



Communauté de Communes
DE CEZE CEVENNES

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Phase 3 : Stratégie et plan d'action

CONTACT

Immergis :
Vincent Lecamus
vlecamus@immergis.fr
+33 (0)4 34 11 65 51



01

ENJEUX DE MOBILITE

SUR LE TERRITOIRE DE LA
COMMUNAUTE DE COMMUNES
DE CEZE-CEVENNES



1 - Introduction

Le diagnostic de la mobilité à l'échelle de la Communauté de Communes De Cèze Cévennes a fait remonter différents enjeux locaux auxquels les évolutions de l'offre de mobilité doivent répondre et ce pour l'ensemble de la population du territoire et des territoires voisins.

L'élaboration de ce Plan de Mobilité Simplifié s'inscrit dans **un projet plus large de mobilité** incluant également la réalisation d'un **Schéma Directeur des Modes Actifs**, l'articulation entre le développement des modes actifs et les solutions alternatives à l'autosolisme est un élément majeur de ce Plan de Mobilité Simplifié.

Le plan d'actions proposé ici vise à répondre à ces enjeux de développement **de mobilités décarbonées, durables, économes et solidaires** de façon cohérente à l'échelle de la communauté de communes et en lien avec l'offre des territoires voisins tout en gardant à l'esprit que la communauté de commune n'est pas compétente dans l'organisation de la mobilité.

La Communauté de Communes de De Cèze Cévennes n'étant pas Autorité Organisatrice de la Mobilité, ses possibilités d'actions sur le domaine sont limitées. Elle peut cependant faire entendre sa voix et porter la politique choisie dans les instances régionales, notamment du **bassin de mobilité dont elle fait partie**.

Pour rappel, le Plan de Mobilité Simplifié a pour objectif de définir les grands objectifs et la politique de mobilité d'une AOM ou collectivité. Il ne s'agit donc **pas d'un plan opérationnel précis**. Le Plan de Mobilité Simplifié est document stratégique consultable par tous et dont les orientations peuvent servir à alimenter les autres documents de planification, qu'il s'agisse des PLU(i), des PCAET, des SCoT, ...



1.1 - La gouvernance de la mobilité dans la communauté de communes De Cèze Cévennes

Une communauté de communes non compétente dans l'organisation de la mobilité :

La compétence AOM a été transférée à la région Occitanie au 1^{er} Juillet 2021, ce qui signifie que la communauté de communes n'est plus en capacité d'organiser des services tels que le transport régulier de voyageurs, le transport scolaire, la mise en place de services de location et de partage de véhicules ou de vélos. La communauté de communes ne peut donc pas non plus percevoir le *Versement Mobilité*.

La mise en place de ces services peut cependant être proposée par la communauté de communes De Cèze Cévennes, notamment dans le cadre du PMS, à l'autorité régionale et justifier la création de conventions pour la mise en place de ces derniers.

Les actions en faveur de la mobilité pouvant être entreprises par la communauté de communes :

De par la compétence de voirie d'intérêt communautaire sur les aménagements cyclables, la communauté de communes de Cèze Cévennes peut engager des études de réalisation de ces derniers, au-travers notamment du SDMA.

Ces aménagements nécessitent un conventionnement avec le gestionnaire de voirie, un règlement d'intervention de la communauté de communes, et l'opportunité de mise en place d'un fond de concours, sera étudié.

Outre son rôle moteur dans les aménagements cyclables sur le territoire, de Cèze Cévennes est également l'interlocuteur privilégié de l'AOM régionale quant aux besoins du territoire. Le PMS s'adressant d'ailleurs avant tout à cette dernière, permettant de définir un cadre et d'identifier les besoins de délégation de services de la région vers la communauté de communes de Cèze Cévennes.

Un territoire singulier, couvert par différents périmètres d'organisation des transports en commun :

Si la région Occitanie occupe donc le rôle de cheffe de file de la mobilité sur le territoire de De Cèze Cévennes, cette dernière n'est pas la seule à proposer des services de transport régulier sur celui-ci. De part la situation du territoire à cheval sur les régions Occitanie et Auvergne – Rhône Alpes, nous trouvons donc deux lignes de transport régulier interurbain exploitées par cette dernière dans le cadre des réseaux ardéchois (Aubenas – Avignon et Aubenas – Alès).

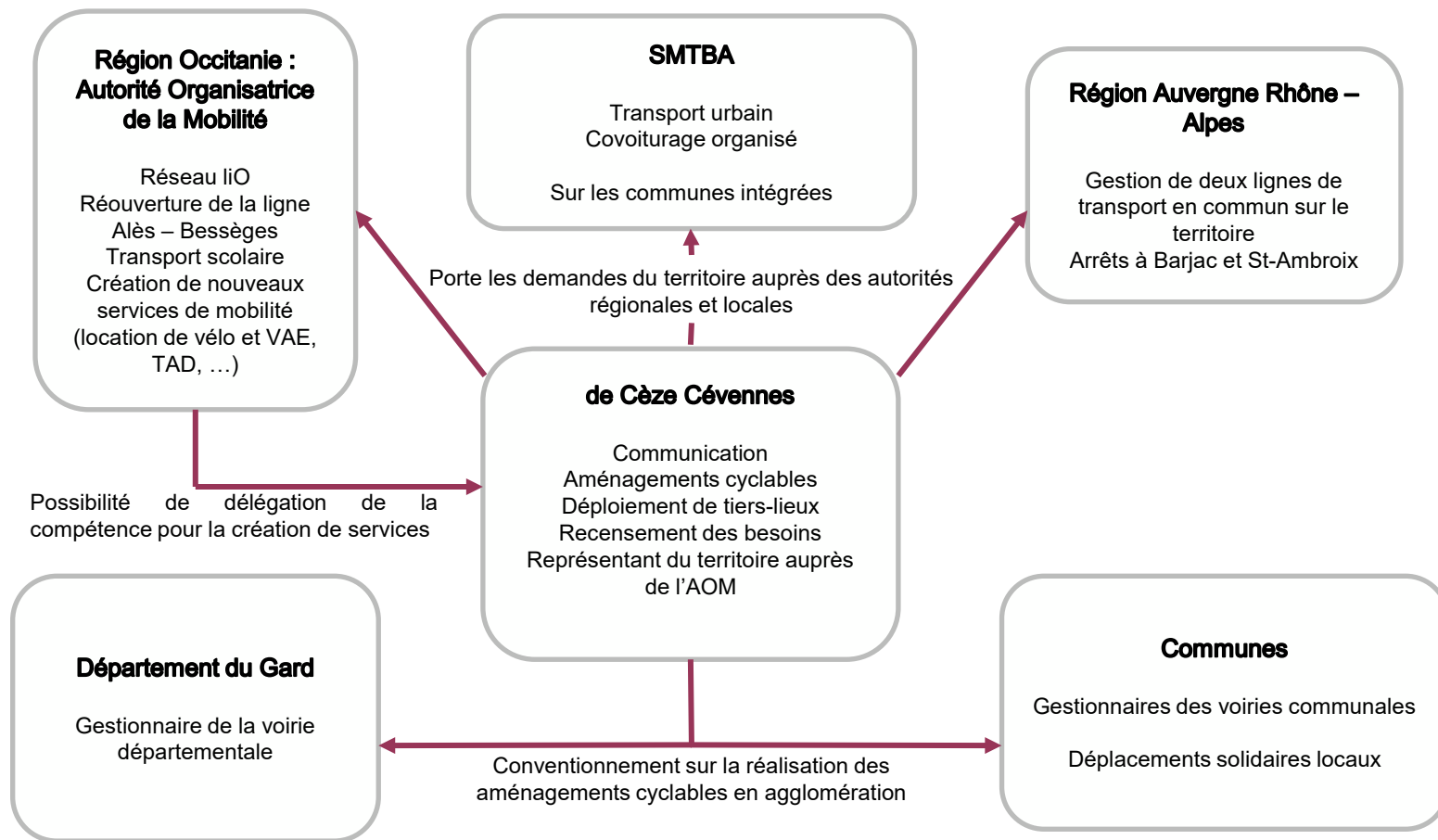
Une partie du territoire de De Cèze Cévennes est également couvert par le périmètre du Syndicat Mixte des Transports du Bassin d'Alès (SMTBA), organisant également des services réguliers locaux et des services de covoiturage et de TAD. Si l'intégration de la totalité du territoire intercommunal dans ce syndicat a un temps été envisagée, cette dernière n'est plus à l'ordre du jour.

La présence de la communauté de communes dans le comité des partenaires du bassin régional de mobilité (Occitanie) et au SMTBA, doit pouvoir lui permettre d'articuler sa volonté entre ces deux échelles d'organisation des déplacements.

La question de la **gouvernance et du portage de projets** est prépondérante dans la mise en place d'un plan d'actions mobilité, aussi la Communauté de Communes De Cèze Cévennes n'a pas vocation à se substituer au SMTBA ou aux Régions de leur compétence d'Autorités Organisatrices de la Mobilité. Toutefois, la communauté de communes dispose de leviers d'action et d'accompagnement pouvant valoriser l'action des AOM et plus globalement le territoire.

