



# SCHÉMa CYCLaBLE



# Le mot du **PRÉSIDENT**

« Encourager les citoyens à utiliser le vélo dans les déplacements du quotidien est un enjeu majeur. Au niveau national, l'Etat envisage, à travers son « Plan Vélo et mobilités actives » annoncé en septembre 2018, de tripler la part modale du vélo d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %. Le vélo, en plus d'être un moyen efficace pour lutter contre la pollution atmosphérique et sonore des villes, en se positionnant comme une alternative à la voiture individuelle, le vélo est un moyen simple et efficace pour se déplacer et entretenir sa forme.

Le présent schéma cyclable, déclinant les orientations à horizon 2040 du Schéma de Cohérence Territoriale, arrêté le 11 octobre 2019, nous permet aujourd'hui de fixer de nouveaux objectifs pour le territoire de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique. Ce document est nécessaire afin d'en planifier sa mise en oeuvre pour développer l'usage et une culture vélo sur le territoire.

La CARA a pour ambition de créer un réseau maillé de voies cyclables permettant de relier les communes entre elles afin de faciliter l'ensemble des déplacements à vélo ainsi que l'interconnexion avec les transports en commun. Pour accompagner la réalisation d'aménagements cyclables confortables et de qualité tout en renforçant la cohérence et la

lisibilité du réseau pour les cyclistes, une charte des aménagements cyclables a été créée et partagée avec les gestionnaires de voirie.

Par l'adoption de ce schéma, la CARA souhaite poursuivre son investissement sur la thématique cyclable, initiée en 2009 par l'élaboration de son premier schéma cyclable de loisirs, en redonnant sens au vélo comme mode de déplacement.

Aujourd'hui, les déplacements effectués quotidiennement sur notre territoire sont, pour la moitié, inférieurs à 2 km. En France, la distance moyenne de déplacement pour se rendre au travail en vélo est de 3,4 km pour un vélo classique et de 5,3 km pour un vélo à assistance électrique (ADEME, 2016).

Notre objectif est de faire passer la part du vélo dans les déplacements de 1,7 % à 5 % d'ici 2024. Le développement de la pratique cyclable ne sera effectif que par une mise en oeuvre concertée et partagée avec les acteurs et partenaires du territoire. Collectivités, associations, entrepreneurs, citoyens nous sommes tous acteurs du changement d'habitude dans nos déplacements quotidiens ».

**Jean-Pierre TALLIEU,**  
*Président de la Communauté d'Agglomération  
Royan Atlantique*



# Table des Matières

|                                                                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| • Préambule – Etat actuel de la politique cyclable de la CARA .....                                                            | 5  |
| • Constat de la pratique cyclable en 2019 .....                                                                                | 5  |
| • Les actions réalisées par la CARA depuis le premier schéma directeur des itinéraires et pistes cyclables .....               | 5  |
| • Les statuts de l'agglomération .....                                                                                         | 6  |
| • Le nouveau schéma cyclable de la CARA à horizon 2040.....                                                                    | 7  |
| • Objectifs du nouveau schéma cyclable .....                                                                                   | 7  |
| • Le diagnostic et la base de données des aménagements et équipements cyclables .....                                          | 8  |
| • Définition des niveaux de liaisons cyclables structurantes .....                                                             | 9  |
| • Les 3 niveaux de liaisons cyclables inscrites dans le SCoT de la CARA, .....                                                 | 9  |
| • Les attentes du réseau intercommunal principal et secondaire .....                                                           | 11 |
| • Le réseau intercommunal cible .....                                                                                          | 13 |
| • Atlas géographique du réseau cyclable intercommunal .....                                                                    | 15 |
| • Le réseau intercommunal inscrit dans les schémas directeur cyclables européens, nationaux, régionaux et départementaux ..... | 18 |
| • Les itinéraires cyclo-touristiques et de loisirs de la CARA .....                                                            | 20 |
| • Les règles de participation technique et financière .....                                                                    | 22 |
| • Les études de faisabilité .....                                                                                              | 23 |
| • Le réseau intercommunal .....                                                                                                | 23 |
| • Le réseau communal structurant .....                                                                                         | 24 |
| • Les infrastructures .....                                                                                                    | 24 |
| • La réalisation du réseau intercommunal.....                                                                                  | 24 |

# Table des Matières



|                                                                                                                                                                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| • Participation aux dépenses des communes pour les travaux situés sur les liaisons cyclables intercommunales, par la création d'un fonds de concours dédié au schéma cyclable.....                                                             | 28 |
| • Participation aux travaux du Département de la Charente-Maritime, pour la réalisation d'aménagements cyclables inscrits dans les schémas européens, nationaux, régionaux et départementaux et repris dans le schéma cyclable de la CARA..... | 28 |
| • La réalisation du réseau communal structurant.....                                                                                                                                                                                           | 31 |
| • Traitements de points noirs et franchissements lourds.....                                                                                                                                                                                   | 32 |
| • Les équipements cyclables.....                                                                                                                                                                                                               | 33 |
| • Jalonnement du réseau intercommunal.....                                                                                                                                                                                                     | 33 |
| • Développement du stationnement vélos.....                                                                                                                                                                                                    | 33 |
| • Développement de points services.....                                                                                                                                                                                                        | 34 |
| • L'animation.....                                                                                                                                                                                                                             | 34 |
| • Déclinaison opérationnelle, suivi et évaluation.....                                                                                                                                                                                         | 35 |
| • Mise à jour de la base de données.....                                                                                                                                                                                                       | 35 |
| • Clause de revoyure.....                                                                                                                                                                                                                      | 36 |
| • Remerciements.....                                                                                                                                                                                                                           | 37 |

# PRÉAMBULE

## état actuel de la politique cyclable de la CARA

### Constat de la pratique cyclable en 2019

Malgré un territoire à la déclivité et météorologie favorables à la pratique du vélo, les indicateurs des différents documents de planification ont témoigné à la fois de nombreux freins aux déplacements à vélo, mais également de leviers d'actions pour l'essor de la pratique cyclable sur le ressort territorial de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique (CARA).

Le Plan de Déplacements Urbains volontaire de la CARA, approuvé le 16 décembre 2013, a notamment mis en évidence les principaux points entravant le développement de la pratique à bicyclette, à savoir :

- Un faible maillage cyclable en ville,
- De nombreuses discontinuités des aménagements hors agglomération,
- Une offre d'infrastructures cyclables essentiellement développée en faveur d'un usage touristique,
- Un manque d'entretien des aménagements existants,
- Une offre de stationnement vélos peu développée ou inadaptée,
- Un réseau de voirie conçu avant tout pour l'automobile et générant de l'accidentalité et un ressenti d'insécurité pour les cyclistes,

Ce constat s'est retrouvé lors de l'Enquête Déplacements Villes Moyennes (EDVM), réalisée en 2014/2015, puisqu'il a été mis en évidence que

les déplacements à vélo ne représentaient qu'1,7% de l'ensemble des déplacements quotidiens.

A l'inverse, l'étude a révélé qu'un déplacement sur deux est inférieur à 2 kilomètres, tandis que 79% des déplacements sont liés à des motifs uniques et par conséquent non contraints. Le potentiel de report modal et les marges de manœuvres sur le territoire de la CARA sont réelles et nombreuses.

### Les actions réalisées par la CARA depuis le premier schéma directeur des itinéraires et pistes cyclables

À travers son premier schéma cyclable initié en 2006, la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique a incité la pratique cyclable sous l'approche loisirs et balades de randonnées. Un réseau d'itinéraires à l'échelle intercommunale, interconnectés avec les grands itinéraires européens (Vélodyssée), nationaux (Canal des 2 Mers) et départementaux (Chemins de la Seudre) a été mis en œuvre avec les communes. 9 itinéraires jalonnés, représentant un réseau de 228 km, ont été créés.

Des compteurs vélos ont également été mis en place pour observer et analyser l'évolution de la pratique. Parallèlement, depuis 2014, au titre du Plan Plage Territorial, la CARA a participé à l'aménagement de l'accès à vélo des plages de la presqu'île d'Arvert par l'implantation de 200 lices de stationnement vélos équivalent à 1 400 places. Les aménagements de voirie ont été essentiellement portés par les communes et le Département de Charente-Maritime. La réalisation de voies cyclables s'est limitée au financement de quelques projet d'infrastructures vélo dans le cadre du fond de concours généraliste de la CARA. Or, depuis 2013, date de fin du Contrat Régional de Développement Durable (CRDD) sur le territoire, aucun projet d'aménagements cyclables n'a été

déposé pour bénéficier du financement de la CARA.

### Les statuts de l'agglomération

L'agglomération de Royan Atlantique ne dispose pas de la compétence voirie d'intérêt intercommunautaire, en dehors de celle – récente – liée à la gestion des zones d'activités économiques en date du 1er janvier 2017.

La CARA intervient aujourd'hui en matière de politique cyclable en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, définie dans la « loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles » du 24 janvier 2014, ayant pour mission générale de concourir à la promotion et au développement des modes de déplacements terrestres non motorisés.

Pour mettre en œuvre ce nouveau schéma cyclable, la CARA dispose aujourd'hui de :

- La compétence obligatoire « Aménagement de l'espace communautaire » comprenant « l'organisation de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports, sous réserve de l'article L. 3421-2 du même code »,
- La compétence facultative « d'aménagement et gestion de chemins de randonnée identifiés dans le schéma communautaire de randonnées », liée à la mise en œuvre et réalisation du premier schéma directeur des itinéraires et pistes cyclables traitant des itinéraires de loisirs. Le présent schéma cyclable actualise le précédent « schéma directeur des itinéraires et pistes cyclables ». Les nouveaux itinéraires de randonnées sont déclinés dans la partie « Le réseau intercommunal inscrit dans les schémas directeur cyclables européens, nationaux, régionaux et départementaux ».

# Le Nouveau

## schéma cyclable de la CARA à horizon 2040

### Objectifs du nouveau schéma cyclable

Le schéma cyclable est un document de référence et de programmation déclinant les modalités d'accompagnements techniques et financier de la CARA, auprès des acteurs et partenaires institutionnels du territoire, pour le développement de la pratique cyclable.

Il ne se substitue pas aux programmations internes des communes mais leur donne un cadre de référence, articulé avec les objectifs fixés dans les documents de planification à l'échelle intercommunale, à savoir :

- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), adopté le 30 novembre 2012,
- Le Plan Plage Territorial (PPT), adopté le 24 janvier 2014,
- Le Document d'Orientation d'Objectifs (DOO) du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de la CARA, arrêté le 11 octobre 2019,
- Le Schéma de Développement de l'Économie Touristique (SDET), approuvé le 18 novembre 2019.

L'objectif de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique est de continuer à promouvoir les déplacements des deux-roues non motorisés sur le territoire en appréhendant le vélo comme un système global. Le nouveau schéma vise notamment à :

- Favoriser la pratique cyclable dans sa globalité en reconsidérant la pratique du vélo quotidien tout en poursuivant de développer les itinéraires de loisirs,
- Créer un maillage structurant, cohérent, sécurisé et adapté aux différentes pratiques cyclables (utilitaires, loisirs, sportives, itinérantes) et lieux traversés,
- Développer des infrastructures qualitatives répondant aux attentes du territoire,
- Développer les services et équipements complémentaires aux déplacements à vélos,
- Sécuriser les conditions de circulation générales des cyclistes,
- Améliorer l'intermodalité entre les différents modes de transport,
- Développer une culture vélo auprès des habitants, estivants et acteurs du territoire via des actions d'accompagnements, de sensibilisation, de communication et évènementielles relatives au vélo.

### Le diagnostic et la base de données des aménagements et équipements cyclables

L'élaboration du schéma cyclable s'est basée sur un travail de recensement exhaustif des aménagements cyclables existants. Les données

relevées ont porté sur les voies cyclables existantes et matérialisées, les stationnements à vélos, les services ainsi que l'identification de divers points noirs sur le réseau actuel. En l'absence de mesures objectives pour définir les voies tranquilles du territoire, ce type d'aménagements n'apparaît pas dans le diagnostic, bien que ces voies à faible trafic pourront dans certains cas de figures constituer une alternative pertinente et crédible aux attentes du schéma cyclable.

Ce relevé terrain, effectué sur la période estivale 2018, a permis de constituer une base de données géospatialisées de qualité, fiables et actualisables sur les 33 communes. Ces données ont été confortées avec les communes et ont servi de support de travail pour l'identification des manques préalables à la définition du réseau cible.

Elles ont été intégrées au référentiel cartographique libre Open Street Map en août 2019 et sont accessibles sur la plateforme Open Data de la CARA. Dès 2020, une cartographie dynamique dédiée à la pratique à vélo sera créée sur les outils de la CARA et accessible sur les différents sites des communes.

# DÉFINITION DES NIVEAUX DE LIAISONS CYCLABLES STRUCTURANTES

Les 3 niveaux de liaisons cyclables inscrites dans le SCoT de la CARA,

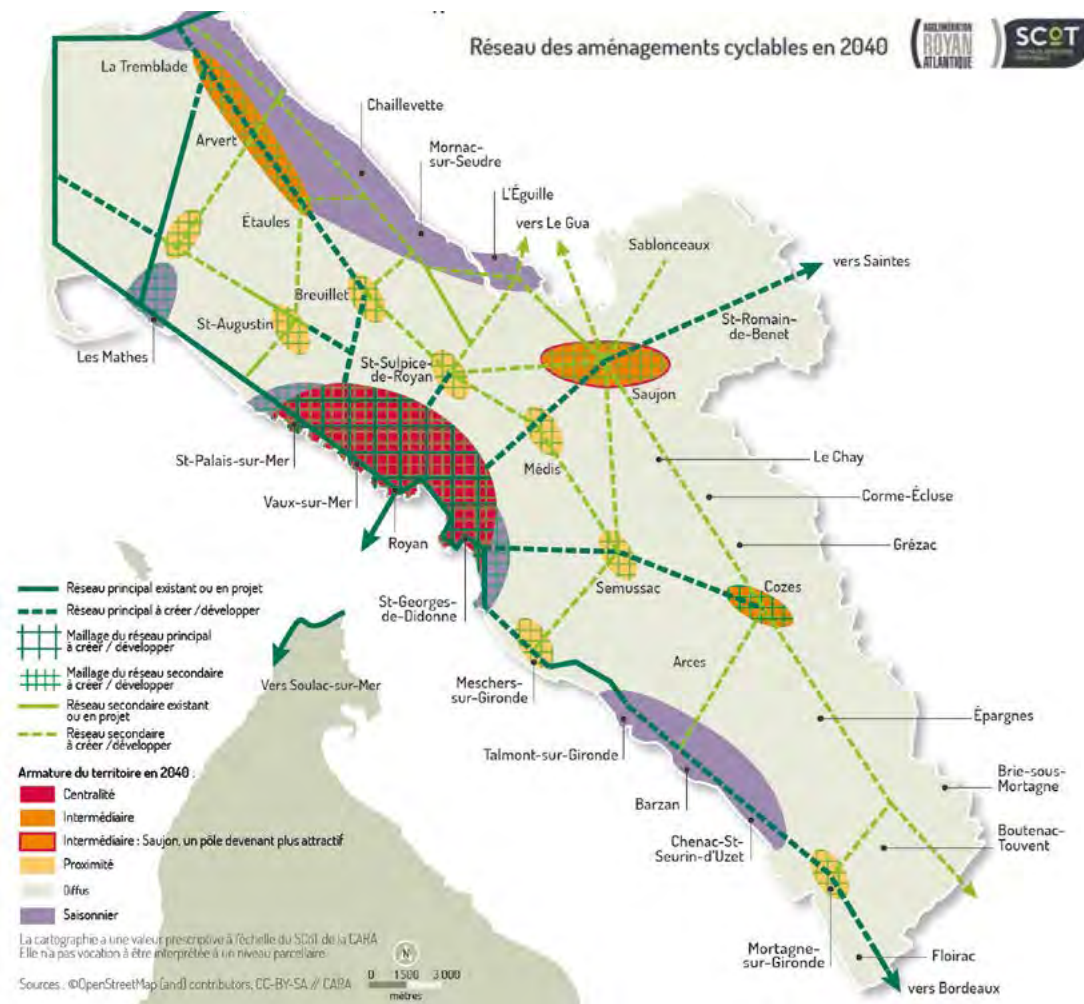
Les orientations stratégiques du SCoT, arrêté le 11 octobre 2019, se sont reposées sur l'armature urbaine du territoire, différenciant le pôle de centralité, les pôles intermédiaires, les pôles de proximité et les espaces diffus et saisonniers. Les objectifs en matière de politique cyclable à horizon 2040 ont été cartographiés et définis sur cette trame.

Trois types de liaisons cyclables structurantes, qui à terme, vont permettre de créer un réseau continu, cohérent, attractif et sécurisé à l'échelle de l'ensemble du territoire de la CARA, ont été identifiés.

## • Le réseau intercommunal principal

Relie les liaisons entre le pôle de centralité et les pôles de proximité directs (couronne périurbaine), le pôle de centralité et les pôles intermédiaires ainsi que les zones touristiques à forts enjeux (Presqu'île d'Arvert).

Il intègre également les itinéraires cyclables nationaux et européens (« la Vélodyssée », « le Canal des 2 Mers », et création d'une connexion jusqu'à Saintes et à l'itinéraire de la « Flow Vélo »), vitrine actuelle en matière d'infrastructures cyclables.

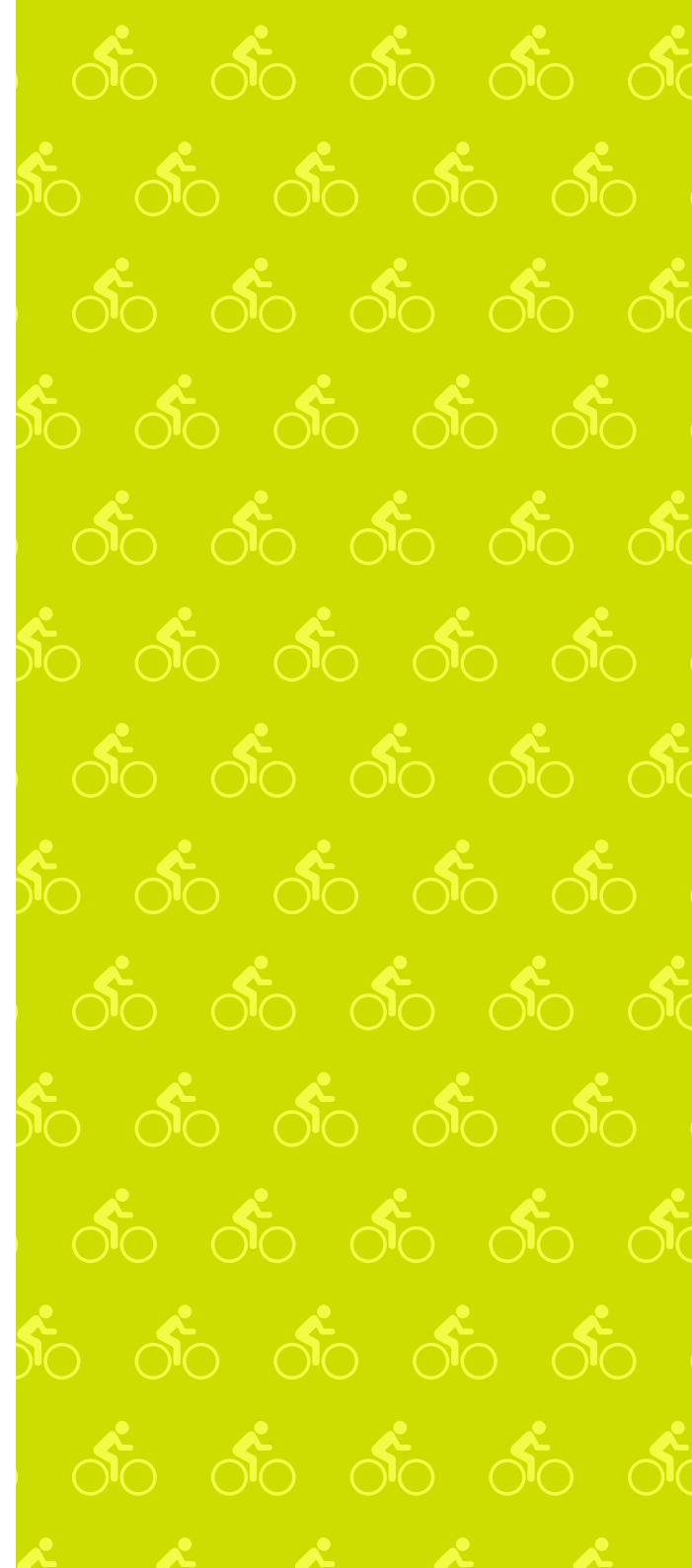


### • Le réseau intercommunal secondaire

Complète le maillage du réseau principal afin de relier les communes entre elles sur l'ensemble du territoire. Ce réseau permet de relier les pôles de proximité aux pôles intermédiaires, les pôles de proximité directs entre eux, ainsi que les sites touristiques intermédiaires (Abbaye de Sablonceaux, Site du Fâ). Il assure également la connexion avec les territoires voisins (Communautés de Communes du Bassin de Marennes, du Canton de Gémovac et de la Saintonge Viticole et de la Haute Saintonge), et notamment avec les itinéraires cyclables départementaux (Chemin de la Seudre) et régionaux (tracé Saintes-Royan et Saujon-Gémovac en cours d'élaboration).

### • Le réseau communal structurant

Assure le maillage fin à l'échelle communale et notamment la continuité des itinéraires cyclables dans les espaces urbanisés (pôle de la centralité, pôles intermédiaires et pôles de proximité). Ce réseau a pour vocation de permettre aux cyclistes de se rabattre vers le réseau principal et/ou secondaire et de pouvoir se diriger vers les équipements d'intérêt public principaux équipements (gare, mairie, centre-ville, bibliothèque, école, équipements sportifs, commerces, etc.).



# Les attentes

## du réseau intercommunal principal et secondaire

Conformément aux orientations du SCoT, le réseau cyclable intercommunal a été hiérarchisé en deux niveaux d'attentes, à savoir un réseau principal et un réseau secondaire.

Ce réseau global a pour objectif d'être **attractif et adapté à tous publics d'usagers à bicyclette**, afin de devenir la dorsale structurante, type « autoroute vélo », du territoire. Pour ce faire, l'atteinte de ses objectifs passera par la **réalisation d'aménagements sûrs, confortables et fonctionnels, cohérents et homogènes**. Seuls les aménagements de type pistes cyclables, voies vertes et voies tranquilles sur chaussée seront attendus pour réaliser ce réseau, comme décrit dans « la charte des aménagements cyclables intercommunaux », annexé au schéma cyclable.

**Le réseau cyclable intercommunal principal** est la vitrine du territoire et dessert les communes où les volumes de déplacements sont les plus importants. Les aménagements se doivent donc d'être particulièrement fonctionnels et agréables. Les aménagements devront répondre à minima aux prérogatives suivantes :

- Revêtement roulant, **en enrobé** (sauf contrainte réglementaire) préférentiellement de granulométrie fine,
- **Largeurs confortables** (3m minimum sauf contrainte) et adaptées à la fréquentation,
- **Séparation physique entre piste et chaussée** (espace vert, îlot séparateur, glissière, etc.) d'au moins 50 cm en agglomération et d'au moins 1 m hors agglomération,
- **Surlargeur en cas de stationnement** : 0,50 m à 0,70 m
- **Eloignement des façades et clôtures** : 1,00 m minimum
- **Marquage axial** pour éviter la confusion avec un cheminement piétons,
- **Jalonnement**.



# Les attentes

## du réseau intercommunal principal et secondaire

Le **réseau intercommunal secondaire** assure un maillage continu du territoire notamment sur des communes où les volumes de déplacements sont moindres. Les flux de cyclistes attendus étant moins importants, ces liaisons se baseront en partie sur de la réutilisation de voiries existantes secondaires afin d'adapter et de rationaliser l'infrastructures à l'offre. Lors de la création aménagements en site propre, ces derniers devront être conçus, à minima, avec les critères suivants, pour satisfaire à la pratique cyclable :

- Revêtement de type **enduit gravillonné ou grave stabilisé**, avec une granulométrie fine, en rase campagne, de type **enrobé** en agglomération pour en faciliter l'entretien
- Largeurs réduites aux minima réglementaires (2,50 m) et adaptées à la fréquentation.
- **Séparation physique entre piste et chaussée** (espace vert, îlot séparateur, glissière, etc.) d'au moins 50 cm en agglomération et d'au moins 1 m hors agglomération,
- **Surlargeur en cas de stationnement** : 0,50 m à 0,70 m
- **Eloignement des façades et clôtures** : 1,00 m minimum
- **Jalonnement.**



# Le Réseau

## intercommunal cible

La définition du réseau intercommunal a été co-élaborée lors de réunions techniques avec les partenaires du territoire, sur la base des orientations du SCoT et du diagnostic des aménagements existants.

En complément de la hiérarchisation du réseau intercommunal, ce dernier a été identifié en tenant compte de l'existence d'aménagements cyclables et de la conformité de ces derniers, au regard de la réglementation, des caractéristiques

techniques ou encore de l'état de l'infrastructures. Le diagnostic des aménagements a notamment permis de différencier les aménagements existants conformes, des aménagements non conformes aux attentes de la CARA.

Le réseau intercommunal à créer a été tracé sur des principes de jonction le plus direct possible (intérêt utilitaire), de bourg à bourg, afin de disposer d'un réseau d'aménagements cyclables continu. Ces tracés, non figés car déconnectés des réseaux de

voirie, marquent la volonté de réalisation d'une jonction cyclable et la nécessité d'étudier les différentes solutions d'itinéraires entre deux lieux. Les tracés définitifs seront validés à l'issue des études de faisabilité du tronçon en question. Les points d'intérêts à relier resteront inchangés.

