



Schéma Directeur des Mobilités Actives

Communauté de Communes De Cèze Cévennes



Projet cofinancé par le Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural
L'Europe investit dans les zones rurales

SOMMAIRE

01. MOT DU PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
02. PRÉAMBULE
03. ÉTAT DES LIEUX
04. ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE
05. MISE EN OEUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE
06. ANNEXES
07. GLOSSAIRE



MOT DU PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE CEZE-CEVENNES

Madame, Monsieur,

Les élus de la communauté de communes De Cèze Cévennes ont souhaité à travers la réalisation d'un Schéma Directeur des Mobilités Actives simplifier les déplacements du quotidien entre les différentes communes du territoire, pour les activités professionnelles comme commerciales mais aussi pour les loisirs, les balades et les activités touristiques.

Au-delà de la promotion du territoire, les aménagements cyclables prévus dans le schéma directeur ont pour ambition de favoriser une mobilité décarbonée, durable et sociale sur le territoire De Cèze Cévennes, avec notamment l'objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024.

Nous comptons sur chacun d'entre vous pour développer la pratique du vélo et pour sensibiliser vos proches et connaissances, pour faire De Cèze Cévennes un territoire vertueux.

Olivier MARTIN

PRÉAMBULE

Schéma Directeur des Mobilités Actives



PRÉAMBULE



La communauté de communes De Cèze-Cévennes est engagée dans une démarche de promotion d'une mobilité décarbonée, durable et sociale sur son territoire. Cette démarche se traduit notamment par la volonté de réaliser un Plan de Mobilité Simplifié ainsi qu'un Schéma Directeur des Modes Actifs qui lui est associé.

De façon à promouvoir les modes actifs, et avant tout la pratique cyclable, la communauté de communes De Cèze-Cévennes a initié l'élaboration d'un **schéma directeur des mobilités actives, visant à orienter et encadrer le développement de la politique du territoire à court et moyen terme.**

Bien que le schéma présenté dans ce document ait pour but de répondre aux besoins de déplacements du quotidien, les opportunités touristiques et sportives de ce dernier ont également été notées. Ainsi, certains des itinéraires présentés ne peuvent être réalisés qu'en VTT, tandis que d'autres, en raison des caractéristiques topographiques inhérentes au territoire s'adressent avant tout aux Vélos à Assistance Electrique (VAE).

Le schéma présenté ici est le fruit de nombreux échanges au cours de l'année 2021 entre l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire, des communes du territoire ainsi que de concertations et de sollicitations de la population.

Ce schéma directeur cyclable avait pour objectifs **d'analyser l'offre et la demande d'aménagements cyclables et d'élaborer un plan d'actions pour favoriser l'usage quotidien de la pratique cyclable. L'objectif fixé nationalement étant de tripler la part modale du vélo d'ici à 2024, ce qui correspond, pour la communauté de communes De Cèze-Cévennes, à un objectif de 1,5%.**

Ce plan d'actions opérationnel et hiérarchisé à l'échelle intercommunale est réparti en 3 grands axes (Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire ; Développer des services vélo adapté ; Animer et accompagner la pratique du vélo) et répond aux principes d'aménagements énoncés dans le projet du territoire et dans le SCoT.

Il fixe à court, moyen, long terme de grandes orientations permettant le déploiement d'un réseau cyclable favorisant des déplacements sécurisés et continus, ainsi que des actions et services complémentaires à mettre en place (stationnement, signalétique et jalonnement, communication, ...).

Ce document a pour objectif de proposer le développement d'un réseau cohérent à l'échelle des différentes communes du territoire, mais également d'inscrire la communauté de communes dans son environnement proche par la création de liaisons avec le tracé de la V70, dite « la Régordane », ou la voie verte de Gagnières à Bessèges qui permet de joindre la « via Ardèche » ainsi que la proposition de connexions avec les territoires voisins de la Provence Occitane, du Gard Rhodanien, du Pays d'Uzès, d'Alès Agglomération et les territoires ardéchois.

Le développement de ce réseau cyclable ne peut se faire qu'en lien avec les différents acteurs de l'aménagement du territoire (agglomération, communes, département) afin d'apporter de la cohérence dans son organisation et d'éviter toutes discontinuités. L'obligation légale rappelée par la Loi d'Orientation des Mobilités d'intégrer la prise en compte systématique des aménagements cyclables ou du besoin d'aménagements cyclables dans les travaux de voirie est essentielle au déploiement du schéma directeur des mobilités actives et à sa mise en œuvre.

Ce Schéma Directeur des Mobilités Actives s'est déroulé en 3 phases :

- Le **diagnostic** de mars à juin 2021,
- L'**élaboration des circuits** de septembre à octobre 2021,
- La **validation des itinéraires et aménagements** de novembre à décembre 2021.

PRÉAMBULE

Quels sont les différents modes d'utilisation du vélo et leurs attentes en France ?



UTILITAIRES

- Déplacements quotidiens : Travail, loisirs, études, achats, visites, ...;
- Distances courtes, s'allongeant avec le VAE, trajets récurrents souvent en zone urbaine;
- Recherche de trajets directs, sûrs, sur des aménagements cohérents;
- Besoin d'un stationnement à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance;
- Vélo standard, VAE, vélos cargos;



LOISIRS / BALADE

- Promenades, utilisation familiale, récréative, touristique;
- Destinations variées, distances moyennes dans/et hors agglomération;
- Trajets agréables, sécurisés par la séparation des usages avec des aménagements confortables;
- Tout type de vélos.



TOURISME

- Vacances à vélo : Voyages ou découverte et visites à vélo;
- Voyages : 400km hebdomadaires en moyenne sur des itinéraires agréables, sécurisés (sites propres si possibles), services spécialisés pour cyclistes (train+vélo, stationnement, réparation, ...);
- Visites : 30km de trajet en moyenne, cadre agréable et itinéraires jalonnés et sécurisés.



SPORTIF

- Longues distances, sur voirie en interurbain;
- Trajets sportifs, sécurisés par la limitation du trafic, hors des pistes pour des raisons de confort;
- Vélos de route/sportifs.



ÉTAT DES LIEUX

Schéma Directeur des Mobilités Actives



ÉTAT DES LIEUX



L'objectif de ce diagnostic, réalisé en 2021, était de mettre en lumière les forces et les faiblesses mais également les opportunités de développement de la pratique des modes actifs sur le territoire de la communauté de communes De Cèze-Cévennes.

Le diagnostic constitue un éclairage nécessaire à l'élaboration d'une stratégie des modes actifs cohérente à l'échelle du territoire.

Il se décompose en plusieurs parties :

Analyse du profil du territoire et de la pratique existante : socio-économie, mobilités, activités économiques, scolarité, lieux de vie, offre de transports, ...

Analyse de l'existant : état des lieux des aménagements existants, inventaire de l'offre vélo, points noirs, zones à enjeux,...

Analyse du potentiel cyclable : les potentiels d'aménagement, synthèse des enjeux et objectifs

Le territoire de la Communauté de communes de Cèze Cévennes

La Communauté de communes de Cèze Cévennes regroupe 23 communes (Allègre-les-Fumades, Barjac, Bessèges, Bordezac, Courry, Gagnières, Méjannes-le-Clap, Meyrannes, Molières-sur-Cèze, Navacelles, Peyremale, Potelières, Rivières, Robiac-Rochessadoule, Roghegude, Saint-Ambroix, Saint-Brès, Saint-Denis, Saint-Jean-de-Maruéjols-et-Avéjan, Saint-Privat-de-Champclos, Saint-Sauveur-de-Cruzières, Saint-Victor-de-Malcap, Tharoux), à la limite du Gard et de l'Ardèche, dont la commune de St-Sauveur fait partie.

Situées au Nord d'Alès, les 23 communes de la communauté de communes de Cèze Cévennes forment un territoire rural, s'étendant sur un paysage à la **topographie variée**.

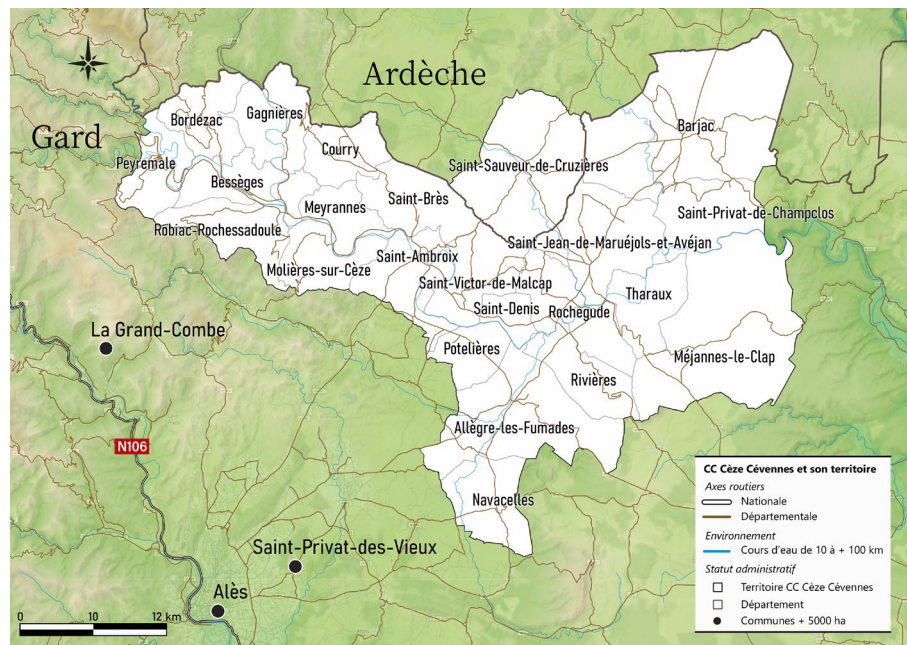
La Cèze, qui traverse le territoire d'Ouest en Est, propose un espace encaissé, aux pentes marquées sur l'Ouest du territoire, de Bordezac à Saint-Ambroix. Le centre de la communauté de commune est quant à lui un territoire de plaine du Nord au Sud, à la confluence de la Cèze et de l'Auzon, et l'Est du territoire est à nouveau caractérisé par un relief marqué.

Cette topographie a pour conséquence directe dans les mobilités utilitaires de **confiner les modes actifs** aux espaces les moins accidentés du territoire, c'est-à-dire la **plaine centrale et long de la vallée de la Cèze** de Bessèges à St-Ambroix.

Rurale, la communauté de commune de Cèze Cévennes est marquée par l'**importance des distances** nécessaires aux trajets du quotidien, il faut ainsi parcourir près de :

- 12,5 kilomètres de Saint-Ambroix à Bessèges,
- 16,5 kilomètres de Saint-Ambroix à Barjac et près de 19 pour Méjannes-le-Clap,
- 21 kilomètres de Barjac à Navacelles,
- 17 kilomètres pour se rendre à la zone commerciale du Nord d'Alès depuis St-Ambroix.

Les distances entre les communes et à vers les pôles urbains à proximité impliquent de fait une mobilité motorisée pour répondre aux besoins de déplacement.



Source | data.gouv.fr – OSM – IGN – Stamen - DGFiP – SANDRE – SRTM Terrestres

Une population vieillissante limitant les possibilités de déplacements

Le nombre d'habitants sur le territoire est de **19 164** (RP Insee 2018). La population entre le RP de 2013 et le RP de 2018 est en diminution (- 1,97%), baisse de la population d'ailleurs accompagnée d'une baisse des emplois disponibles, -3,73% sur la même période.

La structure de la population de la CC de Cèze Cévennes est marquée par différents éléments :

- Un vieillissement marqué de la population et amené à s'accroître,
- Le **départ des populations actives**, notamment vers des bassins d'emplois et de vie alentours.

Cette structure de la population a plusieurs conséquences sur les mobilités. Le vieillissement de la population se traduit par exemple par une limitation des possibilités de déplacements de cette dernière et donc un besoin accru de services locaux.

Cette question des déplacements se retrouve également au-travers des données d'emploi de la population. Le taux de **chômage croît** entre 2013 et 2018, pour s'établir à 16,1% en 2018, soit près de trois points de plus que la moyenne nationale.

Les besoins en déplacements pendulaires sont limités par ce chômage élevé mais s'observe à l'inverse une problématique de déplacements des populations économiquement fragiles, tant dans leurs déplacements utilitaires que leur recherche d'emploi, et d'accès aux services de santé, services publics et l'offre commerciale. Ainsi, en 2016, près de 29% de la population de Bessèges n'avait pas accès à un moyen de locomotion.



Des pratiques de mobilités marquées par l'omniprésence de la voiture

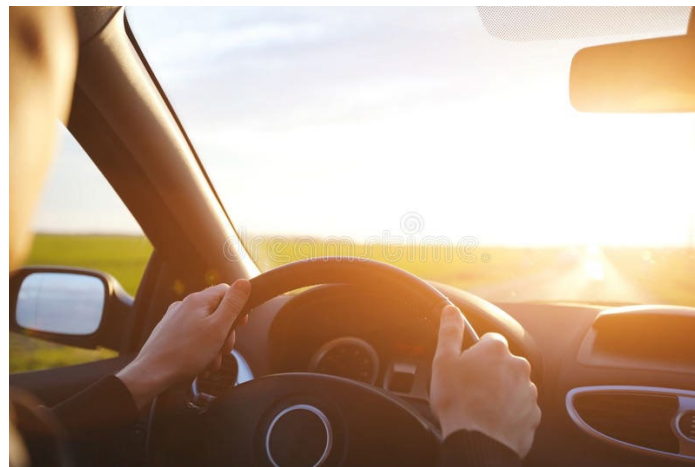
La communauté de communes de Cèze Cévennes est reliée à l'agglomération d'Alès par la D904, route connaissant le trafic le plus important du territoire. À l'intérieur du territoire, nous trouvons un maillage routier dense, permettant l'accès aux différentes communes du territoire. Ce dernier se retrouve par deux grands axes Nord/Sud et Est/Ouest le traversant et permettant d'accéder à la D904.

Le trafic observé sur ces voies est donc le plus important sur la D904, mais également les deux axes formés par la D51 et les D16-D7-D979, ce dernier axe étant également utilisé pour offrir un accès à la communauté de communes en évitant l'agglomération d'Alès.

Les déplacements observés, qu'ils soient automobiles, pédestres ou cyclables sont caractérisés par une saisonnalité notable, le territoire abritant de nombreux campings et dont la variété des paysages et d'activités de plein air en font une destination prisée.

En conséquence, les flux routiers sont :

- Majoritaires dans les habitudes de déplacement des habitants,
- Sources de dangers pour les modes actifs en raison de la vitesse,
- Une pression touristique en saison estivale,
- Un réseau en étoile condensant les flux sur la D94 vers Alès.



L'offre de mobilité existante sur le territoire

Aujourd'hui les alternatives à l'autosolisme sur le territoire sont les suivantes :

• Transports en commun

- **Réseau Ales'Y** du SMTBA
 - Trois lignes desservant le territoire : lignes 212, 230 et 243
 - 8 communes de la CC incluses dans le périmètre d'exploitation
- **Réseau liO**
 - Une ligne traversant le territoire, reliant Alès à Barjac (ligne 113)
- **Réseau "le Sept"** de la région AuRA
 - Une ligne Alès <> Aubenas dessert le territoire

➤ **Faible fréquentation associée à un faible cadencement**

• Transport scolaire

- Différentes lignes desservent le territoire et permettent de relier les collèges de la CC et les lycées d'Alès
- Ces lignes sont également **ouvertes au grand public**

• Covoiturage

- **Covoiturage informel** pour les déplacements quotidiens et pendulaires, mais aussi **solidaire** notamment pour aider les personnes âgées
- Ligne **C4 du réseau de covoiturage** organisé par **Ales'Y**
 - Covoiturage quotidien à heures fixes
 - **Gratuit pour les passagers**
 - **Indemnisation** entre 0,90€ et 1,50€/passager pour le conducteur

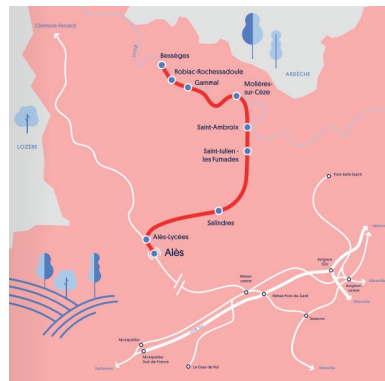
• Réseau cyclable

- Véloroutes (**Via Ardèche** et V70 "**la Régordane**")
- Potentiel cyclotouristique
- Potentiel de déplacements du quotidien autour de St-Ambroix et Bessèges

La réflexion sur la **réouverture potentielle de la ligne ferroviaire Alès <> Bessèges** est également un élément majeur des réflexions sur la mobilité du territoire :

- Intermodalité avec les réseaux de transport en commun locaux et interurbains,
- Desserte des pôles d'emploi et d'étude d'Alès,
- Intermodalité avec le vélo.

Syndicat Mixte
Transport
du Bassin d'Alès



Une offre de mobilité limitée sur le territoire

Si l'on trouve aujourd'hui une offre répondant théoriquement aux enjeux du territoire de la communauté de communes, c'est-à-dire des solutions de déplacements vers l'agglomération d'Alès. Ces dernières souffrent de plusieurs limites, réduisant d'autant la part modale des déplacements alternatifs à l'autosolisme.

Les limites observées sur les réseaux de transports en commun :

- **La méconnaissance de l'offre :**
 - **Offre régulière :** les échanges avec les habitants et retours de l'enquête font ressortir une méconnaissance de l'existence de l'offre, des réseaux présents et disponibles et de leurs horaires, ou de l'utilisation de ces derniers « bus réservés aux jeunes ». Une fréquence de passage très faible, seulement 5 arrêts sur le territoire le matin.
 - **Offre scolaire :** l'offre scolaire n'est pas non plus parfaitement connue des habitants du territoire, avec une sous-utilisation de cette dernière, au profit de déplacements assurés par les parents, que ce soit par méconnaissance ou réticences.
- **Une offre inadapté aux besoins des habitants :**
 - **Une desserte limitée :** l'offre de transports en commun se concentre donc vers l'agglomération d'Alès mais ne permet pas de desservir toutes les zones d'emplois sans correspondances, il s'observe également un déséquilibre avec les autres destinations, notamment Bagnols-sur-Cèze.
 - **Absence de connexions entre les services :** malgré la présence des différents services de transport en commun (IiO, Le Sept, Ales'Y) il n'existe pas de possibilités de correspondances entre ces derniers ni d'informations communes quant aux circulations et passages.

Les limites observées dans le transport solidaire et à la demande et le covoiturage :

- **Une offre insuffisante au regard des besoins :** si des communes, au-travers de leurs CCAS, proposent une offre de transport solidaire à destination du public vulnérable, notamment l'accès aux marchés, ces actions ne sont que ponctuelles et indépendantes les unes des autres, une mise en commun des véhicules et agents permettrait de rationaliser cette dernière.
- **Un service TAD attendu :** les besoins de déplacements des populations vulnérables, exprimés tant par les élus qu'au travers des rencontres et enquêtes, de même que l'existence de services solidaires ponctuels traduisent le besoin d'organisation d'un service plus régulier. Ce dernier pouvant prendre la forme d'un TAD, permettant de rabattre vers les futures gares et haltes du territoire.
- **Le covoiturage, une solution confidentielle :** souffrant également d'un déficit de promotion et de prise en main par les habitants, la pratique du covoiturage reste limitée sur le territoire. Qu'il s'agisse de la ligne C4 d'Ales'y, qui ne bénéficie d'aucune communication spécifique auprès des habitants du territoire, que des aires du CD30.

Une part importante d'**illettrisme** est observée dans la population de Cèze Cévennes, empêchant à cette dernière l'accès à une information toujours plus publiée et diffusée en ligne.



ANALYSE DU POTENTIEL CAPTABLE

Le territoire de la Communauté de communes compte 19 196 habitants répartis dans les 23 communes la composant (INSEE RP 2017). Le territoire compte trois communes importantes de la communauté de communes (Saint-Ambroix, Bessèges et Barjac) structurant un espace fortement rural. **Territoire rural, l'activité économique est dominée par le tourisme, notamment estival, activité offrant un potentiel certain de développement de la pratique des mobilités actives.**

Les flux domicile-travail et domicile-études internes sont majoritairement organisés par les communes de Bessèges et Saint-Ambroix.

