation d'une étude prospective et d'une charte de stationnement cyclable.

Ordre de grandeur

Arceau vélo : 150 € / vélo

Vélobox : 1 000 à 2 000 € / vélo

Vélo-station/parc à vélo : 1 750 – 2 000 € / vélo

AXE 10 - LE STATIONNEMENT ET LE JALONNEMENT, DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES À RENFORCER EN PARALLÈLE

Action 10.1 La CARA, support d'ingénierie pour les communes dans la mise en place de stationnements cyclables



Indicateurs • Réalisation de l'étude prospective

- Signature de la charte de stationnement cyclable
- Mise en place de la centrale d'achat
- Nombre de stationnements vélos commandés via la centrale d'achat
- Nombre de box vélos déployés et taux d'utilisation



Calendrier

2026 • Réalisation de l'étude prospective et de la charte de stationnement

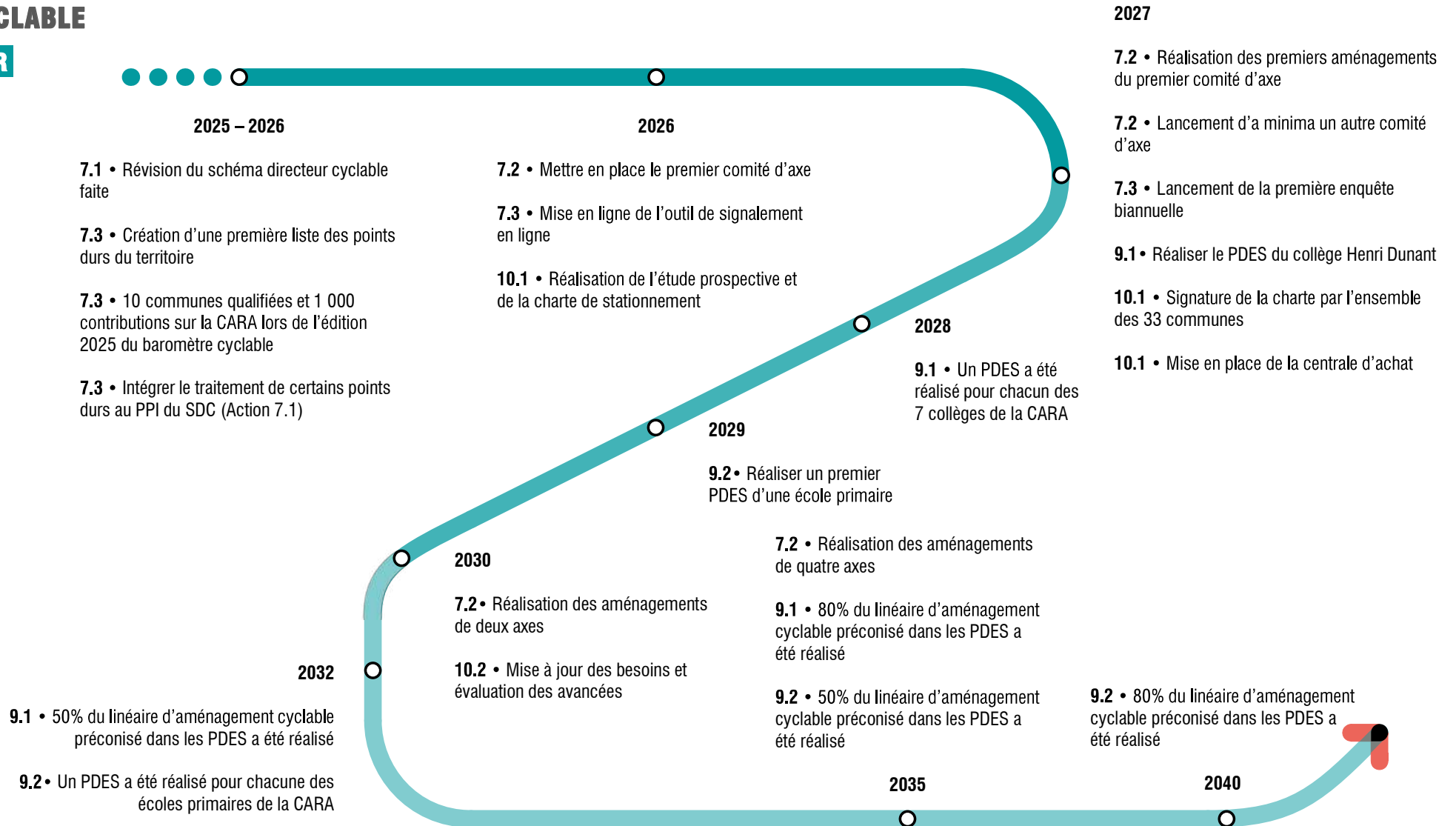
2027 • Signature de la charte par l'ensemble des 33 communes,
Mise en place de la centrale d'achat

2030 • Mise à jour des besoins et évaluation des avancées
L'ensemble des arrêts concernés sont équipés de stationnements vélos sécurisés



VOLET CYCLABLE

CALENDRIER



VOLET CYCLABLE – INDICATEURS

7 • UNE RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES QUI S'INTENSIFIE

- Montant du budget de réalisation des aménagements cyclables
- Nombre de comités d'axes mis en place
- Linéaire d'aménagement cyclable réalisé dans le cadre des comités d'axes
- Nombre de points noirs traité
- Comptages vélos sur les axes du quotidien
- Nombre de réponses sur la CARA lors de la dernière édition du baromètre cyclable

1 000 000 €/an

10 • LE STATIONNEMENT ET LE JALONNEMENT, DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES À RENFORCER

- Nombre de stationnements vélos commandés via la centrale d'achat
- Nombre de vélo-stations installées sur la CARA



9 • LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE, UN GRAND POTENTIEL DE DÉPLACEMENT

- Nombre d'établissement scolaire étudié dans le cadre de PDES
- Linéaire d'aménagement piétons et cyclables réalisé à proximité d'établissements scolaires
- Nombre d'établissements équipés de suffisamment de stationnements cyclables
- Nombre d'élève se rendant à l'école à vélo



8 • LA LOCATION DE VÉLO LONGUE DURÉE ET VÉLOS EN LIBRE-SERVICE, DES SERVICES À RENFORCER

- Nombre de station Modalis sur la CARA
- Nombre d'utilisateurs et de trajets par station Modalis
- Km parcourus en vélo Modalis
- Nombre de vélos CARA'Vel en location longue durée
- Nombre moyen de km parcourus par location



8

60

VOLET CYCLABLE – VALEURS CIBLES

2030

7 • UNE RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES QUI S'INTENSIFIE

- Montant du budget de réalisation des aménagements cyclables **1 000 000 €/an**
- Nombre de comités d'axes mis en place **3**
- Linéaire d'aménagement cyclable réalisé dans le cadre des comités d'axes **50**
- Nombre de points noirs traité **1 à 3/an**
- Comptages vélos sur les axes du quotidien
- Nombre de réponses sur la CARA lors de la dernière édition du baromètre cyclable **1 000**

10 • LE STATIONNEMENT ET LE JALONNEMENT, DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES À RENFORCER

- Nombre de stationnements vélos commandés via la centrale d'achat **1 000**
- Nombre de vélo-stations installées sur la CARA **2**

9 • LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE, UN GRAND POTENTIEL DE DÉPLACEMENT

- Nombre d'établissement scolaire étudié dans le cadre de PDES **50%**
- Linéaire d'aménagement piétons et cyclables réalisé à proximité d'établissements scolaires **30 km**
- Nombre d'établissements équipés de suffisamment de stationnements cyclables **50%**
- Nombre d'élève se rendant à l'école à vélo

8 • LA LOCATION DE VÉLO LONGUE DURÉE ET VÉLOS EN LIBRE-SERVICE, DES SERVICES À RENFORCER

- Nombre de station Modalis sur la CARA **13**
- Nombre d'utilisateurs et de trajets par station Modalis
- Km parcourus en vélo Modalis
- Nombre de vélos CARA'Vel en location longue durée **200**
- Nombre moyen de km parcourus par location

VOLET CYCLABLE – VALEURS CIBLES

2035

7 • UNE RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES QUI S'INTENSIFIE

- Montant du budget de réalisation des aménagements cyclables **1 000 000 €/an**
- Nombre de comités d'axes mis en place **4**
- Linéaire d'aménagement cyclable réalisé dans le cadre des comités d'axes **100**
- Nombre de points noirs traité **1 à 3/an**
- Comptages vélos sur les axes du quotidien
- Nombre de réponses sur la CARA lors de la dernière édition du baromètre cyclable **1 250**

10 • LE STATIONNEMENT ET LE JALONNEMENT, DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES À RENFORCER

- Nombre de stationnements vélos commandés via la centrale d'achat **2 000**
- Nombre de vélo-stations installées sur la CARA **5**

- Nombre d'établissement scolaire étudié dans le cadre de PDES **100%**
- Linéaire d'aménagement piétons et cyclables réalisé à proximité d'établissements scolaires **60 km**
- Nombre d'établissements équipés de suffisamment de stationnements cyclables **100%**
- Nombre d'élève se rendant à l'école à vélo

8 • LA LOCATION DE VÉLO LONGUE DURÉE ET VÉLOS EN LIBRE-SERVICE, DES SERVICES À RENFORCER

- Nombre de station Modalis sur la CARA **22**
- Nombre d'utilisateurs et de trajets par station Modalis
- Km parcourus en vélo Modalis
- Nombre de vélos CARA'Vel en location longue durée **250**
- Nombre moyen de km parcourus par location

AXE 11

DES CENTRES-BOURGS ET CENTRES-VILLES APAISÉS, SUPPORTS D'UNE VIE DE PROXIMITÉ

AXE 11 - DES CENTRES-BOURGS ET CENTRES-VILLES APAISÉS, SUPPORTS D'UNE VIE DE PROXIMITÉ

Action 11.1 La CARA, support d'ingénierie pour les communes dans l'apaisement des centres-bourgs

Cette action qui découle du SCoT permettra à la CARA de devenir un support pour les 33 communes dans l'accompagnement à l'apaisement des centres-bourgs.

1. Faire un état des lieux de l'existant et identifier les bons exemples et les zones à fort potentiel d'apaisement

L'objectif est d'identifier les centres-bourgs déjà apaisés et ceux rencontrant des problématiques circulatoires. Cette analyse sera réalisée par une approche cartographique prenant en compte les éléments suivants :

- Le trafic,
- Le plan de circulation,
- Le plan de stationnement,
- Les vitesses autorisées.

Cette approche cartographique sera complétée par une analyse sensible à l'intérieur et à l'extérieur du territoire. Elle permettra de faire ressortir les zones à fort potentiel d'apaisement ainsi que celles particulièrement problématiques sur le territoire de la CARA.

2. Communiquer et fournir aux communes une boîte à outils pour l'apaisement de la circulation

Il s'agira de concevoir une boîte à outils destinée aux communes. Celle-ci permettra à chaque commune de sélectionner les aménagements les plus appropriés en fonction de ses besoins et de ses priorités, tels que :

- La création de zones 30, zones piétonnes ou de rencontre,
- La mise en place de rues aux enfants,
- La révision du plan de circulation,
- L'instauration de zones bleues, etc.

3. Fournir une aide plus approfondie aux communes souhaitant s'emparer du sujet

Pour les communes souhaitant approfondir la démarche, un marché à bons de commande sera lancé, couvrant plusieurs types d'études, tels que :

- Des études de marchabilité,
- Etudes d'accessibilité PMR,
- Des plans de circulation,
- Des études sur les plans de stationnement,
- D'autres études liées à l'apaisement de la circulation.

Les communes intéressées pourront ainsi bénéficier de ces services pour mieux s'emparer du sujet et mettre en place des aménagements adaptés.



Pilote de l'action et gouvernance • Communes avec assistance technique et ingénierie CARA



Indicateurs • Création et communication autour de la « boîte à outil » sur l'apaisement

- Réalisation de l'état des lieux et benchmark des bons exemples du territoire
- Mise en place du marché à bon de commande
- Nombre d'études réalisées par le biais du marché à bon de commande



Calendrier

2028 • Réalisation de l'état des lieux

2029 • Création de la boîte à outil sur l'apaisement et mise en œuvre du marché à bon de commande

AXE 11 - DES CENTRES-BOURGS ET CENTRES-VILLES APAISÉS, SUPPORTS D'UNE VIE DE PROXIMITÉ

Action 11.2 Promouvoir la marche pour les déplacements intra-communaux

1. Réaliser une cartographie des temps de parcours à pied ou à vélo pour l'ensemble des 33 communes du territoire

Cette cartographie mettra en évidence les principaux pôles générateurs de flux au sein de chaque commune, ainsi que les temps de parcours entre ces pôles. Elle visera à promouvoir la marche et l'utilisation du vélo pour les trajets courts, tant auprès des habitants que des touristes.