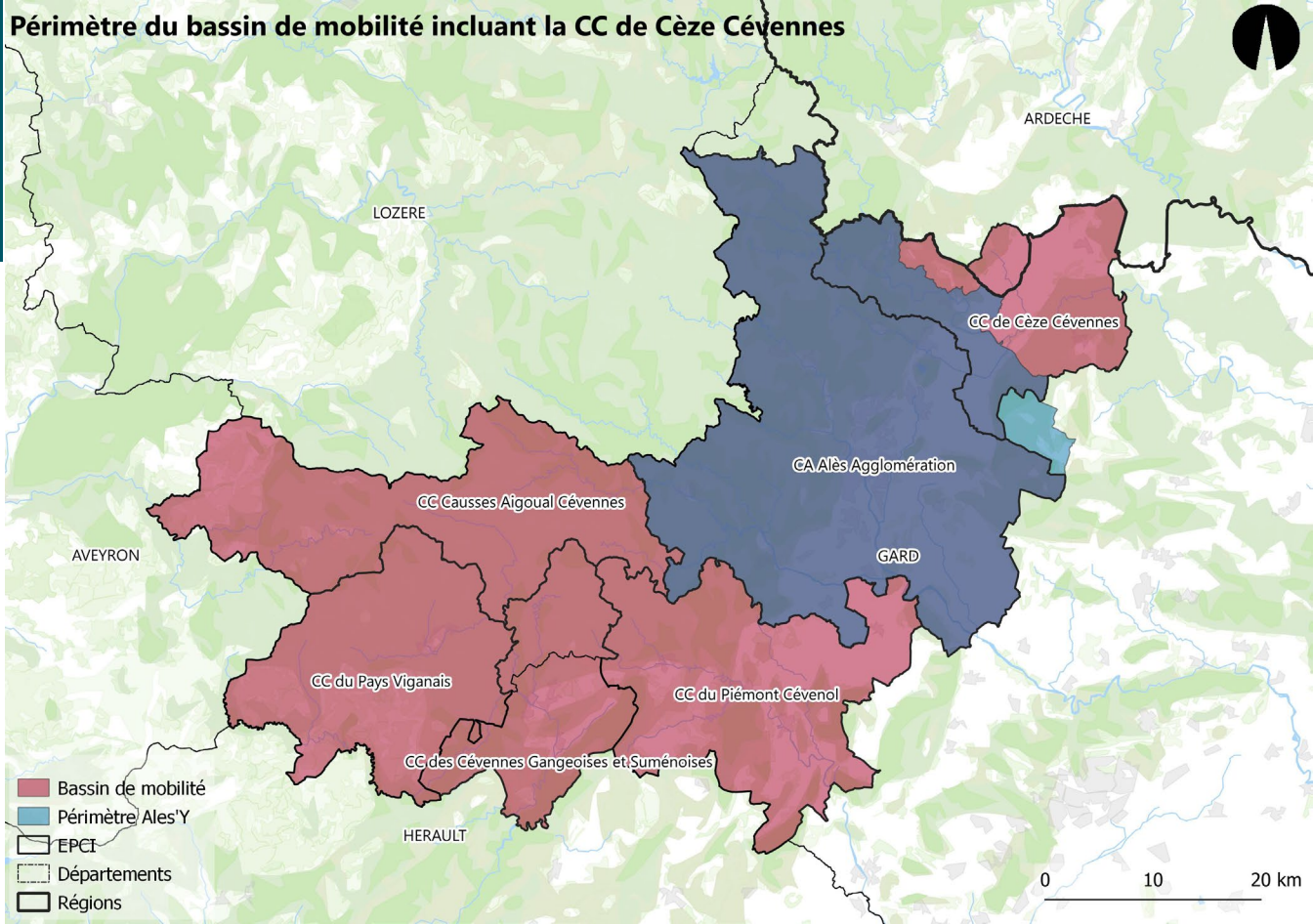
Une délégation de compétences de la part de la région Occitanie est obligatoire pour toute création de service de mobilité organisé dans le territoire : Location de VAE en longue-durée ou en libre-service, TAD, ligne régulière, autopartage, autostop organisé.

1.1 - La gouvernance de la mobilité dans la communauté de communes De Cèze Cévennes



1.1 - La gouvernance de la mobilité dans la communauté de communes De Cèze Cévennes

Périmètre du bassin de mobilité incluant la CC de Cèze Cévennes



1.2.1 - Rappel des caractéristiques du territoire

Présentation :

La communauté de communes De Cèze Cévennes regroupe 23 communes (Allègres-Fumades, Barjac, Bessèges, Bordezac, Courry, Gagnières, Méjannes-le-Clap, Meyrannes, Molières-sur-Cèze, Navacelles, Peyremale, Potelières, Rivières, Robiac-Rochessadoule, Rochegude, 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 vers les pôles urbains à proximité impliquent de fait une mobilité motorisée pour répondre aux besoins de déplacement.

Population :

Nombre d'habitants sur le territoire : **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 CCdCC 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'emploi 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.

1.2.2 - Des pratiques de mobilité marquées par l'organisation du territoire

Organisation :

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. A 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.

La mobilité pendulaire :

Type de déplacement	de Cèze- Cévennes	CD 30	France
Pas de déplacement	7,1	4,7	4,3
Marche à pied (ou rollers, patinette)	6,1	5,6	6,1
Vélo (y compris VAE)	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)

Dynamiques et flux :

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 d'Alès**, bien que s'observe également une polarité secondaire au niveau de Bagnols-sur-Cèze.

A 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.

Les 3 152 élèves et étudiants du territoire se déplacent selon la logique suivante :

- Les déplacements vers les établissements élémentaires se limitent le plus souvent à l'intérieur de la commune,
- Les collèges de Saint-Ambroix et Bessèges génèrent des déplacements depuis la totalité du territoire,
- L'absence de lycée implique d'importants flux sortants du territoire, à destination d'Alès.

Les flux routiers :

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

1.2.3 - L'offre de mobilité existante

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

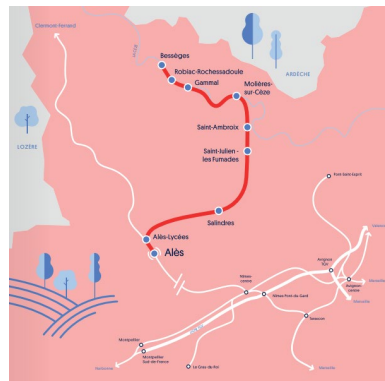
• Réseau cyclable

- 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



1.2.3 - Analyse de l'offre de mobilité

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 (liO, 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'**illelectronisme** est observée dans la population de Cèze Cévennes, empêchant à cette dernière l'accès à une information toujours plus publiée et diffusée en ligne.

1.3.1 - Les besoins et enjeux de mobilité sur le territoire

L'analyse des caractéristiques du territoire de la communauté de communes de Cèze Cévennes et les solutions de mobilité existantes fait ressortir différents besoins, points noirs et enjeux auxquels le PMS doit s'attacher à répondre.

Les éléments listés ci-dessous permettent de caractériser la pratique de la mobilité sur le territoire de Cèze Cévennes mais aussi d'identifier les besoins d'améliorations des services de mobilité propres au territoire ou bien la réponse aux problématiques spécifiques aux différentes catégories de population.

La mobilité dans la communauté de communes de Cèze Cévennes :

- Une population vieillissante aux besoins spécifiques, nécessitant un accompagnement dans l'accès aux services et commerces. Les solutions permettant un maintien à domicile prolongé sont prioritaires, tout en tenant compte de l'illectronisme marqué de la population,
- Des flux pendulaires majoritairement sortants du territoire, à destination d'Alès mais également de Bagnols-sur-Cèze,
- Des flux internes organisés autour des trois pôles urbains du territoire : Bessèges, Saint-Ambroix et Barjac, depuis les communes alentour,
- Des flux domicile-travail renforcés par la localisation des établissements secondaires sur les communes de Bessèges et Saint-Ambroix pour les collèges, et Alès pour les lycées,
- Des établissements primaires dans la majorité des communes, permettant d'envisager des déplacements à pied ou à vélo pour ces courtes distances, offrant une amélioration de l'autonomie des jeunes et une sécurisation de leurs déplacements,
- Un réseau routier peu adapté à la pratique cyclable, et contraint par la topographie du territoire,
- Des déplacements aujourd'hui réalisés dans leur très grande majorité en véhicules individuels.

Une offre de services de mobilité parfois inadaptée :

- Des alternatives à la voiture individuelle quasi-inexistantes, tant dans les transports en communs que les modes doux ou solutions alternatives, qui expliquent la part modale de cette dernière,
- Une offre de transport en commun inexistante à destination de Bagnols-sur-Cèze et de la vallée du Rhône malgré les emplois occupés sur ce territoire,
- Les flux internes et à destination de De Cèze Cévennes ne peuvent également emprunter qu'un nombre réduit de services aux horaires d'entrée et de sortie des bureaux, limitant leur usage,
- Un faible recours au covoiturage, que ce dernier soit organisé par le SMTBA ou du ressort des applications en ligne, un peu de covoiturage informel semble cependant exister bien que difficilement quantifiable,
- Des services de navettes et de déplacements à destination des publics défavorisés et fragiles méritant d'être structurés à une échelle intercommunale, permettant la mise en commun du matériel et des agents,
- Un besoin d'accompagner la réouverture de la ligne Alès <> Bessèges, notamment l'accès aux haltes de cette dernière.

1.3.2 - Enquêtes et entretiens auprès des acteurs du territoire

De façon à évaluer plus précisément les besoins du territoire de la communauté de Communes de Cèze-Cévennes, différents temps d'échanges ont été réalisés avec les habitants et les élus.

Il s'agit de :

- Une enquête en ligne, conduite au printemps 2021,
- D'enquêtes menées sur les marchés,
- De temps d'échanges avec les élus du territoire,
- D'échanges avec les partenaires : régions, SMTBA, Parc National des Cévennes et département du Gard.

Un retour sur les problématiques et besoins identifiés lors de ces échanges est proposé dans les pages suivantes.

Synthèse des besoins identifiés par les acteurs locaux et les habitants :

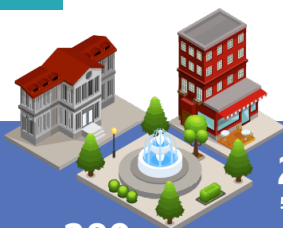
Elus :

- Développement des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme,
- Développer des solutions de déplacements internes mais également vers les bassins d'emplois extérieurs,
- Sécuriser les abords des voies de circulation routière en agglomération en raison du trafic et de la vitesse observée,
- Développement de l'offre de services vélos et d'un maillage cyclable sécurisé, dans une idée de développement des déplacements pendulaires à vélo mais également de promotion d'un tourisme plus responsable.

Habitants :

- Sécurisation d'itinéraires à l'intérieur des communes pour les déplacements utilitaires du quotidien,
- Développer les itinéraires cyclables de façon à permettre un recours plus fréquent au vélo,
- Améliorer les horaires et fréquences de passage des transports réguliers de façon à correspondre aux besoins des déplacements domicile – travail, mais aussi en journée pour les déplacements utilitaires, souhait exprimé par les personnes âgées,
- Une meilleure communication sur les offres de mobilité existantes,
- Développement de services d'autopartage,
- Soutien à la pratique du covoiturage.