En raison de l'organisation du territoire, **la priorité est de créer un maillage** permettant de relier les communes importantes les unes aux autres ainsi que les liaisons entre ces dernières et leurs hameaux ou les communes proches. Ce maillage est basé sur deux axes structurants Nord-Sud et Est-Ouest à partir desquels les différentes communes et pôles générateurs peuvent être reliés.

De plus, de nombreuses personnes vivent et travaillent dans la même commune ce qui favorise les déplacements du quotidien locaux. Il est donc aussi nécessaire de travailler aux itinéraires internes aux communes afin de faciliter les déplacements sur de courtes distances.

Enfin, le territoire est avant tout caractérisé par sa proximité avec le pôle urbain constitué par Alès, la majorité des déplacements sortant étant à destination de ce dernier. La distance et les contraintes topographiques nécessaires à parcourir pour atteindre Alès ne permettent pas d'imaginer des trajets pendulaires réalistes en vélo, y compris en VAE, mais une connexion avec les EPCI voisins est tout de même proposée de façon d'assurer des trajets cohérents au niveau local.

Cependant, **la possible réouverture de la ligne de chemin de fer entre Alès et Bessèges**, au moins jusqu'à Saint-Ambroix, **permet d'imaginer des liens en modes actifs vers les gares**, et donc, des trajets intermodaux en direction du pôle urbain. Cette intermodalité ne peut être pensée sans une amélioration du stationnement vélo à proximité des potentielles gares et des arrêts de transports en commun existants ou par une réflexion sur l'emport des vélos à bord.

FLUX DOMICILE-TRAVAIL INTERNES AU TERRITOIRE

Trajet	Flux
Robiac-Rochessadoule ↔ Bessèges	74
Saint-Privat-de-Champclos ↔ Barjac	59
Bordezac ↔ Bessèges	50

FLUX DOMICILE-ETUDES INTERNES AU TERRITOIRE

Trajet	Flux
Bessèges ↔ Robiac-Rochessadoule	62
Bordezac ↔ Bessèges	60
Saint-Ambroix ↔ Saint-Victor-de-Malcap	59
Bessèges ↔ Gagnières	56

FLUX DOMICILE-TRAVAIL SORTANTS DU TERRITOIRE

Trajet	Flux sortants du territoire
Saint-Ambroix → Alès	169
Allègre-les-Fumades → Alès	95
Bessèges → Alès	70

Source : INSEE RP 2018

Source : INSEE RP 2018

Des flux pendulaires internes en direction des trois principaux pôles d'emplois de la CC

CC De Cèze-Cévennes

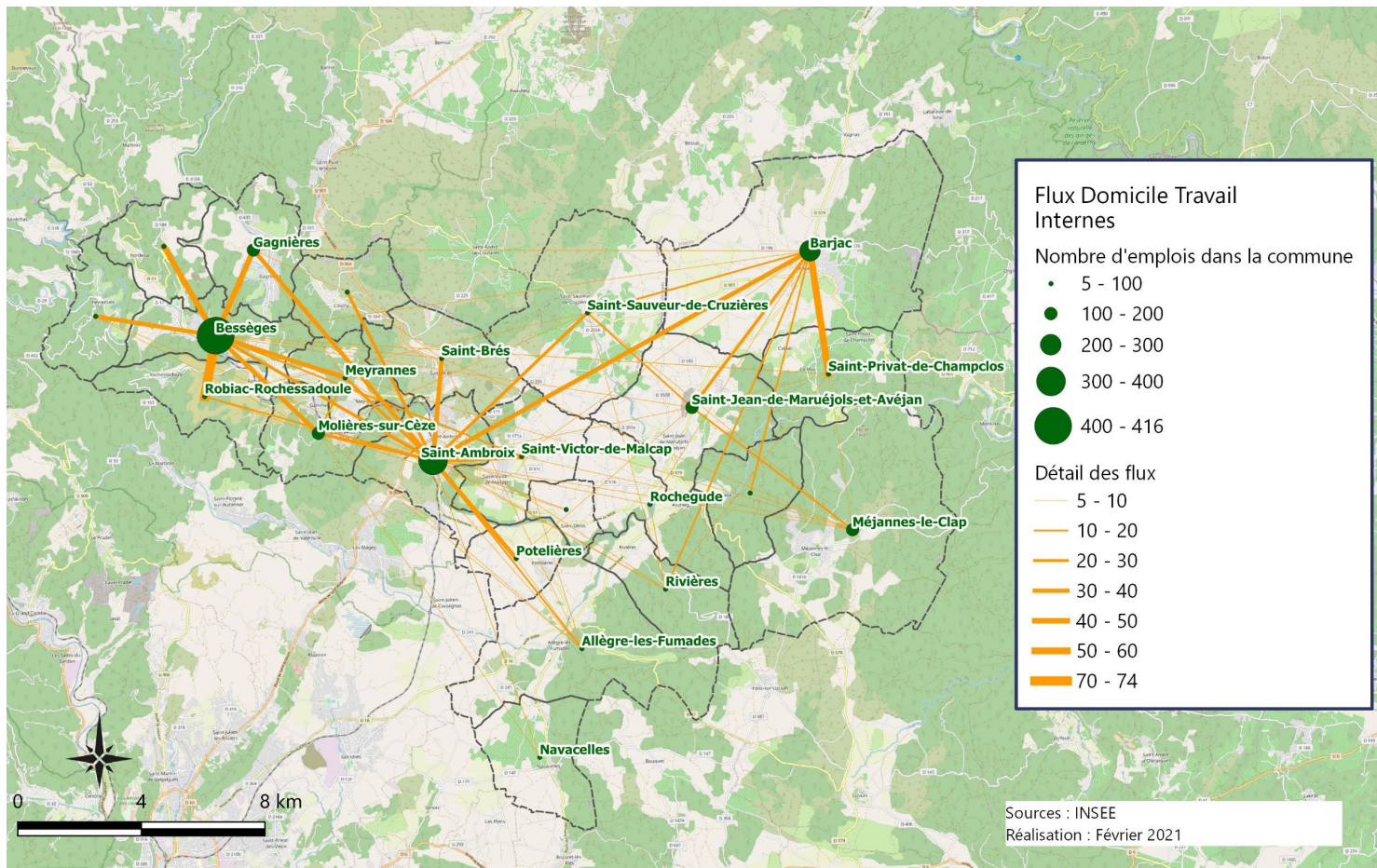
PRINCIPAUX FLUX
DOMICILE- TRAVAIL

INTERNES

À l'intérieur du territoire de Cèze Cévennes, les flux pendulaires s'organisent autour des trois principaux pôles d'emplois : Bessèges, Saint-Ambroix et Barjac.

La polarisation par ces trois pôles s'illustre par une organisation en étoile des déplacements, bien que des échanges existent entre ces derniers.

ÉTAT DES LIEUX



Des flux pendulaires sortants en direction du bassin alésien

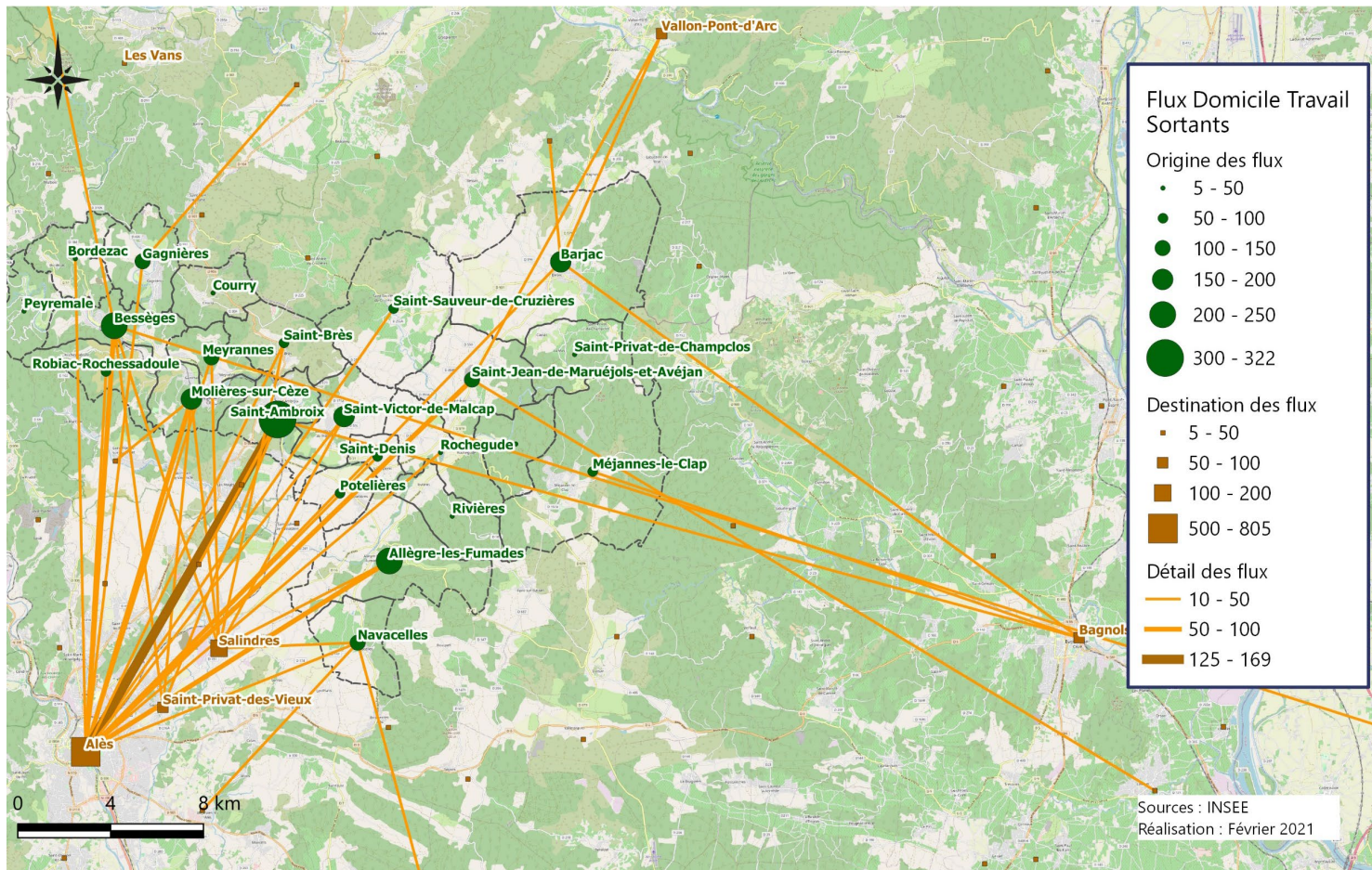
CC De Cèze-Cévennes

PRINCIPAUX FLUX
DOMICILE- TRAVAIL

SORTANTS

Avec un indice de concentration de l'emploi de 78,1%, la communauté de communes est donc marquée par des flux d'actifs sortant du territoire, **principalement à destination de la commune d'Alès**, bien que s'observe également une polarité secondaire au niveau de Bagnols-sur-Cèze.

ÉTAT DES LIEUX



CC De Cèze-Cévennes

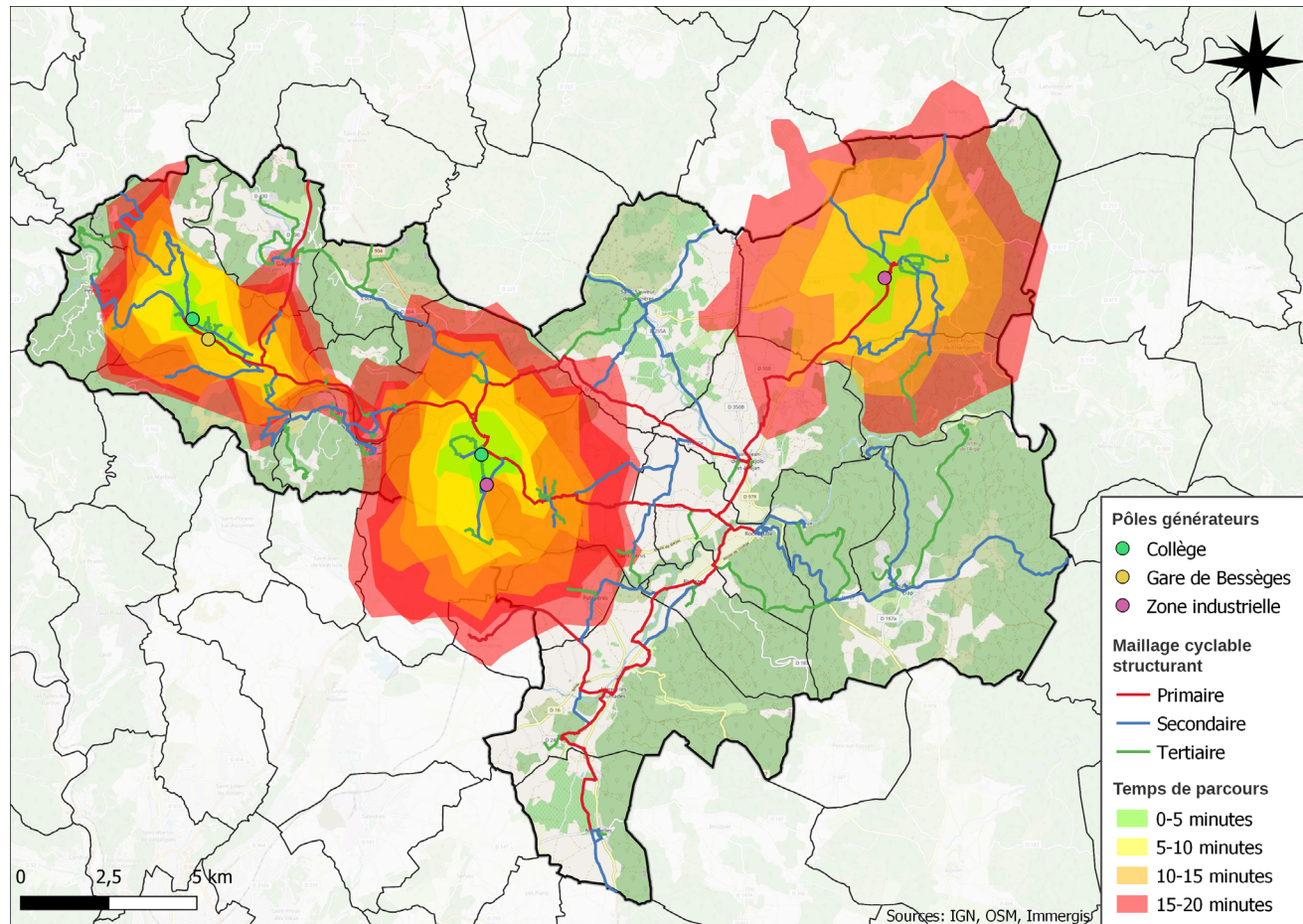
PRINCIPAUX PÔLES GENERATEURS – ISOCHRONES A VELO

Les principaux pôles générateurs, de la CC de Cèze Cévennes, se situent dans les communes de Barjac, Bessèges et Saint-Ambroix. Ainsi, les principaux pôles générateurs sont accessibles aux habitants de ses communes et des communes limitrophes en moins de 20 minutes à vélo.

Les communes situées au Sud et Sud-Est (Allègreles-Fumades, Méjannes-le-Clap, Navacelles, Rivières, Rochegude, Tharaux) ne sont pas accessibles à vélo en moins de 20 minutes de ses pôles générateurs malgré un maillage cyclable présent. **Les déplacements en vélo sont alors contraignants dans le cadre des mobilités quotidiennes.**

La durée moyenne d'un déplacement à vélo étant estimé à 16 minutes.

ÉTAT DES LIEUX



L'accessibilité en VAE aux principaux pôles générateurs de déplacements

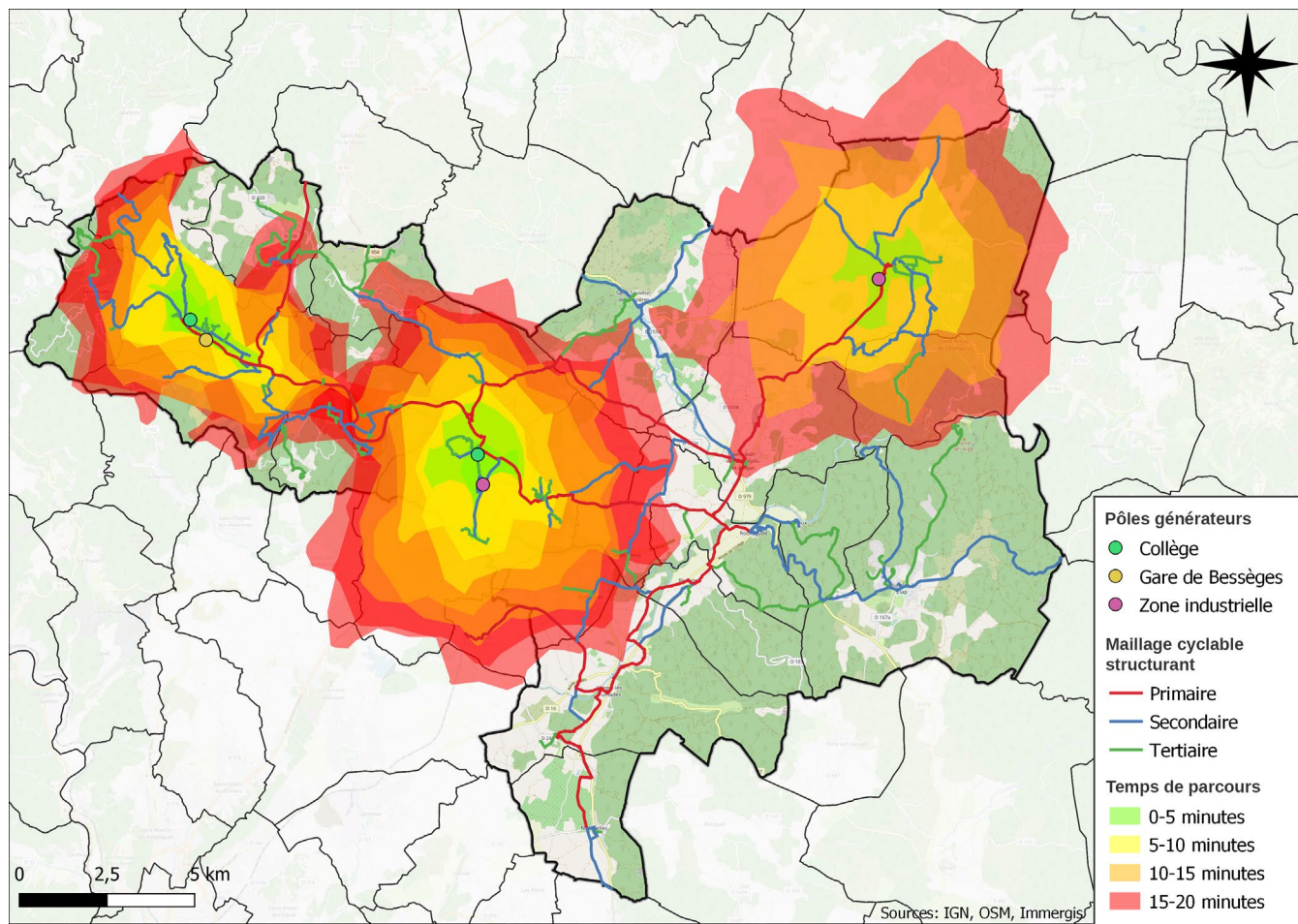
CC De Cèze-Cévennes

PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS – ISOCHRONES EN VAE

Sur le territoire, le gain espéré en temps de parcours entre vélo classique et VAE est faible.

Les principaux pôles générateurs de déplacements de la CC De Cèze-Cévennes sont, pour les communes du Sud et Sud-Est, toujours contraignants et dépassant les 20 minutes de trajet.

