



## Synthèse

### Schéma Directeur Cyclable

## Conseil Communautaire du 5 juin 2024

REDACTION et  
RELECTURE

#### IMMERGIS

Alban LURDOS – Chef de projets Mobilité

#### CC de la Haute Saintonge

Fabienne DUGAS-RAVENEAU – Cheffe de projets  
Santé-Mobilité-PAT



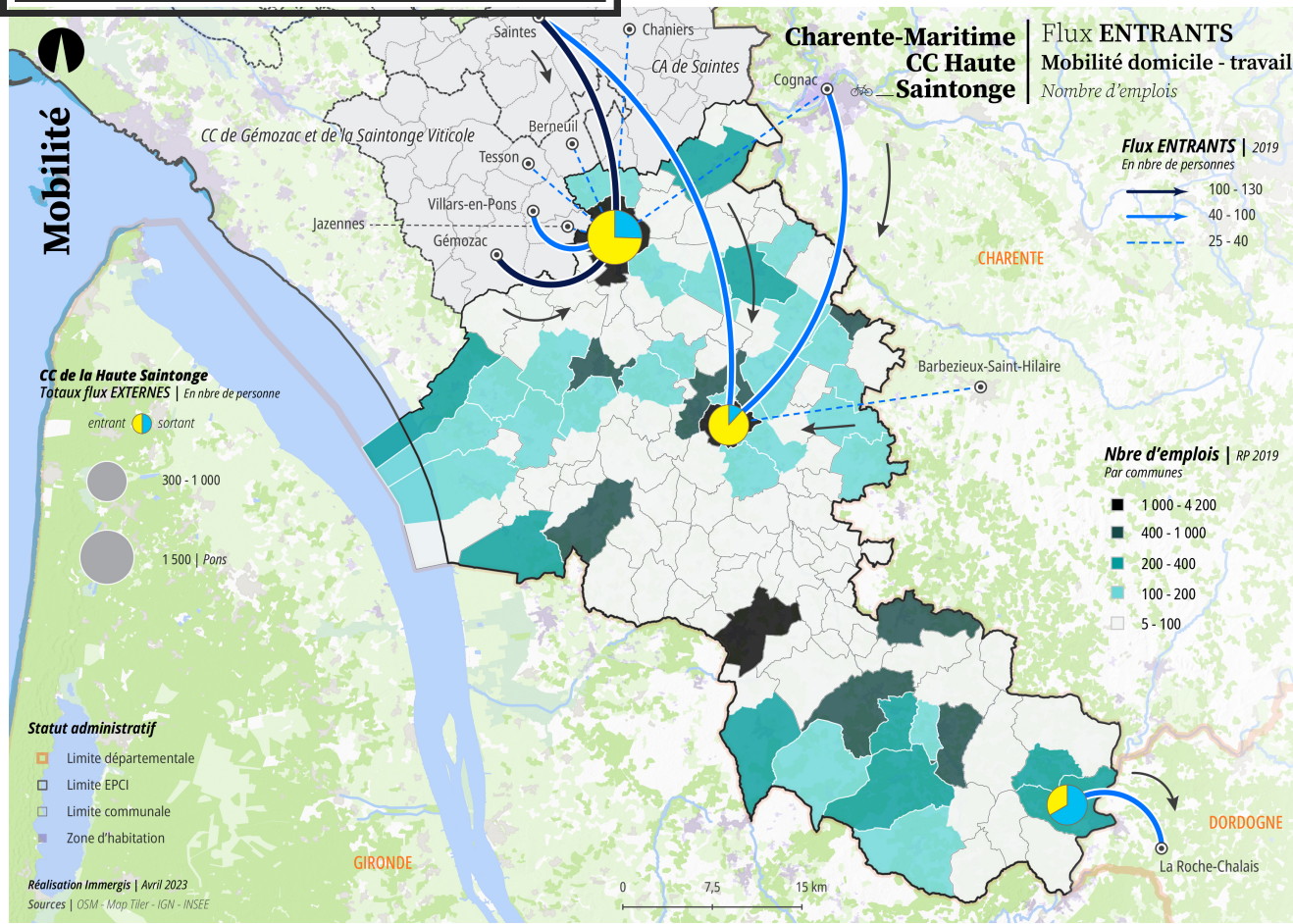
# 01

## Stratégie du schema directeur

## Analyse territoriale : flux domicile-travail entrants du territoire

017 20 04 529 - 20240069 - DPL13\_2024 - DE

Reçu le 07/06/2024



Les flux entrants du territoire proviennent des plus grandes communes proches de la Haute-Saintonge : **Saintes et Cognac**. Celles-ci sont éloignées et leurs flux sont dirigés vers **Jonzac et Pons**, les plus grandes du territoire.

Les communes limitrophes de **Saint-Aigulin et Pons**, qui sont situées aux limites territoriales de l'intercommunalité, ont également des échanges importants vers les zones d'emplois de ces communes.

Nous constatons tout de même une **première dépendance géographique**, avec des flux importants entre des communes aux distances souvent faibles.