1.3.2 - Résultats des enquêtes de mobilité auprès de la population



21%

55-64 ans

59%

Femmes

37%

D'actifs



289

Participants
de la Communauté
de Communes

25%

35-44 ans

68%

Possèdent un vélo

40%

Possèdent un VTT

42%

Disposent de plusieurs
voitures au sein de
leur foyer



41%

Estime que le manque
d'aménagements cyclables
sur leurs trajets quotidien
est un frein à leur utilisation
du vélo

45%

Ne voient pas l'utilité de
prendre plusieurs modes de
transports avec le vélo

44%

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

73%

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



Pour faciliter leurs
déplacements, ils souhaitent :

AVOIR :

- Des aménagements cyclables (65%)
- Une fréquence plus importante du réseau de bus/car (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%)
- Aide à l'achat VAE (44%)

1.3.2 - Les besoins de mobilité identifiés par les communes

Mobilité	Mobilités Actives
Accès sur les centres bourgs : apaisements de vitesses, cheminement piétons, aires piétonnes, adaptation des places centrales aux PMR	Créer des liaisons cyclables vers les principaux pôles générateurs de déplacements : mairie, équipements sportifs, lieux culturels etc...
Développer les services de transports notamment pour les personnes vulnérables et les PMR	Développer les liaisons cyclables afin de réaliser un maillage intercommunal via les chemins de randonnées
Développer le transport à la demande et améliorer la cadence des lignes urbaines	Développer les stationnements vélo aux abords des pôles générateurs de déplacements : commerces, pôles de santé, écoles etc...
Mise en place d'un service de covoiturage et développer les stations	Connecter les hameaux aux centres-bourgs
Ouverture de la ligne ferroviaire Alès - Bessèges	Développer les services de location vélos pour favoriser le cyclotourisme
Mise en place de bornes de recharge électrique	Développer le vélotourisme via les sentiers de randonnées, avec des boucles de cyclotourisme
	Prolongement de la Voie Verte vers le Sud du territoire
	Développer les services vélo : café vélo, bornes de recharge électrique

1.4.1 Les enjeux de la mobilité sur le territoire De Cèze Cévennes

Enjeux sociaux / inclusion sociale :

Garantir l'accessibilité de tous à la mobilité, lever les différents freins à la mobilité

- **Lutter contre l'isolement et la précarité énergétique** liées à la mobilité
- **Améliorer l'accessibilité aux services, aux soins et aux commerces** ainsi qu'à l'information (dans la continuité des actions menées avec les services itinérants) et permettre de satisfaire les besoins en mobilité de tous
- **Faciliter l'autonomie des personnes peu mobiles** – jeunes, personnes âgées et personnes en insertion professionnelle pour :
 - Rester vivre à domicile
 - Accéder à la formation
 - Faciliter l'embauche

Enjeux environnementaux / cadre de vie :

Des solutions de mobilité et de l'aménagement pour un cadre de vie sûr et sain

- **Sécuriser les déplacements, notamment en modes actifs** (demande prioritaire tant du point de vue des communes que des habitants)
- **Valoriser et améliorer le cadre de vie au travers d'un aménagement du territoire et d'un urbanisme durables**
 - (multifonctionnalité des aménagements)
- **Réduire les impacts de la mobilité sur l'environnement et la qualité de vie**
 - Réduction GES
 - Réduction utilisation énergies fossiles
 - Réduction pollution (amélioration qualité de l'air)
 - Sobriété énergétique
- **Améliorer la santé au travers des mobilités actives et de l'amélioration cadre de vie**, en favorisant la marche et la pratique du vélo - lutter contre la sédentarité

Enjeux économiques

Améliorer l'attractivité du territoire

- Proposer une offre de mobilité plus efficace et adaptée aux besoins
(Connexion entre les communes et vers les territoires limitrophes)
- Répondre aux nouveaux besoins de mobilités (besoins résidentiels et touristiques ; espaces de coworking, tiers lieux, covoiturage et développement du télétravail)
- Développer le cyclotourisme et un écosystème vélo
- Réduire les coûts liés à la mobilité dans le budget des ménages

1.4 - Synthèse

Objectifs identifiés



- Apaiser les circulations routières à l'intérieur des agglomérations mais également sur le réseau départemental afin de favoriser l'usage des modes actifs mais également d'amélioration du cadre de vie pour les habitants,
- Répondre aux besoins de déplacements des actifs et des étudiants par une amélioration de l'offre de mobilité, entamer une discussion en vue de l'aménagement des horaires avec les autorités organisatrices compétentes,
- Répondre aux enjeux propres aux territoires ruraux et aux populations vulnérables en développant des services de micromobilité et mobilité à la carte,
- Proposer une offre de mobilité comme facteur d'intégration sociale,
- Aménager durablement le territoire, tant vers les pôles internes qu'à proximité,
- Identifier et communiquer sur l'offre de transport existante, centraliser l'accès à l'information sur cette dernière,
- 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).

1.4.2 Objectifs prioritaires et cibles prioritaires identifiés :

Objectifs prioritaires

- **Apaiser la circulation**
- **Améliorer l'accès aux informations**
- **Développer des actions de sensibilisation, notamment auprès des scolaires**

Publics cibles prioritaires :

- **Les habitants se déplaçant en voiture individuelle pour les trajets du quotidien**, notamment pour les déplacements domicile-travail, pour faciliter le report modal et les changements d'habitudes ;
- **Les habitants peu mobiles** (jeunes, personnes âgées, PMR et personnes en insertion professionnelle), pour les accompagner vers une meilleure autonomie en matière de déplacements ;
- **Les scolaires.**

1.5 - Stratégie retenue

Le PMS de De Cèze Cévennes et son plan d'actions ont pour objectifs de répondre à la nécessité de désenclaver le territoire et de l'ouvrir vers les bassins de vie d'Alès, d'Aubenas et de Bagnols sur Cèze ; reconnecter les différents secteurs du territoire, notamment vers la ville de Saint-Ambroix (centre administratif, commerces et santé). Et améliorer l'offre de mobilité pour accéder aux services et commerces du territoire ou desservant le territoire. Ce plan d'action est limité par le partage des compétences entre les communautés de communes et l'AOM régionale. Le travail de portage politique des besoins locaux du territoire auprès de l'AOM n'est pas inscrit comme action mais se fait par une discussion continue de Cèze Cévennes avec cette dernière, point dont les modalités seront définies et précisées par la suite.

Quatre axes stratégiques se détachent de cette logique :

Axe 1 : Aménager et partager la voirie

- Enjeux :**
- Apaiser les circulations routières à l'intérieur des agglomérations mais également sur le réseau départemental afin de favoriser l'usage des modes actifs,
 - Répondre aux besoins de déplacements des actifs et des étudiants par une amélioration de l'offre de mobilité

Axe 2 : Promouvoir et faciliter l'usage des modes actifs

- Enjeux :**
- 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

Axe 3 : Pouvoir bouger – Renforcement de l'offre de services de mobilité

- Enjeux :**
- Répondre aux besoins de déplacements des actifs et des étudiants par une amélioration de l'offre de mobilité, entamer une discussion en vue de l'aménagement des horaires avec les autorités organisatrices compétentes,
 - Répondre aux enjeux propres aux territoires ruraux en développant des services de micromobilité et mobilité à la carte,

Axe 4 : Savoir bouger – Communiquer sur l'offre de mobilité et accompagner au changement de comportement

- Enjeux :**
- Identifier et communiquer sur l'offre de transport, centraliser l'accès à l'information sur cette dernière,
 - Sensibilisation à la mobilité durable et active, notamment auprès des scolaires.

1.6 Présentation des fiches actions



ENSEMBLE DES FICHES ACTIONS PROPOSEES - PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

FICHES ACTIONS

AXE 1 : AMENAGER ET PARTAGER LA VOIRIE – Aménager qualitativement le territoire et offrir une voirie pour tous

- Fiche action 1 : Apaiser la circulation dans les centres d'agglomérations,
- Fiche action 2 : Favoriser les cheminements piétons et vélos sécurisés,
- Fiche action 3 : Diminuer l'espace dévolu au stationnement automobile,
- Fiche action 4 : Aménager des aires de covoiturage

AXE 2 : MODES ACTIFS – Développement d'un écosystème vélo

- Voir Partie 5 – Plan d'action validé dans le SDMA

AXE 3 : POUVOIR BOUGER – Améliorer l'offre de services de mobilité sur le territoire et proposer des alternatives à la voiture individuelle

- Fiche action 5 : Expérimenter la mise en place d'un réseau de transport à la demande vers les futures haltes SNCF
- Fiche action 6 : Etudier la mise en place d'une navette pour accéder aux principaux marchés pour les publics fragiles
- Fiche action 7 : Etudier la mise en place d'un service de covoiturage solidaire organisé
- Fiche action 8 : Etudier la création d'un service d'autopartage
- Fiche action 9 : Réflexion sur la mise en place de tiers-lieux

AXE 4 : SAVOIR BOUGER – Développer des actions d'accompagnement au changement, communiquer et sensibiliser

- Fiche action 10 : Information et orientation de la population
- Fiche action 11 : Conseil en mobilité auprès des populations vulnérables
- Fiche action 12 : Sensibiliser aux mobilités douces dans les écoles
- Fiche action 13 : Réalisation d'actions événementielles en faveur de la mobilité



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



02

LES ACTIONS EN FAVEUR DE LA MOBILITE

AXE 1

Lecture des fiches actions

Afin d'assurer la mise en œuvre opérationnelle et la priorisation du plan d'actions ci-après présenté, nous proposons plusieurs indicateurs de temporalité, de budget et de priorisation des actions :


Temporalité :


CT **Court terme (0 à 2 ans)** : action réalisable rapidement (mise en place de suivi, modifications légères, ...).

MT **Moyen terme (3 à 5 ans)** : action nécessitant une phase de préparation pour leur déploiement, l'échange entre plusieurs acteurs de la mobilité et/ou des moyens financiers généralement plus conséquents.

LT **Long terme (5 à 10 ans)** : action nécessitant de longues études préalables, dont la temporalité dépend des problématiques indépendantes des compétences des différents acteurs associés ou d'un débat d'envergure nationale

Budget :

 **10 000 € - 20 000 €** : L'action identifiée nécessite une faible mobilisation budgétaire et peut s'intégrer aux budgets existants (suivi d'études, communiqués, partenariats, ...)

 **20 000 € - 50 000 €** : L'action identifiée nécessite un budget propre (études spécifiques, communications, développements, ...)

 **> 50 000 €** : L'action nécessite d'importants investissements (actions impliquant des investissements en matériel ou des études lourdes).

Priorité :

Une note sur 5, établie selon l'impact estimé de l'action sur la mobilité à l'échelle du territoire. Cette note provisoire a vocation à faire l'objet d'une validation définitive afin de prioriser le plan d'actions intermodalité.

2.1 - Axe 1 : Aménager qualitativement le territoire

Diagnostic :

La communauté de communes de Cèze Cévennes est caractérisée par une prépondérance de **l'utilisation des véhicules individuels**, qui représentent **85,1% des déplacements pendulaires**.

L'aménagement du territoire de la communauté de communes porte les stigmates de décennies d'aménagement en faveur de l'automobile : **traversées des bourgs par des routes à fort trafic, importante part de l'espace public dédié à la circulation et l'arrêt des véhicules automobiles, des aménagements piétons et vélos secondaires**.

Cet aménagement de l'espace a pour conséquence de porter un ensemble d'éléments négatifs, d'ailleurs mis en avant lors des échanges avec les habitants et les élus du territoire :

- Discontinuités dans et entre les communes,
- Sentiment d'insécurité lors des usages non automobiles de la voirie,
- Vitesse élevée, notamment à l'intérieur même des agglomérations,
- Trafic important, qui, associé à la vitesse crée un effet de coupure, notamment le long de la D51 ou la traversée de Saint-Ambroix,
- Saturation du réseau routier en période estivale,
- Accidentologie importante et touchant plus gravement les usagers non-automobilistes.

Ce premier axe stratégique cherche donc à répondre aux problématiques soulevées précédemment et porter une stratégie de réponse cohérente à ces dernières à l'échelle de la communauté de communes, d'offrir un référentiel d'aménagement commun aux différentes communes. Cet axe vise donc à rendre systématique la prise en compte des enjeux d'une mobilité douce, active et durable dans les aménagements futurs du territoire, tout en améliorant le cadre de vie dans les communes.