ÉTAT DES LIEUX



LA PRATIQUE DU VÉLO SUR LE TERRITOIRE

Les déplacements au sein du territoire se font très largement en véhicule motorisé (+ de 85%) au détriment des modes doux :

Type de déplacement	Pourcentage CC Cèze-Cévennes	Pourcentage département du Gard	Pourcentage national
Pas de déplacement	7,1	4,7	4,3
Marche à pied (ou rollers, patinette)	6,1	5,6	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	0,5	1,6	2,1
Deux-roues motorisés	1,0	1,4	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	84,1	82,7	70,5
Transports en commun	1,2	3,9	15,2

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP 2017)



La typologie de déplacement sur le territoire de Cèze-Cévennes se rapproche des moyennes du département du Gard. Lorsque les déplacements ne sont pas effectués en voiture, ces derniers se font à pied ou ne se font pas.

➔ Les chiffres nationaux prennent en compte des territoires fortement urbanisés, à la structure bien différente de celle de la communauté de communes. La marge de progression de la part vélo doit donc s'évaluer au regard de l'objectif fixé à l'échelle nationale : **9% de part modale d'ici 2024.**

ÉTAT DES LIEUX

Une partie du territoire De Cèze Cévennes est traversée par le tracé de la V70, dite « la Régordane », à l'extrême Ouest du territoire, sur les communes de Bessèges, Bordezac et Robiac-Rochessadoule. Bien qu'actuellement au stade de simple schéma et sans aménagements spécifiques à proximité immédiate du territoire d'étude, cette véloroute permet de relier la Méditerranée au niveau de Palavas-les-Flots à la Loire dans l'Allier.

Nous trouvons également sur le territoire de la communauté de communes le projet de voie verte entre Gagnières et Bessèges, qui permettra de se connecter à l'itinéraire de la « via Ardèche ». Itinéraire avant tout ardéchois et en grande partie réalisé, il suit la vallée du Chassezac puis de l'Ardèche, pour, à terme, permettre de relier Aubenas. (Ambition : Projet de connexion à la Via Rhona en passant par le Teil)

Ces itinéraires cyclables sont principalement à vocation touristique et de loisirs, et ne traversent le territoire de la communauté de communes De Cèze-Cévennes sur quelques kilomètres seulement. Cependant, les connexions proposées à ces dernières permettent d'intégrer le SDMA de Cèze Cévennes à un environnement cyclotouristique régional.

Afin d'analyser plus finement la pratique du vélo sur le territoire, une enquête mobilité a été réalisée au cours de l'élaboration du schéma directeur des mobilités actives. Cette enquête a facilité l'identification des usages de mobilités actives sur le territoire, des freins à sa pratique et des attentes de la population en termes de services annexes.

Les pages suivantes détaillent les résultats de l'enquête en ligne.





142

Participants de la Communauté de Communes

25%

35-44 ans

21%

55-64 ans

59%

Femmes

53%

D'actifs



22 % utilisent un autre mode de déplacements que la voiture individuelle entre 1 et 3 fois par semaine (covoiturage, transport en commun, vélo etc.)

68%

Possèdent un vélo

40%

Possèdent un VTT

86%

Utilisent le plus souvent la voiture individuelle

42%

Disposent de plusieurs voitures au sein de leur foyer



56%

Estime que le trafic motorisé est le principal frein à la pratique cyclable

45%

Ne voient pas l'utilité de combiner le vélo avec un autre mode de déplacement

44%

Estiment à moins de 15 minutes leur temps de trajet quotidien vers leur lieu d'activité

26%

Pensent que c'est trop compliqué de le faire

PENDANT PLUS DE 30 MIN



Pour faciliter leurs déplacements, ils souhaitent :

AVOIR :

- Des aménagements cyclables (65%)
- Un réseau de bus/car plus dense (50%)
- Une meilleure offre d'intermodalité (29%)
- Une offre de transport à la demande (21%)
- Du covoiturage (20%)
- Location de véhicules électriques en libre-service (17%)

CONCERNANT LE VELO :

- Des itinéraires efficaces et directs (53%)
- Un réseau cyclable continu (49%)
- Stationnement vélo sécurisés (30%)

UNE POLITIQUE

- Aide à l'achat VAE (44%)

73%

Considèrent le trafic motorisé et le manque de continuité du réseau comme les plus grandes craintes à vélo



GENERALITES :

- La plupart des participants ont **entre 35-64 ans**, tranche d'âge qui correspond à un mélange entre actifs et jeune retraités.
- Les usagers affirment utiliser le vélo **entre 1 et 3 fois par semaine, pour plus de 30 min**. Néanmoins 15% n'utilisent jamais le vélo.
- **Le VTT et le VAE** restent les types de vélo privilégiés chez les usagers.
- **La santé et l'écologie** restent les principales motivations de la pratique du vélo.



Motif de déplacement : bien que la majorité des usagers utilisent le vélo pour des balades et le tourisme, une grande partie le fait également pour le sport et pour les achats. 18% des usagers utilisent le vélo pour leurs déplacements domicile-travail.



Intermodalité : La majorité des répondants ne prennent pas leur vélo lors de leurs déplacements en transport en commun car ils n'en n'ont pas l'utilité. 34% serait prêt à utiliser un mode de transport avec un vélo si cela était plus facile.



Stationnement : les usagers évaluent une mauvaise quantité et qualité du stationnement vélo sur le territoire. Ils utilisent le mobilier urbain pour garer leur vélo, mais ils ont toujours la peur du vol et ressentent le manque de sécurité du stationnement.



Freins à la pratique : les principaux freins à la pratique cyclable sur le territoire restent le manque d'aménagements et le sentiment d'insécurité sur les axes de circulation. Le trafic motorisé reste la crainte la plus importante ainsi que le manque de continuité du réseau cyclable.



Non-usagers : Les non-usagers répondants déclarent ne pas avoir d'utilité à se déplacer en vélo, même combiné à un autre moyen de déplacement. Seulement une faible part des répondants seraient prêts à envisager un report au vélo. La voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé pour leurs trajets quotidiens mais ils sont convaincus que le développement de la pratique cyclable passe par l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés.



Entretien/Réparations : les répondants seraient intéressés par des ateliers de réparation ainsi que des vélos à libre service. Ils demandent également des parkings, des stations de gonflage et des bornes de recharges pour VAE. Ils sont très intéressés par l'application qui permettrait d'identifier les aménagements cyclables sur le territoire.

Selon les participants, **inciter à la pratique du vélo pour toutes les générations** est à privilégier afin de mieux répondre aux enjeux environnementaux de la communauté de communes. Ils souhaitent également **plus de communication et d'information de la part des professionnels liés à l'usage vélo**.

ÉTAT DES LIEUX DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS ET FUTURS

En 2021 sur le territoire, un peu plus de 7km d'infrastructures cyclables sont recensés ainsi que 2 km de cheminement doux pouvant devenir des itinéraires mixtes cyclables-piétons :

- 7 633 m d'aménagements de partage de voirie : bandes cyclables, zone 30, bandes multifonctionnelles sont recensés sur le territoire.
- 2 393 m de cheminement doux potentiellement utilisable par des vélos.

De plus, il apparaît que :

- projet de voie verte reliant le Gard et L'Ardèche se connectant à la voie verte Via Ardèche est en cours de réalisation.

5 km de projet d'infrastructure cyclable en site propre sont prévus entre Gagnières et Bessèges.

- Un premier tronçon de 2,5km se connectant à la Via Ardèche à St Paul le Jeune, arrivera au centre de Gagnières en juillet 2022.

Certains cheminements doux pourront faire l'objet d'aménagements complémentaires en fonction des évolutions de la réglementation. Par exemple l'autorisation de passage sur certains trottoirs très larges en voie verte ou en empruntant les pistes DFCI.

La concrétisation de ces aménagements permettrait de **créer un linéaire d'itinéraire et d'infrastructure cyclable de 295 km dans la CC de Cèze Cévennes.**

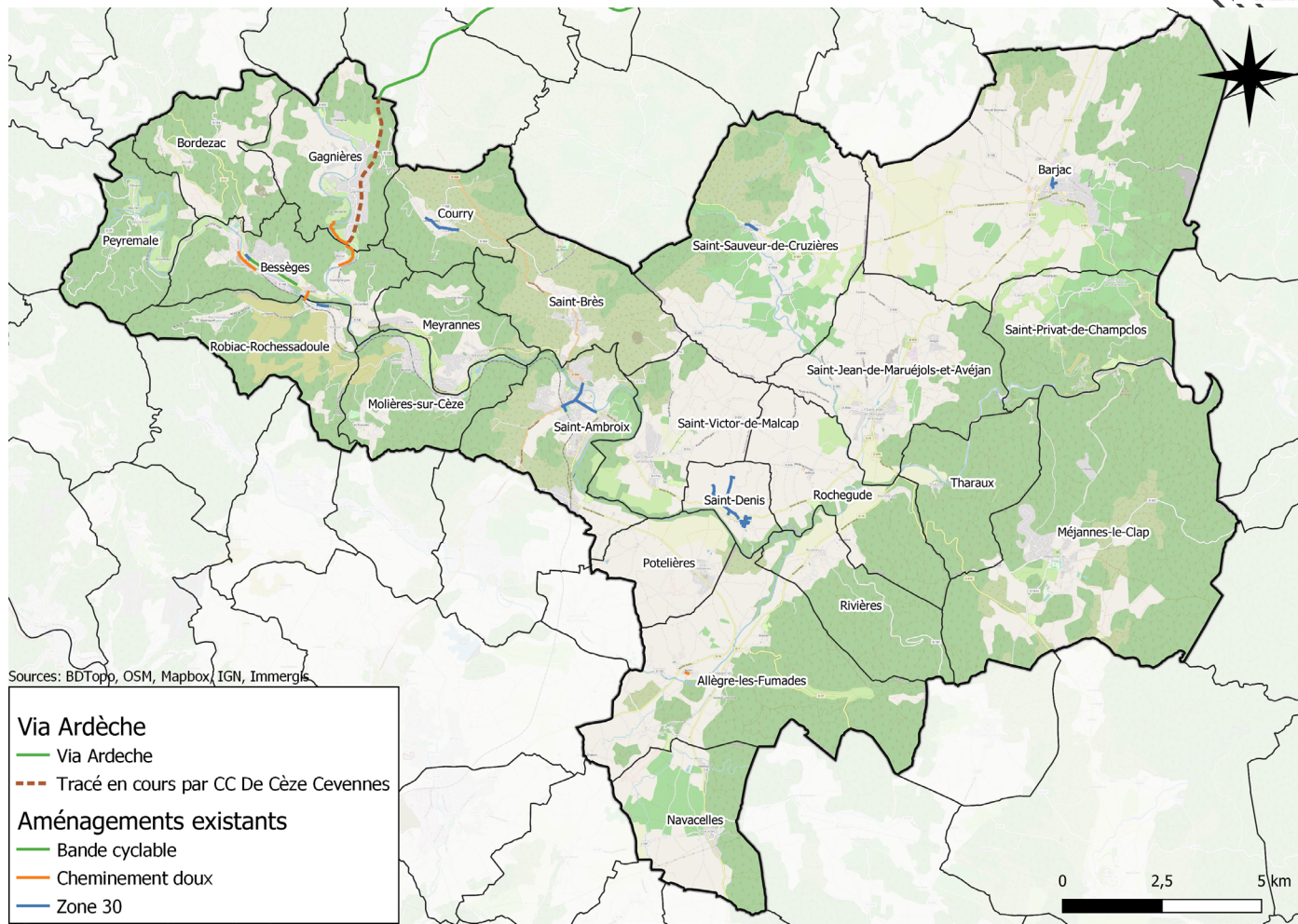
Une nécessité de nouveaux aménagements car on relève sur le territoire :

- **Très peu d'aménagement cyclables** sont présent sur le territoire à l'exception d'une bande cyclable sur la commune de Bessèges,
- Carence au niveau du **parc de stationnement cyclables**, peu de place disponible,
- **Aucune continuité d'aménagement**,
- Enjeu **d'apaisement de la vitesse** sur la majorité des traversés des communes (50% des aménagements existant sont des zones 30).



CC De Cèze–Cévennes

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS



ÉTAT DES LIEUX

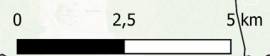
Sources: BDTopo, OSM, Mapbox, IGN, Immergis

Via Ardèche

- Via Ardeche
- Tracé en cours par CC De Cèze Cévennes

Aménagements existants

- Bande cyclable
- Cheminement doux
- Zone 30



LES POINTS NOIRS



- **Très peu d'aménagement cyclables** sont présent sur le territoire a **l'exception d'une bande cyclable** sur la commune de **Bessèges**
- Carence au niveau du **parc de stationnement cyclables**, peu de place disponible
- **Aucune continuité d'aménagement sur le territoire**, à **l'exception de quelques boucles de VTT**
- Enjeu **d'apaisement de la vitesse** sur la majorité des traversés des communes (50% des aménagements existant sont des zones 30)

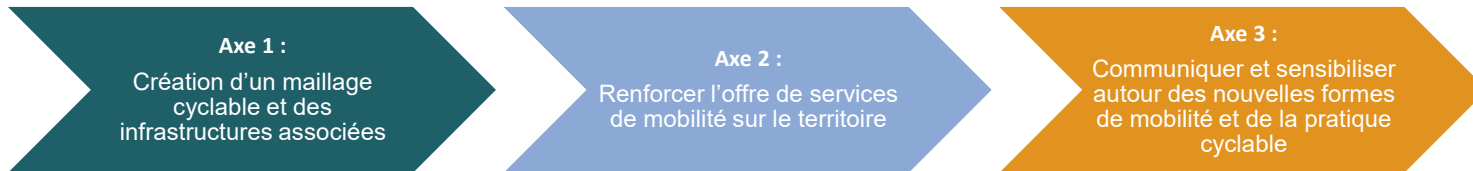
SYNTHÈSE



OBJECTIFS IDENTIFIÉS

- Intégrer les enjeux d'apaisement des circulations, notamment à l'intérieur des villages traversés par de grands axes routiers,
- Renforcer les services de mobilité existants afin de répondre aux besoins de l'ensemble du territoire : TAD, covoiturage, mobilités solidaires, ...
- Répondre aux enjeux propres aux territoires ruraux en favorisant le développement de services de micro-mobilité et de mobilité à la carte,
- Identifier et communiquer sur l'offre de transport existante, entamer une discussion en vue de l'aménagement des horaires avec les autorités organisatrices compétentes,
- Développer et valoriser le cyclotourisme, au travers de la création d'itinéraires à destination des véloroutes et de boucles de « découvertes du territoire à vélo »,
- Etudier la faisabilité d'un maillage cyclable intercommunal, notamment via les chemins de randonnée pédestre,
- Faire apparaître le territoire comme « destination vélo », par le développement du cyclotourisme et des services vélos associés (location, bornes et aires de service, stationnements).

STRATÉGIE PROPOSÉE



ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

Schéma Directeur des Mobilités Actives



ÉLABORATION DU RÉSEAU CYCLABLE

Le Schéma Directeur des Modes Actives, est un document stratégique d'orientation de la politique cyclable qui se déroule en 3 phases sur les 15 prochaines années. Il permet donc d'élaborer un plan d'actions pour favoriser la pratique cyclable sur le territoire avec différentes propositions d'actions concrètes de mise en œuvre

CRITÈRES

- Faisabilité technique
- Faisabilité Maîtrise d'Œuvre
- Coût
- Foncier
- Desserte des pôles principaux

PHASE 1 : DE 2022 A 2026

2022 A 2024

Lancement des axes structurants Nord/Sud et Est/Ouest :

- Barjac <> Navacelles
 - Rochegude <> Saint-Ambroix <> Bessèges
- Finalisation voie verte à Gagnières

2025 ET 2026

Avancement des axes structurants
Réalisation des itinéraires secondaires facilement réalisables

PHASE 2 : DE 2027 A 2031

Finalisation des axes structurants : points noirs
Liens vers les communes et les principaux pôles générateurs

PHASE 3 : DE 2032 A 2036

Finalisation du maillage local
Lien vers les pôles générateurs secondaires
Liaisons et itinéraires secondaires entre les communes et les territoires voisins

ÉLABORATION DU RÉSEAU CYCLABLE

LE RÉSEAU PROPOSÉ A ÉTÉ HIÉRARCHISÉ EN 3 STRATES :

LE RÉSEAU STRUCTURANT, OU PRIMAIRE :

Il permet de **se déplacer assez rapidement sur des distances relativement longues**.

Les aménagements du réseau structurant sont **majoritairement séparés du trafic automobile en site propre**.

LE RÉSEAU SECONDAIRE :

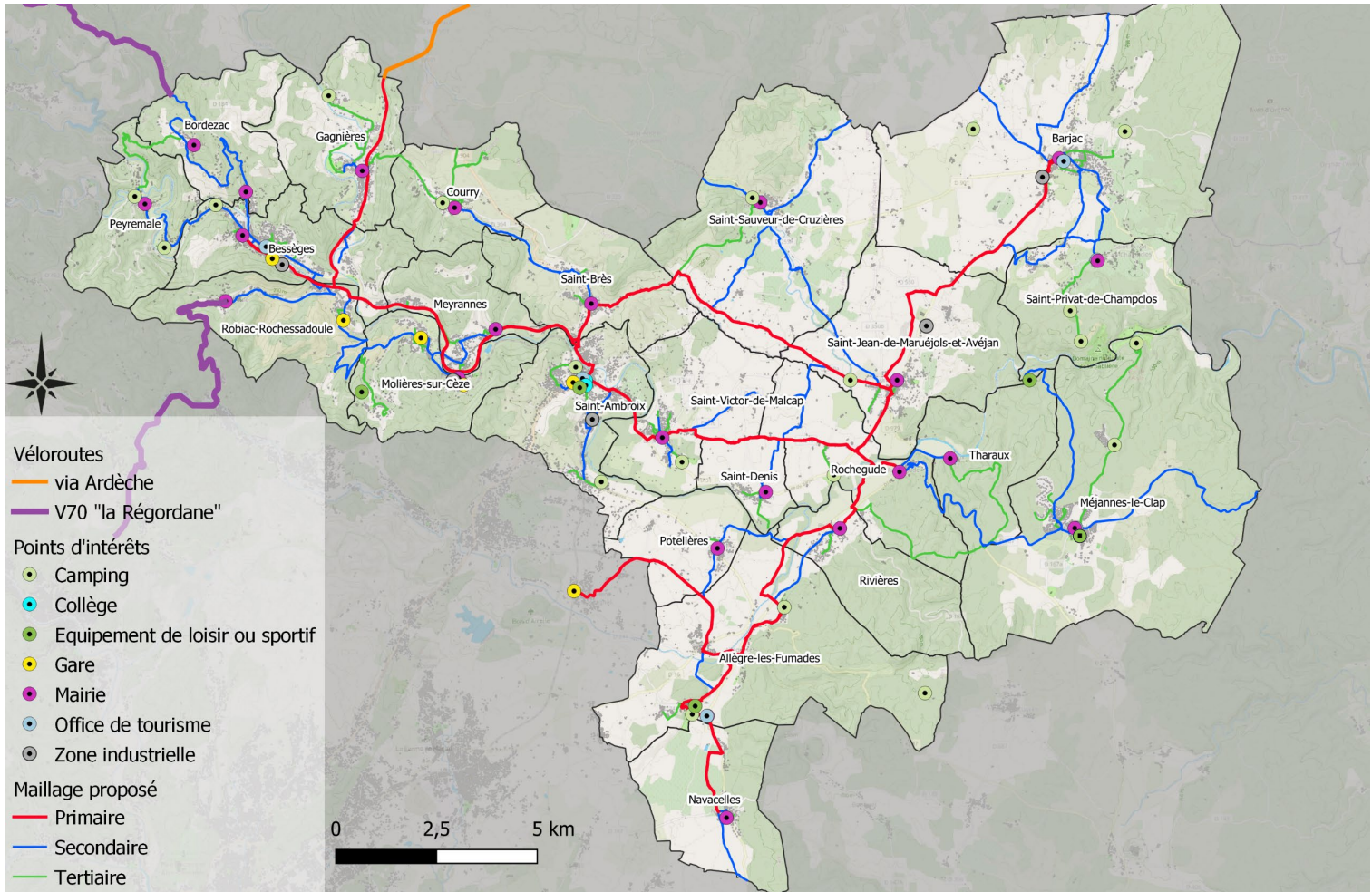
Il permet de **relier le réseau structurant avec le réseau tertiaire**. Les aménagements du réseau secondaire sont majoritairement des **aménagements moins conséquents en termes financiers** tels que des bandes cyclables, chaudioux ou du partages de voirie.