Au total, la réalisation du réseau cyclable intercommunal représente un linéaire d'environ 300 kilomètres de voies à créer, en site propre ou voies partagées, ou à améliorer.



|                                          | Réseau intercommunal principal |             | Réseau intercommunal secondaire |             |
|------------------------------------------|--------------------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
|                                          | A créer                        | A améliorer | A créer                         | A améliorer |
| <b>Linéaire</b> (en km)                  | ~ 90                           | ~ 58        | ~ 130                           | ~ 21        |
| <b>Linéaire Total</b> (en km)            | ~ 148                          |             | ~ 151                           |             |
| <b>Coût du linéaire</b> (en millions HT) | ~ 25                           | ~ 4,5       | ~ 13,5                          | ~ 1,5       |
| <b>Coût Total</b> (en millions HT)       | ~ 29,5                         |             | ~ 15                            |             |

Le coût global de réalisation du projet est estimé à hauteur de 45 millions d'euros. **Ce montant d'investissement sera partagé entre les différents acteurs territoriaux et échelonné à plus ou moins longs termes**, en fonction de la priorité d'actions donnée par les différents acteurs locaux et du Plan Pluriannuel défini par la CARA.

## Réseau cyclable intercommunal de la CARA



- Réseau principal existant conforme
- Réseau principal existant à améliorer
- Réseau principal à créer
- Réseau secondaire existant conforme
- Réseau secondaire existant à améliorer
- Réseau secondaire à créer



0 5 000 10 000 Mètres

Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 12/12/2019  
Sources: ©OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA // CARA Service Transport

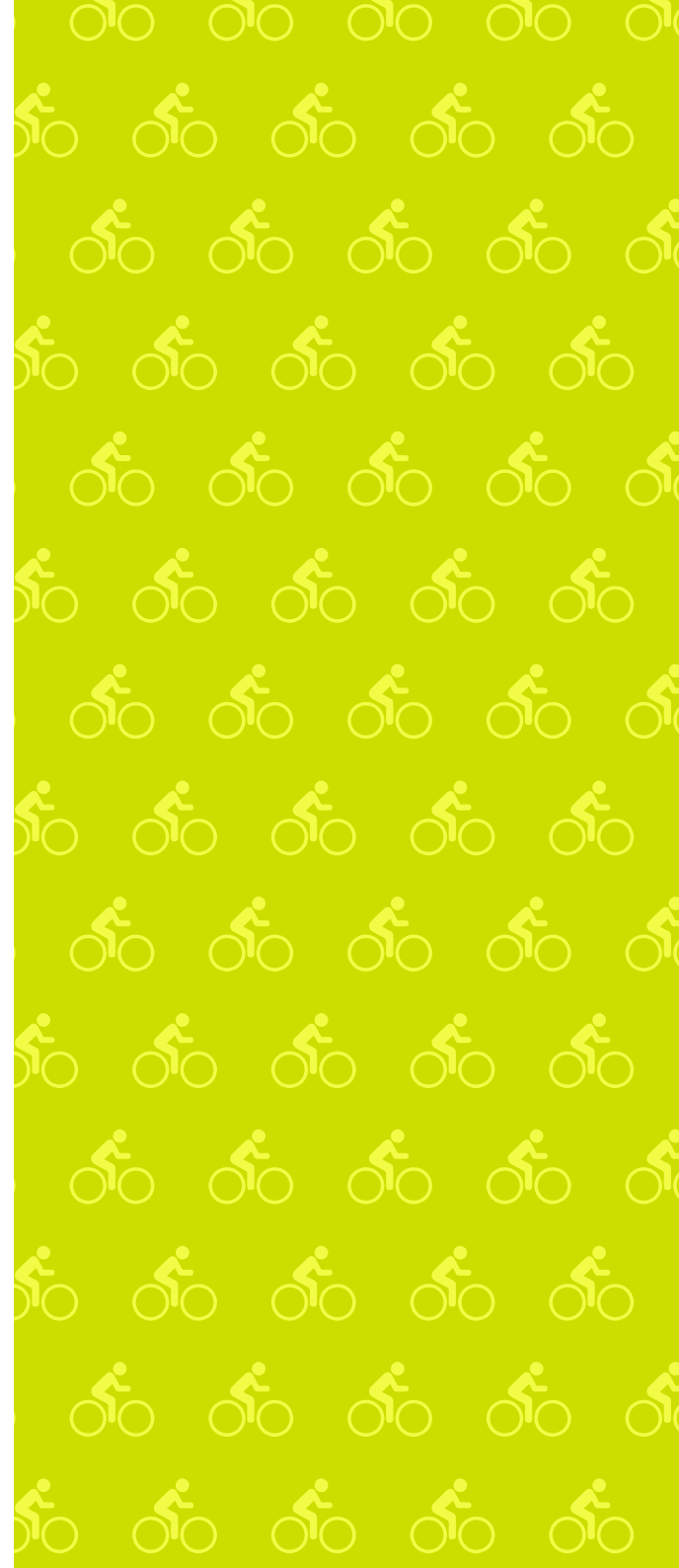
# atlas

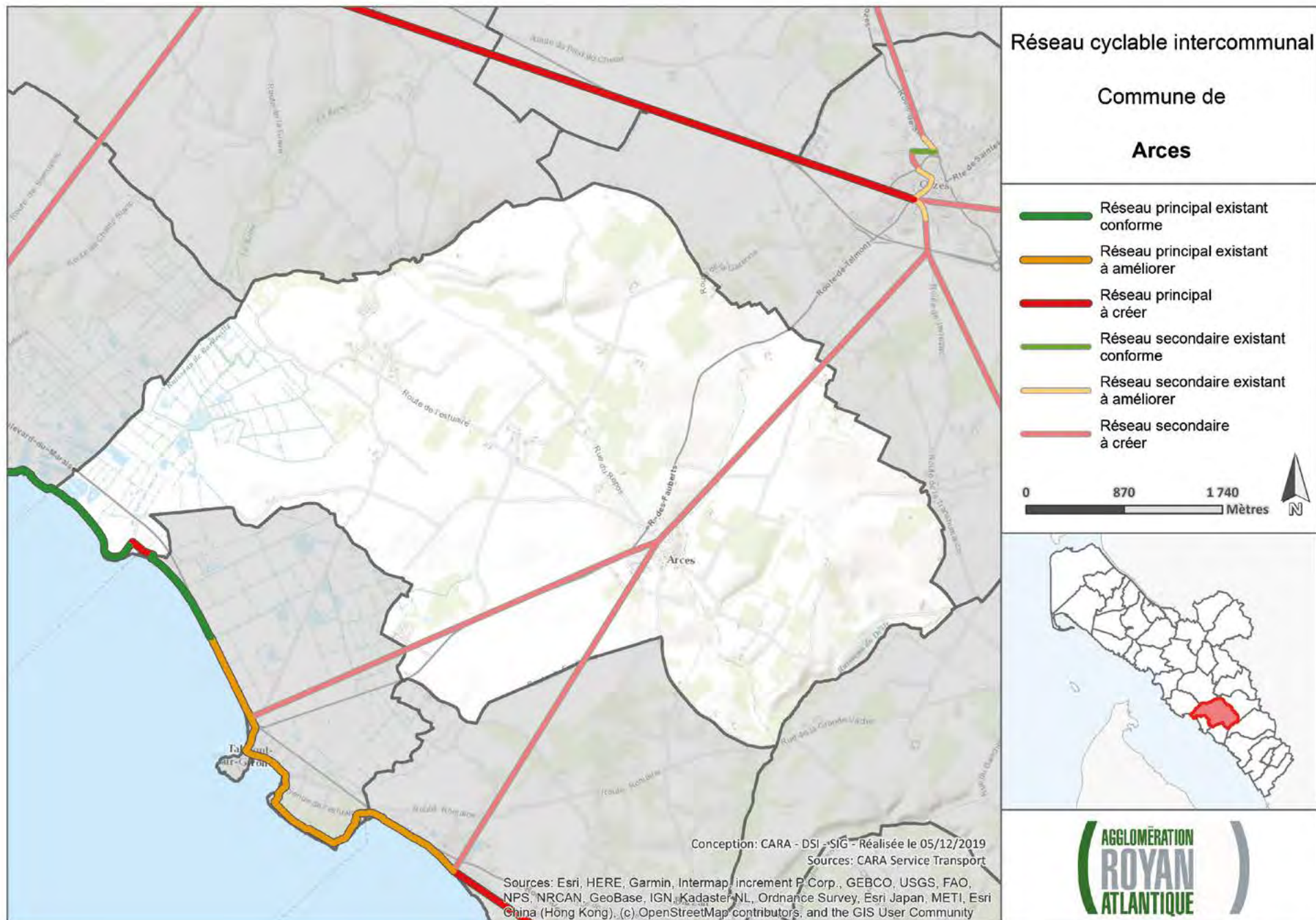
## géographique du réseau cyclable intercommunal

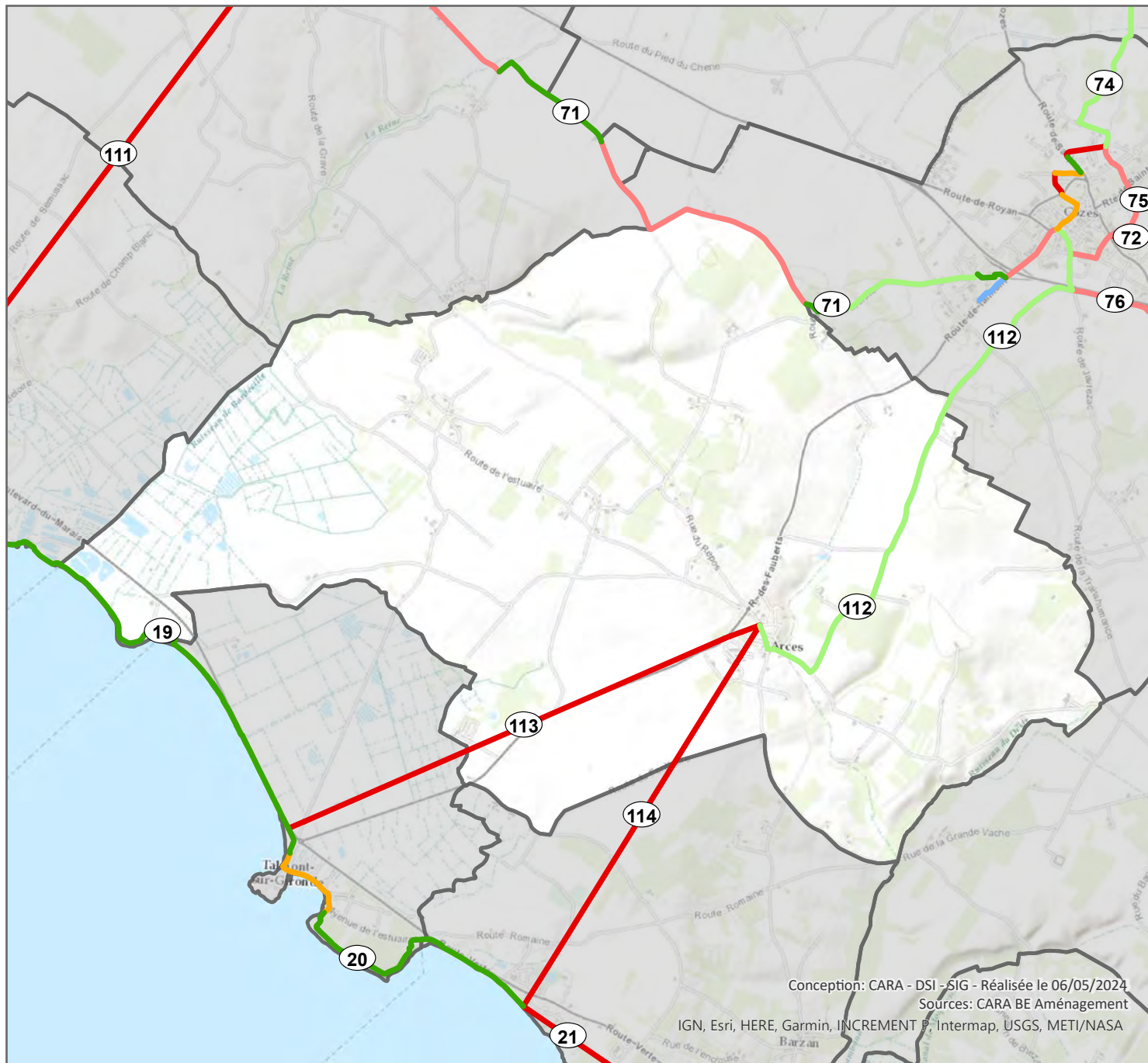
Chaque liaison du réseau intercommunale est identifiée sous un numéro d'axes, défini entre chaque tronçon.

En vue de faciliter leur localisation et les sections du réseau à améliorer, deux atlas de situation par communes ont été réalisés.

Les attentes réglementaires évoluant et les aménagements cyclables ayant une durée de vie, ces cartographies seront évolutives et mises à jours, à l'instar du schéma cyclable.







## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Arces**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 840 1 680  
Mètres

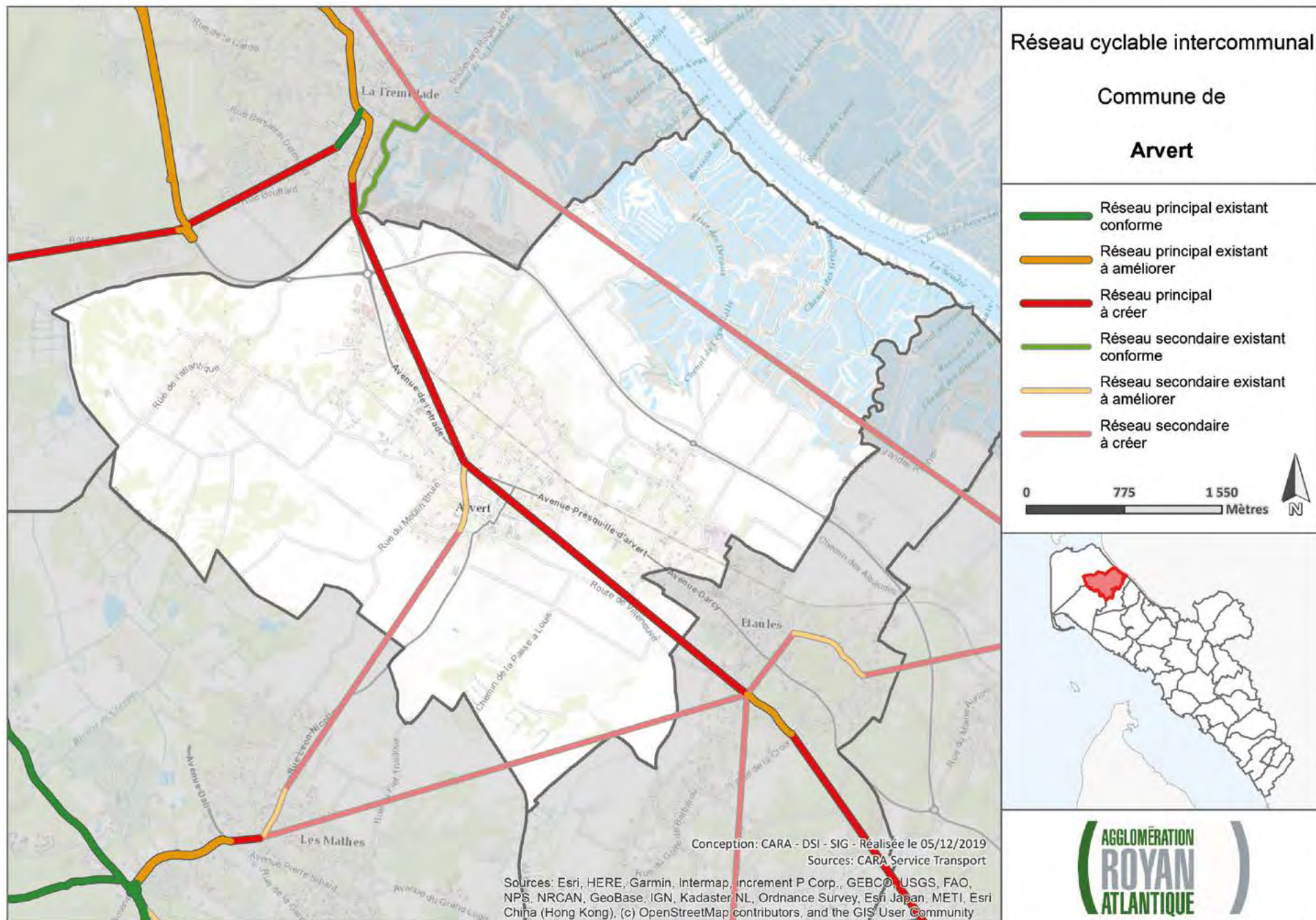


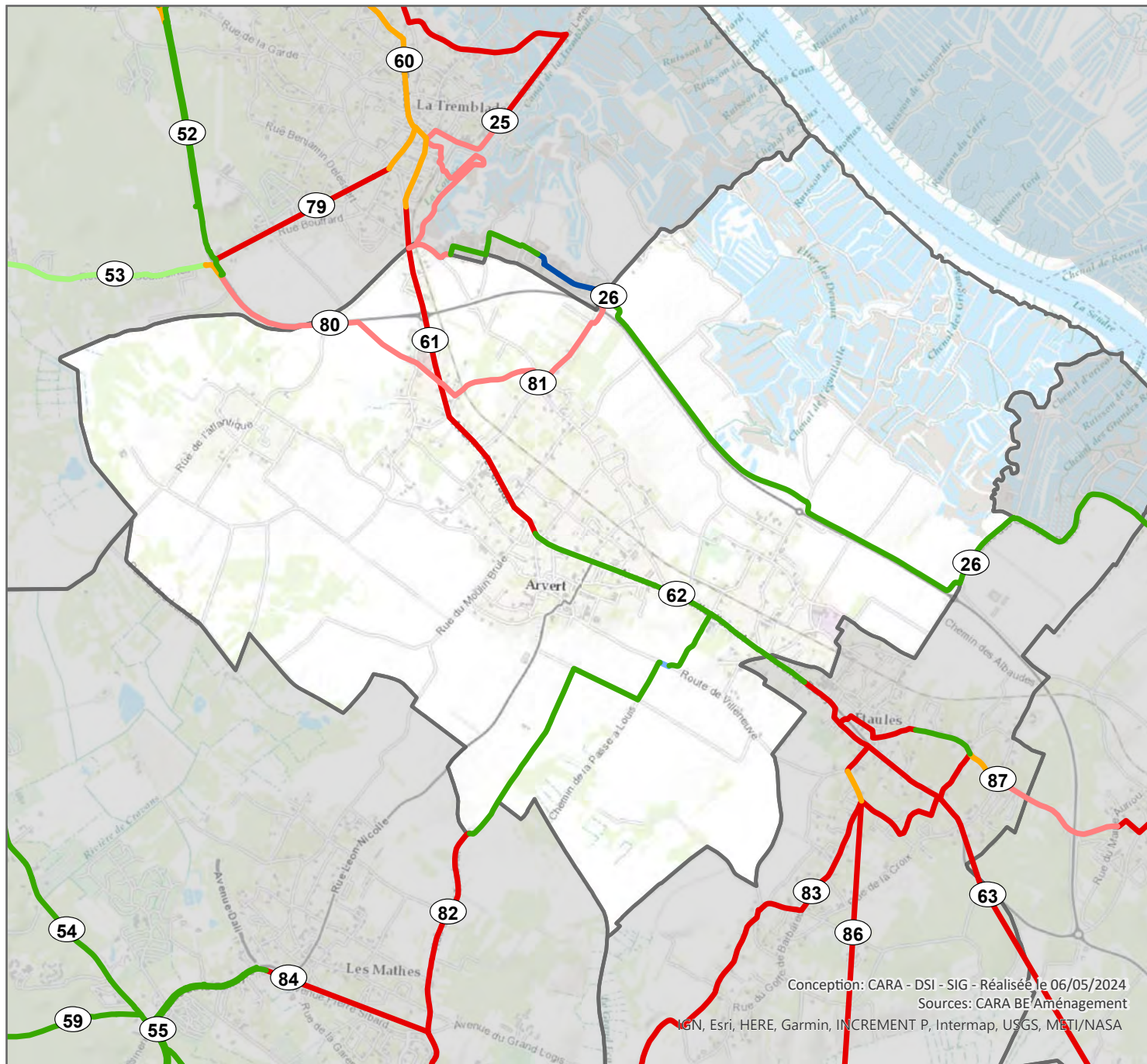
Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, Intermap, USGS, METI/NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Arvert**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 750 1 500  
Mètres

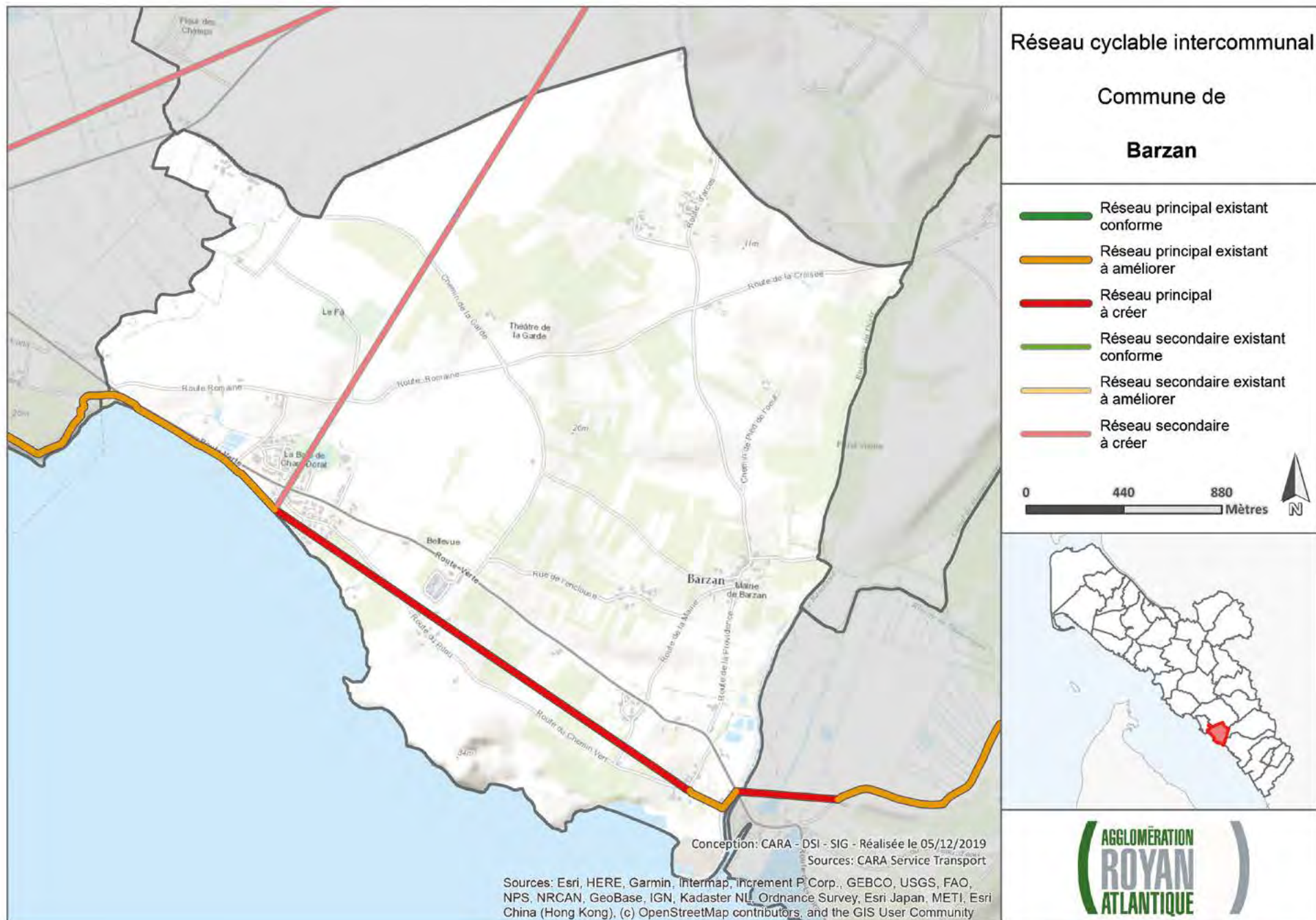


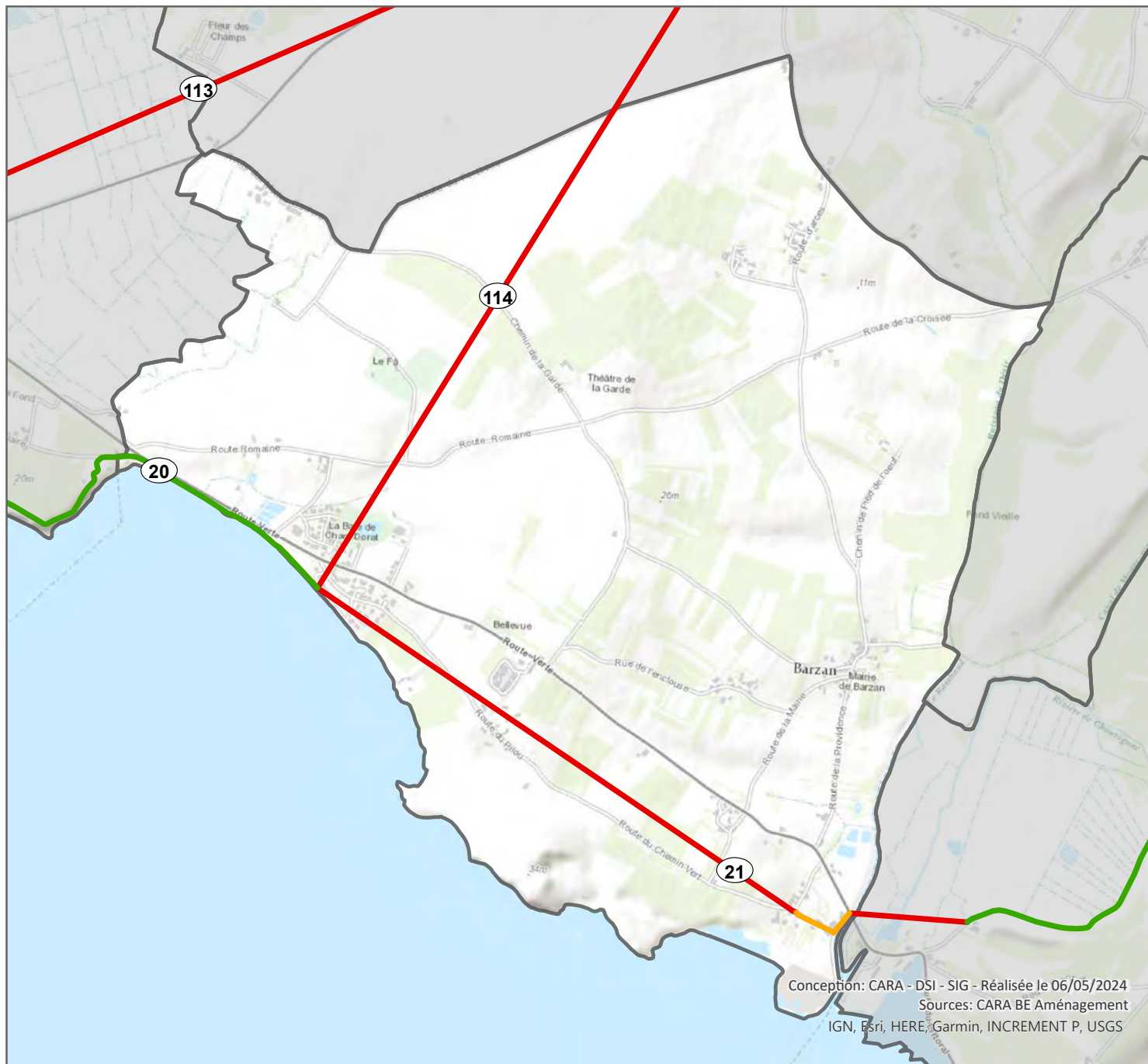
Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, Intermap, USGS, MBTI/NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Barzan**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 430 860  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024  
Sources: CARA BE Aménagement  
IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS



## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

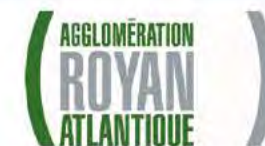
## Boutenac-Touvent

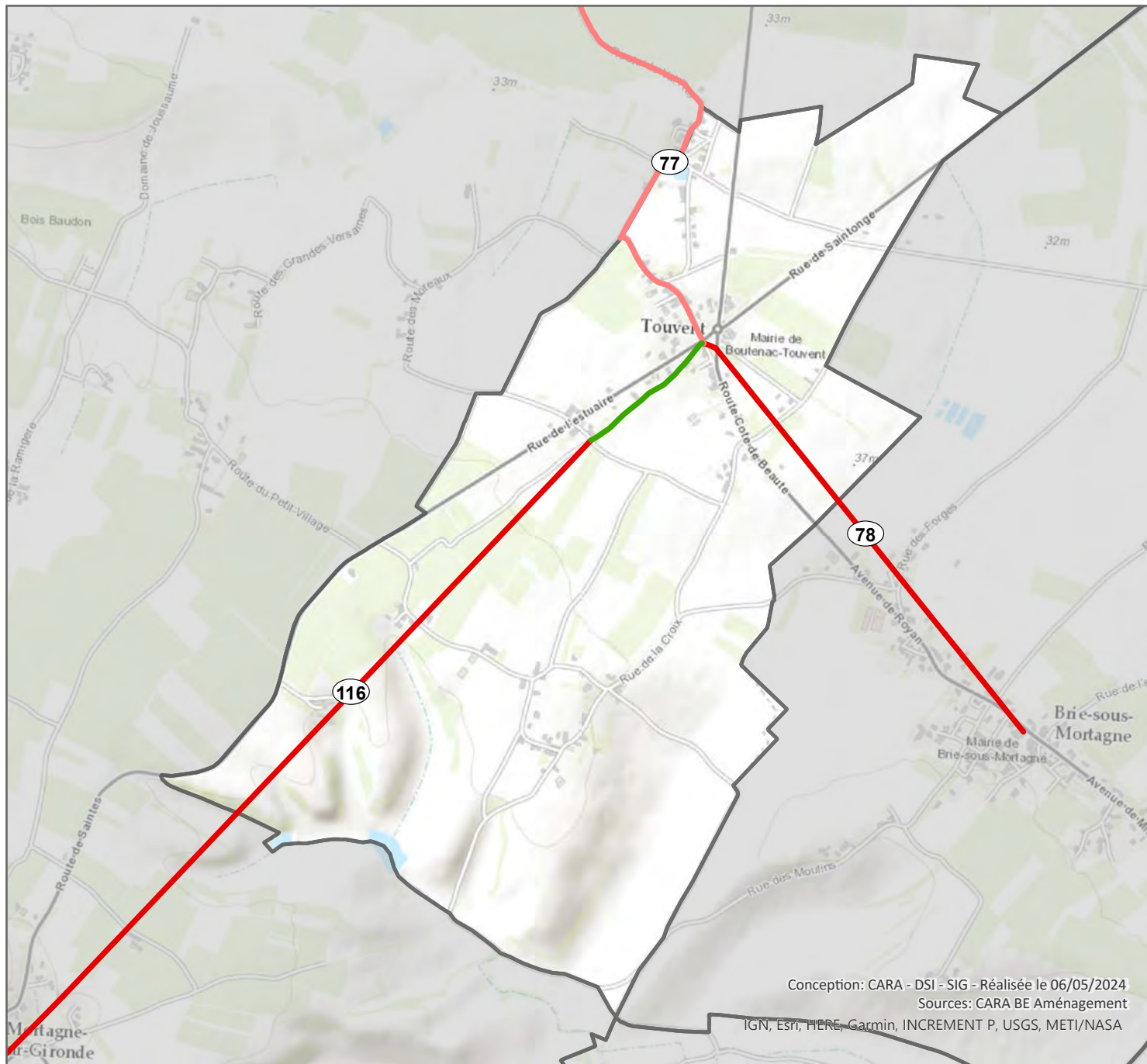
-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Boutenac-Touvent**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 340 680 Mètres

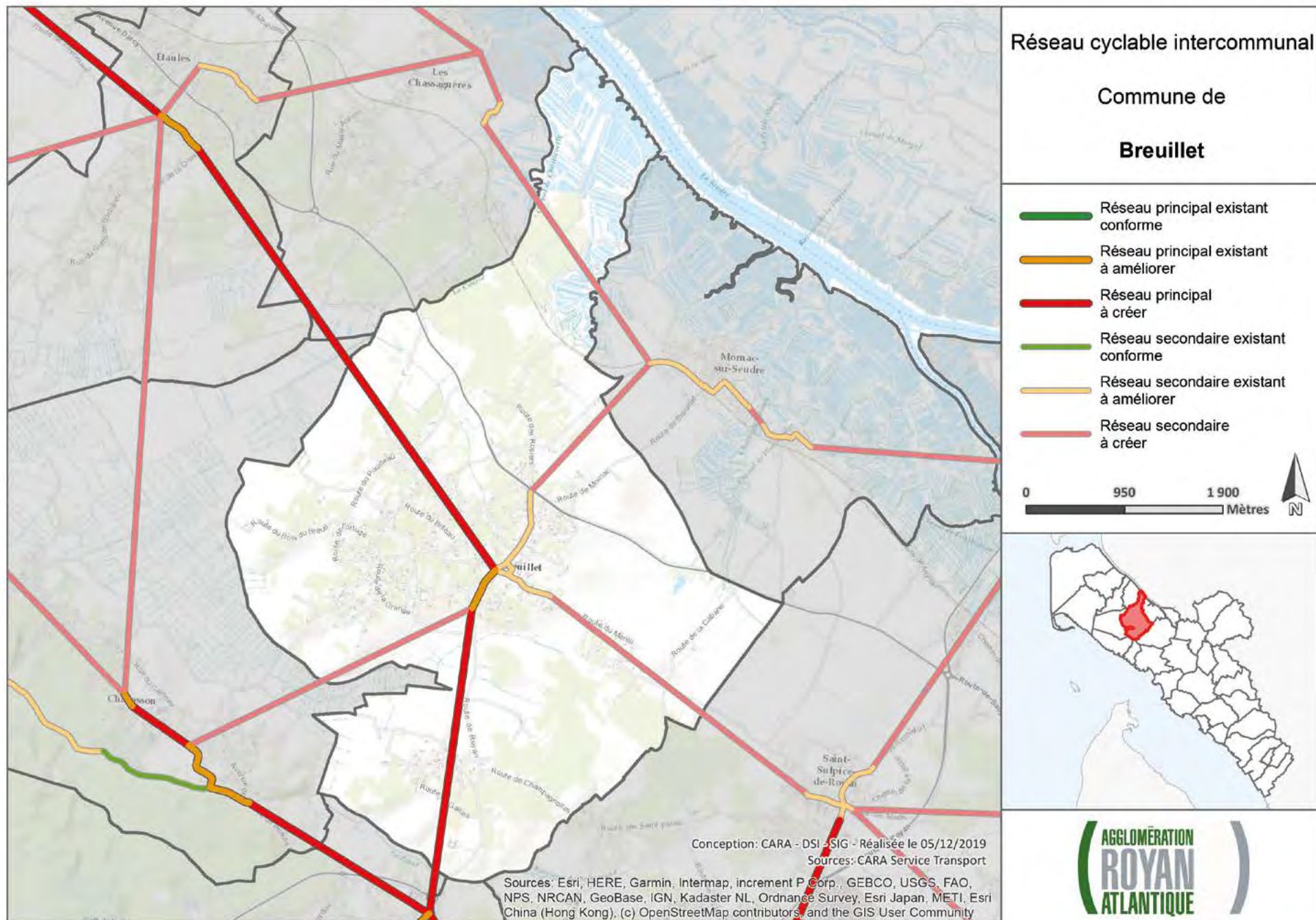


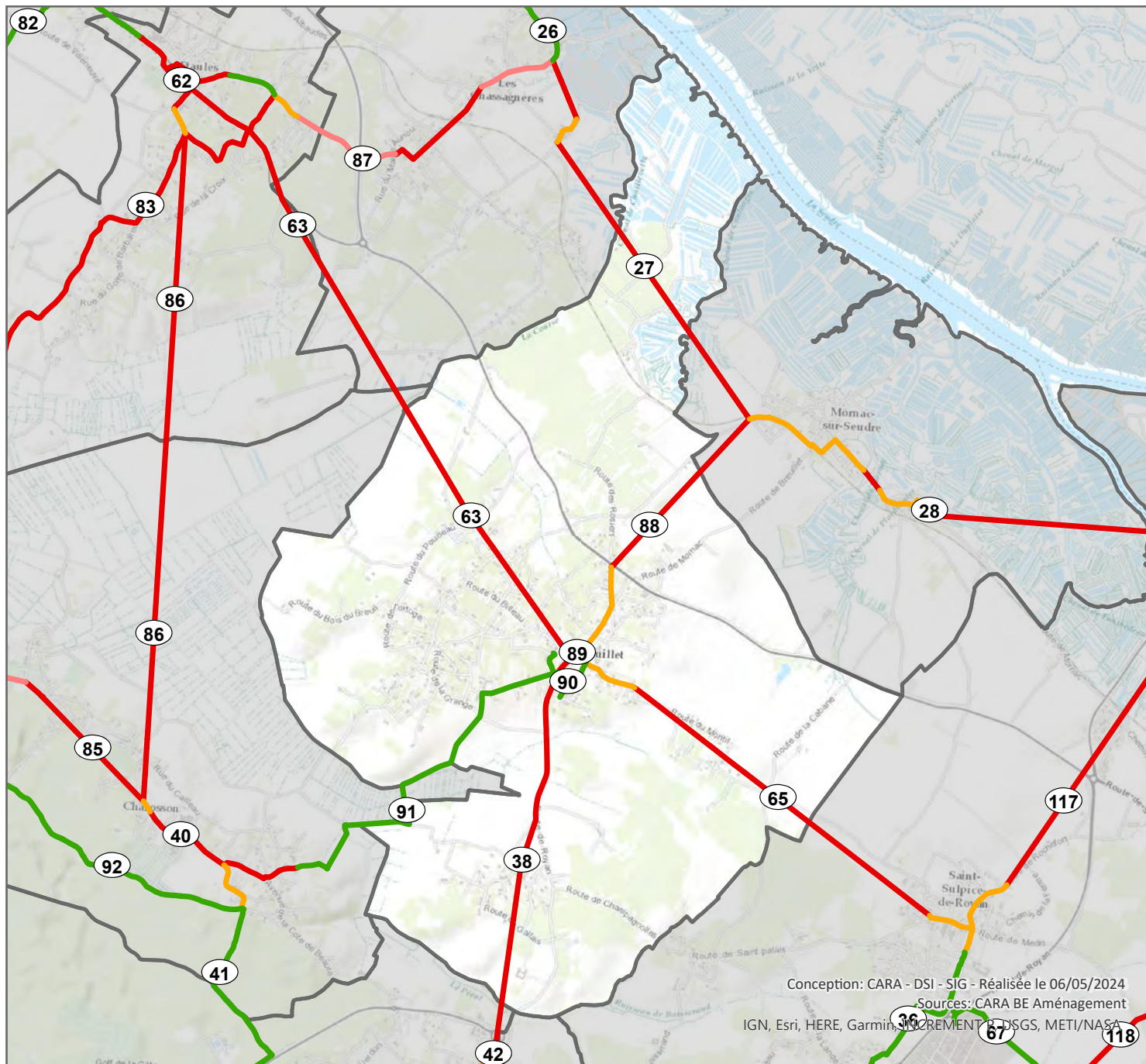
Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA







## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Breuillet**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

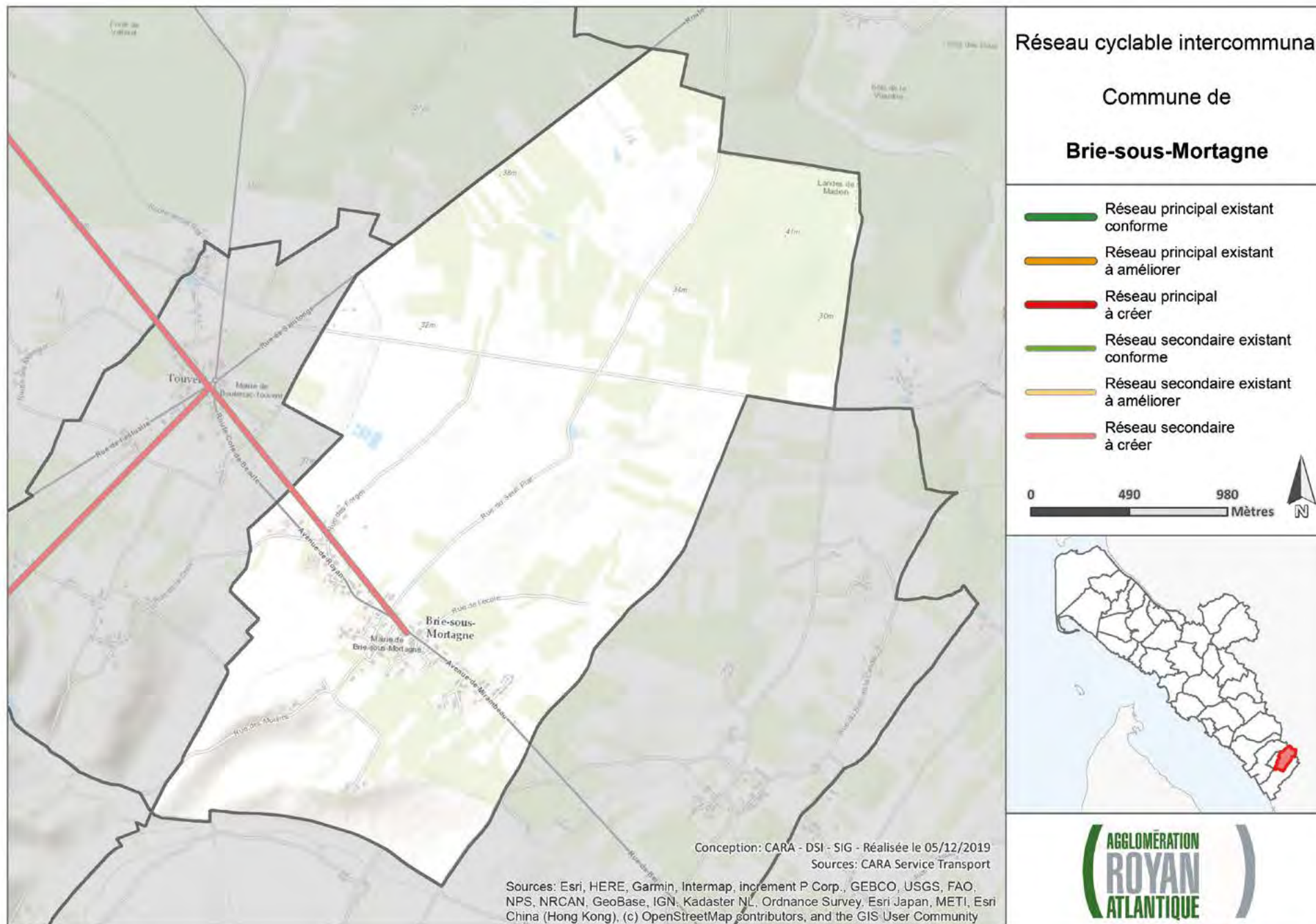
0 920 1 840  
Mètres

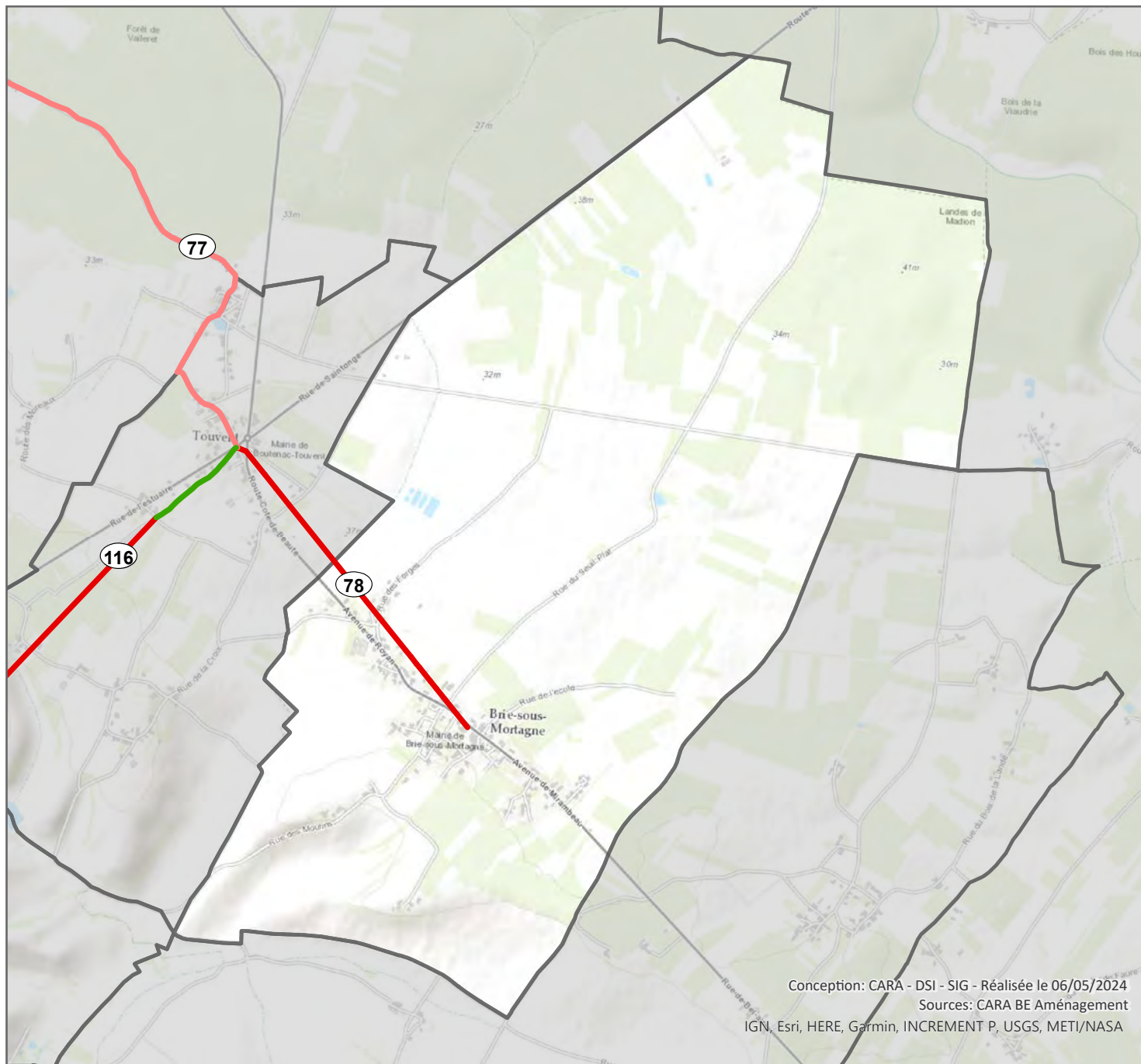


Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024  
Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, MICROSOFT, DE L'ESPACE, METI/NASA







## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Brie-sous-Mortagne**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 475 950  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Chaillevette**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

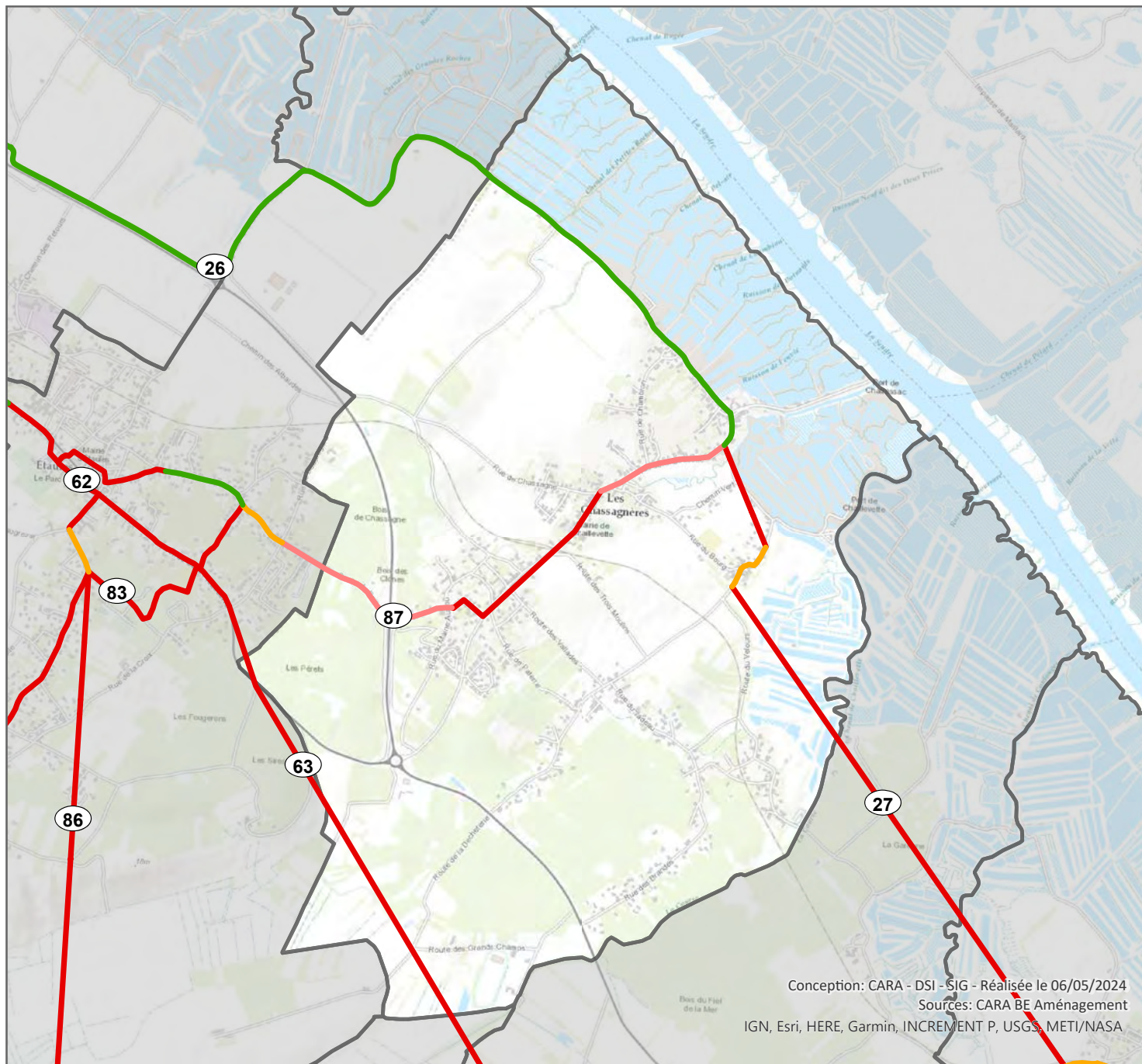
0 550 1 100 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Chaillevette**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 530 1 060  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA



## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Le Chay**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 670 1 340 Mètres

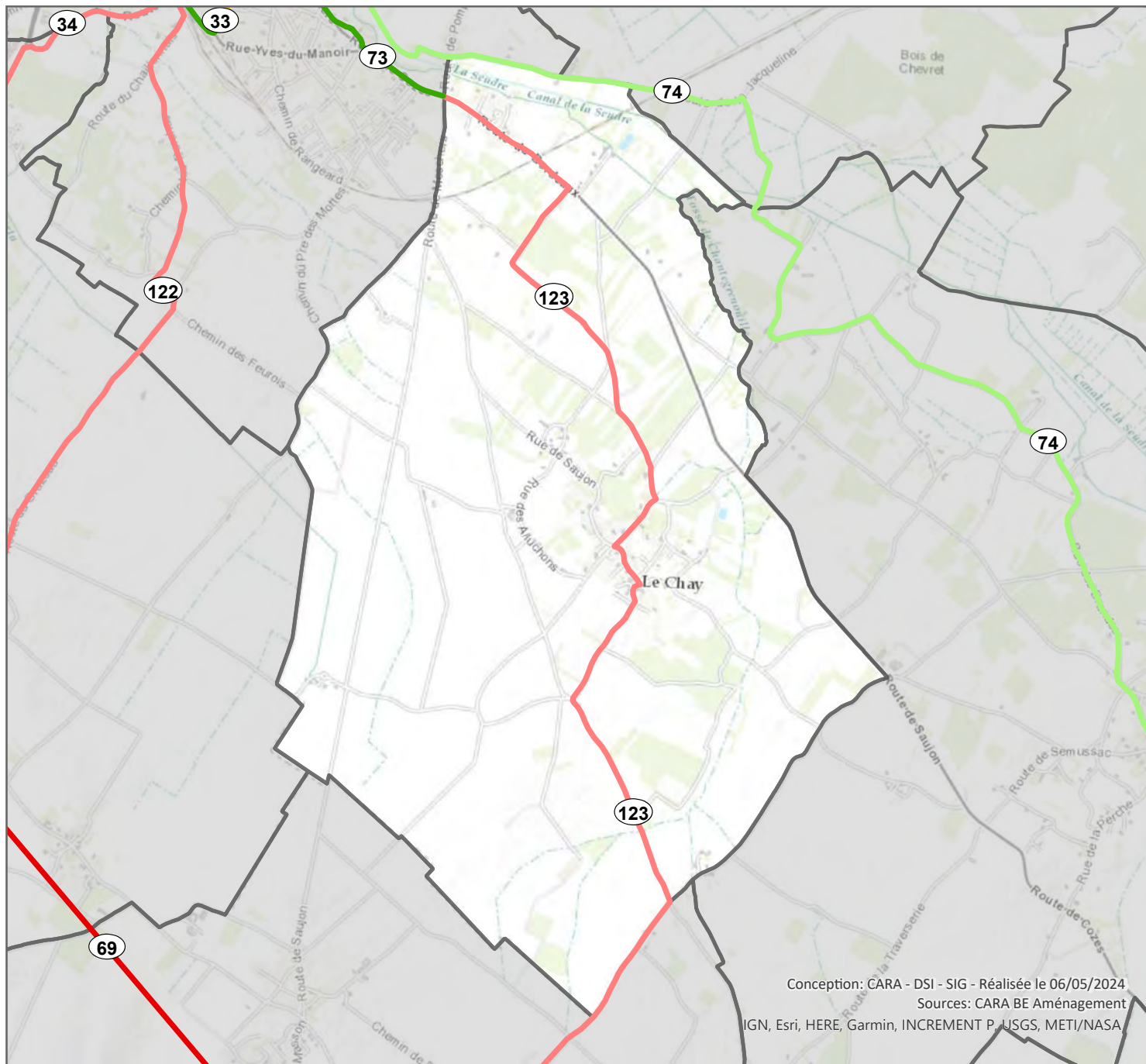


Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019

Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri, Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Le Chay**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 650 1 300  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA



# Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Chenac-Saint-Seurin-d'Uzet**

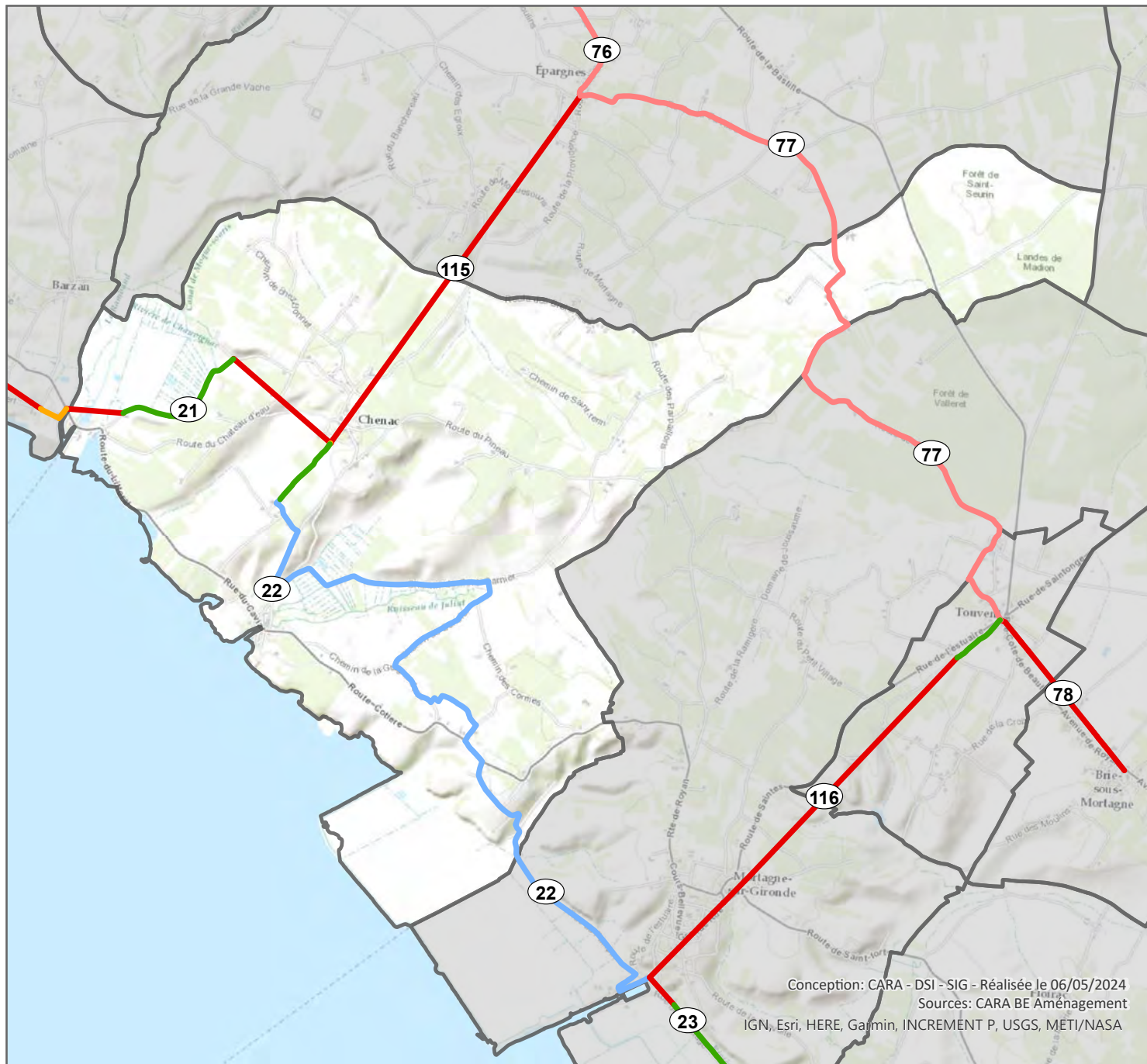
-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 920 1 840 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community



Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Chenac-Saint-Seurin-d'Uzet**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 890 1 780  
Mètres

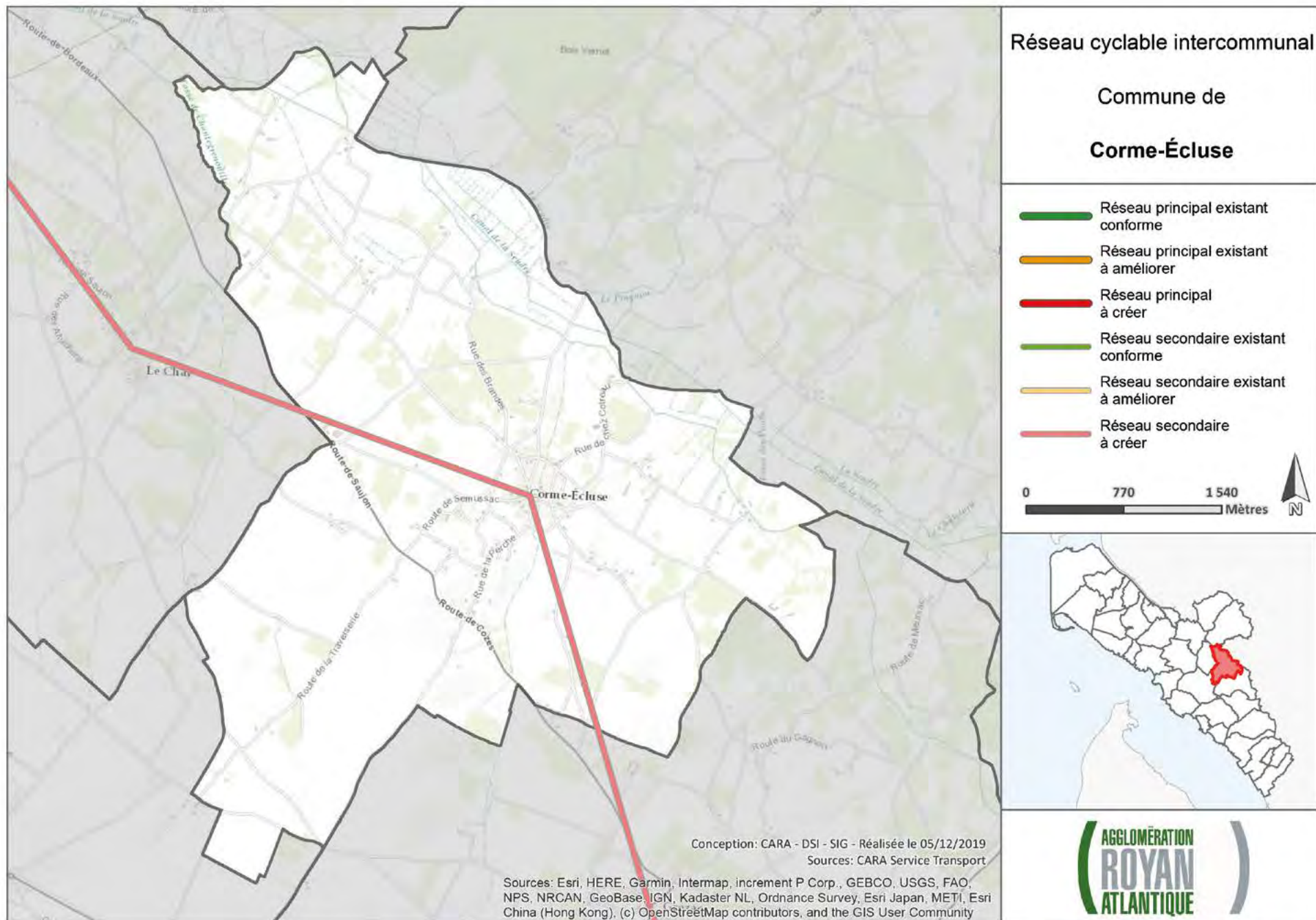


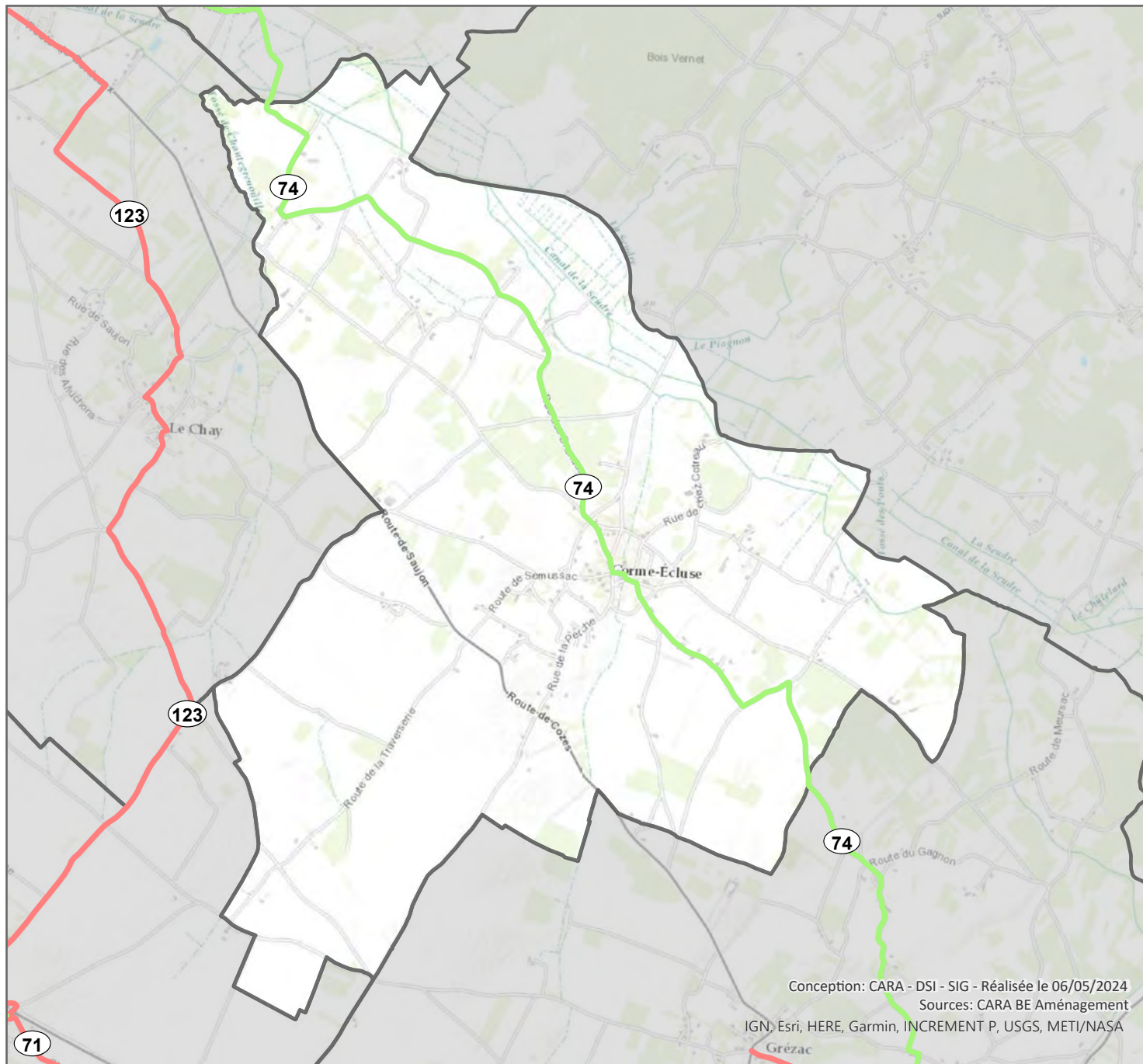
Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE





Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Corme-Écluse**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 750 1 500  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Cozes**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

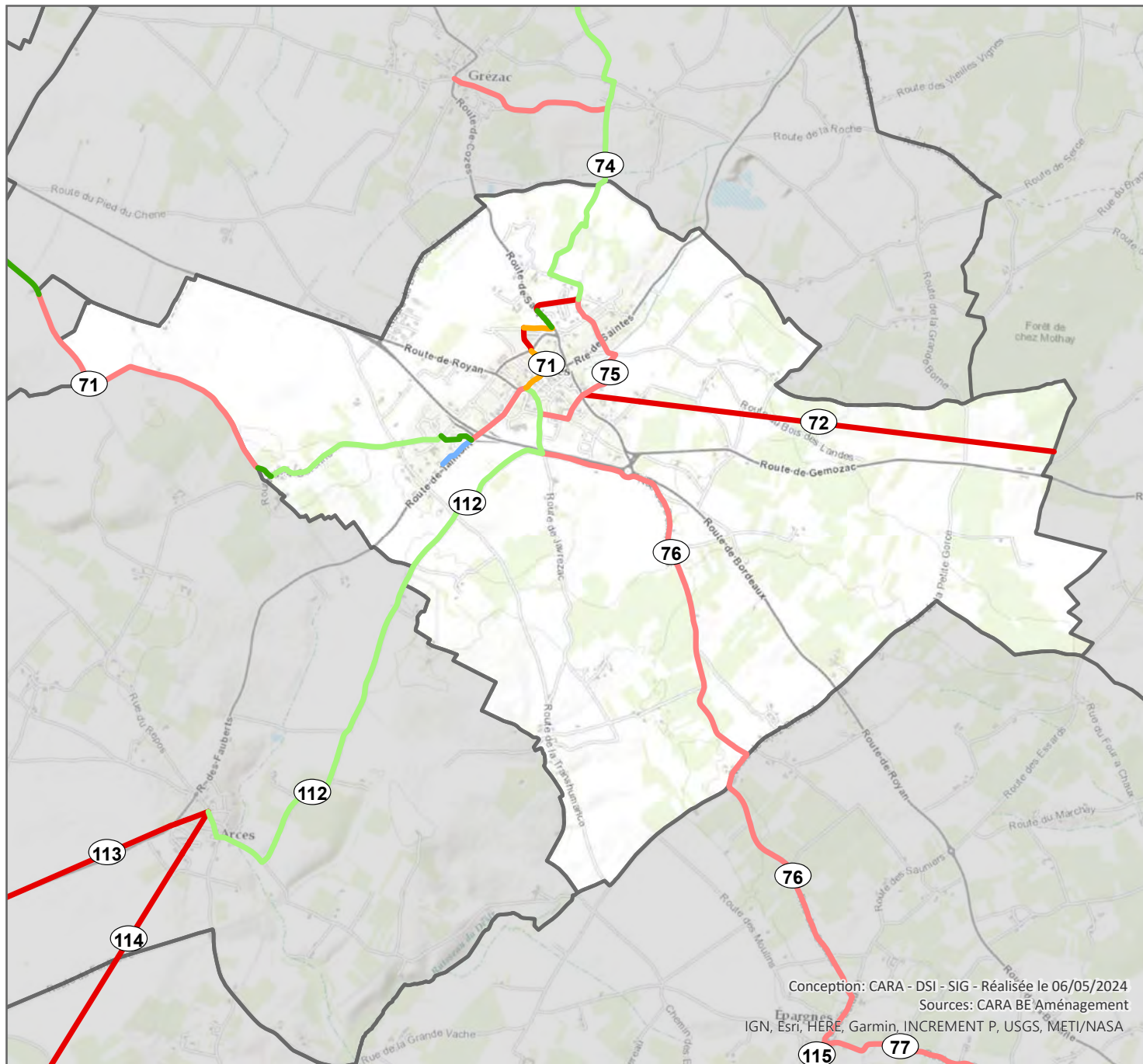
0 810 1 620 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019

Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community



## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Cozes**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 790 1 580  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024  
Sources: CARA BE Aménagement  
IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**L'Éguille**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 390 780  
Mètres

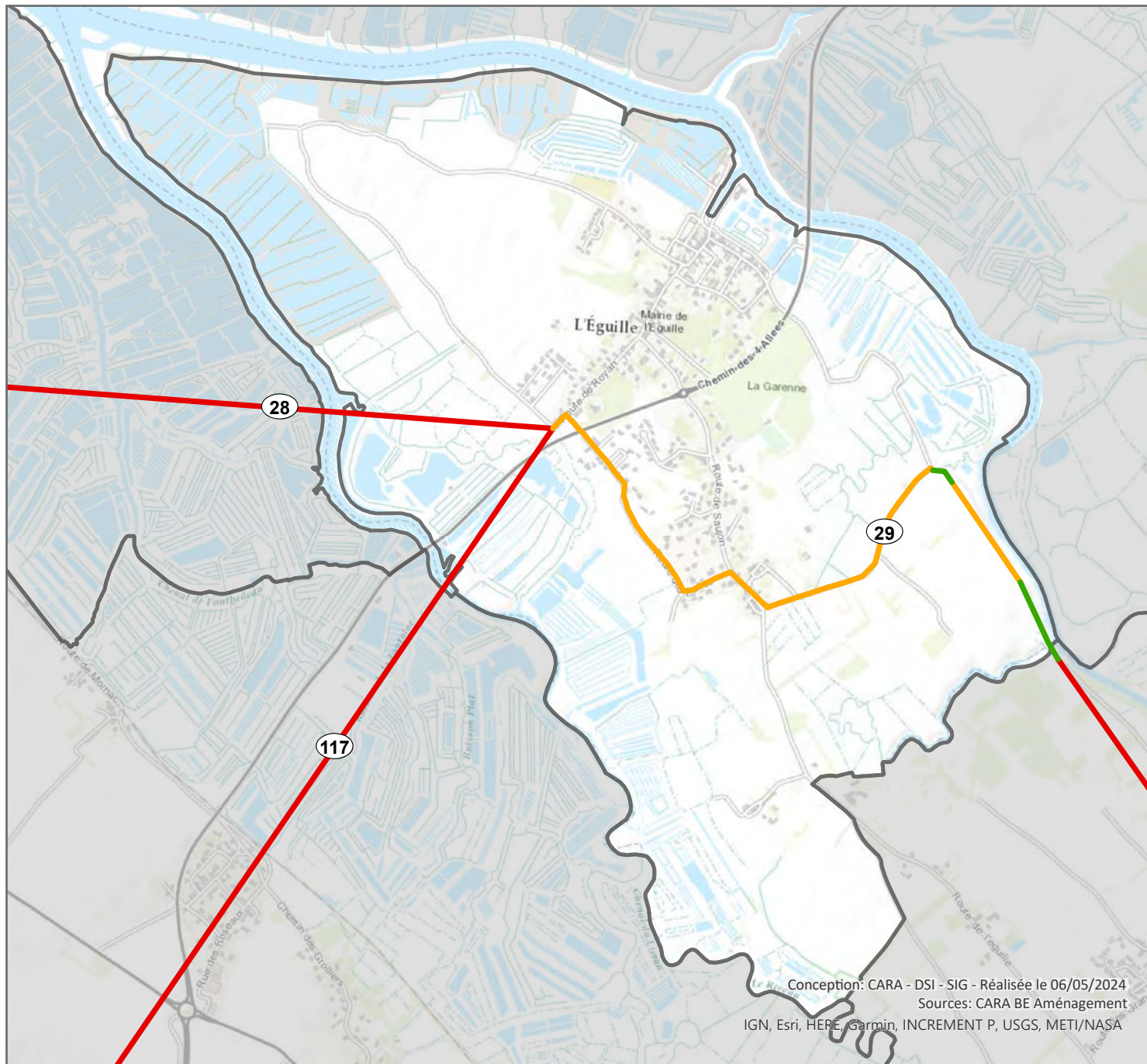


Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019

Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**L'Éguille**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 380 760 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024  
Sources: CARA BE Aménagement  
IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA



## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Épargnes**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

