

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE PETITE CAMARGUE



ETUDE DEPLACEMENTS



Plan d'actions mobilité

Version du 25 novembre 2016

Etude cofinancée par :



LANGUEDOC-ROUSSILLON
LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES

EURECA

SOMMAIRE

I-	CONTEXTE ET OBJECTIFS.....	3
II-	LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC.....	5
II.1.	LA PLACE DES PIETONS.....	5
II.1.1.	<i>Les principaux enseignements du diagnostic.....</i>	<i>5</i>
II.1.1.	<i>Le schéma directeur piétonnier.....</i>	<i>10</i>
II.1.2.	<i>Application du schéma directeur piétonnier.....</i>	<i>19</i>
II.2.	LA PLACE DES VELOS.....	37
II.2.1.	<i>Les principaux enseignements du diagnostic.....</i>	<i>37</i>
II.2.2.	<i>Le schéma directeur cyclable.....</i>	<i>40</i>
II.2.3.	<i>Application du schéma directeur cyclable.....</i>	<i>50</i>
II.3.	LA PLACE DES VOITURES : CIRCULATION ET STATIONNEMENT.....	62
II.3.1.	<i>Les principaux enseignements du diagnostic.....</i>	<i>62</i>
II.3.2.	<i>Le schéma directeur voitures : circulation et stationnement.....</i>	<i>66</i>
II.3.3.	<i>Application du schéma directeur voitures : circulation et stationnement.....</i>	<i>73</i>
II.4.	LA PLACE DES TRANSPORTS COLLECTIFS.....	99
II.4.1.	<i>Les principaux enseignements du diagnostic.....</i>	<i>99</i>
II.4.2.	<i>Le schéma directeur des transports collectifs.....</i>	<i>102</i>
II.4.3.	<i>Application du schéma directeur des transports collectifs.....</i>	<i>105</i>
III-	LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT.....	112
III.1.	LES PRINCIPES GENERAUX.....	112
III.2.	LE DISPOSITIF DE PILOTAGE, D'ANIMATION ET D'ACCOMPAGNEMENT.....	113
IV-	ELEMENTS BUDGETAIRES.....	116

I- CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le territoire de la Communauté de Communes du Petite Camargue (CCPC) a souhaité réaliser une étude globale portant sur la mobilité et les déplacements. Cette étude s'est déroulée en deux étapes :

- **Un diagnostic territorial** : celui-ci a été réalisé de manière pluri-thématique de manière à appréhender l'ensemble des usagers et l'ensemble des modes de déplacement (marche, vélo, voiture, transports collectifs...).
- **Un plan d'actions** : sous forme de plusieurs schémas directeurs, il vise à esquisser des principes d'actions sur l'ensemble du territoire.

Le présent document constitue le **plan d'actions mobilité de la CCPC**. Celui-ci a été élaboré sur la base du diagnostic plurithématique réalisé précédemment. Ce dernier se soldait par un éventail de pistes de propositions qui concernaient principalement les champs suivants :

- Le partage de l'espace public :
 - o La place des piétons et des Personnes à Mobilité Réduite (PMR),
 - o La place des vélos,
 - o La place de la voiture : circulation et stationnement,
 - o Le système de transport public,
- Les mesures d'accompagnement du plan d'actions.

Concernant l'élaboration des actions composant le présent document, il est utile de noter que celles-ci ont fait l'objet d'une démarche concertative et participative composée de trois réunions de travail où ont été conviés différents groupes d'acteurs :

- Atelier relatif aux personnes publiques associées : 17 juin 2016
- Atelier relatif aux entreprises : 28 juin 2016
- Atelier relatif au public : 12 juillet 2016

Dans un souci de démocratie participative, chère à la collectivité, chacun a pu, à sa mesure, participer à l'élaboration des propositions, et dans tous les cas adhérer à ses objectifs et à sa mise en œuvre. Fort de ces différents apports, le plan d'actions se décompose en plusieurs chapitres :

- **Le partage de l'espace public** : celui-ci s'articule autour de plusieurs schémas directeurs, pour lesquels nous adoptons une entrée modale :
 - o la marche pour les piétons,
 - o le vélo,
 - o la voiture : le mode est traité du point de vue de la circulation et du stationnement,
 - o les transports collectifs : même si ce sujet n'est actuellement pas de la compétence de la CCPC, plusieurs principes sont évoqués et tranchés dans le cadre des échanges produits lors de l'étude.
- **Les mesures d'accompagnement du plan d'actions mobilité** : ce chapitre traite plus particulièrement des composantes liées au pilotage et à la gouvernance du plan d'actions dans sa mise en œuvre.

Notons, de façon synthétique, que dans le cadre des groupes de travail qui ont été menés de façon concertative, différents enjeux ont été énoncés et hiérarchisés. Nous les rappelons ci-après :

- **Le partage de l'espace public** : le territoire de la CCPC se caractérise par un important fonctionnement périurbain vis-à-vis des agglomérations voisines. De fait, la voiture individuelle

occupe une place centrale dans les pratiques de mobilité des résidents. Dans un contexte urbain de noyaux villageois contraints, la pression de la voiture en termes d'occupation de l'espace public est prégnante. Celle-ci pénalise fortement les fonctions locales de la voirie. Ainsi, on observe dans les centres urbains un partage défavorable de la voirie, au désavantage des piétons et cyclistes. Les trottoirs sont peu nombreux, mal entretenus, avec une intégration insuffisante des besoins PMR (Personnes à Mobilité Réduite), ce qui pose des problèmes de sécurité pour les usagers.

- **Les transports publics** : bien que la CCCP ne soit pas compétente en matière d'organisation des transports publics, elle bénéficie d'outils intéressants (offre départementale et offre TER) mais qui restent insuffisamment calibrés pour constituer une offre alternative pour les besoins du plus grand nombre et plus particulièrement des actifs. Dans un contexte de réorganisation des compétences territoriales (loi Notre), il est important que la CCPC fasse valoir ses besoins et ses perspectives de développement afin de se garantir un bon fonctionnement pour l'avenir.
- **La place de la voiture** : celle-ci est intimement liée à celle des piétons. Il est considéré comme nécessaire de mettre en œuvre des actions visant à « sortir » des voitures des centres urbains (dont les configurations sont très différentes sur les cinq communes de la CCPC), notamment au travers d'une politique de stationnement articulée autour de capacités de stationnement périphériques.
- **Les futurs projets à intégrer à la réflexion** : le plan d'actions vise à répondre à des problématiques actuelles mais aussi à tenir compte des perspectives d'évolution du territoire. En effet, on peut rappeler quelques éléments prospectifs notables :
 - **Les perspectives d'extension urbaine** : mise à part la commune du Cailar qui offre des perspectives modestes en termes de développement, l'ensemble des communes sont appelées à se développer, le plus souvent au travers de nouvelles ZAC. La commune de Vauvert se distingue cependant par d'importantes réserves foncières permettant d'assurer un développement urbain conséquent sur sa frange ouest.
 - **Les projets urbains de Vauvert** : compte tenu de sa vocation de ville centre sur son territoire, la ville de Vauvert concentre des fonctions urbaines de dimension plus importante. Ainsi, Vauvert dispose :
 - D'un projet de contrat de ville
 - D'un projet de requalification de la rue de la République
 - **Les nouveaux équipements** : les futures extensions urbaines sont porteuses de développement des commerces et des activités, mais elles amènent aussi des potentialités en termes d'équipements. On identifie notamment un projet de nouveau collège à Aubord et l'éventualité d'un nouveau lycée à Vauvert (notons cependant que cette implantation n'est pas encore arrêtée, et la décision dépend du Conseil Régional d'Occitanie).

Pour conclure cette introduction préalable au plan d'actions, précisons que ce dernier n'a pas de vocation politique, en ce sens qu'il ne correspond pas à un projet politique qui serait porté par la collectivité et qu'il n'engage donc pas celle-ci à le mettre en œuvre. Pour autant, ce plan d'actions doit plutôt être considéré comme le résultat d'une étude exploratoire débouchant sur des réflexions et des pistes d'actions qui constituent une sorte de boîte à outils dans laquelle la collectivité pourra piocher des propositions en fonction des priorités qu'elle souhaitera développer.

II- LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

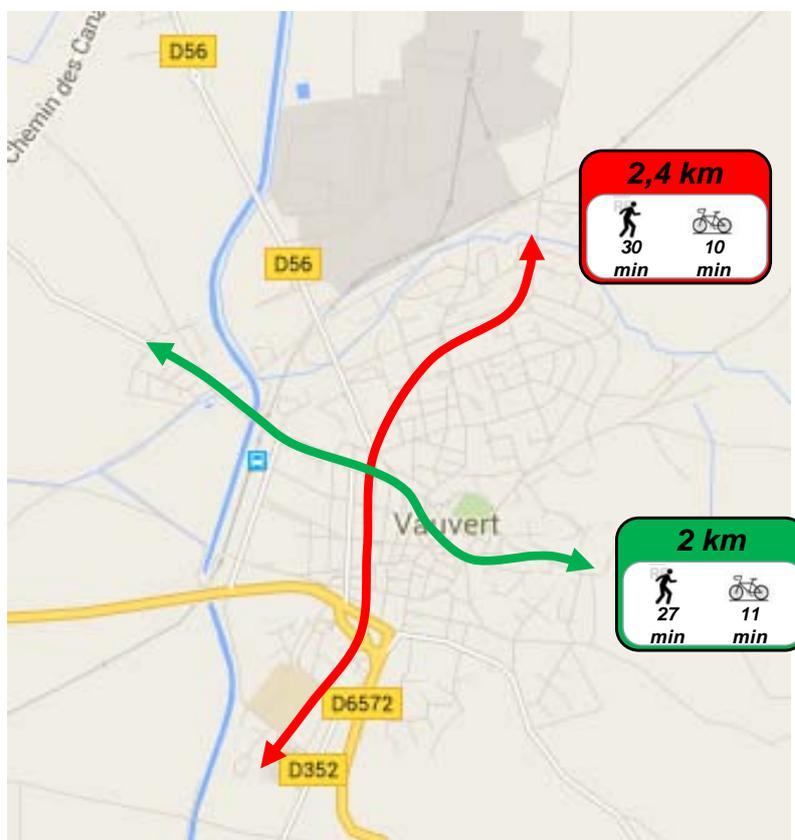
Ce chapitre constitue la plus grande partie du plan d'actions mobilité puisqu'il traite de la place des usagers de modes individuels que sont les piétons (dont les PMR), les cyclistes, les automobilistes et les usagers des transports collectifs. Il s'articule autour de plusieurs « **schémas directeurs** » qui définissent les principes de mise en œuvre d'une action globale en faveur des déplacements et déclinent plus précisément les aménagements induits, en fonction de problématiques particulières.

II.1. La place des piétons

II.1.1. Les principaux enseignements du diagnostic

• **Rappel de quelques éléments de diagnostic :**

Comme l'illustre le schéma suivant, la compacité de la ville de Vauvert (qui est la plus fortement peuplée de la CCPC : nous illustrons l'exemple avec cette commune, mais nous aurions pu prendre n'importe quelle commune de la CCPC) offre l'opportunité de développer les modes doux dans les pratiques de déplacement liées à la vie locale (cela est encore plus vrai sur les autres communes). En effet, si l'on considère globalement les secteurs les plus urbanisés, la commune s'étale sur une zone circulaire de près de 2 km de diamètre. Dès lors, du nord au sud, et d'ouest en est, on peut traverser la commune en un peu moins d'une demi-heure à pied, et moins d'un quart d'heure à vélo. De la périphérie au centre, on peut donc estimer que le temps de parcours est de l'ordre de 15 minutes à pied, et 5 minutes à vélo.



Compacité de la ville de Vauvert

Toutes les villes de la CCPC sont **relativement compactes**, même si l'on compte quelques quartiers excentrés comme c'est le cas pour le quartier des Garrigues à Aimargues. Dès lors, les distances et les temps de parcours en font des villes favorables au développement des modes doux. Notons cependant que pour la pratique du vélo, les contraintes de relief sont pénalisantes : cela peut être plus notable sur la commune de Beauvoisin qui est plus vallonnée que les autres, ainsi que sur les quartiers à l'est de Vauvert. Notons également que le territoire se caractérise par la présence d'hameaux : Gallician, Franquevaux, Montcalm, Sylvérial, la Laune, les mas isolés...

En ce qui concerne la place des piétons, les principaux éléments du diagnostic sont les suivants :

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • La compacité des villes • La topographie générale • Proportion d'actifs travaillant sur leur commune de résidence • L'intégration des modes doux dans les nouveaux quartiers • Future mise en accessibilité : ADAP, PAVE... • Existence d'initiatives Carapattes • Nombreux itinéraires de randonnée 	<ul style="list-style-type: none"> • Partage de l'espace public souvent défavorable aux piétons dans les centres urbains : pas de zones partagées, zones 30 concentrées dans les lotissements • Absence de trottoirs, peu de passages piétons • Très faible intégration PMR (continuité) • Perméabilité très variable des quartiers (configuration en raquette), manque de liaisons interquartiers, coupures urbaines... quartiers parfois « déconnectés » du centre • Insécurité des flux piétons : centres, traversée de la route des plages, flux scolaires • Mauvais état des rues • Peu d'axes multimodaux • Secteurs vallonnés à Vauvert et Beauvoisin

Les quelques photographies ci-après apportent une traduction visuelle des précédents éléments de diagnostic, qu'ils soient négatifs ou positifs.



⊗ Dans la rue Montcalm, on ne trouve pas de trottoir ou d'espace piétons. L'espace public est consacré à la circulation ou au stationnement.



⊗ Sur la principale rue commerçante de Vauvert, la place du piéton est réduite et l'usage d'une poussette n'ai pas aisé.



⊗ La route des plages est une sévère coupure urbaine pour les habitants du quartier des Garrigues. La vitesse de circulation induit un sentiment d'insécurité.



⊗ Les trottoirs de la rue de la République laissent peu de place aux piétons et les pas de porte pénalisent les piétons.



⊗ Au Cailar, des garde-corps sont nécessaires pour sécuriser les piétons.



⊗ Le collège de Vauvert génère d'importants flux piétonniers : la RN572 est une coupure dangereuse pour les élèves.



☺ A Aubord, un axe piétonnier a été aménagé entre le centre et le stade.



☺ Au Cailar, des franchissements élevés apaisent le trafic.



☺ A Beauvoisin, les aménagements visent à réduire la vitesse des voitures sur l'axe d'entrée de ville.



☺ Le quartier des Garrigues intègre des axes doux sur l'ensemble des axes.



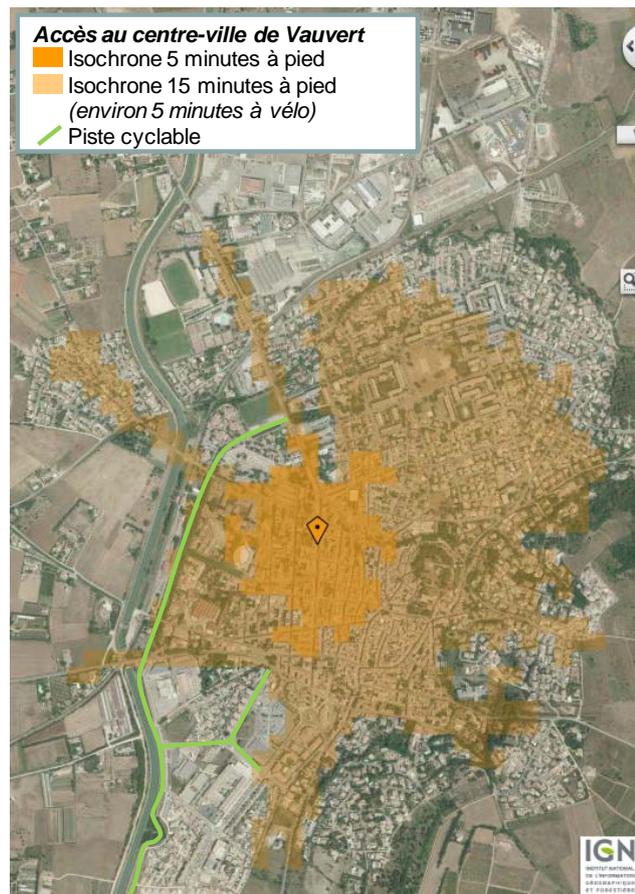
☺ A Vauvert, une partie du centre-ville présente des aménagements de qualité pour faire cohabiter circulation des piétons et des voitures.



☺ Les nouveaux lotissements intègrent les circulations douces.

Pour compléter l'idée de **compacité** de la ville de Vauvert, la carte ci-contre montre les courbes isochrones à 5 et 15 minutes à pied (ces cartes sont déclinées pour chacune des cinq communes de la CCCP dans le rapport de diagnostic).

Une très grande partie de la population est donc localisée à moins d'un quart d'heure à pied du centre de la ville. Malgré la forte dispersion urbaine des écarts (hameaux de Vauvert et de Beauvoisin), l'habitat dense reste relativement concentré sur le noyau urbain de la ville.



En ce qui concerne les aménagements liés à la mobilité des **Personnes à Mobilité Réduite (PMR)**, nous pouvons également rappeler ci-après quelques éléments de diagnostic :

- Malgré les obligations légales, aucune commune de la CCCP n'a réalisé son **PAVE** (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics). Seule la commune de Vauvert lance, au travers de son Ad'AP (Agenda d'Accessibilité Programmée), **une requalification de la rue de la République**, considérée comme la première phase de son PAVE.
- L'accessibilité PMR est prise en compte dans le cadre de nombreux établissements mais pas dans le cadre d'une **continuité de la chaîne de déplacement sur l'espace public**.
- On compte quelques **arrêts de transport collectif** accessibles aux PMR. L'offre devrait être complétée grâce à la mise en œuvre de l'ADAP du CD30.

Les photographiques ci-dessous illustrent sommairement les éléments de diagnostic relatifs aux aménagements PMR.



© Passage piétonnier PMR à Aimargues.



© Rampe d'accès aux commerces et services à Vauvert.



© Accès PMR de la mairie de Vauvert.



© Rampe PMR des halles à Vauvert.



© Accès PMR des commerces de Vauvert.



© Arrêt PMR situé sur la RD139, entre Beauvoisin et Vauvert.

• Les pistes d'actions hiérarchisées :

Comme l'illustre la liste suivante, les groupes de travail mobilisés ont permis de déterminer les thèmes prioritaires en matière d'aménagements relatifs aux piétons et PMR. Même si les éléments hiérarchisés laissent supposer des degrés différents d'importance, il n'en reste pas moins que tous les éléments présentent un intérêt pour les participants au groupe de travail, et donc pour la mise en œuvre du plan d'actions. En effet, toutes les pistes d'actions restent intimement liées car elles concourent toutes de manière transversale à l'amélioration de la prise en compte de la place des piétons et PMR dans l'espace public.

- 1** • **Améliorer le partage de l'espace public et reconquérir les centres urbains au profit des piétons (trottoirs, sécurisation, réduction du stationnement...)**
- 2** • **Aménager et sécuriser des axes structurants : liaisons vers le centre, liaisons vers la gare, liaisons vers les TC, liaisons vers les zones d'activités...**
- 3** • **Créer des boucles PMR**
- 4** • **Développer les pédibus avec des itinéraires sécurisés autour des écoles**
- 5** • **Créer des zones de rencontre et des aires piétonnes**
- 6** • **Pacifier/sécuriser les traversées piétonnes (route des plages, RD6572)**
- 7** • **Améliorer le jalonnement piétonnier (carte des temps)**

Hiérarchisation des éléments d'action en matière d'aménagements relatifs aux piétons et PMR

II.1.1. Le schéma directeur piétonnier

• Quelques principes propres aux modes doux :

De manière générale, la marche à pied est le mode de prédilection de la vie locale. Dès lors, de ce point de vue, un territoire est considéré comme bien maillé quand il permet toutes les circulations, dont celles réalisées à pied. Ce principe de base peut induire plusieurs réponses, dont la liste suivante (non exhaustive) en reprend certains :

- En centre-ville, plus qu'ailleurs, un meilleur **partage de l'espace public** est nécessaire au moyen d'aménagements spécifiques aux piétons : trottoirs, zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes...
- Pour réduire l'emprise de la voiture, il est nécessaire de renforcer la sécurisation d'itinéraires piétonniers, notamment au travers de **connexions piétonnes entre le centre et les zones périphériques**.
- La **sécurisation** d'itinéraires piétonniers peut être couplée à une **pacification** des axes structurants.
- Une **zone de rencontre** est un dispositif particulièrement adapté aux zones urbaines denses, telles les centres-villes. Il permet la matérialisation d'espaces préférentiels repérables et détectables afin de mieux répondre aux attentes des piétons, notamment des PMR.
- Dans les lotissements, il faut permettre la **perméabilité** des tissus urbains et éviter les voies sans issue sans garantie de continuité piétonne. En effet, dans une configuration non perméable, les distances sont augmentées et la voiture est souvent privilégiée.
- Des solutions de type « **pédibus** » permettent l'émergence des pratiques de marche à pied au quotidien.
- La réalisation **d'aires piétonnes** peut aussi apporter une bonne réponse en termes d'espaces de transition structurant l'espace urbain.



• Illustration du schéma directeur piétonnier :

Les cartes suivantes illustrent les principales actions à mettre en œuvre dans le cadre du **volet piétonnier** du plan d'actions mobilité de la CCPC (notons que compte tenu de la transversalité de la problématique de la mobilité, d'autres schémas directeurs du présent plan d'actions mobilité apportent également des solutions favorisant la marche à pied).