LE RÉSEAU TERTIAIRE :

Il **permet de desservir l'intérieur des communes**, un réseau de desserte locale. Ce réseau dessert les zone d'habitations et les points d'intérêt sur le territoire. **Les aménagements sur ce réseau sont majoritairement constitués d'apaisement de voies tels que des zones 30, zones de rencontre...**



Maillage cyclable proposé Vue globale



ÉLABORATION DU RÉSEAU CYCLABLE



Sur la base des **éléments du diagnostic terrain, des analyses de données et des rencontres avec les communes**, le réseau cyclable proposé est construit sur les critères suivants :

- **Créer des liaisons entre les communes**
- **Desservir les pôles générateurs de déplacement**
- **Anticiper la réouverture de la ligne Alès - Bessèges**
- **Desservir les établissements scolaires**
- **Desservir les zones d'activité**
- **Assurer les continuités d'aménagements à partir du réseau existant**
- **Développer des itinéraires plus axés sur le tourisme et les balades**
- **Desservir les intercommunalités mitoyennes**
- **Assurer une continuité d'aménagement avec les schémas vélo limitrophes**

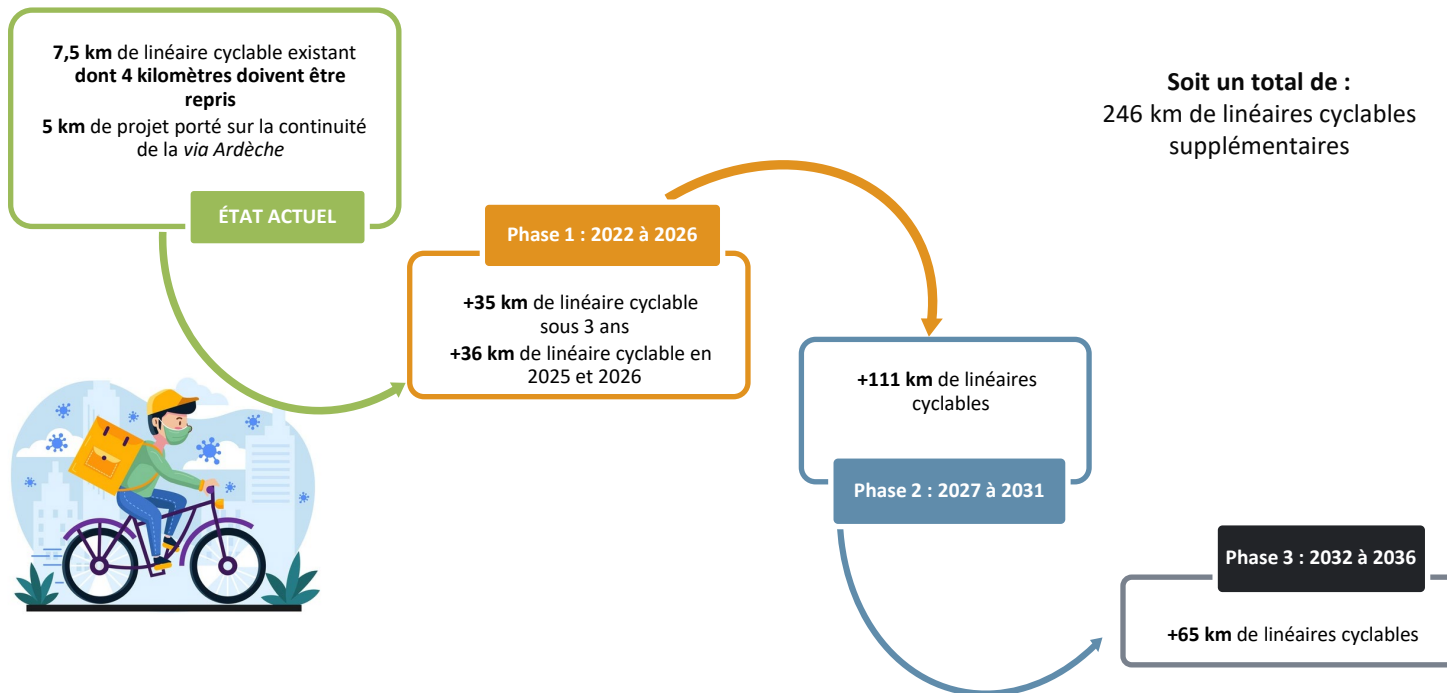
Le réseau cyclable projeté est ambitieux puisqu'il porte le ratio à **15,7 mètres linéaires cyclables/habitant**. Cet objectif est atteignable sur le long terme, soit 15 ans. Afin de réaliser ce projet, **le schéma doit être organisé dans sa phase opérationnelle pour permettre le développement progressif du vélo sur le territoire.**

Les aménagements cyclables prévus dans ces phases dépendent de plusieurs caractéristiques.

Les pages suivantes détaillent l'ensemble des trois phases.

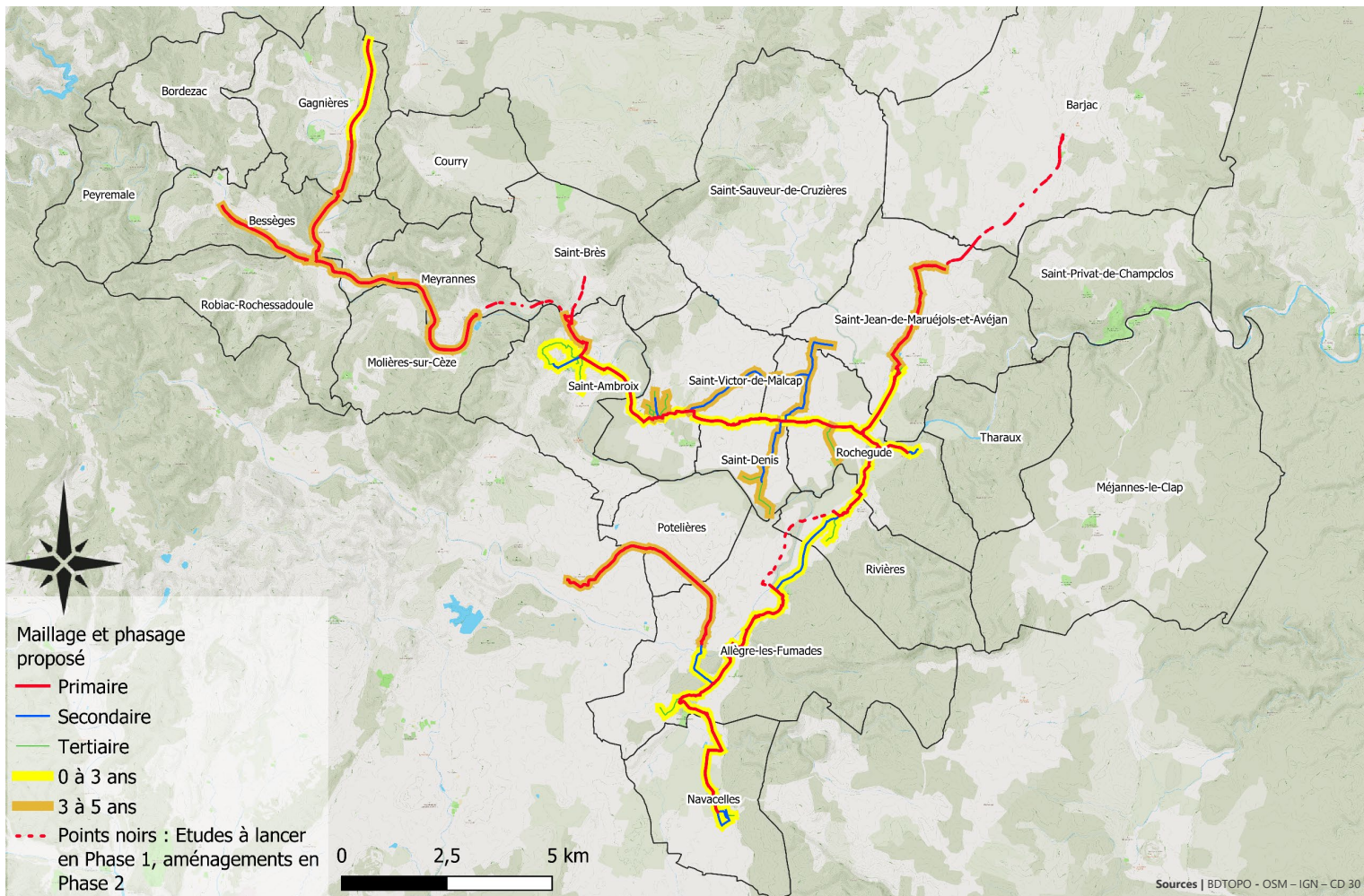


CHIFFRAGE GLOBAL ET PHASAGE

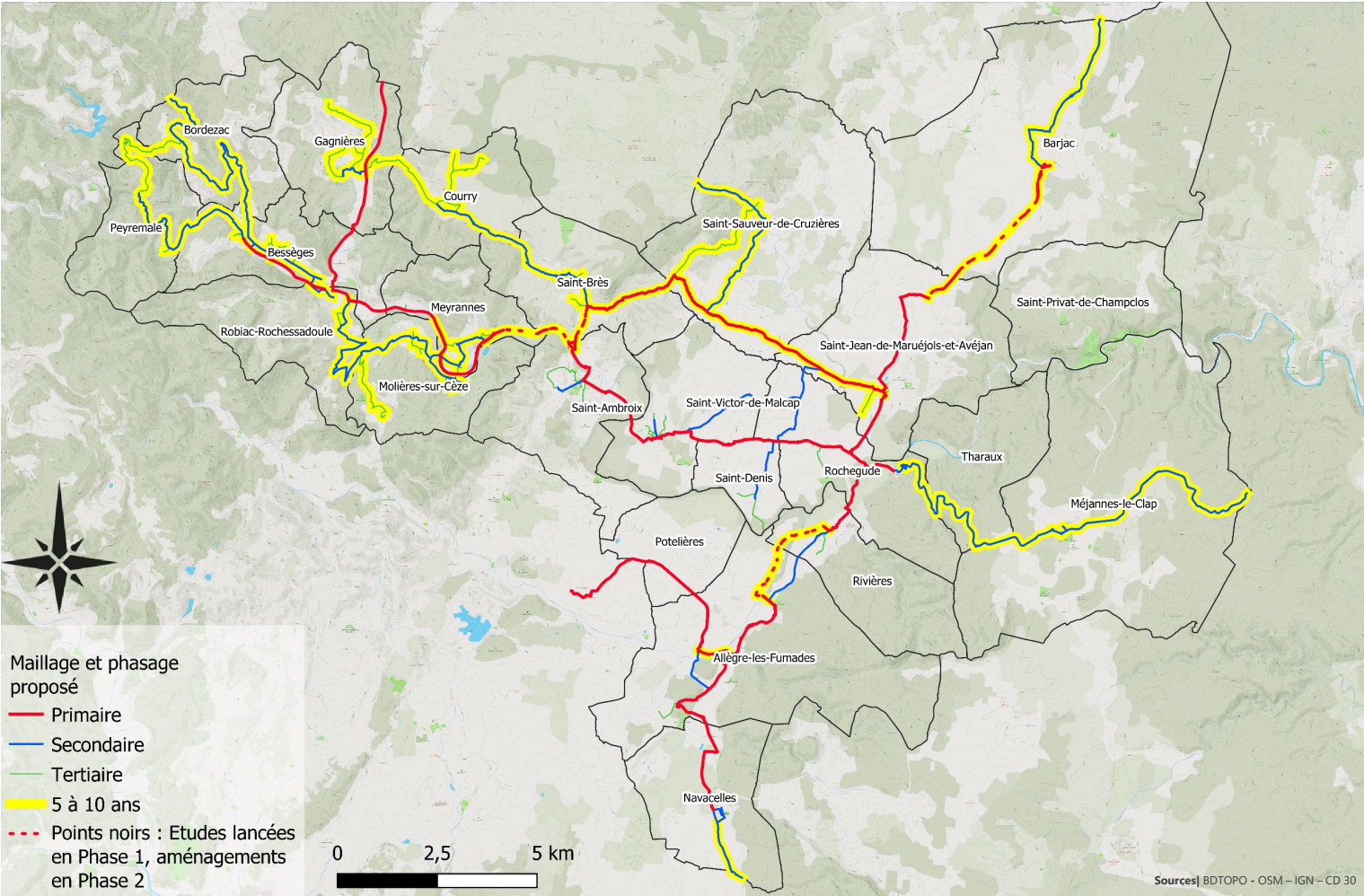


* Ratios CEREMA selon le type d'aménagement hors MOE/MOA

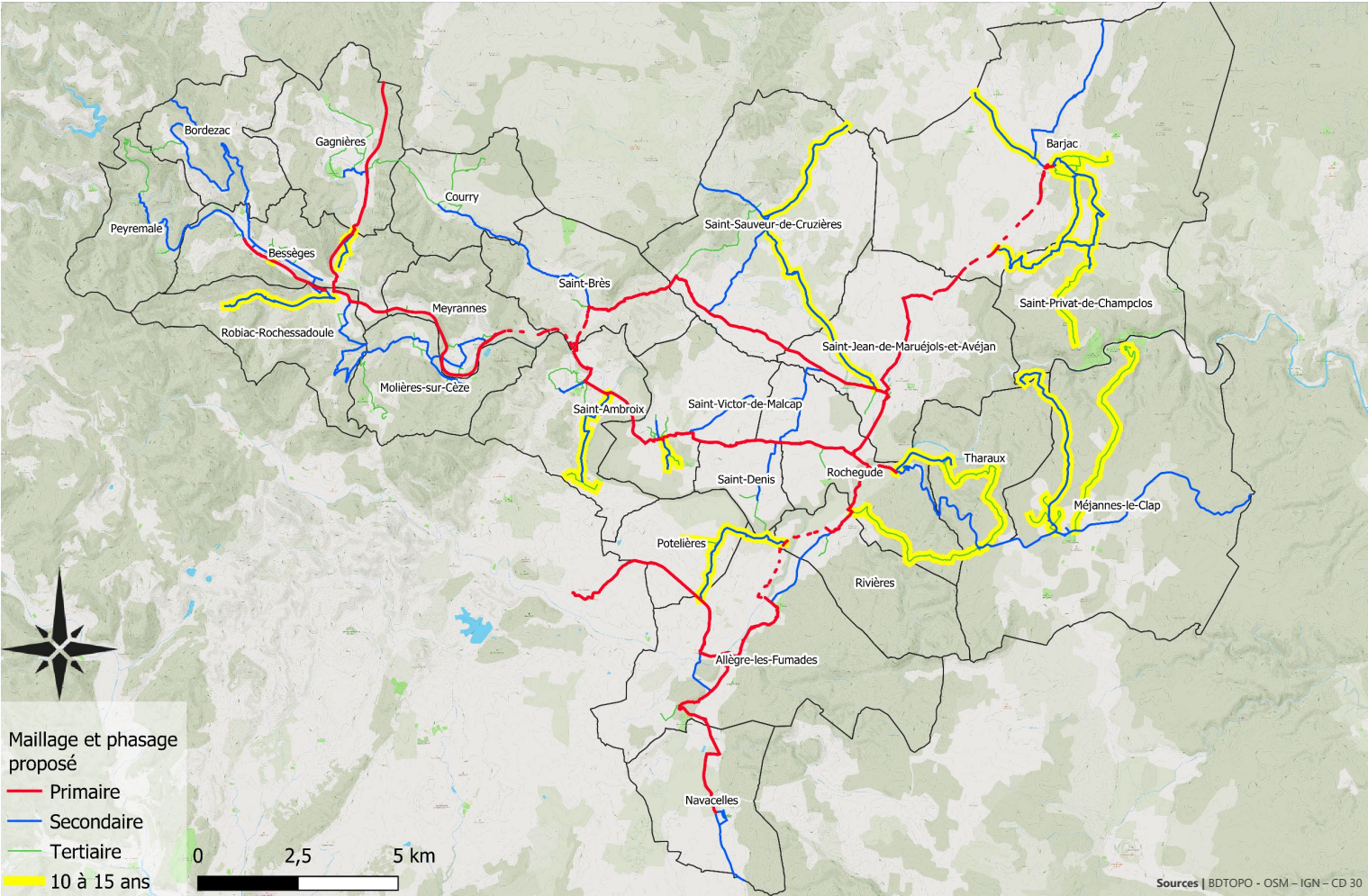
Phasage Phase 1



Phasage Phase 2



Phasage Phase 3





PLAN DE STATIONNEMENT : DÉTAIL ET COÛTS

Les points de stationnement proposés sont implantés à proximité des pôles générateurs de déplacement tels que :

- Établissements scolaires
- Gares
- Commerces de proximité
- Équipements sportifs
- Équipements culturels
- Équipements administratifs
- Établissements de santé
- Équipements touristiques

Ainsi l'objectif à terme sera de 148 places sur l'ensemble du territoire comprenant la création de :

Type de stationnement à créer	Unités	Places de stationnement
Bornes de réparation	1	--
Abris vélo	5	48
Box vélo	5	60
Arceaux	22	44
Total	33	148

RENFORCER L'OFFRE DE SERVICES

Les objectifs à atteindre sont les suivants :

- Développer l'offre de stationnement sur l'espace public (centre bourgs, des établissements scolaires, ...)
- Offrir du stationnement au niveau des pôles générateurs, des gares, ...
- Proposer des offres de stationnement vélo dans les parkings sécurisées

COÛT DES STATIONNEMENTS VÉLO

- Arceau : 100 € / place
- Abri vélo : 500 €/ place
- Box vélo : 1000 € / place
- Bornes de recharge : 2000 € / place
- Borne de réparation : 2000 € / Borne

Commune	Unités	Coût
Méjanès-le-Clap	1	2 000 €
Allègre-les-Fumades	2	18 000€
Saint-Ambroix	13	20 200 €
Bessèges	5	15 000€
Molières-sur-Cèze	1	12 000 €
Robiac- Rochessadoules	6	1200 €
Barjac	4	800 €
Saint-Privat-de- Champclos	1	12 000 €
Total général	33	88 400 €

COÛT GLOBAL : 88 400 €

Le scénario idéal pour un stationnement vélo de qualité sur le territoire serait de remplacer les râteliers et pinces-roues existants par des arceaux vélo qui sont beaucoup plus adaptés et sécurisés pour les cyclistes. 48 places de box vélos dans les gares sont inclus dans le SDMA mais dont le financement peut revenir à la région Occitanie et SNCF Gares & Connexions.



PLAN DE JALONNEMENT : DÉTAIL ET COÛTS

Deux typologies de jalonnement sont identifiées :

- Un jalonnement **dédié au réseau primaire type « vélo-bus », connectant les pôles générateurs de déplacement.**
- Un jalonnement **dédié aux réseaux secondaire et tertiaire** permettant aux cyclistes de rejoindre les pôles générateurs de déplacements depuis les pôles secondaires.



Coûts :

400 € H.T par support avec une lame, auquel nous ajoutons un coût de 100 € H.T par lames supplémentaires sur un même support. Certains supports de jalonnement peuvent contenir plusieurs directions et donc plusieurs lames.

Ce cout comprends :

- Le support et les équipements de fixation
- Le transport
- Les travaux de tranchées
- La remise en état du sol ou du substrat

OBJECTIFS DU JALONNEMENT

- Guider le cycliste
- Identifier les itinéraires
- Identifier les pôles générateurs de déplacements
- Augmenter la visibilité du vélo
- Sensibiliser l'ensemble des usagers sur le développement de la pratique du vélo
- Identifier les rabattements vers les centres-villes

COÛT DU JALONNEMENT VÉLO

- Support : 100 € / support
- Lame directionnelle : 100 € / lame
- Pose : 200 € / pose
- Lame supplémentaire : plusieurs lames sur un support - 100 € / lame complémentaire

COÛT GLOBAL : 433 680 €

Ce coût correspond à la réalisation de la totalité du SDMA sur la période de 15 ans.

Nous incluons également le coût du marquage au sol dans ce dernier, cette solution permettant une meilleure prise en compte de l'information par les usagers et notamment les automobilistes.

Afin de réduire les coûts, des panneaux simplifiés peuvent être mis en place (c'est-à-dire sans mention de l'itinéraire ou du kilométrage) avec des panneaux de confirmation.

Une description des itinéraires est prévue dans le plan de communication de façon à indiquer la facilité à emprunter les voies ou non.