La carte devra également identifier les itinéraires sécurisés à privilégier pour encourager les déplacements en toute sécurité.

Pour certaines communes, la cartographie pourra être réalisée à l'échelle de deux ou trois communes, afin de mieux couvrir les zones à forte interaction.

2. Communiquer autour des cartes

Les cartographies seront à intégrer au site internet de la CARA, partagées sur les réseaux sociaux, sur le CARA MAG ou affichées dans l'espace public pour garantir une large visibilité.



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- Office de tourisme
- Communes et associations vélos & locales



Coût • 10 000 € par an

Budget pour l'impression et actions de communications autour des cartes



Indicateurs • Nombre de cartes réalisées

- Nombre de supports de communication utilisés pour partager les cartes
- Nombre d'affichage sur l'espace public



Calendrier

2025 • Réalisation de la carte de Royan

2026 • Réalisation des cartes des 33 communes

2027 • Affichage sur l'espace public des cartes

AXE 11 - DES CENTRES-BOURGS ET CENTRES-VILLES APAISÉS, SUPPORTS D'UNE VIE DE PROXIMITÉ

Action 11.2 Promouvoir la marche pour les déplacements intra-communaux



MARCHE – VALEURS CIBLES

2030

11.1 • LA CARA, SUPPORT D'INGÉNIERIE POUR LES COMMUNES DANS L'APAISEMENT DES CENTRES-BOURGS

- Réalisation de l'état des lieux et benchmark des bons exemples du territoire
- Mise en place du marché à bon de commande
- Nombre d'études réalisées par le biais du marché à bon de commande ou en interne par les services de la CARA

OUI

OUI

—

11.2 • PROMOUVOIR LA MARCHE POUR LES DÉPLACEMENTS INTRA-COMMUNAUX

- Nombre de cartes réalisées
- Nombre de supports de communication utilisés pour partager les cartes
- Nombre d'affichage sur l'espace public

33

—

—

AUTOPARTAGE, COVOITURAGE & INTERMODALITÉ



Aire de covoiturage – N150, Médis
Photographie prise en juin 2024
Vizea

AUTOPARTAGE & COVOITURAGE

LISTE DES ACTIONS

Axe 12 Étudier le potentiel du modèle d'autopartage afin de développer une solution innovante aussi bien en territoire rural qu'urbain

12.1 • L'autopartage, une solution de mobilité à expérimenter pour les communes rurales du sud

12.2 • Mettre en place un partenariat avec un opérateur d'autopartage afin de déployer des véhicules en libre-service dans les centralités et les pôles d'équilibre

Axe 13 Soutenir le développement du covoiturage sur le territoire

13.1 • Créer des aires de covoiturage pour combler certains manques, en cohérence avec les aménagements existants

13.2 • Prendre contact avec NAM afin de bénéficier de son accompagnement sur le développement et la promotion du covoiturage

INTERMODALITÉ

Axe 14 Une intermodalité optimisée qui démultiplie l'efficacité des alternatives à l'autosolisme

14.1 • D'un système d'aires de covoiturage à un système d'aires multimodales

AXE 12

ÉTUDIER LE POTENTIEL DU MODÈLE D'AUTOPARTAGE AFIN DE DÉVELOPPER UNE SOLUTION INNOVANTE AUSSI BIEN EN TERRITOIRE RURAL QU'URBAIN

AXE 12 - ÉTUDIER LE POTENTIEL DU MODÈLE D'AUTOPARTAGE AFIN DE DÉVELOPPER UNE SOLUTION INNOVANTE AUSSI BIEN EN TERRITOIRE RURAL QU'URBAIN

Action 12.1 L'autopartage, une solution de mobilité à expérimenter pour les communes rurales du sud

Dans le sud du territoire, l'autopartage est à percevoir comme un service public de mobilité pour les habitants n'ayant pas accès aux lignes de transports en commun régulières. Sa mise en place est une manière de proposer des services de mobilité solidaire pour ceux n'ayant pas de voitures.

Les typologies de véhicules mis en service peuvent être variés à l'image du Parc Naturel Régional (PNR) des Grand Causse qui offre un service d'autopartage de véhicules thermiques et électriques via un partenariat avec Citiz mais également des véhicules intermédiaires (VELI) grâce à l'action de l'association In'VD (voir page suivante).

1. Etudier le potentiel pour la mise en place de véhicules en autopartage

Se rapprocher des communes, CCAS, groupes de citoyens volontaires et opérateurs d'autopartage afin de définir les modalités d'une expérimentation (localisation, nombre de véhicule, durée de l'expérimentation,...). La participation de groupes citoyens, potentiels utilisateurs du service est primordial pour que la mise en place soit une réussite.

2. Expérimenter sur au moins 18 mois un service d'autopartage sur le sud de la CARA

En amont de cette expérimentation, la CARA se chargera de chercher des financements et trouver un opérateur d'autopartage.

3. Analyser l'expérimentation afin de décider de sa pérennisation, de sa modification, de son renforcement ou de son abandon

Tout au long de l'expérimentation et à son issue, analyser les indicateurs établis en amont afin de disposer de toutes les informations nécessaires pour décider à l'issue de la période d'expérimentation d'une modification, pérennisation ou abandon de ce service de mobilité.



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA pilote l'action, cherche les subventions et l'opérateur d'autopartage
- Les communes du sud intéressées par une expérimentation sur leur territoire
- CCAS, associations et habitants intéressés par une expérimentation
- Opérateur d'autopartage



Coût • à définir

Le coût dépendra du modèle économique de l'opérateur

Ordre de grandeur

Coût de la mise en service d'un véhicule en autopartage : ~ 10 000 €/an
(Coût partiellement ou entièrement amorti en fonction de l'utilisation du véhicule)



Indicateurs • Réalisation de l'expérimentation

- Nombre de véhicules mis en autopartage
- Nombre d'utilisations par an et par véhicule



Calendrier

2026 – 2027 • Définition des modalités de l'expérimentation

2027 – 2028 • Expérimentation du service d'autopartage

AXE 12 - ÉTUDIER LE POTENTIEL DU MODÈLE D'AUTOPARTAGE AFIN DE DÉVELOPPER UNE SOLUTION INNOVANTE AUSSI BIEN EN TERRITOIRE RURAL QU'URBAIN

Action 12.1 L'autopartage, une solution de mobilité à expérimenter pour les communes rurales du sud

BENCHMARK : EXPÉRIMENTATION EXTREME DEFI SUR LA CdA DU GRAND AVIGNON



Du 2 juin au 26 septembre 2025, l'Office de Tourisme du Grand Avignon prête gratuitement aux habitants qui le souhaitent un véhicule intermédiaire (VELI) à la journée.

Cette expérimentation unique en France est rendue possible grâce à une collaboration entre le Grand Avignon, l'ADEME et la Fabrique des Mobilités.

En savoir plus :

<https://wikixd.fabmob.io/wiki/XD:Accueil>

<https://www.grandavignon-destinations.fr/experience-unique-explorez-en-vehicules-intermediaires/>

BENCHMARK : PARTENARIAT ENTRE CITIZ ET LE PNR DES GRANDS CAUSSES (MILLAU) - 20HAB/KM2



Déployé depuis 2018 pour la première fois sur la région Occitanie hors métropoles, le réseau coopératif CITIZ offre la possibilité de louer une voiture en libre-service pour une heure ou plusieurs jours. L'utilisateur est facturé exclusivement en fonction de la durée de réservation et de la distance parcourue.

Aujourd'hui, la flotte d'autopartage représente 7 véhicules, mis à disposition du public : à Millau, Saint-Affrique, Campagnac, la Cavalerie et sur la Communauté des communes du Larzac (minibus en stationnement tournant à Cornus, Nant et la Cavalerie)

En savoir plus :

<https://occitanie.citiz.coop/grands-causses>

<https://www.invd.fr/vitamines12/>

AXE 12 - ÉTUDIER LE POTENTIEL DU MODÈLE D'AUTOPARTAGE AFIN DE DÉVELOPPER UNE SOLUTION INNOVANTE AUSSI BIEN EN TERRITOIRE RURAL QU'URBAIN

Action 12.2 Mettre en place un partenariat avec un opérateur d'autopartage afin de déployer des véhicules en libre-service dans les centralités et les pôles d'équilibre

Mener un travail partenarial avec les communes concernées et volontaires pour mettre en place un service d'autopartage.

1. Se rapprocher d'un opérateur d'autopartage pour mettre en place des véhicules dans les communes de la centralité / communes intéressées

Pour que la mise en place soit une réussite, coordonner l'implantation des véhicules avec des actions de la commune sur l'espace public (réaménagement, mise en œuvre de zones de stationnement bleu, réduction du nombre de stationnement). En effet, l'autopartage ne sera utilisé que s'il devient compétitif et intéressant pour les usagers. Ce travail sur les espaces publics peut entrer dans le cadre de l'action 11.1.

2. Etendre le service aux pôles d'équilibre

Dans un second temps et selon le niveau d'utilisation du service sur la centralité, celui-ci pourrait être étendu aux pôles d'équilibre que sont presqu'île d'Arvert, Cozes et Saujon.



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA pilote l'action, cherche les subventions et l'opérateur d'autopartage
- Les communes de la centralité et pôles d'équilibre (Cozes, Presqu'île d'Arvert, Saujon) en tant que co-financeurs de l'action
- Opérateur d'autopartage



Coût • à définir

Le coût dépendra du modèle économique de l'opérateur

Ordre de grandeur

Coût de la mise en service d'un véhicule en autopartage : ~ 10 000 €/an
(Coût partiellement ou entièrement amorti en fonction de l'utilisation du véhicule)



Indicateurs • Nombre de véhicules d'autopartage sur l'espace public

- Nombre d'utilisations par an par véhicule



Calendrier

2028 – 2029 • Mise en place au sein de la centralité

À partir de 2030 • Mise en place au sein des pôles d'équilibre

**AXE 12 - ÉTUDIER LE POTENTIEL DU MODÈLE D'AUTOPARTAGE
AFIN DE DÉVELOPPER UNE SOLUTION INNOVANTE
AUSSI BIEN EN TERRITOIRE RURAL QU'URBAIN**

Action 12.2 Mettre en place un partenariat avec un opérateur d'autopartage afin de déployer des véhicules en libre-service dans les centralités et les pôles d'équilibre

		avec abonnement 16 €/mois	sans abonnement
S		3 €/heure* 22 €/jour ou 120 €/semaine	5,50 €/heure 39 €/jour ou 180 €/semaine
M		3,50 €/heure 27 €/jour ou 150 €/semaine	6 €/heure 45 €/jour ou 210 €/semaine
L		4 €/heure 33 €/jour ou 180 €/semaine	6,50 €/heure 50 €/jour ou 240 €/semaine
		+ 0,42 €/km (puis 0,22 €/km au-delà de 100km parcourus)	

XL		4,50 €/heure 38 €/jour ou 210 €/semaine	7 €/heure 56 €/jour ou 270 €/semaine
XXL		5 €/heure 44 €/jour ou 240 €/semaine	7,50 €/heure 60 €/jour ou 300 €/semaine
		+ 0,52 €/km (puis 0,27 €/km au-delà de 100km parcourus)	

*Pour les véhicules Citiz Rouges en dépose-libre : + 2,50 € de prise en charge (facturation au 1/4h).

AXE 13

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SUR LE TERRITOIRE

AXE 13 - SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SUR LE TERRITOIRE

Action 13.1 Créer des aires de covoiturage pour combler certains manques, en cohérence avec les aménagements existants

Le diagnostic du PMS a révélé que le territoire dispose de 10 aires de covoiturage, dont l'utilisation varie. Par ailleurs, certains parkings, bien que non identifiés comme aires de covoiturage officielles, sont utilisés de manière informelle. L'objectif est donc de promouvoir le covoiturage en harmonisant les pratiques avec les aménagements existants et en réduisant les zones blanches en matière de covoiturage.

Le foisonnement des parkings grâce au covoiturage permet une utilisation plus efficace des places disponibles, car plusieurs usagers partagent un même véhicule, réduisant ainsi le nombre de voitures individuelles à stationner. Cela limite l'étalement des surfaces imperméabilisées et ses impacts environnementaux ou financiers associés.