## Analyse territoriale : flux domicile-travail sortants du territoire

017-20049529-20240069-DEL13\_2024-DE

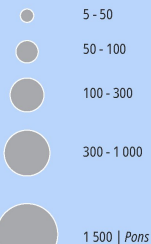
Reçu le 07/06/2024

CC BY-NC-ND

Charente-Maritime  
CC de la Haute SaintongeMobilité domicile-travail  
Flux sortants - Déplacements en voiture

## CC de la Haute Saintonge

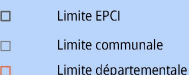
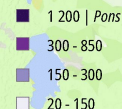
Totaux flux EXTERNES | En nbre de personne

entrant  sortant 

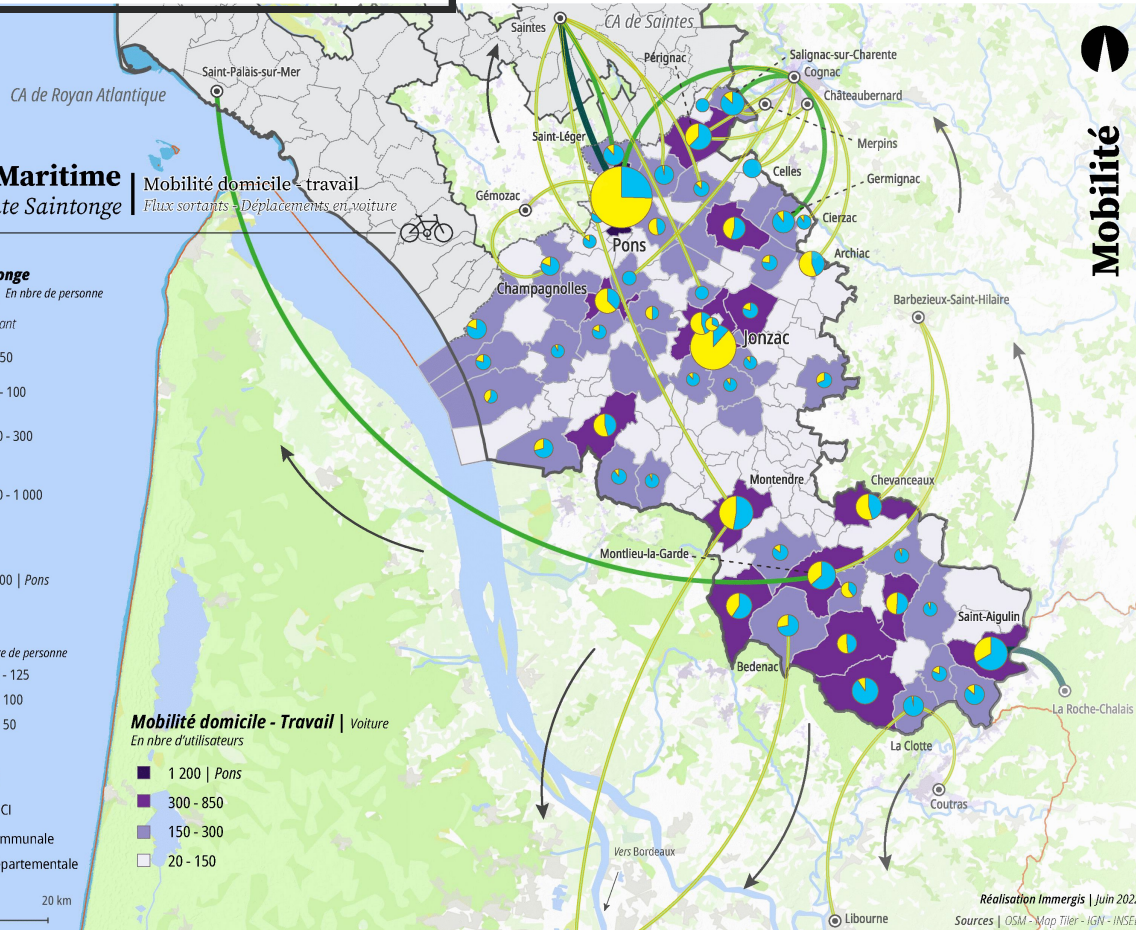
Flux SORTANTS | En nbre de personne



Statut administratif

Mobilité domicile - Travail | Voiture  
En nbre d'utilisateurs

0 10 20 km



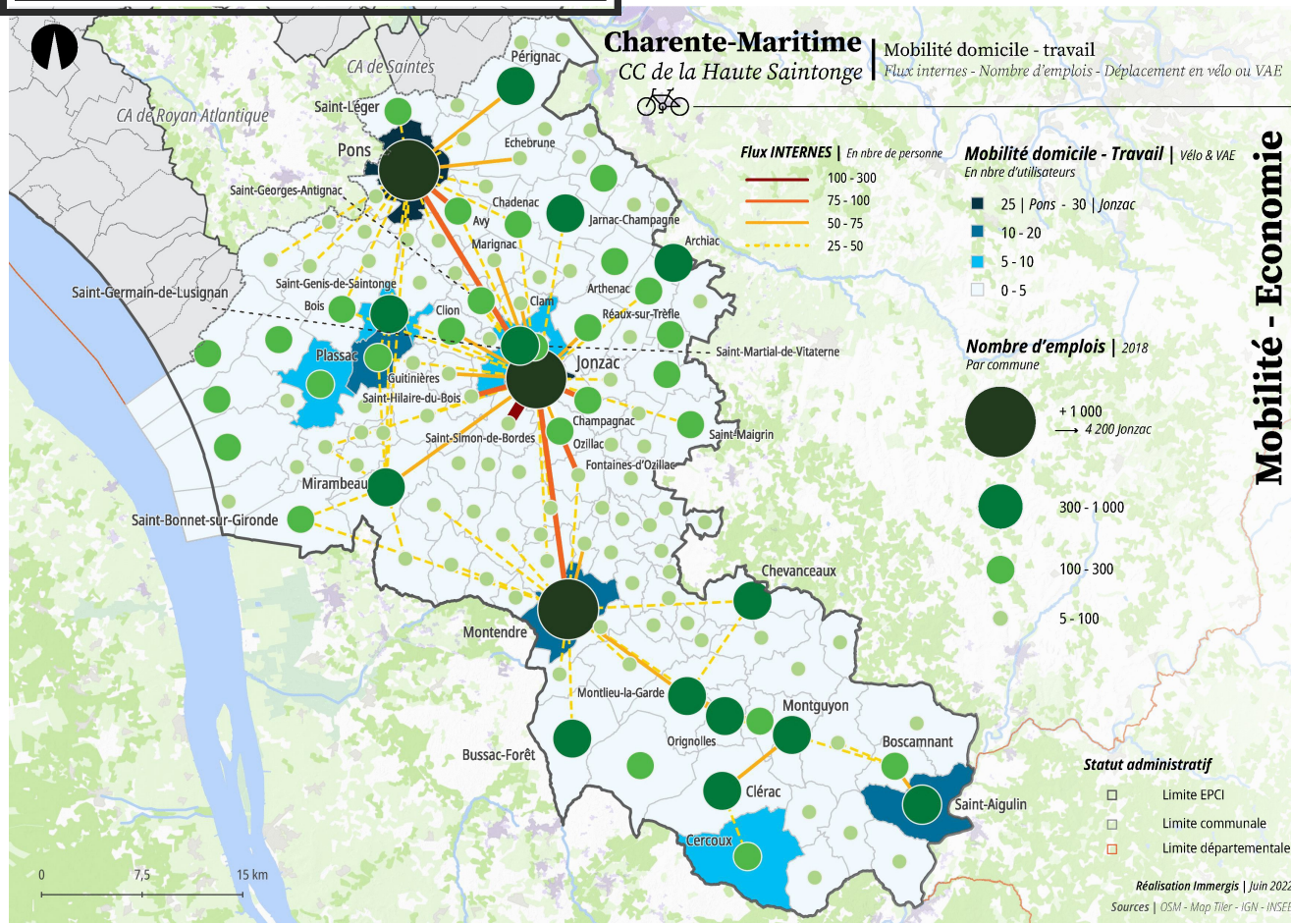
Mobilité

Les flux sortants montrent une structure assez similaire qu'avec les flux entrants et **tournés vers Saintes et Cognac principalement.**