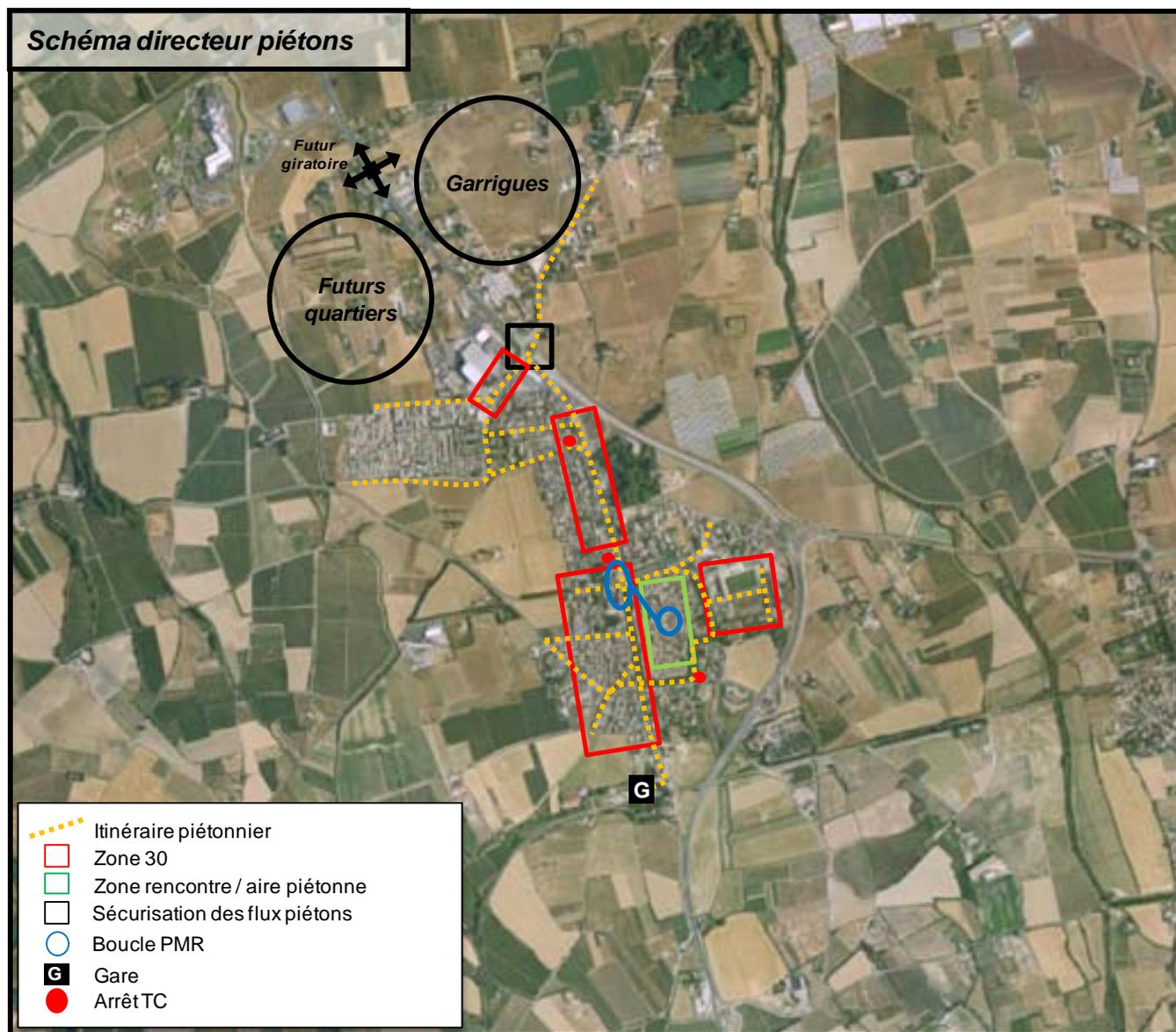


Schéma directeur piétons d'Aimargues

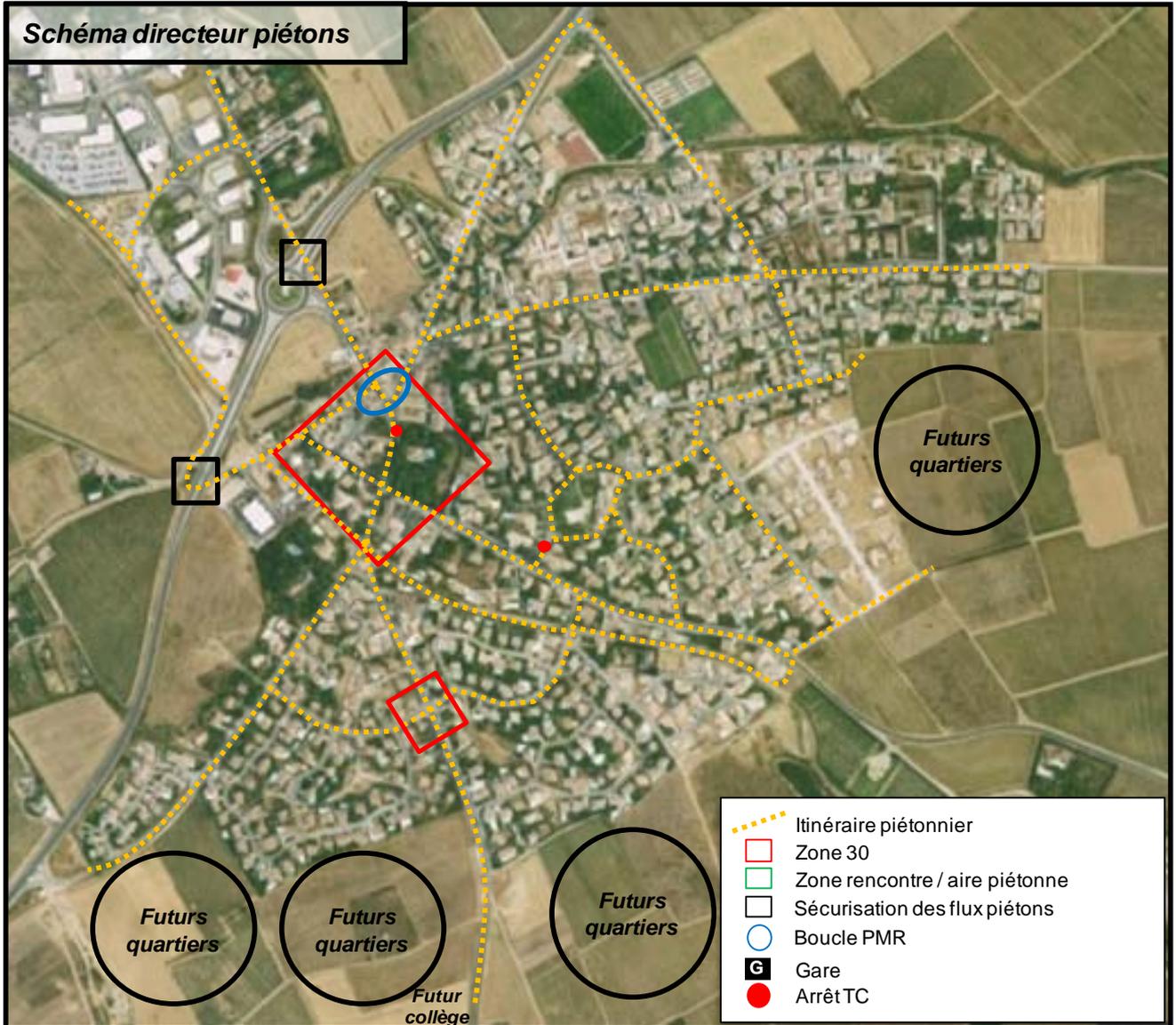


Schéma directeur piétons d'Aubord

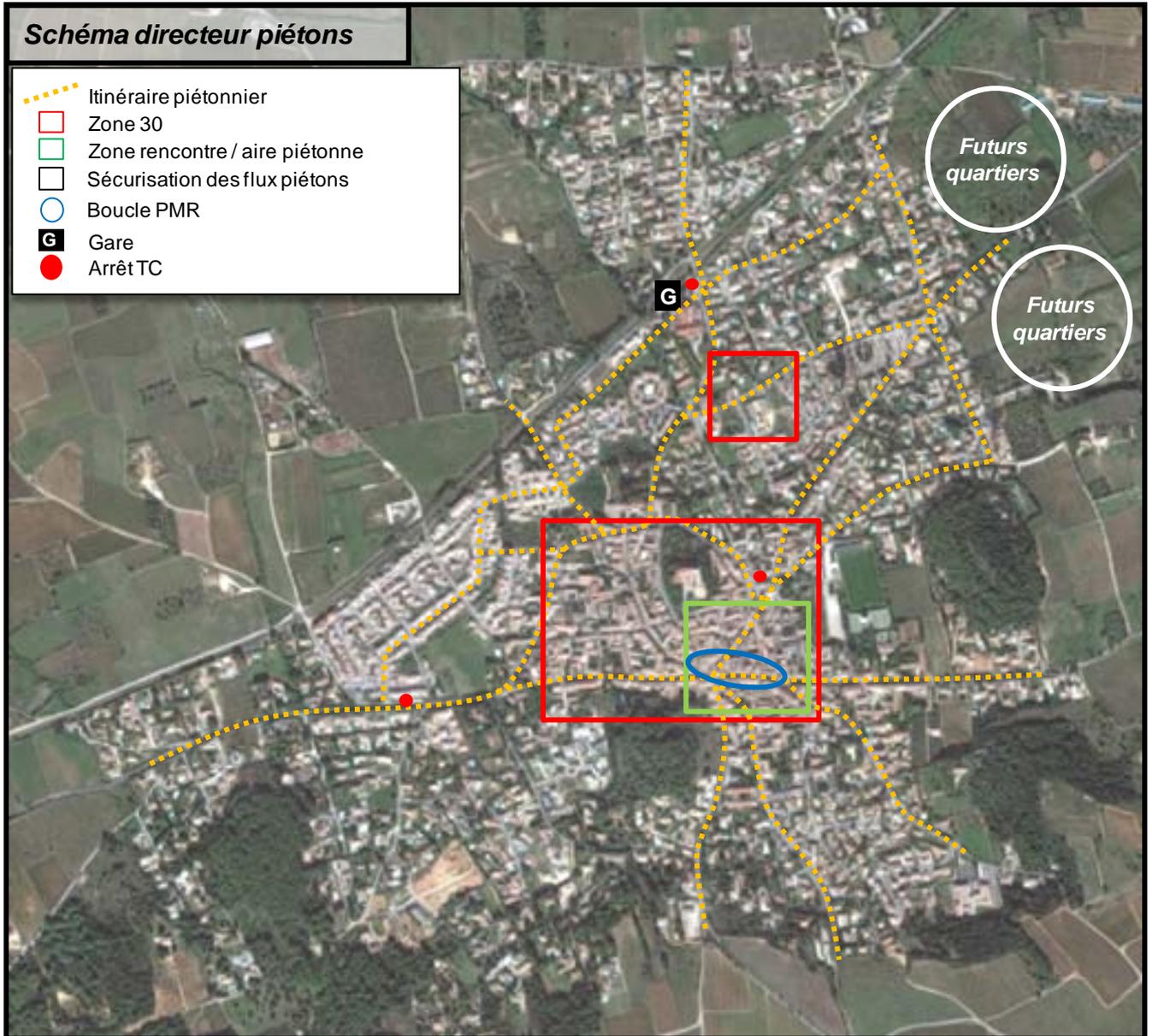
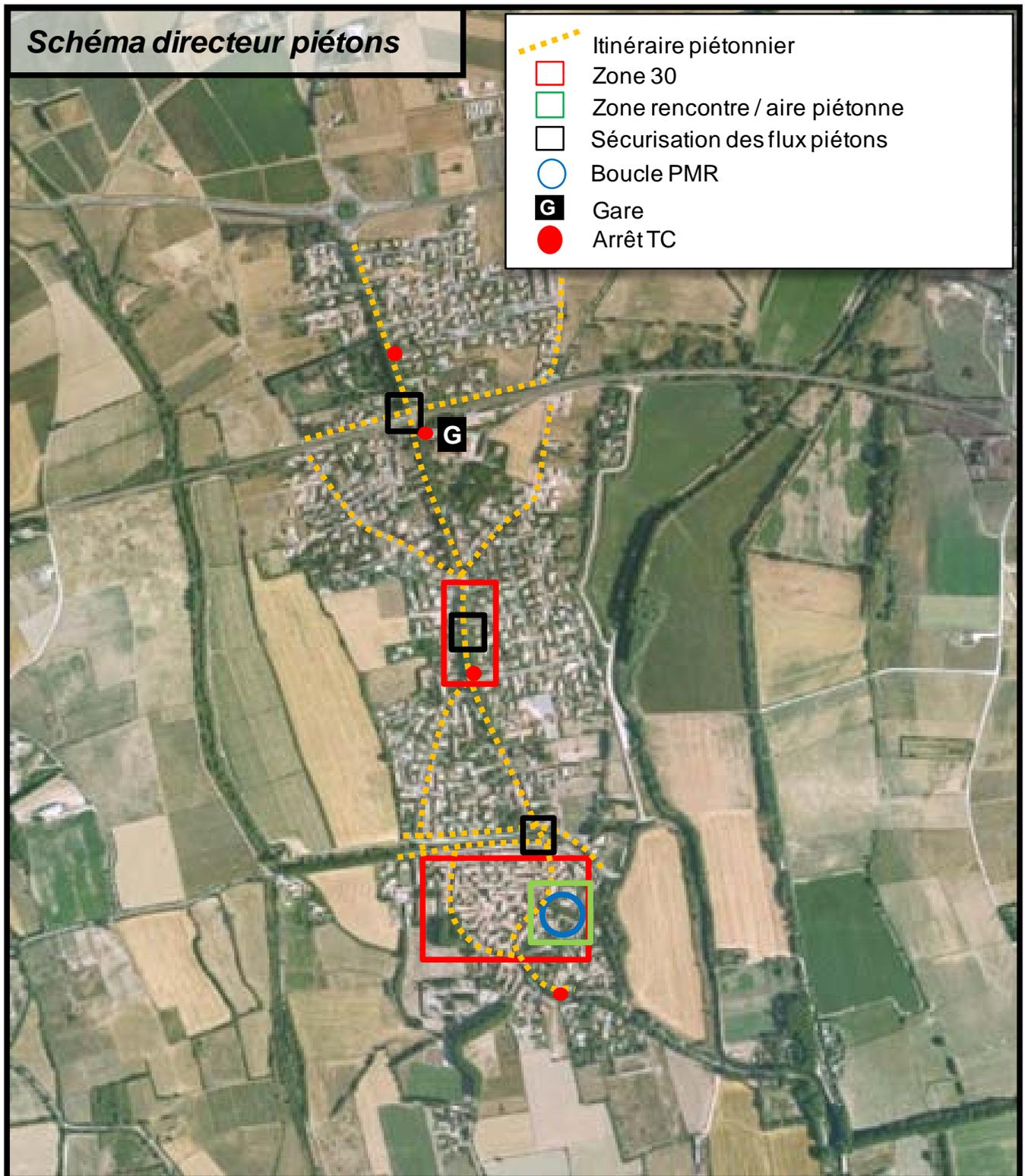


Schéma directeur piétons de Beauvoisin



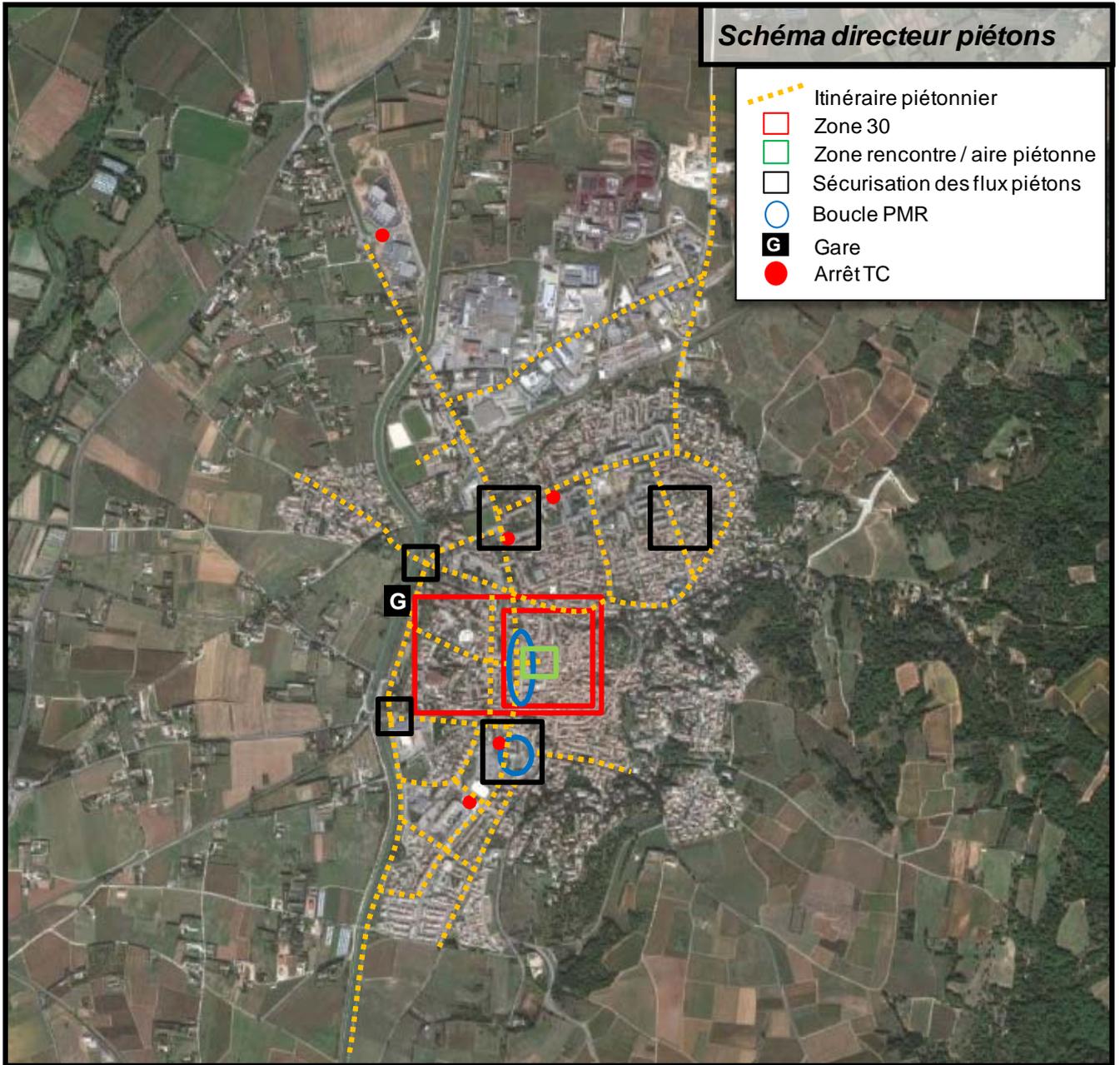


Schéma directeur piétons de Vauvert

De manière générale, chacune des villes de la CCPC doit adopter une trame urbaine favorable à la marche à pied. Cette mutation passe par la mise en œuvre des actions suivantes :

- L'aménagement d'un **réseau maillé**, reliant les principaux secteurs et équipements de la ville (ainsi que les futurs équipements qui sont déjà programmés), et permettant les **circulations piétonnes, de manière lisible, continue et sécurisée**. Pour cela, chaque ville devra mettre en œuvre les réponses les plus adaptées aux différents profils de voirie, en distinguant par exemple :
 - Les axes où des aménagements piétons **existent** déjà.
 - Les axes où les aménagements doivent être **requalifiés** ou **renforcés**.
 - Les axes qui doivent être **pacifiés** : en effet, il s'agit de rendre praticables des segments de voirie qui sont actuellement exclusivement réservés aux voitures, ce qui rend impossible la pratique alternative de la marche à pied pour tout un secteur de la ville. L'objectif ainsi visé est de créer un réseau structurant, reliant les quartiers avec une voirie à vocation multimodale, c'est-à-dire en laissant une juste place aux piétons, aux vélos, voire aux transports collectifs lorsque cela est le cas.
 - Les axes où les aménagements doivent être **créés** car aucune matérialisation n'existe. C'est par exemple le cas d'un bon nombre de rues situées dans les noyaux villageois : en effet, ces rues étroites ne disposent pas de trottoirs. Il s'agira ici par exemple de baliser un cheminement piétonnier au travers d'un marquage au sol par exemple (tout en limitant la vitesse de circulation des voitures au travers de dispositifs adaptés).
 - Les **berges du canal** : elles sont déjà en partie valorisées par des aménagements de type voies vertes, de manière à favoriser leur usage par les modes doux. Cet axe peut davantage être valorisé en lien avec le centre-ville de Vauvert, notamment à hauteur de la gare de Vauvert.
 - Les **centres historiques** des villages peuvent faire l'objet d'aménagements qualitatifs en lien avec une **nouvelle politique de stationnement**.
 - Le **jalonnement** des itinéraires devra être visible et lisible, notamment afin de bien appréhender les temps de parcours grâce à une **signalisation** adaptée.
 - Une partie des aménagements pourra être envisagée dans le cadre des **prochains projets urbains**, notamment à Vauvert (requalification de la rue de la République, Contrat de Ville...).
 - Les cheminements piétonniers à aménager de façon **prioritaire** sont :
 - le maillage des voies locales, au sein des noyaux villageois,
 - les cheminements d'accès aux zones de rencontre et zones 30,
 - les cheminements d'accès aux établissements d'enseignement scolaire, aux grands équipements, ainsi qu'aux pôles commerciaux de proximité
 - les cheminements d'accès aux parkings publics, aux arrêts de transport collectif et aux gares/haltes ferroviaires,
 - les cheminements sur les axes structurants, notamment au niveau des points de danger (conflits entre voitures et piétons)
 - les cheminements permettant l'accès aux zones d'activités de proximité...
- La mise en place de **zones 30** en complément de celles qui existent déjà : a minima, tous les noyaux villageois des communes de la CCPC peuvent mettre en œuvre une zone 30 sur un périmètre assez large pour favoriser la cohabitation des fonctions locales et de la circulation routière. Lorsqu'elles existent déjà, elles peuvent être améliorées par des aménagements spécifiques visant à les rendre plus visible et à sécuriser davantage les circulations douces : signalisation horizontale, panneaux lumineux, radars pédagogiques, plateaux surélevés...

- La mise en place d'une **zone de rencontre** peut être envisagée dans certains centres-villes historiques. En effet, plutôt qu'une zone piétonne, on privilégiera la cohabitation des différents modes, en réduisant cependant l'emprise de la voiture au moyen d'aménagements plus vertueux de l'espace public ainsi qu'une politique de stationnement visant à réduire la présence de la voiture dans ce secteur. Les communes de Vauvert, Aimargues, le Cailar et Beauvoisin possèdent certaines parties de leur noyau villageois qui peuvent prétendre à la mise en œuvre d'une zone de rencontre.
- Les **perméabilités piétonnes** doivent être favorisées et valorisées. En effet, le territoire de la CCPC se caractérise par de multiples coupures urbaines qui, si elles ne sont pas correctement traitées, pénalisent les piétons et favorisent l'usage de la voiture. Ces coupures sont plus particulièrement :
 - **Le canal** : compte tenu des potentialités de développement de la commune de Vauvert à l'ouest du canal, ce-dernier sera progressivement amené à couper la commune en deux. Pour éviter que la localisation du canal (difficilement modifiable) pénalise le fonctionnement urbain futur, il faudra intégrer des aménagements de franchissement qui feront la part belle aux flux piétons et cyclables. Cela sera d'autant plus nécessaire si un nouveau lycée vient à s'implanter dans le secteur.
 - **La route des plages** : compte tenu des choix pris par la commune d'Aimargues en matière d'urbanisation, la RD6313 sépare actuellement la ville historique de ses nouveaux quartiers des Garrigues. La route des plages est la plus dense en termes de trafic routier et la vitesse de circulation est relativement élevée. Les flux piétons croisant la route des plages sont ainsi soumis à des risques d'insécurité routière. Cet axe pourrait être apaisé à l'approche du giratoire. Par ailleurs, la commune d'Aimargues devrait se développer sur les futurs quartiers de Madame, ce qui renforcera encore l'effet de coupure urbaine de la route des plages.
 - **La RD6572** : au sud de Vauvert, cet axe routier structurant coupe la commune et peut poser des problèmes de sécurité vis-à-vis des flux de scolaires qui traversent cette voie. Des dispositifs de sécurité pourraient être aménagés pour apaiser les traversées.
 - **Le franchissement inférieur à Aubord** : au niveau d'Aubord, la RD135 sépare le village de sa zone d'activités. Un franchissement inférieur existe pour les piétons et cyclistes. Cet itinéraire alternatif peut être valorisé pour sécuriser les traversées de l'axe routier.
 - **La perméabilité des lotissements** : sur le territoire, de nombreux lotissements ont été développés selon une configuration en « raquette » ou « pétale », ce qui réduit la trame urbaine et ne permet pas toujours le passage aisé d'un quartier à un autre. Les séparations sont parfois dues à la présence de canaux (c'est le cas au Cailar par exemple). En fonction des cas de figure, des points de connexion peuvent être développés pour assurer une meilleure porosité pour les modes doux.



Sur certains canaux, on constate un manque de solutions de franchissement qui permettraient de créer du lien interquartier.

- **L'environnement des ERP** (Etablissements Recevant du Public) devra être traité pour privilégier l'accessibilité piétonne et la sécurisation des itinéraires. Pour les établissements scolaires, cela consistera notamment à développer la **sécurisation d'itinéraires** pour mettre en œuvre des circuits de **pédibus**. De manière générale, ce sujet devra être traité dans le cadre d'un **PAVE intercommunal**.
- Pour améliorer l'accessibilité de l'espace public aux PMR, au-delà de la seule mise en accessibilité des bâtiments municipaux, des **boucles PMR** seront réalisées dans des secteurs stratégiques concentrant des commerces et/ou des services :
 - **A Vauvert** : deux boucles PMR pourraient être aménagées, une première dans le centre-ville commerçant de Vauvert (en lien entre la rue de la République et de la place des Halles) et une seconde au niveau de la place de l'Aficion.
 - **A Aimargues** : deux boucles PMR pourraient également être aménagées, une première au niveau du croisement de la RD6572 et de l'avenue du Général de Gaulle et une seconde dans le centre historique autour de la Mairie.
 - **A Aubord** : une boucle PMR pourrait s'envisager dans le centre, de la pharmacie à la mairie.
 - **A Beauvoisin** : une boucle PMR permettrait la mise en accessibilité d'un itinéraire allant de la place du Temple à la mairie.
 - **Au Cailar** : une boucle PMR permettrait la mise en accessibilité de la place Ledru Rollin, jusqu'à la Poste et la Mairie.
- Pour favoriser l'émergence de la marche à pied, des actions de **communication** seront mises en œuvre :
 - La mise en œuvre d'actions **pédibus**
 - La réalisation d'une **carte des temps**.
 - La mise en œuvre d'une action **d'animation continue et de communication** auprès de cibles privilégiées : écoles, administrations, entreprises... Notons que cette action **transversale** d'animation n'est pas propre au traitement de la problématique de la marche à pied, elle sera donc à appliquer à l'ensemble du plan d'actions mobilité dans le cadre des mesures d'accompagnement (PDE PDA, PDES, événements...).

Pour compléter la précédente liste des actions à mener, les pages suivantes présentent des indications complémentaires permettant de mieux appréhender leur contenu.

II.1.2. Application du schéma directeur piétonnier

Pour compléter l'illustration synthétique des schémas directeurs de chaque commune, nous développons ci-après quelques concepts qui permettront de mieux appréhender l'application des orientations, notamment à travers d'exemples.

• De la zone 30 à l'aire piétonne, pour un meilleur partage de l'espace public :

Dans les communes de la CCPC, des **zones 30** existent mais se concentrent autour des établissements scolaires ainsi que dans les lotissements alors que d'autres secteurs peuvent s'avérer être des lieux de conflits entre piétons et voitures. Ainsi, plusieurs secteurs stratégiques seront aménagés en zones 30 ou zones de rencontre afin de pacifier la cohabitation entre usagers, en mettant les **modes doux** en avant. Comme l'illustre le schéma suivant, le choix technique relatif à une zone est notamment induit par la proportion d'usage liée aux aspects de la **vie locale** (concentration des équipements, des commerces, des logements, des services...).

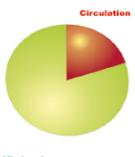
Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 D 906 COURPIÈRE agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulatoire	 Vie locale	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation

Schéma : CERTU

Zones créées ou précisées dans le cadre de la démarche du
Code de la rue
et les décrets et arrêtés en résultant (2008, 2010, 2012)

Dans le cadre d'un environnement urbain dense, l'importance des usages liés à la vie locale peut induire un choix entre un aménagement de type « aire piétonne », « zone de rencontre » ou « zone 30 ».

L'**aire piétonne** se caractérise par les principes suivants :

- C'est un espace public **intégralement dédié aux piétons**.
- Les aménagements visent un objectif exclusif de **vie locale**.
- Les cyclistes y sont **admis à l'allure du pas**.
- Les véhicules motorisés des **riverains** peuvent y être autorisés.
- Le stationnement des véhicules est **interdit**.
- L'accessibilité aux **PMR** des espaces publics doit être maximale.
- Les zones sont définies par **arrêtés municipaux** et sont signalées en entrée et sortie de zone par les panneaux réglementaires.
- La réglementation peut être **temporaire** ou **permanente**.



Exemples divers d'aménagements urbains de zones piétonnes

A Vauvert, la place des halles est un espace semi-piétonnisé. Il ne semble pas opportun d'étendre la piétonisation de ce secteur afin de ne pas pénaliser le fonctionnement du centre-ville. On préférera à cette solution, celle de la mise en œuvre d'une **zone de rencontre**. L'objectif est de développer la « **marchabilité** » des zones de vie.

La **zone de rencontre** se caractérise par les principes suivants :

- Les voies sont affectées à la **circulation de tous les usagers** et sont aménagées de façon à faciliter leur cohabitation en cohérence avec la **limitation de vitesse**.
- Les aménagements visent un objectif de **prédominance de la vie locale** sur les fonctions circulatoires.
- La vitesse de circulation est limitée à **20 km/h**.
- Les **piétons sont prioritaires** sur les autres véhicules et peuvent circuler sur toute la largeur de la voie ; il est toutefois recommandé de conserver une distinction formelle entre l'espace circulaire partagé et le reste de l'espace public (bornes, revêtement, etc...).
- Les cyclistes peuvent circuler à **double sens** même dans les voies à sens unique pour les autres usagers.
- L'accessibilité aux **PMR** des espaces publics doit être maximale.
- Le stationnement n'est autorisé que sur les **emplacements aménagés**.
- Les zones sont définies par **arrêtés municipaux** et sont signalées en entrée et sortie de zone par les panneaux réglementaires.





© Dans les zones de rencontre, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée et sont prioritaires sur les véhicules dont la vitesse est limitée à 20 km/h. Autour d'un même principe général, les aménagements possibles sont très nombreux et doivent être adaptés au cas par cas (source : CEREMA).

A Vauvert, Aimargues, le Cailar et Beauvoisin, les **centres-villes historiques** peuvent être adaptés à la mise en œuvre d'une **zone de rencontre** de manière à redéfinir les modalités de partage de l'espace public, en donnant une place prépondérante aux modes doux et en réduisant la place de la voiture. Ces secteurs peuvent ainsi faire l'objet d'un traitement qualitatif des sols (marquage, planimétrie de la plateforme, signalisation...).

La zone 30 se caractérise quant à elle par les principes suivants :

- Les voies sont affectées à la circulation de **tous les usagers** et sont donc aménagées de façon à faciliter leur cohabitation en cohérence avec la limitation de vitesse.
- Les aménagements visent un objectif **d'équilibre** entre la vie locale et les fonctions circulatoires.
- La vitesse de circulation est limitée à **30 km/h**.
- Les piétons n'ont pas de priorité particulière et doivent utiliser les **trottoirs**.
- Les cyclistes peuvent circuler à **double sens** même dans les voies à **sens unique** pour les autres usagers.
- Les zones sont définies par **arrêtés municipaux** et sont signalées en entrée et sortie de zone par les panneaux réglementaires.



Par exemple, les secteurs centraux des noyaux villageois, là où la vie locale se confronte à la circulation routière, peuvent évoluer vers une meilleure intégration d'espaces en zone 30 afin d'établir une **nouvelle hiérarchie du partage de l'espace public**. Ces espaces peuvent également concerner le voisinage urbain des établissements scolaires (les écoles maternelles et élémentaires, ainsi que le collège de Vauvert), les lieux de concentration des services publics, les zones de commerce de proximité. Très souvent, ces zones 30 existent déjà, mais elles peuvent être améliorées pour un meilleur partage de l'espace public.



© Exemple de signalisation horizontale d'une zone 30 à Strasbourg : source CEREMA.

Dans les centres urbains des communes, l'amélioration du cadre de vie passera par **une amélioration du partage de l'espace public**, notamment en réduisant la place de la voiture (circulation et stationnement) pour favoriser les circulations piétonnes. En termes d'aménagement, la réduction de la place de la voiture (souvent occupée par du stationnement) peut s'envisager à condition de disposer de **parking périphériques** : c'est le cas à Vauvert, Aimargues, et cela pourrait être développé au Cailar et Beauvoisin. Sur l'exemple suivant, mis en œuvre récemment à Marseille, la **semi-piétonisation** d'une rue permet de supprimer le stationnement en surface et d'affecter une largeur confortable aux circulations piétonnes au travers de la mise en plateau unique de la voirie.



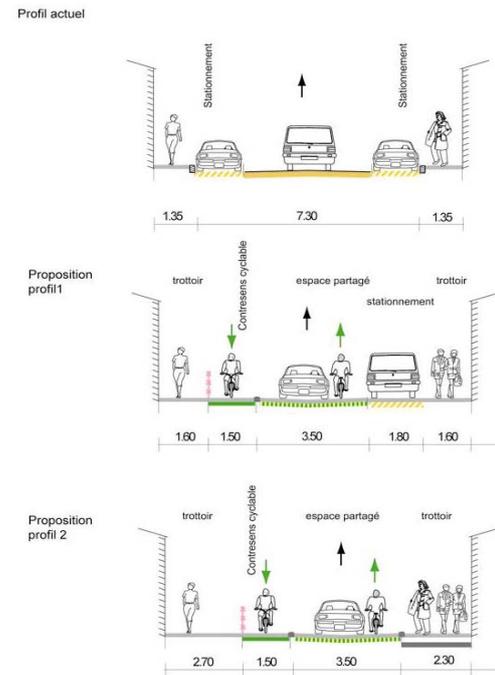
© Exemple de semi-piétonisation de la rue Chateaudon à Marseille : avant et après.



© A Vauvert, certaines rues du centre-ville ont été aménagées selon ce principe de semi-piétonisation.

En ce qui concerne les possibilités d'aménagement de la voirie, les solutions techniques sont multiples et dépendent principalement de l'emprise foncière de la voirie et des options alternatives de report du stationnement sur voirie. L'analyse technique du réseau devra donc être réalisée au cas par cas par les services compétents en matière de voirie.

L'exemple ci-contre est particulièrement parlant : il concerne le projet de **requalification de la rue de la République à Vauvert**. Les différents profils en travers permettent d'apprécier la potentialité d'évolution de la plate-forme de la rue (10 m de large). Actuellement, près des $\frac{3}{4}$ de la largeur sont occupés par la voiture (circulation ou stationnement). Selon la proposition retenue, le partage de voirie pourrait être favorisé au bénéfice des piétons et cyclistes. Le profil n°2 propose un partage volontariste où seule une voie de circulation partagée est conservée et aucune surface de stationnement n'est conservée. Cela est très favorable aux modes doux, mais nécessite de pouvoir déporter le stationnement sur d'autres **parkings de proximité**.

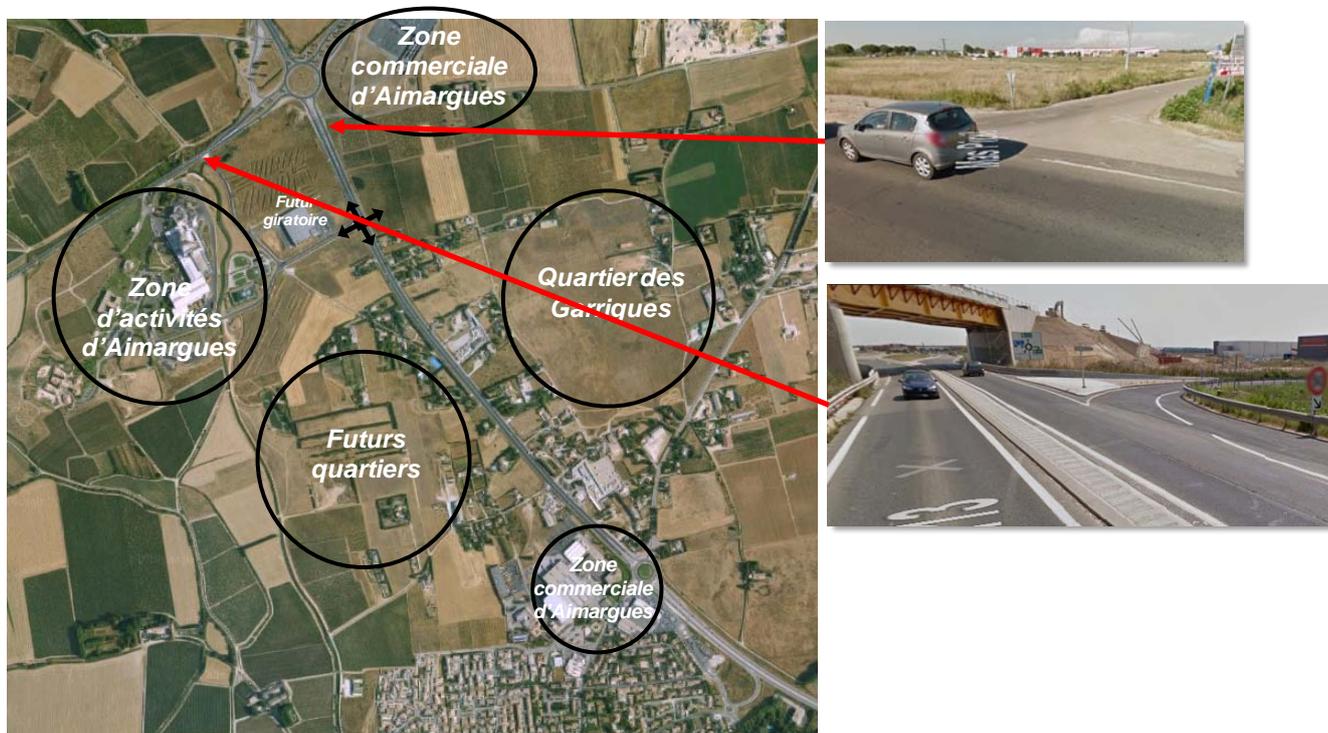


L'aménagement de ces zones doit être défini au cas par cas pour que les zones et places urbaines, actuellement occupées principalement par la circulation et le stationnement des voitures, puissent retrouver leur usage principalement destiné aux piétons (le concept de zone 30 et de zone de rencontre peut se décliner en zone de « **tranquillité** » qui traduit l'objectif recherché). En effet, l'emprise de la voiture sur le partage de l'espace public est souvent vectrice dans ces espaces urbains d'une perte de sociabilité et d'un important inconfort pour la mobilité des personnes. Outre l'aménagement global de l'espace public, il s'agit généralement de réduire la capacité de stationnement sur l'espace public (supprimer le stationnement sur trottoir, supprimer le stationnement illicite, matérialiser les places de stationnement pour ne pas entraver les circulations piétonnes) en considérant les capacités périphériques de stationnement (existantes ou à créer).