1. Réaliser un diagnostic de l'offre existante et identifier les zones blanches ainsi que les zones à fort potentiel pour de nouvelles aires de covoiturage

Il s'agit d'analyser l'offre actuelle de covoiturage en réalisant des comptages et des observations de terrain afin d'évaluer le taux de rotation et le niveau d'occupation des aires signalées. Le diagnostic inclura également le recensement des aires informelles et l'identification des zones blanches du territoire. Enfin, ces données seront à mettre en perspective des flux sur le territoire dont les flux de covoiturage.

Par ailleurs, il conviendra de repérer les aires de stationnement publiques et privées situées dans ces zones blanches, susceptibles d'être transformées en aires de covoiturage officielles.

2. Signaler de nouvelles aires de covoiturage et favoriser le foisonnement

La création de nouvelles aires de covoiturage ne passe pas nécessairement par l'aménagement de nouveaux espaces de stationnement. En effet, des poches de stationnement déjà utilisées à cet effet existent sur le domaine public et privé. La mise en place d'une signalisation appropriée pour certaines de ces aires permettrait de structurer et d'encourager la pratique du covoiturage tout en limitant les investissements nécessaires.

Sur le domaine privé (notamment les parkings des zones commerciales), il est essentiel d'établir un accord préalable et de signer une convention entre la CARA et les propriétaires afin d'officialiser leur utilisation en tant qu'aire de covoiturage.



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA en tant que pilote
- Le département et gestionnaires de voirie pour l'installation des panneaux de jalonnement en amont
- Les propriétaires de parkings utilisés comme aires de covoiturage informelles



Coût • Environ 2 000 € par aire de covoiturage signalée

pour la mise en place de la signalétique verticale

À comparer aux 2 000€ d'investissement nécessaires par pour une aire à créer



Indicateurs • Nombre de nouvelles aires signalées

- Nombre de stationnement de covoiturage
- Taux de remplissage des aires
- Taux de foisonnement des places de stationnement
- Taux de remplissage de véhicules (questionnaire biannuel)



Calendrier

2026 – 2027 • Réalisation du diagnostic par la CARA

2028 • Signalisation d'une nouvelle aire de covoiturage



Pour aller plus loin

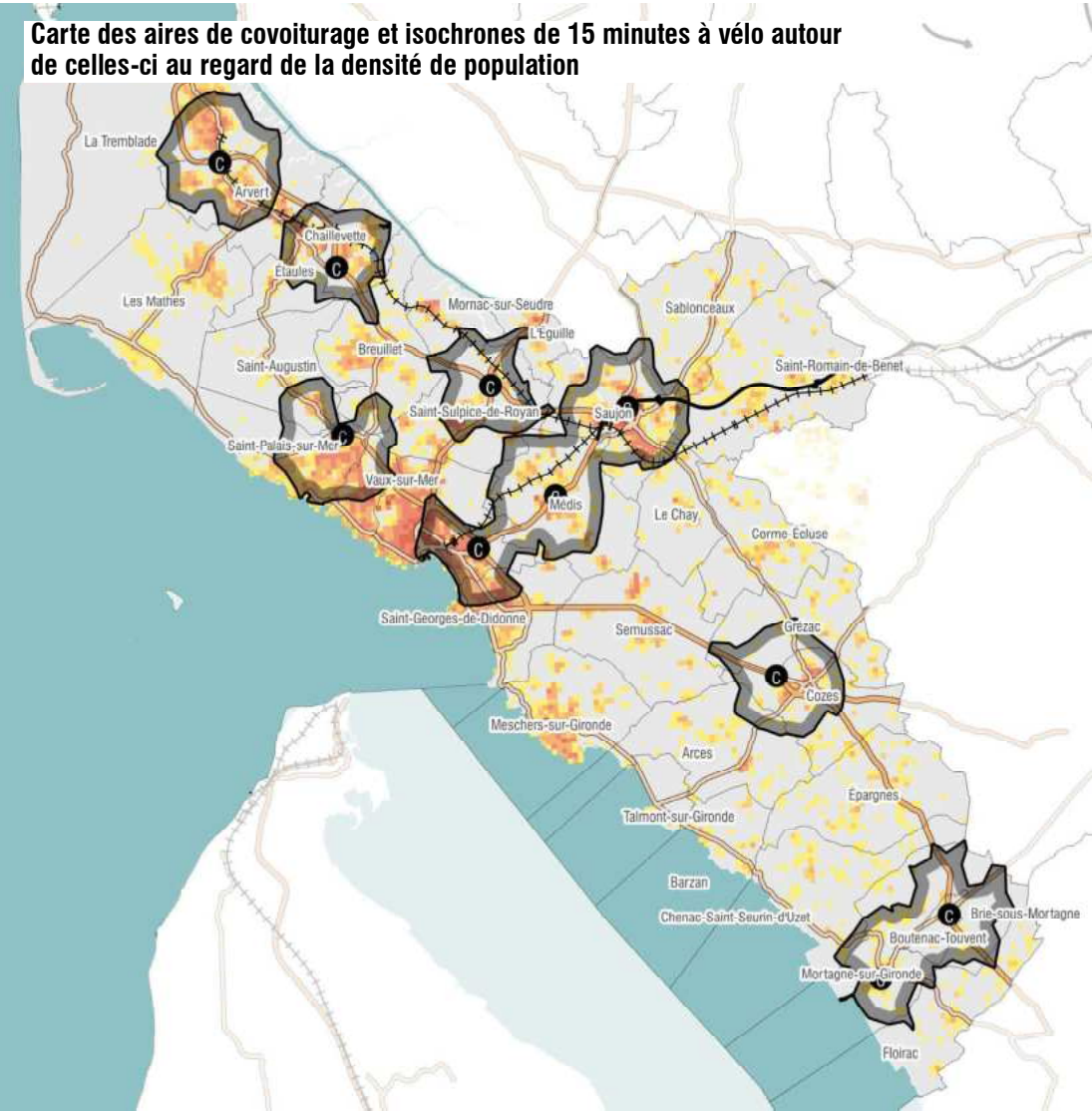
Exemple de convention sur un parking privé (CD44) •

<https://drive.google.com/file/d/1929sGzcL3xvKjtkNS91YRpslUiPbpi9x/view>

AXE 13 - SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SUR LE TERRITOIRE

Action 13.1 Créer des aires de covoiturage pour combler certains manques, en cohérence avec les aménagements existants

Carte des aires de covoiturage et isochrones de 15 minutes à vélo autour de celles-ci au regard de la densité de population

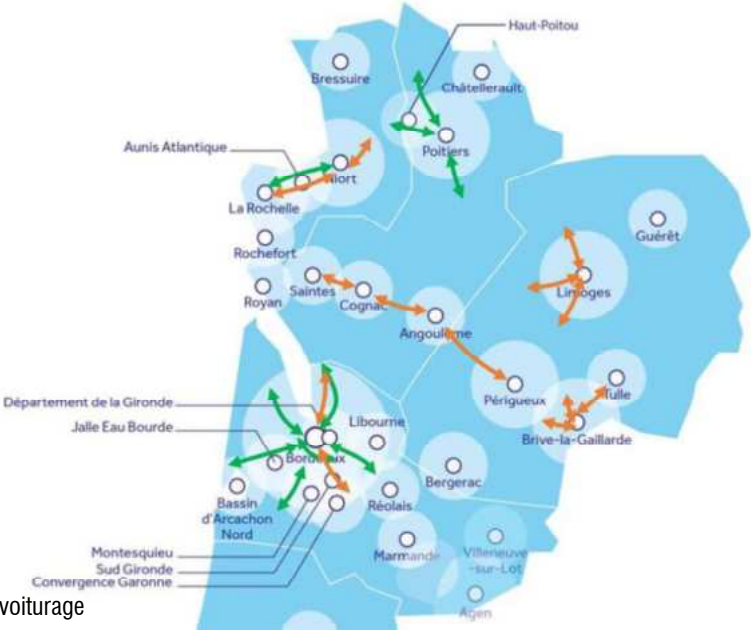


AXE 13 - SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SUR LE TERRITOIRE

Action 13.2 Prendre contact avec NAM afin de bénéficier de son accompagnement sur le développement et la promotion du covoiturage

Adhérer à Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM) afin de bénéficier de son accompagnement et de sa plateforme de covoiturage en plus de l'accompagnement actuel sur le MaaS au niveau des 3 hubs de mobilité du territoire Gare de Saujon, de Royan et Lycée Cordouan.

En plus de l'accompagnement de NAM sur la plateforme, évoquer avec eux la possibilité d'un accompagnement sur les corridors de covoiturage. La CARA n'est pas pour l'heure identifié sur les cartes des corridors identifiés par NAM. Pour autant des flux motorisés et de covoiturage existent sur le territoire et en direction des agglomérations de Saintes, Rochefort et La Rochelle.



Carte des corridors de covoiturage



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA
- Nouvelle-Aquitaine Mobilités



Coût • à déterminer

Ces coûts doivent comprendre les coûts complémentaires à l'adhésion à NAM sur le volet covoiturage



Indicateurs • Adhésion à NAM sur le volet covoiturage



Calendrier

2026 • Adhésion à NAM pour bénéficier de sa plateforme de covoiturage

AXE 13 - SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SUR LE TERRITOIRE

Action 13.2 Prendre contact avec NAM afin de bénéficier de son accompagnement sur le développement et la promotion du covoiturage



BENCHMARK : M COVOIT' LIGNES + DANS LE VERCORS



Les conducteurs se déplacent sur la ligne qui relie Lans-en-Vercors à Grenoble. Grâce à l'application mobile, ils partagent leurs sièges libres à des passagers qui vont dans la même direction qu'eux, en même temps qu'eux, et qu'ils récupèrent aux arrêts dédiés spécialement au covoiturage.



Sans réservation

Aucune annonce à déposer, partez de chez vous et **covoiturez** avec les personnes présentes sur votre chemin!



Conducteurs indemnisés

Chaque **trajet déclaré** est **indemnisé**, même si vous roulez à vide (heures de pointe, 2 trajets/jour)



Trajet passager : 0€

Réduisez votre budget en devenant passager



Départs garantis

Aucun **conducteur** ne s'arrête?
L'assistance prend à sa charge, au bout de 15 min maxi, une solution de remplacement.



BENCHMARK : BORNES DE COVOITURAGE DE LA SMMAG



Quinze bornes de covoiturage ont été créées dans la Métropole grenobloise et le Vercors pour faciliter le covoiturage et permettre aux habitants de se déplacer plus facilement.

La borne est constituée d'un boîtier fixé sur un mât surmonté d'un grand écran. Le demandeur de covoiturage se rend à la borne la plus proche, choisit sa destination sur le terminal et celle-ci s'affiche sur l'écran lumineux situé en hauteur, et visible des automobilistes depuis la route. Les automobilistes qui passent devant la borne peuvent ainsi décider de s'arrêter sur la place de stationnement dédiée au dispositif.

Il existe 15 bornes de covoiturage sur le territoire de la Métropole et dans le Vercors.

AXE 14

UNE INTERMODALITÉ OPTIMISÉE QUI DÉMULTIPLIE L'EFFICACITÉ DES ALTERNATIVES À L'AUTOSOLISME

AXE 14 - UNE INTERMODALITÉ OPTIMISÉE QUI DÉMULTIPLIE L'EFFICACITÉ DES ALTERNATIVES À L'AUTOSOLISME

Action 14.1 D'un système d'aires de covoiturage à un système d'aires multimodales

Les aires multimodales sont des lieux où plusieurs modes de transports (arrêt de bus, parking à proximité, stationnements vélos, ...) sont présents dans un rayon proche (inf à 200m). Cette densité d'offre permet de faciliter les correspondances dans le but de démultiplier les avantages des différentes alternatives à l'autosolisme.

L'objectif de cette action est d'identifier et améliorer les offres disponibles au niveau de ces aires multimodales.

1. Identifier et catégoriser les aires multimodales

Il convient de recenser et de catégoriser les aires multimodales du territoire en fonction de plusieurs critères, tels que :

- Le nombre de lignes de bus,
- La fréquence des lignes,
- La présence d'un terminus bus,
- Gare TER
- Le nombre de places de stationnement pour véhicules motorisés, etc.

Un cahier des charges devra être élaboré pour définir les niveaux de service attendus selon chaque catégorie d'aire multimodale. Il précisera notamment :

- La sécurisation des accès,
- Le nombre et la typologie des stationnements cyclables,
- La présence de véhicules en autopartage,
- La présence de vélos Modalis,
- L'offre d'informations et de services annexes.

Par ailleurs, une fiche descriptive sera créée pour chaque aire multimodale afin de dresser un état des lieux et d'indiquer les services à y déployer.