Objectifs :

- Apaiser la circulation automobile dans les centres-bourgs et les traversées de villages,
- Réduction de la vitesse et du trafic automobile,
- Partage efficace de la voirie entre les usagers,
- Encadrer le stationnement automobile dans les communes,
- Agir en concertation avec les gestionnaires de voirie,
- Valoriser et améliorer le cadre de vie au travers de l'aménagement du territoire.

Ces objectifs et les actions proposées dans ce premier axe découlent et répondent pour partie aux objectifs d'amélioration de l'aménagement du territoire énoncés dans le SCoT.

Le rôle de la communauté de communes :

Bien que n'étant pas compétente dans la gestion de la voirie, la communauté de communes souhaite accompagner les communes dans l'élaboration de leurs aménagements d'apaisement de la circulation automobile.

Par un soutien à l'ingénierie, elle souhaite porter une mise en cohérence avec les communes du territoire et accélérer la réalisation et la mise en place de ces projets d'aménagements.

Cet accompagnement des projets répondants aux critères énoncés dans ce document par la communauté de communes permettant donc de porter un aménagement cohérent et propre au territoire.

2.1 - Axe 1 : Aménager qualitativement le territoire

ACTION	Priorité	Échéance	Coût	Porteur	Rôle de la CC
Apaiser la circulation en agglomération	Haute	Moyen-terme	<p>Elevé</p> <p>zone 30 = 50€ au ml Zone de rencontre = 156€ au ml Aménagement mixte piéton-vélo = 28€ au ml Ecluse = 12000€ unité</p>	Communes, CD30	Ingénierie, soutien, accélérateur de projets.
Favoriser les cheminements piétons et vélos sécurisés	Moyenne	Moyen-terme	<p>Selon les aménagements</p> <p>Peut être inclus dans des opérations d'aménagement et de lotissement</p>	Communes, CD30	Ingénierie, soutien, accélérateur de projets.
Optimiser l'espace dévolu au stationnement automobile	Haute	Moyen-terme	Elevé	Communes	Ingénierie, soutien, accélérateur de projets.
Aménager des aires de covoiturage et espaces multimodaux	Moyenne	Moyen-terme	Moyen	Communes, CD30, SMTBA, de Cèze Cévennes	Ingénierie, soutien, accélérateur de projets.

ACTION 1 : APAISER LA CIRCULATION DANS LES CENTRES D'AGGLOMERATIONS

Constat :

- La vitesse de circulation des véhicules légers et poids lourds dans les centres est source d'un grand sentiment d'insécurité pour les habitants
- Les aménagements proposés manquent de cohérence entre les différentes communes

Résultats attendus :

- Réduction de la vitesse dans les centres,
- Baisse du sentiment d'insécurité,
- Aménagements cohérents à l'échelle du territoire.
- Réduction du trafic automobile,
- Augmentation des modes actifs.

Objectif :

- Mise en place d'aménagements d'apaisement au sein des différentes communes,
- Sécuriser les alentours des pôles générateurs de déplacements,
- Baisse du sentiment d'insécurité,
- Généralisation de la Zone 30 en agglomération

ACTIONS :

- **Passer les centres villes et bourgs de la communauté de communes en Zone 30** (préconisation zones de commerces et résidentielles)
- **Sécuriser en priorité les abords des établissements scolaires** par de la création de zones de rencontre, (préconisation de 50m autour de l'établissement, à étudier selon le contexte).
- **Expérimenter des aménagements dans certaines communes, exemples à mutualiser**
- **Etudier l'adaptation des aménagements d'apaisement et de sécurisation localement**
- **Mettre en place des journées sans voitures à intervalles réguliers** dans le centre des principales communes, en plus des jours de marché.

MT

Porteur :

Communes en agglomération, CD30 hors agglomération.

Rôle de la CC :

Ingénierie, soutien, accélérateur de projets.



Priorité : Haute



Suivi & Evaluation :

- Vitesses observées (radars pédagogiques, gendarmerie)
- Linéaire d'aménagement

EXEMPLES D'AMENAGEMENTS - 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 30km/h. Toutes les chaussées sont à double 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.

Conditions préconisées :

Ne nécessite pas obligatoirement de signalisation horizontale et délimitation, sauf :

- Trafic motorisé supérieur à 8000 véhicule/jour
- Rue en pentes
- Présence d'obstacles au dépassement
- Plateau ou mini-giratoire

Signalétique :

Mention « zone 30 » ou pictogramme « 30 », implanté au sol dans le sens entrant de la circulation.



B30



B51



- Aménagement permettant de faire cohabiter tous les usagers de la route en agglomération
- Dispositifs de sécurisation permettant de limiter les distances d'arrêts
- Limite les nuisances



- Ne sépare pas les cyclistes de la chaussée
- Peut ne pas se suffire à lui-même si le trafic est important
- Nécessite des aménagements physiques (écluses, plateaux) pour assurer le respect de la limitation de vitesse

EXEMPLES D'AMENAGEMENTS - ZONE DE RENCONTRE

Section ou ensemble de sections de voies 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 (y compris les vélos). La vitesse des véhicules est limitée à 20km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. 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.

Conditions préconisées :

- Aménagement voirie complémentaire à la signalisation, à mettre en place, afin d'être efficace.
- Il est conseillé de mettre au même niveau la chaussée et le trottoir.

Signalétique :

Dans le sens entrant, les silhouettes du panneau B52 sont apposées dans le sens de la circulation.



B52

B53



- Abaissement de la vitesse des véhicules motorisés
- Baisse de l'accidentologie
- Sortir du caractère trop routier



- Aménager la chaussée à réaliser en complément
- Modification du plan de circulation
- Piétons prioritaires sur les vélos

EXEMPLES D'AMENAGEMENTS - AIRE PIETONNE

L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder, à l'exception des modes guidés de façon permanente de transports publics. Le vélo y est autorisé et la présence de véhicules motorisés doit rester exceptionnelle.

Conditions préconisées :

- Une aire piétonne doit permettre l'accès à tous (PMR, poussettes, vélos, livraisons).
- Elle doit s'affranchir de trottoir et être uniforme. Le revêtement, peut-être pavé ou disposer d'un enrobé en asphalte, mais la surface doit rester plane pour faciliter la circulation des usagers.
- Le passage d'une rue à l'autre ne doit pas mettre en avant de bordures ou obstacles.

Signalétique :



B54



B55



- Zones d'apaisement
- Baisse considérable de l'accidentologie



- Commerçants réfractaires
- Pas pertinent tous les jours
- Prendre en compte les besoins logistiques

EXEMPLES D'AMENAGEMENTS – ELEMENTS PONCTUELS

Différents aménagements ponctuels peuvent être proposés en entrée d'agglomération ou à l'intérieur de ces dernières de façon à maîtriser les flux de circulation automobile. Ces derniers peuvent, et doivent, être associés à des politiques de circulation plus larges comme la mise en places de zones à vitesse réduite.

Nous proposons ici :

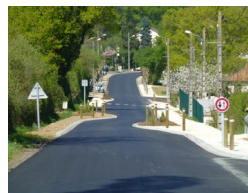
- **Chicanes** : Aménagement sur une voie de circulation pour produire une série de virage permettant ainsi un ralentissement de la vitesse des véhicules.
- **Ecluses** : Aménagement produisant un resserrement et rétrécissement de la chaussée et qui impose une circulation alternée.
- **Radar pédagogique** : Un radar automatique qui affiche la vitesse des automobilistes passant dans une zone sur le panneau afficheur.
- **Feux à récompenses** : Les feux fonctionnant en suivant le principe de la récompense affichent un feu rouge lors de l'absence de véhicule. Dès lors que le radar, situé entre 50 et 70 mètres en amont du feu tricolore, détecte que l'usager circule est en dessous de la vitesse maximale autorisée, il passera alors au vert, afin de récompenser son comportement. Ils permettent donc de récompenser les usagers adoptant un comportement respectueux sur les routes

Conditions préconisées :

- Chicanes et écluses : avoir une bonne visibilité et une lisibilité suffisante notamment à l'entrée d'agglomération
- Radar pédagogique : bonne lisibilité. Le matériel devra être testé pour vérifier son exactitude.

Coûts :

- Ecluse : 12000€



Chicane



Ecluse



Feux à récompense



Radar pédagogique



- Aménagement permettant un abaissement de la vitesse des véhicules motorisés

- Baisse de l'accidentologie

- Sensibiliser les usagers à la vitesse



- Aménager la chaussée à réaliser en complément

Exemple de fiche aménagement

Molières-sur-Cèze - Exemple d'accessibilité de l'école



Aménagements de voirie

- Ecluse
- Plateau

Signalisation

- B15
- Entrée de zone de rencontre
- Position passage piéton
- Sortie de zone de rencontre

Commune étudiée	Coût
Molières	35 530 €
Abaissé de trottoir et bande d'éveil de vigilance (BEV)	2 324 €
Bac à fleurs	750 €
Bande d'éveil de vigilance (BEV)	2 560 €
Création de trottoir	1 191 €
Déposer le mobilier	40 €
Ecluse	2 500 €
Somme des panneaux	4 600 €
Passage piéton	721 €
Ralentisseur trapézoïdal (Plateau)	20 000 €

ACTION 2 : FAVORISER LES CHEMINEMENTS PIETONS ET VELOS SECURISES

Constat :

- Les déplacements sont avant tout effectués en véhicules individuels,
- Le tissu urbain ne se prête pas forcément aux déplacements doux, même de courte distance.

Résultats attendus :

- Augmentation de la part modale des déplacements doux,
- Sécurisation de ces déplacements.

Objectif :

- Proposer une solution alternative à l'automobile pour les trajets internes aux communes,
- Créer des cheminements sécurisés, séparés de toute circulation automobile,
- Sécuriser les traversées des voies routières
- Faciliter les déplacements des PMR.

ACTIONS :

- **Inscrire la réalisation de cheminements doux sécurisés dans les nouvelles opérations d'aménagements et de lotissement,**
- **Identifier les axes à sécuriser autour des établissements scolaires et pôles générateurs** (Centre Sportif Départemental, Thermes et Casino, Campings, Grottes, ...),
- **Travailler en collaboration avec les gestionnaires de ces établissements** afin de proposer des aménagements dédiés sur ces derniers (stationnement, ...),
- **Faciliter l'accès aux itinéraires cyclables du SDMA par ces cheminements,**

MT

Porteur :

Communes en agglomération, CD30 hors agglomération.

Rôle de la CC :

Ingénierie, soutien, accélérateur de projets.



Priorité : Moyenne



Suivi & Evaluation :

- Linéaire d'aménagement réalisé,
- Evolution de la part modale

ACTION 3 : OPTIMISER L'ESPACE DEVOLU AU STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Constat :

- Le stationnement automobile sur voirie occupe une part importante de l'espace disponible,
- Ce dernier peut être déplacé dans des espaces de stationnement dédiés à proximité.