Par ailleurs, sur les itinéraires piétonniers, il s'agit aussi d'implanter du **mobilier urbain adapté**. Pour favoriser l'appropriation par les piétons, il est utile de réinvestir l'espace public avec des bancs publics : ces derniers peuvent être implantés dans les zones résidentielles ainsi que dans les espaces de vie où se concentrent les commerces et les services, c'est-à-dire dans les noyaux villageois comme dans le centre de Vauvert, le centre historique d'Aimargues, de Beauvoisin ou du Cailar.

• **L'accès aux zones d'activités :**

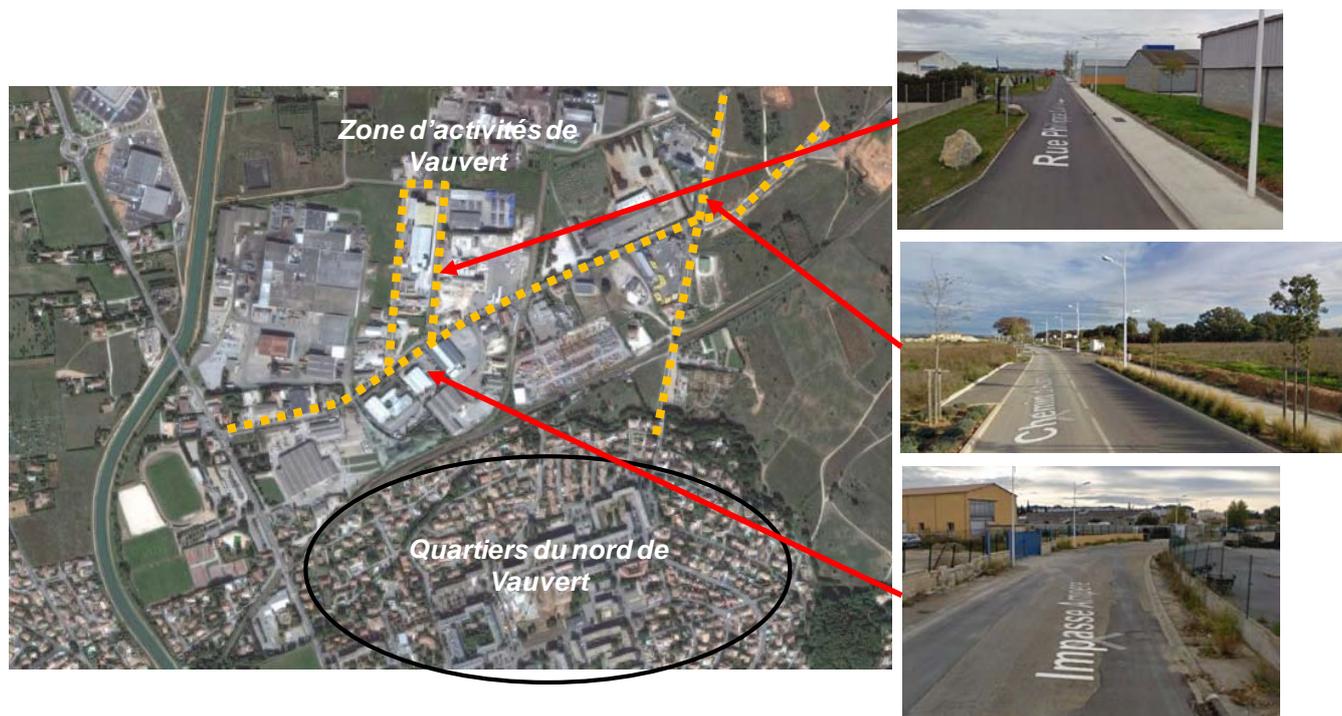
Les zones d'activités des communes de la CCPC présentent l'avantage d'être **principalement situées à proximité des agglomérations**, de sorte qu'il peut être relativement aisé d'aller sur son lieu de travail à pied. Dans ce contexte, il est utile de favoriser l'accès piétonnier aux zones d'activités dont la configuration s'y prête le mieux. Les cas de figure peuvent s'avérer très différents comme le montrent les illustrations suivantes.



A Aimargues, la zone d'activités est déconnectée du village. En effet, celle-ci a été configurée pour une desserte exclusivement routière : par la RN113 ou par la RD6313 (route des plages). Comme le montrent les photographies, la zone d'activités dispose d'embranchements routiers directs sur le réseau primaire (notons au passage que ces embranchements présentent un danger de sécurité routière car les bretelles d'insertion semblent parfois sous-dimensionnées). Dès lors, l'accessibilité piétonne de la zone n'est pas affirmée, ni envisagée. Pour autant, dans le cadre de l'extension urbaine d'Aimargues sur le quartier Madame, on imagine bien que la zone urbanisée va progressivement d'étendre le long de la route des plages pour venir s'adosser à la zone d'activités. Ainsi, la connexion entre ville et zone d'activités sera plus franche et l'enjeu de l'accessibilité piétonne de la zone d'activités s'avèrera plus prégnant.



*Dans la zone d'activités d'Aimargues, le réseau de voirie n'intègre pas la place des piétons.
La route est exclusivement dédiée à la voiture et aux PL.*



A Vauvert, la situation est plus favorable. Les principaux axes de desserte de la zone intègrent la question des piétons grâce à des cheminements confortablement dimensionnés et aménagés (représentés par les itinéraires en pointillés de couleur orange). Le réseau n'est cependant pas totalement adapté aux piétons car certaines impasses ne font l'objet du même traitement qualitatif (par ailleurs, même les voies structurantes privilégient parfois l'aménagement paysager à l'aménagement fonctionnel : on observe des trottoirs végétalisés où le cheminement piétonnier est entravé). Pour autant, le tramage est relativement satisfaisant.

Néanmoins, la question qui se pose en termes de desserte piétonnière pour cette zone d'activités, concerne davantage **la continuité des itinéraires au-delà de la zone**. En effet, il est une bonne chose que la zone soit praticable à pied, mais il faut également que les connexions entre la zone et la ville soient correctement praticables à pied afin d'avoir une continuité pour les modes actifs.



Même à l'intérieur de la zone d'activités de Vauvert, le cheminement piétonnier peut être entravé par des aménagements paysagers qui s'avèrent peu fonctionnels pour l'utilisateur. Sur cette section de l'avenue Ampère, le trottoir de gauche est végétalisé et celui de droite est arboré.



L'entrée ouest de la zone d'activités de Vauvert se fait par l'avenue Robert Gourdon. Le traitement des cheminements piétonniers est assez hétérogène : d'un côté, on observe un trottoir rapiécé et entravé par des jardinières, de l'autre on observe une absence de trottoir.



L'entrée sud-est de la zone d'activités de Vauvert se fait par la rue des Acacias. Au niveau du franchissement du cours d'eau, la continuité piétonne se perd dans l'é étroitesse de la voirie et l'absence d'intégration des itinéraires piétonniers.



A Aubord, la zone d'activités est séparée du village par le chemin des Canaux (RD135). En termes de sécurité, cette coupure est pénalisante, mais des points de franchissement sont possibles. Le point de franchissement le plus évident est **le passage inférieur situé au niveau du giratoire** (Cf. photographie). Celui-ci pourrait faire l'objet d'une valorisation et d'une meilleure intégration à son environnement urbain, que ce soit côté zone ou côté village. Notons que la zone d'activités dispose d'une largeur de voirie qui pourrait intégrer davantage de place pour les piétons (actuellement, les trottoirs sont étroits, mais on observe des aménagements pour limiter la vitesse de circulation).

La zone dispose d'un accès ouest qui longe le chemin des canaux. Celui-ci pourrait être aménagé en voie verte et la traversée de la RD135 pourrait être apaisée pour favoriser l franchissement piétonnier.

En conclusion, les zones d'activités peuvent faire l'objet d'un traitement piétonnier adapté :

- En aménageant les principaux axes de **desserte interne pour intégrer et sécuriser les flux piétonniers**.
- En assurant la **continuité des itinéraires** à l'intérieur des zones et à l'extérieur des zones au travers **d'itinéraires structurants** (vers les centres-bourgs).
- Les zones d'activités se caractérisent souvent par de grandes parcelles foncières qui pénalisent l'accès à pied car il faut faire de grands détours. Dans le cadre d'une démarche de **communication auprès des entreprises** (voire dans le cadre d'une réflexion de type PDE), on peut envisager que certaines entreprises mettent en œuvre différents accès pour faciliter l'accès aux salariés piétons.

• La sécurisation des flux piétons :

Sur le territoire de la CCPC, on observe quelques **points durs en matière de sécurisation** des flux de piétons (la liste suivante n'est pas exhaustive mais correspond à des zones de conflit évoquées de manière récurrente lors des entretiens d'acteurs) :

- **A Aimargues** : on observe deux zones continues de conflit entre voitures et piétons. Il s'agit du giratoire de la route des plages qui permet l'accès au quartier des Garrigues, ainsi que de la branche de ce giratoire qui permet l'accès à Aimargues (à hauteur d'Eminence, accès à la zone commerciale d'Aimargues).
- **A Vauvert** : outre la problématique généralisée de partage d'espace public défavorable aux piétons dans le centre-bourg, on observe un sujet relatif à la sécurité des piétons au niveau de la traversée des flux de collégiens à hauteur de la place de l'Aficion (traversée de la RD6572).
- **A Beauvoisin** : l'étroitesse de l'entrée de ville (RD139) rend difficile la cohabitation de la circulation routière et des flux de piétons sur un secteur à la géographie pénalisante.



Les passages piétons se situent sur un axe où la vitesse de circulation est importante, même à l'approche du giratoire.



Même les vélos préfèrent emprunter le trottoir plutôt que la voie circulée.

A Aimargues : sur ce secteur, la vitesse d'approche des véhicules est importante alors que des flux piétons existent entre le village et le nouveau quartier des Garrigues. En effet, le choix d'urbaniser au-delà de la route des plages n'est pas sans conséquence sur le fonctionnement urbain de ces nouveaux quartiers qui se retrouvent excentrés et enclavés. Par ailleurs, compte tenu de la présence d'une zone commerciale, les circulations piétonnes ne sont pas négligeables.

Pour apaiser ce secteur, une **étude approfondie** permettrait d'envisager les aménagements les mieux adaptés :

- Bandes sonores,
- Marquage au sol,
- Matérialisation et sécurisation d'itinéraires piétonniers (garde-corps, poteaux),
- Mise en place de radars pédagogiques,
- Feux de signalisation et feux piétons...

De plus, l'entrée de ville d'Aimargues, au niveau d'Eminence, est un espace sans transition entre la route des plages et un environnement urbain mixte. Ce secteur doit également être envisagé sous l'angle d'une recherche de pacification des usages, en intégrant davantage de place pour les piétons (au travers d'une zone 30 et d'aménagements adaptés).



Les aménagements du franchissement se limitent à un passage piétons et un zebra de réduction de la largeur de la voie.

A Vauvert, l'un des secteurs les plus délicats en ce qui concerne la sécurité des flux piétons (au-delà de l'ensemble des abords des différents groupes scolaires) se situe au niveau de la traversée de la RD6572 (à hauteur de la place de l'Aficion). Cette voie est le principal axe de traversée est-ouest de Vauvert : il croise plus particulièrement l'itinéraire d'accès au collège de Vauvert.

Compte tenu du niveau de fréquentation du collège, des aménagements plus conséquents pourraient être envisagés afin de sécuriser davantage la traversée des collégiens : signalisation lumineuse, casse-vitesse, feux piétons, radar pédagogique...



Même les vélos préfèrent emprunter le trottoir plutôt que la voie circulée.

A Beauvoisin, la topographie n'est pas favorable à la mise en œuvre de larges axes de circulation. Ainsi, la route de Vauvert, qui fait office d'entrée de ville ouest, est relativement étroite. Dans la mesure où cet axe est également l'axe de desserte des transports scolaires, la municipalité a mis en œuvre des aménagements visant à réduire la vitesse des véhicules et à sécuriser autant que possible les flux de piétons.

Cela est matérialisé par une réduction de la largeur de voie, avec une configuration en chicanes, au profit d'un trottoir (sécurisé par des poteaux). La voie est également équipée de coussins berlinois.



Même les vélos préfèrent emprunter le trottoir plutôt que la voie circulée.

Au Cailar, l'axe central fait aussi l'objet d'aménagements adaptés à une meilleure cohabitation des voitures et des piétons. Sur l'avenue Jean Macé, la voirie a été aménagée au niveau d'une esplanade d'espace public (où se trouve un équipement de type crèche, école ou centre aéré). La vitesse a été réduite grâce la mise en place de radars pédagogiques, un plateau traversant surélevé ainsi que des garde-corps.

Cet aménagement est ponctuel et souffre de ne pas disposer d'une continuité sécurisée sur le reste de la voirie (les cheminements piétons pourraient être développés grâce au busage des canaux de l'axe).

Ces quelques exemples montrent bien que l'étude des solutions à mettre en œuvre doit être réalisée au cas par cas. Par ailleurs, il ne faut pas non plus oublier les **hameaux des différentes communes**. En effet, les hameaux souffrent très souvent d'une configuration en village-route, avec des conflits de cohabitation et de sécurité entre flux routiers et flux piétons. Là aussi, des solutions adaptées doivent être recherchées au cas par cas.

• La réalisation d'un PAVE intercommunal :

En termes de partage de l'espace public, la loi du 11 février 2005 sur « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » prévoit de rendre **accessible** aux personnes à mobilité réduite l'intégralité de la chaîne du déplacement, « qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité ».

Cette accessibilité doit prendre en compte **tous les types de handicaps**, qu'ils soient dus à une ou plusieurs déficiences – motrice, auditive, visuelle, mentale, cognitive, psychique ou autre (respiratoire, cardiaque, taille...) – qu'ils soient temporaires ou non (article 2), et prendre plus largement en compte les personnes à mobilité réduite étant donné que l'accessibilité bénéficie à tous les usagers (femmes enceintes, parents avec des poussettes, personnes âgées, livreurs, voyageurs avec des bagages, touristes ne connaissant pas les lieux et ne parlant éventuellement pas la langue...). En effet, l'image du PMR est le plus souvent associée à celle de la personne handicapée se déplaçant en fauteuil roulant, alors que la notion de PMR est beaucoup plus large et englobe un éventail d'usagers allant de la mère promenant sa poussette, en passant par la personne âgée, sourde ou malvoyante...

Parmi les nouvelles obligations qui procèdent de ces principes, l'une d'elles impose au maire d'élaborer un **plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)**, quelle que soit la taille de la commune. Ce plan doit définir la programmation des actions que la commune s'engage à entreprendre pour rendre accessibles « **l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles** » situées sur son territoire. Ces plans devaient initialement être arrêtés avant le 23/12/2009. Face au très faible niveau de réalisation des PAVE, la loi n°2014-789 du 10 juillet 2014 a modulé ces dispositions. Désormais, à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale :

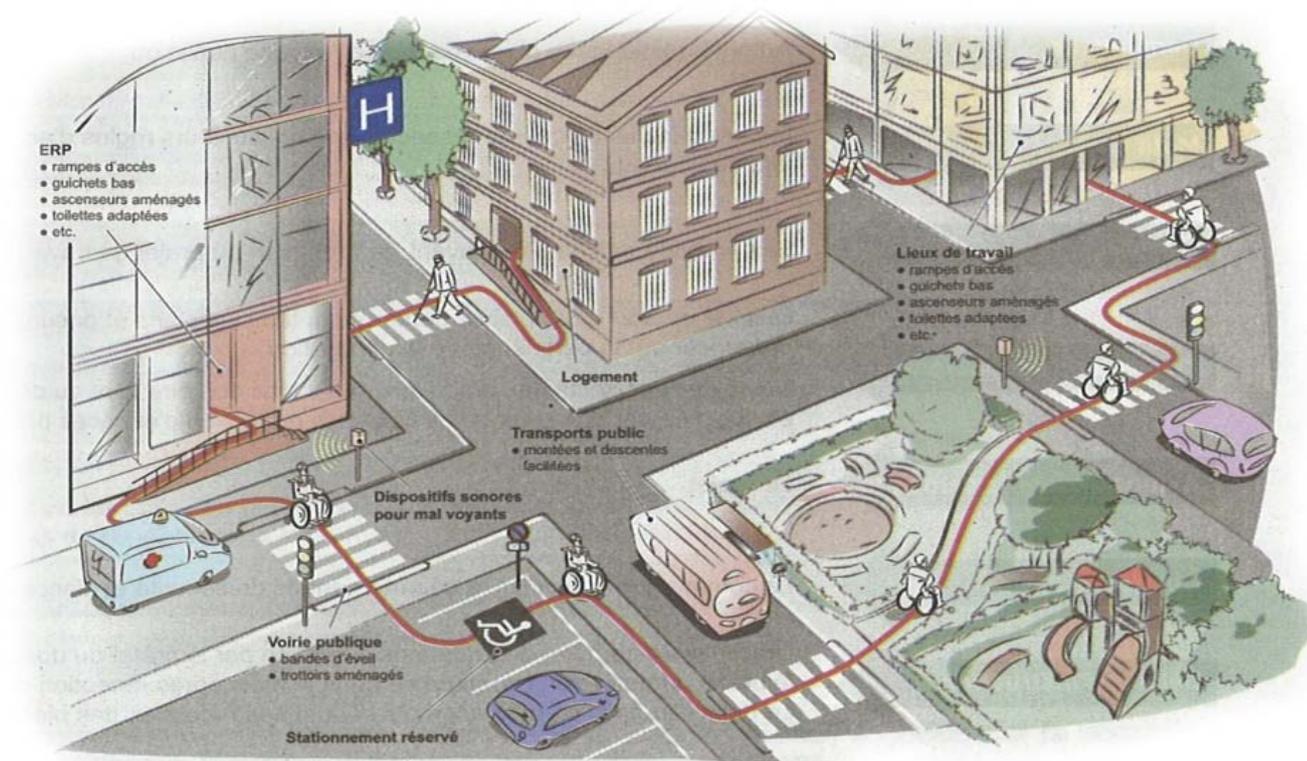
- un PAVE devra être élaboré dans **les communes de plus de 1 000 habitants**
- un PAVE limité aux voies les plus fréquentées de la commune devra être élaboré dans **les communes de 500 à 1 000 habitants**
- un PAVE portant sur les voies reliant les pôles générateurs de déplacement de la commune pourra être élaboré dans **les communes de moins de 500 habitants**

Par ailleurs, la compétence d'élaboration d'un PAVE, relevant initialement de la commune, peut être transférée à l'EPCI afin d'élaborer un **PAVE intercommunal**. Ainsi, la CCPC pourrait récupérer cette compétence et élaborer un PAVE intercommunal qui pourrait s'appliquer aux différentes communes selon différents degrés de mise en œuvre. Actuellement, mis à part à Vauvert, on ne dispose pas de PAVE et la mise en accessibilité se limite à l'aménagement des établissements communaux et ERP.

• La réalisation de boucles PMR :

En termes d'accessibilité PMR, il est important de rappeler que l'accessibilité d'un site ne se limite pas à la possibilité de se déplacer dans l'enceinte du site. En effet, l'accessibilité des PMR doit être assurée en **pré-acheminement et en post-acheminement**, c'est-à-dire que l'ensemble de l'espace public doit être aménagé de manière à assurer une continuité de l'accessibilité sur un cheminement complet. Dans le cadre d'un PAVE, des **boucles PMR** peuvent être aménagées afin de rendre accessibles des sites regroupant une multitude de services, équipements et commerces. En effet, en complément de la voirie et des espaces publics, la commune est responsable de certains établissements recevant du public (ERP) pour lesquels elle a l'obligation de réaliser un diagnostic accessibilité et leur mise en accessibilité (les textes ont été assouplis avec la mise en place d'Agendas d'Accessibilité Programmée – Ad'AP - qui permettront aux acteurs publics et privés, qui ne seraient pas en conformité avec les règles d'accessibilité au 1er janvier 2015, de s'engager sur un calendrier précis et resserré de travaux d'accessibilité.). Afin de répondre à l'objectif de continuité dans la chaîne de déplacement (cadre bâti, voirie, espace public, transports), la mise en accessibilité de la voirie doit être en lien avec celle réalisée au sein des établissements. L'illustration suivante présente un exemple de ce qui peut être réalisé sur un site urbain pour favoriser la continuité de la chaîne de déplacement des PMR (source : le Moniteur).

Les aménagements des zones de rencontre et aires piétonnes ainsi que des cheminements piétonniers prioritaires proposés doivent être réalisés aux normes PMR. Au-delà, l'aménagement de « **boucles PMR** » reliant des places de stationnement handicapés aux équipements publics et commerces est à rechercher dans le cadre du PAVE.

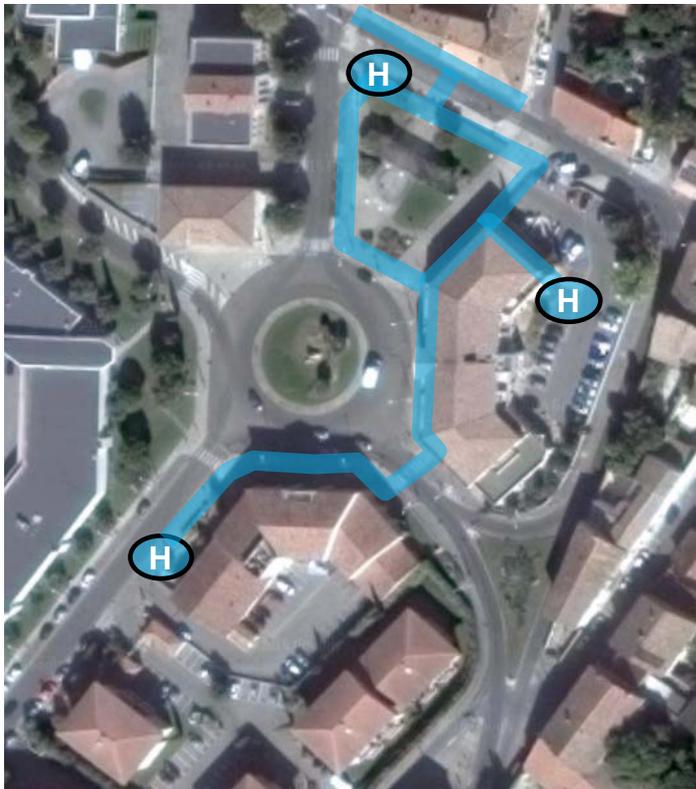


Continuité de la chaîne du déplacement.

L'illustration ci-dessus présente le principe général d'une boucle PMR qui consiste à traiter la chaîne de déplacement sur un itinéraire balisé et multi-motifs (source : le moniteur des travaux publics). Les aménagements nécessaires peuvent être tout autant des abaissements de trottoirs aux passages piétons, des bandes d'éveil de la vigilance, des répéteurs sonores, des surlargeurs de passage, des modifications de pentes et de vers...

Le schéma directeur propose la mise en œuvre de plusieurs boucles PMR pour lesquelles il s'agira de :

- hiérarchiser les secteurs de la ville à traiter,
- diagnostiquer les cheminements piétonniers,
- programmer et réaliser les travaux de mise en conformité.



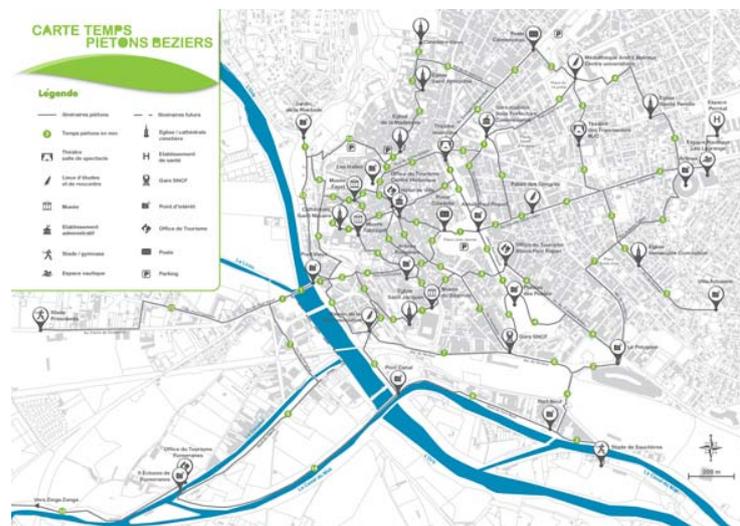
Les illustrations ci-dessus présentent deux exemples de propositions de boucles PMR qui pourraient être réalisées sur la place de l'Aficion et sur l'axe de la rue de la République. Le cheminement s'articulera autour des principaux équipements, services et commerces en facilitant les connexions avec les places de stationnement et en sécurisant les déplacements, notamment au niveau de la traversée de la RD6572.

• **La réalisation d'une carte des temps piétons :**

Pour mettre en évidence la pertinence de la marche à pied pour une grande partie des déplacements, il est nécessaire de favoriser les **aménagements piétonniers** et donner une lisibilité aux **itinéraires** au travers de la **signalisation** et des **temps de parcours** à pied. La lisibilité des temps de parcours à pied s'appuiera sur un outil que l'on nomme « **la carte des temps** » et qui pourra être transposée pour chaque commune de la CCPC (dans le cadre d'une communication pédagogique).



☺ L'illustration ci-dessus présente un exemple de carte des temps (en Espagne). Elle permet de repérer le maillage structurant des grands itinéraires piétonniers et de se rendre compte des temps de parcours.



☺ Exemple de la carte des temps piétons de Béziers

Par ailleurs, pour mettre en évidence la pertinence de la marche à pied, la démarche s'articulera avec la mise en œuvre d'une **signalisation verticale et horizontale**. Le jalonnement privilégiera la signalisation des équipements et lieux publics sur un rayon d'un kilomètre autour (près de 15 minutes à pied).



☺ Exemples de panneau de signalisation des temps de parcours comparés et de signalisations horizontales permettant de mettre en avant les piétons de manière ludique et visible.



☺ Exemples de signalisations horizontales pour mettre en avant les piétons de manière artistique et visible.

Notons que les principes conjoints de la carte des temps et de la signalisation peuvent être étendus au **mode cyclable**. Par ailleurs, l'ensemble des aménagements qui peuvent être réalisés permettent de fournir un support utile au développement des **pédibus**.

• Le développement des démarches PEDIBUS :

Les déplacements vers l'école se caractérisent par une concentration de personnes et de voitures dans un très court laps de temps : ce sont des **déplacements d'hyperpointe**. Par ailleurs, les horaires d'afflux vers les écoles correspondent aussi aux horaires des navettes domicile-travail, ce qui pousse la plupart des parents à déposer leurs enfants en voiture.

Dès lors, le principe d'un **pédibus** consiste en un **itinéraire balisé, sécurisé et emprunté par un groupe de scolaires encadré par un, ou plusieurs adultes accompagnants**. L'objectif est de favoriser le report modal et développer la pratique de la marche pour le trajet domicile – école : trajet dont la longueur se prête assez aisément à la marche.



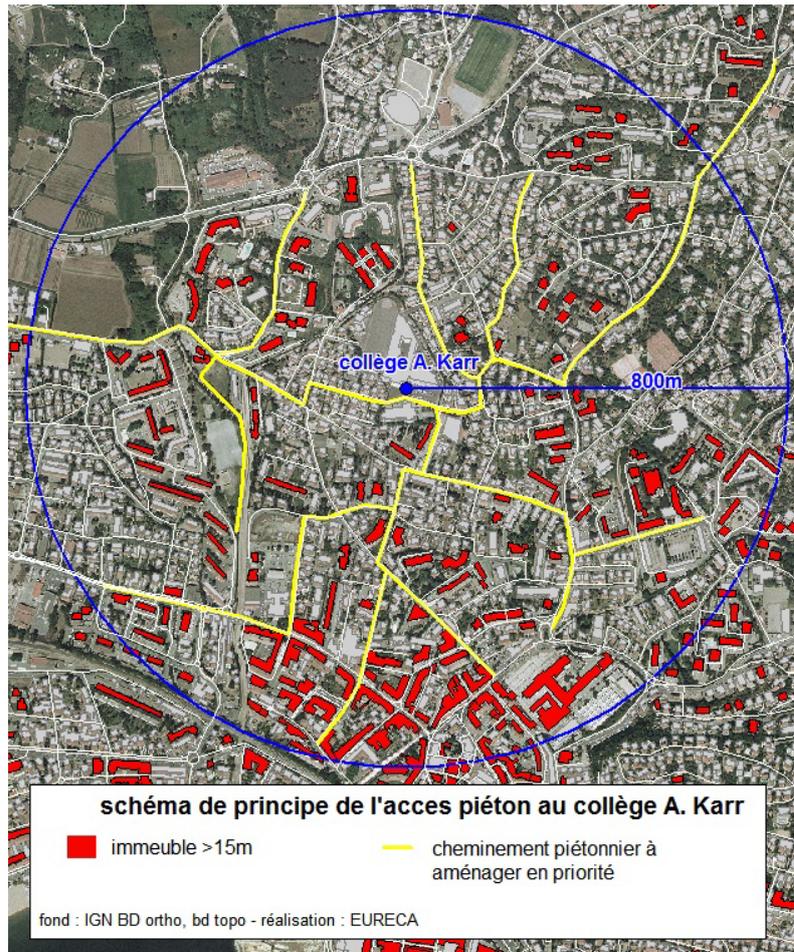
Pour favoriser les démarches de pédibus, il est nécessaire de pouvoir s'appuyer sur un aménagement pacifié des abords de l'école ainsi que sur la mise en sécurité d'itinéraires rayonnant autour de l'école.