2. Intégrer les aménagements et services des aires dans un PPI

Les aménagements et services prévus pour les différentes aires multimodales devront être intégrés à un Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) afin d'assurer une programmation budgétaire cohérente et progressive.

3. Aménager une aire multimodale prioritaire

L'aire de Médis sera priorisée pour un aménagement pilote, conformément au cahier des charges établi. Ce site est stratégique car il intègre déjà plusieurs services de mobilité. Leur mise en conformité permettra de tester le concept avant un déploiement plus large sur le territoire.



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA en tant que pilote et principal financeur
- La Région Nouvelle-Aquitaine et le délégataire du réseau de transports en commun en tant qu'opérateurs des lignes de bus et car
- Nouvelle Aquitaine Mobilité et sa centrale d'achat de stationnements vélos sécurisés
- Les communes concernées en tant que co-financeurs



Coût • à définir selon les compétences de chacun



Indicateurs • Nombre d'aires multimodales aménagées conformément au CC



Calendrier

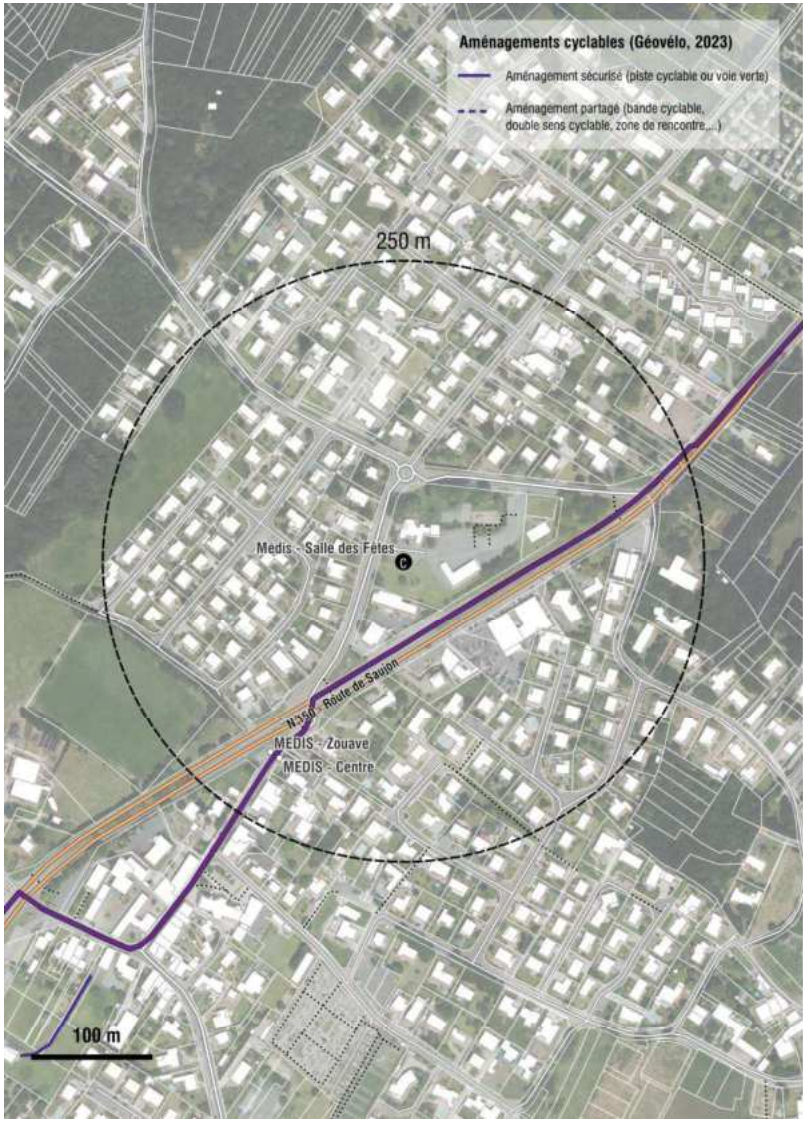
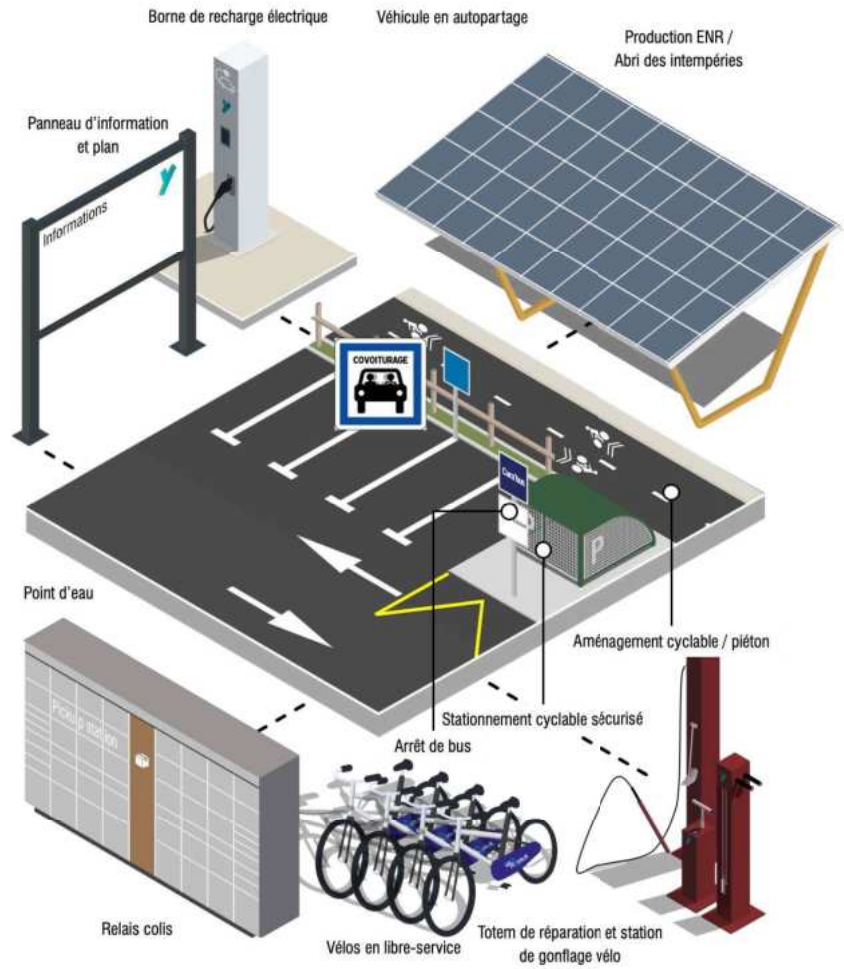
2027 • Identification des aires et création du cahier des charges

2028 • Premiers aménagements sur l'aire de Médis

2030 • l'ensemble des aires multimodales sont en conformité avec le cahier des charges

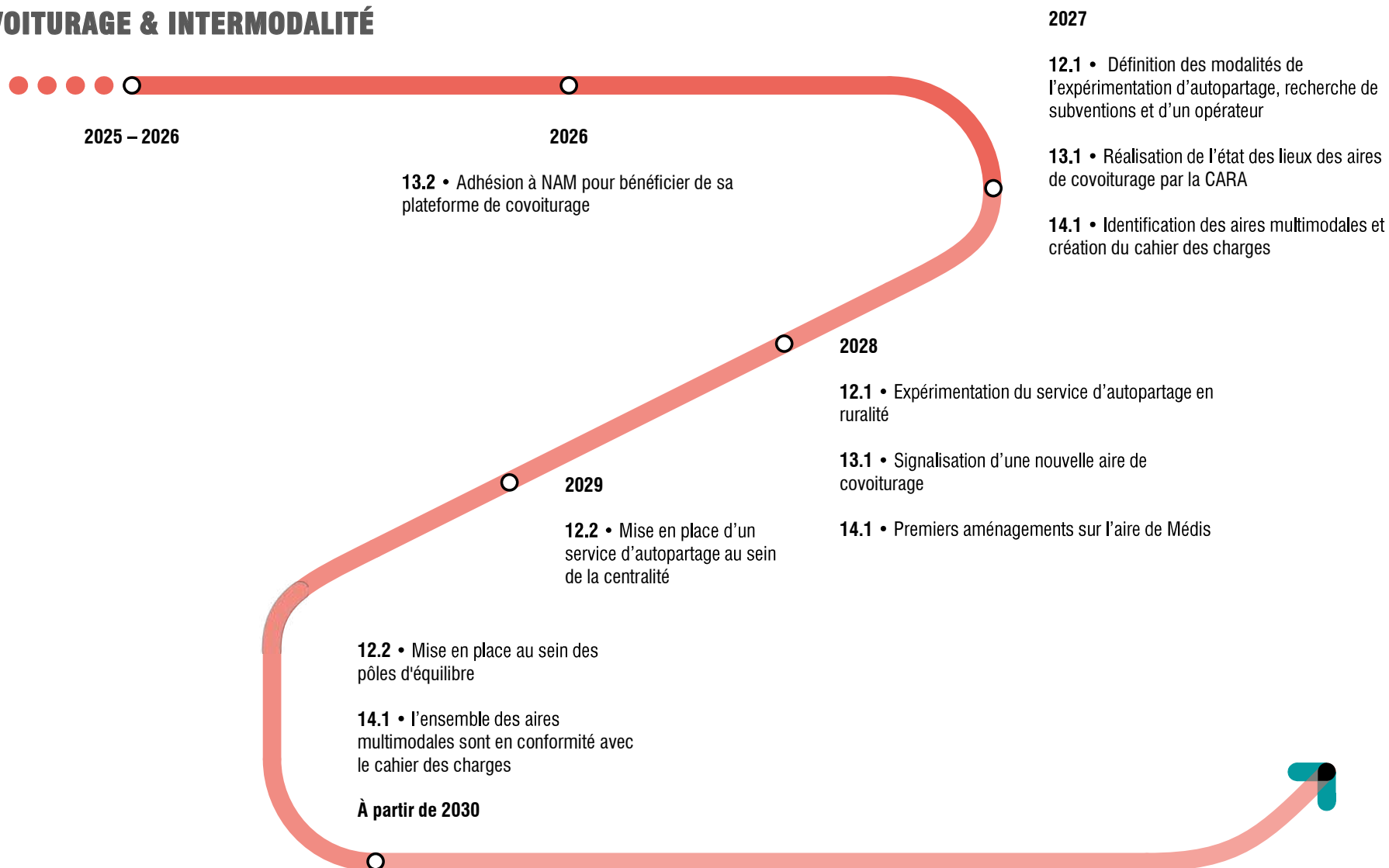
AXE 14 - UNE INTERMODALITÉ OPTIMISÉE QUI DÉMULTIPLIE L'EFFICACITÉ DES ALTERNATIVES À L'AUTOSOLISME

Action 14.1 D'un système d'aires de covoiturage à un système d'aires multimodales



AUTOPARTAGE, COVOITURAGE & INTERMODALITÉ

CALENDRIER



AUTOPARTAGE, COVOITURAGE & INTERMODALITÉ – INDICATEURS

12 • ÉTUDIER LE POTENTIEL DU MODÈLE D'AUTOPARTAGE
AFIN DE DÉVELOPPER UNE SOLUTION INNOVANTE
AUSSI BIEN EN TERRITOIRE RURAL QU'URBAIN

- Réalisation de l'expérimentation
- Nombre de véhicules mis en autopartage sur l'espace public
- Nombre d'utilisations par an, par véhicule et zone

14 • UNE INTERMODALITÉ OPTIMISÉE QUI DÉMULTIPLIE
L'EFFICACITÉ DES ALTERNATIVES À L'AUTOSOLISME

- Nombre d'aires multimodales aménagées conformément au cahier des charges

13 • SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE
SUR LE TERRITOIRE

- Nombre de nouvelles aires signalées
- Nombre de stationnement de covoiturage
- Taux de remplissage des aires
- Taux de foisonnement des places de stationnement
- Taux de remplissage des véhicules (Enquête type EMC²)
- Nombre de trajets du quotidien réalisés en covoiturage

150

1,43¹

320/jour²

AUTOPARTAGE, COVOITURAGE & INTERMODALITÉ – VALEURS CIBLES

2030

12 • ÉTUDIER LE POTENTIEL DU MODÈLE D'AUTOPARTAGE
AFIN DE DÉVELOPPER UNE SOLUTION INNOVANTE
AUSSI BIEN EN TERRITOIRE RURAL QU'URBAIN

- Réalisation de l'expérimentation
- Nombre de véhicules mis en autopartage sur l'espace public
- Nombre d'utilisations par an, par véhicule et zone