Résultats attendus :

- Libération d'espace pour l'aménagement et le partage de la voirie au profit des modes actifs,
- Amélioration visuelle des centres et du cadre de vie.

Objectif :

- Transférer le stationnement sur voirie sur des parcs de stationnement en périphérie des centres bourgs,
- Développer le stationnement vélo,
- Développement de la mobilité électrique.

ACTIONS :

- **Identifier les réserves foncières disponibles** pour transférer tout ou partie du stationnement sur voirie des centres bourgs vers la périphérie et favoriser la rotation des véhicules,
- **Identifier les voies à traiter en priorité**, en lien avec les aménagements d'apaisement de la circulation envisagés et en concertant les riverains et les commerçants,
- **Reprenre qualitativement les espaces libérés pour la circulation de nouvelles formes de mobilités ou la création de nouveaux espaces publics** (arceaux vélo, végétalisation, élargissement des trottoirs ou création d'aménagements cyclable en site propre),
- **Neutraliser le stationnement 5 mètres en amont des passages piétons** (mise en conformité d'ici à Décembre 2026).
- **Déployer le stationnement spécifique à la mobilité électrique.**

MT

Porteur :
Communes

Rôle de la CC :
Ingénierie, soutien,
accélérateur de projets.



Priorité : Haute



Suivi & Evaluation :

- Places sur voirie supprimées,
- Places en ouvrage créées.
- Taux d'occupation des places créés

ACTION 4 : AMENAGER DES AIRES DE COVOITURAGE ET ESPACES MULTIMODAUX

Constat :

- Le covoiturage est une solution de mobilité aujourd'hui encore peu prise en main dans la CC de Cèze Cévennes,
- Les aires existantes ne répondent pas forcément aux besoins et sont utilisées de façon informelle.

Résultats attendus :

- Augmentation de la part modale du covoiturage,
- Réorganisation des stationnements associés vers les nouvelles zones.

Objectif :

- Utilisation accrue des aires de covoiturage,
- Changement d'usage et de destination des aires sous utilisées,
- Accompagner le développement des lignes de covoiturage et des mobilités solidaires.

ACTIONS :

- **Création de PEM combinant les haltes ferroviaires, arrêts de bus, aires de covoiturage et stationnement vélo,**
- **S'assurer du bon usage des aires de covoiturage** et adapter leur qualification si besoin,
- **Mettre en place une signalétique** en amont afin de pouvoir accéder facilement aux aires tant en voiture qu'à pied ou à vélo,
- **Valoriser les aires existantes et à créer** : matérialisation du stationnement, végétalisation, stationnement vélo, information sur le transport en commun à proximité.
- **Mettre en place des cheminements doux** entre les aires et les agglomérations.

MT

Porteur :

Communes, SMTBA, CD30.

Partenaires :

SMTBA, Région Occitanie.

Rôle de la CC :

Ingénierie, soutien, accélérateur de projets.



Priorité : Moyenne



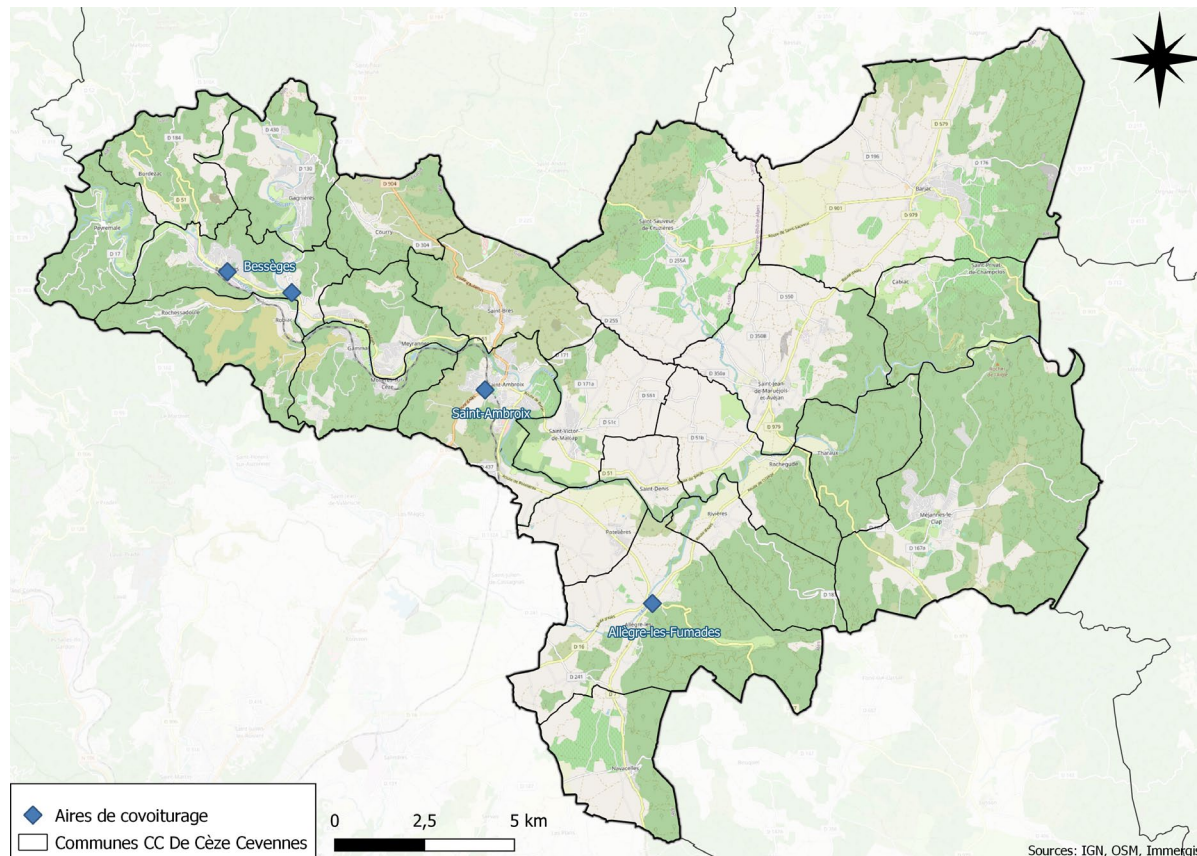
Suivi & Evaluation :

- Places créées,
- Nombre de covoitureurs sur le territoire.

AMENAGER DES AIRES DE COVOITURAGE ET ESPACES MULTIMODAUX

4 aires de covoiturages :

- (hors haltes ferroviaires)
- 2 aires sur la commune de Bessèges (Espace Frizon et Carrefour)
- 1 aire sur la commune de Saint-Ambroix (Lidl)
- 1 aire sur la commune d'Allègre-les-Fumades (Mur d'escalade)





03

POUVOIR BOUGER

Renforcement de l'offre de services de mobilité

AXE 3

Axe 3 - Pouvoir bouger

Diagnostic :

Les échanges et enquêtes auprès des habitants et élus du territoire de Cèze Cévennes ont permis de faire remonter un manque de solutions de mobilité pour les déplacements du quotidien ou ponctuels sur le territoire ou vers les territoires alentours.

Cette problématique est d'autant plus marquée pour les publics qui ne peuvent se déplacer facilement pour des questions de santé ou du coût associé au transport.

Actions proposées :

De façon à répondre à ces problématiques, les actions suivantes ont été retenues par la communauté de communes :

- Etudier la mise en place d'un réseau de TAD de et vers les futures haltes SNCF,
- Mise en place de navettes solidaires locales
- Etudier la mise en place d'un service de covoiturage solidaire,
- Etudier la mise en place d'un service d'autopartage,
- Création de tiers-lieux et d'espaces de *coworking*.

Objectifs :

- Permettre à tous de pouvoir se déplacer sur le territoire, indépendamment des questions d'âge et de santé,
- Diminuer le coût du transport et de la mobilité,
- Favoriser le recours à l'intermodalité et connecter les différentes solutions de mobilité les unes aux autres,
- Identifier les besoins locaux pouvant être portés auprès des AOM.

Le rôle de la communauté de communes :

Bien que n'étant pas compétente directement dans la mobilité, la communauté de communes est l'interlocutrice principale de l'autorité régionale dans le bassin de mobilité défini.

Elle porte donc les besoins locaux auprès de cette dernière et lance des micro-missions en collaboration avec elle.

Dans le cas d'une délégation ponctuelle de la compétence régionale pour la mise en place d'un service, de Cèze Cévennes pourra être amenée à porter la mise en place de ces services tout en bénéficiant du soutien de la région.

Des actions de communication, de publicisation et d'animation pourront également être portées par la communauté de communes pour le compte des autorités organisatrices de la mobilité (développé dans l'axe 4).

Axe 3 - Pouvoir bouger

ACTION	Priorité	Échéance	Coût	Porteur	Rôle de la CC
Expérimenter la mise en place d'un réseau de transport à la demande vers les futures haltes SNCF	Haute	Long-terme	<p>Elevé Mise en place peut-être déléguée par la région</p>	Région, de Cèze Cévennes	Centralisation des besoins, Identification des arrêts potentiels
Etudier la possibilité de mise en place d'une navette pour accéder aux principaux marchés	Moyenne	Moyen-terme	<p>Moyen Service existants dans certaines communes, mise en commun du matériel Possibilité d'intégrer le service dans l'offre TAD</p>	Communes, de Cèze Cévennes, Région	Ingénierie, soutien, accélérateur de projets, Mutualisation des équipements
Mise en place d'un service de covoiturage solidaire	Basse	Moyen-terme	<p>Moyen Besoin de délégation par la région Occitanie Possibilité d'aides au lancement</p>	Région, de Cèze Cévennes	Ingénierie, soutien, accélérateur de projets.
Possibilité de création d'un service d'autopartage	Basse	Moyen-terme	<p>Elevé Mise en place peut-être déléguée par la région</p>	Région, de Cèze Cévennes	Portage du projet, Identification des aires potentielles
Création d'espaces de <i>coworking</i>	Moyenne	Court-terme	<p>Faible Possibilité d'emploi de locaux existants</p>	de Cèze Cévennes, Communes	Mise à disposition de local et de matériel

ACTION 5 : ETUDIER LA MISE EN PLACE D'UN RESEAU DE TAD VERS LES FUTURES HALTES SNCF

Constat :

- La CC De Cèze Cévennes n'a pas de ligne de TAD ouverte à tous sur son territoire,
- Pas de rabattement vers les haltes pour la réouverture à venir de la ligne TER Alès-Bessèges,
- Les services de transport en commun existant ne proposent pas réellement de déplacements internes au territoire.

Résultats attendus :

- Proposer une alternative efficace à la voiture pour la population,
- Renforcer l'intermodalité sur le territoire,
- Permettre à tous d'accéder aux infrastructures de transport.