Des flux plus limités existent également vers **Bordeaux, La-Roche-Chalais, Libourne et Saint-Palais.**

Mais ils se limitent, pour les échanges significatifs (supérieurs à 25 déplacements journaliers), à **une ou deux communes de la Haute-Saintonge vers ces communes.**

**A noter :** l'équilibre entre les flux entrants/sortants tendent vers **des flux majoritairement entrants pour les communes les plus grandes du territoire** (Jonzac, Pons) et se dirigent ensuite vers des flux sortants lorsque l'on bascule vers des communes à une taille plus modeste.


**Mobilité - Economie**

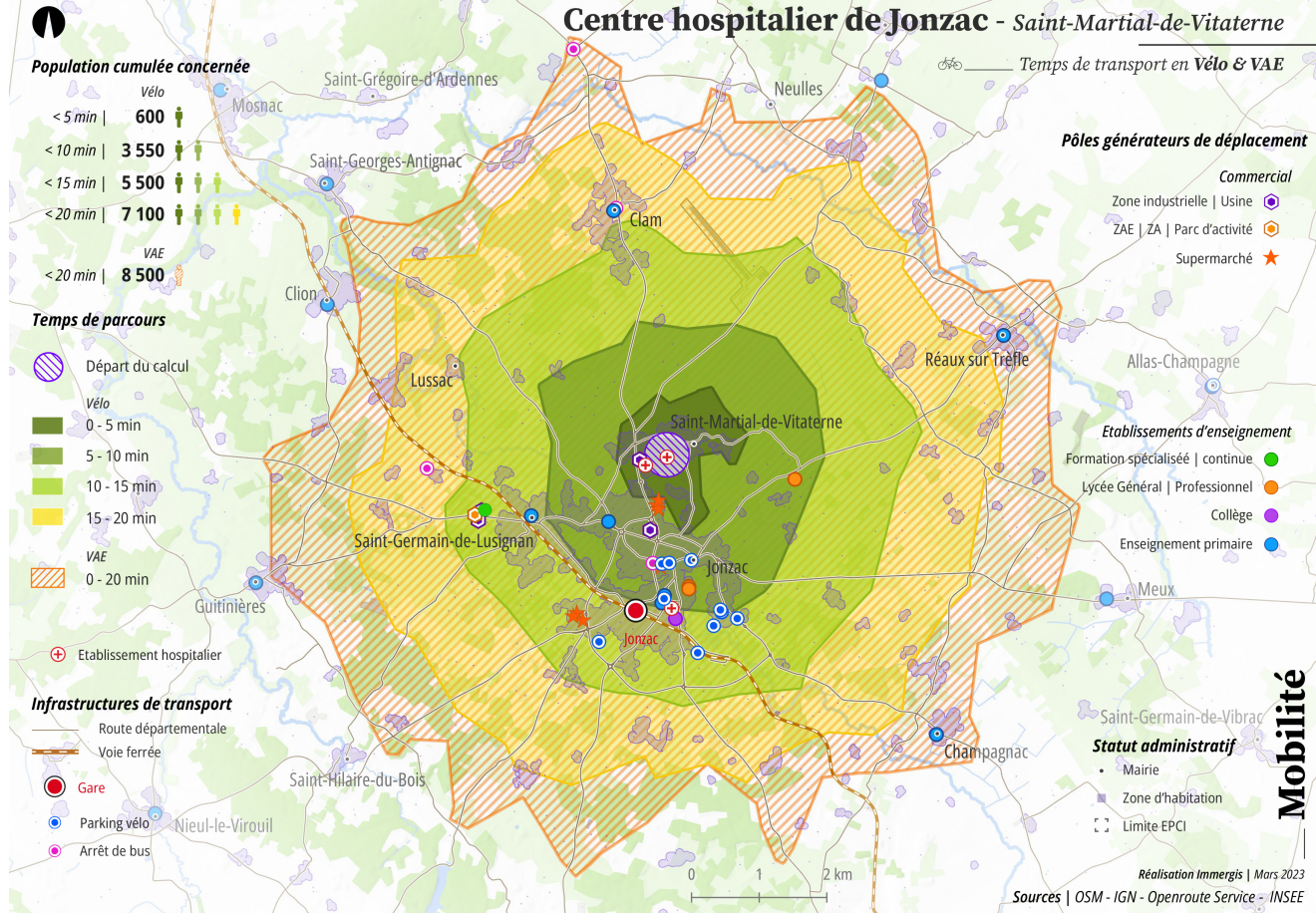
Les flux internes **nous montrent la structure en polarités du territoire. Les communes principales y ressortent et des flux s'y développent ensuite en étoile avec leurs communes limitrophes.**