OUI

—

—

14 • UNE INTERMODALITÉ OPTIMISÉE QUI DÉMULTIPLIE
L'EFFICACITÉ DES ALTERNATIVES À L'AUTOSOLISME

- Nombre d'aires multimodales aménagées conformément au cahier des charges

1 à 5

13 • SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE
SUR LE TERRITOIRE

- Nombre de nouvelles aires signalées
- Nombre de stationnement de covoiturage
- Taux de remplissage des aires
- Taux de foisonnement des places de stationnement
- Taux de remplissage des véhicules (Enquête type EMC²)
- Nombre de trajets du quotidien réalisés en covoiturage

5

300

—

—

1,55

625/jour

AUTOPARTAGE, COVOITURAGE & INTERMODALITÉ – VALEURS CIBLES

2035

12 • ÉTUDIER LE POTENTIEL DU MODÈLE D'AUTOPARTAGE
AFIN DE DÉVELOPPER UNE SOLUTION INNOVANTE
AUSSI BIEN EN TERRITOIRE RURAL QU'URBAIN

- Réalisation de l'expérimentation
- Nombre de véhicules mis en autopartage sur l'espace public
- Nombre d'utilisations par an, par véhicule et zone

OUI

—

—

14 • UNE INTERMODALITÉ OPTIMISÉE QUI DÉMULTIPLIE
L'EFFICACITÉ DES ALTERNATIVES À L'AUTOSOLISME

- Nombre d'aires multimodales aménagées conformément au cahier des charges

5 à 10

13 • SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE
SUR LE TERRITOIRE

- Nombre de nouvelles aires signalées
- Nombre de stationnement de covoiturage
- Taux de remplissage des aires
- Taux de foisonnement des places de stationnement
- Taux de remplissage des véhicules (Enquête type EMC²)
- Nombre de trajets du quotidien réalisés en covoiturage

10

600

—

—

1,65

1 250/jour

COMMUNICATION & ANIMATION



COMMUNICATION & ANIMATION

LISTE DES ACTIONS

Axe 15 Une communication à renforcer en utilisant tous les supports disponibles

15.1 • La maison de la mobilité et BIT, des relais de l'information sur tous types de déplacements

15.2 • Un plan de communication anticipé qui traite de l'ensemble des moyens de transport de la CARA

AXE 15 - UNE COMMUNICATION À RENFORCER EN UTILISANT TOUS LES SUPPORTS DISPONIBLES

Action 15.1 La maison de la mobilité et BIT, des relais de l'information sur tous types de déplacements

L'objectif est d'offrir un guichet unique aux habitants et touristes sur les questions de mobilité et ainsi concentrer à la fois les services CARA'Bus, CARA'Vél, CARA'fil, Modalis et élargir le champ de compétence afin d'intégrer les informations sur l'ensemble des sujets de mobilité (covoiturage, transport solidaire, mobilités douces,...)

Cette action vise à faire du point d'information CARA'Bus une véritable maison de la mobilité qui engloberait des missions plus larges dans les locaux existants.

1. Définir les services attendus pour la maison de mobilité et BIT

La première étape est de réaliser une étude préalable afin de définir les modalités de création de la maison de la mobilité. En plus de la définition précise des compétences, cette étude doit statuer sur les questions d'ETP nécessaires ou non à celle-ci.

Enfin le rôle que pourraient prendre les Bureau d'Information Touristique (BIT) sera également à explorer dans cette étude.



Pilote de l'action et gouvernance • La CARA

- La CARA
- Les BIT



Coût • 15 000 €

Pour la réalisation d'une étude



Indicateurs • Etude réalisée



Calendrier

2026 – 2027 • Réalisation de l'étude préalable

Approche budgétaire



*Photographie prise en juin 2024
Vizea*

APPROCHE BUDGÉTAIRE PLURIANNUELLE & CALENDRIER DES ACTIONS

Méthodologie



Les coûts intégrés à la présentation proviennent de premières **estimations à consolider** à la suite de cette étude, lors de la mise en œuvre des actions.

Ces coûts sont des coûts **bruts** de mise en œuvre des actions.



Ceux-ci ne sont **pas répartis** entre les différentes parties prenantes (région, département, communes, cara, ...). les éventuelles **subventions** ou inflation ne sont également pas intégrées.

Dans la suite du document les coûts sont répartis en deux catégories :

- Coûts récurrents, pour les investissements ou coûts d'entretien devant être réalisés chaque année jusqu'à la fin de la période couverte par le PMS
- Coûts ponctuels

¹ au maximum et tout financements confondus

APPROCHE BUDGÉTAIRE PLURIANNUELLE & CALENDRIER DES ACTIONS

Coûts récurrents

1, 2, 3 & 5 – Nouvelle DSP

À partir de 2026, mise en place de la nouvelle DSP
(budget estimé : 8 500 000€/an¹)

4 - Un réseau de TC ouvert aux territoires voisins

À partir de 2027 : Etendre le réseau jusqu'à Marennes
(premières estimations : ~ 5,2€/km commercial)



**COÛTS NON RÉPARTIS ENTRE
LES DIFFÉRENTS ACTEURS**

À partir de 2029 : Etendre le réseau jusqu'à Gémovac

6 - TAD et bus, des services complémentaires et adaptables à l'évolution des besoins

À partir de 2026 – réalisation des aménagements du SDAT et pour
arrêts scolaires ruraux
(budget inscrit au PPI : 480 000€/an)

APPROCHE BUDGÉTAIRE PLURIANNUELLE & CALENDRIER DES ACTIONS

Coûts récurrents

7 - Une réalisation d'aménagements cyclables qui s'intensifie

À partir de 2026 : Réalisation des aménagements cyclables dans le cadre des comités d'axe (~ 1 000 000 €/an)

8 - La location de vélo longue durée et vélos en libre-service des services à renforcer

Coût d'entretien d'une station Modalis : 6 300 €/an

9 - Les déplacements domicile-école, un grand potentiel de déplacement

Entre 2026 et 2031 : Aménagement des abords des collèges

Entre 2030 et 2035 : Aménagement des abords des écoles
(hypothèse : ~ 100 000 €/école)

APPROCHE BUDGÉTAIRE PLURIANNUELLE & CALENDRIER DES ACTIONS

Coûts récurrents

12 - Étudier le potentiel du modèle d'autopartage afin de développer une solution innovante aussi bien en territoire rural qu'urbain

À partir de 2028 : Expérimentation de l'autopartage en ruralité
(Coût de la mise en service d'un véhicule en autopartage : ~ 10 000 €/an
Coût partiellement ou entièrement amorti en fonction de l'utilisation du véhicule)

À partir de 2029 : Expérimentation de l'autopartage dans la centralité ou au niveau des pôles d'équilibre

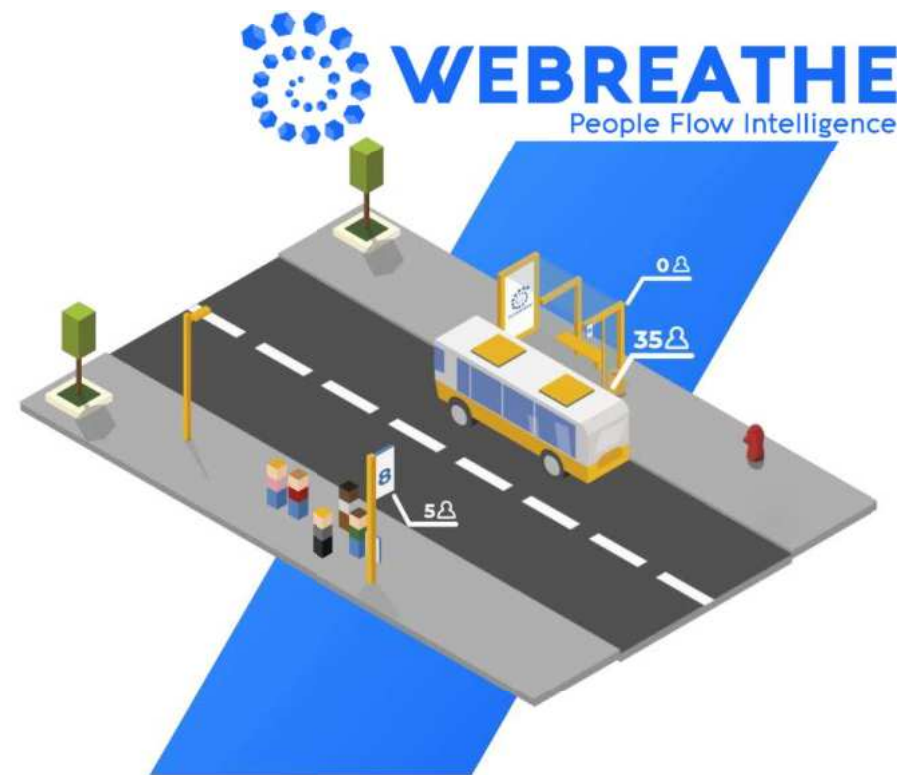
APPROCHE BUDGÉTAIRE PLURIANNUELLE & CALENDRIER DES ACTIONS

Coûts ponctuels

6 - TAD et bus, des services complémentaires et adaptables à l'évolution des besoins

2027 – Année de mise en potentielle d'une expérimentation d'un système de comptage dans les bus
(premières estimations ~ 15 000€)

2029 – Réalisation d'une enquête mobilité type EMC²
(premières estimations : ~ 50 000€)



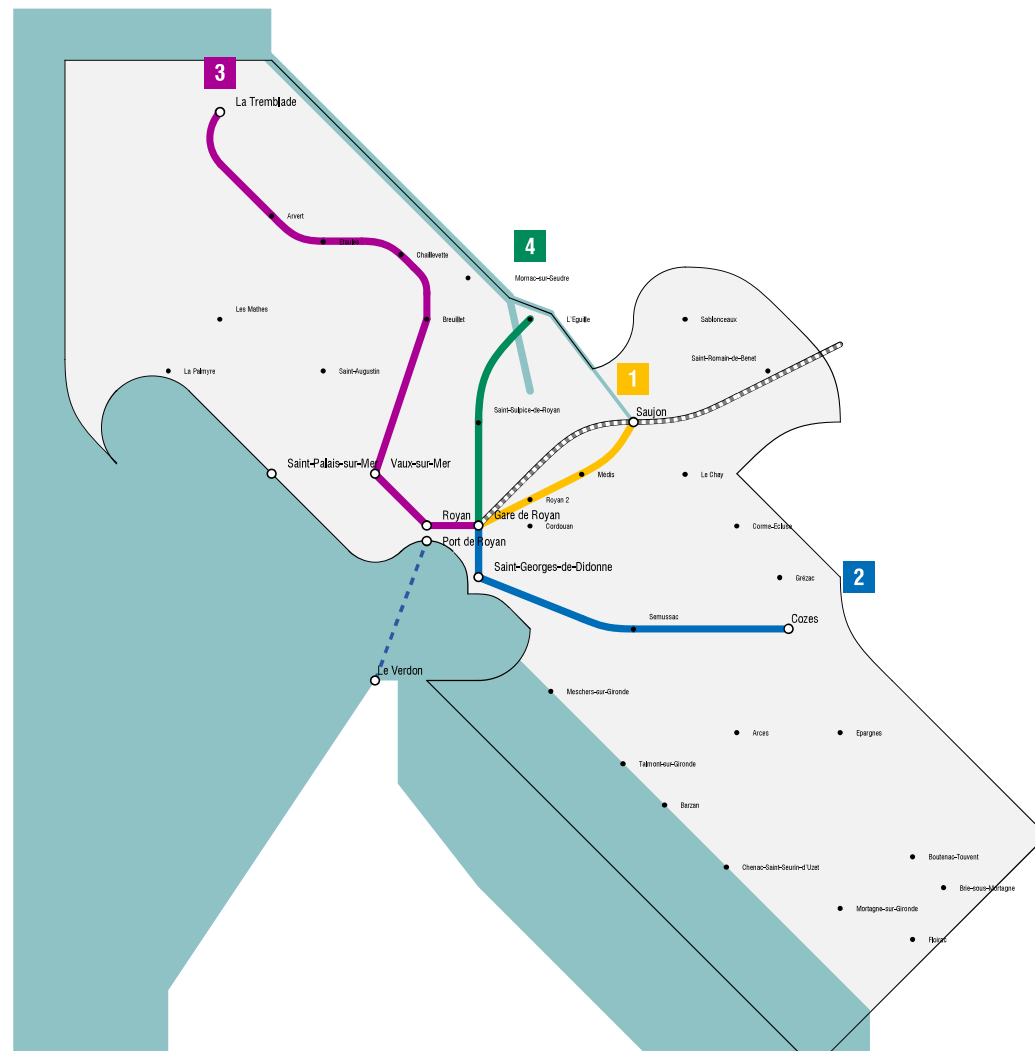
APPROCHE BUDGÉTAIRE PLURIANNUELLE & CALENDRIER DES ACTIONS

Coûts ponctuels

7 - Une réalisation d'aménagements cyclables qui s'intensifie

2025 – 2026 : Refonte du schéma directeur cyclable
(premières estimations : 30 à 40 000 €)