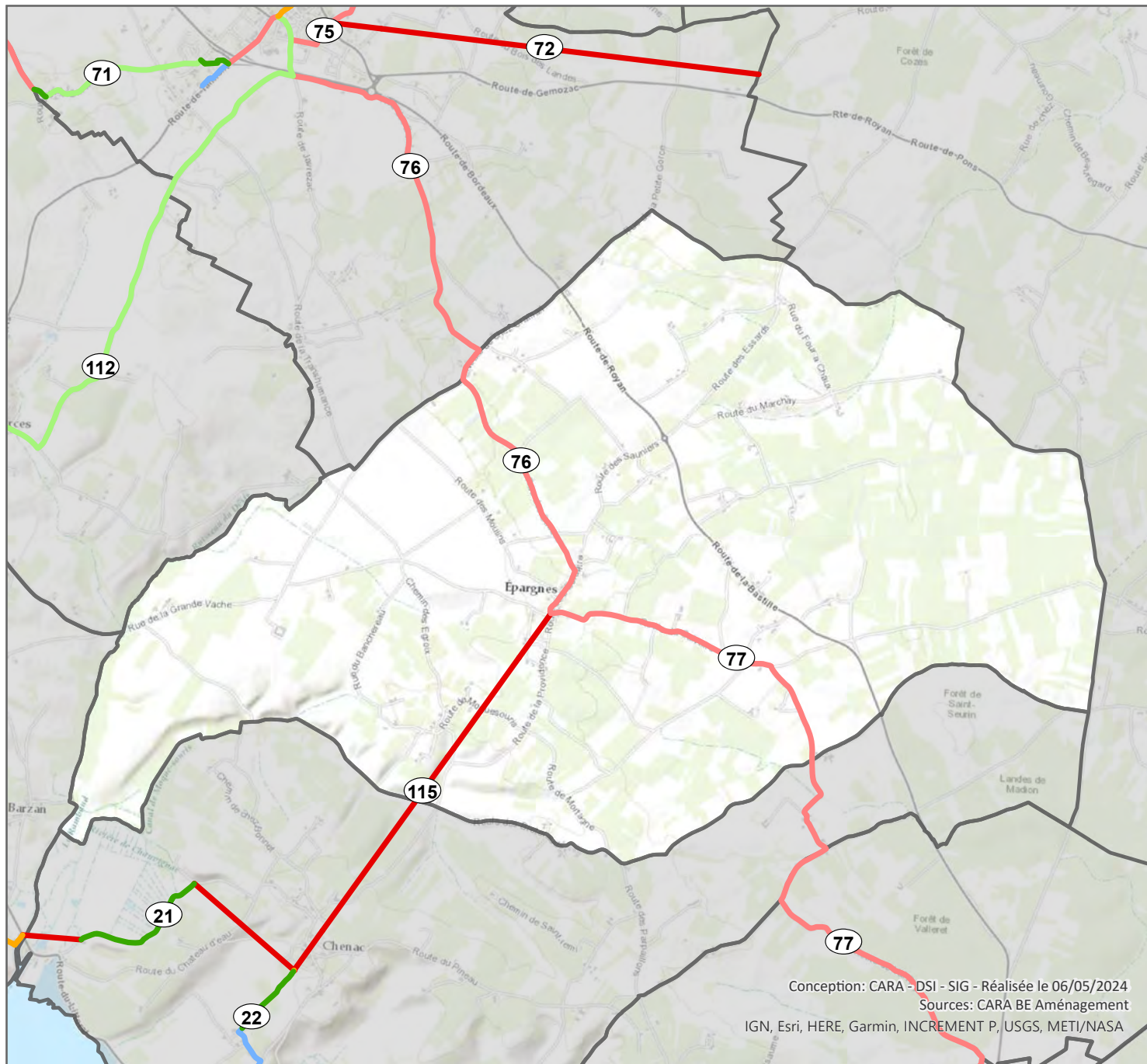
0 890 1 780  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan=METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Épargnes**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 870 1 740 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Étaules**

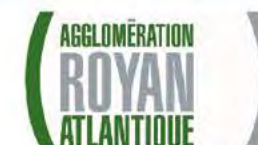
-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

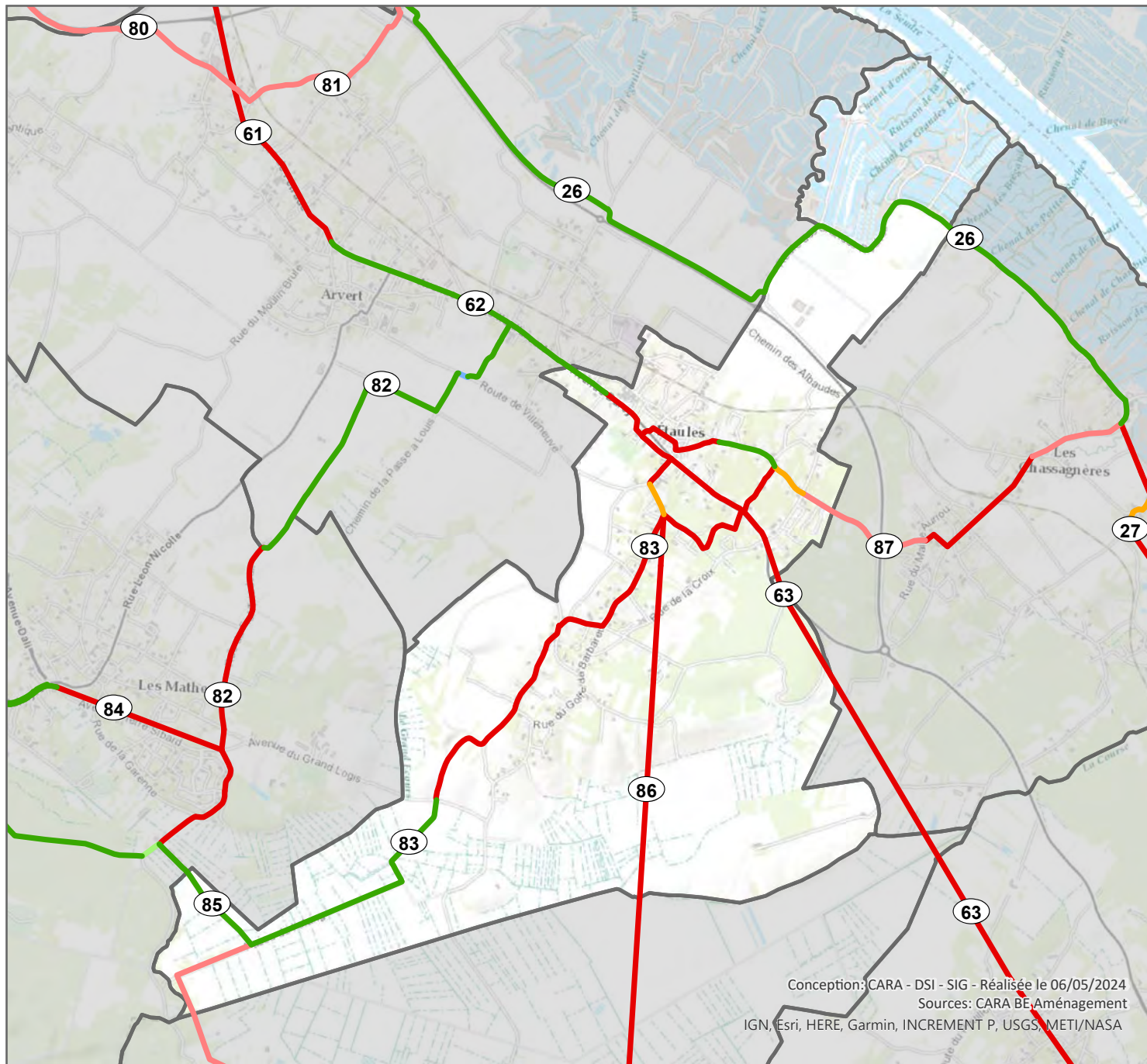
0 760 1 520 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Éttales**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 740 1 480  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Floirac**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 850 1 700 Mètres

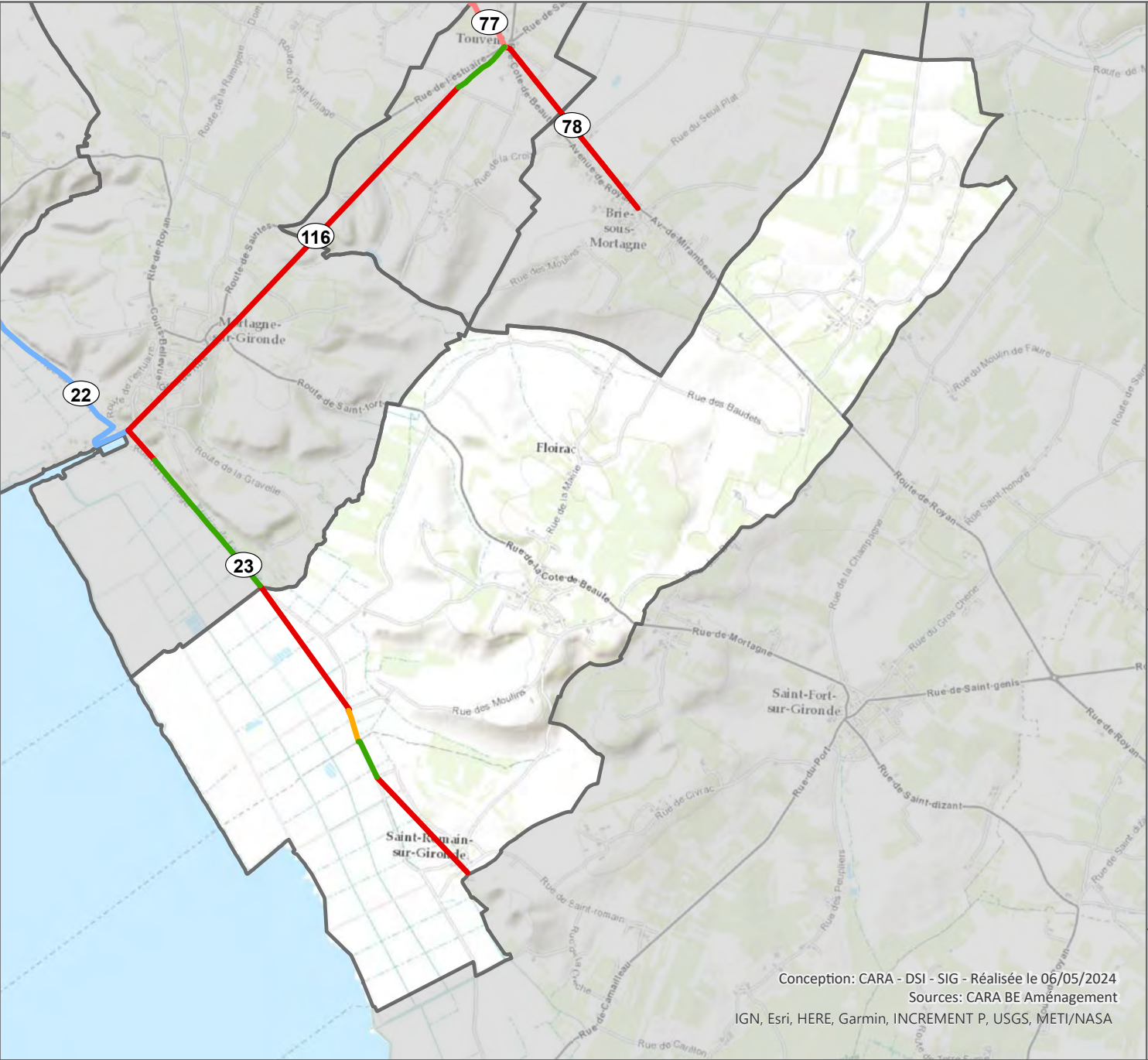


Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019

Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

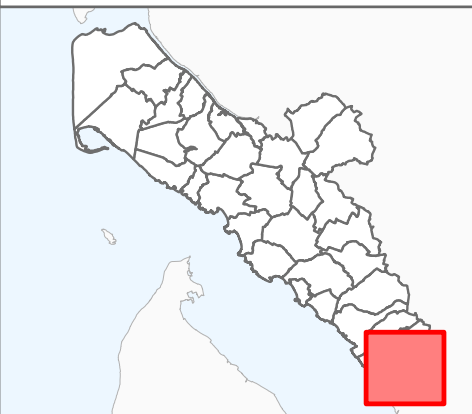




Réseau cyclable intercommunal

Commune de  
**Floirac**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024  
Sources: CARA BE Aménagement  
IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA



## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Grézac**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 790 1 580 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019

Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

## Grézac

- 0 770 1 540 Mètres



IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA



## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Les Mathes**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 1 000 2 000 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Les Mathes**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 975 1 950  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE

# Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Médis**

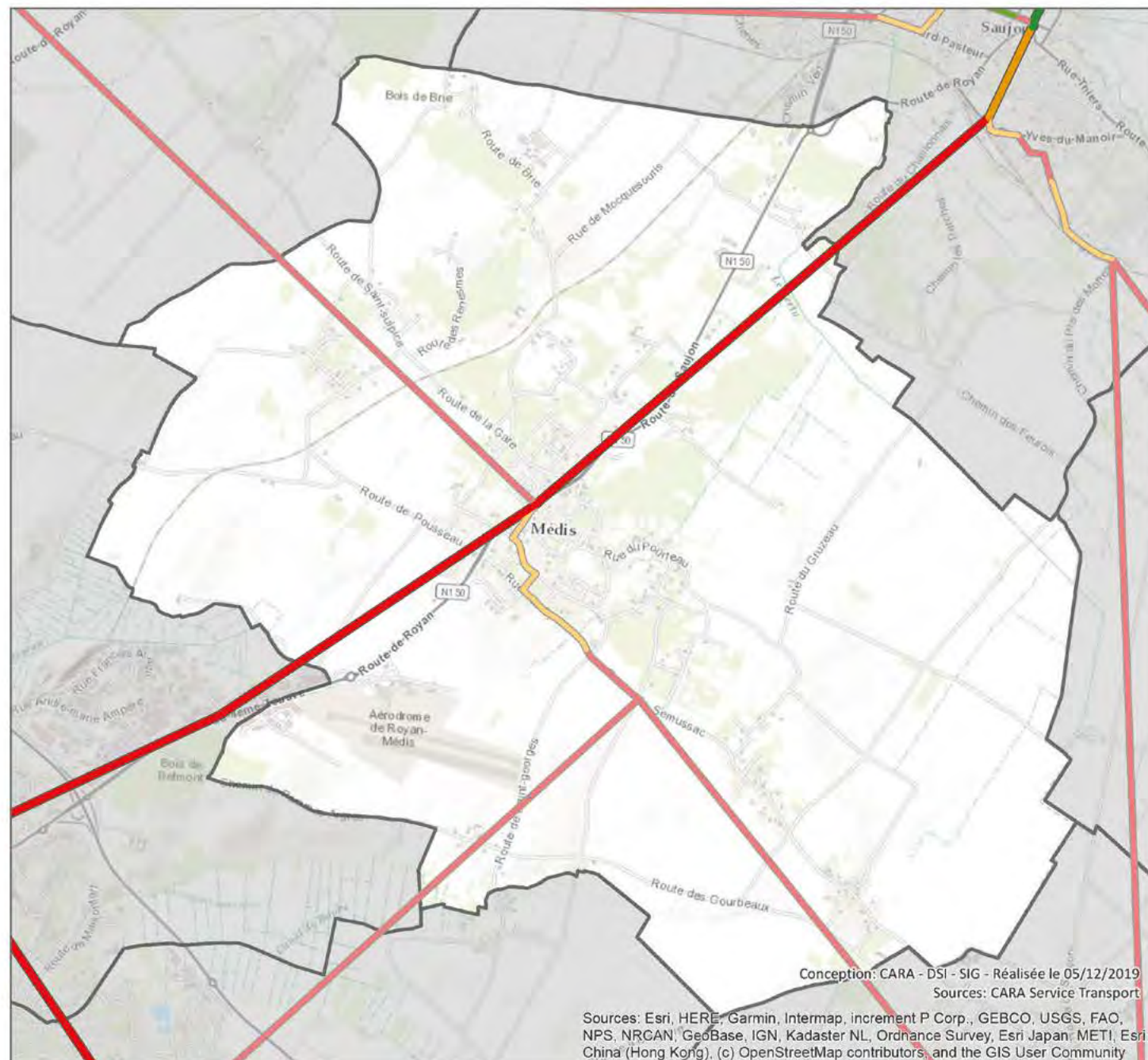
-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

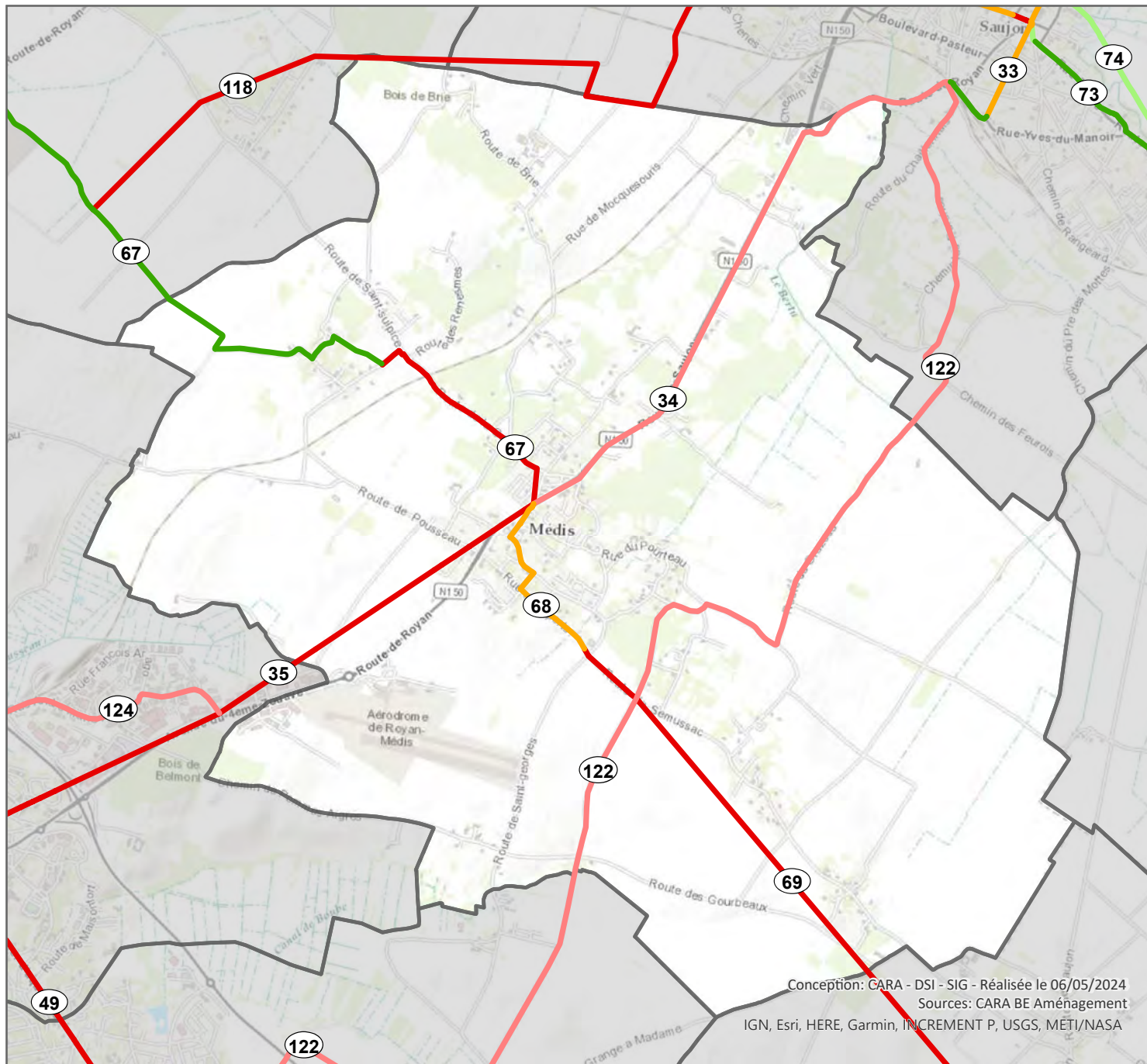
0 700 1 400 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





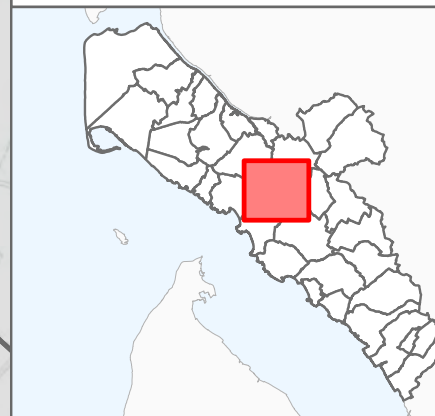
## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Médis**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 680 1 360  
Mètres

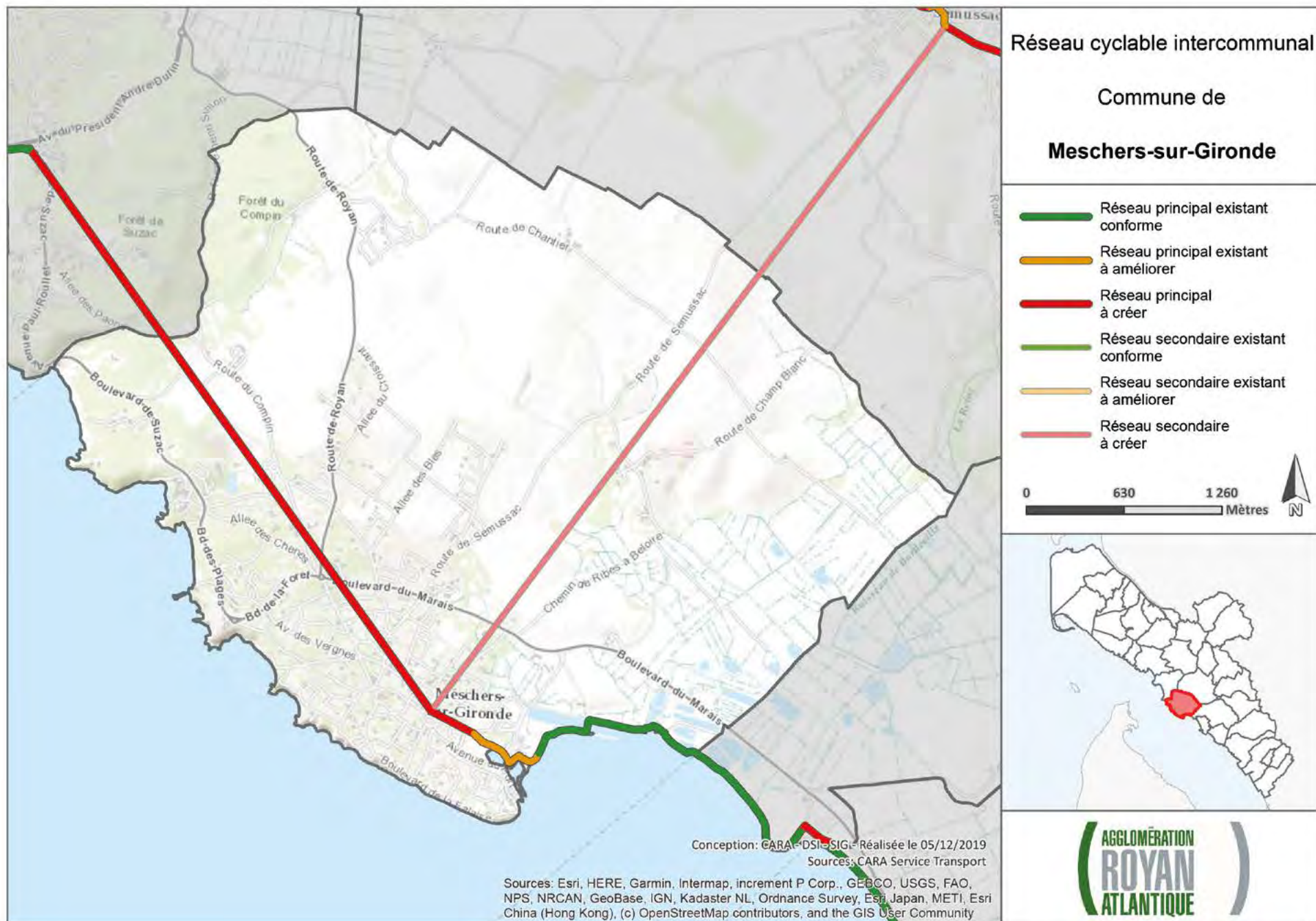


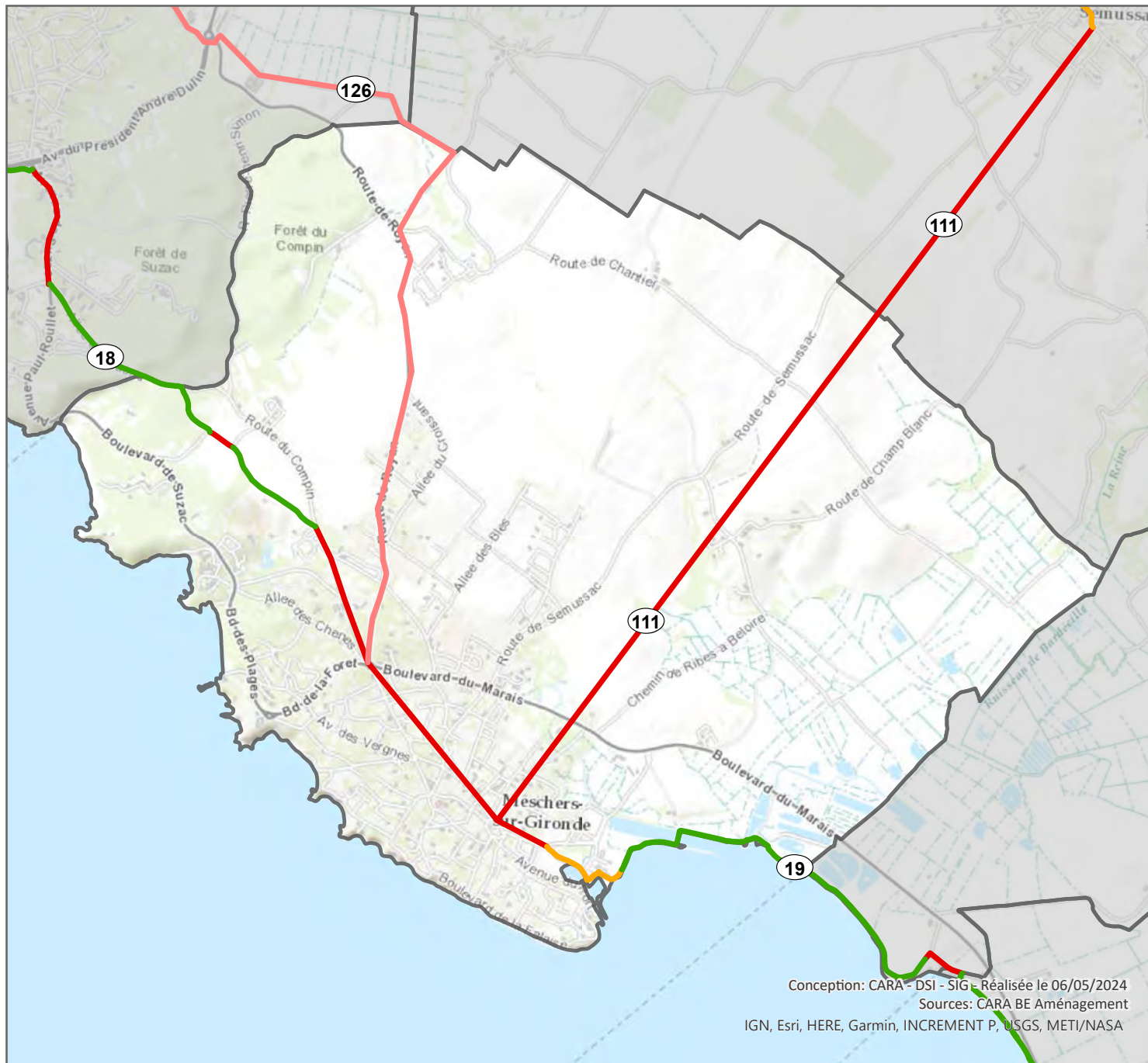
Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE





Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Meschers-sur-Gironde**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 610 1 220 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Mornac-sur-Seudre**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 510 1 020  
Mètres

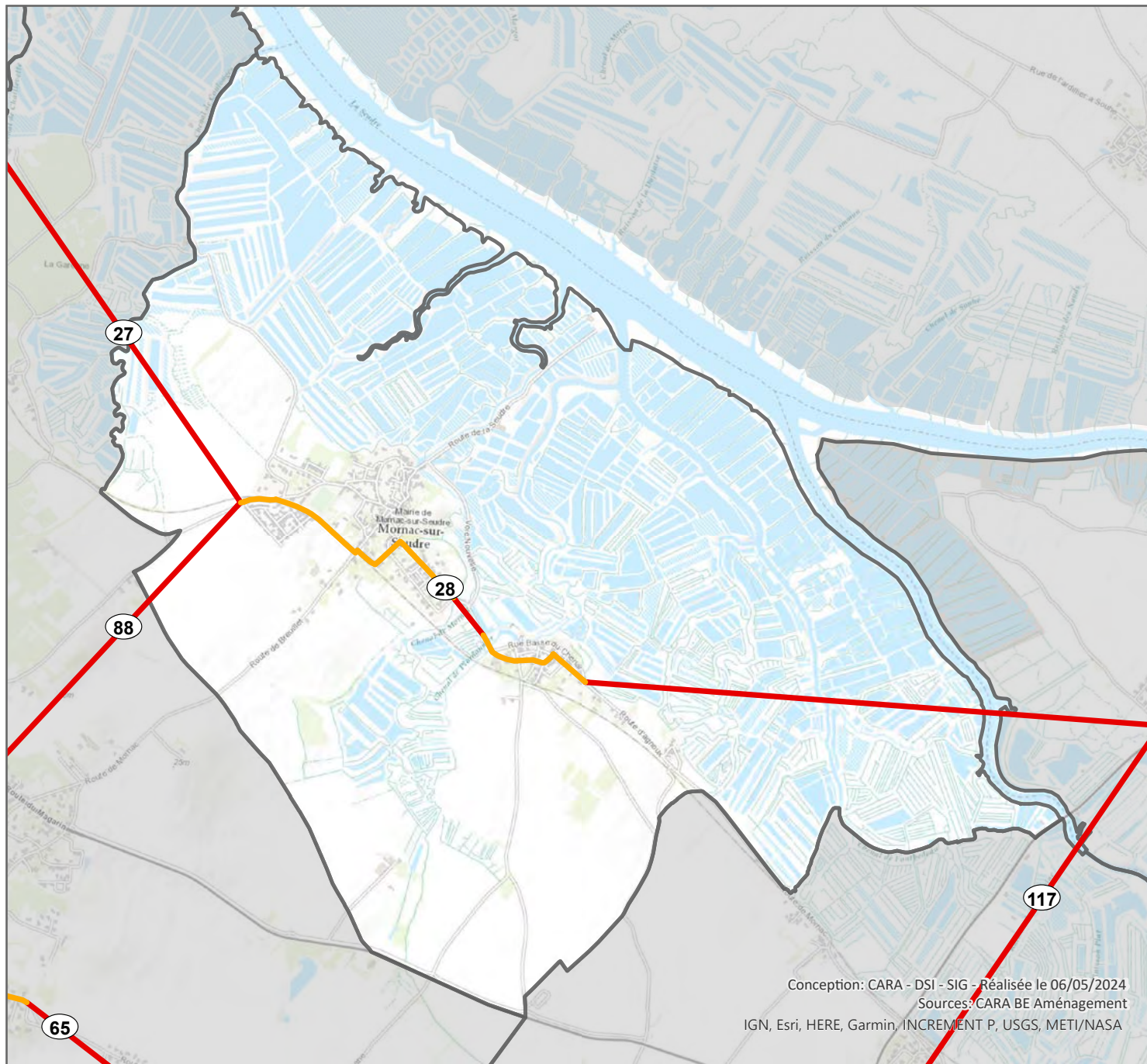


Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019

Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Mornac-sur-Seudre**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 490 980  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Mortagne-sur-Gironde**

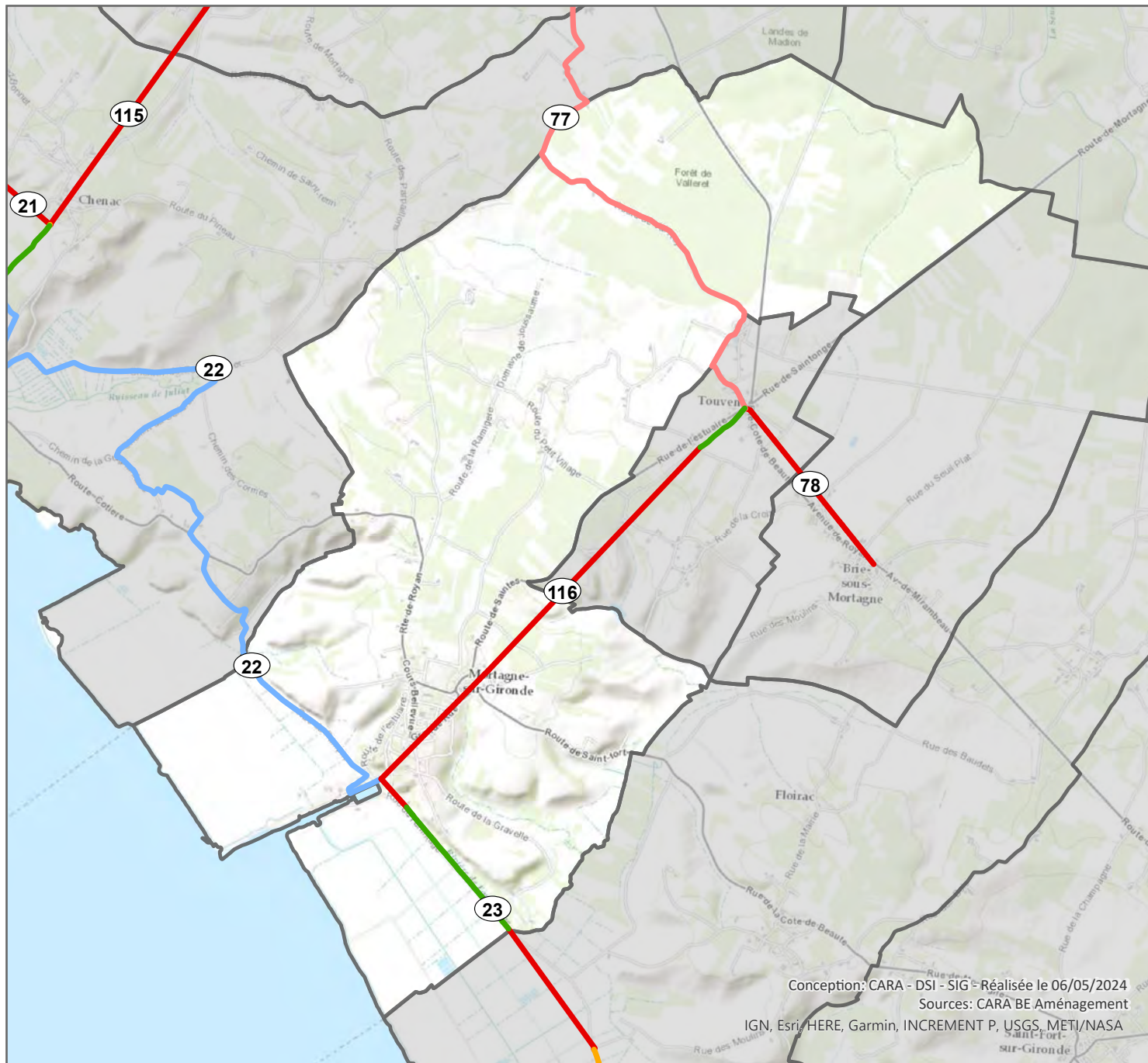
-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 880 1 760  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community



Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Mortagne-sur-Gironde**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 850 1 700  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA



## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Royan**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 700 1 400 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019

Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community



## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Royan**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 680 1 360  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 22/10/2024  
Sources: CARA, BE Aménagement  
IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, Intermap, USGS, METI/NASA

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Sablonceaux**

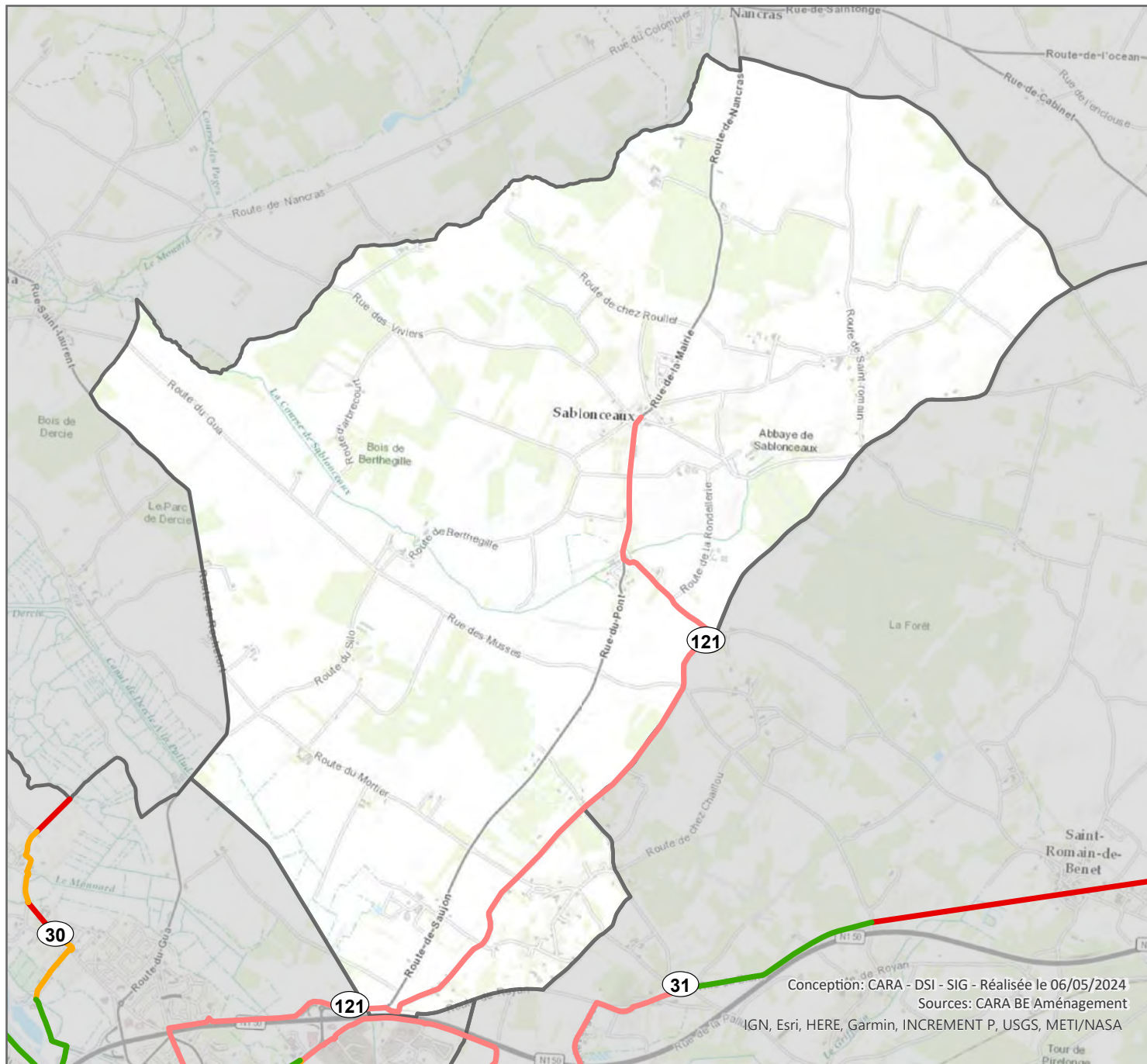
-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 780 1 560 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community



## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Sablonceaux**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 760 1 520 Mètres



AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE

Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

# Réseau cyclable intercommunal

Commune de

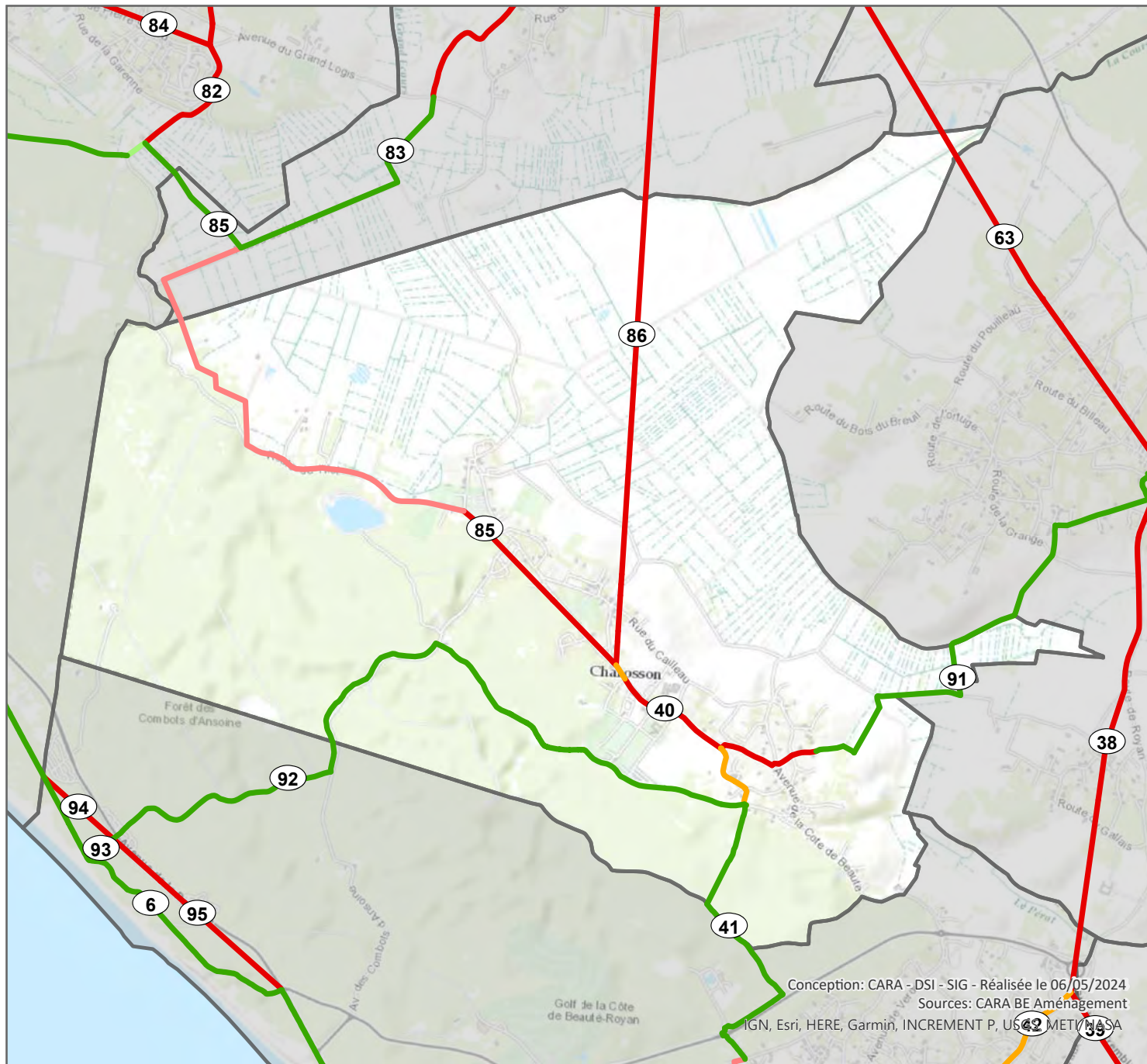
**Saint-Augustin**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community



Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Saint-Augustin**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 710 1 420  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, US MET/NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Saint-Palais-sur-Mer**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 750 1 500 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





# Réseau cyclable intercommunal

## Commune de Saint-Palais-sur-Mer

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 730 1 460  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024  
Sources: CARA BE Aménagement  
IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, UNEP, NASA



## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Saint-Romain-de-Benet**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 920 1 840 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community



Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Saint-Romain-de-Benet**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 890 1 780 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Saint-Sulpice-de-Royan**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 750 1 500 Mètres

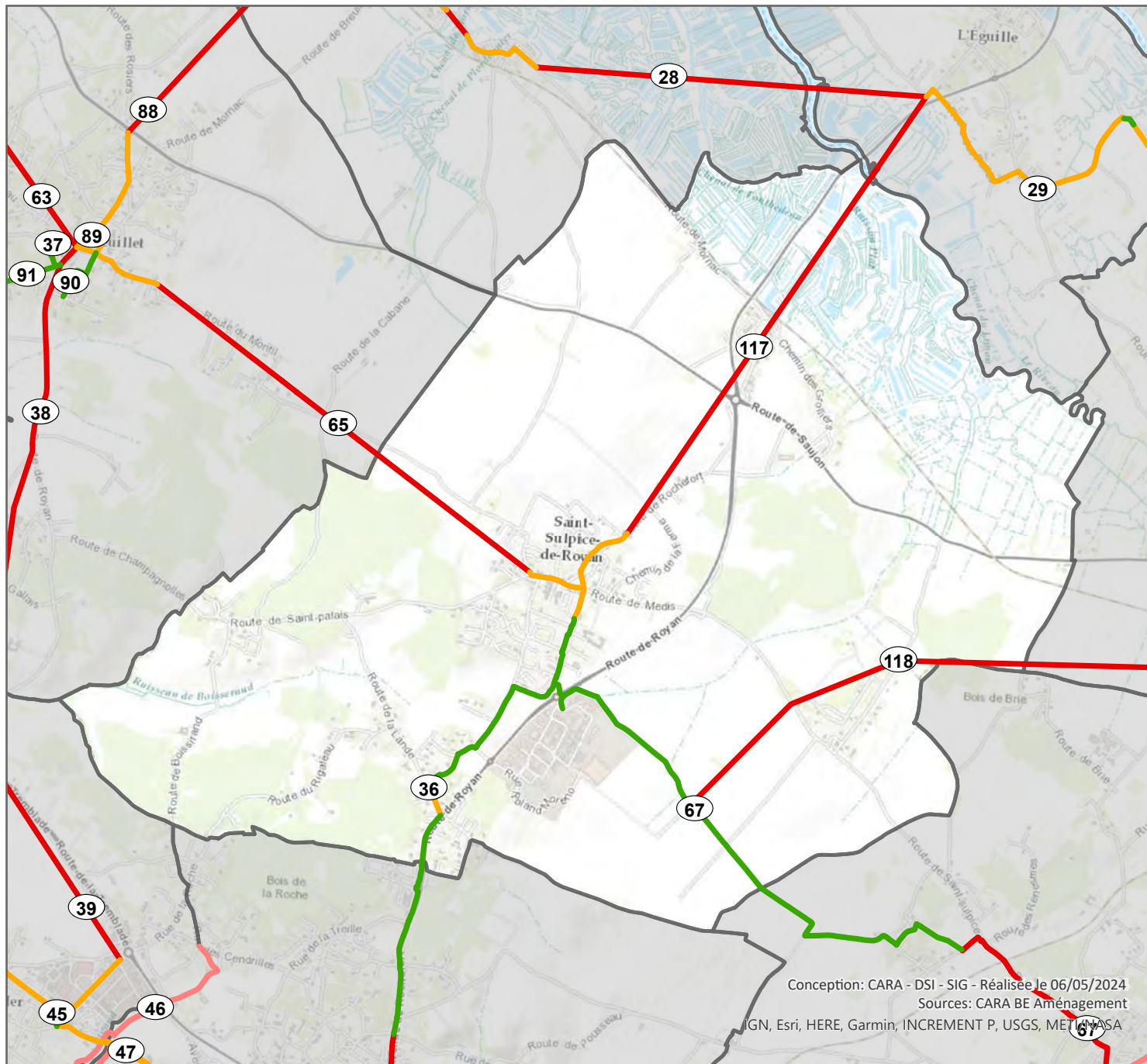


Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019

Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Saint-Sulpice-de-Royan**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 725 1450  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI, NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Saujon**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

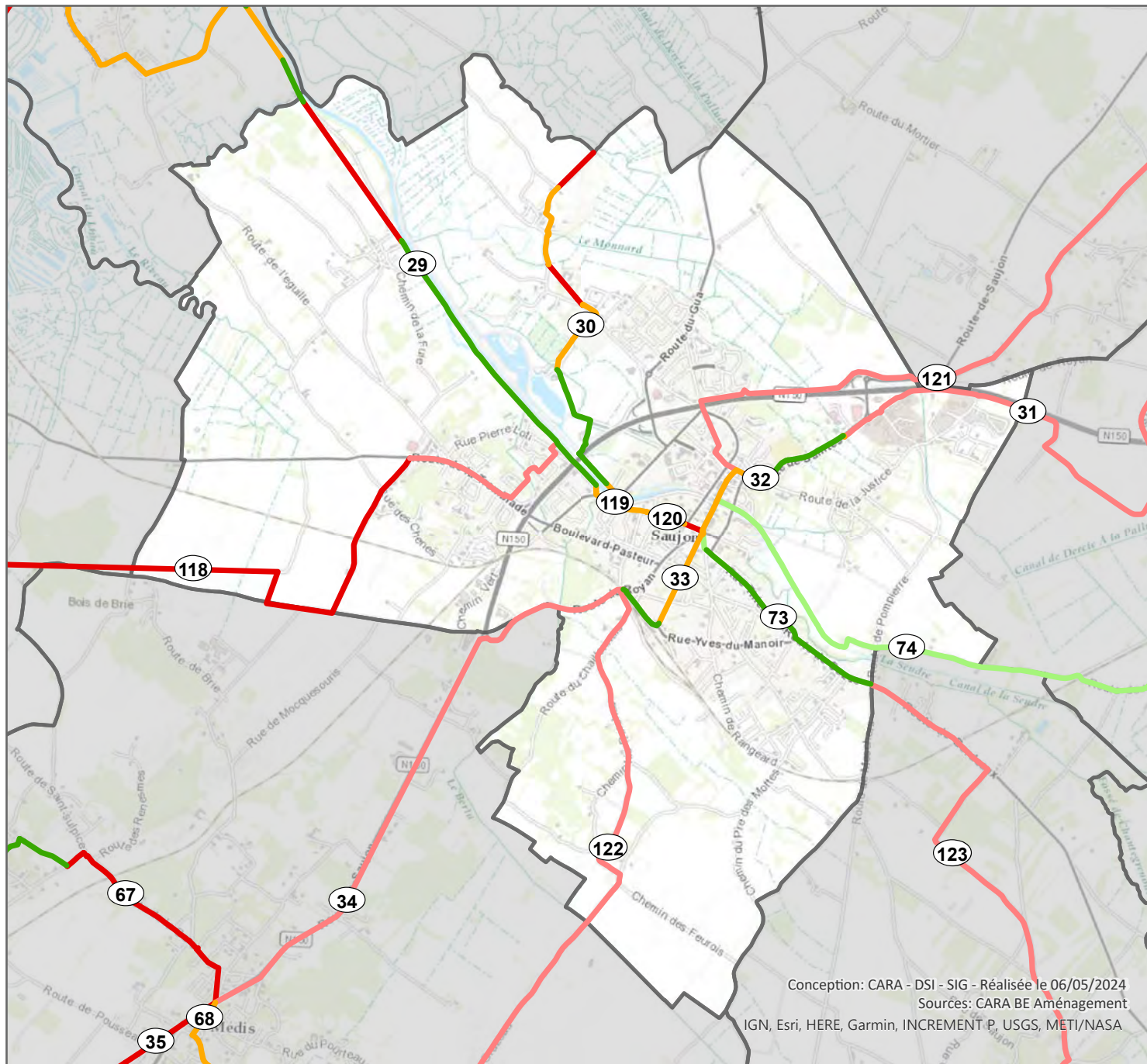
0 720 1 440 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Saujon**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 700 1 400  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Semussac**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