La mise en œuvre d'un pédibus peut s'intégrer dans une démarche de **PDES (Plan de Déplacements des Etablissements Scolaires)** pour développer une démarche pédagogique auprès des parents d'élèves et réduire la dépendance à la voiture pour des déplacements qui sont souvent très courts. La sécurité routière aux abords des écoles est l'affaire de tous : les solutions dépendent moins des aménagements à réaliser que des comportements à modifier.

D'un point de vue opérationnel, chaque école doit faire l'objet d'une **étude élargie de ses abords** afin d'envisager au cas par cas les aménagements à mettre en œuvre :

- signalisation horizontale et verticale : objets ludiques, panneaux, totems, gares-corps, panneaux lumineux...
- cheminements balisés et sécurisés
- parvis apaisés et éloignement de la circulation routière de la zone de concentration des piétons
- limitation / suppression du stationnement aux abords de l'école : dans le cas où un parking existe à proximité, il est possible d'aménager un cheminement entre l'école et le parking

Notons qu'en matière d'alternatives à la voiture pour aller à l'école, **le vélo aussi peut jouer un rôle**. Dans le cadre d'un PDES, le développement du vélo peut aussi être accentué par la sécurisation d'itinéraires balisés et par la mise en œuvre de parcs à vélos dans les écoles (comme cela est le cas pour le collège de Vauvert par exemple). En effet, le pédibus peut être décliné en « **vélobus** » et consister à sécuriser et baliser des itinéraires d'accès aux écoles (en complément de solutions de stationnement dans les écoles) et fournir des équipements spécifiques aux usagers du vélobus (gilets jaunes, remorque cartable...).



© Exemple de maillage piétonnier sécurisé pour assurer la desserte d'un collège.

II.2. La place des vélos

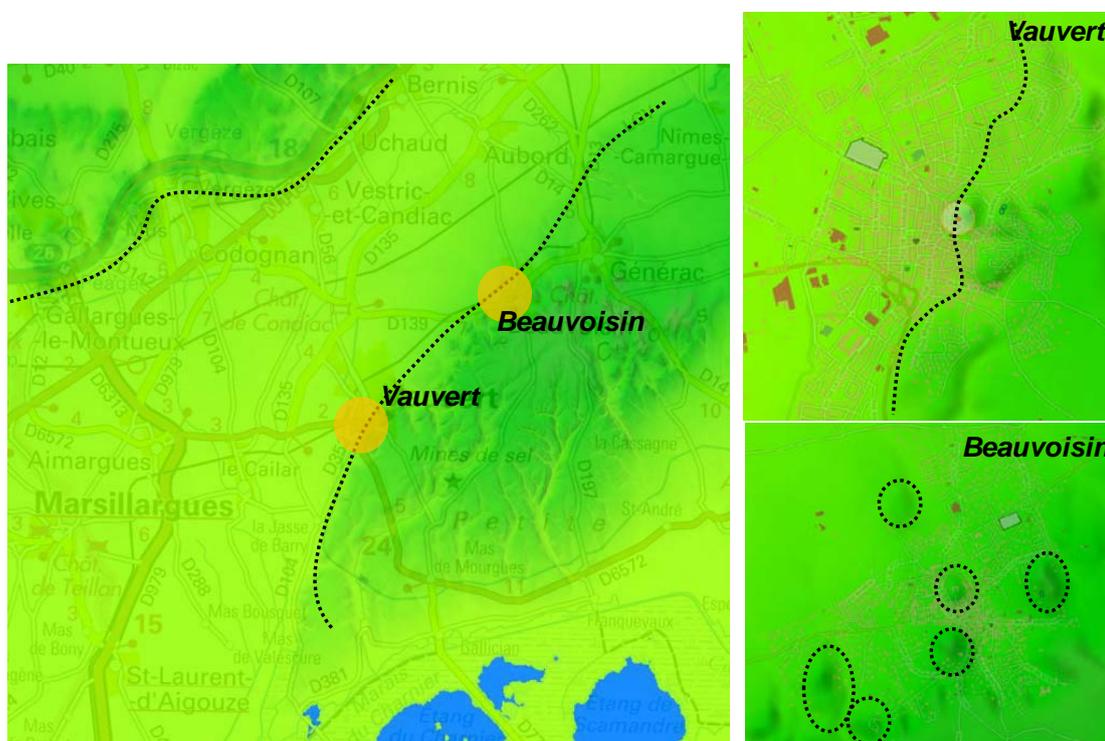
II.2.1. Les principaux enseignements du diagnostic

• Rappel de quelques éléments de diagnostic :

Le littoral gardois bénéficie d'une **topographie adaptée à la pratique du vélo** ainsi que d'un **maillage d'infrastructures cyclables** participant au développement de la pratique du cyclotourisme favorisée par l'attractivité des paysages et la qualité environnementale. Cependant, le vélo n'est pas seulement une activité sportive de loisir, il est aussi un mode actif de déplacement. En marge des itinéraires cyclables sportifs, le relief clément est également propice à la **pratique utilitaire et quotidienne du vélo**, notamment en milieu urbain où les déplacements courts constituent la majorité de la mobilité. Dans les enquêtes réalisées auprès des usagers, les principaux facteurs pouvant stimuler l'usage plus régulier du vélo concernent :

- la réalisation d'**itinéraires sécurisés**,
- la mise en œuvre d'aménagements physiques pour le **stationnement** des vélos,
- l'efficacité du parcours **distance/temps**.

En ce sens, la pratique du vélo nécessite des aménagements et des actions qui peuvent être développés en présence d'une réelle **politique cyclable**. Une telle politique se confronte cependant à la multiplicité des maîtrises d'ouvrage concernées par la mise en œuvre des actions et aménagements induits. Dans la mesure où les itinéraires cyclables peuvent être tantôt interurbains, tantôt urbains, mais doivent bénéficier d'une continuité, leur réalisation fait intervenir à la fois les compétences du Département, des Communautés de Communes et les communes elles-mêmes. A ce titre, une politique cyclable trouve davantage de sens à une **échelle intercommunale**.



L'analyse topographique du territoire révèle effectivement un relief très favorable à l'usage du vélo sur une grande partie. L'est de Vauvert et la commune de Beauvoisin présentent des secteurs à la topographie défavorable.

Sur le territoire de la CCPC, malgré une topographie très favorable à l'usage quotidien du vélo, on constate que :

- Il n'existe **pas de politique cyclable** à l'échelle intercommunale.
- Les aménagements cyclables existants sont **relativement développés** dans le cadre de grands itinéraires cyclables touristiques, mais **certaines continuités sont manquantes**.
- La pratique du vélo est très **marginale** alors que l'équipement des ménages est important.
- Le stationnement vélo est **anecdotique**.
- Le SCoT est favorable aux **modes actifs**.

En ce qui concerne la place des vélos, les principaux éléments du diagnostic sont les suivants :

Atouts	<ul style="list-style-type: none"> • La topographie générale, distances favorables • Important réseau de voies vertes, Via Rhôna, boucles cyclotouristiques (SDAC CD30) • Desserte cyclable du collège de Vauvert • Desserte cyclable de la gare de Vauvert • L'intégration des modes doux dans les nouveaux quartiers • Attractivité cyclotouristique • Proportion d'actifs travaillant sur leur commune de résidence • Réflexion menées dans le cadre du schéma des modes doux de Vauvert • Beauvoisin : aide à l'acquisition d'un VAE 	<div style="background-color: #d32f2f; color: white; text-align: center; vertical-align: middle; font-weight: bold; writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Faiblesses</div> <ul style="list-style-type: none"> • Peu de pratique « quotidienne » du vélo (insécurité) • Secteurs vallonnés à Vauvert et Beauvoisin • Très peu de maillage cyclable urbain (les infrastructures sont orientées « loisirs ») • Peu de liaison interurbaine cyclable • Insécurité routière pour les cyclistes • Stationnement vélo anecdotique • Absence de parc à vélos sécurisé en gare de Vauvert • Problème de continuité entre la voie verte et Via Rhôna (au niveau du village de Gallician)
--------	--	---

Les quelques photographies ci-après apportent une traduction visuelle aux précédents éléments de diagnostic, qu'ils soient négatifs ou positifs.



© A Aimargues, l'axe principal nord-sud a été aménagé avec une piste cyclable.



© La voie verte de Vauvert à Gallician est aménagée en piste cyclable dédiée.



© A vauvert, des axes cyclables urbains existent sur l'axe desservant la gare.



© A Vauvert, un réseau de pistes cyclables participe à la desserte du collège.



© A Aimargues, les cyclistes empruntent le trottoir au niveau du giratoire d'accès à la ville.



© A Vauvert, l'entrée de ville nord ne dispose pas d'aménagement cyclable, de sorte que les cyclistes empruntent le trottoir.

Dès lors, dans le cadre d'un schéma directeur cyclable, les aménagements dédiés aux vélos peuvent faire l'objet d'un **schéma cyclable intercommunal** permettant de faire le lien entre les compétences des communes et du département, s'articulant autour de :

- L'aménagement d'itinéraires continus, balisés et sécurisés,
- L'aménagement de capacités de stationnement,
- La mise en place de services,
- La signalisation, la communication...

• **Les pistes d'actions hiérarchisées :**

Comme l'illustre la liste suivante, les groupes de travail mobilisés ont permis de déterminer les thèmes prioritaires en matière d'aménagements relatifs aux cyclistes. Même si les éléments hiérarchisés sur les quatre premières positions sont mis en exergue, il n'en reste pas moins que les autres éléments ne sont pas sans intérêt pour les participants au groupe de travail.

1	• Développer des axes cyclables : liaison vers les écoles
2	• Elaborer un réseau continu interurbain d'itinéraires cyclables
3	• Développer des axes cyclables : liaisons interquartiers
4	• Développer une offre de stationnement vélos (centre, gare, écoles...)
5	• Développer des axes cyclables : liaisons vers la gare
6	• Développer des axes cyclables : liaisons vers les ZA
7	• Développer un jalonnement cyclable des itinéraires et carte des temps
8	• Lancer une démarche PDES (collège/écoles)
9	• Créer des zones de rencontre
10	• Etudier la création d'un équipement cyclo-ludique
11	• Développer les aides à l'achat d'un VAE
12	• Mettre en œuvre des DSC en centre-ville

Hiérarchisation des éléments d'action en matière d'aménagements relatifs aux vélos

Les éléments les plus plébiscités vont dans le sens d'actions constituant une réelle politique cyclable visant à développer un maillage urbain et interurbain cyclable. Notons que différentes opportunités existent pour favoriser le développement des aménagements cyclables : requalification de la rue de la République de Vauvert, quartiers prioritaires de la ville de Vauvert, futur axe cyclable de la LGV...

II.2.2. Le schéma directeur cyclable

• *Quelques principes propres au vélo :*

Comme pour la marche à pied, le principe central vis-à-vis du vélo est qu'un territoire est bien maillé quand il permet **toutes les circulations**.

La portée et la mise en œuvre d'une politique cyclable peuvent être très variées. Pour exemple, cela peut se traduire :

- au niveau des **aménagements et équipements** :
 - o les aménagements urbains : pistes cyclables, bandes cyclables, doubles-sens cyclables, ronds-points cyclables, zones 30, zone de rencontre...
 - o accès cyclables aux générateurs de déplacements : établissements scolaires, zone d'activités, commerces, zone administrative...
 - o le stationnement pour les vélos,
 - o un véloparc en gare...
- au niveau des **services** :
 - o des services de location de vélos, de vélos à assistance électrique,
 - o une maison du vélo,
 - o une vélo-école,
 - o un atelier-vélo,
 - o des services vélo-bus,
 - o la possibilité d'embarquer un vélo dans les transports collectifs...
- au niveau de la **communication** :
 - o sensibilisation aux modes doux,
 - o une prime à l'achat d'un vélo électrique,
 - o événements cyclables,
 - o information sur le code de la rue,
 - o signalisation des itinéraires...

A l'échelle de la CCPC, les orientations prioritairement applicables en matière de schéma directeur cyclable sont les suivantes :

- La **mise en continuité d'un réseau interurbain cyclable**, permettant de raccorder les communes entre elles et de les raccorder aux grands itinéraires cyclables.
- Le **maillage urbain d'itinéraires cyclables** permettant les **liens vers le centre**, vers les **quartiers périphériques**, vers les **équipements scolaires**, les **gares** et les **zones d'activités**. La mise en œuvre d'un tel maillage repose sur une multitude de solutions pouvant être adaptées pour répondre aux besoins, et entretenant un lien intime et transversal avec les solutions relatives au partage de l'espace public (concernant les piétons, la circulation, le stationnement, l'information...).
- Les zones génératrices de déplacement doivent intégrer du **stationnement** pour les vélos.
- Un **plan de communication** peut être élaboré pour favoriser le développement des pratiques cyclables.
- Des **outils spécifiques** peuvent être envisagés pour **compléter l'attractivité cyclable** du territoire : station-service vélo, équipement cyclo-ludique...

• **Illustration du schéma directeur cyclable :**

Le volet cyclable du plan d'actions mobilité de Petite Camargue se décline en plusieurs illustrations cartographiques qui rendent compte des différentes échelles territoriales :

- **L'échelle interurbaine :** sur la base du schéma vélo mis en œuvre par le Département du Gard (dont le fond cartographique est repris ci-après), il est envisageable de travailler des continuités cyclables (tracés en couleur bleue) visant à mailler le territoire interurbain, en s'adossant aux grands itinéraires cyclables existants ou à venir (véloroute LGV).
- **L'échelle urbaine :** pour favoriser le développement de l'usage quotidien du vélo, le maillage urbain doit être favorisé pour aboutir à un tramage de la ville reliant les zones d'habitations et les zones d'intérêt. Chaque commune fait l'objet d'un schéma directeur présentant les grands principes d'aménagement.

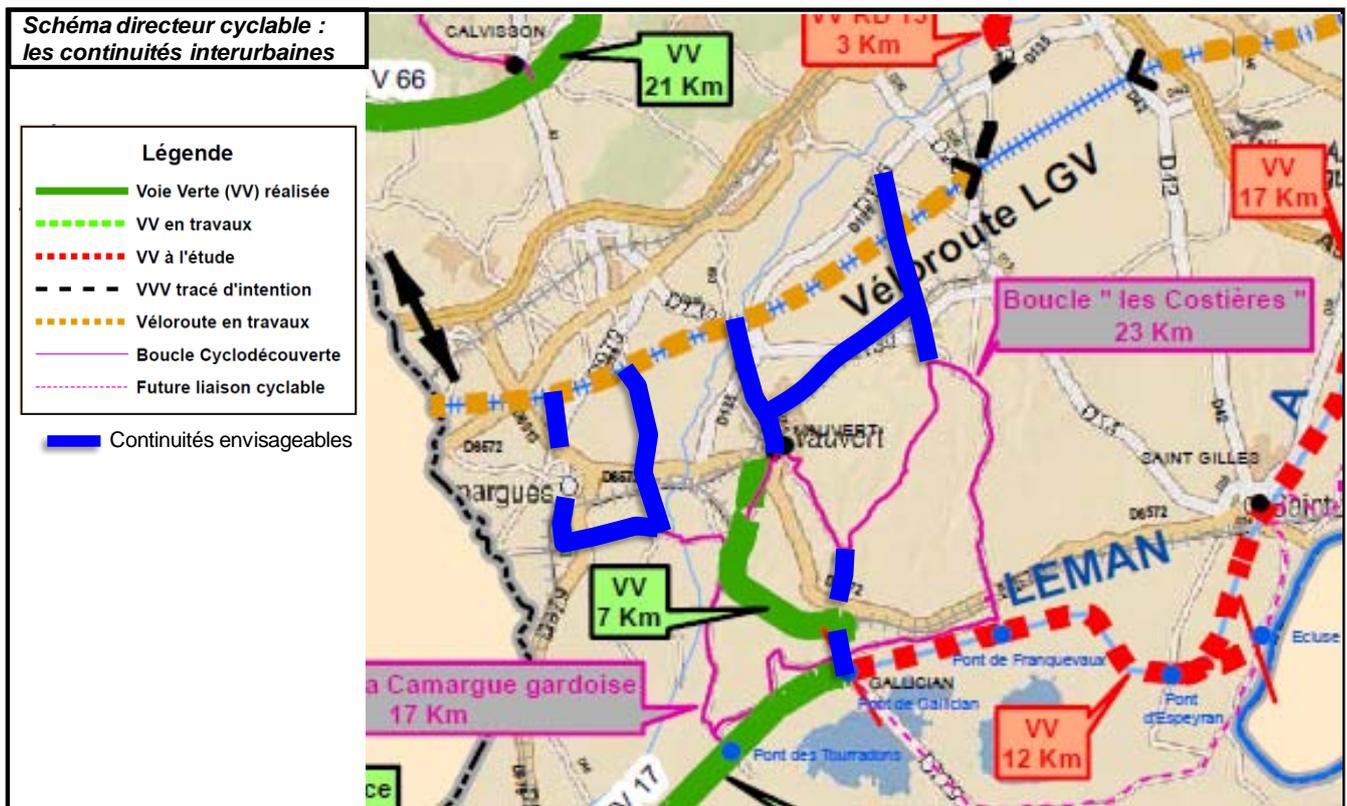


Illustration cartographique des propositions de mise en continuité d'un réseau cyclable interurbain.

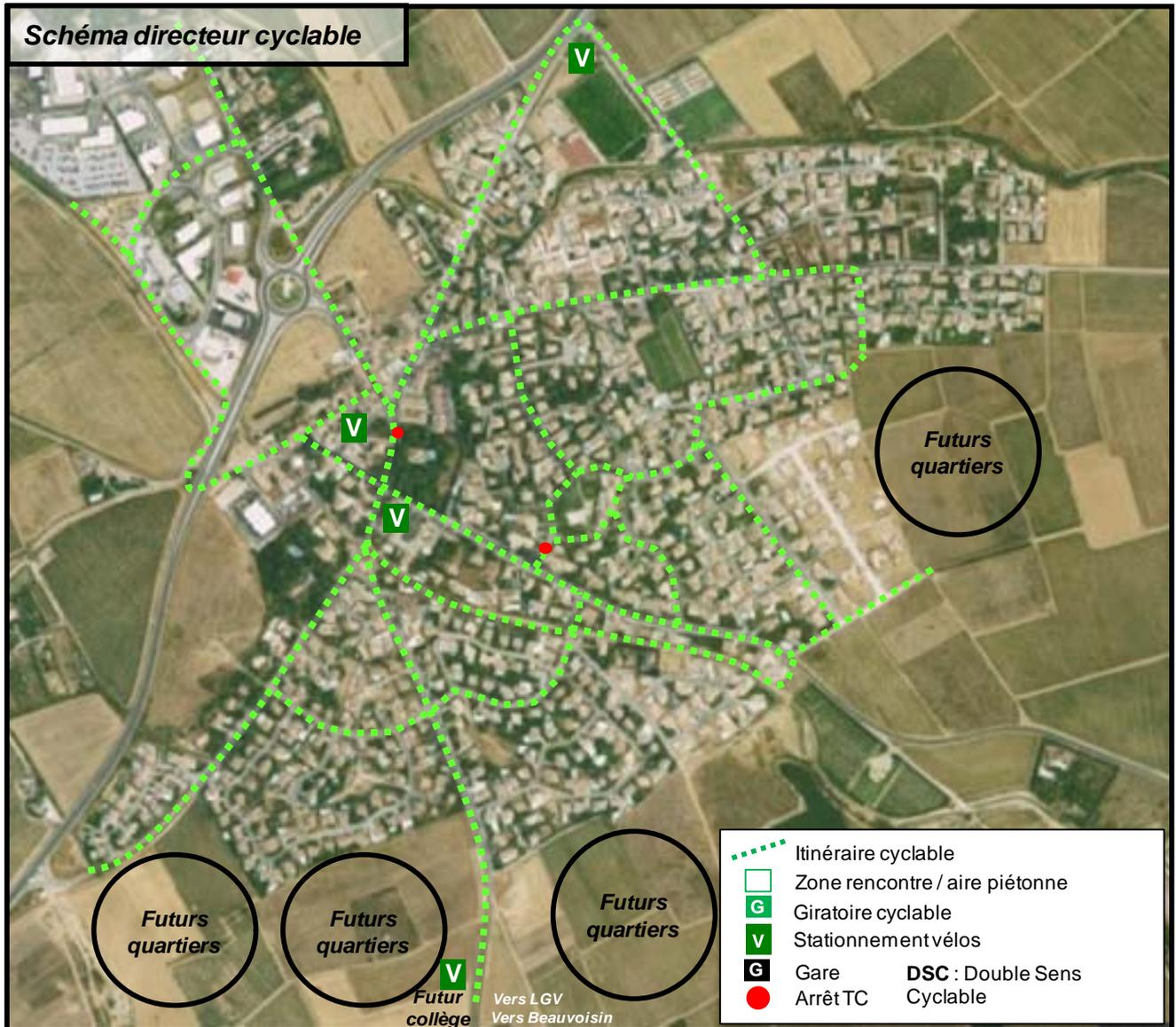


Schéma directeur cyclable d'Aubord

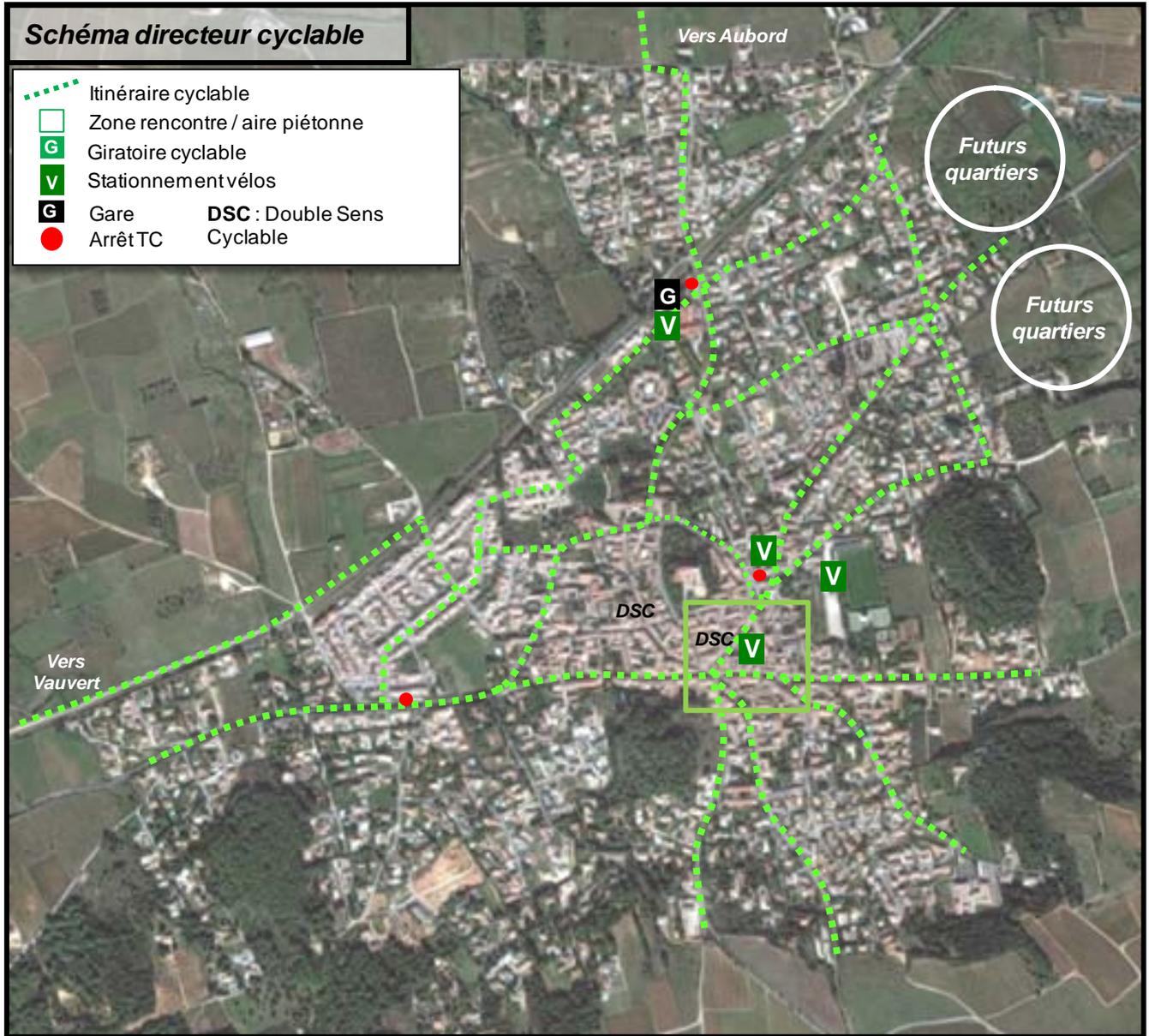


Schéma directeur cyclable de Beauvoisin

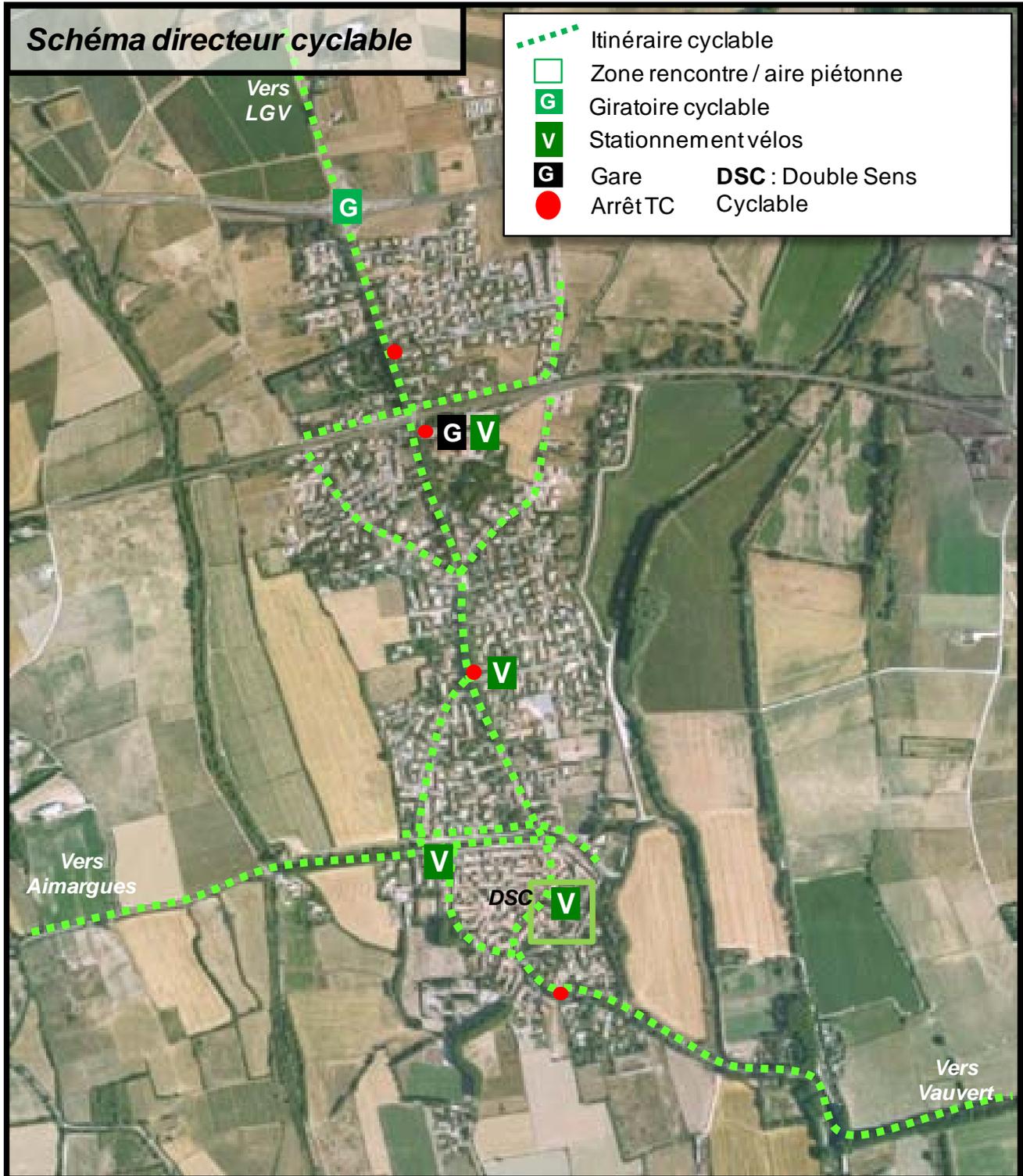


Schéma directeur cyclable du Cailar

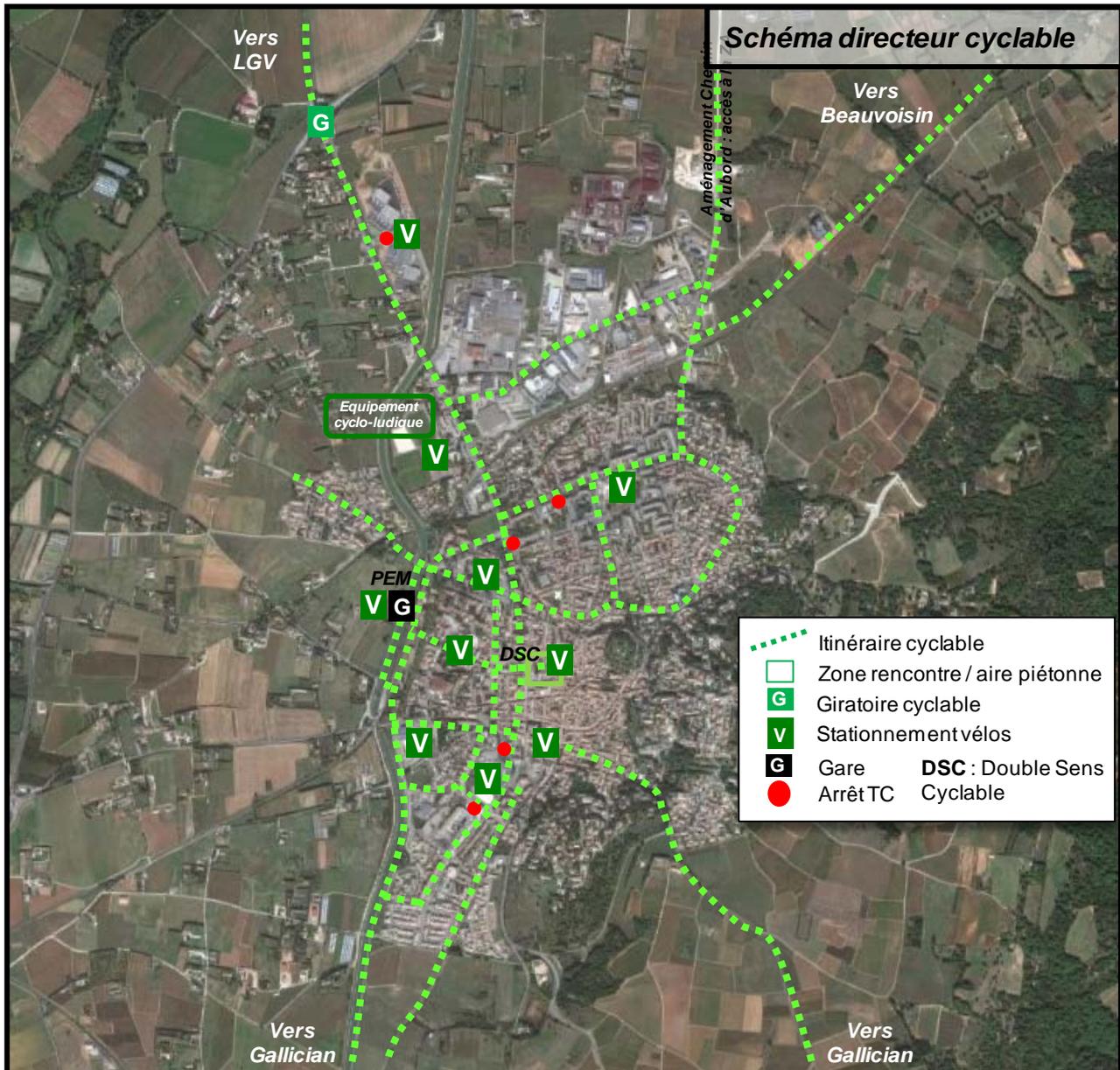


Schéma directeur cyclable de Vauvert

Le territoire de la CCPC doit adopter une trame interurbaine et urbaine favorables à l'usage du vélo. Cette mutation passe par la mise en œuvre des actions suivantes :