2026 – 2028 : Accompagnement d'un bureau d'études sur les comités d'axes
(premières estimations : ~ 20 000 €/axe)



APPROCHE BUDGÉTAIRE PLURIANNUELLE & CALENDRIER DES ACTIONS

Coûts ponctuels

8 - La location de vélo longue durée et vélos en libre-service des services à renforcer

2025 : 2 nouvelles stations à Vaux-sur-Mer et Saint-Palais-sur-Mer
(Coût : 24 000 €/station)

2026 : 3 nouvelles stations dont à Médès et Saint-Sulpice

à partir de 2027 : implantation d'une station par an



APPROCHE BUDGÉTAIRE PLURIANNUELLE & CALENDRIER DES ACTIONS

Coûts ponctuels



10 - Le stationnement et le jalonnement, des services complémentaires à renforcer en parallèle de la création des aménagements cyclables

2025 - 2029 : implantation de 950 arceaux vélos sur l'espace public
(Coût: ~ 150 €/arceau)

Date à déterminer : Création d'une, ou plusieurs, vélo-station
(premières estimations NAM : ~ 20 000 €/vélo-station)



APPROCHE BUDGÉTAIRE PLURIANNUELLE & CALENDRIER DES ACTIONS

Coûts ponctuels

15 - Une communication à renforcer en utilisant tous les supports disponibles

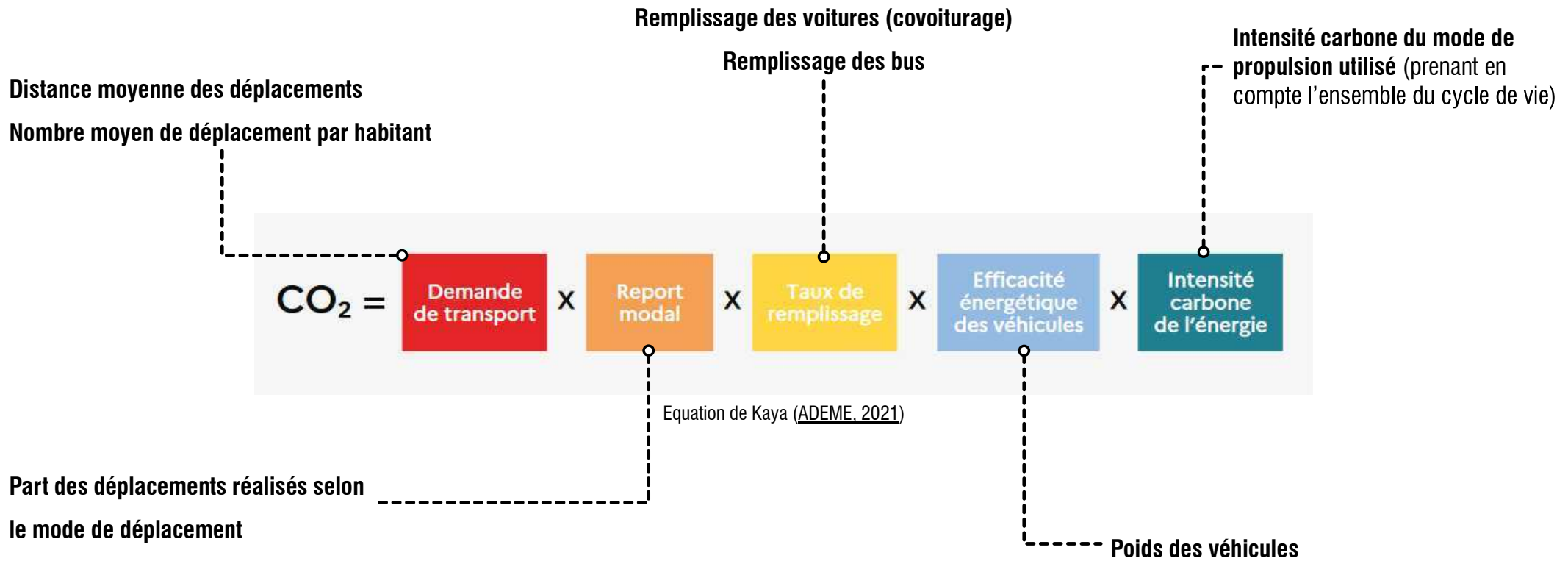
2027 : Réaliser une étude pour la création d'une maison de la mobilité
(premières estimations : ~ 15 000 €)

Approche carbone



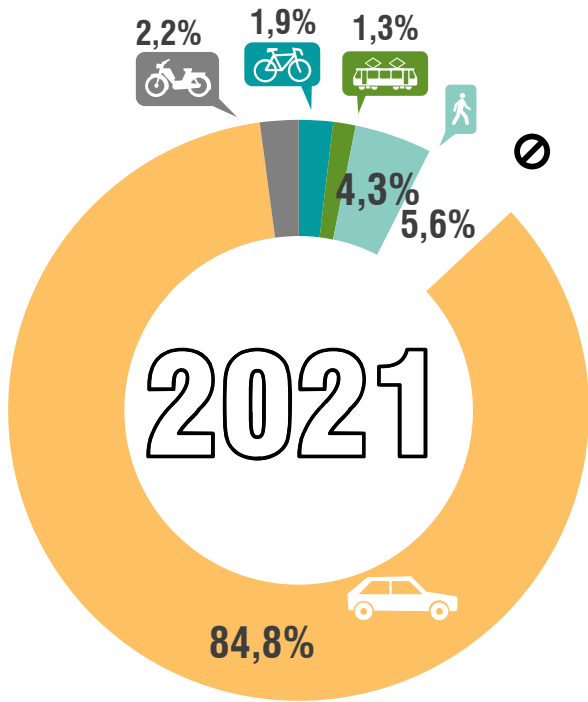
APPROCHE CARBONE

Equation de Kaya

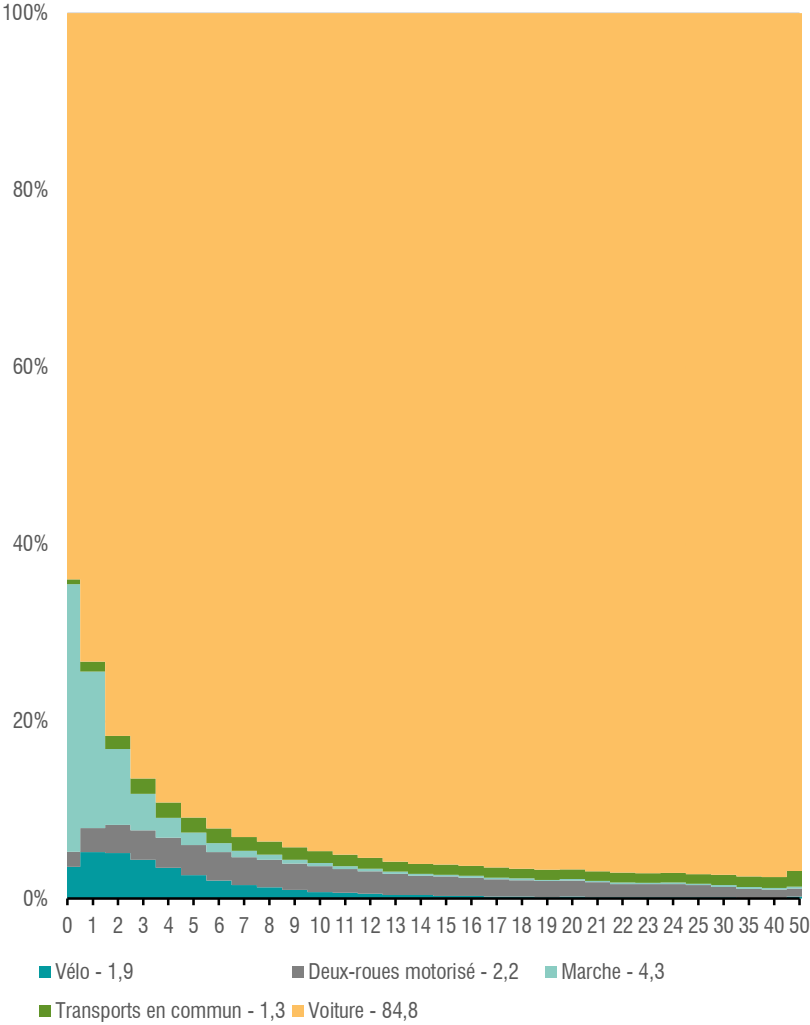


APPROCHE CARBONE

Report modal

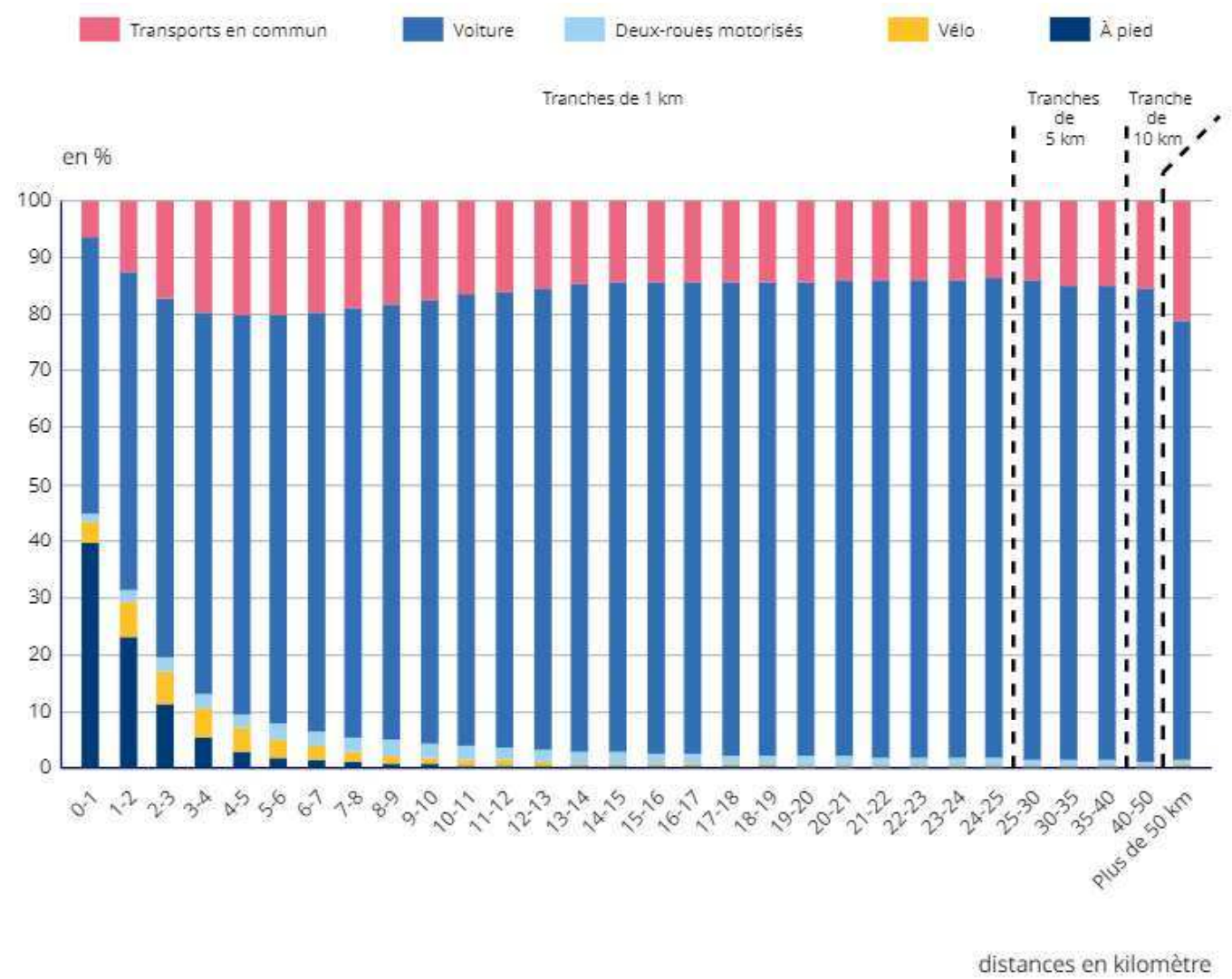


Part modale - scénario de référence (CARA 2021)