Des échanges entre ces polarités sont aussi à noter, souvent assez importants.

Les polarités qui ressortent sont :

- Jonzac
- Pons
- Montendre
- Saint-Aigulin
- Montguyon/Montlieu-la-Garde
- Mirambeau
- Archiac

Elles correspondent à l'héritage des anciennes intercommunalités du territoire et vont ainsi déterminer un fonctionnement par pôles, et de liaisons entre ces pôles.



Cette carte isochrone présente le potentiel cyclable **depuis le Centre Hospitalier de Jonzac**. Basée sur le réseau existant (aménagements cyclables ou non), **elle permet d'identifier visuellement le temps de parcours à vélo et en VAE pour rejoindre le centre hospitalier**.

Les calculs prennent en compte la topographie des différents axes empruntés.

Au total, **8 500 habitants résident à moins de 20 minutes en VAE du centre hospitalier, montrant un réel potentiel autour de ce centre majeur d'emploi**.

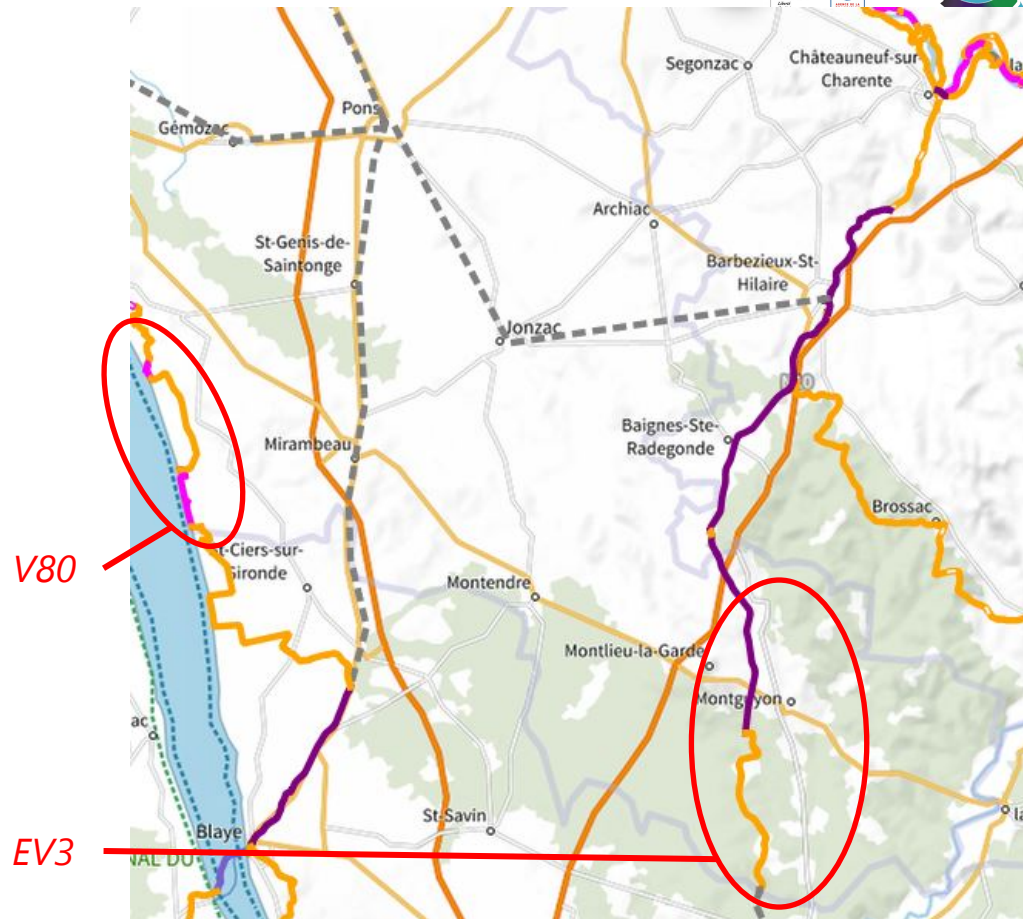
**A noter :** 20 minutes sont le temps de trajet globalement considéré acceptable pour des primo-pratiquants du vélo au quotidien et pour un trajet mono-modal. Ce temps, défini par les études de l'ADEME est une **première limite en termes de faisabilité** de trajets à vélo pour favoriser le changement de mode de déplacement.

Le territoire dispose aujourd'hui **de deux itinéraires de vélotourisme inscrits au schéma national des véloroutes et voies vertes**.