LE JALONNEMENT DIRECTIONNEL

Pour la signalisation des lignes « Vélos », il est recommandé de se rattacher à la signalisation des directionnelle vélo réglementaires à minima sur les départementales

Pour chacune des lignes une couleur de balise sera choisie.

En théorie il est conseillé de mettre en place 3 types de panneaux :

- Panneau de pré-signalisation
- Panneau de position
- Panneau de confirmation

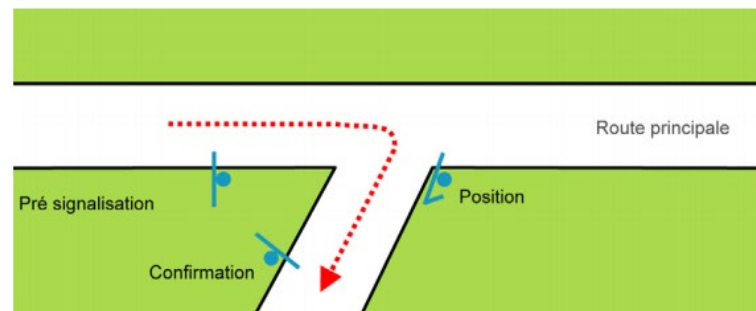
Les panneaux A21A

Les itinéraires proposés empruntent des voies de circulation à fort trafic. Afin de prévenir les automobilistes que des vélos peuvent être présent sur les voies de circulation, une proposition d'implantation de panneaux de type A21a est proposée.

Le panneau de **type A21** est utilisé en France pour indiquer un débouché de cyclistes venant de gauche ou de droite. Cette annonce se fait à 150 mètres environ du danger hors agglomération et entre 0 et 50 mètres du danger en agglomération.



	Mentions et kilométrages	Simplifié	
Pré-signalisation	 Dv 43a	 Dv 43c	 Dv 43d
Position	 Dv 21a	 Dv 21c	
Confirmation	 Dv 61		





MISE EN OEUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR MOBILITÉS ACTIVES

Communauté de communes
De Cèze-Cévennes



PLAN D' ACTIONS SUR 15 ANS



La mise en œuvre du schéma directeur vélo se déclinera sur 15 ans pour la communauté de communes de Cèze Cévennes. Ce plan d'action permettra d'identifier les axes prioritaires et les montants affectés.

L'objectif de ce plan d'actions vise à favoriser le nombre de déplacements effectués en vélo par les usagers pratiquant déjà le vélo mais surtout de susciter l'intérêt des non-usagers pour cette pratique. En effet, en développant les infrastructures, en apportant une nouvelle image du vélo et en mettant en place les services nécessaires, cela permettra de lever certains freins à la pratique du vélo.

Ce plan d'actions s'articule autour de fiches actions et de fiches aménagements.

Les **fiches actions**, présentées ci-après, comportent l'ensemble des éléments essentiels pour développer l'action et se composent comme suit:

- constat,
- objectifs,
- valeur cible à atteindre,
- résultats attendus,
- porteur,
- partenaires,
- sources de financement,
- coûts,
- suivi et évaluation,
- description de l'action.

Les **fiches aménagements** quant à elles sont focalisées sur les propositions d'aménagement. Ces 62 fiches aménagements permettront d'identifier sur chaque tronçon du réseau cyclable, le type d'aménagement préconisé en ayant des informations générales sur l'axe, des spécifications techniques et des données sur le jalonnement et le stationnement. Ces fiches seront une base de travail pour les communes et elles leur permettront de constater les préconisations effectuées sur l'axe étudié avant d'effectuer un projet ou des travaux. Elle permettent aussi de voir les coût de l'aménagement, l'estimation de l'entretien et du renouvellement de la proposition. Des exemples de fiches sont présentés dans cette partie.

ÉVALUATION DES COÛTS DE LA POLITIQUE CYCLABLE

L'investissement des aménagements cyclables s'évalue à plus de 4,2 millions d'euros sur 15 ans

A cet investissement s'ajoutent les coût des acquisitions foncières dont l'ampleur ne peut faire l'objet d'un chiffrage définitif à ce jour et celui des stationnements pour 88 400 €.

Compte tenu des montants relativement faibles comparés aux investissements nécessaires pour la globalité du schéma, le stationnement vélo peut être mis en œuvre dès les premières années de façon à disposer d'une offre homogène et suffisante sur le territoire.

Les investissements nécessaires à la réalisation du Schéma Directeur des Modes Actifs, à terme, s'élèveraient ainsi globalement à 4,2 M€ pour les différents acteurs du territoire, avec un reste à charge (compte tenu d'un taux de subvention moyen constaté de 30% sur les nouveaux aménagements cyclables) de l'ordre de 2,9 millions d'euros.

Les services et les actions de communication liés au développement du vélo seront surement plus importantes les premières années afin de susciter de l'intérêt pour la pratique du vélo. Le budget pour cette partie est détaillé dans les fiches actions présentes en annexe.

Il faudra aussi prendre en considération l'entretien du réseau. Comprenant du balayage et de l'inspection du réseau cyclable ainsi que des petites réparations ponctuelles.

Pour finir il faudra aussi prendre en compte le renouvellement de l'ensemble du réseau une fois mis en place. Dont le coût correspondra à la remise en état des infrastructures une fois leur durée de vie atteinte. Exemple : Remplacement d'un panneau posé tous les 10 ans / Reprise du marquage au sol tous les 6 ans / Reconstruction de la piste cyclable tous les 40 ans

FICHES ACTIONS



ENSEMBLE DES FICHES ACTIONS RETENUES

Le plan d'action sur 15 ans est établi à partir :

- D'actions retenues par les élus
- De plan de jalonnement
- De plan de stationnement
- De plan de communication
- Du phasage
- Des fiches aménagements : fiche détaillant les aménagements cyclables préconisés en fonction de la voie étudiée



FICHES ACTIONS

AXE 1 : RENFORCER ET VALORISER LE RESEAU CYCLABLE DU TERRITOIRE

- Fiche action 1 : Développer des boucles locales et un réseau de voies vertes
- Fiche action 2 : Mise en place d'une signalisation directionnelle
- Fiche action 3 : Développer et mailler le réseau d'aménagements cyclables
- Fiche action 4 : Renforcer l'offre de stationnement (qualité/quantité), notamment dans les établissements scolaires

AXE 2 : DEVELOPPER DES SERVICES VELO ADAPTES

- Fiche action 5 : Mise en place d'une aide à l'acquisition de matériel vélo
- Fiche action 6 : Mettre en place de stations de réparation, gonflage, et de repos
- Fiche action 7 : Mettre en place d'un service de location VAE

AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER A LA PRATIQUE DU VELO

- Fiche action 8 : Communiquer pour inciter à la pratique du vélo
- Fiche action 9 : Sensibiliser aux mobilités douces dans les écoles
- Fiche action 10 : Réalisation d'actions évènementielles en faveur des mobilités actives

EXEMPLE FICHES ACTIONS

AXE 1

ACTION : ASSURER LA CONTINUITÉ DU RESEAU DES MODES ACTIFS VERS LES POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

Constat :

- Potentiel de mise en place d'un réseau structurant à l'intérieur des communes.
- Un important potentiel de report modal

Objectif :

- Identifier les itinéraires prioritaires et les travaux à réaliser.
- Mailler finement les communes selon la cartographie validée au SDMA à long terme.

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une réponse aux besoins de déplacements du quotidien et locaux

ACTIONS :

- Importance de la carte de maillage qui est produite à l'issue de la phase 2 qui pré-visualise à long terme le maillage cyclable du territoire.
- Le chiffrage dépend des actions validées, et des aménagements selon le revêtement, la typologie, les contraintes,
- Le détail des coûts par MOA est disponible dans le PPI.
- Les éléments financiers et de gouvernance sont identiques à ceux identifiés sur la Fiche 1

Porteur :

Communes, Département, Communautés de Communes

Partenaire :

Associations d'usagers

Financeurs :

Communes : voirie communale
EPCI : voirie intercommunale
Département : voirie départementale, voie verte
Région : Cadre de financement du plan vélo
Etat : AAP ADEME et France Relance



Coût Estimé : Détaillé dans le maillage



Suivi & Evaluation :

- Km d'aménagements réalisés / an
- Etat d'avancement du SDMA

MT

43

EXEMPLE FICHES ACTIONS

AXE 2

ACTION : CRÉER DES STATIONS DE REPARATIONS ET DE GONFLAGE

Constat :

- L'entretien d'un vélo nécessite des outils parfois spécifiques, de même qu'il peut être nécessaire d'effectuer une réparation au cours d'un trajet

Objectif :

- Offrir un service à destination de la population et des touristes

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Un accompagnement de la hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

ACTIONS :

- Localiser les lieux pertinents d'arrêt le long des itinéraires majeurs du territoire pour y implanter des stations de réparation et de gonflage à destination des cyclistes.
- Plusieurs modèles de stations multi-outils et de gonflage des pneus existent le tout dans une fourchette de 500 € pour une borne d'outillage simple à 7 000 € pour une station de réparation avec banc, carte du réseau et pompe à vélo.
- Les modèles les plus communs : 1 500 € la station de gonflage / 1 700 € la station de réparation complète

Sources : Club des Villes et Territoires cyclables, ADEME, Ville d'Avignon

CT

Porteur :

Communes

Partenaire :

Communauté de communes

Financier :

Communes

Région : au-travers du plan vélo régional (cf. Fiche 1)

AAP Nationaux



Coût Estimé : 6 K – 10 K €
pour 5 stations



Suivi & Evaluation :

- Fréquentation des services

EXEMPLE FICHES ACTIONS

AXE 3

ACTION : SENSIBILISER AUX MOBILITES DOUCES DANS LES ECOLES

Constat :

- Fort potentiel de formation / sensibilisation auprès du public scolaire, en complément du programme de sensibilisation et d'éducation à la Sécurité Routière dans les écoles

Objectifs :

- Sensibiliser les écoliers à la pratique des mobilités douces

Résultats attendus :

- Une connaissance des modes doux et une sensibilisation des jeunes pour inciter aux déplacements à pied, en vélo, en roller, en trottinette,...
- Une hausse de la part modale du vélo et de la marche et autres modes doux dans les déplacements quotidiens
- Une visibilité des actions en faveur des mobilités actives sur le territoire

ACTIONS :

- Organisation de séances de sensibilisation aux modes doux dans les écoles : montrer les différentes possibilités de se déplacer en dehors de la voiture, expliquer les enjeux environnementaux, l'impact sur la santé, etc. au travers d'expositions ou d'animations ludiques adaptées au public écolier.
- Quelles modalités d'organisation et d'animation : en interne, par la maison du vélo ou une association ?
- Continuer la sensibilisation du public jeune au-travers du programme « Savoir Rouler à vélo ».
- Le coût de mise en place ou de subventionnement dépend de la fréquence du service et du nombre d'établissements et de classes concernées.
- Mettre en place des vélobus ou pédibus sur certains établissements primaires.

CT

Porteur :

Communes

Partenaire :

Communes
Associations
Gendarmerie
Département

Financier :

Communes
Département



Coût : 6 500 € à 14 000 €
selon l'organisation



Suivi & Evaluation :

- Nombre d'ateliers
- Nombre de classes participantes

45

SYNTHÈSE DES COÛTS

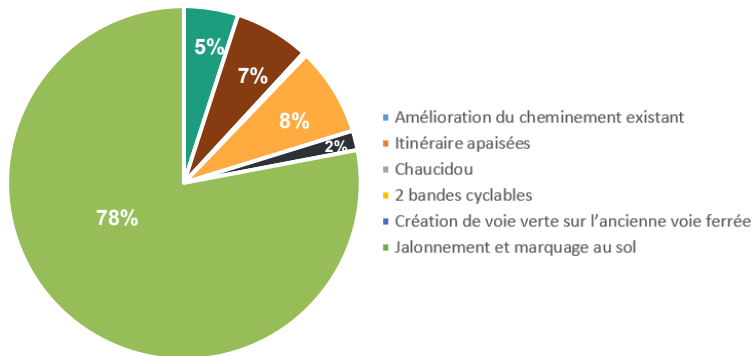


AMÉNAGEMENTS : LES PROPOSITIONS

Liste des aménagements qui ont été proposés dans le cadre de ce schéma directeur des mobilités actives

7 types de proposition d'aménagements :

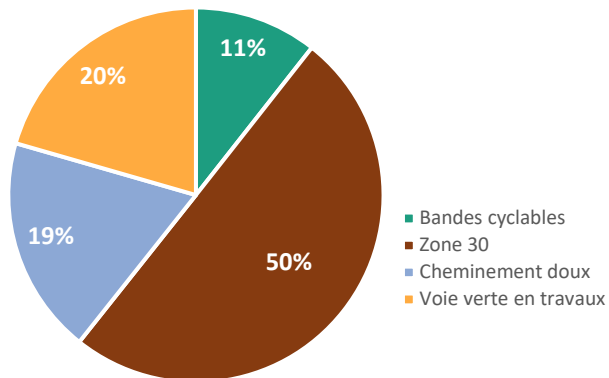
Proposition d'aménagements	Longueur en ml
Amélioration du cheminement existant	12 149
Itinéraire apaisées (zones 30, 30 km/h, zones de rencontres)	16 797
Chaucidou avec reprise de chaussée	670
Chaucidou sans reprise de chaussée	127
2 bandes cyclables avec reprise de chaussée	1 938
2 bandes cyclables sans reprise de chaussée	17 742
Création de voie verte sur l'ancienne voie ferrée	4 365
Jalonnement et marquage au sol	190 543
Total	244 331



COMPARAISON DES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS ET PROGRAMMÉS

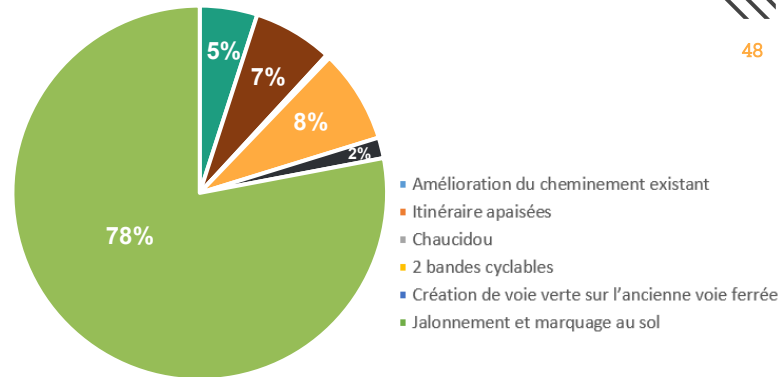


Répartition des aménagements cyclables existants dans la CC De Cèze Cévennes



Longueur total des aménagements existants : 10 026m

Répartition des aménagements cyclables programmés dans la CC De Cèze Cévennes



Longueur total des aménagements programmés : 244 331m

SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS : SYNTHÈSE DES COÛTS D'INVESTISSEMENT D'AMÉNAGEMENTS

Gouvernance	Phasage								Total général	
	0 à 3 ans		3 à 5 ans		5 à 10 ans		10 à 15 ans			
	Linéaire (m)	Coût	Linéaire (m)	Coût	Linéaire (m)	Coût	Linéaire (m)	Coût	Linéaire (m)	Coût
Communale	20 335	1 011 566 €	17 108	383 869 €	53 849	875 162 €	44 221	463 440 €	135 513	2 734 037 €
2 bandes cyclables sans reprise de chaussée	10	320 €							10	320 €
Amélioration du cheminement existant	6 005	936 780 €	2 037	317 772 €	2 978	464 568 €	1 129	176 124 €	12 149	1 895 244 €
Jalonnement	4 380	4 380 €	3 046	3 046 €	18 569	18 569 €	24 065	24 065 €	50 060	50 060 €
Jalonnement et marquage au sol	6 148	18 444 €	10 847	32 541 €	24 229	72 687 €	16 517	49 551 €	57 741	173 223 €
Zone 30	853	42 650 €	343	17 150 €	4 545	227 250 €	935	46 750 €	6 676	333 800 €
Zone 30 (panneaux)	562	8 992 €	835	13 360 €	3 132	50 112 €			4 529	72 464 €
réhabilitation de voie ferrée en voie verte					396	41 976 €	1 575	166 950 €	1 971	208 926 €
Sans proposition	2 377								2 377	- €
Départementale en agglomération	5 566	112 714 €	8 590	498 242 €	15 543	199 426 €	5 344	12 295 €	35 043	822 677 €
2 bandes cyclables avec reprise de chaussée			1 301	111 886 €					1 301	111 886 €
2 bandes cyclables sans reprise de chaussée	1 250	40 000 €	2 962	94 784 €	1 144	36 608 €			5 356	171 392 €
Jalonnement	761	761 €	477	477 €	3 031	3 031 €	2 229	2 229 €	6 498	6 498 €
Jalonnement et marquage au sol	2 251	6 753 €	911	2 733 €	7 637	22 911 €	3 108	9 324 €	13 907	41 721 €
Zone 30	1 304	65 200 €	337	16 850 €	2 270	113 500 €			3 911	195 550 €
Zone 30 (panneaux)					1 461	23 376 €			1 461	23 376 €
chaucidou avec reprise de chaussée			215	18 490 €					215	18 490 €
réhabilitation de voie ferrée en voie verte			2 387	253 022 €			7	742 €	2 394	253 764 €
Départementale hors agglomération	9 066	117 737 €	10 343	226 374 €	41 638	280 195 €	15 105	42 841 €	76 152	667 147 €
2 bandes cyclables avec reprise de chaussée			637	54 782 €					637	54 782 €
2 bandes cyclables sans reprise de chaussée	2 631	84 192 €	4 143	132 576 €	5 602	179 264 €			12 376	396 032 €
Chaucidou sans reprise de chaussée					127	4 064 €			127	4 064 €
Jalonnement	599	599 €			10 600	10 600 €	1 237	1 237 €	12 436	12 436 €
Jalonnement et marquage au sol	5 650	16 950 €	5 294	15 882 €	25 089	75 267 €	13 868	41 604 €	49 901	149 703 €
Zone 30					220	11 000 €			220	11 000 €
chaucidou avec reprise de chaussée	186	15 996 €	269	23 134 €					455	39 130 €
Total général	34 966,62	1 242 017 €	36 041	1 108 485 €	111 030	1 354 783 €	64 670	518 576 €	246 705,62	4 225 420 €
Ratio / an / habitant	0,61	21,60 €	0,94	28,92 €	1,16	14,14 €	0,67	5,41 €	0,86	14,70 €
Ratio / an / km ²	36,56	1 298,64 €	56,53	1 738,53 €	69,65	849,93 €	40,57	325,33 €	51,59	883,61 €

FICHES AMÉNAGEMENT



EXEMPLE FICHES AMÉNAGEMENT

Longueur : 3 763 ml

Hiérarchisation :
Secondaire

Phasage : 2
3

Commune traversée :
Robiac-Rochessadoule

INFORMATION GENERALES

Gouvernance :
Communale
Départementale hors agglomération

Aménagement existant sur tronçons :

Aménagements proposés :
jalonnement
jalonnement et marquage au sol
réhabilitation de voie ferrée en voie verte

Investissement : 172 836 €
Fonctionnement : 8 581 €

Stationnement supplémentaires :

Arceaux : 0
Box vélos : 0
Abris vélos : 0
Borne de recharge : 0
Borne de réparation : 0

Coût du stationnement :

Arceaux : 0 €
Box vélos : 0 €
Abris vélos : 0 €
Borne de recharge : 0 €
Borne de réparation : 0 €

Gouvernance

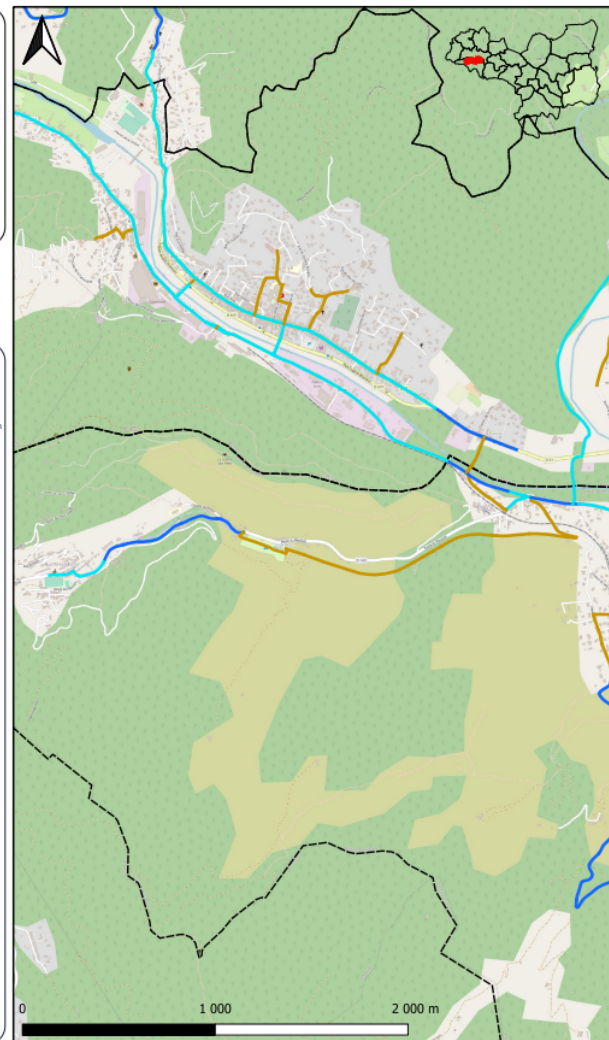
Association foncière Privé Départementale
Communale Départementale en agglo

Pôles Générateurs

Établissement thermal ● Mairie
Camping ◆ Gare
Collège ● Grotte

Liste des voies traversées par l'itinéraire

- CHE DE CHANTEPERDRIX - 208 ml - Communale
- ART DE BESSEGES - 278 ml - Communale
- CHE DE LA TINTONNIE - 97 ml - Communale
- R SANS NOM - 1319 ml - Communale
- RTE DU RIEUSSET (D162) - 1266 ml - Départementale hors agglomération/Départementale en agglomération
- L'ESTRANGLADOU - 125 ml - Communale
- LA COMBETTE ET MARQUETTE - 470 ml - Communale



Ces **62 fiches** seront une base de travail pour les communes.