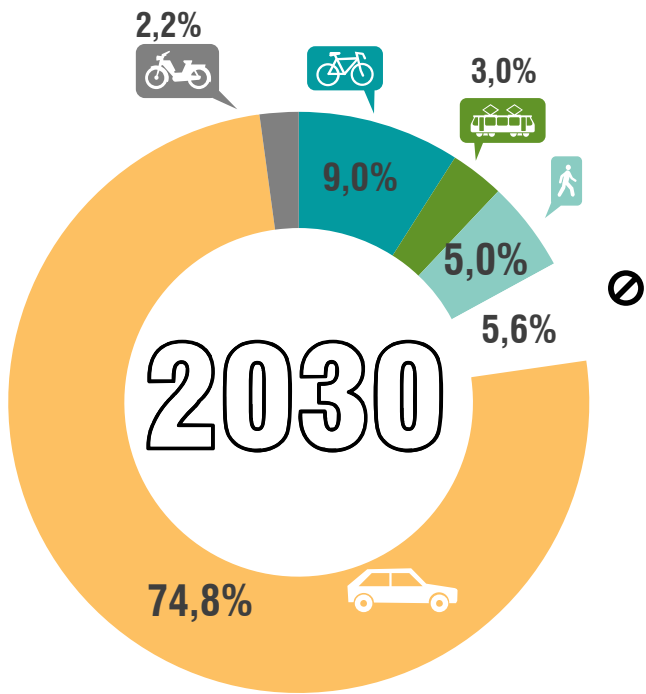
APPROCHE CARBONE

Report modal

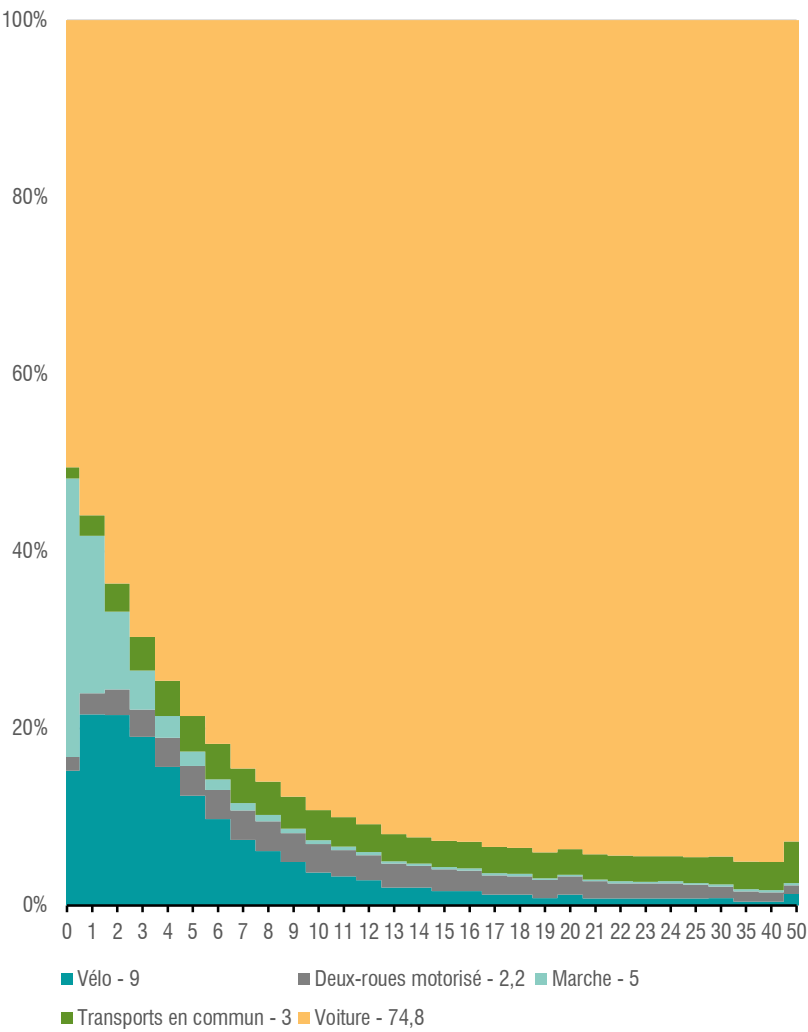


APPROCHE CARBONE

Report modal

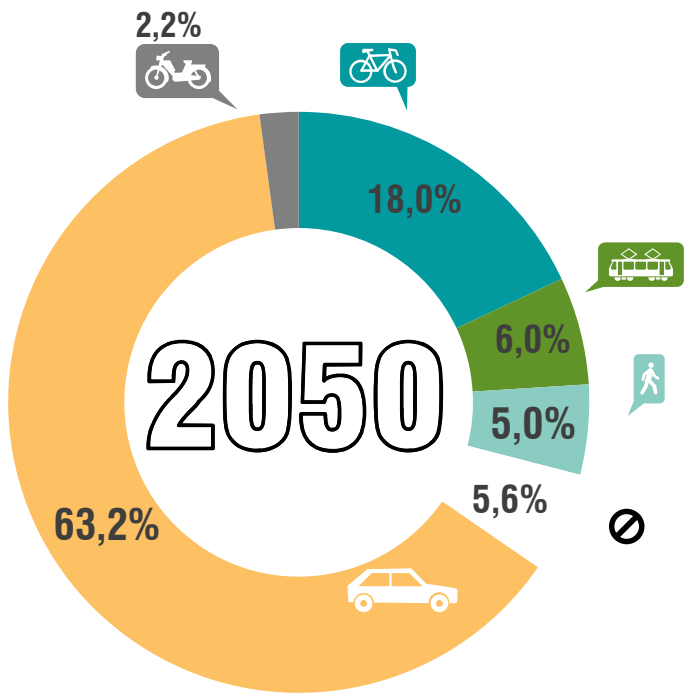


Part modale - Scénario PMS



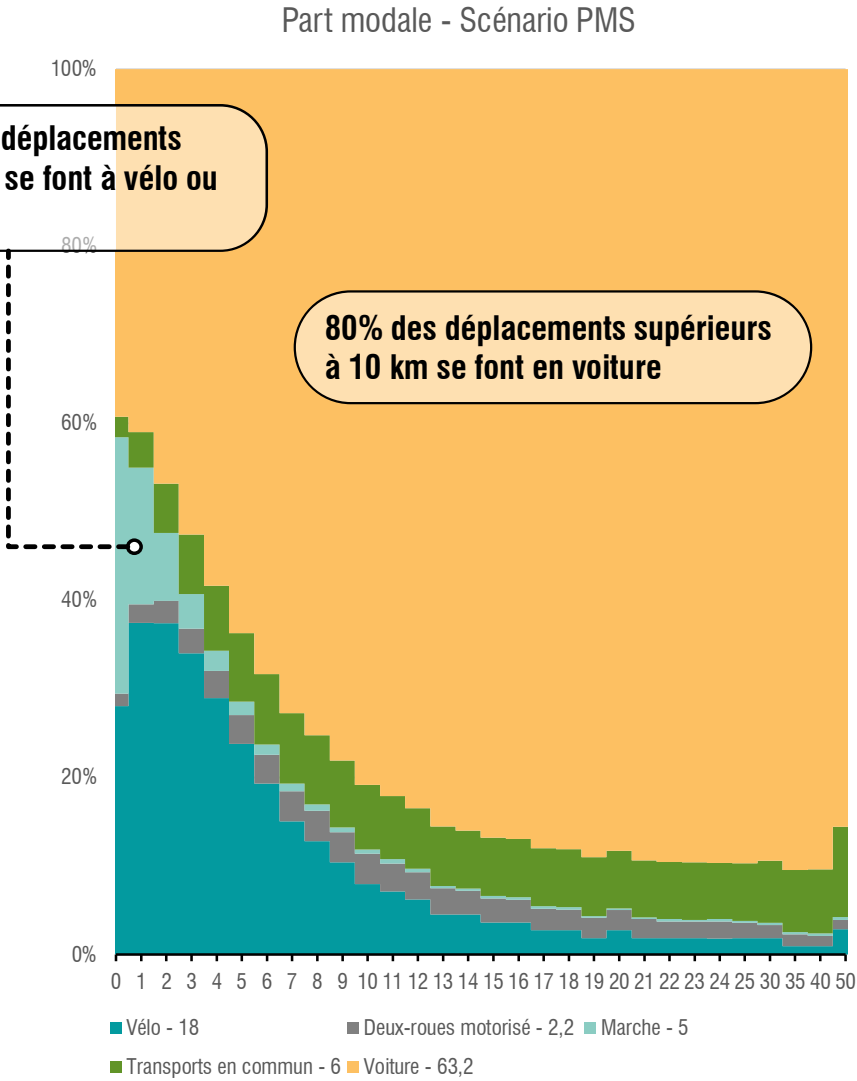
APPROCHE CARBONE

Report modal



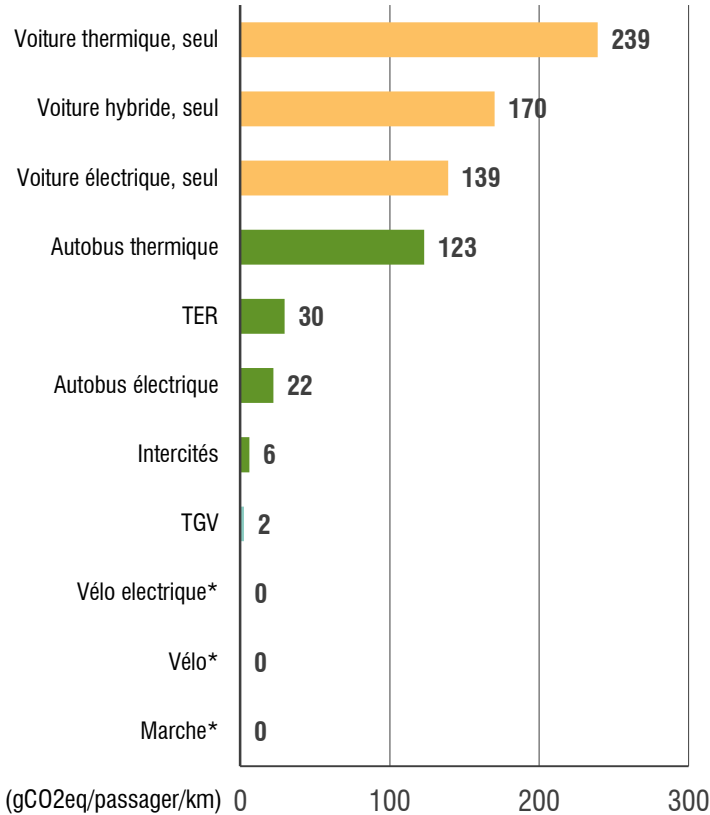
Plus de 50% des déplacements inférieurs à 2 km se font à vélo ou à pied