- **La mise en œuvre d'un réseau cyclable interurbain** : afin de répondre à la double vocation de loisir et de mobilité quotidienne, le maillage cyclable interurbain peut être complété en s'appuyant sur le réseau viaire existant (voies à faible trafic) sous forme de **voirie partagée** (marquage au sol de pictogrammes, matérialisation de bandes cyclables lorsque la largeur le permet, panneaux de signalisation) et en connectant les communes entre elles, les boucles cyclotouristiques et les grands itinéraires cyclables (voie verte, via Rhôna, véloroute LGV). Le maillage doit également être complété par l'aménagement des giratoires.
- **La mise en œuvre d'un réseau urbain cyclable** : actuellement, une très grande partie des déplacements du quotidien sont réalisés en voiture, même si les distances parcourues sont relativement courtes. A l'échelle urbaine, il est donc essentiel de reconquérir l'espace public pour favoriser la pratique du vélo car il est un mode de déplacement très pertinent sur des distances urbaines. Un réseau cyclable urbain doit être suffisamment maillé et relier les principaux secteurs et équipements (ainsi que les futurs équipements qui sont déjà programmés). Il doit permettre les **circulations à vélo, de manière lisible, continue et sécurisée** : pour cela, les réponses en termes d'aménagement devront être adaptées aux différents profils de voirie et d'environnement urbain, en distinguant notamment :
 - **Le traitement des axes viaires** : pour mailler un réseau, il faut s'appuyer sur la voirie existante en l'adaptant autant que possible en fonction de ses contraintes physiques. On distinguera :
 - Les axes où des aménagements cyclables **existent** déjà : il est nécessaire de les connecter et de les prolonger pour développer le maillage.
 - Les axes où les aménagements doivent être **requalifiés** ou **renforcés** : la requalification de la voirie doit intégrer l'insertion des vélos en adaptant les meilleures solutions. Sur ces axes où les aménagements doivent être créés car aucune matérialisation n'existe, il s'agira de mettre en œuvre les aménagements les plus adaptés à la configuration de la voirie. Les choix techniques pourront aboutir à la création de pistes cyclables, de bandes cyclables, de doubles-sens cyclables...
 - Les axes qui doivent être **pacifiés** : il s'agit de rendre praticable des segments de voirie qui sont actuellement exclusivement réservés aux voitures, ce qui rend dangereuse la pratique alternative du vélo, principalement au niveau des entrées de ville. Dans les carrefours à feux, les **tourne à droite** aux feux peuvent être aménagés pour les vélos. De la même manière, les **giratoires peuvent être adaptés à l'insertion des vélos**, au niveau des connexions avec les axes interurbains.
 - Les **berges du canal** peuvent être valorisées par des aménagements cyclables adaptés et en lien avec le centre-ville, la voie verte, la plaine sportive et la zone d'activités. Cet axe peut constituer un **itinéraire structurant nord-sud** et permettre une continuité de la voie verte de Vauvert à Gallician.
 - **Les nouveaux quartiers** récemment aménagés, ou en voie d'être créés, intègrent généralement des aménagements cyclables dans leur voirie interne. Ici, se pose la question de leur **connexion** au reste des itinéraires cyclables urbains.
 - Les itinéraires cyclables à aménager de façon **prioritaire** sont :
 - les itinéraires d'accès aux **établissements d'enseignement**, aux **grands équipements**, ainsi qu'aux **pôles commerciaux de proximité**,

- les itinéraires d'accès aux **noyaux villageois**, aux **zones de rencontre** et **zones 30** (dans les zones 30 et zones de rencontre, le vélo s'intègre dans la circulation sans délimitation de voie),
- les itinéraires sur les **axes structurants** (sur les voies à 50 km/h, il faut a minima des bandes cyclables),
- les itinéraires d'accès aux **zones d'activités** et à la **gare de Vauvert**,
- les **berges** du canal...
- Notons qu'une partie des aménagements pourra être envisagée dans le cadre des **prochains projets urbains** (requalification de la rue de la république, quartiers prioritaires de la ville, nouveaux quartiers...).
- L'ensemble des préconisations relatives au maillage d'un réseau cyclable (urbain et interurbain) pourraient être reprises dans le cadre de **différents documents de planification comme les PLU, un éventuel PLUI ou un éventuel schéma des modes doux intercommunal** (qui pourrait intégrer le schéma cyclable élaboré par la commune de Vauvert).
- **Le traitement des noyaux villageois** : dans les noyaux villageois, là où le gabarit de la voirie ne permet pas toujours de disposer de deux sens de circulation, **des double-sens cyclables** peuvent être mis en œuvre (grâce à un marquage au sol et une signalisation verticale adaptés). Il s'agira ici de baliser une bande cyclable dans le cadre de doubles-sens cyclables.
- **L'environnement des ERP** devra être traité pour privilégier l'accessibilité cyclable, la sécurisation des itinéraires et le stationnement des vélos. Ce principe peut s'appliquer plus particulièrement aux établissements scolaires, où les scolaires constituent une cible privilégiée pour l'émergence d'une pratique régulière du vélo. Cela consiste notamment à développer la **sécurisation d'itinéraires** et les **équipements** adaptés tels que des **véloparcs** dans les établissements scolaires qui dépendent de la commune.
- Les **perméabilités cyclables** doivent être favorisées et valorisées. En effet, les quartiers du territoire souffrent de multiples coupures urbaines qui ne sont pas adaptées à l'usage du vélo. Les principales coupures sont les canaux (à Vauvert par exemple, le canal représente une coupure vis-à-vis des zones de future urbanisation et d'implantation de futurs équipements tels que l'éventuel futur lycée), les grands axes routiers (la route des plages, le chemin des canaux, la voie ferrée... Au niveau de ces points charnière, il s'agit de favoriser la sécurité et le confort de franchissement (passerelle dédiée, franchissement inférieur, giratoires cyclables...).
- Le **maillage d'une offre de stationnement pour les vélos** : pour favoriser l'usage du vélo, l'offre de stationnement est un critère essentiel. Elle doit être visible, proche des centres d'intérêt et sécurisée. De manière générale, l'offre doit exister sur l'ensemble des parkings publics, en favorisant le positionnement des espaces dédiés aux vélos, avec une capacité adaptée. En fonction du lieu de stationnement, l'équipement pourra varier : de simples arceaux (éventuellement abrités) dans les parkings et sur l'espace public, un véloparc dans la gare de Vauvert, des véloparcs également dans les établissements scolaires dont la gestion incombe à la commune (afin que les élèves puissent se rendre à l'école à vélo). Notons que la commune peut également agir en matière de stationnement privé (logements collectifs, entreprises, administrations, commerces) en intégrant les normes relatives au stationnement des vélos dans l'article 12 du PLU.

- Le **jalonement** des itinéraires devra être visible et lisible, notamment afin de bien appréhender les temps de parcours grâce à une **signalisation** adaptée et en indiquant les temps de parcours en vélo.
- Pour favoriser l'émergence de la pratique du vélo, différentes actions de **communication** peuvent être envisagées :
 - La réalisation d'une **carte des temps pour les vélos**.
 - La mise en œuvre d'une action **d'animation continue et de communication** auprès de cibles privilégiées : écoles, administrations, entreprises... Notons que cette action **transversale** d'animation n'est pas propre au traitement de la problématique de la marche à pied, elle sera donc à appliquer dans le cadre des mesures d'accompagnement (PDE, PDA, PDES (Plan de Déplacements des Etablissements Scolaires), événements...). Dans le cadre de l'attention particulière qui peut être portée à la population des scolaires, une animation de type PDES pourra être entreprise auprès du collège de Vauvert et des différentes écoles élémentaires du territoire.
 - La mise en œuvre d'une **communication événementielle** autour du vélo (une journée du vélo par exemple).
 - La mise en place d'une **aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE)** : afin de développer la pratique du vélo, les VAE offrent l'avantage de réduire la « pénibilité » d'usage du vélo en optimisant le rendement de l'effort physique (ce qui est intéressant pour les zones présentant du relief). Face au coût encore élevé des VAE, la commune de Beauvoisin a déjà mis en place un dispositif d'aide à l'acquisition qui s'organise autour d'une aide financière d'une centaine d'euros et d'un partenariat avec un revendeur local de VAE (labellisation des équipements). Même si l'enveloppe financière allouée annuellement reste modeste, le dispositif pourrait être étendu à l'ensemble du territoire.
- **L'étude de faisabilité d'un équipement cyclo-ludique** : en milieu urbain, les lieux pour faire du vélo de manière ludique et sécurisée se limitent parfois aux parkings des supermarchés le dimanche. Dès lors, pour favoriser la pratique régulière du vélo, la réalisation d'un équipement de loisir dédié au vélo, à la fois pédagogique et ludique, peut présenter un intérêt. Cet équipement pourrait être intégré et adossé aux nombreux équipements sportifs qui existent déjà au nord de la commune de Vauvert. Un tel équipement pourrait bénéficier notamment de **services** tels qu'une vélo-station-service (un équipement de type vélo-station-service pourrait être envisagé au port de Gallician, lieu touristique et point de convergence entre la voie verte et via Rhôna)...

Pour compléter la liste des actions à mener, les pages suivantes présentent des indications complémentaires permettant de mieux appréhender leur contenu.

II.2.3. Application du schéma directeur cyclable

• *La mise en œuvre de continuités cyclables interurbaines :*

Afin de compléter le maillage et assurer à la fois des liaisons cyclables intercommunales, des connexions entre les boucles cyclotouristiques et des connexions aux grands itinéraires cyclables, les voiries suivantes seront utilisées et aménagées pour **intégrer la circulation des vélos** :

- **La RD979, entre Aimargues et la véloroute de la LGV** : cet axe se connectera à Aimargues au niveau du giratoire de la route des plages qui donne accès au quartier des Garrigues. Ce giratoire devra être adapté en giratoire cyclable.
- **L'avenue de la gare au sud d'Aimargues** : cette voie permet de connecter Aimargues au giratoire de la RD979 situé au sud d'Aimargues (qui devra être traité en giratoire cyclable).
- **Le chemin de Marsillargues entre Aimargues et le Cailar** : cet axe permet de connecter les deux communes et de se raccorder à la boucle cyclotouristique de la Camargue Gardoise.
- **La RD104 entre le Cailar et la véloroute de la LGV** : raccordé au giratoire de la RD6572, cet axe permettra de se connecter à la véloroute de la LGV.
- **La RD56 entre Vauvert et la véloroute de la LGV** : cet axe permet de relier Vauvert à la véloroute de la LGV. Cet axe franchit un giratoire sur la RD135 qu'il conviendra de traiter en giratoire cyclable.
- **L'axe de liaison entre Vauvert et Beauvoisin** : cet axe peut prendre deux itinéraires alternatifs :
 - **L'axe longeant la voie ferrée** (rue Jean Perrin et le Fiou) : cet axe offre l'avantage d'être un chemin de terre pouvant être le support d'une réelle voie verte.
 - L'axe du **chemin vieux de Beauvoisin**
- **La route d'Aubord entre Beauvoisin et Aubord** : cet axe permet notamment une connexion à la boucle des Costières.
- **La RD779** :
 - **Le tronçon situé au nord de la RD6572** permet d'établir une connexion entre la voie verte (de Vauvert à Gallician) et les boucles cyclotouristiques.
 - **Le tronçon urbain, traversant Gallician**, doit être traité pour sécuriser les flux de vélos et assurer une continuité de la voie verte et son raccordement à la via Rhôna.

Ces différents tronçons de voirie correspondent pour la plupart à des prolongements des boucles cyclotouristiques (sur des voies à faible trafic), visant à les connecter à la future véloroute de la LGV en offrant une desserte interurbaine aux communes du territoire. Cette prise en compte des vélos prendrait donc la forme d'aménagements légers sous forme d'une **signalisation horizontale** (marquage au sol de pictogrammes, bandes cyclables) et d'une **signalisation verticale** (panneau de signalisation routière). Ces aménagements visent à :

- **Avertir** les automobilistes de la présence potentielle de cyclistes
- Signaler la **légitimité** sur le réseau

En ce qui concerne les giratoires, la prise en compte des mouvements de vélos vise à :

- Rendre **visible** les cyclistes pour les autres usagers hors et dans le giratoire
- **Protéger** les cyclistes dans le giratoire et lorsqu'il en sort

Notons que la mise en continuité d'un réseau interurbain cyclable implique **la coordination de plusieurs maîtrises d'ouvrage**, dont les communes et le Département. Pour l'intercommunalité de Petite Camargue, qui souhaiterait porter le projet de mise en œuvre d'un tel maillage, il s'agira de porter

la demande auprès des différents partenaires et valoriser la pertinence du maillage en envisageant des continuités urbaines dans les différentes communes concernées.

Les photographies suivantes illustrent l'ensemble des voies concernées par la mise en continuité d'un réseau cyclable interurbain. On peut distinguer trois types de voies :

- la plupart des voies sont des routes secondaires de petit gabarit, présentant un faible niveau de trafic. Pour ces axes, peu de solutions sont envisageables en matière d'élargissement de la voirie, sauf en cas de requalification des axes routiers... Dès lors, l'intégration des vélos se traduira par **une évolution en route partagée**. Au niveau des aménagements, cela pourra se concrétiser par un marquage au sol représentant des pictogrammes en forme de vélos. La signalisation horizontale sera complétée par des panneaux indiquant le caractère partagé de la voirie, avec une limitation de vitesse adaptée.
- La RD979 offre des tronçons avec une largeur potentiellement suffisante pour intégrer des **bandes cyclables**.
- L'axe reliant Vauvert à Beauvoisin jouxtant la voie ferrée (rue Jean Perrin et le Fiou) est un chemin de terre qui offre l'opportunité d'être aménagé en **réelle voie verte dédiée aux vélos**.
- Par ailleurs, les principaux giratoires croisant le maillage cyclable interurbain devront être **aménagés pour intégrer les flux de vélos** : on compte deux giratoires sur la RD979 (à l'est et au sud d'Aimargues), un giratoire sur la RD6313 (au nord d'Aimargues), un giratoire sur la RD6572 (à l'entrée nord du Cailar), un giratoire sur la RD135 (au nord de Vauvert).



RD979 entre Aimargues et la véloroute LGV. La voie dispose d'accotements stabilisés qui pourraient davantage être valorisés visuellement.



L'avenue de la gare, au sud d'Aimargues, et le chemin de Marsillargues entre Aimargues et Le Cailar, sont des voies étroites à faible trafic, sans accotement. Une signalisation horizontale, au travers de pictogrammes adaptés, complétée par des panneaux de signalisation, suffirait à établir un caractère partagé.



La RD104 entre le Cailar et la véloroute LGV, la RD56 entre Vauvert et la véloroute LGV, sont des voies étroites sans accotement.



Entre Vauvert et Beauvoisin, la rue Jean Perrin et le Fiou constituent un chemin de terre parallèle à la voie ferrée. Cet axe pourrait être aménagé en voie verte (le vieux chemin de Beauvoisin constitue un itinéraire alternatif).



La route d'Aubord reliant Aubord à Beauvoisin, et la RD779 (au nord de la RD6572), sont des voies étroites à faible trafic.



La RD779 présente une section urbaine au niveau de la traversée de Gallician. Cette section non traitée du point de vue cyclable représente une rupture de continuité pour la voie verte. Des bandes cyclables et une signalisation adaptée pourraient être mises en œuvre.



En rase campagne, les voies étroites qui ne bénéficient pas d'accotement permettant de réaliser des bandes cyclables, peuvent bénéficier d'un marquage au sol dédié aux vélos.



Les giratoires cyclables peuvent être aménagés de différentes manières afin d'intégrer une bande cyclable matérialisant une voie de circulation et la priorité des vélos.



Notons que les actuelles voies qui sont le support des boucles cyclotouristiques font l'objet de peu d'aménagements, mis à part quelques panneaux de signalisation de voirie partagée.



A l'heure actuelle, les boucles cyclotouristiques prennent la forme de voies partagées, signalées uniquement par des panneaux.

• **La mise en œuvre d'un réseau urbain cyclable :**

En termes d'itinéraires cyclables, la CCPC est particulièrement bien dotée en axes cyclotouristiques, mais **les itinéraires urbains sont moins nombreux**. Outre les aménagements cyclables intégrés dans les nouveaux quartiers, seules les communes d'Aimargues et Vauvert comptent des pistes cyclables.

Pour développer la pratique quotidienne et utilitaire du vélo, il est nécessaire de développer **des axes structurants pour les cyclistes**. Ces **trajectoires cyclables** doivent permettre de mailler chaque commune en offrant des **liaisons multimodales** entre les secteurs de résidences et les centres d'intérêt. Ces axes doivent également être connectés aux itinéraires interurbains.

Cependant, les villes de Petite Camargue se caractérisent par un **réseau de voirie très inégal et relativement étroit**. Très souvent, la configuration des voies est assez incompatible avec la mise en œuvre de réelles pistes cyclables. Concrètement, en termes d'aménagements cyclables, il existe un large éventail de solutions permettant d'intégrer les circulations douces en milieu urbain :

- les bandes cyclables,
- les pistes cyclables,
- les giratoires cyclables,
- le marquage au sol,
- les zones 30 et les zones de rencontre (Cf. supra),
- les double sens cyclables (ou contre-sens cyclable),
- la perméabilité cyclable des impasses...



Exemples d'aménagements spécifiques aux vélos.

Les axes structurants doivent être appréhendés et mis en œuvre en appliquant au cas par cas les solutions les plus adaptées à la configuration de l'environnement urbain de chaque axe. Les pages suivantes présentent et développent différentes solutions d'aménagement.

Le double-sens cyclable est un outil d'aménagement urbain qui offre une réponse adaptée là où la largeur de voirie implique un sens unique de circulation. Le double-sens cyclable s'instaure de plus en plus et permet la continuité cyclable dans les trames urbaines à sens unique. Il permet aux cyclistes de ne pas être contraints à de fastidieux détours, et de fournir un avantage concurrentiel face à la voiture... La mise en œuvre de doubles-sens cyclables permet la **multimodalité** de ces axes de desserte. Au niveau local, il est effectivement intéressant de donner un avantage aux cyclistes et aux piétons en termes de temps de parcours et de qualité d'itinéraires : un accès rapide et lisible pour se rendre au centre depuis un nouveau quartier aura un impact positif sur la sécurité des déplacements, l'accessibilité

aux activités quotidiennes (écoles, commerces, etc.) et plus globalement sur l'amélioration du cadre de vie des habitants.



Exemples d'axes à sens unique, bénéficiant de l'aménagement d'un double-sens cyclable.

Le double-sens cyclable, est particulièrement adapté dans les **zones de rencontre ou les zones 30**. En effet, dans ces zones où la vitesse de circulation est faible pour tout véhicule c'est à dire y compris pour le cycliste, la présence d'un vélo participe à faire ralentir les véhicules motorisés. La réalisation d'un double-sens cyclable nécessite un **arrêté municipal** ainsi qu'une **signalisation adaptée**.

Dans un double-sens cyclable, le marquage de type **bande cyclable** est facultatif mais recommandé lorsque la largeur de la voie le permet. Une séparation de type **piste** peut être envisagée pour des voies où le trafic motorisé est supérieur à 5 000 véh/j.

Aux entrées riveraines importantes, il convient de dégager la visibilité pour ne pas cacher les cyclistes. La perception de l'aménagement pourra être utilement renforcée par la mise en œuvre au sol de **pictogrammes** et de **flèches** qui faciliteront la prise en compte des cyclistes. La matérialisation de pictogrammes vélos au milieu de la chaussée vise à **modifier la hiérarchie circulatoire et donner de la visibilité aux vélos** sur le réseau urbain.



L'objectif d'un maillage cyclable structurant est d'offrir **une connexion avec les ERP** (Etablissements Recevant du Public) : ce sont principalement les équipements et services publics, ainsi que les pôles commerciaux de proximité. A ce titre, les établissements scolaires pourront faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre d'une démarche PDES (Cf. infra).

Pour favoriser la pratique utilitaire du vélo, il est préférable d'avoir des **continuités cyclables**. Or, celles-ci sont généralement malmenées par des coupures urbaines qui doivent faire l'objet d'un traitement adapté pour permettre un franchissement confortable et sécurisé.



Les canaux, la voie ferrée et les grands axes routiers sont autant de coupures urbaines pour lesquelles il s'agit de mettre en œuvre des solutions adaptées au franchissement. Comme l'illustrent les exemples ci-dessus, la planimétrie des voies ferrées peut être traitée pour un franchissement confortable tandis que les passerelles franchissant les canaux peuvent être adaptées aux vélos en évitant les marches d'escalier, ou bien en intégrant des goulottes.

Dans le même ordre d'idée, les **perméabilités douces** doivent être favorisées entre les quartiers. Ainsi, certaines impasses peuvent être traitées pour autoriser le passage aux piétons et aux vélos. De la même manière, certaines zones privées, comme des lotissements fermés, peuvent offrir plus de perméabilité.



• Le stationnement des vélos :

L'offre de stationnement dédiée aux vélos est un marqueur fort d'une politique cyclable. Son maillage, sa proximité envers les générateurs de trafic et la sécurisation de l'équipement sont autant d'éléments qui constituent le niveau de matérialisation de la capacité de stationnement. Sur les différentes communes de Petite Camargue, l'offre de stationnement existe mais reste très modeste et mal adapté aux besoins des usagers. Les illustrations suivantes présentent un rapide état des lieux de l'offre.



☺ Dans le centre de Vauvert, le stationnement cyclable se résume à un rack plutôt discret.



☺ Sur la voie verte de Vauvert à Gallician, des arceaux jalonnent le parcours.



☺ La gare de Vauvert dispose d'un grand nombre d'arceaux. Cependant, ce type de solution s'avère mal adapté au stationnement de longue durée.



☺ Le collège de Vauvert dispose d'un important parc à vélos pour les élèves.



☺ La résidence Mireille bénéficie également d'un parc à vélos privatif.



☺ Dans le centre de Vauvert, les vélos sont présents, mais on trouve peu de solutions de stationnement.

Pour répondre aux besoins de stationnement des cyclistes, il faut plus spécifiquement distinguer :

- Le stationnement public :

- Dans les centres urbains, des **gardes-cycles / arceaux** doivent être implantés sur l'espace public à **proximité** des grands générateurs de déplacements dans des proportions adaptées à la fréquentation de chacun.
- Les systèmes proposés doivent être **faciles** d'utilisation, **robustes** et localisés dans des lieux passants. Ils sont particulièrement adaptés aux besoins de stationnement de **courte durée**.
- Les **abris vélo couverts** de type « boîte » ou « consigne à vélo » sont plus adaptés au stationnement de **moyenne /longue durée** (quelques heures à une demi-journée) et répondent à un besoin de protection des intempéries. Implantés sur des lieux de passage, ils permettent une surveillance passive des vélos (au niveau de la gare de Vauvert par exemple). Ce type de stationnement est généralement conditionné à un abonnement donnant accès à un local sécurisé et fermé par badge, clé ou code d'accès. Une surveillance à distance ou une présence humaine sont parfois opérées. Ces équipements sécurisés sont particulièrement adaptés pour un stationnement nocturne et diurne allant d'une dizaine d'heures à plusieurs jours.
- Pour favoriser plus spécifiquement l'usage du vélo parmi **la population des scolaires**, des abris vélo couverts pourront être aménagés (dans le cadre d'une démarche concertative de PDES : Cf. infra).

- Les **parkings publics** en enclos doivent également intégrer des gardes-cycles.
- Sur certains lieux stratégiques, comme sur un grand itinéraire cyclotouristique, de petites **stations-services** en libre utilisation peuvent être implantées.

- **Le stationnement privé :**

- Les PLU peuvent imposer la réalisation d'espaces clos et couverts pour le stationnement de vélos dans les **projets d'habitat collectif**, de bureaux et de commerces (les normes sont à définir dans le cadre de l'article 12 du règlement du PLU).
- Une **aide financière** peut être accordée aux entreprises engagées dans un PDE pour la réalisation de tels espaces pour les établissements existants.

1 PLACE DE STATIONNEMENT
AUTOMOBILE



=



8 STATIONNEMENTS VÉLO DE
COURTE DURÉE (4 ARCEAUX)



Différentes solutions existent en matière de stationnement public.



Dans le cadre de certains équipements structurants, comme les écoles ou bien la gare de Vauvert, les solutions de stationnement pourront être davantage sécurisées afin de permettre un temps de stationnement plus long et sans encombre. Pour cela, différents types de vélos-boxes existent et permettent une bonne intégration urbaine.

• La mise en œuvre d'un plan de communication :

La communication sur la question des modes actifs a longtemps été cantonnée à la sécurité, au civisme ou à la santé publique. Or, les modes actifs bénéficient aujourd'hui d'une promotion plus attractive axée sur l'intérêt ou le plaisir de marcher ou de faire du vélo. De nombreux bénéfices directs et indirects peuvent aussi alimenter l'argumentaire des politiques de communication en faveur des modes actifs :

- le côté pratique des modes actifs (souplesse d'usage, liberté, fiabilité, fluidité du trafic),
- les économies réalisées pour l'utilisateur et les entreprises (indépendance et faibles coûts),
- les émissions de GES évitées (lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air),
- la diminution de la congestion automobile et du bruit participant à une ville apaisée,
- la convivialité.

Pour accompagner la mise en œuvre d'aménagements cyclables, la collectivité a tout intérêt à mettre en œuvre **une stratégie de communication déclinée** en fonction des différentes **cibles** :

- les scolaires,
- les actifs,
- les entreprises,
- les touristes...

PRINCIPES D'INFORMATION, COMMUNICATION, MÉDIA ET PROMOTION	SUPPORTS DE COMMUNICATION (EXEMPLES)	OÙ ?
PONCTUELLE	<ul style="list-style-type: none"> • Promotion d'un itinéraire par mois, itinéraire malin et sécurisé • Indication des nouveaux aménagements etc. 	Site internet et réseaux sociaux Campagne d'affichage Panneaux lumineux
RÉGULIÈRE	<ul style="list-style-type: none"> • Articles réguliers et interviews d'utilisateurs (particuliers, entreprises, administrations, écoles, etc.) 	Site internet Média locaux Affichage en mairie Lettres communales et intercommunales
PERMANENTE	<ul style="list-style-type: none"> • Kit du cycliste • Plan des aménagements cyclistes et piétons • Charte de comportement (cyclistes, piétons, automobilistes) • Fascicule sur la sécurité routière (gestion des angles morts, intersection des pistes cyclables, traversée d'un rond-point, etc.) et les bons équipements (casques, gilets, etc.) 	Mairie Associations locales Maisons de quartiers Lors d'événements et manifestations auprès d'associations des lycées, écoles

Exemple de déclinaison d'un plan de communication orienté « vélos » (source : CEREMA).