La **Scandibérique** (EV3, *Véloroute des Pèlerins*) est la plus importante. Il s'agit de l'itinéraire reliant les pays scandinaves à Saint-Jacques-de-Compostelle (la côte ouest espagnole exactement). Elle est déjà **aménagée en site propre** en bonne partie (depuis Clérac et jusqu'à sortir de la Haute-Saintonge à Chevanceaux). Vers le sud, le trajet est en **voie partagée**.

L'autre itinéraire est la V80 (*Canal des deux Mers à vélo*), et traverse toutes les communes du territoire situées le long de la Gironde, de Saint-Bonnet-sur-Gironde à Saint-Fort-sur-Gironde. Il est en majorité en voie partagée sur des axes à circulation limitée.

La *flow-vélo* traverse 2 communes du territoire (V92) traverse Brives et Salignac-sur-Charente également, mais est assez éloignée du territoire hors de ces 2 communes.



## Itinéraires et boucles en projet et en réflexion

017\_200011923-20240605-14149\_2024\_DG

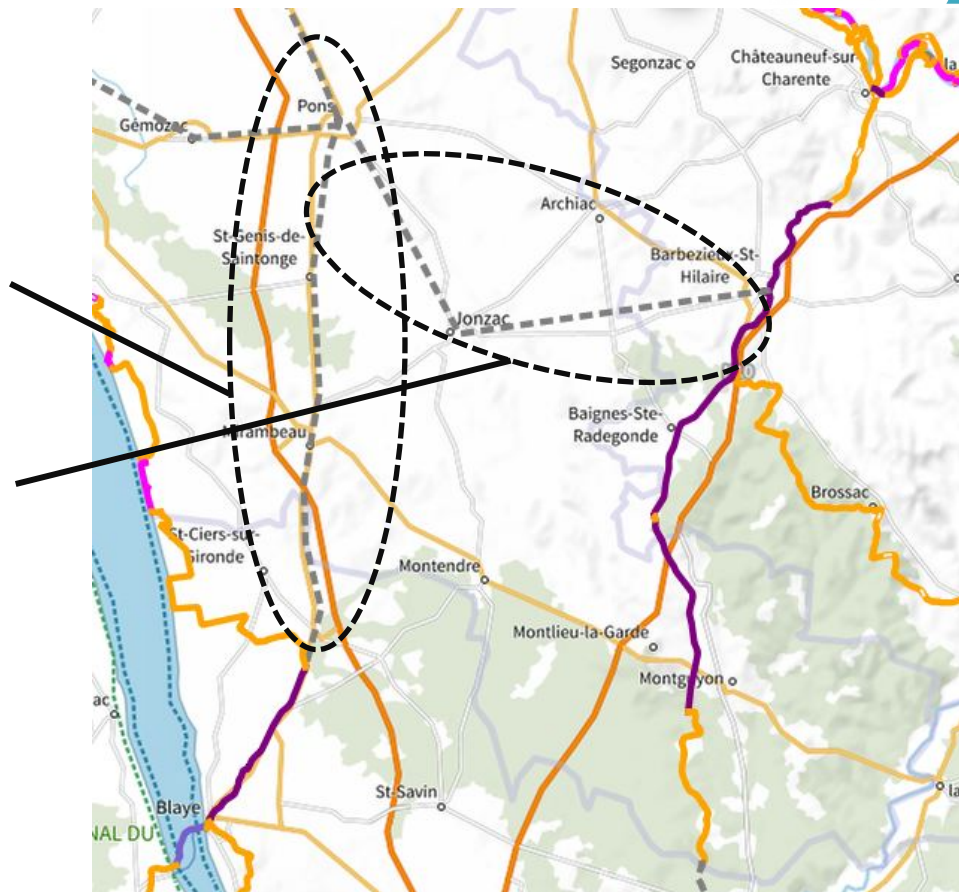
Reçu le 07/06/2024

Par l'initiative du CD17 et sa section tourisme, plusieurs itinéraires sont en cours de réflexion et seront aménagés à moyen et long-terme.

Tout d'abord, la V41 (dont les études précises se feront en 2024/début 2025), la Saint-Jacques à vélo, **traverse le territoire du sud au nord**. Le tracé définitif n'est pas encore décidé mais le sera courant 2024.

L'autre tracé est la **liaison entre l'EV3 et l'Île d'Oléron** par une passerelle passant par Jonzac et Pons comme villes principales dans le territoire. Ce tracé est présent dans une vision à plus long-terme pour le moment (lancement de l'étude en 2027).

Le territoire mettra aussi en place 2 boucles touristiques locales qui seront inscrites au schéma départemental et sur le site partenaire *Loopi*, spécialiste du tourisme durable. La maîtrise d'œuvre sera intercommunale et elles devront **être connectées aux véloroutes nationales**.





## Objectifs identifiés :



- **Créer les connexions structurantes autour des principales communes de la Communauté de Communes de la Haute-Saintonge, en sécurisant les déplacements des cyclistes pour les enjeux utilitaires et les déplacements du quotidien au sein du territoire tout en s'appuyant sur les aménagements cyclables déjà existants.**
- **Assurer des déplacements vers les services du territoire pour toutes les populations, en envisageant une connexion par centralités autour des principaux pôles de vie (Jonzac, Montendre, Saint-Aigulin, Montguyon, Pons, ...).**
- **Déployer une offre de stationnement conséquente, sur l'ensemble de la Communauté de Communes de la Haute-Saintonge, en lien avec les enjeux utilitaires et touristiques, mais également sur les communes clés du réseau cyclotouristique.**
- **Renforcer les services dédiés aux usagers du quotidien** (ateliers de réparation, stationnement, sensibilisation, ...) et faire perdurer les services existants et les potentiels d'ores et déjà exploités.
- **Communiquer et accompagner au changement de mobilités, sensibiliser à l'usage des modes actifs.**
- **Travail sur l'intermodalité en lien avec la stratégie régionale** au travers de différents aspects : train/vélo avec les différentes gares, car/vélo avec le réseau Transport en Nouvelle-Aquitaine, voiture/vélo avec les aires de covoiturage le long de l'A10 et N10 notamment.