Elles leur permettront de constater les préconisations effectuées sur l'axe étudié avant d'effectuer un projet ou des travaux.

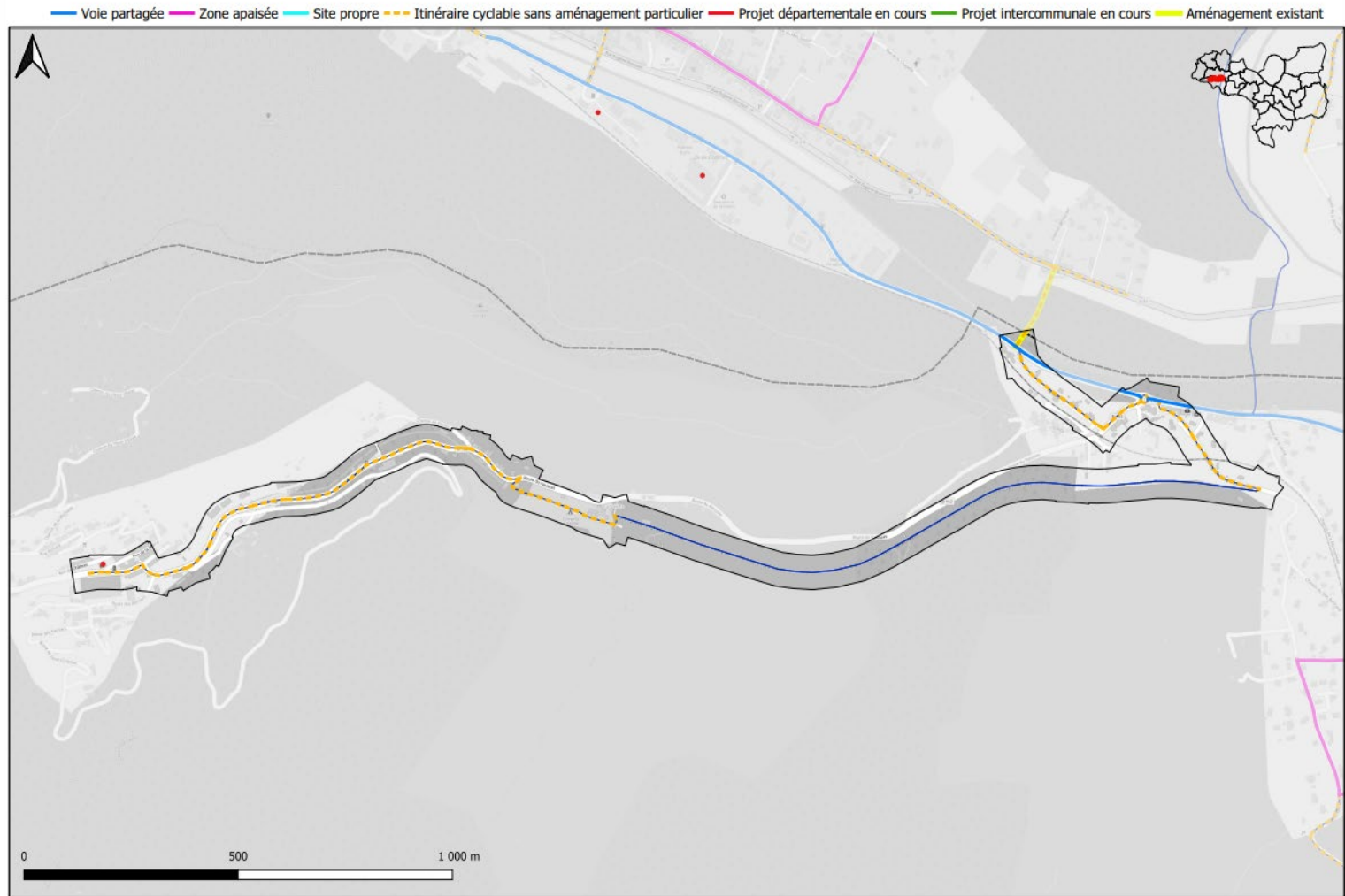
Ces fiches décrivent précisément des proposition d'aménagements sur chaque tronçon du réseau cyclable en indiquant des spécificités techniques, les coûts de l'aménagement, les voies traversés par l'itinéraire, le maillage et les pôles générateurs.

EXEMPLE FICHES AMÉNAGEMENT

Ces **62 fiches** seront une base de travail pour les communes.

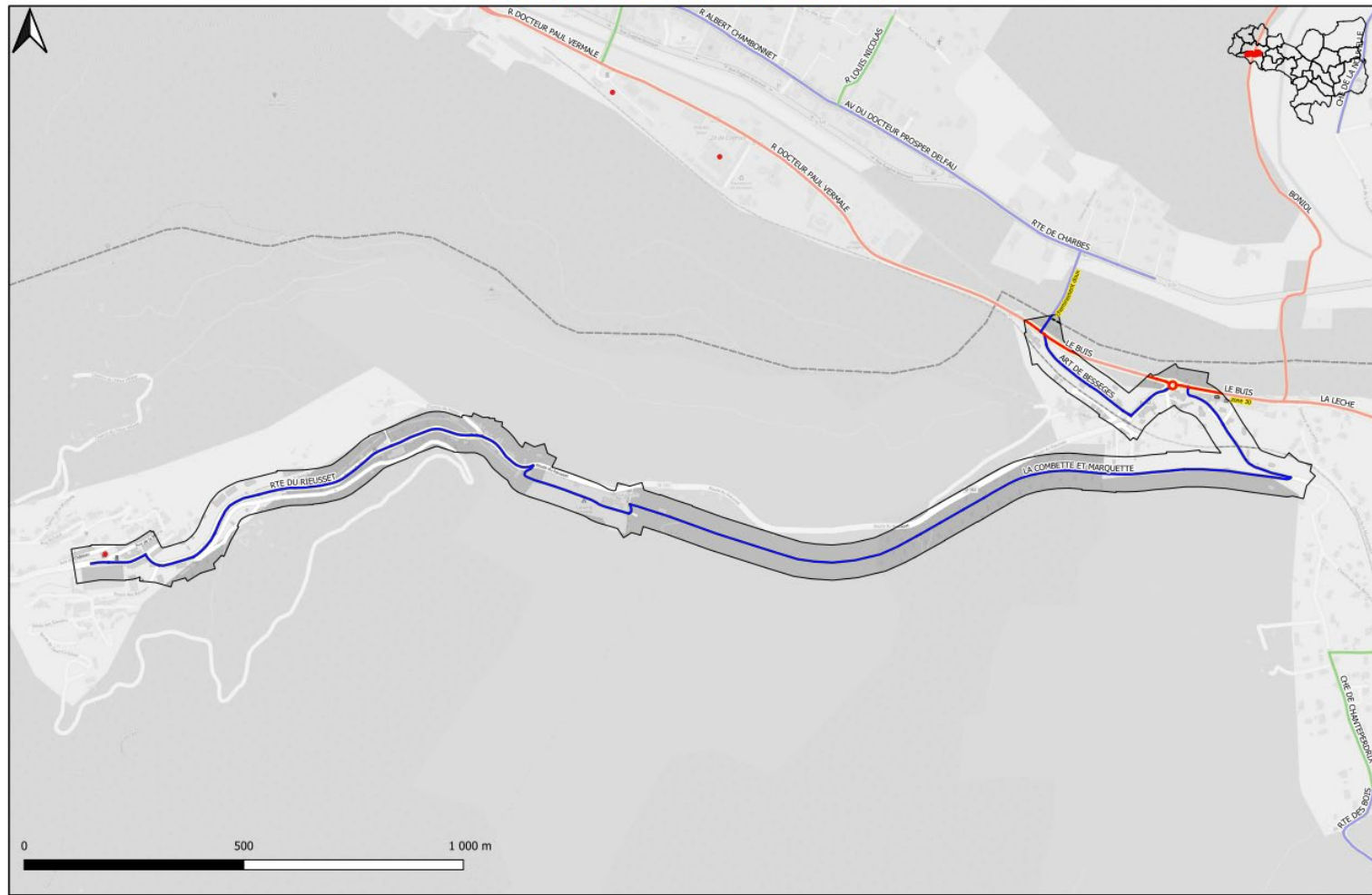
Elles leur permettront de constater les préconisations effectuées sur l'axe étudié avant d'effectuer un projet ou des travaux.

Ces fiches décrivent précisément des propositions d'aménagements sur chaque tronçon du réseau cyclable en indiquant des spécificités techniques, les coûts de l'aménagement, les voies traversées par l'itinéraire, le maillage et les pôles générateurs.



Maillage Cyclable

— Réseau structurant — Réseau secondaire — Réseau tertiaire



EXEMPLE FICHES AMÉNAGEMENT

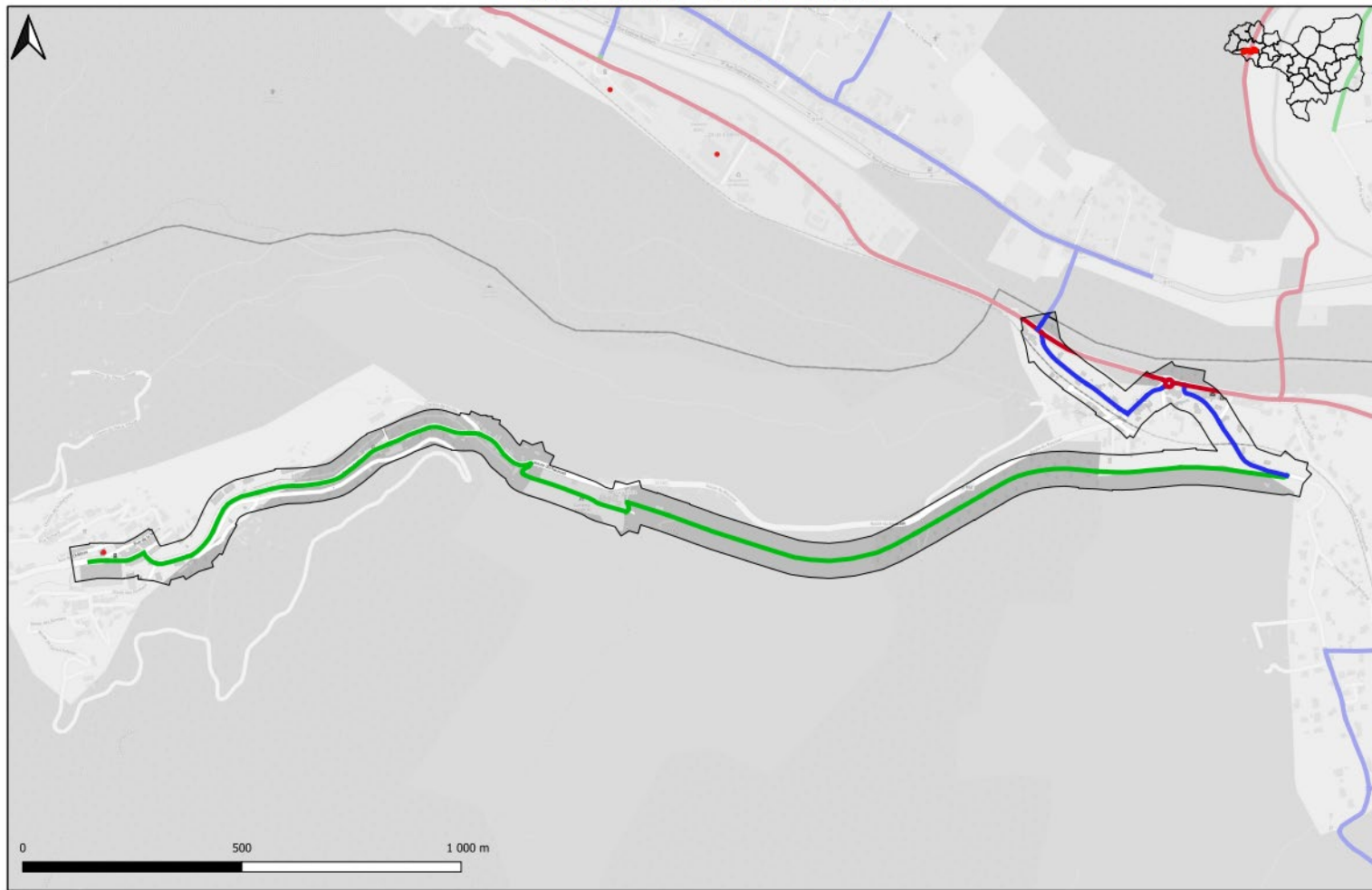
Ces **62 fiches** seront une base de travail pour les communes.

Elles leur permettront de constater les préconisations effectuées sur l'axe étudié avant d'effectuer un projet ou des travaux.

Ces fiches décrivent précisément des proposition d'aménagements sur chaque tronçon du réseau cyclable en indiquant des spécificités techniques, les coûts de l'aménagement, les voies traversés par l'itinéraire, le maillage et les pôles générateurs.

Phasage du schéma directeur

0 - 3 ans 3 - 5 ans 5 - 10 ans 10 - 15 ans



EXEMPLE FICHES AMÉNAGEMENT

Ces **62 fiches** seront une base de travail pour les communes.

Elles leur permettront de constater les préconisations effectuées sur l'axe étudié avant d'effectuer un projet ou des travaux.

Ces fiches décrivent précisément des propositions d'aménagements sur chaque tronçon du réseau cyclable en indiquant des spécificités techniques, les coûts de l'aménagement, les voies traversés par l'itinéraire, le maillage et les pôles générateurs.

Fiche aménagement découpé selon : Aménagement - Commune - Phasage - Gouvernance - Commentaire

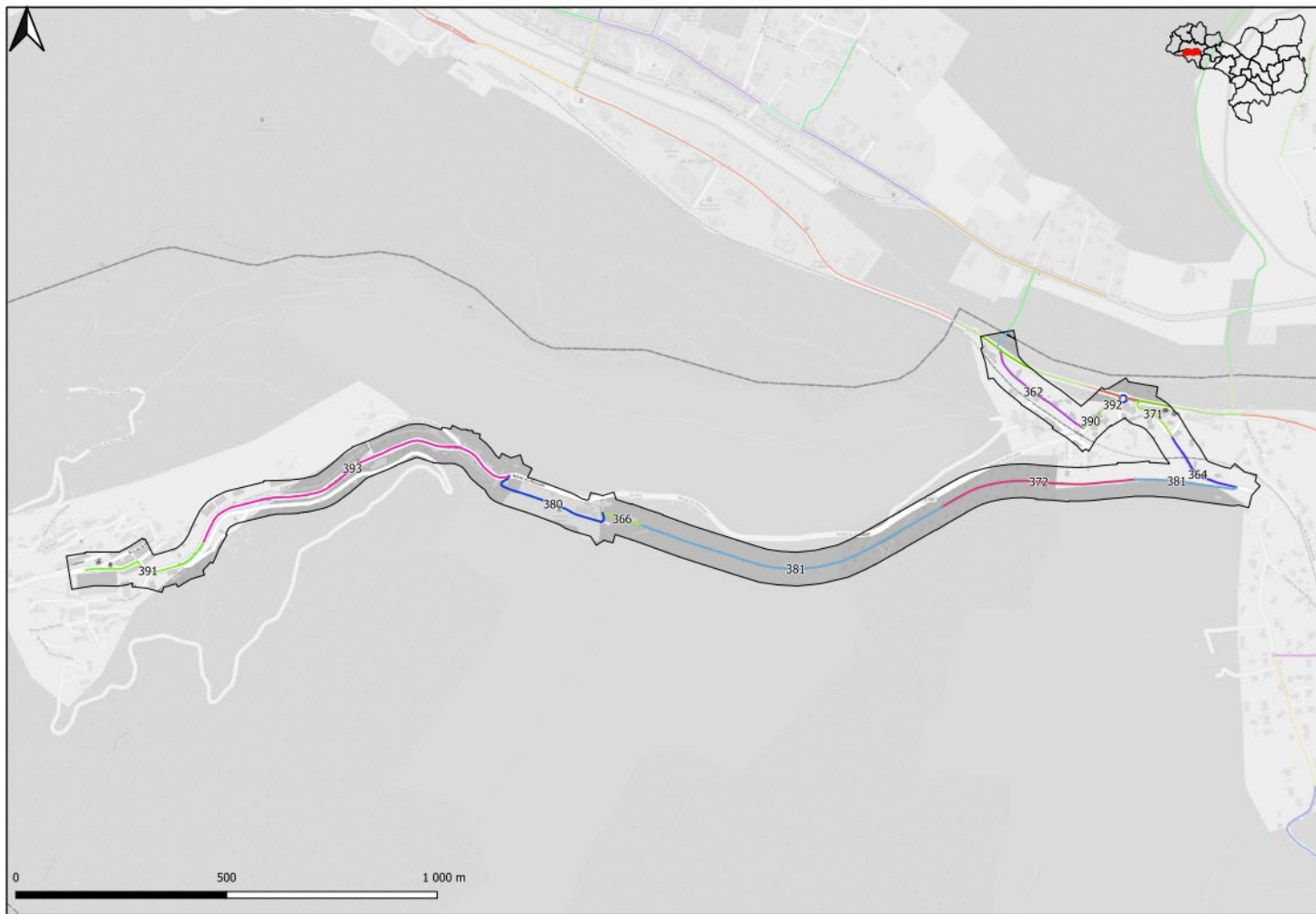
N° Fiches

EXEMPLE FICHES
AMÉNAGEMENT

Ces **62 fiches** seront une base de travail pour les communes.

Elles leur permettront de constater les préconisations effectuées sur l'axe étudié avant d'effectuer un projet ou des travaux.

Ces fiches décrivent précisément des proposition d'aménagements sur chaque tronçon du réseau cyclable en indiquant des spécificités techniques, les coûts de l'aménagement, les voies traversés par l'itinéraire, le maillage et les pôles générateurs.



MÉTHODOLOGIE DU SUIVI ET ÉLABORATION DU SCHÉMA

Les outils de suivi et d'évaluation du schéma directeur cyclable seront :

- **Les fiches actions:** permettent via les objectifs, la valeur cible à atteindre et les résultats attendus de suivre l'évolution du schéma.
- **Les fiches aménagement:** permettent via le tableau, des indicateurs de suivre l'évolution de la pratique cyclable.
- **Le « Cycloscope »**, outil de suivi des politiques cyclables de l'ADEME développé en 3 axes :
 - Etudes
 - Expérimentation de services vélo
 - Communication, animation et sensibilisation
- Mise en place d'un comité annuel permettant de suivre l'avancée du schéma, d'échanger sur les différentes thématiques et d'obtenir des retours d'expériences.