En termes de communication, il est une action qui peut s'avérer plus opérationnelle car plus ancrée dans des perspectives de mise en œuvre : c'est l'action de **PDES (Plan de Déplacements des Établissements Scolaires)**. Le PDES est une déclinaison des PDE/PDIE/PDA (Plan de Déplacements des Entreprises, Inter-Entreprises, des Administrations...).

Appliqué aux **établissements scolaires** (école élémentaire, collège), l'objectif principal et commun des d'une démarche de plan de déplacements est de réduire l'utilisation de la voiture individuelle au profit d'autres modes de déplacements dits « alternatifs ». La superposition de ces démarches, de manière à traiter l'ensemble des grands pôles générateurs de déplacements, permet ainsi d'agir à tous les niveaux de la société. Un PDES s'intéresse aux déplacements domicile-école réalisés par les scolaires (et leurs accompagnateurs), aux trajets domicile-travail des enseignants ainsi qu'aux trajets professionnels (livraisons, ...) et autres déplacements réalisés au cours des différentes activités des établissements scolaires... D'un point de vue méthodologique, cette démarche se déroule en différentes étapes :

- La mise en œuvre d'un partenariat avec les différents acteurs concernés : académie, corps enseignant, association de parents d'élèves, personnel, collectivités...
- Un état des lieux des pratiques actuelles de déplacements.
- L'élaboration d'un plan d'actions.
- Mise en œuvre d'actions.

D'un point de vue opérationnel, ce type de démarche peut aboutir aux actions suivantes collectivement concertées :

- Mise en œuvre d'un vélobus (Cf. pédibus supra).
- Recensement et classification des itinéraires autour des écoles.
- Aménagement d'itinéraires autour des écoles.
- Mise en place de stationnement pour les vélos dans les écoles.
- Réalisation de « kits vélos ».
- Actions pédagogiques et ateliers autour du vélo...

La démarche de PDES concerne exclusivement les établissements scolaires, mais elle peut être réalisée auprès des entreprises et administrations (elle peut également être menée auprès d'un groupe d'entreprises implantées dans une même zone d'activités). Elle pourrait être **expérimentée** auprès du collège de Vauvert ainsi qu'une école élémentaire, avant d'envisager une généralisation.

• La réalisation d'une carte des temps cyclables :

En complément des actions de communications qui seront mises en œuvre dans le cadre du plan d'actions mobilité, une carte des temps peut constituer un outil pédagogique intéressant pour favoriser la pratique du vélo. Comme pour les piétons, une carte des temps vise à mettre en évidence la pertinence du vélo sur le territoire. Pour cela, il sera nécessaire de favoriser la lisibilité des itinéraires au travers de la **signalisation**, du **marquage au sol** et des **temps de parcours**



L'illustration ci-dessus présente un exemple de carte des temps (en Espagne). Elle permet de repérer le maillage structurant des grands itinéraires piétonniers et de se rendre compte des temps de parcours. Ce modèle sera décliné avec des temps de parcours en vélo sur les itinéraires structurants.



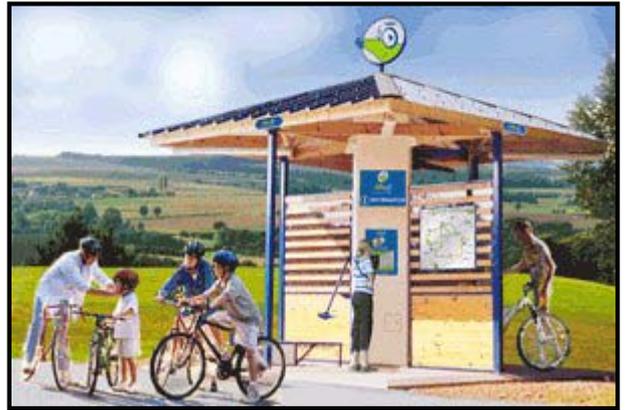
Pour favoriser la lecture et la visibilité des modes cyclables, les caractéristiques de l'infrastructure jouent un rôle central (marquage au sol, sécurisation, matérialisation des bandes) et elles doivent être complétées par un jalonnement mettant l'accent sur les temps de parcours à vélo (en mettant en évidence la performance des temps de parcours en vélo).

● **Un équipement cyclo-ludique à Vauvert :**

Dans le cadre de la plaine sportive de Vauvert, il s'agirait d'étudier la **faisabilité d'un équipement cyclo-ludique** qui complètera l'offre sportive et de loisirs du pôle sportif.

Comme le présentent les illustrations ci-contre, un équipement peut être configuré pour offrir un espace **pédagogique, sécurisé, mais aussi ludique.**





Un tel équipement peut intégrer des espaces pour les plus petits, mais aussi des espaces plus sportifs pour les plus grands. Une localisation dans le secteur de la plaine sportive de Vauvert permettrait une accessibilité cyclable par les berges du canal. Par ailleurs, un tel équipement, s'il est raccordé aux grands itinéraires cyclables, peut proposer des services connexes : vélo-station-service, atelier de réparation... Une vélo-station-service pourrait être implantée au port de Gallician.

II.3. La place des voitures : circulation et stationnement

II.3.1. Les principaux enseignements du diagnostic

• Rappel de quelques éléments de diagnostic :

En ce qui concerne la place de la voiture, la question de la **circulation** routière est intimement liée à celle du **stationnement**. De manière générale, la place occupée par la voiture est une composante essentielle du partage de l'espace public. Du fait de l'importante capacité occupée par la voiture (que ce soit en circulation ou en stationnement), les marges de progrès sont à rechercher en réduisant celle-ci afin de favoriser les autres modes. Cela est particulièrement vrai dans les noyaux villageois dans lesquels **le manque de trottoirs** est manifeste.

En matière de circulation et de stationnement, quelques éléments caractéristiques du territoire peuvent être rappelés ci-après :

- Le territoire de Petite Camargue peut être considéré comme un **territoire périurbain**, situé en parallèle de l'axe de l'arc méditerranéen, entre les agglomérations de Montpellier et Nîmes. Sur cet axe est-ouest, la Petite Camargue se trouve à **proximité d'infrastructures primaires** : autoroute A9, RN113.
- Le territoire est **maillé** par des axes structurants de desserte et de transit (Cf. carte ci-dessous), avec des **charges de trafic conséquentes** : l'axe RD6313/RD979 (route des plages), la RD6572, la RD135 (chemin des canaux), la RD139 (cet axe se caractérise par un gabarit étroit qui contraint l'accès à Beauvoisin). Globalement, ces axes ne sont pas soumis à de graves problèmes de congestion, mis à part le chemin des canaux qui souffre d'une congestion cumulée au fur et à mesure que l'on s'approche de l'agglomération nîmoise. Par ailleurs, le territoire bénéficie d'un **important réseau de routes secondaires**, dont l'état semble assez inégal au regard des témoignages collectés.
- On observe un traitement inégal des **entrées de ville** : les conditions de **pacification** du trafic routier en milieu urbain sont variables.
- Toute l'offre de stationnement est **gratuite**. La politique de stationnement se limite à la création de **zones bleues** à Vauvert et Beauvoisin. En l'absence d'une politique de gestion du stationnement, la pression de la demande de stationnement se traduit par un espace public totalement grignoté par la voiture.
- L'offre de stationnement paraît suffisante mais est soumise à **tension** en raison des pratiques de mobilité concentrées **vers le centre**. Dans les noyaux villageois, **les rues étroites sont vampirisées par le stationnement des voitures** (souvent non matérialisé, parfois anarchique et illicite) qui accaparent l'espace public au détriment de l'espace alloué aux piétons. Dans le même temps, des capacités de stationnement situées **en périphérie** sont sous-utilisées. Compte tenu de la **polarisation** des équipements, services et emplois à Vauvert, la commune concentre d'importants trafics d'échange. La population de Petite Camargue peut être qualifiée de « périurbaine » dans la mesure où les échanges avec les agglomérations nîmoises et montpelliéraines sont prégnants. Dès lors, la mobilité est quasi exclusivement réalisée en voiture, ce qui se traduit par une **omniprésence** de celle-ci dans l'espace public, au détriment de la place des modes doux.



La RD6113 (route des plages) est une 2x2 voies qui présente un niveau de trafic de 18 000 véh/j.



La RD6572 est une 2x1 voies, avec des accotements, présentant un niveau de trafic de 16 000 véh/j entre Aimargues et Vauvert



La RD139 relie le chemin des canaux à Beauvoisin. Cet axe se distingue par un faible gabarit et l'absence d'accotement.



La RD135 (chemin des canaux) est une 2x1 voies, avec accotements. Le niveau de trafic varie fortement selon le tronçon : 8 000 véh/j à hauteur de Vauvert contre 20 000 véh/j à hauteur d'Aubord.



⊗ Sur la rue de la République, on trouve deux files de stationnement.



⊗ Même dans les rues les plus étroites, la moindre poche de stationnement est occupée.



⊗ Sur le giratoire de la place de l'Aficion, une file est occupée par du stationnement.



⊗ A proximité du centre-ville de Vauvert, le parking de Granon est quasiment vide.



⊗ Sur l'avenue Victor Hugo, la capacité de stationnement est sous-utilisée.

• Les pistes d'actions hiérarchisées :

Comme le présente la liste suivante, les groupes de travail mobilisés ont permis de déterminer les thèmes prioritaires en matière d'aménagements relatifs aux voitures.

1	• Développer des déposes-minute et des zones bleues dans les centres
2	• Entretien des routes secondaires
3	• Développer des capacités périphériques de stationnement
4	• Réduire la place des voitures dans les centres urbains
5	• Pacifier les entrées de ville et les secteurs d'échanges
6	• Développer le covoiturage : aires et arrêts
7	• Réduire l'offre de stationnement dans les centres
8	• Matérialiser les places de stationnement
9	• Renforcer les contrôles du stationnement
10	• Mettre en place des radars pédagogiques (centre, axes entrants)
11	• Améliorer la desserte routière de Beauvoisin
12	• Réduire le trafic de transit dans les noyaux urbains
13	• Créer un parking pour les poids lourds
14	• Maîtriser la fréquentation des sites naturels et touristiques
15	• Améliorer la desserte routière des zones d'activités
16	• Développer les IRVE
17	• Etudier une offre d'autopartage : expérimentation ?

Hiérarchisation des éléments d'action en matière d'aménagements relatifs aux voitures

Les éléments hiérarchisés mettent conjointement l'accent sur l'aménagement des infrastructures routières et l'organisation de l'offre de stationnement. Les objectifs finalement peuvent être regroupés de la manière suivante :

- La **sécurisation et la pacification** des entrées de ville.
- La **réduction du nombre de voitures** dans l'espace public des noyaux villageois.
- La préservation et le développement des capacités circulatoires pour **la desserte des villes**.
- Le développement de **solutions d'écomobilité**.

II.3.2. Le schéma directeur voitures : circulation et stationnement

• Illustration du schéma directeur voiture – circulation et stationnement :

Les cartes suivantes illustrent les principales actions à mettre en œuvre dans le cadre du volet « voitures » du plan d'actions mobilité de la CCPC. Ce thème traite plus particulièrement **des aspects circulatoires et du stationnement**. Pour autant, certains éléments transversaux concernant le partage de l'espace public se recoupent avec les orientations présentées dans les schémas directeurs piétons.

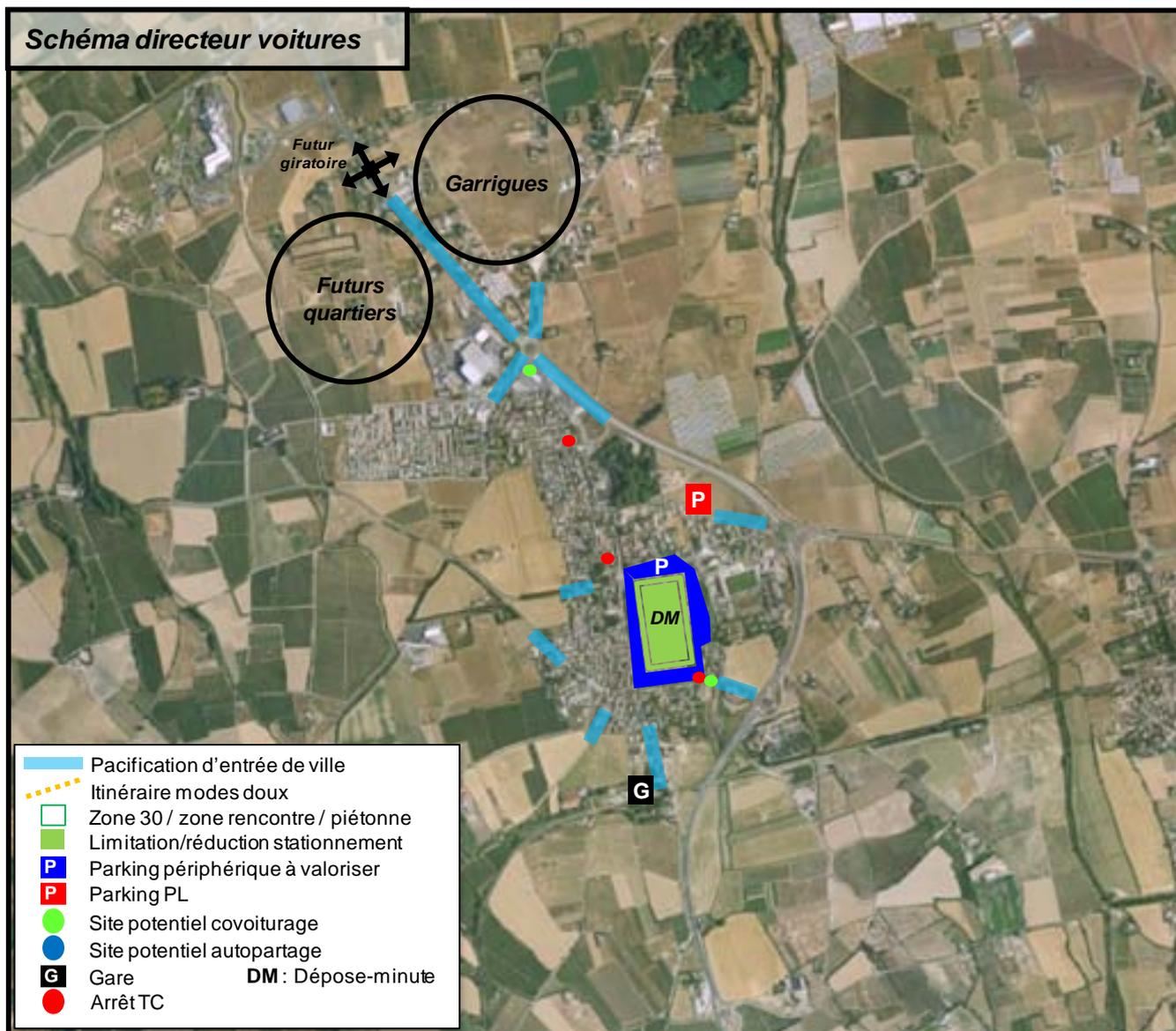


Schéma directeur voitures d'Aimargues

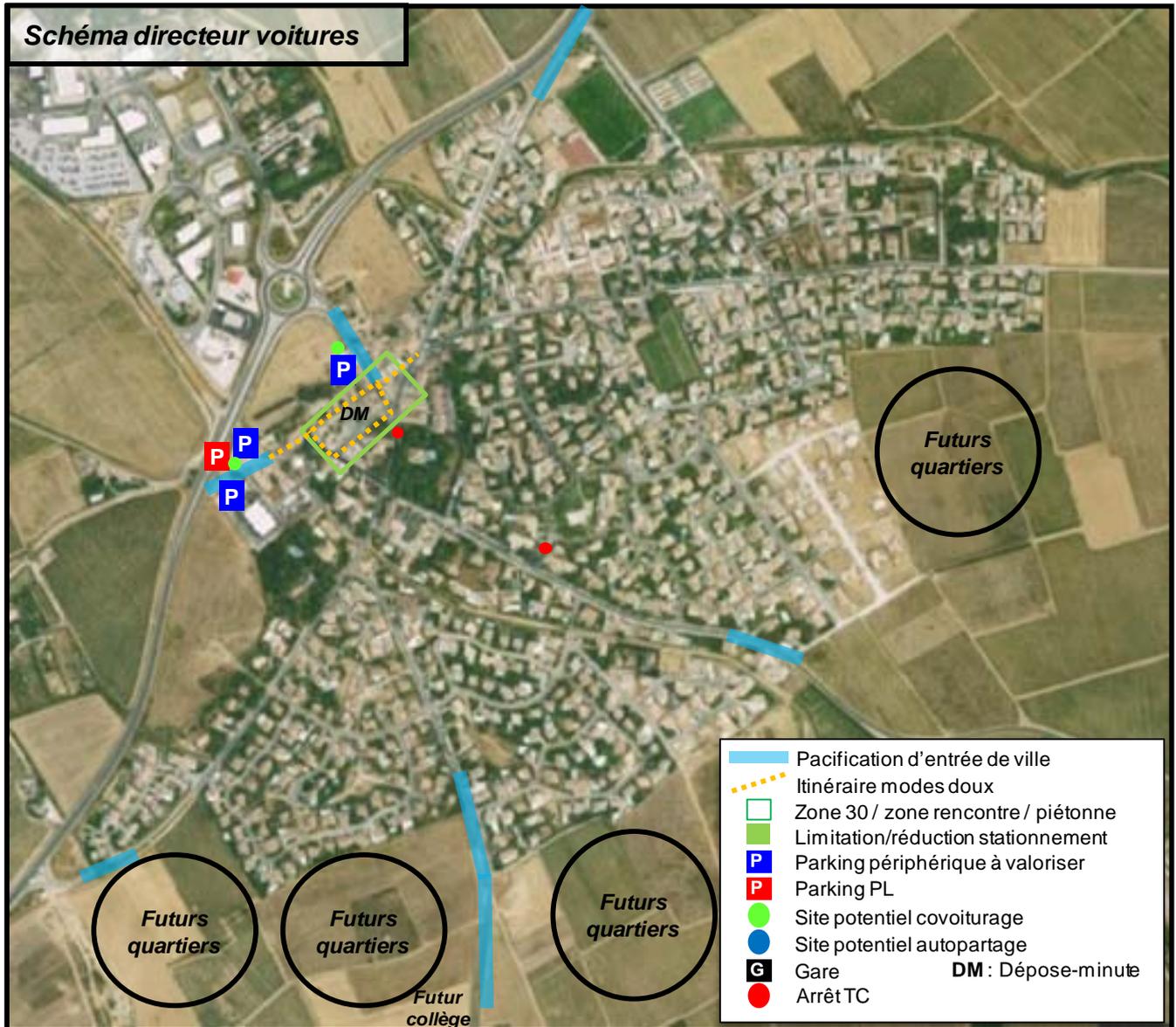


Schéma directeur voitures d'Aubord

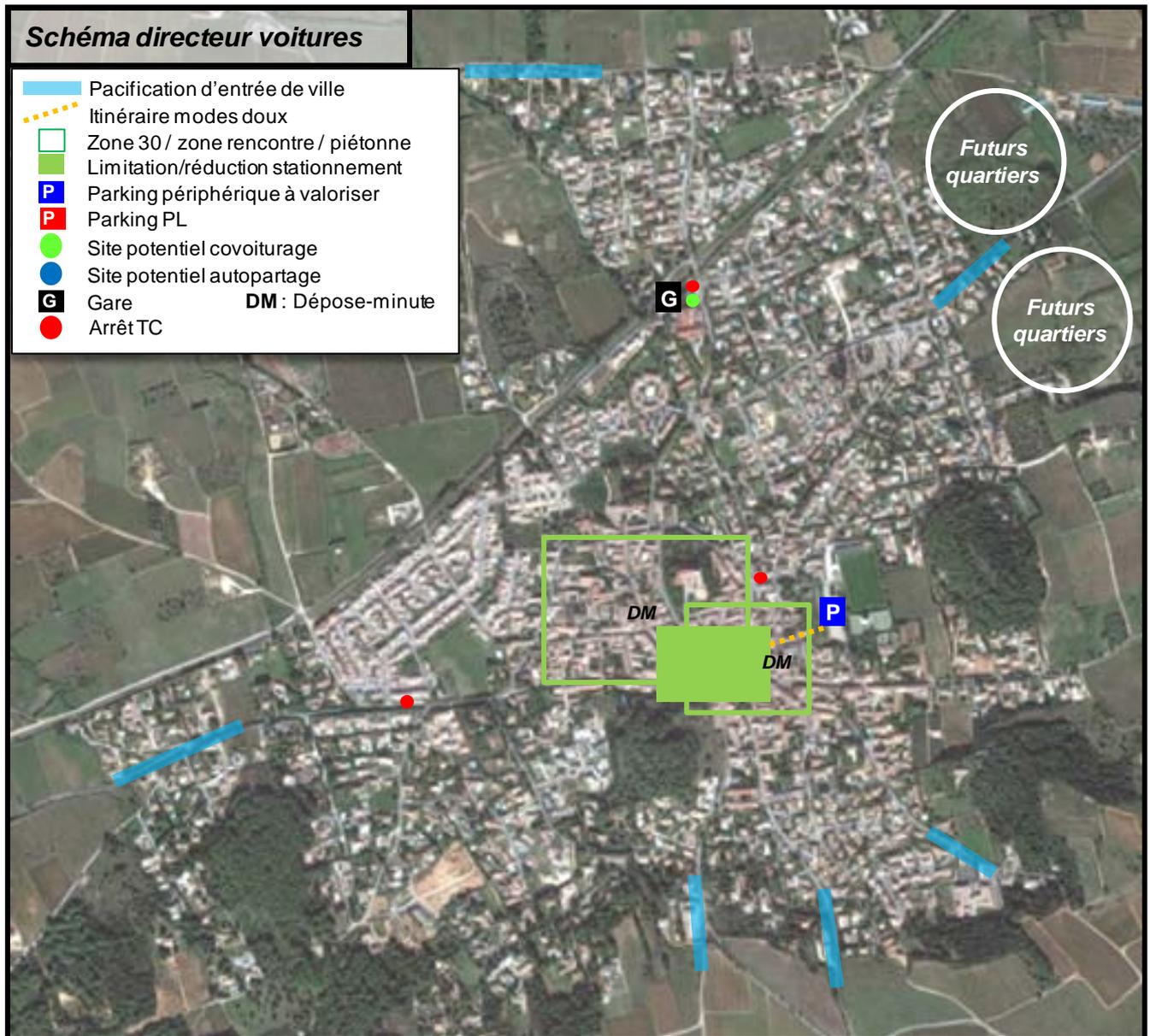


Schéma directeur voitures de Beauvoisin

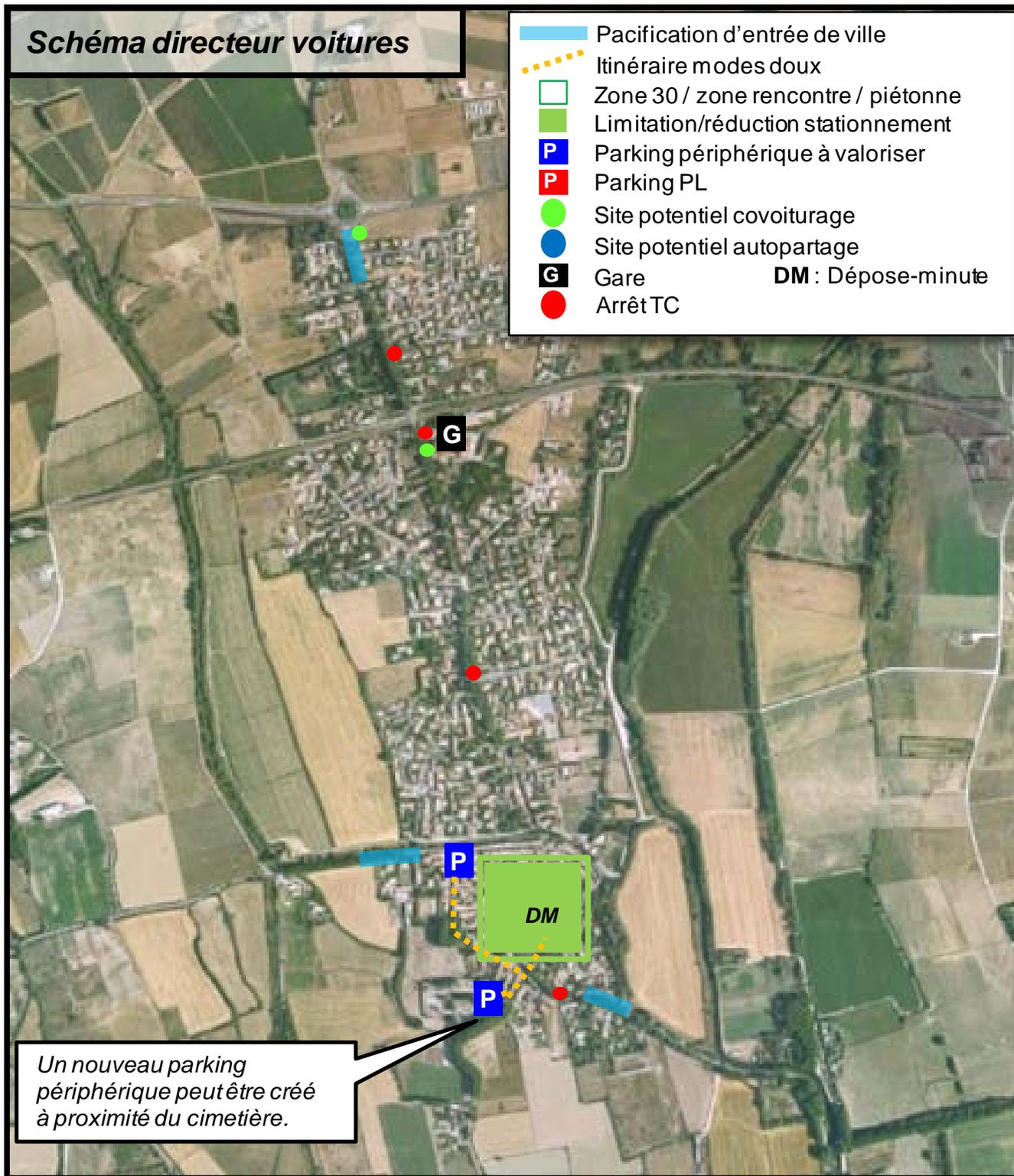


Schéma directeur voitures du Cailar

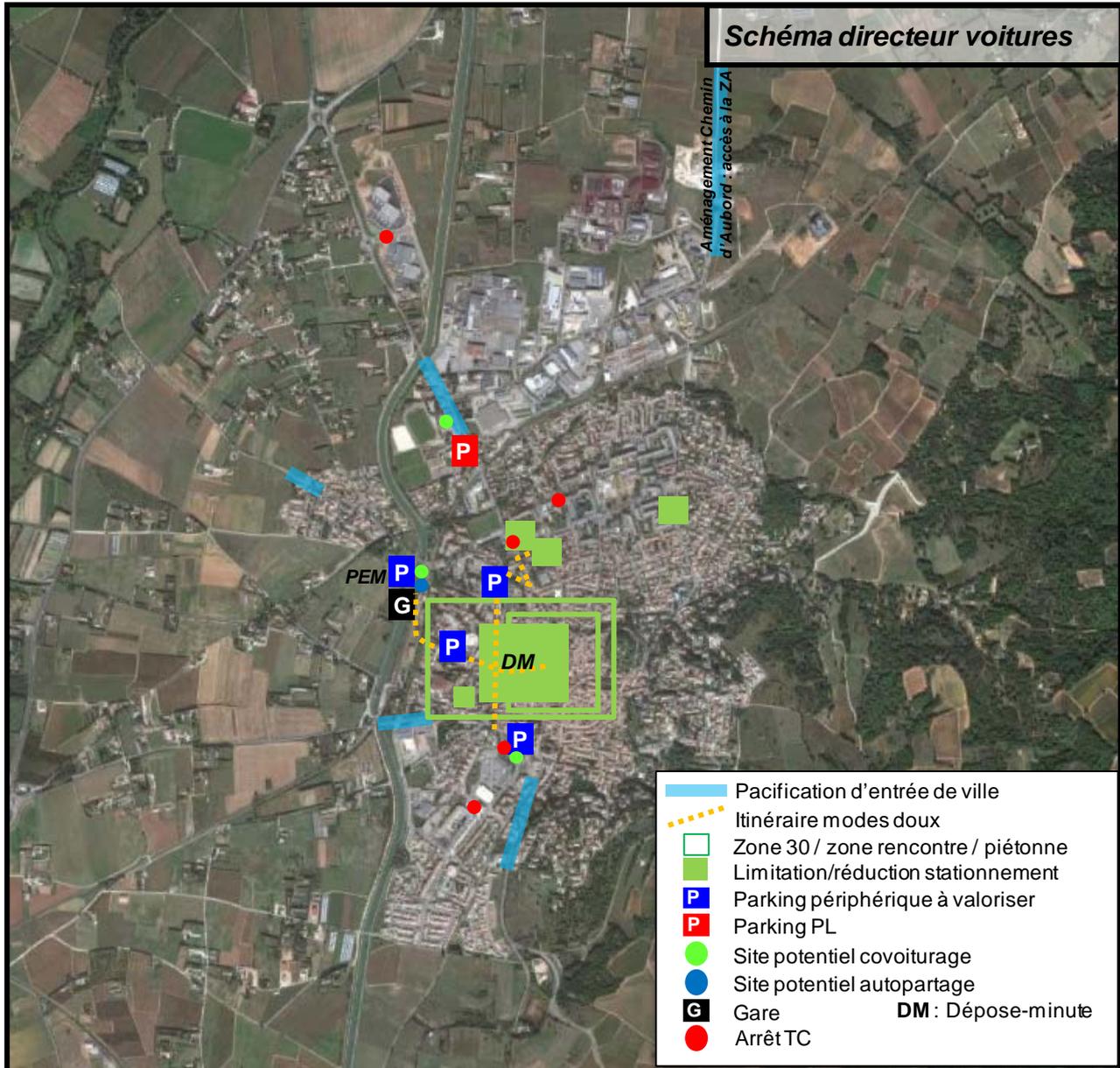


Schéma directeur voitures de Vauvert

Les villes de Petite Camargue doivent adopter une trame circulatoire permettant de faire cohabiter la **multiplicité des usagers**, et ceci à la fois dans les axes d'entrée de ville et dans les noyaux villageois. Cette évolution passe par la mise en œuvre des actions suivantes :