## Axe 1 :

Définir un réseau cyclable structurant basé sur les enjeux de déplacements du quotidien et la continuité de la stratégie touristique en place.

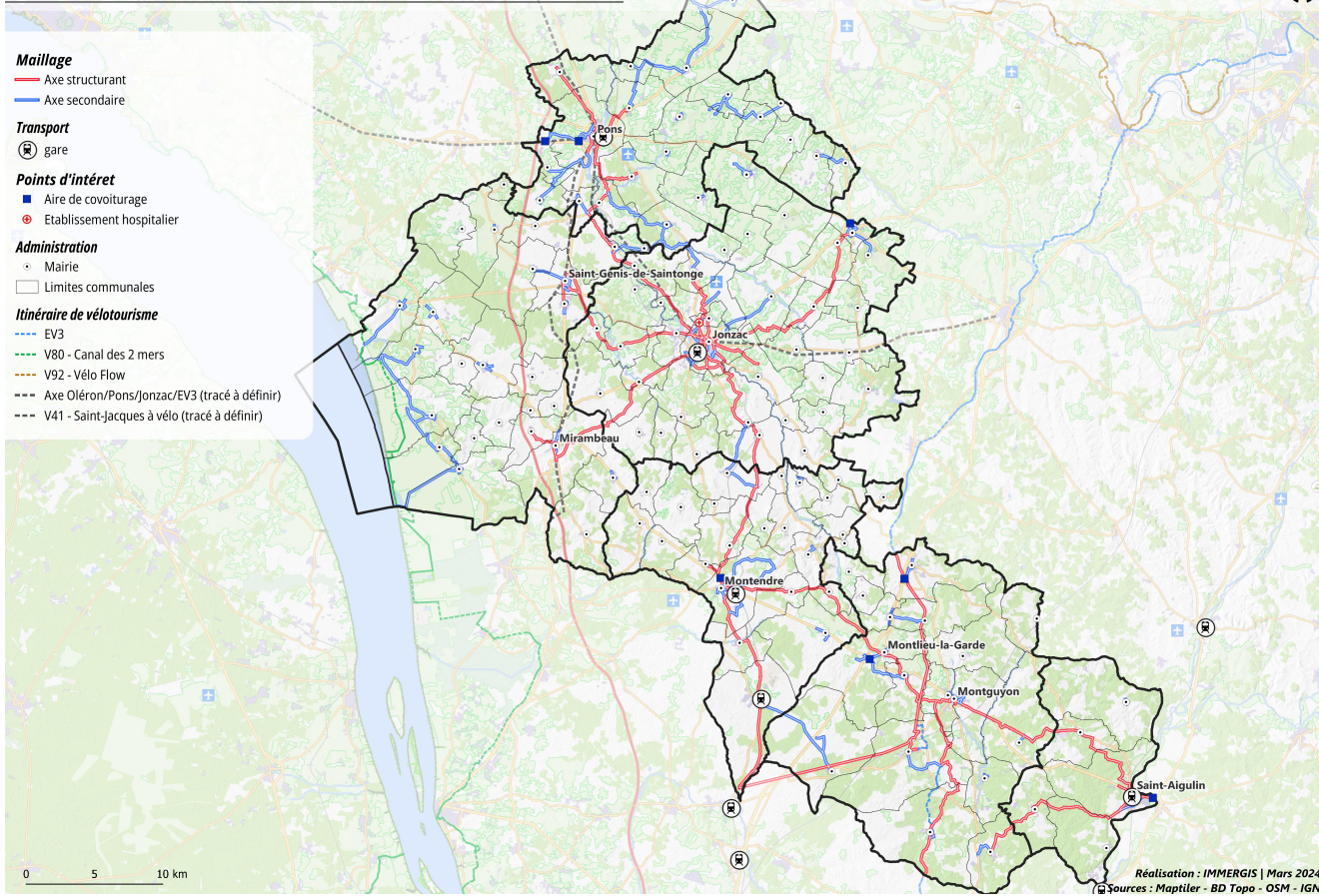
## Axe 2 :

Exploiter le potentiel cyclable du territoire en renforçant les services à destination de tout type d'usagers et déployant un panel de services complémentaires.

## Axe 3 :

Communiquer, sensibiliser et accompagner la population et les acteurs institutionnels dans le développement du vélo

## Communauté de communes de Haute-Saintonge



Le maillage cyclable du **territoire s'est ainsi construit autour des polarités du territoire**. Des liaisons, à des fins d'utilisation mixte en termes d'usage, relie ainsi ces communes, les plus actives du territoire.

A partir de ces polarités, **des liaisons vers les communes limitrophes sont ensuite développées** et ont pour objectif de répondre **aux besoins utilitaires du territoire et s'adapter au vélo du quotidien**.

**A noter** : certains de ces itinéraires sont concernés par le cyclable schéma départemental.

Des liaisons secondaires complètent ensuite **avec les dessertes des différents équipements d'intérêt communautaire et vers les itinéraires de vélotourisme**, existants ou à venir, notamment vers l'EuroVélo 3 (la Scandibérique), la V80 (Canal des 2 mers) et la V92 (la Vélo Flow).