COMMUNICATION

Le vélo est
+ de liberté
+ de plaisir
+ de convivialité !



Vélo 1 jour 
vélo toujours

COMMUNICATION

OBJECTIFS DE COMMUNICATION :

- Définir un programme d'animations afin d'accompagner les habitants au changement vers les mobilités durables,
- Revaloriser l'utilisation du vélo et inciter à l'utiliser davantage,
- Créer une culture vélo sur le territoire,
- Mettre en avant les services et l'offre vélo sur le territoire.

ACTIONS DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION :

Des campagnes d'incitation auprès du grand public avec les cibles prioritaires : scolaires, étudiants, nouveaux habitants...

Ces campagnes pourront se faire sous la thématique des bénéfices vélo (santé, économies, temps de parcours, ...) et de la sécurité.

Une campagne de sensibilisation au respect de la part des non-cyclistes : automobilistes, auto-écoles, campagnes d'affichage sur le changement de comportements

Une campagne sur la sécurité des cyclistes : éclairage, port du casque...

Animations dans les écoles et les périscolaires: pour apprendre aux jeunes à faire du vélo ou à être prudents sur la route (Savoir rouler à vélo). Des animations de remise en selle peuvent également être envisagées (jeunes retraités, achat récent de VAE,...)



UNE COMMUNICATION CONTINUE :

La communauté de communes De Cèze Cévennes offrira aux habitants une **communication continue** grâce aux différents canaux mis en place. Toute l'information afférente au Schéma Directeur des mobilités actives et ses évolutions ainsi que les nouveaux itinéraires et services vélo seront disponibles à tout moment sur les différents canaux de communication.

La partie communication est primordiale pour augmenter la part modale du vélo. Le détail de l'ensemble des actions de communication à développer est présenté dans le **document du plan de communication**.

ANNEXES

Schéma Directeur des Mobilités Actives



FICHES ACTIONS



ENSEMBLE DES FICHES ACTIONS RETENUES



FICHES ACTIONS

AXE 1 : RENFORCER ET VALORISER LE RESEAU CYCLABLE DU TERRITOIRE

- Fiche action 1 : Développer des boucles locales et un réseau de voies vertes
- Fiche action 2 : Mise en place d'une signalisation directionnelle
- Fiche action 3 : Développer et mailler le réseau d'aménagements cyclables
- Fiche action 4 : Renforcer l'offre de stationnement (qualité/quantité), notamment dans les établissements scolaires

AXE 2 : DEVELOPPER DES SERVICES VELO ADAPTES

- Fiche action 5 : Mise en place d'une aide à l'acquisition de matériel vélo
- Fiche action 6 : Mettre en place des stations de réparation, gonflage, et de repos
- Fiche action 7 : Mettre en place un service de location VAE

AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER A LA PRATIQUE DU VELO

- Fiche action 8 : Communiquer pour inciter à la pratique du vélo
- Fiche action 9 : Sensibiliser aux mobilités douces dans les écoles
- Fiche action 10 : Réalisation d'actions évènementielles en faveur des mobilités actives

AXE 1 : RENFORCER ET VALORISER LE RÉSEAU CYCLABLE DU TERRITOIRE



AXE 1 : RENFORCER ET VALORISER LE RÉSEAU CYCLABLE DU TERRITOIRE

ACTION	Priorité	Échéance	Coût	Porteur	Rôle de la CC
Développer des boucles locales et un réseau de voies vertes	Moyenne	Long-terme	Inclus dans le coût du maillage	Communes, CD30	Montage des projets, montage du subventionnement
Mise en place d'une signalisation directionnelle	Haute	Moyen-terme	433 680 €	Communes, CD30, de Cèze Cévennes	Montage des projets, soutien en ingénierie
Développer et mailler le réseau d'aménagements cyclables	Haute	Long-terme	4 225 420 €	Communes, CD30	Montage des projets, montage du subventionnement
Renforcer l'offre de stationnement (qualité/quantité), notamment dans les établissements scolaires	Moyenne	Court-terme	88 400 €	Communes, CD30, SMTBA, de Cèze Cévennes	Achats groupés, soutien en ingénierie

ACTION : DEVELOPPER DES BOUCLES LOCALES ET UN RESEAU DE VOIES VERTES

Constat :

- Le territoire n'accueille qu'une fraction des cyclotouristes potentiels
- Absence d'aménagements spécifiques

Objectif :

- Identifier les itinéraires au potentiel touristique et de loisir
- Réaliser des actions de promotion des itinéraires retenus

Résultats attendus :

- Un meilleur lien des sites touristiques en utilisant les modes actifs
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

ACTIONS :

- L'identification des boucles se fait à partir du maillage proposé dans le SDMA, notamment les voies vertes. Une première boucle, entre Saint-Victor-de-Malcap, Rohegude et Saint-Jean-de-Maruéjols-et-Avéjan a été identifiée et discutée lors de l'élaboration du SDMA.
- Il est possible d'envisager des itinéraires VTT annexes au maillage du SDMA, reliant par exemple la « Grande Traversée de l'Ardèche » ou empruntant les pistes DFCI.
- Une communication spécifique sur ces itinéraires est à mettre en place, en lien avec les Offices du Tourisme, par exemple au-travers de la mise en place d'un prospectus cartographique.
- Une signalisation spécifique des boucles peut être envisagée pour une meilleure lisibilité.

LT

Porteur :

Communes, Département, Communautés de Communes, Offices du Tourisme

Partenaire :

Associations d'usagers

Financeurs :

Communes : voirie communale
EPCI : voirie intercommunale
Département : voirie départementale, voie verte
Région : Cadre de financement du plan vélo
Etat : AAP ADEME et France Relance



Coût Estimé : Détaillé dans le maillage



Suivi & Evaluation :

- Km d'aménagements réalisés / an
- Etat d'avancement du SDMA

ACTION : MISE EN PLACE D'UNE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

Constat :

- Manque de signalisation directionnelle du réseau modes actifs
- Un besoin de communiquer sur le réseau

Objectif :

- Orienter les déplacements vers le réseau proposé dans le maillage
- Faciliter la navigation des vélos dans la communauté de communes, tant pour les déplacements locaux qu'intercommunaux

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une réponse aux besoins de déplacements du quotidien et locaux

ACTIONS :

- Eléments financiers :
 - Panneaux normés existants : entre 50 € et 200 € / panneau selon le modèle, la dimension et la gamme.
 - Panneaux sur mesure : entre 30 € et 90 € / panneau
 - Pose des panneaux : 10 € à 30 € / panneau pour pose sur un mât existant ; 65 € à 180 € / panneau pour pose et fourniture d'un mât.
- Possibilité de coupler la signalisation normée proposée dans le Plan de jalonnement avec la SIL locale dans les centres-bourgs, en ajoutant une indication de temps du panneau à la destination identifiée. Compter dans ce cas 100€ / lame, en réutilisant les supports existants de la SIL.
- Le détail de la signalisation nécessaire à la réalisation du maillage est disponible dans le Plan de jalonnement.

CT

Porteur :

Communes, Département,
Communautés de Communes

Partenaire :

Associations d'usagers

Financeurs :

Communes : voirie communale
EPCI : voirie intercommunale
Département : voirie départementale,
voie verte



Coût Estimé : Selon le type et le nombre de panneaux



Suivi & Evaluation :

- Carte d'implantation du jalonnement
- Retour des usagers

ACTION : DEVELOPPER ET MAILLER LE RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

Constat :

- Potentiel de mise en place d'un réseau structurant à l'échelle de la communauté de communes.
- Un important potentiel de report modal

Objectif :

- Identifier les itinéraires prioritaires et les travaux à réaliser.
- Mailler l'ensemble du territoire selon la cartographie validée au SDMA à long terme.

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

ACTIONS :

- Importance de la carte de maillage qui est produite à l'issue de la phase 2 qui pré-visualise à long terme le maillage cyclable du territoire.
- Le chiffrage dépend des actions validées, et des aménagements selon le revêtement, la typologie, les contraintes,
- Le détail des coûts par MOA est disponible dans le PPI.

LT

Porteur :

Communes, Département,
Communautés de Communes

Partenaire :

Associations d'utilisateurs

Financeurs :

Communes : voirie communale
EPCI : voirie intercommunale
Département : voirie départementale,
voie verte
Région : Cadre de financement du
plan vélo
Etat : AAP ADEME et France Relance



**Coût Estimé : Détaillé
dans le maillage**



Suivi & Evaluation :

- Km d'aménagements réalisés / an
- Etat d'avancement du SDMA



DEVELOPPER ET MAILLER LE RESEAU CYCLABLE :

Eléments financiers – Critères d'éligibilité au financement régional

Critères d'éligibilité	Aménagements éligibles	Aménagements éliminatoires	Taux de participation
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Site propre ou véloroute en chemin rural 	<ul style="list-style-type: none"> Bande cyclable, CVCB, absence d'aménagement * 	<ul style="list-style-type: none"> NA
Liaisons intercommunales **	<ul style="list-style-type: none"> Déplacements pendulaires supérieurs à 100 personnes Liaison inférieure à 15 kilomètres 	<ul style="list-style-type: none"> Flux pendulaires inférieurs à 100 personnes Liaison supérieure à 15 kilomètres 	<ul style="list-style-type: none"> Liaison inférieure à 5km : 50 % Liaison de 5 à 15km : 50% si inter-EPCI, sinon 25%
Liaisons intracomunales	<ul style="list-style-type: none"> Liaisons entre le centre-bourg et un quartier ou hameau de plus de 500 habitants Liaisons entre un pôle de population de plus de 500 habitants et : <ul style="list-style-type: none"> Une zone d'emploi ou d'étude de plus de 200 personnes Un pôle touristique recevant plus 10 000 visiteurs annuels Un pôle sportif, de loisir ou médical 	<ul style="list-style-type: none"> Liaison supérieure à 5 kilomètres 	<ul style="list-style-type: none"> 25%
Rabattement intermodal	<ul style="list-style-type: none"> Rabattement vers une gare routière 	<ul style="list-style-type: none"> Liaison supérieure à 5 kilomètres 	<ul style="list-style-type: none"> 50%

* : Sauf ponctuellement si site propre impossible, mais sans financement de la portion concernée

** : Hors EPCI possédant la compétence mobilités actives

Critères d'éligibilité	Aménagements éligibles	Conditions	Taux de participation
Voies vertes et véloroute d'intérêt régional à vocation cyclotouristique	<ul style="list-style-type: none"> V70 « la Régordane » Itinéraires cyclotouristiques locaux peuvent être proposés (cf. Fiche 1) 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagements en site propre Interfaces avec la voirie automobile sécurisés 	<ul style="list-style-type: none"> 33%
Diverticules	<ul style="list-style-type: none"> Liaisons de 5 kilomètres maximum depuis les itinéraires cyclotouristiques d'intérêt régionaux Liaisons à destinations des gares, des bases de loisirs et de baignade, les sites touristiques remarquables, les bourgs offrant une offre d'hébergement et de restauration 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagements sur véloroute, voie verte ou piste cyclable en site propre 	<ul style="list-style-type: none"> 33%
Aménagements annexes	<ul style="list-style-type: none"> Ouvrages d'art Aire repos (RIS, équipements de repos, point d'eau, station de réparation et de gonflage) 	<ul style="list-style-type: none"> Franchissement exceptionnels 	<ul style="list-style-type: none"> Ouvrages d'art : au cas par cas Aire de repos : 33%, intégré au financement des itinéraires

DEVELOPPER ET MAILLER LE RESEAU CYCLABLE :

Eléments financiers – Les sources de financement du maillage

Le financement départemental :

- Le département du Gard peut participer au subventionnement des aménagements, notamment du jalonnement. Il sera également amené à participer aux aménagements sur départementale dont il se saisira.

Les Appels à Projets :

- Les appels à projet de l'ADEME peuvent permettre de financer tout ou partie des aménagements prévus dans le maillage cyclable
- Le lancement des appels à projets France Relance par la préfecture d'Occitanie sont également une opportunité pour le territoire. Ces AAP devant être lancés sous peu.

Petites villes de demain :

- Les communes participant au programme Petites villes de demain peuvent mobiliser des financements au-travers de ce programme lorsque les aménagements proposés permettent de participer au dynamisme des cœurs de ville. C'est notamment le cas des aménagements visant à apaiser la circulation ou piétonniser tout ou partie des rues.



ACTION : RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VELO (QUANTITE / QUALITE) NOTAMMENT DANS LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

Constat :

- Une offre de stationnement aujourd'hui insuffisante

Objectif :

- Proposer du stationnement vélo sur les lieux clés qui en sont aujourd'hui dépourvus ou insuffisamment équipés
- Démocratiser l'usage des arceaux comme stationnement de base pour les cyclistes

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une hausse du rapport stationnement vélos / habitant
- Proposer un stationnement moins anxiogène
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

ACTIONS :

- Eléments financiers :
 - Entre 180 € et 300 € par arceau vélo, pour un coût de 120 € en moyenne par emplacement vélo.
 - Entre 1 750€ et 2 000€ par place dans une consigne collective (stationnement sécurisé de vélos accessibles par badge ou code). Environ 60 000 € pour 50 places.
 - Entre 1 000 € et 2 000€ par emplacement vélo en consigne individuelle (coût variable : modèle, capacité de l'abri, pose en régie ou non).
- Accompagner les établissements privés dans la mise en place d'un stationnement vélo à destination de leur clientèle.
- Le détail du stationnement proposé est disponible dans le Plan de stationnement.

CT

Porteur :

Communes, Communautés de Communes, Département

Partenaire :

Région Occitanie

Financeurs :

Communes : voirie communale
EPCI : voirie intercommunale
Département : voirie départementale, voie verte
Région : Gares



Coût Estimé : Selon le plan de stationnement



Suivi & Evaluation :

- Fréquentation des box et consignes
- Evolution du ratio stationnement / habitant

TYPE DE STATIONNEMENTS PROPOSÉS

ABRIS



- Stationnement moyenne et longue durée.
- Protège le vélo des intempéries et des regards.
- Peut être sécurisé par des portes et un système de contrôle d'accès (plutôt urbain).

ARCEAUX



- Stationnement courte durée : commerces, centre, stades, places
- Peu coûteux et peu encombrant.
- Le vélo est stable et sécurisé (3 points d'accroche possible).

BOX VÉLO



- Stationnement longue durée : P+R, Gare.
- Aménagement sécurisé par contrôle d'accès.
- Raccord au réseau électrique et télécom nécessaire.
- Peut être installé dans des parkings sécurisés des centres villes si convention trouvée avec l'exploitant.

RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VELO :

Doter les points stratégiques non équipés d'abris-vélos

Il s'agit ici d'équiper les ERP publics stratégiques d'abris-vélos permettant le stockage de ces derniers de façon sécurisée. Les établissements scolaires sont identifiés comme prioritaires en raison du potentiel de déplacements à vélo chez les jeunes. C'est également le cas des équipements sportifs.

Objectifs :

- Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements domicile – école.
- Permettre une pratique aisée et sécurisée chez les jeunes

Résultat attendu :

- Réduction de la fréquentation automobile auprès des établissements scolaires
- Hausse de la part modale chez les jeunes

Collèges :

- La mise en place d'abris dans les lycées et collèges qui n'en sont pas équipés est une priorité. Le financement de ces derniers est à la charge du département ou des établissements privés..

Ecoles:

- L'installation d'un abri n'est pas forcément nécessaire pour tous les établissements, un simple rack à l'intérieur de l'enceinte sécurisée de l'école suffit.

Equipements sportifs :

- Outre l'installation de stationnement vélo, la mise en place d'abris-vélos sur les équipements sportifs peut permettre d'assurer un recours à ce mode de déplacement, y compris en cas de mauvais temps. Cette installation est dans ce cas à la charge des communes.

AXE 2 : DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO ADAPTÉS ET COMPLÉMENTAIRES



AXE 2 : DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO ADAPTÉS ET COMPLÉMENTAIRES

ACTION	Priorité	Échéance	Coût	Porteur	Rôle de la CC
Mise en place d'une aide à l'acquisition de matériel vélo	Moyenne	Court-terme	3 500 € annuels	De Cèze Cévennes	Financement, Montage du subventionnement
Mettre en place des stations de réparation, gonflage et de repos	Basse	Moyen-terme	8 500 €	Communes, de Cèze Cévennes	Financement, Passage des marchés
Mettre en place un service de location de VAE	Haute	Moyen-terme	Selon dimensionnement retenu	De Cèze Cévennes, Offices du Tourisme	Investissement, Montage du projet, Pilotage

ACTION : AIDE A L'ACQUISITION DE MATERIEL VELO

Constat :

- Difficulté d'accès au vélo sur le territoire et de la sensibilisation de la population

Objectif :

- Offrir un accès au VAE / vélos à l'ensemble de la population et mener une politique à visée incitative

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Un accès aux modes actifs pour toutes les catégories de population

ACTIONS :

- Action associée à une meilleure communication sur l'existence des différentes aides à l'achat de vélos et de VAE dont les habitants du territoire peuvent bénéficier : aide régionale et aide nationale.
- En complément à ces derniers, les collectivités peuvent proposer une aide à l'achat de matériels et d'équipements pour les vélos et la mobilité active, notamment de sécurité. Les éléments éligibles peuvent être des casques, gilets réfléchissants, cadenas, équipements lumineux, ...
- Aide pouvant être conditionnée à des conditions de ressources, par exemple par le quotient familial.
- Une aide de 50€ sur la communauté de communes reviendrait à environ 3 500€ annuels (ADEME, INDDIGO 2020).

CT

Porteur :
Cèze-Cévennes

Partenaires :
CCAS

Financeurs :
Cèze-Cévennes



Coût Estimé : 3,5 K €/ an



Suivi & Evaluation :

- Dossiers déposés / an

ACTION : CRÉER DES STATIONS DE REPARATIONS ET DE GONFLAGE ET DE REPOS

Constat :

- L'entretien d'un vélo nécessite des outils parfois spécifiques, de même qu'il peut être nécessaire d'effectuer une réparation au cours d'un trajet

Objectif :

- Offrir un service à destination de la population et des touristes

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Un accompagnement de la hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

ACTIONS :

- Localiser les lieux pertinents d'arrêt le long des itinéraires majeurs du territoire pour y implanter des stations de réparation et de gonflage à destination des cyclistes.
- Plusieurs modèles de stations multi-outils et de gonflage des pneus existent le tout dans une fourchette de 500 € pour une borne d'outillage simple à 7 000 € pour une station de réparation avec banc, carte du réseau et pompe à vélo.
- Les modèles les plus communs : 1 500 € la station de gonflage / 1 700 € la station de réparation complète

Sources : Club des Villes et Territoires cyclables, ADEME, Ville d'Avignon

CT

Porteur :

Communes, Cèze-Cévennes

Partenaire :

Offices du Tourisme

Financeur :

Communes
Région : au-travers du plan vélo régional (cf. Fiche 1)
AAP Nationaux



**Coût Estimé : 6 K – 10 K €
pour 5 stations**



Suivi & Evaluation :

- Fréquentation des services

EQUIPEMENTS PROPOSÉS

BORNE DE RECHARGE



- Casier avec connectique.
- Plan du port de Fréjus intégré.
- Racks d'ancrage.
- Raccord au réseau électrique nécessaire.

BORNE DE RÉPARATION



- Borne d'outillage et de gonflage.

AUTRES ÉQUIPEMENTS



- Casiers pour les cyclistes.
- Vidéosurveillance.
- Contrôle d'accès (clé, badge ...).