- **La pacification des entrées de ville** : il s'agit d'apaiser des segments de voirie qui sont actuellement principalement réservés aux voitures, ce qui rend dangereuse la pratique alternative des modes doux. Le principe consiste à réaliser des aménagements permettant **une meilleure multimodalité** : limitation de la vitesse, bandes sonores, bandes cyclables, cheminements piétons, passages piétons surélevés, radars pédagogiques, feux de signalisation, feux piétons... Outre les entrées de ville, ce thème concerne également **la traversée du village de Gallician** où des problématiques de vitesse de circulation ont été exprimées, ainsi que la nécessité d'établir une continuité de l'axe cyclable.
- **L'entretien de la voirie et l'étude de nouveaux axes** : en ce qui concerne les axes routiers structurants interurbains, l'intercommunalité ne dispose pas de la compétence d'aménagement, en revanche la CCPC est compétente sur tout un réseau de voirie secondaire.
 - **L'entretien et la requalification de la voirie** : la voirie secondaire gérée par la CCPC a tantôt une vocation urbaine ou interurbaine. Le **mauvais état de certains tronçons** est un sujet qui est revenu plusieurs fois au travers de l'enquête en ligne et des groupes de travail. Dès lors, la collectivité peut croiser ses **capacités de requalification** avec un **état des lieux** de l'existant et la **mise en perspective des schémas directeurs**. Ainsi, lorsqu'un axe est à la fois en mauvais état, et présente un intérêt de requalification pour accroître sa multimodalité (dans un contexte urbain ou interurbain), il pourra être priorisé dans le cadre d'un **programme pluriannuel d'entretien et requalification** du réseau de voirie : celui-ci viserait à recenser les axes, faire un état des lieux technique, catégoriser leur fonctionnalités et programmer les investissements. Cette opération doit être entreprise en coordination avec les municipalités afin de pouvoir mettre en œuvre d'éventuelles continuités.
 - **L'étude de nouveaux axes** : ce sujet concerne exclusivement la commune de Beauvoisin. A l'occasion de l'enquête en ligne, le sujet de l'enclavement routier de la commune est souvent revenu. Le **faible gabarit de la RD139** semble poser des problèmes de **sécurité routière** et celui-ci peut difficilement être modifié sur certaines sections contraintes par le relief. Dans ce contexte, il serait opportun d'étudier les possibilités techniques d'amélioration du raccordement de la commune au réseau structurant (le chemin des canaux), soit en requalifiant la RD139, soit en envisageant un **itinéraire de contournement** (en lien avec la requalification du chemin d'Aubord qui permettra un meilleur accès à la zone d'activités de Vauvert en empruntant une partie de la RD139). Notons que les options de contournement sont limitées et également sujettes à de fortes contraintes dont il n'est pas garanti de pouvoir les résoudre (gabarit du pont rail). Cependant, ce sujet peut être **mis à l'étude**.
- **La mise en œuvre d'aménagements dans les zones 30 et zones de rencontre** : la mise en place de ces zones devra être **renforcée dans les noyaux urbains** (Cf. schémas directeurs piétonniers). Plutôt que de supprimer définitivement la circulation automobile dans les secteurs urbain centraux, on privilégiera la cohabitation des différents modes, en réduisant cependant l'emprise de la voiture au moyen d'aménagements plus **vertueux** de l'espace public ainsi qu'une politique de **stationnement** visant à réduire la présence de la voiture dans ces noyaux urbains où les circulations douces doit être prédominantes. Ces évolutions de l'espace public doivent être entreprises de manière **transversale** en traitant également des **aspects circulatoires et du stationnement** : pour exemple, le projet central de requalification de la rue de la

république à Vauvert vise à établir un **meilleur partage de la voirie** en donnant plus de place aux piétons et vélos, et en réduisant la place occupée par le stationnement. Cette démarche peut être étendue à un périmètre plus large pour obtenir un maillage urbain cohérent. Par ailleurs, la modification du schéma de circulation du centre de Vauvert est également à l'ordre du jour : il faut éviter d'attirer dans le centre des véhicules qui n'ont rien à y faire. Notons que l'attractivité des centres villageois est un **facteur de développement économique**, notamment pour les commerces de proximité.

- **La mise en œuvre d'une politique de stationnement dans les noyaux villageois** : Sans aller jusqu'à un modèle payant, il semble nécessaire d'envisager une politique un peu plus contraignante, dans un objectif de mieux-être et meilleur partage en centre-ville (pour satisfaire l'idée transversale de réduction de la place des voitures dans les centres urbains). Dans ce contexte, il est urgent de redistribuer l'offre de stationnement afin de **reconquérir l'espace public** du centre-ville et sortir les voitures des centres urbains. Les communes doivent adopter une organisation et une **gestion de l'offre de stationnement** afin d'évacuer un volume significatif de voitures vers la proche périphérie et offrir la possibilité de reconquérir l'espace public du centre-ville. Actuellement, les communes de Vauvert et Beauvoisin disposent d'un dispositif de **zones bleues** visant à favoriser la rotation du stationnement. Concrètement, il faut **limiter et réduire la surface dédiée au stationnement** là où elle est le plus gênante pour les circulations douces, en la reliant à des **capacités périphériques de stationnement** (connectées par des **cheminements piétons et jalonnées par une signalétique adaptée**).
- **La création de capacités de stationnement pour les poids-lourds** : lors des groupes de travail, une problématique relative au stationnement des PL a été évoquée. En effet, on observe sur le territoire des zones de concentration de stationnement anarchique de PL (sur la route des plages, dans les quartiers périphériques de Vauvert). Pour répondre à cette situation, il est envisageable que la collectivité **concerte les professionnels du territoire** (transporteurs, industries, zones d'activités) de manière à mieux définir l'ampleur et les composantes du problème. Si la mise en œuvre de capacités de stationnement dédiées aux PL représente alors une solution, il s'agira d'envisager leur mise en œuvre. **En collaboration avec les acteurs concernés**, il faudra définir le lieu d'implantation, la capacité, les modalités d'accès et de financement, les services associés... Selon nous, à ce stade prématuré de la réflexion, deux communes nous paraissent davantage indiquées à recevoir ce type d'aménagement : **Aimargues et Vauvert**.
- **La mise en œuvre d'une action d'animation continue et de communication auprès du grand public** : en effet, le sujet du stationnement est très souvent un sujet de discorde tant les automobilistes sont habitués à disposer de l'espace public pour se garer au plus près de leur domicile ou des lieux qu'ils fréquentent. Toute mesure de gestion du stationnement devra être accompagnée d'un volet de **communication pédagogique**.
- **Le développement des solutions d'écomobilité** : celles-ci se déclinent plus particulièrement en solutions relatives au covoiturage, à l'autopartage et au développement d'un réseau d'infrastructure de recharge des véhicules électriques.

Pour compléter la précédente liste des actions à mener, les pages suivantes présentent des indications complémentaires permettant de mieux appréhender leur contenu.

II.3.3. Application du schéma directeur voitures : circulation et stationnement

• *La pacification des entrées de ville :*

La plupart des entrées d'agglomération sont héritées du **réseau de voirie nationale ou départementale**. À ce titre, leur aménagement est en général **très fortement « routier »**. Cette logique ne correspond plus aujourd'hui au rôle que l'on souhaite donner à ces axes et aux fonctions urbaines qu'elles supportent effectivement. Le traitement de la voirie (vitesse, nombre de voies, largeur des voies, stationnement, type de carrefour..) contribue à **pacifier les circulations** et redonner une image urbaine. Il s'agit dès lors de créer une **transition adéquate entre la logique routière et la logique urbaine** de type avenue. Une des conditions sine qua non de la réussite des aménagements d'entrées de ville est de les rendre praticables, sur l'ensemble de leur longueur, **aux piétons et cyclistes**, c'est à dire de les rendre **multimodaux**.

La logique routière de ces axes et l'implantation parfois désordonnée d'objets urbains de part et d'autre, a rendu ces axes particulièrement difficiles à franchir pour les modes doux, mais aussi pour les voitures. En effet, la configuration des axes routiers détermine l'usage modal que l'on en fait. En effet, même si la question de la marche à pied est plus prégnante dans le centre-ville (où elle est traitée de manière assez inégale), elle se pose aussi dans les entrées de ville, là où la place des piétons est souvent inexistante, ce qui dès lors rend inopérante la pratique de la marche à pied pour certains itinéraires (sauf si l'on consent à prendre certains risques), et cela même pour des trajets qui sont parfois très courts en distance.

Dans le cadre des enjeux de partage de l'espace public, les **axes structurants, et tout particulièrement les entrées de ville**, sont à traiter de manière multimodale au travers d'une **pacification**. Les caractéristiques routières des entrées de ville nécessitent donc une révision pour réduire la vitesse réelle des automobilistes en conformité avec la réglementation (50 km/h en entrée d'agglomération). L'objectif est d'amener les automobilistes, les cyclistes et les piétons à considérer davantage la route comme un espace partagé (en donnant la place aux autres modes), notamment en :

- redonnant de l'espace aux modes actifs (piétons et vélos) et en sécurisant l'espace public,
- assurant la continuité des traversées et des cheminements pour les modes actifs,
- mettant en œuvre une régulation des flux automobiles, au service de la priorisation de l'urbanité,
- améliorant l'espace public par des actions paysagères...

La réduction de la largeur de la voirie est un des principaux outils de réduction de la vitesse, car elle impacte le champ de vision du conducteur. La collectivité compétente peut s'en servir, tout en veillant à laisser un passage suffisant pour les véhicules lourds (autocars, poids lourds, tracteurs agricoles, etc.). Pour la collectivité, des travaux de réfection de voirie, le passage ou l'enfouissement de réseaux (eau, gaz, assainissement, électricité, internet), la réhabilitation de carrefours sont autant d'occasions pour initier des aménagements de rééquilibrage modal vers les modes actifs. Pour cela, il faudra **établir un projet pour chaque requalification d'entrée de ville**, en coordination avec les perspectives de continuité des itinéraires piétonniers ou cyclables dans le reste de l'urbanisation. L'intérêt est que l'automobiliste perçoive qu'il pénètre progressivement dans un environnement urbain (effet de porte), un lieu de vie locale où le piéton a également sa place. Dans cet objectif, différents aménagements classiques peuvent être mobilisés et combinés :

- Une signalisation horizontale et verticale,
- Des bandes rugueuses/sonores,
- Un recalibrage du profil de voirie, avec des chicanes ou un îlot central par exemple,

- Des passages piétons surélevés,
- Des feux piétons,
- Des radars pédagogiques,
- Un éclairage public adapté...



Bandes rugueuses en entrée de ville



Réducteur de vitesse



Traitement multimodal d'entrée de ville



Passage piétons surélevé



Dispositif de chicane en ilot de sécurité



Signalisation lumineuse et radar pédagogique



Au-delà des principes généraux propres à l'apaisement des entrées de ville, et la présentation des outils disponibles, les possibilités d'aménagement sont très nombreuses et il convient donc de mobiliser les outils les plus favorables à la multimodalité, la sécurisation et la réduction de la vitesse (nécessaire à la pratique du vélo, même en l'absence de bandes ou des pistes cyclables). Les entrées de ville présentent des configurations différentes, avec des degrés de dangerosité et des niveaux de trafic variables : les solutions à mettre en œuvre dépendront donc logiquement des composantes de la situation de départ. Dès lors, certains aménagements seront légers, alors que d'autres entrées de ville nécessiteront une requalification plus poussée pour améliorer la « marchabilité » de l'axe.

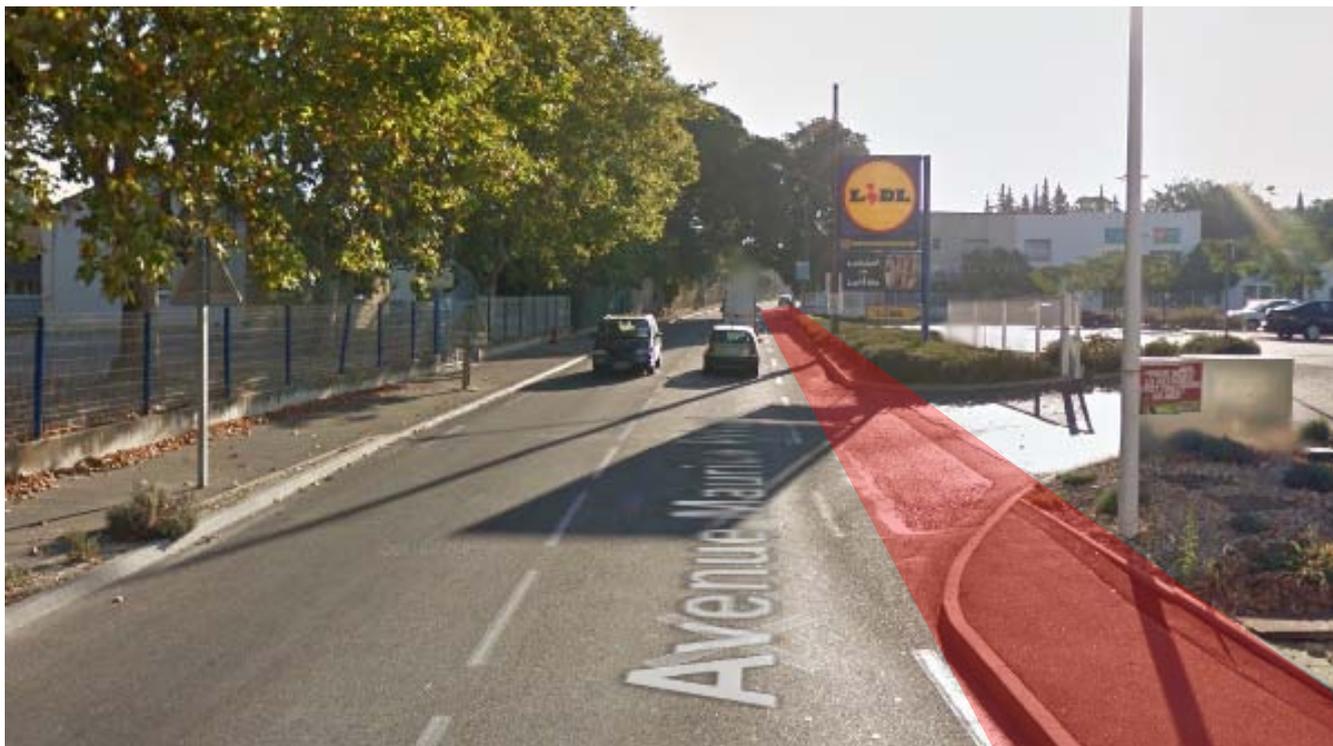
Les illustrations suivantes présentent quelques exemples de potentialités d'évolution de certaines entrées de ville des communes de Petite Camargue.



Vauvert – entrée nord - avenue Robert Gourdon : dans cette entrée de ville, l'urbanisation disparate côtoie les parcelles dédiées aux activités commerciales. La configuration de cette voirie est exclusivement réservée à la voiture. Les accotements ne sont pas aménagés et aucune place n'est consacrée aux piétons et aux vélos. Les emprises foncières des accotements pourraient être aménagés afin d'accueillir des aménagements dédiés aux modes doux (trottoirs, bandes cyclables, passages piétons) et des aménagements visant à réduire la vitesse d'approche (bandes sonores, ralentisseurs, radars pédagogiques, signalisation...).



Vauvert – entrée nord - avenue Robert Gourdon : en s'approchant de la ville, un trottoir apparaît sur la gauche, mais l'accotement droit reste inutilisé alors que l'emprise foncière existe. Les dispositifs de franchissement piétons sont également absents.



Vauvert – entrée est - avenue Maurice Privat (RD6572) : sur cette entrée, on observe peu d'habitations, ce qui confère un caractère « roulant » à l'axe routier. A gauche, le trottoir bénéficie d'un gabarit suffisant, tandis que l'accotement droit pourrait être utilisé pour insérer des bandes cyclables. Pour réduire la vitesse de circulation, des aménagements spécifiques pourraient être intégrés, notamment que le centre-ville est relativement proche, avec des flux de scolaires piétons qui croisent l'axe routier pour aller au collège de Vauvert.



Aimargues – entrée nord – rue des Courlis : cette entrée de ville, directement embranchée à la route des plages par le giratoire, est fortement dédiée à la voiture. La place des piétons y est réduite. L'emprise foncière de droite pourrait être valorisée pour établir une continuité d'accès piétonnier au giratoire et des aménagements pourraient contribuer à réduire la vitesse et apaiser la circulation.



Le Cailar – entrée nord – avenue Fernand Granon : sur cette voie, la largeur de voirie est contrainte par l’allée de platanes, mais d’autres emprises foncières sont mobilisables pour permettre les circulations douces. En effet, les bordures de l’axe présentent des largeurs suffisantes pour être exploitées par les piétons et les vélos. La vitesse pourrait également être réduite (comme c’est le cas dans le centre avec des plateaux traversant et des radars pédagogiques) et les franchissements piétons pourraient être développés.



Le Cailar – entrée nord – avenue Fernand Granon : en s’approchant du centre-ville, l’espace dédié aux circulations douces se réduit alors qu’il pourrait être développé. Sur l’accotement gauche, la rigole pourrait être busée pour profiter de l’emprise foncière. Cet aménagement permettrait de récupérer une plate-forme plus large et confortable que l’actuel trottoir.



Aubord – entrée nord – rue de la Grand Terre : cette entrée de ville est relativement étroite. Pour autant, un meilleur partage pourrait être mis en œuvre en utilisant l'accotement de droite avec des garde-corps empêchant le stationnement tout en favorisant la sécurisation des circulations piétonnes (d'autant plus qu'à proximité se trouve un passage inférieur permettant d'accéder en toute sécurité à la zone d'activités situées au-delà du chemin des canaux). Profitant de la sortie du giratoire, des aménagements visant à limiter la vitesse pourraient être installés.



Gallician – entrée nord – avenue des Costières : cette entrée du village présente l'avantage d'être équipée d'une confortable piste cyclable. Cependant, aucun trottoir n'est aménagé alors que l'emprise existe, moyennant le busage des rigoles. La largeur de la voirie est faible et on n'observe pas d'aménagement visant à réduire la vitesse de circulation. En s'approchant du centre, la piste cyclable s'arrête alors que l'emprise permettrait son extension.

• La gestion du stationnement :

Face à la situation généralisée **d'omniprésence de la voiture sur l'espace public**, et ceci au détriment de la place des piétons et vélos dans les noyaux villageois, il semble nécessaire de **s'extraire du modèle « tout voiture »** en modifiant la place de celle-ci. En complément des orientations et actions envisageables sur les modes actifs, la collectivité doit également entreprendre **d'agir sur la question du stationnement**.

Sans aller jusqu'à la mise en œuvre de modèles payants, il s'agit ici d'avoir une politique un peu plus contraignante, dans un objectif de mieux-être et meilleur partage en centre-ville (sécurisation des itinéraires piétonniers). Dans ce contexte, il est urgent de redistribuer l'offre de stationnement afin de **reconquérir l'espace public** du centre-ville et sortir les voitures des centres urbains. De manière générale, une nouvelle **gestion de l'offre de stationnement** doit être envisagée afin d'évacuer un volume significatif de voitures vers la proche périphérie et offrir la possibilité de reconquérir l'espace public du centre-ville. Cette transformation passe par la mise en œuvre des actions suivantes :

- La **limitation de la capacité de stationnement dans les noyaux villageois** : le corollaire à la création de capacités périphériques de stationnement est la **limitation de la capacité au centre**. En effet, de manière à réaménager l'espace public au profit des modes doux, il est indispensable de « **sortir** » les voitures du centre-ville. Pour cela, il faudra :
 - **Réduire l'offre de stationnement** de stationnement là où leur présence est la plus gênante :
 - dans les **noyaux urbains**, dans les rues où la présence des voitures pénalise les circulations douces (suppression des places gênantes à cheval sur les trottoirs), sur les places publiques à vocation « tranquille » (dans les zones de rencontre),
 - à proximité des **pôles commerciaux de proximité**,
 - à proximité des **centres administratifs et établissements recevant du public**,
 - à proximité des **établissements scolaires...**
 - Notons qu'une place de stationnement représente **une superficie de près de 12 m²**.
 - L'offre ainsi limitée fera l'objet d'un **balisage** et d'un **marquage au sol** visant à rendre visible et lisible l'offre en surface.
 - Des **aménagements** adaptés viseront à empêcher le stationnement sauvage.
 - Dans l'hyper-centre, à proximité des commerces, services et équipements, il faudra développer des systèmes favorisant la rotation du stationnement : ce sont les **zones bleues** ainsi que les places réservées à la fonction de **dépose-minute** (des systèmes innovants existent avec balisage adapté et système électronique de contrôle du temps passé : ce sont des bornes dépose-minute). En complément de cette suppression de places de stationnement, des places dédiées au **dépose-minute** seront créées afin de permettre l'accessibilité à l'hyper-centre et la rotation des usagers. Par ailleurs, des **zones de livraison** devront être prévues dans les secteurs qui le nécessitent.

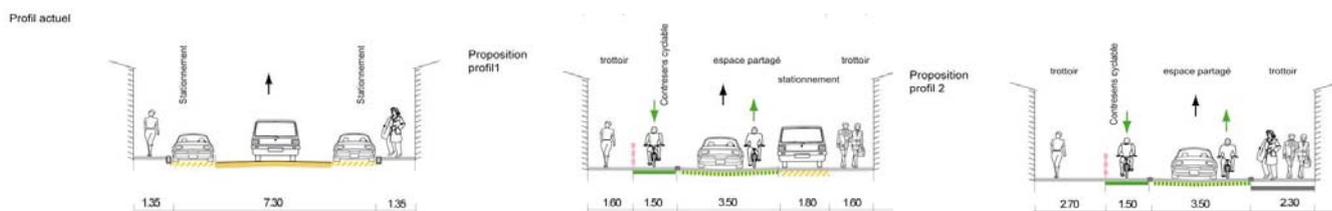
Pour exemple, la **borne arrêt-minute** favorise la rotation des stationnements à durée limitée à proximité des pharmacies, commerces et écoles...

La borne détecte l'arrivée du véhicule, grâce aux boucles de détection au sol, et affiche le décompte du temps de stationnement autorisé sur un grand afficheur visible à 20 mètres. Une fois le temps écoulé, une lumière rouge s'allume et le temps dépassé est affiché. En cas de dépassement excessif, une alerte mail ou SMS est envoyée aux services municipaux.

La durée du stationnement est paramétrable et la borne est accessible à distance pour la gestion et la télé-maintenance.



A titre d'exemple, rappelons que la **requalification de la rue de la république de Vauvert** fait l'objet d'un projet visant à établir de nouvelles modalités de partage de l'espace public. Cela se fait au travers d'une réduction capacitaire du stationnement. Ce projet, s'il est traité de manière exemplaire, pourra servir de modèle à d'autres démarches du même type dans d'autres noyaux villageois.



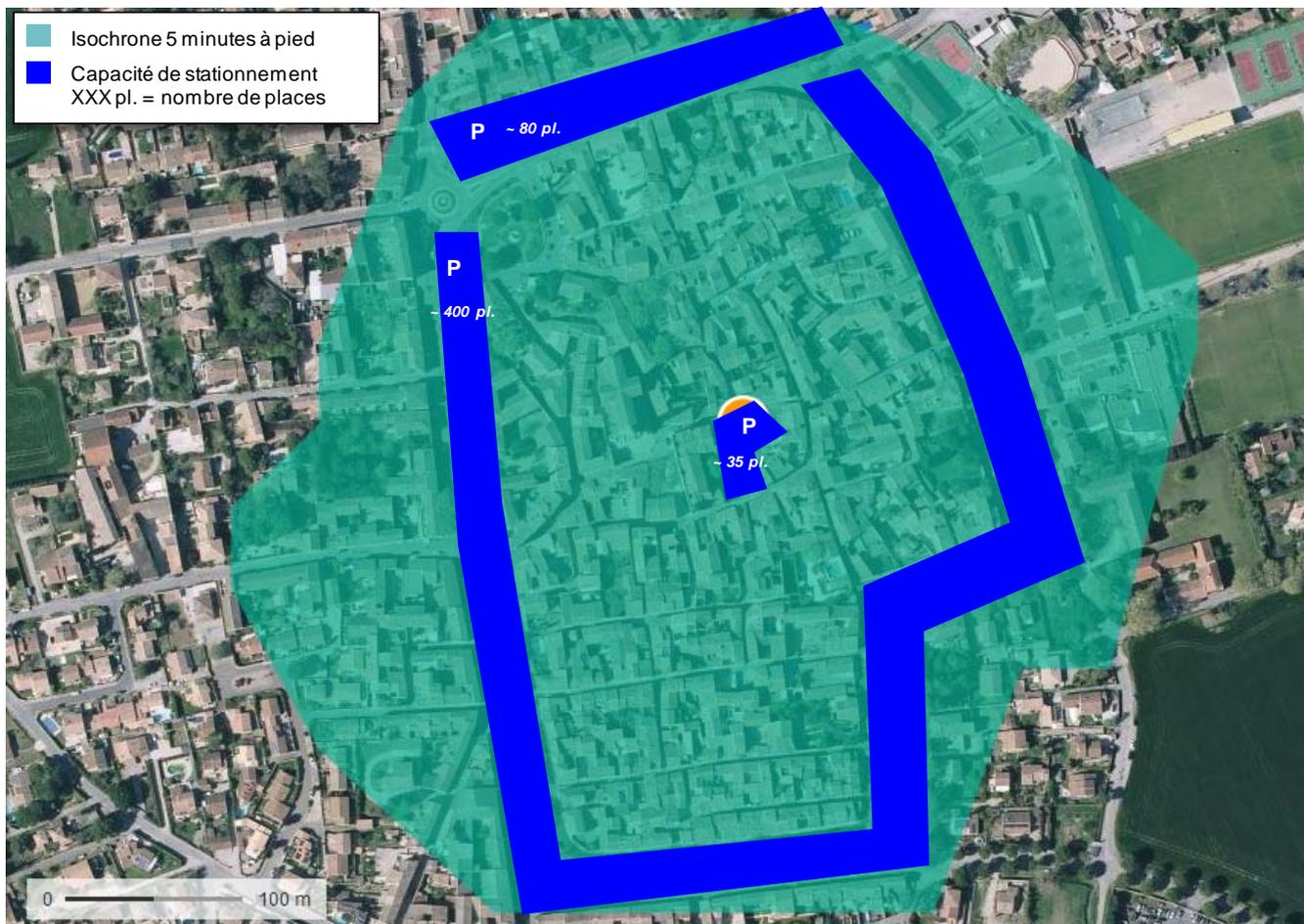
- La création/requalification de **capacités de stationnement périphériques** :
 - Le principe de gestion du stationnement visera à mettre en place des capacités périphériques afin d'apporter une **alternative au stationnement en centre-ville** et permettre un nouveau partage de l'espace public. Ces parkings périphériques seront **gratuits**, à **proximité** du centre, **répartis** géographiquement. La plupart des capacités existent déjà et sont sous-utilisées.
 - Les capacités périphériques se situeront :
 - Dans un périmètre de l'ordre de **5 minutes de marche**.
 - **A Aimargues**, la ceinture du centre-ville historique offre une large capacité de stationnement qu'il conviendrait de requalifier (comme cela a déjà été en partie réalisé) pour intégrer les circulations douces.
 - **A Aubord**, la place de la mairie pourrait être réaménagée en lien avec la création (si nécessaire en complément du parking de la place de Silhol) d'un parking périphérique à proximité.
 - **A Beauvoisin**, la place du Temple pourrait être requalifiée en lien avec la valorisation du parking du stade (et l'aménagement d'un accès piétonnier direct).
 - **Au Cailar**, un parking périphérique pourrait être créé à proximité du cimetière.
 - **A Vauvert**, les parkings existants semblent suffisants. Cependant, en fonction de l'ampleur de la réduction capacitaire du stationnement dans le centre (en raison de la requalification de la rue de la République, et au-

delà), il est possible d'imaginer la création de capacités de stationnement à proximité de la gare.