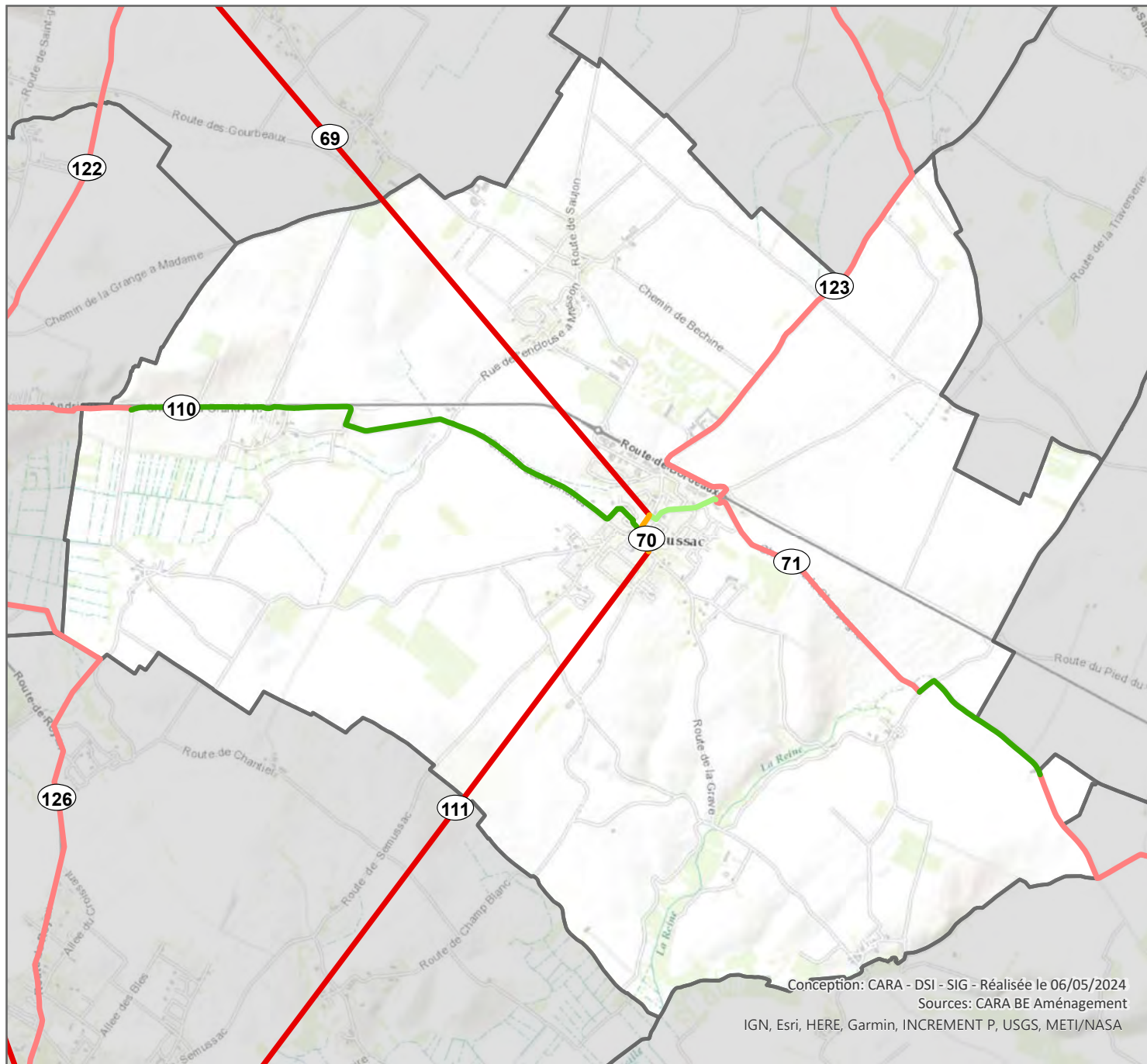
0 730 1 460  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Semussac**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 710 1 420 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA



## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Talmont-sur-Gironde**

- Réseau principal existant conforme
- Réseau principal existant à améliorer
- Réseau principal à créer
- Réseau secondaire existant conforme
- Réseau secondaire existant à améliorer
- Réseau secondaire à créer

0 360 720 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Talmont-sur-Gironde

Mairie de Talmont-sur-Gironde

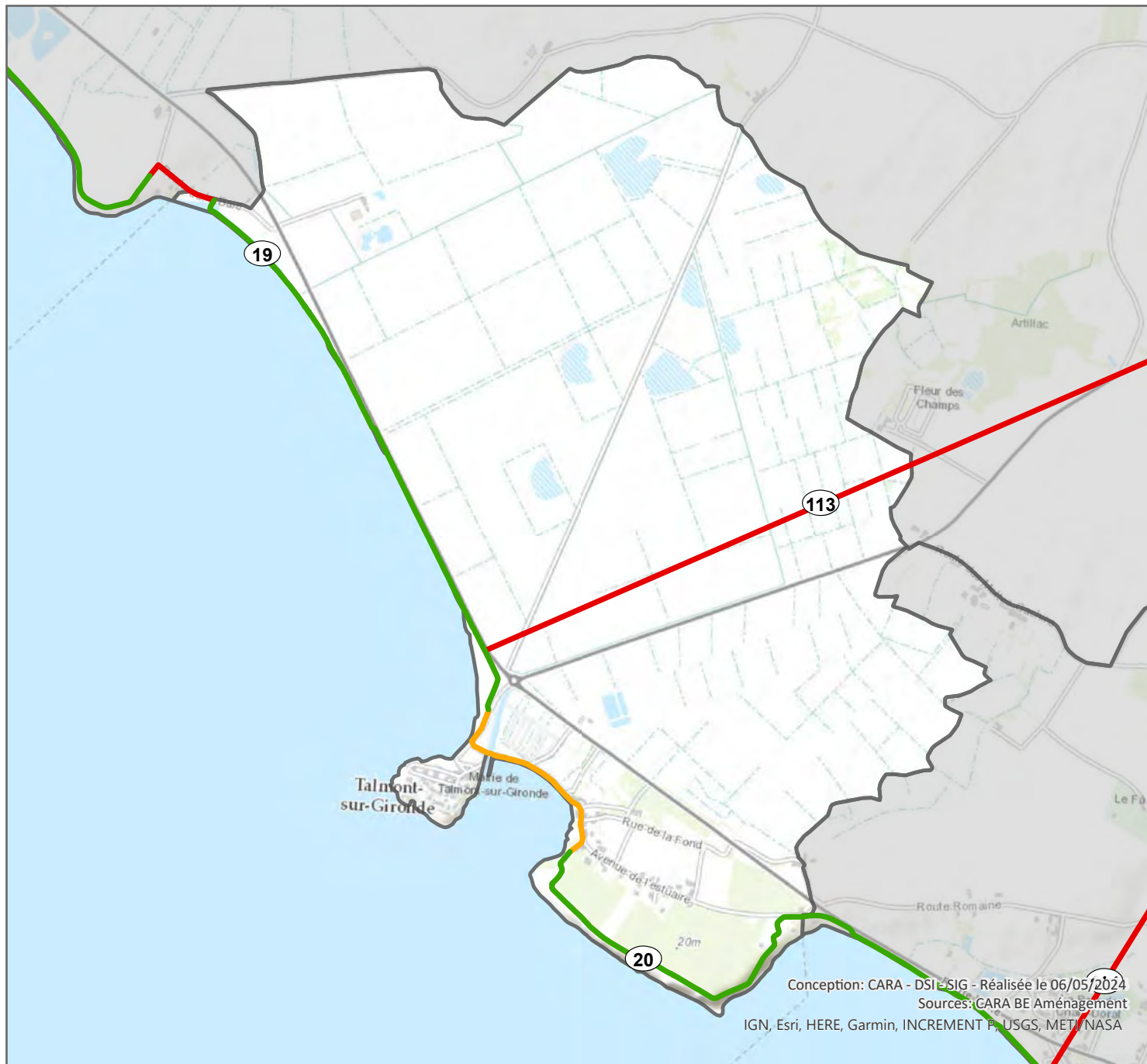
Rue de la Fond

Avenue de l'estivage

20m

Rue de la Fond

La F



Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Talmont-sur-Gironde**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 350 700  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI NASA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**La Tremblade**

-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

0 1 300 2 600 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**La Tremblade**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 1 000 2 000  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

IGN, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA, NGA

AGGLOMÉRATION  
**ROYAN**  
ATLANTIQUE

## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Vaux-sur-Mer**

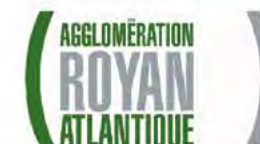
-  Réseau principal existant conforme
-  Réseau principal existant à améliorer
-  Réseau principal à créer
-  Réseau secondaire existant conforme
-  Réseau secondaire existant à améliorer
-  Réseau secondaire à créer

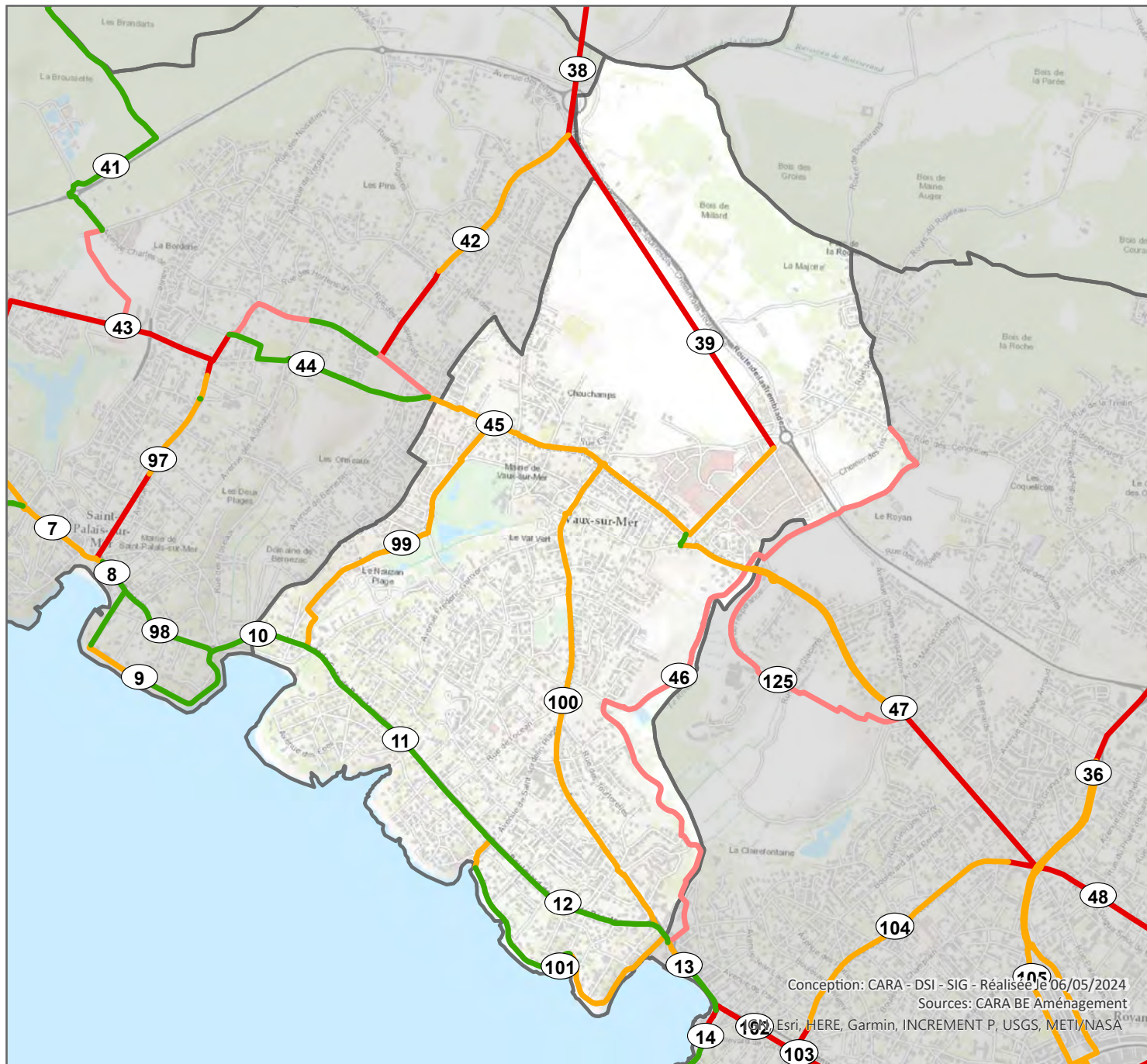
0 510 1 020 Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 05/12/2019  
Sources: CARA Service Transport

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community





## Réseau cyclable intercommunal

Commune de

**Vaux-sur-Mer**

- Conforme
- Non conforme dérogatoire
- Non conforme
- En travaux
- Tracé étudié
- Tracé en étude
- Tracé non étudié

0 490 980  
Mètres



Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 06/05/2024

Sources: CARA BE Aménagement

Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, METI/NASA

**AGGLOMÉRATION**  
**ROYAN**  
**ATLANTIQUE**

# Le Réseau

intercommunal inscrit dans les schémas directeurs cyclables européens, nationaux, régionaux et départementaux

Le territoire de la CARA est traversé par 3 « grands itinéraires cyclables », à savoir :

- **La Vélodyssée, EuroVéloroute n°1**, longeant le littoral du pont de Marennes jusqu'au port du BAC de Royan en passant par la forêt domaniale de la Coubre et du Massif des Combots,
- **Le Canal des 2 Mers, Véloroute nationale 80**, partant du BAC de Royan et suivant l'estuaire de la Gironde jusqu'à Floirac sur le ressort de la CARA,
- **Les Chemins de la Seudre, boucle départementale** autour du bassin de la Seudre situé sur le territoire de la CARA et de la Communautés de Communes du Bassin de Marennes.

Ces « grands itinéraires » sont des itinéraires inscrits dans des schémas directeur cyclables proposant un maillage à l'échelle européenne, nationale, régionale et départementale.

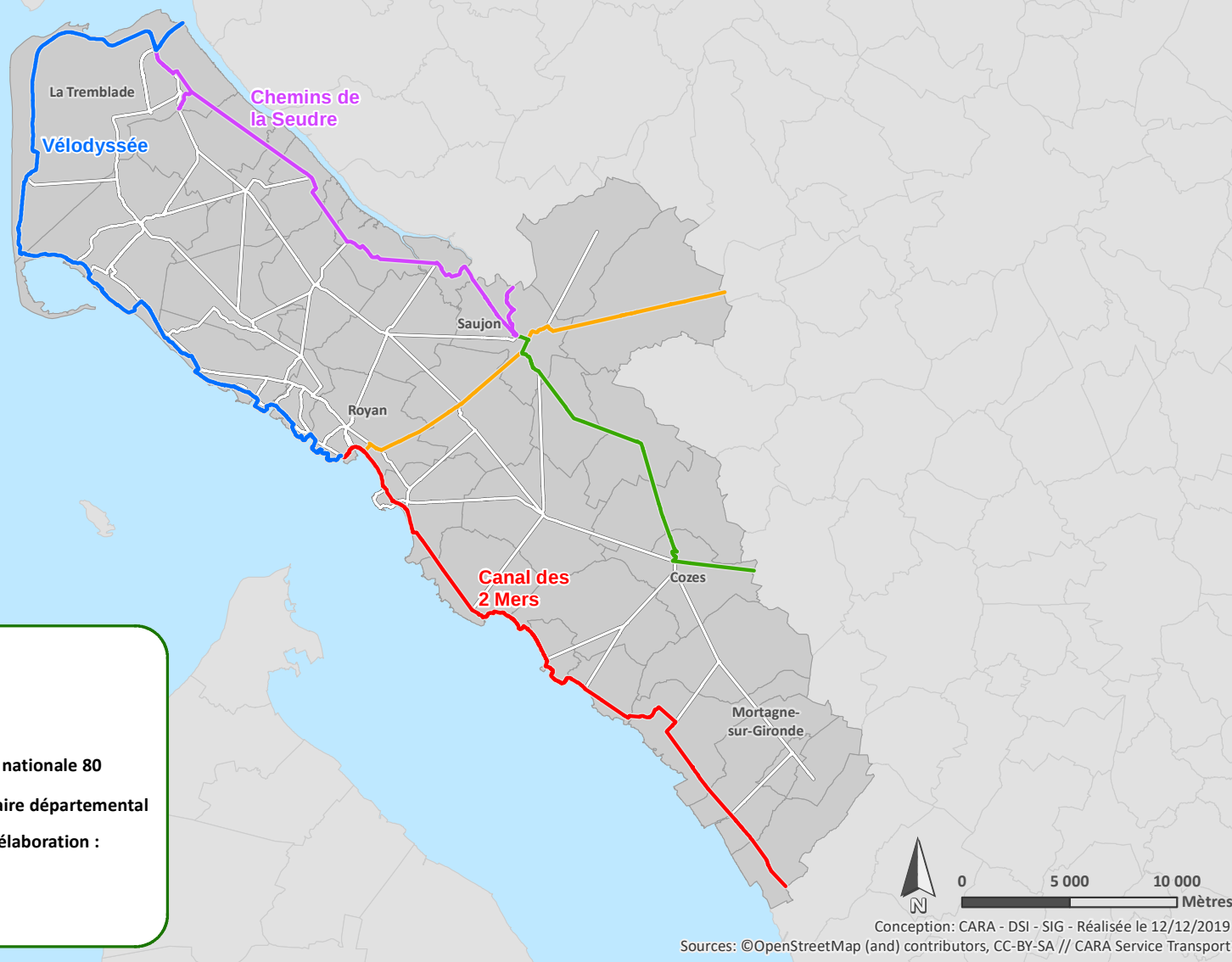
Afin d'articuler l'action publique des différents acteurs territoriaux, les « grands itinéraires », inscrits dans ces schémas doivent être reportés dans les schémas intercommunaux et ont été intégrés au réseau intercommunal de la CARA.

Deux nouveaux itinéraires régionaux concernant la CARA ont été intégrés suite au nouveau Schéma Régional Véloroutes et Voies Vertes mené par la Région Nouvelle-Aquitaine et co-élaboré avec les partenaires institutionnels. Ces deux liaisons de principes ont été validées, leur tracé précis est en cours d'élaboration. Ces deux liaisons relieront :

- **Saintes à Royan par Saujon**
- **L'Ile d'Oléron à Barbezies-Saint-Hilaire** en empruntant les Chemins de la Seudre par Mornac-sur-Seudre puis Saujon.

Une cartographie de ces grands itinéraires identifie ces axes plébiscités par les itinérants à vélo, pratique en pleine expansion sur le territoire national et à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine.

- Réseau intercommunal
- Itinéraires des partenaires :**
- Vélodyssée - EuroVelo 1
  - Canal des 2 Mers - VeloRoute nationale 80
  - Chemins de la Seudre - Itinéraire départemental
- Itinéraires des partenaires en cours d'élaboration :**
- De Saujon à Gémovac
  - De Royan à Saintes



# Les ITINÉRAIRES

cyclo-touristiques et  
de loisirs de la CARA

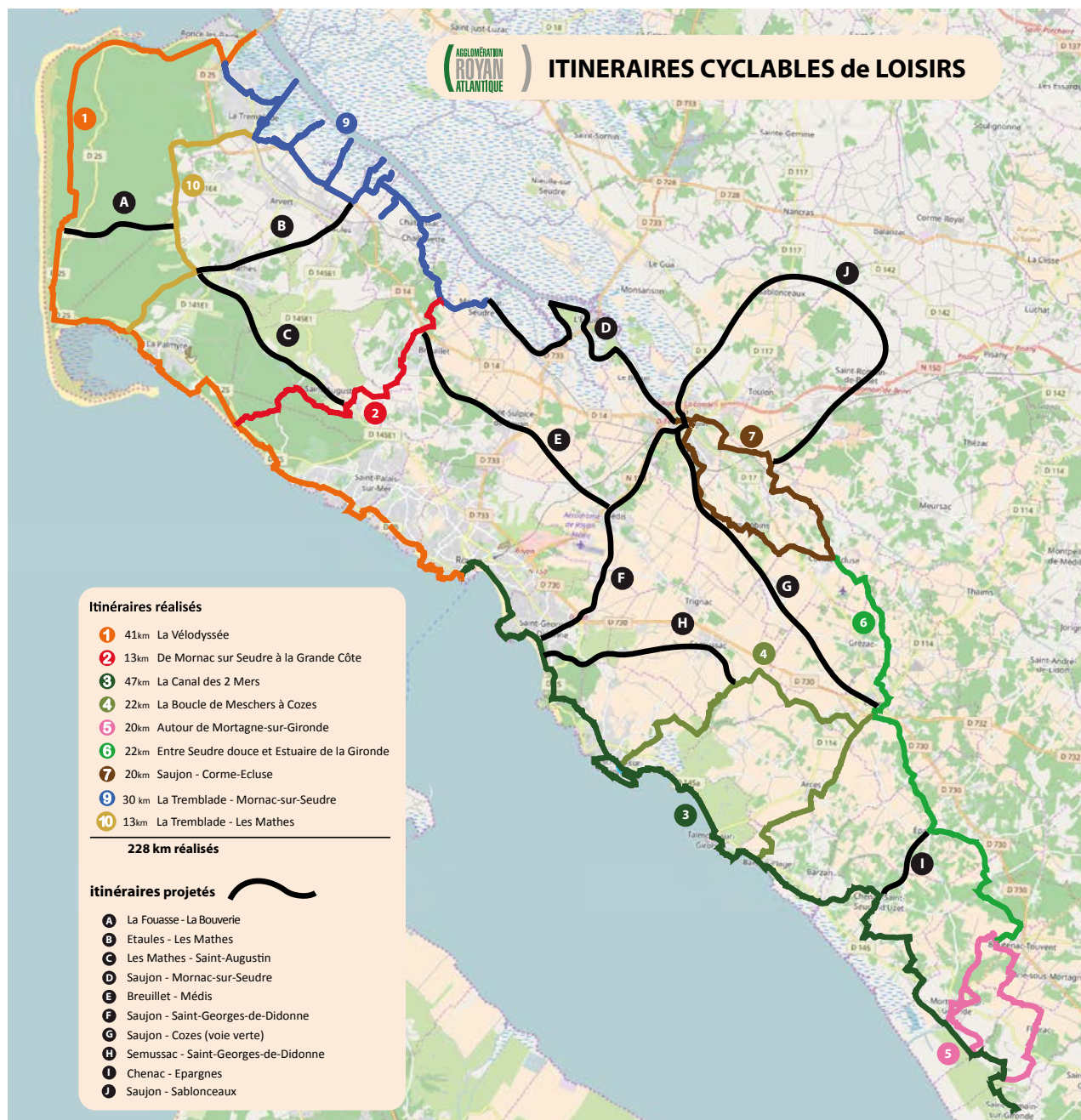
En complément des « grands itinéraires » mis en valeur par la CARA dans son précédent « schéma directeur des pistes et aménagements cyclables », de nouvelles boucles locales seront développées sur le territoire.

Ces boucles locales de balades permettront de compléter le réseau actuel de 9 boucles jalonnées pour permettre aux habitants, estivants ou encore itinérants de découvrir la diversité du territoire de la CARA en empruntant des axes appropriés à la pratique.

Ces itinéraires seront interconnectés en vue de créer un maillage de loisirs complémentaire voire partagé avec le réseau d'infrastructures cyclables à vocation plus utilitaire.

Les axes inscrits dans le précédent schéma et non réalisés ont été reportés sur la cartographie de ces boucles de loisirs, tandis que de nouveaux itinéraires seront à créer sur les secteurs dépourvus d'itinéraires de balades.

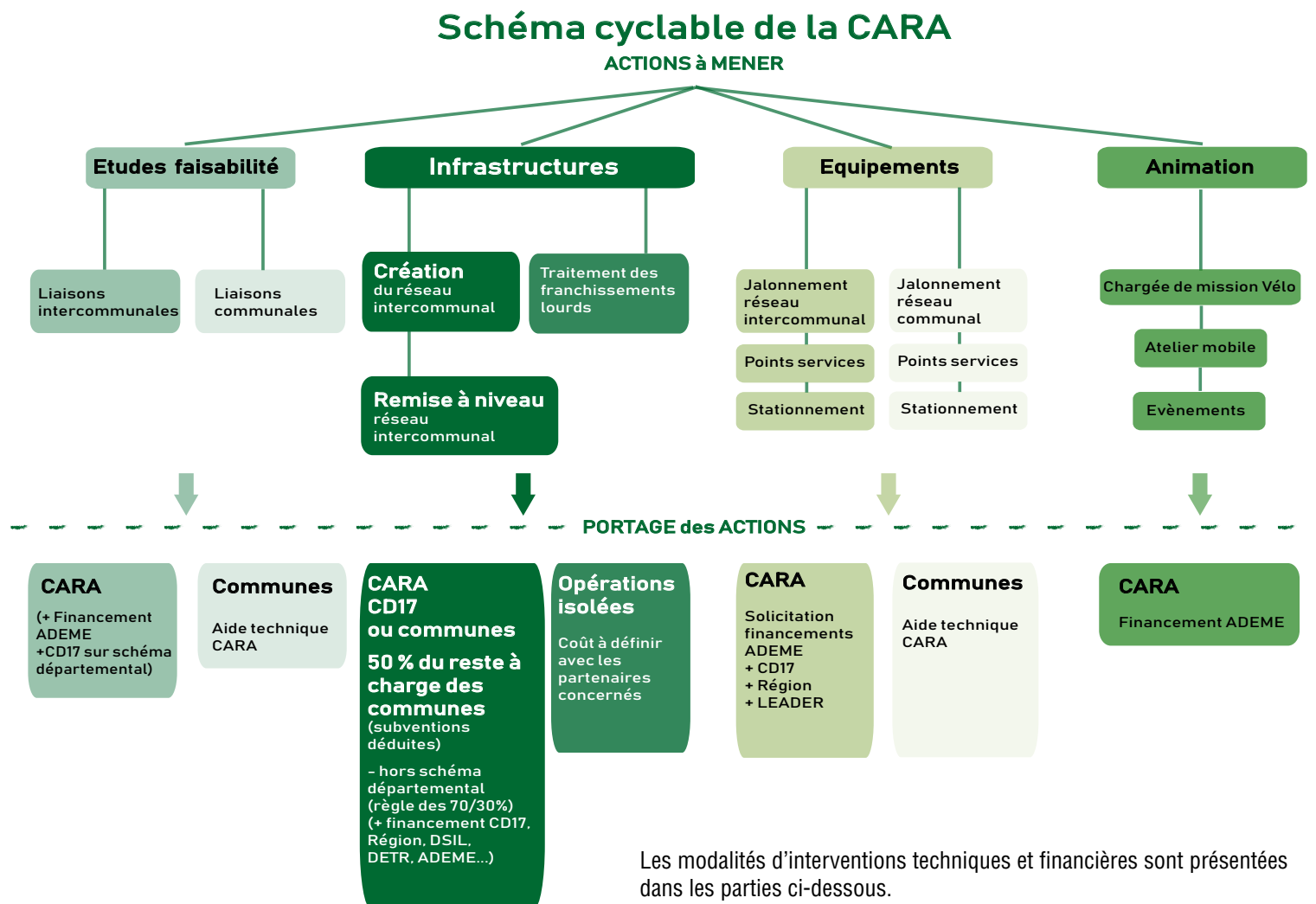
Les besoins et attentes évoluant, de nouvelles liaisons pourront être à l'étude puis intégrées à ce réseau de loisirs.