Objectif :

- Eviter les déplacements automobiles vers les gares,
- Faciliter les déplacements internes à la CC pour les habitants non véhiculés.

ACTIONS :

- **Etudier le dimensionnement d'un réseau de TAD**

Deux types de solutions possibles :

TAD Zonal : possibilité de réaliser n'importe quel trajet entre deux arrêts matérialisés,

TAD Virtuel : les trajets entre arrêts ne peuvent se faire que selon une logique classique de ligne de transport.

- **Mise en cohérence des heures de fonctionnement avec les autres services de transport en commun,**
- **Organiser la desserte des aires de covoiturages et des équipements de mobilité,**
- **Etude préalable à lancer dans le cadre des micro-missions avec la région Occitanie,**
- **Création de PEM au niveau des haltes ferroviaires.**

LT

Porteur :

Région Occitanie.

Rôle de la CC :

Définition des besoins en terme d'arrêts et de fréquence, centraliser les volontés locales pour les discussions avec l'AOM.

Point d'importance :

La mise en place d'un tel service implique une délégation ponctuelle de la compétence par la région Occitanie.



Priorité : Haute



Suivi & Evaluation :

- Nombre de passagers,
- Coût du service,
- Intermodalité observée.

ETUDIER LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE TAD - LIGNE

OBJECTIFS :

Desservir le territoire De Cèze Cévennes
Proposer une solution alternatives
a la voiture pour se déplacer.

L'IDÉE :

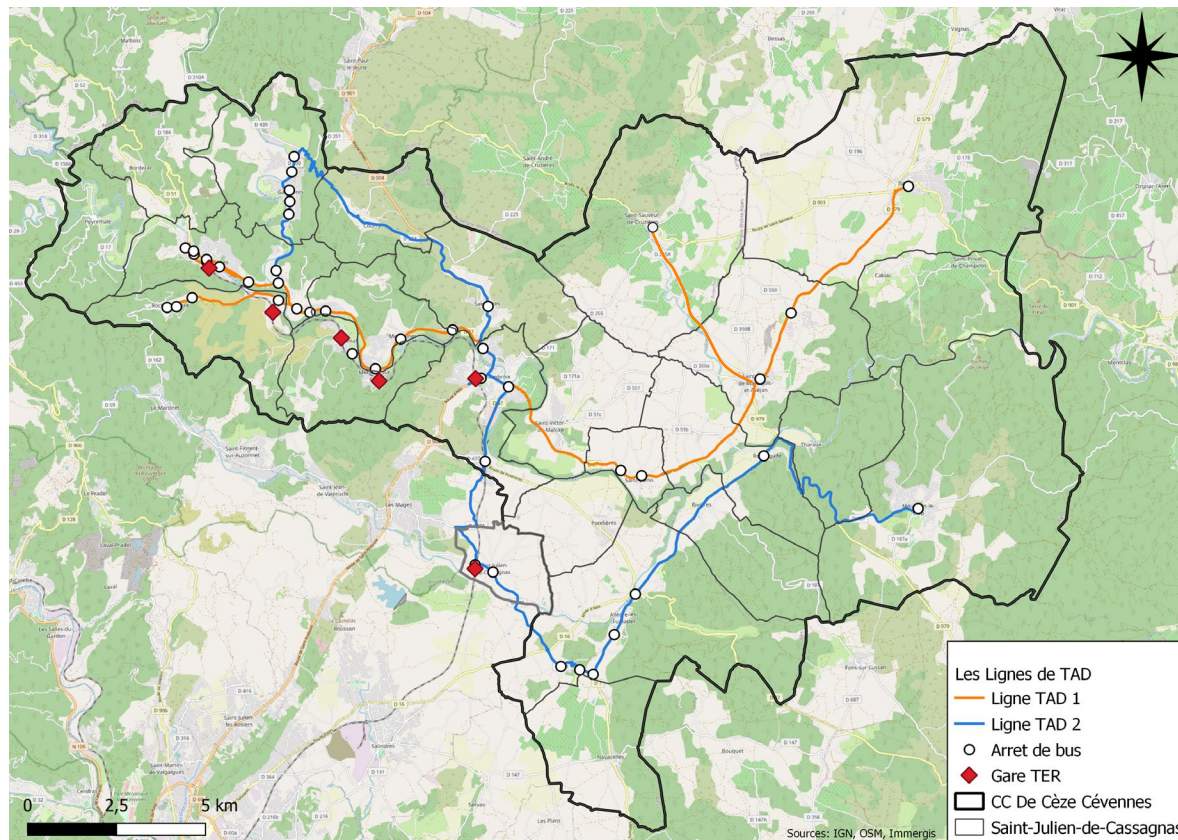
Proposer deux lignes de **TAD**,
c'est-à-dire une ligne avec des
arrêts prédéfinis. Dont la
réservation se fait en amont.

OU ÇA ?

Sur l'ensemble du territoire de
Cèze Cévennes mais en particulier
sur la partie Ouest du territoire a
proximité des gares.

COMBIEN ÇA COÛTE ?

La Région Occitanie finance à
hauteur de 70% du déficit réel
d'exploitation annuel.
Pour les usagers le tarif du trajet
est de 2€ quelle que soit la
distance. Le billet de trajet permet
de faire une correspondance avec
un bus LiO.



ETUDIER LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE TAD - LIGNE

Les types de TAD :

- **Le TAD virtuel** : horaires et arrêts prédéfini, circulant seulement en cas de réservation.
- **Le TAD zonal** : arrêts prédéfinis ou bien possibilité en « porte-à-porte » c'est-à-dire à domicile, réservation la veille ou quelques heures avant (Le plus répandu en Occitanie).
- **Le TAD zonal optimisé** : de type zonal mais plus flexible pour l'utilisateur car il peut réserver jusqu'à 30 min à l'avance son trajet par téléphone ou sur une application mobile.
- **Le TAD bout de ligne** : une ligne régulière complétée par une portion à la demande en bout de ligne (TAD en ligne virtuel).



SERVICE
PUBLIC
OCCITANIE
TRANSPORTS



ACTION 6 : METTRE EN PLACE DES NAVETTES SOLIDAIRES LOCALES VERS LES MARCHES, COMMERCE ET SERVICES

MT

Constat :

- Les publics vulnérables , notamment seniors, ne peuvent pas tous se déplacer vers les services et commerces essentiels,
- La population du territoire est amenée à vieillir dans les prochaines décennies,
- Dans certaines communes, près de 25% de la population n'a pas accès à un véhicule individuel,
- Augmentation des coûts des déplacements automobiles.

Résultats attendus :

- Accès simplifié aux équipements du territoire pour les publics vulnérables,
- Prise en charge des seniors et des personnes non mobiles

Objectif :

- Permettre à tous de se déplacer,
- Lutter contre l'isolement,
- Soutenir l'économie locale,
- Développer un service pour les communes isolées.

Porteur :

Communes, via leur CCAS.

Rôle de la CC :

Ingénierie, soutien, assure la communication entre les communes pour une mise en commun du service.
Mutualisation des équipements.



Priorité : Moyenne



Suivi & Evaluation :

- Nombre de passagers,
- Coût du service,
- Enquête de satisfaction.

ACTIONS :

- **Identifier la demande potentielle :** identifier les usagers destinataires et les services et commerces pouvant être desservis et de la fréquence du service (hebdomadaire ou bi-hebdomadaire),
- **Identifier les modalités de fonctionnement:** mise à disposition d'un véhicule spécifique, se en place d'une tarification dédiée, réservation ou pas, auprès de qui... ,
- **Tester et expérimenter le service de navettes**
- **Possibilité d'intégrer ce service au service TAD.**

ACTION 7 : ETUDIER LA MISE EN PLACE DE COVOITURAGE SOLIDAIRE / AUTOSTOP ORGANISE

Constat :

- Des besoins de déplacements ponctuels ne nécessitant pas forcément de voiture,
- Augmentation des coûts de l'énergie,
- Perte de lien social.
- 25% des ménages sans moyen de déplacement dans certaines communes

Résultats attendus :

- Diminution des émissions de CO2
- Une pratique désormais perdue de vue comme **solution de mobilité ponctuelle** viable pour la population

Objectif :

- **Connecter d'avantage** l'ensemble du territoire aux pôles générateurs de flux
- Offrir un service de déplacement gratuit pour les déplacements occasionnels de l'habitant
- Favoriser le lien social et l'accès à l'emploi

ACTIONS :

- **Cibler les communes prioritaires**
- **Cibler les lieux stratégiques sur le territoire pour l'implantation d'arrêts** (aires de covoiturage, haltes ferroviaires, arrêts de bus)
- **Promouvoir l'utilisation d'outils d'autostop sécurisé / covoiturage solidaire** pour les déplacements ponctuels des habitants

MT

Porteur :

Communauté de communes.

Point d'importance :

La mise en place d'un tel service implique une délégation ponctuelle de la compétence par la région Occitanie.



Priorité : Basse



Suivi & Evaluation :

- Nombre de voyages effectués,
- Nombre d'utilisateurs occasionnels et réguliers.

ACTION : RENFORCER ET DEVELOPPER LE RESEAU DE COVOITURAGE

Exemple - Rezo Pouce

Présentation

Premier réseau d'autostop organisé en France, Rézo Pouce se déploie de plus en plus à l'échelle nationale. Les **principaux usagers sont les jeunes à partir de 16 ans**, mais également les **personnes en situation de précarité de mobilité**.

Ce dispositif vient en complément des autres moyens de déplacement et vise à **désenclaver les secteurs ruraux**. Aujourd'hui c'est près de 2000 communes qui proposent ce service gratuit sur la France.

Fonctionnement

Rézo Pouce fonctionne grâce la **mise en place d'arrêts dédiés à l'autostop**. A ce titre, conducteur ou passagers doivent au préalable **s'inscrire gratuitement** sur le site : www.rezopouce.fr.

Les passagers peuvent l'utiliser en **mode stop ou via l'application mobile**. Le principe en tant que **passager** est **d'indiquer avec l'application, ou une pancarte, la destination souhaitée** et de se rendre à l'arrêt. Les **conducteurs, porteur d'un macaron** sur leur pare-brise, **indique leur trajet** sur l'application et se rendent aux arrêts afin de récupérer les passagers.



Cibles d'utilisateurs par catégorie

Financement

L'**adhésion d'une collectivité** au Rézo Pouce se fait au **prorata de sa population**. A ces frais s'ajoutent **les dépenses de matériel**, tel que l'achat et les poses de panneaux, mais aussi sur les frais de communication.

Estimation pour un total d'environ 20 000€ / an. L'**ADEME peut financer les projets à hauteur de 50%** lorsque les territoires sont **lauréats à la démarche France Mobilité**.

Le coût est de 0,5€/habitant pour la collectivité.

ACTION 8 : ETUDIER LA CREATION D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Constat :

- Le contexte rural de la communauté de communes et les distances à parcourir impliquent de disposer d'un véhicule,
- Certains publics ne peuvent avoir ou conduire de véhicule ou n'ont besoin d'un véhicule que ponctuellement.