# Estimation des coûts du réseau cyclable cible

017-200041523-20240609-DEP41\_2024-DE

Reçu le 07/06/2024

Le chiffrage est basé sur **l'identification des aménagements les plus adaptés pour sécuriser les déplacements des cyclistes selon la nature et le profil de la voie empruntée**. Ils visent à maximiser la sécurité en minimisant l'investissement et en ayant une stratégie cohérente sur l'échelle du territoire.

Ils sont **en accord avec les recommandations du CEREMA** (critère minimal pour des demandes de subventions étatiques et régionales), tout en prenant en compte, dans la mesure du possible, les **problématiques de coûts générés, flux de déplacements potentiels de l'itinéraire et sécurité des usagers**.

	Linéaire de réseau concerné (en ml)	Coût global estimé	% des coûts
Réseau structurant	74,0 km à créer	5 710 000 €	38 %
Réseau secondaire	107,1 km à créer	5 280 000 €	35 %
Itinéraire identifié par le CD17	58,4 km à créer	4 040 000 €	27 %
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>239,5 km</b>	<b>15 030 000 €</b>	<b>100 %</b>

# Estimation des coûts d'aménagement par gestionnaire de voirie

017-200041523-20240609-DEP45\_2024-DE

Reçu le 07/06/2024

	Linéaire de réseau concerné (en ml)	Coût global estimé	% des coûts
Voirie communale	100,9 km	6 335 000 €	42 %
Voirie départementale en agglomération	60,5 km	5 650 000 €	38 %
Voirie départementale hors agglomération	78,1 km	3 045 000 €	20 %
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>239,5 km</b>	<b>15 030 000 €</b>	<b>100 %</b>



Dans le cadre des politiques cyclables, la moyenne de **co-financement globale** est estimée à **30% du montant global de l'opération.**

**CdC de Haute-Saintonge** : la CdCHS pourrait expérimenter un dispositif d'aide aux communes sur la base des éléments suivants :

- Un axe réputé structurant **dans le schéma cyclable de la Haute-Saintonge**.
- Le soutien en ingénierie de la CdCHS, pour la recherche des financements complémentaires.
- Une aide de la CdCHS (fond de concours) à hauteur de **10% du montant de l'opération**.

Cette expérimentation, pour laquelle un appel à projets pourrait être lancé dans le 2ème semestre 2024 permettra d'identifier les éventuels freins, de prévenir toute difficulté pour atteindre l'objectif.

**Afin de choisir ce tracé, un groupe de travail au sein de la commission Mobilité se réunira pour élaborer les conditions requises pour retenir un projet.**

Par ailleurs la CdCHS s'engage dans un programme pluriannuel pour :

- Équiper les sites communautaires en **stationnement vélo**,
- **Promouvoir le réseau cyclable**,
- Conseiller et soutenir les porteurs de projets dans la **recherche de financements**.

**Communes :**

- Portage technique et financier de l'aménagement du réseau cyclable sur la voirie communale,
- Entretien régulier du réseau.

La Haute-Saintonge, par le prisme touristique, pourrait ainsi profiter des financements des différents organismes (Etat, Région Nouvelle-Aquitaine, Département de la Charente-Maritime), plus élevés que pour la mise en place de la politique cyclable quotidienne.

Ces financements s'appliquent pour la mise en place des boucles (sous MOA intercommunale).

La conjugaison d'un itinéraire touristique à l'échelle départementale avec des itinéraires du quotidien pourraient ainsi réduire les financements à apporter par la Communauté de Communes et les communes.

Ils sont découpés, dans les meilleurs des cas, de cette façon :

- **25 à 30% financés par l'Etat;**
- **25% par la Région;**
- **jusqu'à 70% (en complément) par le CD17.**

**Les 30% restants devront ainsi être apportés par les acteurs de la Haute-Saintonge.**

# 02

# PLANIFICATION



**Critères :**

- Faisabilité technique
- Faisabilité de la maîtrise d'œuvre
- Coût
- Desserte des pôles principaux

**Phase 1 : 2024-2028**

- Liaisons internes aux centres-bourgs : amélioration des conditions de vie et de la cohabitation entre usagers dans zones habitées.
- Premières liaisons intercommunales à enjeux fort.

**Phase 2 : 2029-2033**

- Compléments d'aménagements dans les centres-bourgs les plus denses.
- Continuités des liaisons intercommunales et d'intérêts importants.

**Phase 3 : 2034-2038**

- Compléments du maillage et liaisons continues.
- Liaisons intercommunales secondaires à réaliser.
- Desserte des derniers pôles générateurs.