# LES RÈGLES

## de participation technique et financière

Afin de répondre à l'ensemble de la chaîne composant la pratique cyclable et d'encourager la mise en oeuvre du schéma cyclable, l'intervention de la CARA portera sur les quatre domaines d'actions suivants.



Les modalités d'interventions techniques et financières sont présentées dans les parties ci-dessous.

# Les études

## de faisabilité

Les études de faisabilité attendues pour la réalisation du schéma cyclable correspondent au niveau esquisse (avant-projet sommaire – APS et détaillé – APD) de la loi de Maitrise d'Ouvrage Publique (MOP).

Elles ont pour mission la recherche de différents tracés sur un axe défini afin d'identifier la faisabilité de l'aménagement et l'ensemble des prestations

et contraintes nécessaires pour leur réalisation. A terme, l'étude de faisabilité doit permettre la définition d'un aménagement et d'une programmation possible afin d'engager la phase de maîtrise d'oeuvre opérationnelles des travaux d'aménagements.

Les prestations attendues sont décrites dans le tableau ci-dessous.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Diagnostic du périmètre d'étude (identification des contraintes et opportunités d'aménagement)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Propositions de différents tracés à aménager comprenant : <ul style="list-style-type: none"><li>• Identification des flux d'usagers attendus,</li><li>• Définition des caractéristiques sécuritaire, topographique, paysagère, environnementale, culturelle, etc. de chaque tracé,</li><li>• Définition du type d'aménagements cyclables envisagés et traitements des intersections, ouvrages et aménagements connexes à prévoir,</li><li>• Etude parcellaire,</li><li>• Estimation des procédures et délais de réalisation administratifs et techniques,</li><li>• Estimation du coût global et financement associé</li></ul> |
| Analyse multicritères synthétique des différents tracés                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

## Le réseau intercommunal

Les études de faisabilité du réseau intercommunal sont portées et financées par la CARA, en partenariat avec les communes et partenaires concernés par les itinéraires à l'étude.

Seules les liaisons situées sur les axes inscrits dans les schémas européens, nationaux, départementaux et régionaux feront l'objet d'un portage et financement partagée entre les différents acteurs. Elles seront portées soit en interne, par les services de la CARA, soit en externe, auprès de prestataires spécialisés privés ou publics.

## Le réseau communal structurant

Les études de faisabilité du réseau communal structurant seront portées et financées par les communes. La CARA n'apportera pas d'aide financière pour la réalisation de ces études. Une aide technique pourra être apportée par la CARA aux communes effectuant une demande d'avis technique.



# LES INFRASTRUCTURES

## La réalisation du réseau intercommunal

Afin d'inciter à la réalisation d'aménagements cyclables sur le territoire, la CARA accompagnera techniquement et financièrement les partenaires selon les principes d'actions déclinés ci-dessous.

L'aide financière de la CARA a pour but de créer un effet levier sur la création d'infrastructures. Elle est cadrée par des ratios d'aménagements cyclables ayant pour rôle un traitement équitable des projets en finançant uniquement les dépenses nécessaires à la réalisation d'un aménagement cyclable conforme aux attentes. Ces ratios varient selon le réseau intercommunal (principal ou secondaire), selon le type de projet (opportunité de travaux ou projets dédiés) et selon la localisation (agglomération ou rase campagne).

Une cartographie du linéaire urbain et non urbain sur le réseau intercommunal a

été réalisée en se basant sur les données du Mode d'Occupation du Sol (MOS) de 2014. Ce MOS a été réalisé sur 3 années (1999, 2006, 2014) notamment dans le cadre de l'élaboration du SCoT afin d'étudier l'évolution des espaces (urbains, agricoles, naturels) au cours du temps. Cette donnée a été conçue de manière très fine puisqu'elle se base sur les parcelles cadastrales et la photo aérienne comme référentiels principaux.

L'année 2014 étant la plus récente c'est elle qui a été utilisée pour déterminer les espaces considérés comme urbain ou non urbain. La superposition de ces espaces avec le réseau du schéma cyclable a enfin permis de déterminer les axes urbains et non-urbains. Cette cartographie permet d'identifier les zones qui seront reconnues comme urbanisées dans les projets.

## Réseau cyclable intercommunal de la CARA Tronçons urbains et non urbains



- Tronçon urbain
- Tronçon non urbain
- Zones urbaines du Mode d'Occupation du Sol 2014

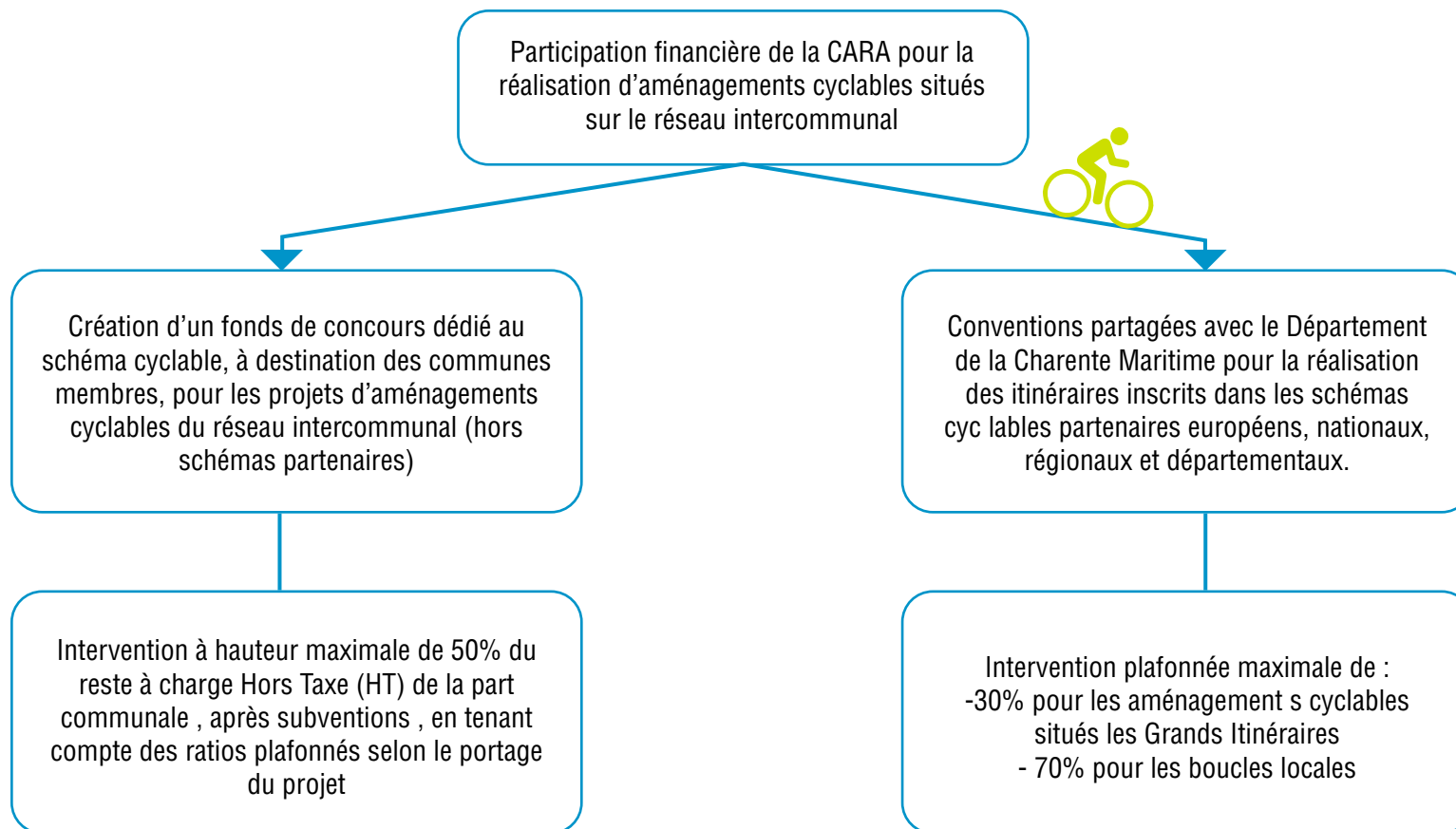


0 5 000 10 000 Mètres

Conception: CARA - DSI - SIG - Réalisée le 09/12/2019

Sources: ©OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA // MOS 2014 CARA // CARA Service Transport

La participation financière de la CARA se fera soit par voie d'un fonds de concours dédié aux aménagements cyclables intercommunaux à destination de ses communes membres, soit par convention avec le Département pour la réalisation des aménagements cyclables sur les itinéraires inscrits dans les schémas directeurs cyclables européens, nationaux, régionaux et départementaux.





## Entretien et responsabilité des aménagements cyclables

L'aide financière de la CARA se limite à la création de nouveaux aménagements et à la remise à niveau d'aménagements existants en fin de vie (étude au cas par cas) identifiés dans le réseau intercommunal.

La responsabilité et l'entretien courant des aménagements cyclables, y compris du réseau cyclable intercommunal, incombent à la charge des gestionnaires de voiries (CARA pour les voies des Zones d'Aménagements Concertés, communes pour les voies communales et Département pour les voies départementales). Ils sont tenus d'assurer l'entretien courant de l'aménagement pour pérenniser sa durée de vie.

Le pouvoir de police en vigueur se doit de faire respecter le Code de la Route sur ces aménagements.

## Acquisitions foncières

Les acquisitions foncières sont exclues de la subvention financière de la CARA. Elles restent à la charge des communes ou du Département. Une aide technique pourra être apportée aux communes pour la réalisation du dossier technique.

## Déplacements de réseaux

Les déplacements de réseaux sont exclus de la subvention financière de la CARA. Elles restent à la charge le cas échéant des occupants du domaine public routier ou des communes

## Participation aux dépenses des communes pour les travaux situés sur les liaisons cyclables intercommunales, par la création d'un fonds de concours dédié au schéma cyclable.

Les conditions d'accès à la participation financière de la CARA **sont précisées dans le règlement du fonds de concours dédié au schéma cyclable, annexé au schéma cyclable, cadrant le fonctionnement de l'intervention de la CARA.**

Les communes pourront solliciter l'aide financière de la CARA pour la réalisation des liaisons cyclables intercommunales, soit dans le cadre de travaux de voirie portés par la commune ou conjoint au Département, soit dans le cadre de travaux communaux portés et délégués par maîtrise d'ouvrage temporaire à la CARA.

**Le montant de subvention de la CARA ne peut excéder 50% du reste à charge de la part communale, après subventions, en tenant compte des ratios plafonnés selon le portage du projet (Communes ou CARA).**

## Participation aux travaux du Département de la Charente-Maritime, pour la réalisation d'aménagements cyclables inscrits dans les schémas européens, nationaux, régionaux et départementaux et repris dans le schéma cyclable de la CARA.

Le nouveau schéma cyclable vise à poursuivre et impulser une nouvelle dynamique des actions partenariales initiées avec le Département de la Charente-Maritime depuis le premier « schéma directeur des pistes et aménagements cyclables » adopté en 2009.

### Rappel

Le présent schéma cyclable remplace le précédent « schéma directeur des pistes et aménagements cyclables », document de référence rattaché à la compétence « d'aménagement et gestion de chemins de randonnée identifiés dans le schéma communautaire de randonnées ».

Les itinéraires de randonnées vélos, retranscrits dans les différents schémas directeurs européens, nationaux, régionaux et départementaux, ont été intégrés au schéma cyclable et sont rattachés à la compétence facultative de la CARA.

Le Département de la Charente-Maritime dispose d'une politique cyclable et d'un règlement d'intervention à horizon 2026, décrit dans le Pilier 3 de son « schéma Départemental des Véloroutes Voies Vertes et Randonnées 2016-2026 », définissant les modalités de financements sur les « grands itinéraires » et « boucles locales » des intercommunalités.

Les boucles locales sur le territoire de la CARA seront définies ultérieurement avec le Département de la Charente-Maritime au regard des liaisons inscrites dans le réseau intercommunal.

En vue d'accompagner et de permettre une mise en oeuvre rapide du schéma cyclable, **la CARA participera à la réalisation de travaux de création et à la remise à niveau de gros entretien** (reprise de la structure de la chaussée) des infrastructures existantes, après déductions des subventions des partenaires (Europe, Etat, ADEME...).

**Les prestations nécessaires à la réalisation de l'aménagement cyclable, à l'exception de l'entretien, des déplacements de réseaux et des dépenses d'acquisitions foncières qui sont à la charge du gestionnaire de voirie, éligibles à l'aide financière de la CARA sont décrites ci-dessous :**

#### ÉTUDE

- AVP, PRO, DCE, Maîtrise d'oeuvre, au prorata des dépenses cyclables

#### VOIRIE

- Installation de chantier
- Dépose/repose de mobilier urbain
- Réalisation du terrassement, de la structure de la chaussée et de la couche de roulement
- Réalisation d'un ilot séparateur de la chaussée automobile y compris dispositif supplémentaire type potelets, barrières ou glissières
- Mise à la cote d'ouvrages
- Busage et drainage de fossé
- Adaptation et raccordements aux voiries, accès, etc.

#### SIGNALISATION

- Signalisation de police
- Marquage horizontal
- Jalonnement directionnel

#### ÉQUIPEMENTS

- Mobilier dédié au stationnement et à la pratique cyclable

Lors de travaux portés par le Département sur les itinéraires inscrits dans son « schéma Départemental des Véloroutes Voies Vertes et Randonnées 2016-2026 », la CARA interviendra au titre de sa compétence « d'aménagement et gestion de chemins de randonnée identifiés dans le schéma communautaire de randonnées ».

**Le taux de participation de la CARA sera de 30% plafonné pour la réalisation des « grands itinéraires » et de 70% plafonné pour les « boucles locales », comme décrit ci-dessous.**



| Typologie du réseau                                                                                                  | Montant maximum de l'aménagement cyclable pris en compte | Plafond de participation de la CARA |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Grands itinéraires (réseau intercommunal inscrit dans les réseaux européens, nationaux, régionaux et départementaux) | 485 €HT/ml                                               | 145 €HT/ml                          |
| Réseau intercommunal identifié comme boucles locales départementales                                                 | 80 €HT/ml                                                | 55 €HT/ml                           |

# La Réalisation

## du réseau communal structurant

En complément du réseau intercommunal ayant vocation de devenir l'armature du territoire, le nouveau SCoT de la CARA, arrêté en date du 11 octobre 2019, identifie le maillage communal structurant comme 3<sup>e</sup> pilier des liaisons cyclables à créer sur le territoire.

Pour rappel, le réseau communal structurant a pour but de mailler les principaux pôles générateurs de déplacements (économiques, touristiques et d'habitation) à l'échelle de la commune en complément de l'armature principale du réseau intercommunal.

Ce réseau n'a pas été cartographié étant donné que le réseau intercommunal à créer repose sur des liaisons de principes de bourg à bourg.

**Le tracé retenu sur chaque liaison intercommunale sera connu uniquement après validation des études de faisabilité par la CARA.** Le réseau communal structurant pourra alors être étudié, travaillé et validé, à posteriori, avec les communes par les services de la CARA.

Il devra répondre aux principes suivants, partagés avec les membres CoTECH des communes lors des ateliers de travail du 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> trimestre :

- Tracé le plus direct possible
- Maillage des principaux quartiers urbanisés vers le réseau intercommunal et les principaux pôles générateurs de déplacements de la commune (hypercentre, grands équipements, zones d'emplois et touristiques).
- Connexion entre le bourg concentrant les services/activités de proximité et les principaux bourgs urbanisés de la commune

Les communes auront à leur charge de créer ce maillage cohérent sur leur ressort territorial.

**La CARA n'apportera pas d'aide financière pour la réalisation du réseau communal structurant.** Elle apportera une aide technique aux communes pour la définition de leur réseau communal structurant et/ou pour donner un avis technique sur les aménagements cyclables à créer sur ce réseau communal structurant.

# TRAITEMENTS

de points noirs  
et franchissements lourds



Lors de la réalisation des liaisons cyclables intercommunales, de nombreux points durs (franchissements d'ouvrages, de contraintes naturelles, de barrières de trafic...) seront à traiter.

Compte tenu de la complexité technique et de l'impact financier pouvant être engendré par le traitement de ces points noirs dans la réalisation d'une liaison intercommunale, des opérations de travaux dédiées et partenariales entre les différents acteurs (Etat, Région, Département, etc.) et potentiels financeurs pourront être montées.

# Les équipements cyclables

Pour répondre à l'ensemble des besoins des cyclistes du territoire, le schéma cyclable vise à développer les équipements et services sur le territoire de la CARA. L'ensemble des acteurs institutionnels sont concernés pour le portage et la mise en place d'équipements cyclables sur leur ressort territorial. La CARA va renforcer son action sur la déclinaison d'équipements relatifs à la pratique cyclable.

## Jalonnement du réseau intercommunal

Dans la continuité de la gestion actuelle des itinéraires cyclables balisés et en complément de la pose de la signalétique d'itinéraire, **la CARA va mettre en place sur le réseau intercommunal une signalétique directionnelle.**

Ce jalonnement vise à renforcer et créer un maillage cohérent et uniforme sur le territoire de la CARA. Ces panneaux permettront d'informer les cyclistes des points d'intérêts à proximité des itinéraires et d'indiquer le chemin le plus opportun pour y accéder, avec indications temporelles et kilométriques. Des compléments d'informations (point d'eau, services...) seront à l'étude pour enrichir l'information sur site à destination des cyclistes.

Cette signalétique sera mise en oeuvre lors de la création d'aménagements cyclables ou progressivement sur les aménagements existants du réseau intercommunal, ne disposant pas de signalétique directionnelle. Elle pourra être à la fois horizontale et/ou verticale selon les besoins.

## Développement du stationnement vélos

L'offre de stationnement à destination des vélos est limitée et peu adaptée aux besoins des cyclistes, les pincettes représentant 50% de l'offre actuelle.

Afin d'améliorer et de sécuriser le stationnement de courte, moyenne et longue durée des cyclistes, le schéma préconise le déploiement d'équipements de stationnement, permettant à minima un système d'attache en 3 points, autour des principaux pôles générateurs du territoire (pôles intermodaux, zones économiques, zones touristiques, équipements publics recevant du public, hypercentre etc.).

**La CARA va notamment renforcer l'intermodalité** à proximité des arrêts du réseau de transport collectifs CARABUS ou encore à proximité **des principaux pôles générateurs** lors de la création des liaisons du réseau intercommunal.

## Développement de points services

En complément de l'offre de stationnement, la CARA va impulser la mise en place d'un maillage territorial de points d'accueils vélos regroupant équipements et services. Ces points services ont pour vocation de proposer des équipements ainsi qu'un accueil humain pour répondre aux besoins des différents profils de cyclistes du territoire dans chaque commune.

Plusieurs prestations du type outils de réparation, station de gonflage, consignes sécurisées, aire de pique-nique, points d'eau, sanitaires etc. seront à l'étude et hiérarchisées selon le besoin et la fréquentation cyclable constatée. Un travail partenarial avec l'Office de Tourisme Communautaire et les différents acteurs institutionnels du territoire sera mis en place pour développer ce service.

## L'animation

Dernier chaînon de la politique cyclable, l'essor de la pratique cyclable passera par le développement d'une culture vélo sur le territoire.

**Des actions de sensibilisation, de communication, de formation et des évènements seront mises en oeuvre par la CARA** et les moyens humains affectés à la thématique cyclable. Ces actions seront évolutives pour accompagner au mieux les différents besoins. Un atelier mobile itinérant ou encore une cabane à vélo seront expérimentés pour proposer des services et prestations dans les secteurs dépourvus.

En l'absence actuelle de relais citoyen identifié sur les 33 communes, **la CARA aidera à l'émergence d'association de cyclistes du quotidien pour créer une dynamique de travail concertée et partagée autour des aménagements et actions** qui seront déployés sur le territoire.

En améliorant la visibilité et la connaissance du système vélo à destination des habitants, estivants et différents acteurs du territoire, la pratique cyclable et cyclabilité du territoire sera mieux perçue et permettra de reconsidérer le vélo comme un mode de déplacement et pas uniquement de loisirs.

Cette visibilité sera à la fois physique et numérique. Afin de valoriser le travail de recensement exhaustif des aménagements et équipements du territoire, **la CARA se chargera de créer un outil cartographique regroupant l'intégralité de cette donnée à destination du grand public.**

# DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE

## suivi et évaluation

Compte tenu de l'importance des travaux et des coûts à réaliser, la réalisation du schéma cyclable sera effective à long terme en fonction de la volonté de la CARA et de ses marges de manoeuvre financière.

Afin de maintenir une dynamique de réalisation, le schéma cyclable sera décliné par cycle moyen de 6 ans, intercalés entre les mandats électoraux, à compter de 2022. Compte tenu du contexte électoral municipal de 2020, date d'approbation du schéma cyclable, le budget alloué au plan pluriannuel de financement du schéma cyclable pour le premier cycle sera défini par la nouvelle équipe dirigeante courant 2020 pour la période 2021-2028.

Au terme de chaque PPI, le Comité de Pilotage du schéma cyclable sera réuni afin d'assurer un suivi de l'avancement du projet évaluant :

- Le nombre de liaisons intercommunales et kilomètres associés réalisées via le fond de concours ou en partenariat avec le Département,
- Le nombre de projets communaux réalisés indépendamment de l'aide financière de la CARA,

- Les évolutions de la pratique cyclable constatées par les compteurs vélos ou enquêtes déplacements réalisés,
- Le nombre d'évènements, formations et actions mises en oeuvres,
- La démarche partenariale engagée afin d'atteindre le réseau cible,
- Etc.

Ces indicateurs permettront d'enrichir les échanges sur la mise en oeuvre du schéma cyclable entre acteurs du territoire réunis pour l'occasion afin d'appréhender les éventuels besoins ou freins nécessitant de réorienter la stratégie d'action de l'agglomération.

## MISE à JOUR de la base de données

Afin de maintenir la base de données à jour sur les aménagements créés, la CARA réalisera un suivi annuel des aménagements du territoire, en partenariat avec les communes. Ce suivi permettra

notamment d'assurer un suivi qualitatif de l'état des infrastructures en vue d'actualiser le schéma cyclable. À chaque création ou requalification d'aménagements favorables à la pratique cyclable, les communes seront tenues d'en informer la CARA pour intégrer ces nouveaux aménagements à la base de données diffusables au grand public.

## clause de revoyure

Le schéma cyclable traduit les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale à horizon 2040. Compte tenu de la période de mise en oeuvre et de l'évolution des besoins et pratiques constants, le schéma cyclable est un document évolutif.

Après évaluation, les éléments constitutifs du schéma pourront être actualisés si besoin, notamment les ratios de coût des aménagements cyclables.

# REMERCIEMENTS



La CARA tient à remercier les différents partenaires institutionnels (communes, Département de la Charente-Maritime, Région Nouvelle-Aquitaine, Groupement d'Intérêt Public Littoral Aquitain, Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement et du Logement de Nouvelle-Aquitaine, Direction Départementale des Territoires et de la Mer, Conservatoire du Littoral, Office National des Forêts, Office de Tourisme Communautaire) ayant participé aux ateliers de travail technique et Comités de Pilotage pour la définition de cette politique cyclable.

La CARA tient également à remercier tous les interlocuteurs ayant répondu aux sollicitations pour la définition de la nouvelle gouvernance cyclable.

Un remerciement tout particulier aux agglomérations de La Rochelle, d'Agen, du Bassin Arcachon Nord, du Grand Angoulême, de Marenne Adour Côte Sud, de Troyes et de Vannes pour le partage d'informations et retours d'expériences sur les modalités de gouvernances et les actions mises en place.

La CARA remercie également l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie pour l'accompagnement au titre de l'Appel à Projets « Territoires et Vélos » de 2019.

**SCHéMa**  
**CYCLaBLE**