80% des déplacements supérieurs à 10 km se font en voiture



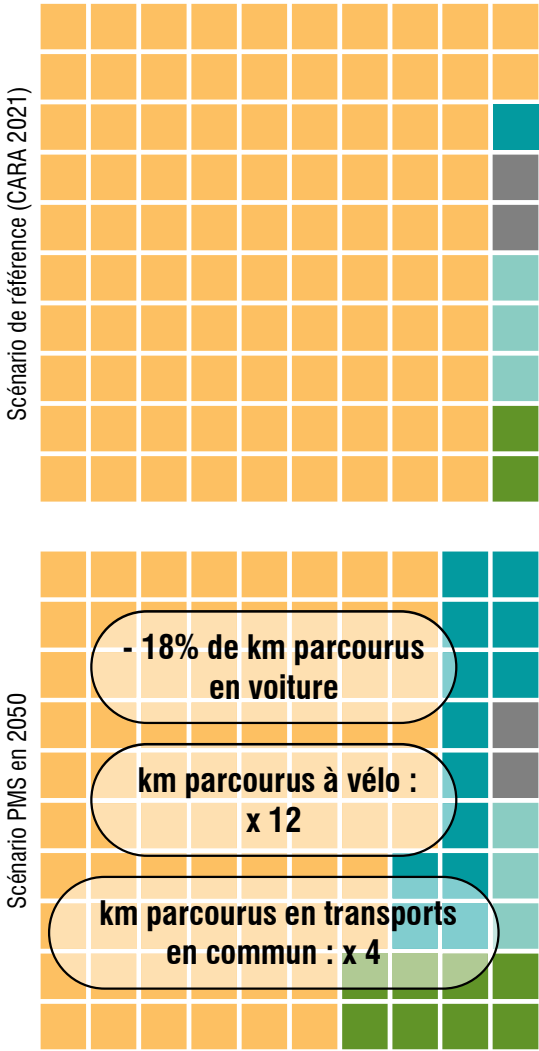
APPROCHE CARBONE

Intensité carbone de l'énergie

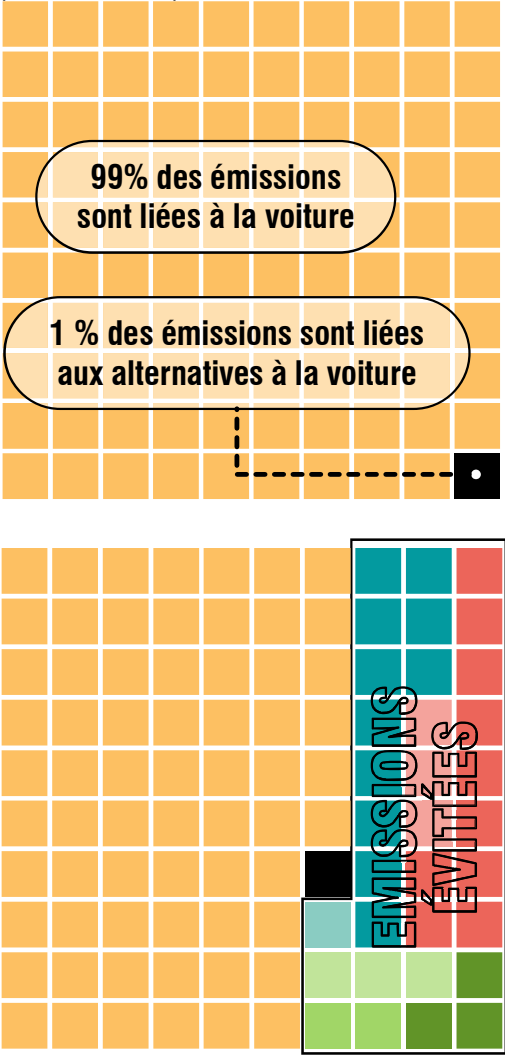


Emissions de GES des principaux modes de transport par passager (gCO2eq/passager/km) (ADEME, n.d. & Libération, 2021)

Répartition des distances parcourues par mode de transport

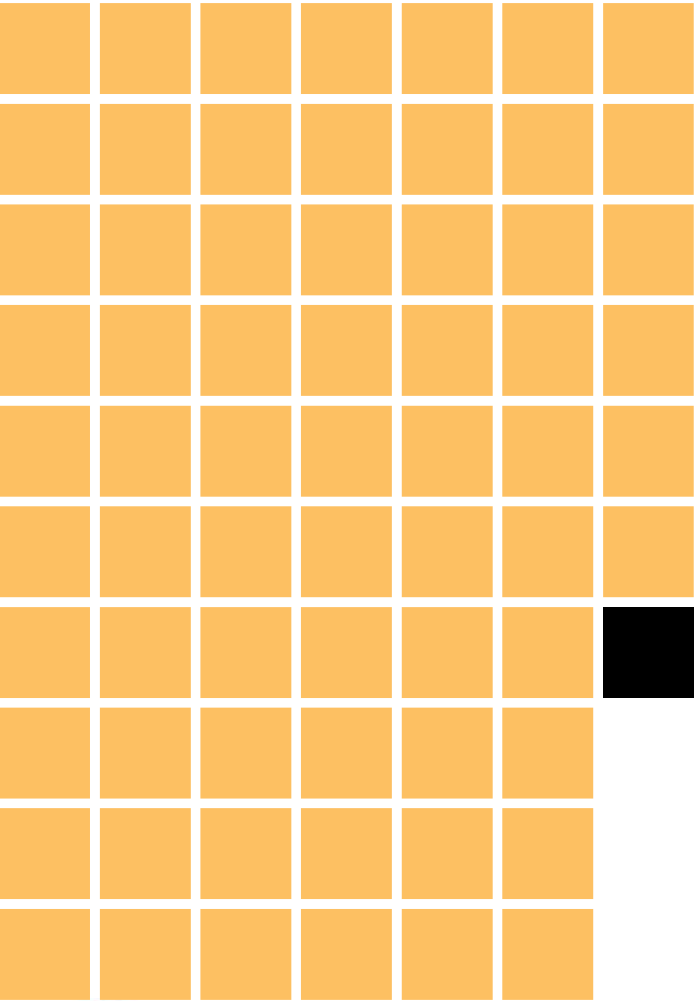


Répartition des émissions carbone des déplacements individuels par mode de transport

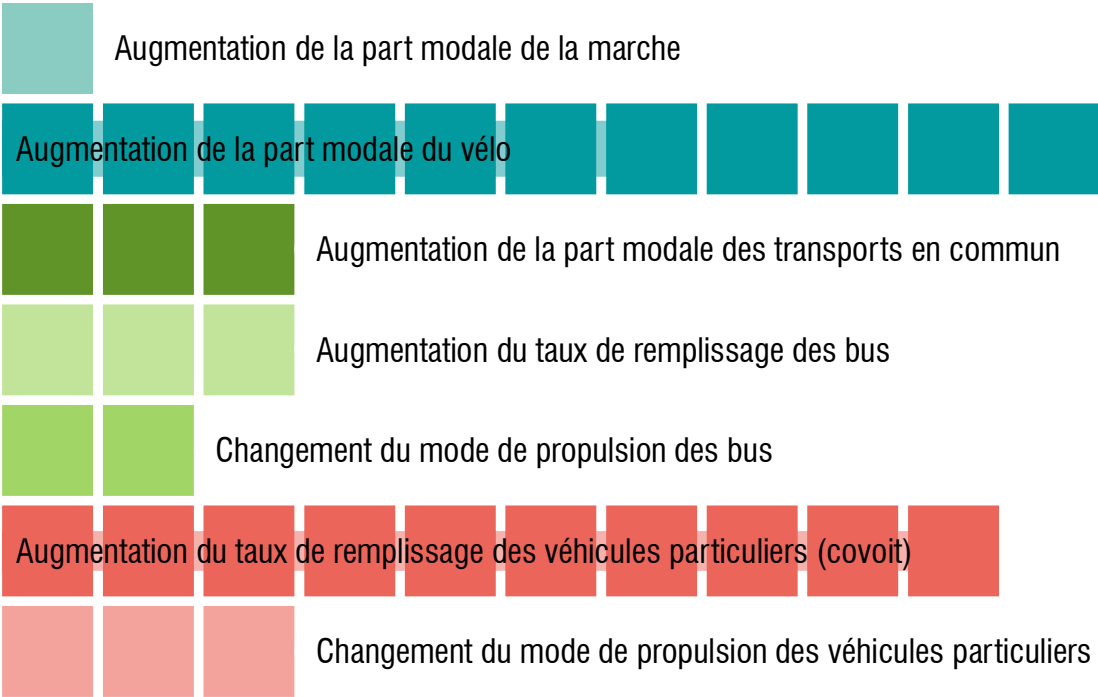


APPROCHE CARBONE

Intensité carbone de l'énergie



Emissions évitées



APPROCHE CARBONE

Autres facteurs

DEMANDE DE TRANSPORTS

Distance moyenne des déplacements

Sera sans doute modifiée dans le futur dans le cadre de l'application du SCoT mais contient trop d'incertitudes

Nombre moyen de déplacement

N'est pas modifié dans le cadre du PMS car la dé-mobilité n'est pas un objectif sur la CARA

TAUX DE REMPLISSAGE

Taux de remplissage des véhicules particuliers (covoiturage)

Objectif pris de quadrupler la pratique à l'horizon 2050

Taux de remplissage des bus

Hypothèse prise d'une multiplication par 2 du taux de remplissage des bus à l'horizon 2050

TAUX DE REMPLISSAGE

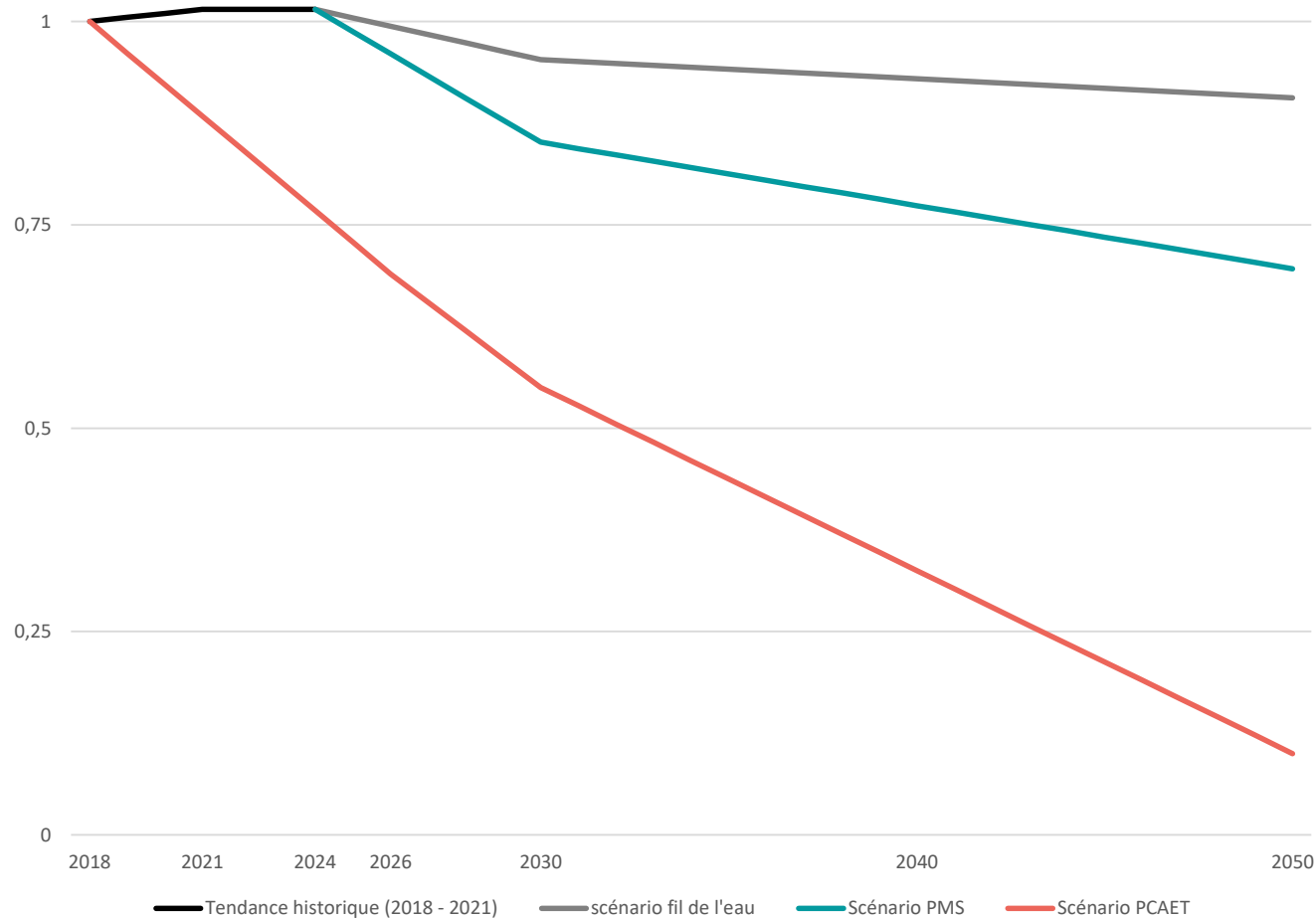
Poids des véhicules

Peu d'impacts sur ce facteur dans le cadre du PMS

$$\text{CO}_2 = \text{Demande de transport} \times \text{Report modal} \times \text{Taux de remplissage} \times \text{Efficacité énergétique des véhicules} \times \text{Intensité carbone de l'énergie}$$

APPROCHE CARBONE

Synthèse



Chiffres clefs

-45% 2030

C'est l'**objectif** de réduction des émissions carbone, concernant le secteur des transports, de la CARA d'ici **2030 inscrit au PCAET**

-90% 2050

À l'**horizon 2050** l'objectif est de réduire de 90% les émissions du secteur des transports sur la CARA



-16% 2030

-31% 2050

C'est **une estimation** des émissions carbone pouvant être évitées en cas d'atteinte des **objectifs du PMS**

RENDRE POSSIBLE LA TRANSFORMATION DE NOTRE SOCIÉTÉ POUR PRÉSERVER LA PLANÈTE