017-200041523-20240605-DEL43\_2024-DE  
 Reçu le 07/06/2024

## Phasage

- 0 - 5 ans
- 5 - 10 ans

- 10 - 15 ans
- Aménagement existant

## Transport

- gare

## Points d'intérêt

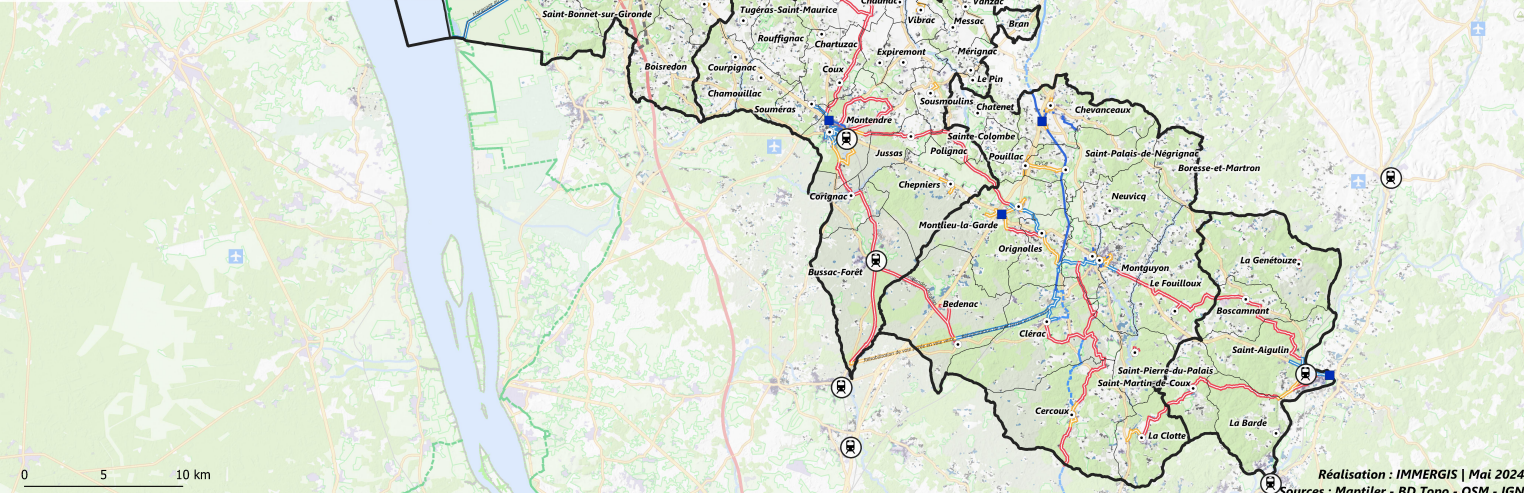
- Aire de covoiturage
- Etablissement hospitalier

## Administration

- Mairie
- Limites communales

## Itinéraire de vélotourisme

- EV3
- V80 - Canal des 2 mers
- V92 - Vélo Flow
- Axe Oléron/Pons/Jonzac/EV3 (tracé à définir)
- V41 - Saint-Jacques à vélo (tracé à définir)



0 5 10 km

## Phase 1 : 2024 – 2028

**+69 km** de linéaires cyclables  
~ 6 025 000 €HT

## Phase 2 : 2029 – 2033

**+62 km** de linéaires cyclables  
~ 4 500 000 €HT

## Phase 3 : 2034 – 2038

**+109 km** de linéaires cyclables  
~ 4 500 000 €HT

**Soit un total de :**  
240 km de linéaires cyclables  
supplémentaires  
au total

**Coût global estimé : 15 000 000 € HT**

# 03

## ACTIONS VELO



Afin de répondre aux objectifs identifiés lors du diagnostic, le plan d'actions s'organise autour de **15 actions** regroupées en fonction de la nature de leur objectif. Ainsi nous retrouvons la structure suivante :

- **Axe 1 – Infrastructures et aménagements**

- Aménager le réseau cyclable structurant
- Améliorer le réseau cyclable existant et résorber les discontinuités
- Adapter l'espace public aux évolutions règlementaires hors réseau cyclable existant
- Assurer le jalonnement et la signalétique directionnelle sur l'ensemble des itinéraires

- **Axe 2 – Développement du stationnement vélo**

- Développer le stationnement vélo en lien avec l'offre de transport
- Développer le stationnement vélo sur voirie en lien avec les lieux de vie et de tourisme
- Pallier les carences de stationnement vélo dans les constructions anciennes
- Appliquer la réglementation concernant le stationnement vélo dans les constructions nouvelles

- **Axe 3 – Renforcement de l'offre de service pour l'accès au vélo en lien avec l'AOM régionale**

- Développer des services vélos en partenariat avec l'AOM régionale

- **Axe 4 – Communication, sensibilisation et animation de la pratique**

- Renforcer la lisibilité de l'offre de mobilité cyclable
- Inciter à la labellisation « Employeur Pro-Vélo » pour les usagers du quotidien
- Développer les actions évènementielles en faveur de la mobilité active
- Multiplier et accélérer la formation pour l'apprentissage du vélo et mécanique vélo à l'école
- Evaluer les infrastructures, services et dispositifs via des enquêtes internes et comptages
- Faire de la veille à propos des subventions disponibles et de leurs modalités

## Coût des stationnements vélo supplémentaires

Type de stationnement	Nombres de places	Coût
Abri vélo	655	327 500 €
Arceau	1 490	149 000 €
Box vélo individuel	30	30 000 €
Bornes de services	8	32 000 €

**Coût global : 568 500 €**

- Arceau : 100 € / place
- Abri vélo : 500 € / place
- Box vélo : 1 000 € / place
- Bornes de service(s) : 4 000 € / station

Ce total s'ajoute aux **347 places de stationnement existantes** à l'échelle du territoire.

## Coût du jalonnement

Le coût global s'élève à **987 750 € HT** pour l'ensemble du jalonnement à l'échelle du territoire et comprend les panneaux directionnels Dv21a et les panneaux « Débouché de cyclistes » A21a.

- Support avec lame directionnelle : 425 € / support
- Lame supplémentaire : 125 € / lame complémentaire (même sur un même support),
- La pose est estimée dans le coût global mais peut-être supérieure pour une pose ponctuelle.

*A noter : les panneaux de positions, les plus essentiels au jalonnement dans les territoires ruraux, sont estimés à **640 000 € HT**.*



Panneaux Dv21a



Panneaux A21a



MERCI DE  
VOTRE ÉCOUTE



IMMERGIS SAS  
La Valsière – 44 rue Antoine Jérôme Balard,  
34790 – Grabels, France  
info@immergis.fr  
Tel : +33 (0)4 34 11 65 51 Fax : +33 (0)9 74 66 21  
www.immergis.fr