Résultats attendus :

- Un calibrage précis de l'offre de mobilité, répondant aux besoins de l'ensemble du territoire
- Libération de places de parking.

Objectif :

- Proposer une solution alternative à l'autosolisme, répondant à la fois aux enjeux de réduction des émissions de GES de la mobilité et aux fragilités sociales dans l'accès à un véhicule (coûts, ...),
- Diminution du nombre de véhicules et accès à l'électromobilité.
- Une mobilité pour les personnes non motorisées.

ACTIONS :

- **Etudier le dimensionnement d'un service d'autopartage :**
 - 2 - 3 véhicules pour la CC,
 - A répartir sur les trois pôles du territoire : Bessèges, St-Ambroix, Barjac,
 - Implantation sur les infrastructures IRVE existantes,
 - Tarification solidaire,
- **Expérimenter une solution clef en main de partage de véhicules** auprès de la population,
- **Promouvoir l'autopartage entre particuliers** (communication).

MT

Porteur :

Communauté de communes.

Point d'importance :

La mise en place d'un tel service implique une délégation ponctuelle de la compétence par la région Occitanie.

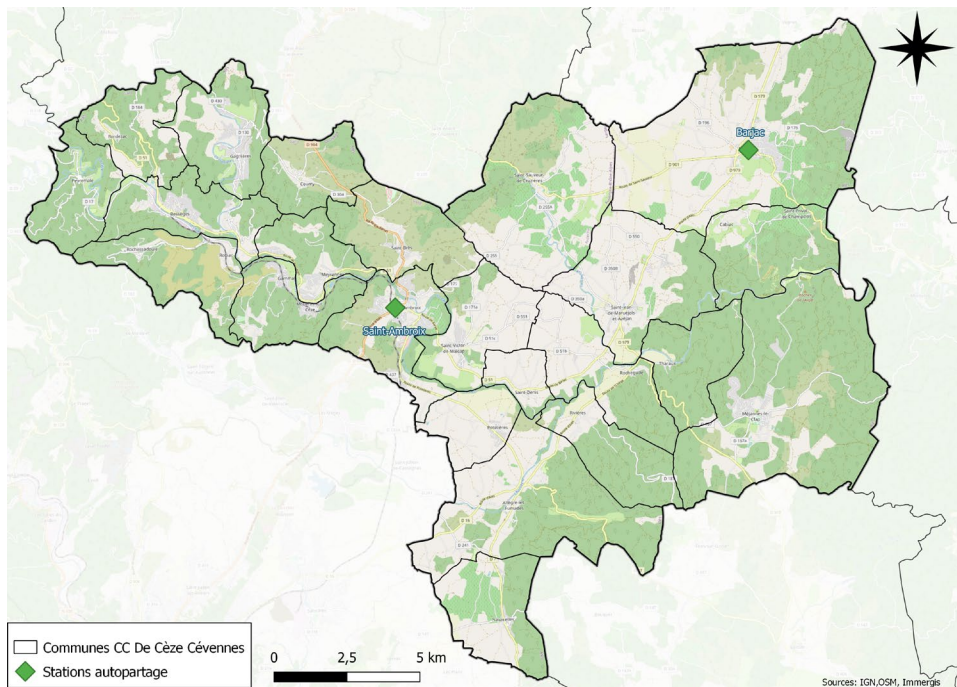


Priorité : Basse



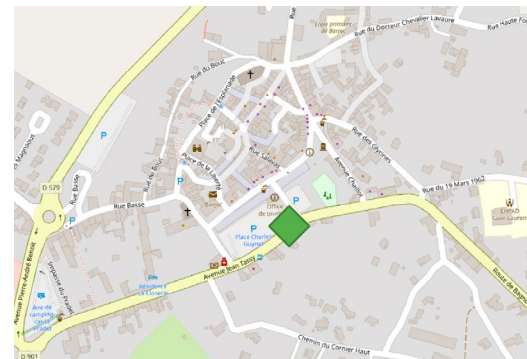
Suivi & Evaluation :

- Nombre de voyages effectués,
- Nombre d'utilisateurs occasionnels et réguliers.



Proposition d'implantation d'un service d'autopartage sur les communes de Barjac et Saint-Ambroix.

Ces communes sont des pôles générateurs du territoire de Cèze Cévennes, mais disposent également d'un point central pour l'autopartage qui est l'accès a des bornes de recharge électrique.



Barjac :

- Avenue Jean Tassy
- 2 bornes de recharges électrique



Saint-Ambroix :

- Parking de l'esplanade
- 2 bornes de recharges électrique

ETUDIER LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Autopartage – Etat des lieux

Présentation

L'activité d'autopartage est définie par l'**article L.1231-14 du code des transports** comme :

« la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. »

5% des Français ont recours à l'autopartage.

Chiffres Clés

En 2016, **une voiture en autopartage remplace 5 voitures personnelles et libère 4 places de stationnement.**

La voiture partagée **évite la fabrication de 6 à 8 voitures** (soit 36 tonnes de CO2 sur 10 ans) et la réduction du kilométrage effectué en voiture permet de **réduire les émissions d'un abonné d'1,5 tonnes de CO2/an.**

Économie par rapport à un véhicule particulier :
2 000 €/an/personne (pour 5 000 km).

Économie pour les entreprises qui font appel à l'autopartage pour les déplacements de leurs salariés :

- coût d'une place de parking, de 5 000 à 15 000 € ;
- coût d'achat et d'entretien d'une voiture (prix moyen d'une voiture neuve 21 000 € à renouveler régulièrement).

Solutions

- Nous trouvons en France différents prestataires et plateformes offrant les solutions de gestion d'une flotte d'autopartage, dont de nombreux issus de l'économie sociale et solidaire.
- Par exemple dans la CC du Mont des Avaloirs (53) : Deux véhicules électriques pour le territoire, location de 5€ la ½ journée et 8€ la journée.

ACTION 9 : MISE EN PLACE DE TIERS-LIEUX ET D'ESPACES DE COWORKING

Constat :

- Développement du télétravail,
- Nouvelles installations d'habitants aux habitudes de travail nouvelles,
- Besoin de lieux permettant de soutenir le développement d'entreprises locales,
- Favoriser l'emploi local.

Résultats attendus :

- Un développement de l'activité économique du secteur tertiaire sur le territoire,
- Une attractivité du territoire, en lien avec ses avantages.

Objectifs :

- Accompagner les collectivités dans le déploiement de leurs projets,
- Assurer la cohérence dans le déploiement des implantations et faciliter leur gestion.

ACTIONS :

- **Mise à disposition de locaux équipés**, possiblement avec un outillage spécialisé type *fablab*,
- **Définir un dimensionnement du service** :
Idéalement à proximité des futures haltes ferroviaires mais également de services et offre commerciale (restauration notamment),
Accès ponctuel sur réservation (public cible : télétravailleurs) ou accès continu (entrepreneurs).

MT

Porteur :

Communes, Communauté de Communes.

Rôle de la CC :

Mise à disposition de locaux, ingénierie, accélération des projets.



Priorité : Moyenne



Suivi & Evaluation :

- Nombre d'utilisateurs,
- Coût du service,
- Satisfaction.



04

SAVOIR BOUGER

Communiquer sur l'offre de mobilité
et accompagner au changement de
comportement

AXE 4

Axe 4 - Savoir bouger

Objectifs :

- Faciliter l'accès à l'information sur la mobilité,
- Faciliter les mobilités au-travers d'actions de sensibilisation,
- Développer l'accompagnement aux changements de comportement.
- Communiquer autour des solutions alternatives à l'autosolisme en insistant sur les aspects économiques et de santé de ces dernières.

Le rôle de la communauté de communes :

Porter les actions de communication mises en places sur l'offre de mobilité, servir de relais aux AOM quant à la diffusion de l'information à propos de leurs services, organiser des actions évènementielles.

Actions :

- Mise en place d'une plateforme web centralisant l'accès à l'information sur la mobilité, et sa déclinaison physique,
- Conseil en mobilité auprès de la population : relai sur les aides existantes auprès des publics fragiles et pour les trajets domicile-travail
- Animer des actions évènementielles sur la thématique de la mobilité durable,
- Sensibiliser à la pratique du vélo dans les écoles et pour un public adulte,
- Communiquer sur les actions et services mobilité.

Axe 4 - Savoir bouger

ACTION	Priorité	Échéance	Coût	Porteur	Rôle de la CC
Information et orientation de la population	Haute	Court-terme	Moyen	de Cèze Cévennes Partenariat avec les AOM	Mise en place d'un lieu unique d'information sur la mobilité
Conseil en mobilité auprès des populations vulnérables	Haute	Court-terme	Faible	de Cèze Cévennes	Communication sur les offres, aides et services existants et à venir
Sensibiliser aux mobilités décarbonées dans les écoles	Moyenne	Moyen-terme	Faible	Communes, Département, de Cèze Cévennes	Communication, Suivi des actions
Réalisation d'actions évènementielles	Moyenne	Moyen-terme	Moyen Selon les actions envisagées	de Cèze Cévennes	Communication, Lancement et portage des projets

ACTION 10 : INFORMATION ET ORIENTATION DE LA POPULATION

Constat :

- Besoin d'information et d'accompagnement de la populations dans sa mobilité,
- Manque de lisibilité des offres existantes,
- Illectronisme d'une part de la population
- Une offre de mobilité aujourd'hui réservée à « ceux qui savent ».

Résultats attendus :

- Informer la population sur la faisabilité des trajets
- Une fréquentation accrue des services alternatifs au véhicule individuel vers les bassins d'emploi

Objectif :

- Répertorier, identifier et faciliter l'accès à l'information pour l'ensemble des usagers,
- Rendre le parcours client fluide et compréhensible.

ACTIONS :

- **Répertorier la totalité des offres de mobilité et aides mobilités sur le territoire,**
- **Valoriser cette information sur un point d'accès web unique ou un document à diffuser,**
- **Décliner en ligne et dans les points d'information de service,**
- **Se rapprocher à l'échelle du territoire une offre MaaS** : planification, réservation, et paiement des transports via une plateforme unique. Cela implique de traiter la continuité régionale,
- **Devenir l'interlocuteur unique identifié pour les communes et les usagers** : Relayer vers les AOM les problématiques soulevées par les acteurs locaux et les habitants ,
- **Identifier des relais sur l'ensemble du territoire** : communes, associations, CCAS, Maison France Services

CT

Porteur :

Communauté de communes

Partenaires :

Autres EPCI du bassin de mobilité, AOM régionales et locales



Priorité : Haute



Suivi & Evaluation :

- Utilisateurs du site,
- Evolution de la part modale,
- Questions en mairie et points d'information

ACTION 11 : CONSEIL EN MOBILITE

Constat :

- Besoin d'information et d'accompagnement de populations vulnérables face à la mobilité,
- Accompagner l'insertion professionnelle des habitants du territoire.