ACTION : METTRE EN PLACE UN SERVICE DE LOCATION VÉLO VAE

Constat :

- Territoire topographiquement contraint qui nécessite l'usage du VAE
- Présence de touristes, offrant un réservoir de clientèle

Objectif :

- Porter l'offre VAE à proximité directe des usagers en localisant des sites de locations pertinents

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

ACTIONS :

- Deux modalités de location sont envisagées pour le territoire :
 - De la **location courte-durée** à vocation avant tout touristique
 - De la **location longue-durée** à destination des habitants.
- Coût de l'ordre de 800 €/VAE/an (200 € à 300 €/an pour un vélo classique)
- Charges liées au personnel : Variable en fonction de la maintenance, du temps d'accueil du public, de la partie administrative et de gestion. Estimé entre 1,5 et 2 ETP pour des flottes inférieures à 250 vélos.
- Coûts annexes : Estimés entre 10 % et 15 % du coût global du service (*aménagement des locaux, loyers, assurances des vélos et des locaux, achats de bureautique, entretien/maintenance du local, rapport d'activité, ...*)

MT

Porteur :

PETR
EPCI
Offices du Tourisme

Partenaire :

Opérateur privé
Région Occitanie

Financeur :

Communauté de communes
Plan Vélo régional
Etat : AAP ADEME



Coût Estimé : Variable selon dimensionnement



Suivi & Evaluation :

- Contrats de location / an
- Km parcourus / an
- Rentabilité du service

SERVICE DE LOCATION COURTE DUREE DE VAE :

Modes de gestion

SERVICE DE LOCATION VAE : Location de courte durée

- **Nous entendons par courte durée des locations allant de la demi-journée à une semaine**
- Le service peut être réalisé par des entreprises et acteurs privés du monde du vélo, ou bien par les Offices du Tourisme.

	Scénario 1 : Publicisation des offres privées au-travers d'une plateforme unique	Scénario 2 : Création d'un service <i>ex-nihilo</i> à l'échelle de la communauté de communes
Investissement initial	<ul style="list-style-type: none"> • Création et administration d'une plateforme en ligne 	<ul style="list-style-type: none"> • Achat d'une flotte • Besoin en personnel • Gestion en interne ou déléguée
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Coût limité • Pas de prise de risque pour les collectivités 	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle direct de la définition de l'offre • Possibilité d'associer les flottes de ce dernier avec la location longue durée
Limites	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de défaillance des loueurs • Pas de contrôle sur l'évolution de l'offre 	<ul style="list-style-type: none"> • Investissement important pour les collectivités • Prise de risque importante sur la réussite ou non du service



SERVICE DE LOCATION LONGUE DUREE DE VAE :

Modes de gestion et dimensionnement

SERVICE DE LOCATION VAE : Location de longue durée

LA MISE EN PLACE D'UN TEL SERVICE IMPLIQUE UNE DELEGATION DE COMPETENCES DE LA PART DE LA REGION OCCITANIE DANS LE CADRE DE SA COMPETENCE MOBILITE

- **Dimensionnement :**
 - En moyenne 7 VAE par tranche de 10 000 habitants, pour un parc moyen de 10 vélos
 - Un besoin de 0,42 ETP pour 100 vélos en service
 - Environ 80 locations par tranche de 10 000 habitants
 - Services principalement gérés en régie publique, développement des SPL
 - Coût moyen de 585€/an par vélo, recettes moyennes de 165€/an par vélo
 - Compensation du reste à charge, par revente des vélos du service après amortissement

	Scénario 1 : Gestion directe en régie	Scénario 2 : Gestion déléguée (SPL ou DSP)
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Calibrage de l'offre selon la demande de la population • Différenciation des besoins selon les territoires touristiques ou non • Rentabilité potentielle du service 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion à la charge du prestataire • Flotte de vélo plus conséquente et déployée rapidement • Possibilité d'associer ce service à un autre marché
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Investissement initial • Recrutement d'1 ETP a minima • Mise en place progressive du parc, risque supporté par la collectivité 	<ul style="list-style-type: none"> • Lourdeur de la mise en place d'une gestion déléguée • Aucun retour sur investissement si rentabilité • Risque d'absence de prestataire intéressé
Dimensionnement	<ul style="list-style-type: none"> • 20 VAE pour le territoire • Un déploiement progressif, par tranches, peut être envisagé de façon à limiter le risque lié à la fréquentation 	<ul style="list-style-type: none"> • 30 VAE pour le territoire • Déploiement rapide dès le début de la période de contractualisation

AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER LA PRATIQUE DU VÉLO



AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER LA PRATIQUE DU VÉLO

ACTION	Priorité	Échéance	Coût	Porteur	Rôle de la CC
Communiquer pour inciter à la pratique du vélo	Haute	Court-terme	Selon dimensionnement	De Cèze Cévennes	Financement, Montage et pilotage des projets
Sensibiliser aux mobilités douces dans les écoles	Moyenne	Court-terme	Selon dimensionnement	Communes, de Cèze Cévennes, CD30	Conventionnement avec les partenaires, Soutien
Réalisation d'actions évènementielles en faveur des mobilités actives	Basse	Moyen-terme	Selon dimensionnement retenu	De Cèze Cévennes, Offices du Tourisme	Financement, Montage et pilotage des projets

ACTION : COMMUNIQUER POUR INCITER A LA PRATIQUE DU VELO

Constat :

- Besoin de communication autour du développement du réseau cyclable.

Objectif :

- Mettre en place une campagne de communication composée de plusieurs temps forts pour communiquer sur la réalisation d'aménagements et le maillage du territoire auprès du grand public.

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une fréquentation rapide des nouveaux itinéraires mis en place
- Une visibilité des actions et investissements en faveur des mobilités actives portées par la communauté de communes

ACTIONS :

- Création de plusieurs temps forts et actions de communication
- Diffusion de la campagne via plusieurs supports : carte des itinéraires mise à jour à mesure de la réalisation d'itinéraires, flyer autour des services existants ou de la mise en place de services complémentaires, kakémono et/ou beachflag au nom de la campagne, pages internet, campagne d'affichage,
- Coût à forte variation, notamment selon la quantité de supports et d'impression souhaitées (hors coût de création des supports)
- Des supports de type carte et flyer ne sont efficaces que si une signalétique adaptée et un jalonnement réfléchi et concerté sont mis en place sur les itinéraires.

CT

Porteur :

Communauté de Communes

Partenaires :

Associations, Entreprises, Ecoles, Office de Tourisme, Labélisés « Accueil Vélo », Communes

Financeurs :Communes
Communauté de communes**Coût : En fonction des actions effectuées****Suivi & Evaluation :**

- Fréquentation des nouveaux aménagements
- Retours d'usagers

COMMUNIQUER POUR INCITER A LA PRATIQUE DU VELO :

Eléments financiers

Cf. Plan de Communication

	Coût
Campagne d'affichage (Création et impression)	<ul style="list-style-type: none"> Entre 5 000 et 40 000 €
Publicité et communication sur les réseaux sociaux	<ul style="list-style-type: none"> Communication : Réalisation en interne Publicité : entre 1 000 et 3 000 € pour le référencement et la diffusion Mise en place progressive du parc, risque supporté par la collectivité
Page web dédiée	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation en interne
Carte des itinéraires cyclables	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation chez un prestataire : entre 5 000 et 10 000 € Impression A3 : 450 € pour 1 000 exemplaires Diffusion : par les Offices du Tourisme et prestataires touristiques
Communication publicitaire ponctuelle	<ul style="list-style-type: none"> Banderole : Entre 4,5 et 60 € / m² Kakemono : Entre 20 et 220 € / pièce

ACTION : SENSIBILISER AUX MOBILITES DOUCES DANS LES ECOLES

Constat :

- Fort potentiel de formation / sensibilisation auprès du public scolaire, en complément du programme de sensibilisation et d'éducation à la Sécurité Routière dans les écoles

Objectifs :

- Sensibiliser les écoliers à la pratique des mobilités douces

Résultats attendus :

- Une connaissance des modes doux et une sensibilisation des jeunes pour inciter aux déplacements à pied, en vélo, en roller, en trottinette,...
- Une hausse de la part modale du vélo et de la marche et autres modes doux dans les déplacements quotidiens
- Une visibilité des actions en faveur des mobilités actives sur le territoire

ACTIONS :

- Organisation de séances de sensibilisation aux modes doux dans les écoles : montrer les différentes possibilités de se déplacer en dehors de la voiture, expliquer les enjeux environnementaux, l'impact sur la santé, etc. au travers d'expositions ou d'animations ludiques adaptées au public écolier.
- Continuer la sensibilisation du public jeune au-travers du programme « Savoir Rouler à vélo ».
- Le coût de mise en place ou de subventionnement dépend de la fréquence du service et du nombre d'établissements et de classes concernées.
- Mettre en place des vélobus ou pédibus sur certains établissements primaires.

CT

Porteur :

Communauté de communes

Partenaire :Communes
Associations
Gendarmerie
Département**Financeur :**Communes
Département

**Coût : 6 500 € à 14 000 €
selon l'organisation**

**Suivi & Evaluation :**

- Nombre d'ateliers
- Nombre de classes participantes

SENSIBILISATION EN MILIEU SCOLAIRE : Programme « Savoir Rouler à Vélo »

Les enjeux du "Savoir Rouler à vélo"

« Le Savoir Rouler à Vélo » permet aux enfants de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège .

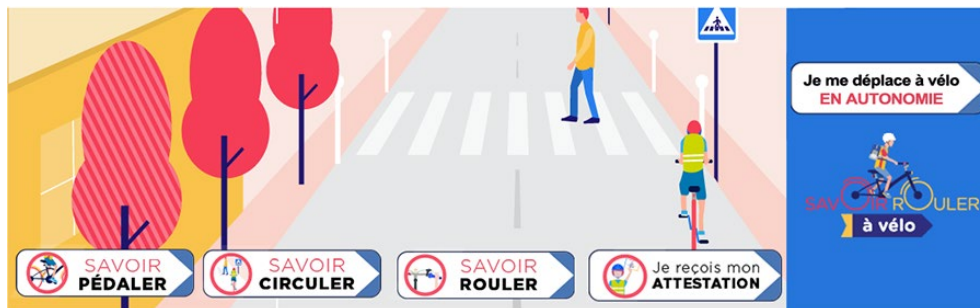
L'opération « Savoir Rouler à Vélo » permet de porter cette mesure qui vise la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège. Cette mesure a été reprise dans le cadre du Plan Vélo lancé le vendredi 14 septembre 2018.

En 10 heures, le "Savoir Rouler" à Vélo permet aux enfants de 6 à 11 ans de :

- Devenir autonome à vélo,
- Pratiquer quotidiennement une activité physique,
- Se déplacer de manière écologique et économique.

Qui peut organiser le Savoir Rouler à Vélo ?

- Les associations sportives
- Les associations sportives scolaires
- Les autres associations
- Les associations de prévention
- L'école, le centre de loisirs, la mairie, les professionnels du cycle, les coordinations sécurité routière en préfecture, etc.



SENSIBILISATION EN MILIEU SCOLAIRE : Création de vélobus et pédibus

La mise en place de vélobus et de pédibus à destination des établissements scolaires permet aux écoliers d'apprendre à se déplacer en autonomie et de façon sécurisée sur la voirie, ainsi que de développer et systématiser le recours aux modes actifs pour des déplacements de courtes distances.

Il s'agit ici de proposer un ramassage scolaire à vélo ou à pied sur des itinéraires précis et sécurisés, ne traversant pas de routes et voies à fort trafic ou empruntant des intersections non sécurisées. Un équipement adéquat des écoliers est également à fournir, de façon à s'assurer de la bonne conformité de ces derniers, il ne peut être demandé aux familles.

Dans le cas d'un vélobus, des vélos peuvent être proposés aux familles non-équipées.

	Scénario 1 : Gestion associative et bénévole (parents d'élèves)	Scénario 2 : Gestion supportée par la mairie
Coût pour la collectivité	<ul style="list-style-type: none"> Financement du matériel et de l'équipement nécessaire (gilets réfléchissants, casques, ...) Fourniture d'un vélo aux enfants non-équipés 	<ul style="list-style-type: none"> Financement du matériel et de l'équipement Fourniture d'un vélo aux enfants non-équipés Mise à disposition d'un agent
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> Un coût réduit pour la collectivité Une gestion permettant d'identifier au mieux les familles intéressées 	<ul style="list-style-type: none"> Moins de risque d'interruption du projet Une mise en place facilitée et pouvant être proposée sur plusieurs écoles alternativement
Limites	<ul style="list-style-type: none"> Risque d'interruption du projet si plus de bénévole disponible 	<ul style="list-style-type: none"> Coût supérieur Responsabilité transférée à la commune

ACTION : REALISATION D' ACTIONS ÉVÉNEMENTIELLES EN FAVEUR DES MOBILITÉS ACTIVES

Constat :

- Besoin de sensibilisation d'incitation de la population pour modifier les comportements de déplacements

Objectifs :

- Inciter à l'utilisation du vélo pour ses déplacements quotidiens via une compétition par équipe
- Créer une communauté digitale fédérée autour des déplacements domicile-travail & professionnels

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail et professionnels
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une visibilité des actions en faveur des mobilités actives sur le territoire

ACTIONS :

- Organisation d'un **challenge vélo** : 1 mois de compétition sur le nombre de kilomètres effectués à vélos entre équipes. L'objectif est de cumuler le plus grand nombre de kilomètres. Coût fortement dépendant des aspects techniques (application web et mobile) et des modalités d'organisation et d'animation : 35 000 € à 200 000 €.
- Mise en place de la **Fête du vélo** à l'échelle de la communauté de communes (sur le modèle du mois « Mai à Vélo », exploiter de manière locale la démarche) : création d'un rendez-vous annuel autour du vélo et sensibilisation de la population via des animations ludiques. Coût de 5 000 € à 16 000 € selon l'organisation.

MT

Porteur :

Communes
Communauté de Communes

Partenaire :

Association, acteurs économiques vélo/mobilité, Région ...

Financeurs :

Communes
Communauté de Communes
ADEME si action éligible



**Coût : 7 000 € à 200 000 €
selon l'organisation**

**Suivi & Evaluation :**

- Statistiques participants
- Statistiques kilomètres effectués
-

REALISATION D' ACTIONS ÉVÉNEMENTIELLES EN FAVEUR DES MOBILITÉS ACTIVES

Animations globales : ateliers participatifs pour apprendre à customiser ou à réparer son vélo seul (peuvent être intégrés à la semaine cyclo ou à la fête du vélo également)

Semaine du vélo dans le cadre de la semaine de la mobilité : semaine où nous proposons des actions dans les écoles / collèges / lycée et en entreprises, communication numérique dédiée

La fête du vélo, après-midi festive autour du vélo, bourse au vélo, ateliers, stand photo, initiation, sécurité routière...

Intégration d'activités autour du vélo dans le programme de la direction des solidarités, à destination des familles et des seniors.



ENSEMBLE DES FICHES ACTIONS RETENUES



FICHES ACTIONS

AXE 1 : RENFORCER ET VALORISER LE RESEAU CYCLABLE DU TERRITOIRE

- Fiche action 1 : Développer des boucles locales et un réseau de voies vertes
- Fiche action 2 : Mise en place d'une signalisation directionnelle
- Fiche action 3 : Développer et mailler le réseau d'aménagements cyclables
- Fiche action 4 : Renforcer l'offre de stationnement (qualité/quantité), notamment dans les établissements scolaires

AXE 2 : DEVELOPPER DES SERVICES VELO ADAPTES

- Fiche action 5 : Mise en place d'une aide à l'acquisition de matériel vélo
- Fiche action 6 : Mettre en place des stations de réparation, gonflage, et de repos
- Fiche action 7 : Mettre en place un service de location VAE

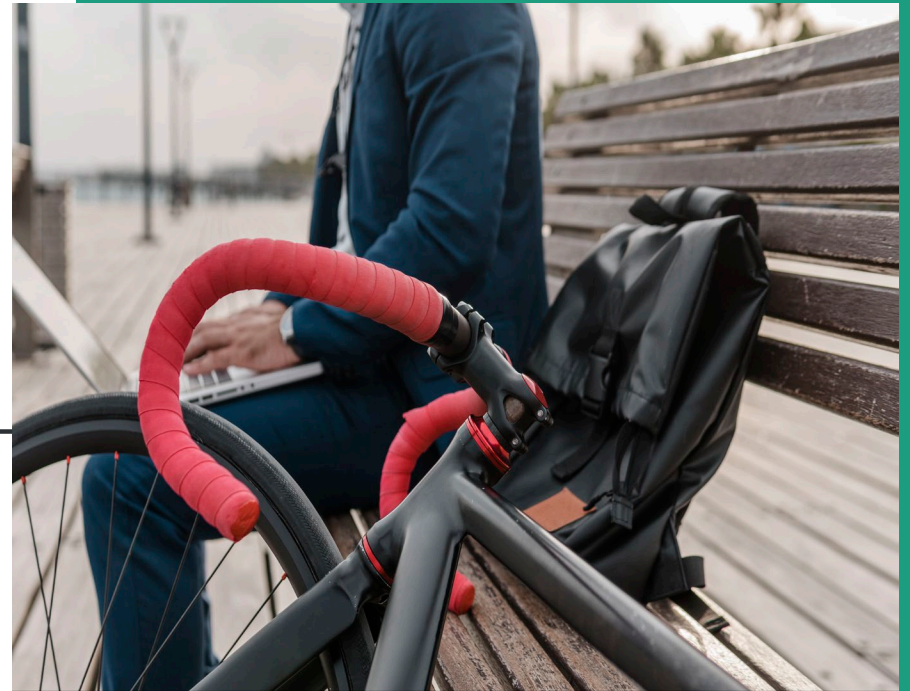
AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER A LA PRATIQUE DU VELO

- Fiche action 8 : Communiquer pour inciter à la pratique du vélo
- Fiche action 9 : Sensibiliser aux mobilités douces dans les écoles
- Fiche action 10 : Réalisation d'actions évènementielles en faveur des mobilités actives



GLOSSAIRE

Schéma Directeur des Mobilités Actives



GLOSSAIRE

Accessibilité : désigne la liberté des déplacements dans l'espace ou pour accéder à un service.

Covoiturage : « L'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers à un moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte » (*Article L.3132-1 du Code des transports*)

EPCI ou Etablissements Publics de Coopération Intercommunale : Les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale « sont des regroupements de communes ayant pour objet l'élaboration de « projets communs de développement au sein de périmètres de solidarité ». Ils sont soumis à des règles communes, homogènes et comparables à celles de collectivités locales. » (*Définition INSEE,2016*)

Flux pendulaire ou mobilité pendulaire : désigne les déplacements quotidiens domicile-travail.

Intermodalité : utilisation de plusieurs de transport au cours d'un même trajet.

Isochrone ou une carte isochrone : représente les zones qui sont situées à une durée de trajet donnée d'un point de départ en fonction des modes de déplacements utilisés.

Jalonnement : ensemble de panneaux de signalisation directionnels ou dispositifs d'information implantés sur la voirie ou dans un parc de stationnement permettant aux usagers de se repérer dans l'espace.

MOA ou Maîtrise d'ouvrage/Maître d'ouvrage : désigne la personne physique ou morale qui commandite un projet. Il définit le cahier des charges (besoins, budget, calendrier, objectifs...).

Modes doux ou modes actifs : désigne tous les modes de transports sans moteurs, qui n'utilisent pas d'énergies polluantes mais qui peuvent englober des véhicules non motorisés à assistance électronique ou électrique. Il s'agit de la marche, du vélo, de la trottinette etc...

Part modale : désigne la part prise par les différents modes de déplacements.

GLOSSAIRE

PETR ou Pôle d'Equilibre Territorial et Rural : est un établissement public à vocation à constituer un outil collaboration à la disposition des territoires situés hors métropole, ruraux ou non. Il s'agit d'établissements publics constitués par accord entre plusieurs EPCI à fiscalité propre, au sein d'un périmètre d'un seul tenant et sans enclave correspondant à un bassin de vie ou de population (Article L5741 du Code Générale des Collectivités Territoriales).

Report Modal : désigne le report d'une partie des flux d'un mode de transport vers un autre.

SDMA ou Schéma Directeur des Mobilités Actives : est un document stratégique de référence et de programmation permettant d'organiser le développement de l'usage du vélo sur un territoire à court, moyen et long terme.

TAD ou Transport à la Demande : est un service de transport en commun qui répond aux besoins des déplacements de proximité notamment dans les zones rurales et périurbaines. Les trajets et les points de dessertes sont déterminés lors de la réservation par l'utilisateur.

VAE : Vélo à Assistance Electrique.

Voie verte : « routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (Article R.110-2 du Code de la route).

Zone 30 : « Zone 30 : Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à doubles sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ». (Article R.110-2 du Code de la route).

Zone de rencontre : « Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. » (Article R 110-2 du Code de la route).



Projet cofinancé par le Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural
L'Europe investit dans les zones rurales