Résultats attendus :

- Informer la population sur la faisabilité des trajets
- Une fréquentation accrue des services alternatifs au véhicule individuel vers les bassins d'emploi (transports en commun, covoiturage, ...)

Objectif :

- Répertorier, identifier et faciliter l'accès à l'information pour l'ensemble des usagers quotidiens ou occasionnels et rendre le parcours client fluide et compréhensible.
- Favoriser de nouvelles mobilités pendulaires et dans les entreprises

ACTIONS :

- **Communiquer et rendre visibles** sur les sites des mairies, de la communauté de communes et de la plateforme mobilité de l'action précédente sur les aides à la mobilité disponibles,

Ce travail d'information consiste les aides à destination de la population : équipement en VAE, passage à l'électromobilité, prise en charge de l'abonnement de transport en commun, ... ,

- **Conseil en mobilité spécifique à destination des entreprises, collectivités et associations du territoire** : Forfait Mobilité Durable, télétravail, installations de bornes IRVE,

CT

Porteurs :

Communauté de communes,
Communes.

Partenaire :

CCI, CCAS, Mission locale.



Priorité : Haute



Suivi & Evaluation :

- Utilisateurs du site,
- Evolution de la part modale,
- Questions en mairie et points d'information

Les aides a la mobilité à destination de la population:

Aides a l'acquisition d'un Vélo à assistance électrique (VAE) :

- **La Région Occitanie** met en place « l'éco-chèque VAE » une aide à hauteur de **200€ pour l'achat d'un VAE** neuf chez un professionnel exerçant sur le territoire d'Occitanie. Le revenu fiscal, pour être bénéficiaire de cette offre, ne doit pas être supérieur à 25 660€.
- **L'Etat** met en place une aide à hauteur de **200€ pour l'achat d'un VAE** neuf. Le revenu fiscal, pour être bénéficiaire de cette offre, ne doit pas être supérieur à 13 489€.

Ces trois aides sont **cumulables** soit un total de **600€** d'aide pour l'achat d'un VAE.

Prime à la conversion pour un vélo à assistance électrique (VAE) : (jusqu'au 1^{er} janvier 2023)

- L'Etat met en place une prime à la conversion lors de l'achat d'un VAE si vous mettez un véhicule diesel ou essence immatriculé avant janvier 2006 à la casse.
- Le montant de la prime à la conversion est de 40% du prix d'acquisition et dans une limite de 1500€
- Cumulable avec la l'aide à l'achat d'un VAE proposé par l'Etat.

Forfait mobilités durables :

- Pour les employés, il s'agit de la prise en charge facultative par leur employeur d'une partie ou de l'entièreté des frais de transports personnels entre le domicile et le lieu de travail (frais de carburant, frais engagés pour l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène) jusqu'à 600 € par an. Les moyens de transports concernés sont : les vélos, électriques ou mécaniques ;
- La voiture dans le cadre d'un covoiturage (en tant que conducteur ou passager) ;
- Les engins de déplacement personnels en location ou en libre-service (comme les scooters et trottinettes électriques)
- Les transports en commun en dehors des frais d'abonnement

Mobilité pour les PMR :

- TAD PMR: Service de transport à la demande, réservé aux personnes présentant un handicap et principalement aux personnes à mobilité réduite. Ce service est assuré par des véhicules adaptés à l'accueil de personnes handicapées (fauteuils roulants notamment). Pour bénéficier de ce service, l'utilisateur devra justifier d'une carte mobilité inclusion portant la mention « invalidité ».
- Les accompagnateurs de personne à mobilité réduite ont accès gratuitement à l'ensemble du réseau d'autocars liO



ACTION 12 : SENSIBILISER AUX MOBILITES DECARBONEES 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 domicile-étude.
- Une visibilité des actions en faveur des mobilités actives sur le territoire

ACTIONS :

- Organisation de séances de sensibilisation aux modes doux dans les écoles :** au travers d'expositions ou d'animations ludiques adaptées au public écolier.
- Définir les modalités d'organisation et d'animation de ces séances :** en interne, avec une association / part du financement...
Inviter les parents d'élèves dans les ateliers de sensibilisation
- Continuer la sensibilisation du public jeune avec le programme « Savoir Rouler à vélo » :**
Les séances peuvent être prises en charge à 50% dans le cadre du programme CEE Génération 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.**
- Installer de nouveaux emplacements de stationnement vélo dans les établissements.**

MT

Porteur :
Communes**Partenaires :**
Communes, Associations,
Gendarmerie, Département**Financeur :**
Communes, Département
SRAV : de Cèze Cévennes**Priorité :** Moyenne**Suivi & Evaluation :**

- Nombre de classes participantes
- Nombre d'ateliers

ACTION 12 : SENSIBILISER AUX MOBILITES DECARBONEES DANS LES COLLEGES

Constat :

- Fort potentiel de formation / sensibilisation auprès du public scolaire

Objectifs :

- Sensibiliser les collégiens à la pratique des mobilités douces
- Donner envie aux élèves de se déplacer autrement qu'en voiture

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 collèges** : montrer les différentes possibilités de se déplacer en dehors de la voiture, expliquer les enjeux environnementaux, l'impact sur la santé, etc.
- **Organiser des échanges entre élèves sur les questions environnementales.**
- **Inviter les parents d'élèves dans les ateliers réalisés dans les écoles, et préparer une communication spécifique pour tous,**
- **Impliquer les élèves dans les événements et la communication en faveur de la mobilité ?**
- **Installer de nouveaux emplacements de stationnement vélo dans les établissements.**

MT

Porteur :
Communes

Partenaires :
Communes, Associations,
Gendarmerie, Département

Financeur :
Communes, Département
**Priorité :** Moyenne**Suivi & Evaluation :**

- Nombre de classes participantes
- Nombre d'ateliers

ACTION 13 : REALISATION D'ACTIONS ÉVÉNEMENTIELLES EN FAVEUR DE LA MOBILITE

Constat :

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

Objectifs :

- Inciter à l'utilisation du vélo pour ses déplacements quotidiens
- 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 la mobilité sur le territoire

ACTIONS :

- **Organisation d'un challenge mobilité** : 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. L'intérêt serait ici de proposer un challenge à l'échelle du bassin de mobilité.
- **Mise en place de la Fête de la mobilité décarbonée** (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. Coût de 5 000 € à 16 000 € selon l'organisation.
- **Création d'éléments et visuels de sensibilisation.**
- **Sensibilisation en milieu scolaire**

MT

Porteur :

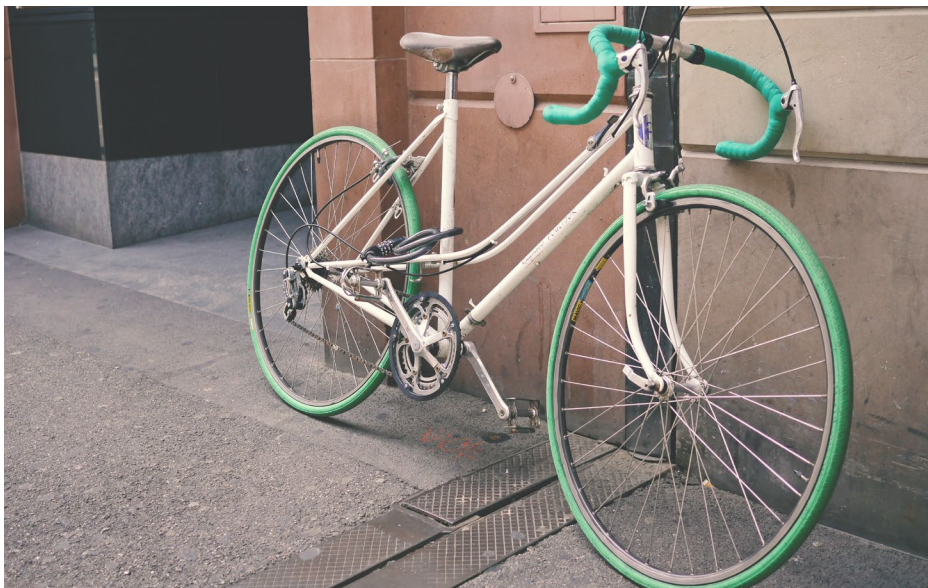
Communauté de communes

Partenaires :

AOM régionale, SMTBA, CCI, Communes.

**Suivi & Evaluation :**

- Nombre de participants aux événements



05

MODES ACTIFS

FICHES ACTIONS

- SDMA



FICHES ACTIONS

AXE 1 : RENFORCER ET VALORISER LE RESEAU CYCLABLE DU TERRITOIRE

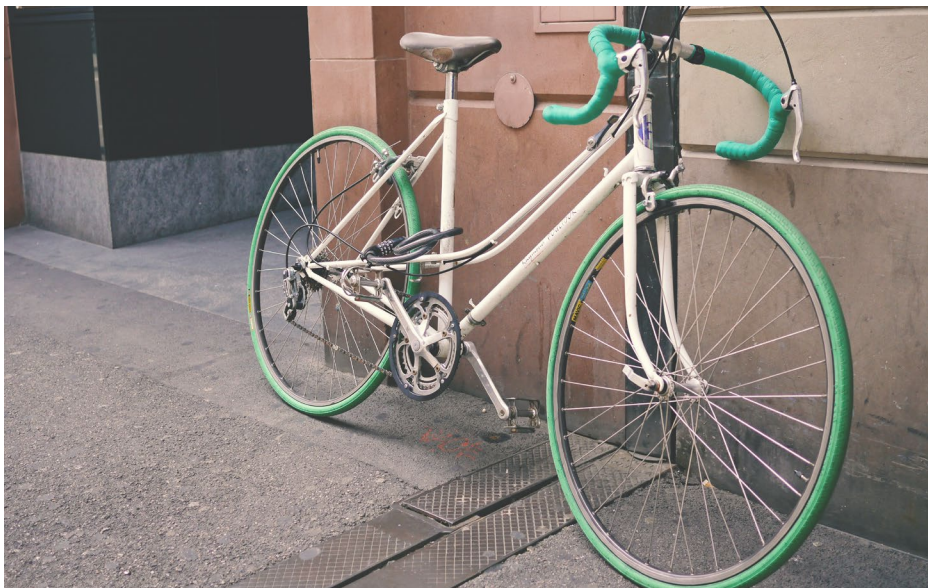
- Fiche action 1 : Développer des boucles locales et un réseau de voies vertes
- Fiche action 2 : Mise en place d'une signalisation directionnelle
- Fiche action 3 : Développer et mailler le réseau d'aménagements cyclables
- Fiche action 4 : Renforcer l'offre de stationnement (qualité/quantité), notamment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

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 commande 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.

PETR ou Pôle d'Equilibre Territorial et Rural : est un établissement public à vocation à constituer un outil de 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 Général 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).



Communauté de Communes
DE CEZE CEVENNES



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