- **Pour accéder à ces parkings périphériques, les cheminements piétonniers** devront être adaptés et valorisés par une signalétique spécifique.
 - Ces parkings intégreront des **dispositifs de sécurité** tels que la **vidéosurveillance**. En effet, pour les usagers qui stationneront leur véhicule durant toute la journée (et/ou la nuit), il est essentiel d'avoir la garantie que le parking soit surveillé et le véhicule en « sécurité ».
 - En fonction de leur localisation, ces parkings intégreront :
 - Des places de stationnement pour les **vélos**,
 - Des places de stationnement pour les **deux roues motorisés**,
 - Des places de stationnement pour le **covoiturage** et/ou **l'autopartage**,
 - Des places de stationnement équipées de **bornes de recharge électrique** (en fonction des investissements envisagés par le syndicat départemental d'électricité).
 - Concernant **la question du stationnement des poids-lourds**, une concertation devra être menée avec les acteurs concernés pour élaborer des solutions visant à réduire le stationnement anarchique sur la voirie. Les communes d' Aimargues et Vauvert semblent les mieux indiquées pour accueillir ce type de démarche.
 - Un autre sujet particulier concerne **le stationnement « touristique »**. Sur des points très spécifiques d'intérêt touristique, on observe une concentration très occasionnelle de stationnement anarchique (au niveau des départs de sentiers de randonnées, au niveau du port de Gallician). Sur ces lieux, les véhicules peuvent, en période estivale ou à l'occasion de week-ends à la météo favorable, s'agglutiner jusqu'à gêner la circulation des voitures, des piétons et des vélos. En fonction de l'ampleur observée du problème, les solutions peuvent consister à **maîtriser la capacité de stationnement** au niveau du lieu de congestion (grâce à une signalisation et des aménagements empêchant le stationnement anarchique gênant) et à déporter le stationnement sur des zones périphériques occasionnelles (un champ agricole aménagé par exemple) avec une matérialisation des cheminements piétonniers.
- **L'adaptation de la signalétique** : afin que le système de stationnement soit visible et lisible pour les usagers, il sera nécessaire de compléter l'offre par un jalonnement et une signalétique adaptée :
 - Des panneaux de présentation du **système global** aux entrées de ville (schéma de lecture du centre-ville et de la localisation et la capacité des parkings périphériques). Pour les flux accédant aux entrées de ville, ce jalonnement devra permettre de distinguer :
 - Les itinéraires vers les parkings (VP et PL).
 - Les itinéraires de contournement du centre-ville (notamment pour les PL).
 - **Un jalonnement** des différents parkings : ce jalonnement doit être lisible pour les usagers en voiture (pour éviter d'amener vers le centre-ville des voitures qui n'ont rien à y faire) et les usagers piétons (en lien avec des cheminements piétonniers).
 - **La mise en œuvre d'une action d'animation continue et de communication auprès du grand public** : en effet, le sujet du stationnement est très souvent un sujet de discorde tant les automobilistes sont habitués à disposer de l'espace public pour se garer au plus près de leur domicile ou des lieux qu'ils fréquentent. Toute mesure de gestion du stationnement devra être

accompagnée d'un volet de **communication pédagogique**, en amont des opérations d'aménagement et en aval.

Pour compléter les orientations liées au stationnement, les illustrations suivantes présentent les chalandises à 5 minutes de marche autour des centres urbains en intégrant les principales capacités de stationnement périphériques et les potentialités de développement de ces dernières.



A Aimargues, le centre historique présente un tissu urbain très dense et une voirie très étroite. Cette trame urbaine pourrait être aménagée pour une semi-piétonisation se traduisant par la matérialisation des réelles places de stationnement et la suppression des places « anarchiques ». Les placettes pourraient être réinvesties en supprimant quelques places et en requalifiant l'espace public. Les rues étroites présentent également des alcôves qui sont souvent détournées en stationnement. De manière générale, la ceinture du centre-ville présente une importante capacité de stationnement qui est en cours de requalification (la partie Est a été rénovée). Ainsi, il semble possible de maîtriser l'offre de stationnement dans le centre compte tenu de la capacité périphérique.



Place de la rue de l'horloge



La moindre alcôve est occupée par les voitures



La place du 8 mai 1945



A Aubord, le noyau urbain est relativement compact. Dès lors, la chalandise à 5 minutes de marche couvre une grande partie de la commune. Le modeste parking de la place Silhol, pourrait être complété si besoin (notamment pour récupérer de l'emprise de voirie qui serait nécessaire au développement des trottoirs et aménagements cyclables), par des capacités complémentaires qui pourraient être implantées à proximité. La placette de la mairie pourrait être reconfigurée pour réduire le nombre de places au profit d'une petite zone bleue, de places en dépose-minute (présence d'une boulangerie et de la mairie) et d'une meilleure circulation piétonne.



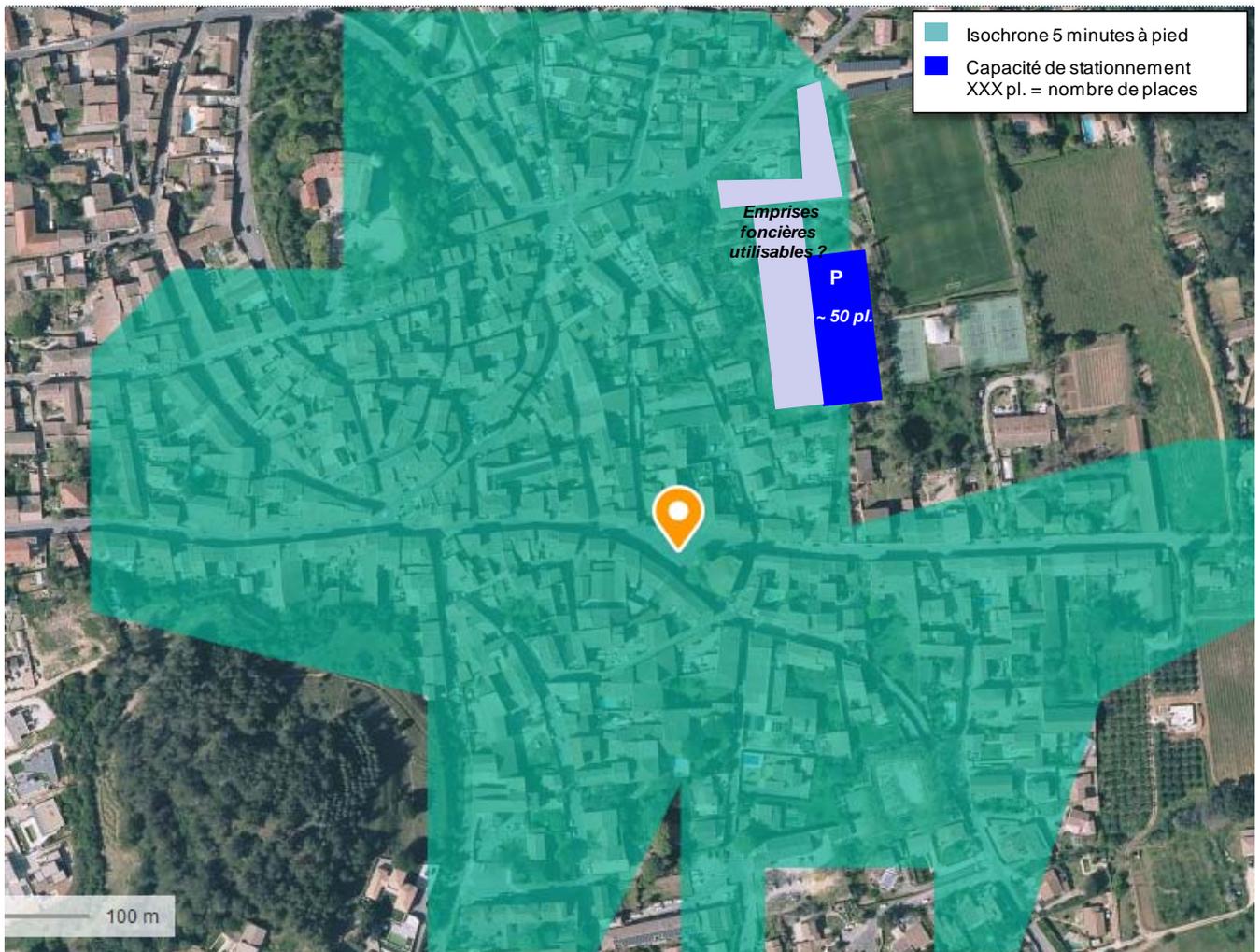
Place de la mairie



Même dans un petit village, le stationnement sur trottoir est fréquent



Sur la place de Silhol, les trottoirs sont très modestes



A Beauvoisin, la place du temple et les rues du centre-ville pourraient être soulagées de quelques places de stationnement anarchique afin de favoriser les modes doux. Dans ce cadre, la capacité de stationnement située à proximité du stade pourrait être valorisée par une signalétique adaptée et l'aménagement d'un itinéraire piétonnier. D'autres emprises foncières attenantes pourraient éventuellement être utilisées.



Les trottoirs sont occupés par les voitures



La place du temple est congestionnée par les voitures en stationnement



Rue de la poste



Au Caillar, le sud de la commune (où se trouve le centre historique) est très compact. La circulation (en voiture comme à pied) dans les rues étroites est pénalisée par la présence de voitures stationnées. L'offre de stationnement du centre, et plus particulièrement sur la place Ledru Rollin, pourrait être remaniée pour réduire la place de la voiture. Cette évolution pourrait être conduite en réalisant une capacité de stationnement périphérique à proximité du cimetière. Notons que cette orientation est inscrite dans le POS/PLU de la commune.



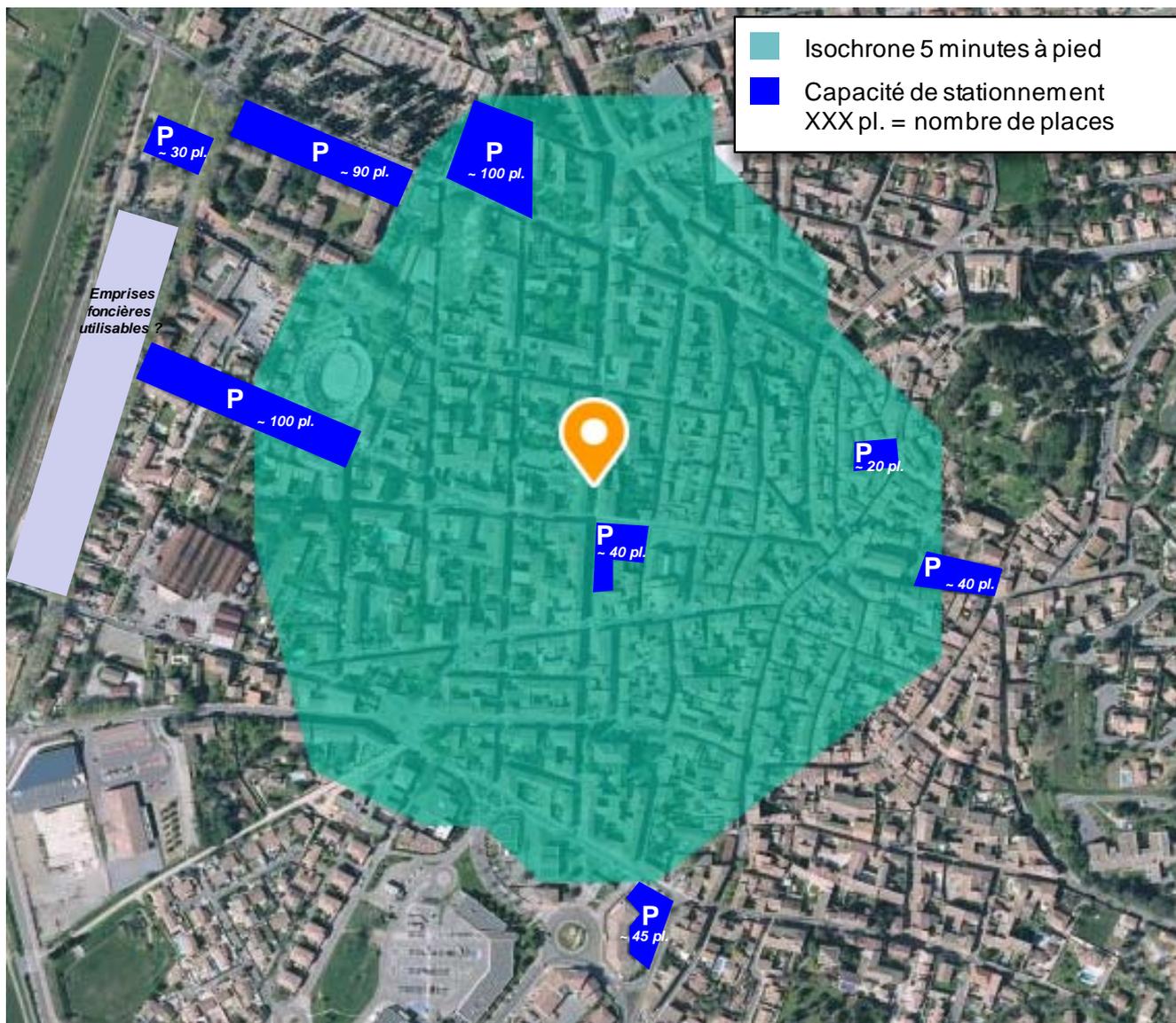
Place Ledru Rollin



Rue Emile Zola



Rue Victor Hugo



A Vauvert, l'urbanisation du centre est très dense et les rues étroites sont également accaparées par le stationnement. Pour autant, on trouve plusieurs parkings à proximité (à 5 minutes à pied), pour une capacité cumulée de l'ordre de plus de 350 places. Afin de soulager le centre, l'offre de stationnement du centre pourrait être maîtrisée pour soulager l'espace public (au profit de la mise en œuvre de dépose-minutes, de places de livraison, d'aménagements dédiés aux modes doux : rue de la République, rue Montcalm, rue des Casernes, rue Broussan...). Notons que les emprises foncières associées à l'axe ferroviaire présentent un intérêt en cas de besoin de création de parkings supplémentaires. Rappelons que la requalification de la rue de la République devrait amorcer ce mouvement de maîtrise de l'offre de stationnement en réduisant l'offre située au centre en s'appuyant sur l'offre périphérique. Cette dernière doit être valorisée par une signalétique adaptée et la mise en œuvre de cheminements pour les piétons.



Rue Broussan



Rue des Juifs



Rue Montcalm



Rue de la république



Rue Ferrer



Rue de la république



Notons que les écoles de Vauvert font l'objet d'un traitement spécifique de la question du stationnement et de la circulation grâce à une restriction de l'accès en voiture et du stationnement aux heures d'ouverture et fermeture. Des pistes d'amélioration sont néanmoins possibles pour sécuriser les itinéraires piétons sur un périmètre plus large autour des établissements scolaires.



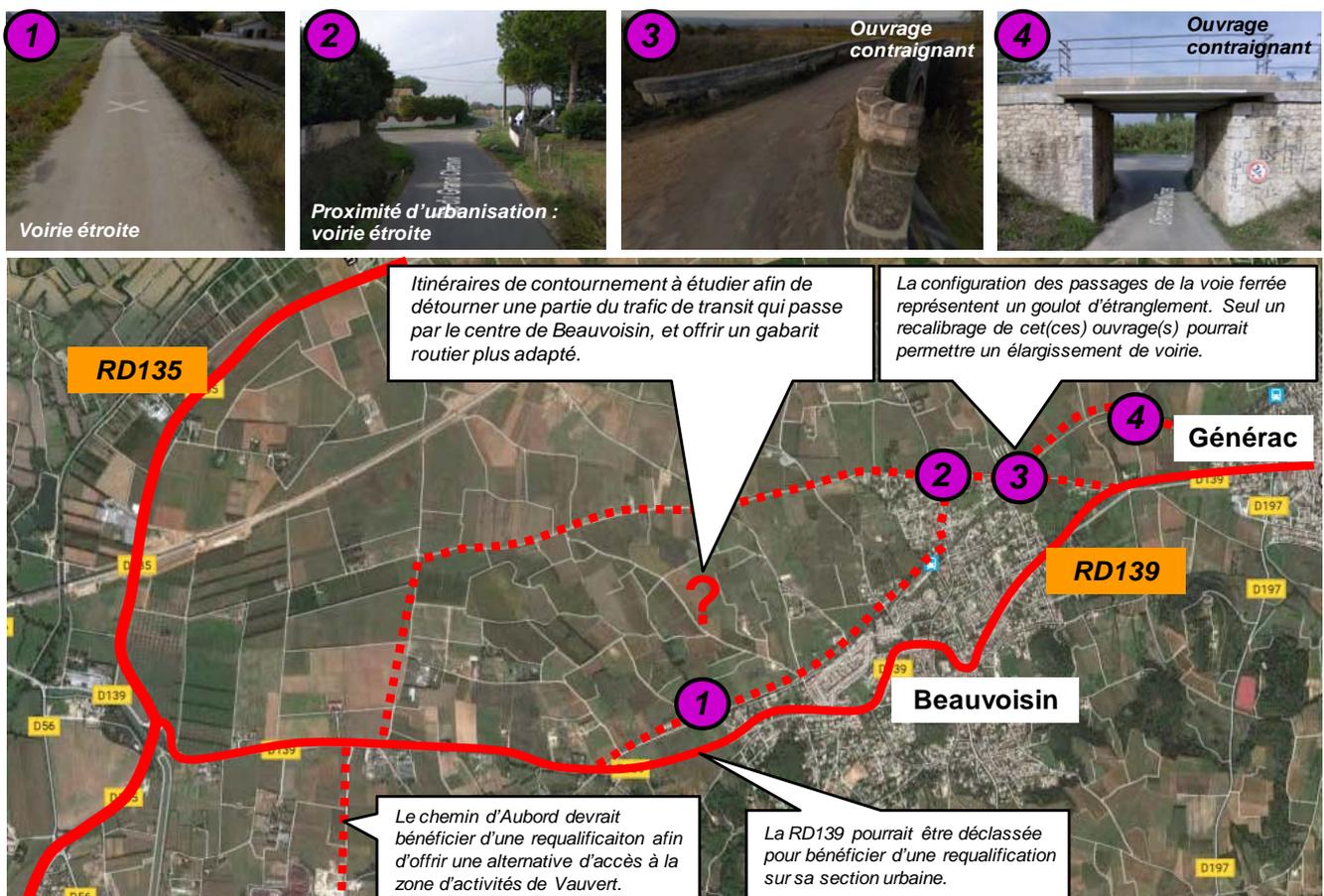
Aux abords des écoles, il est envisageable d'aménager des systèmes de dépose-minute. Cependant, ce type d'aménagement est conditionné par la disponibilité d'un espace public suffisant. Un tel dispositif doit être accompagné de la mise en place de cheminements piétonniers sécurisés.

• **L'étude d'un itinéraire de contournement de Beauvoisin :**

Le **faible gabarit de la RD139** semble poser des problèmes de **sécurité routière** et celui-ci peut difficilement être modifié sur certaines sections contraintes par le relief. Cet axe présente une contradiction entre sa faible largeur et l'importance des fonctions qu'il supporte. Face à la récurrence du sujet de la desserte routière de Beauvoisin durant la phase de diagnostic de l'étude de mobilité, la question mérite d'être soulevée même s'il paraît difficile d'y apporter une réponse simple.

Dans ce contexte, il serait opportun d'étudier les possibilités techniques d'amélioration du raccordement de la commune au réseau structurant (le chemin des canaux), soit en requalifiant la RD139, soit en envisageant un **itinéraire de contournement** (en lien avec la requalification du chemin d'Aubord qui permettra un meilleur accès à la zone d'activités de Vauvert en empruntant une partie de la RD139). Rappelons que les options de contournement sont limitées et également sujettes à de fortes contraintes dont il n'est pas garanti de pouvoir les résoudre (gabarit des ouvrages de franchissement de la voie ferrée). Cependant, ce sujet peut être **(re)mis à l'étude** (en coordination avec les maîtrises d'ouvrage concernées : Département, Région), d'autant plus que l'urbanisation de la commune va continuer à se développer. Le projet a été étudié il y a très longtemps et il serait bon d'actualiser la démarche.

Les illustrations suivantes présentent quelques propositions de tracé pour un itinéraire de contournement nord de Beauvoisin, permettant de raccorder Générac au chemin des canaux.



La carte ci-dessus illustre quelques propositions de tracé pour la déviation nord de Beauvoisin, comme une alternative à la traversée du village. Le gabarit de la voirie qui pourrait être le support de ce tracé est variable : chemin de campagne à l'ouest, draille à l'est... Le principal point dur d'un tel tracé reste le gabarit des ouvrages de franchissement (inférieur ou supérieur) de la voie ferrée.

• Le jalonnement et la hiérarchisation du réseau viaire :

D'un point de vue de la circulation et du stationnement, la question du **jalonnement** joue un rôle complémentaire à la configuration du réseau de voirie. Il doit notamment permettre :

- De flécher les itinéraires de contournement des noyaux villageois.
- De flécher l'accès aux zones d'intérêt.
- De flécher les parkings périphériques.
- De flécher des itinéraires destinés aux PL et les parkings dédiés aux PL.
- De flécher les itinéraires dédiés aux modes doux.

Pour les véhicules motorisés, ce jalonnement repose partiellement sur la notion de hiérarchisation du réseau de voirie. Sur le territoire de Petite Camargue, le **réseau primaire le plus proche est constitué de l'autoroute A9 et la RN113**. Ces axes affleurent le nord du territoire, sans le traverser. Si on considère les axes qui maillent et structurent le territoire de Petite Camargue, on peut distinguer deux types d'axes :

- **Les voies de transit** : elles correspondent généralement aux routes départementales. Elles permettent un raccordement aux grands axes primaires, la connexion interurbaine des villes entre elles, l'accès aux zones d'activités, le trafic de transit... Ces voies sont le plus souvent interurbaines, mais peuvent avoir des déclinaisons urbaines (on peut ici parler de boulevard urbain multimodal, avec intégration des modes doux) : c'est notamment le cas à Vauvert où un itinéraire de transit urbain peut être identifié. Sur ces axes, le trafic PL est autorisé et fléché par le jalonnement.
- **Les voies d'accès** : elles permettent le raccordement des voies de transit aux quartiers. Elles correspondent aux voies historiques des villes, avec une contradiction perpétuelle entre faible largeur moyenne et importance des fonctions supportées : circulation, desserte, stationnement, traversée des noyaux villageois...

En dehors de ces deux catégories d'axes, la voirie assure principalement une **fonction de distribution**.

Notons qu'en termes de hiérarchisation, les fonctions supportées par les voies de circulation ne sont pas toujours exclusives. En effet, en milieu urbain, certains axes peuvent avoir simultanément une fonction de transit et une fonction d'accès (c'est le cas de l'axe de traversée urbaine de Vauvert). La vocation des axes peut varier en fonction du tissu urbain traversé.

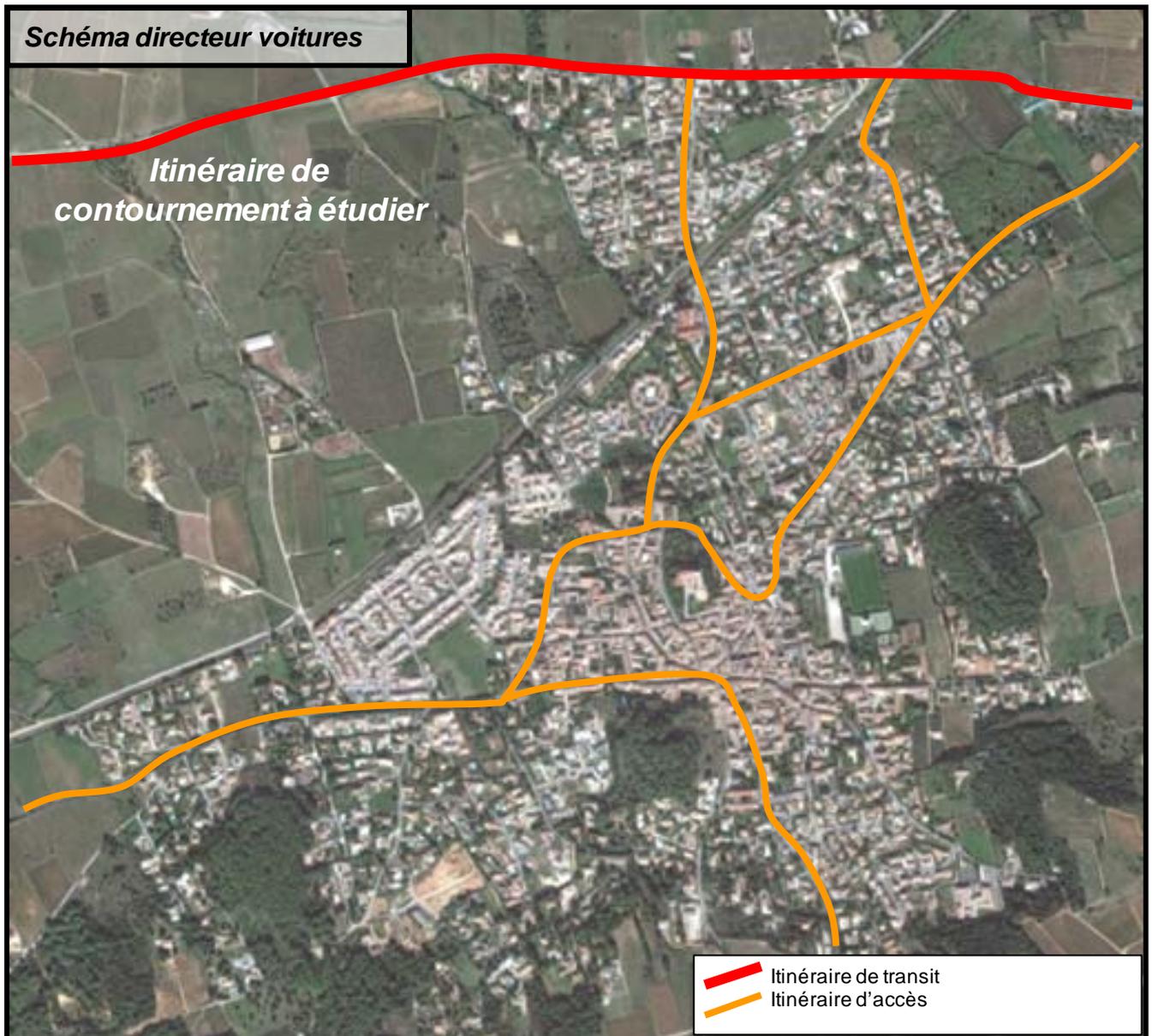
Les schémas suivants proposent une hiérarchisation sommaire du réseau de voirie maillant les différentes communes de Petite Camargue.



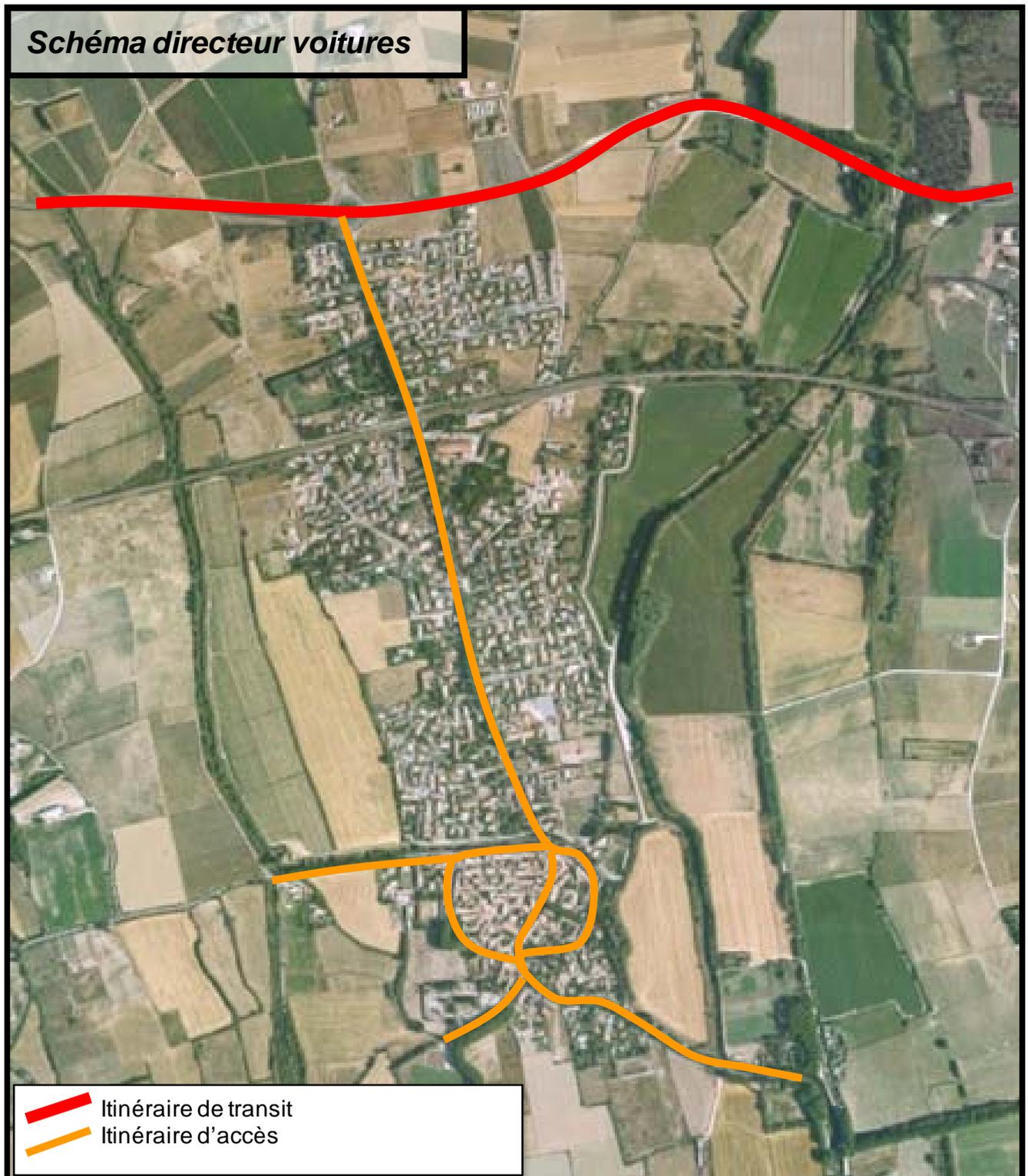
Voies structurantes d'Aimargues : la route des plages est l'itinéraire de contournement d'Aimargues sur l'axe nord-sud (elle permet le raccordement aux zones d'activités, à l'A9 et la RN113). La RD6572 est quant à elle l'axe de transit est-ouest. Les voies d'accès connectent les entrées de ville au centre-ville, ainsi qu'au quartier des Garrigues. Notons que ce réseau est amené à évoluer dans le cadre des projets urbains qui vont se développer sur la partie nord de la commune.



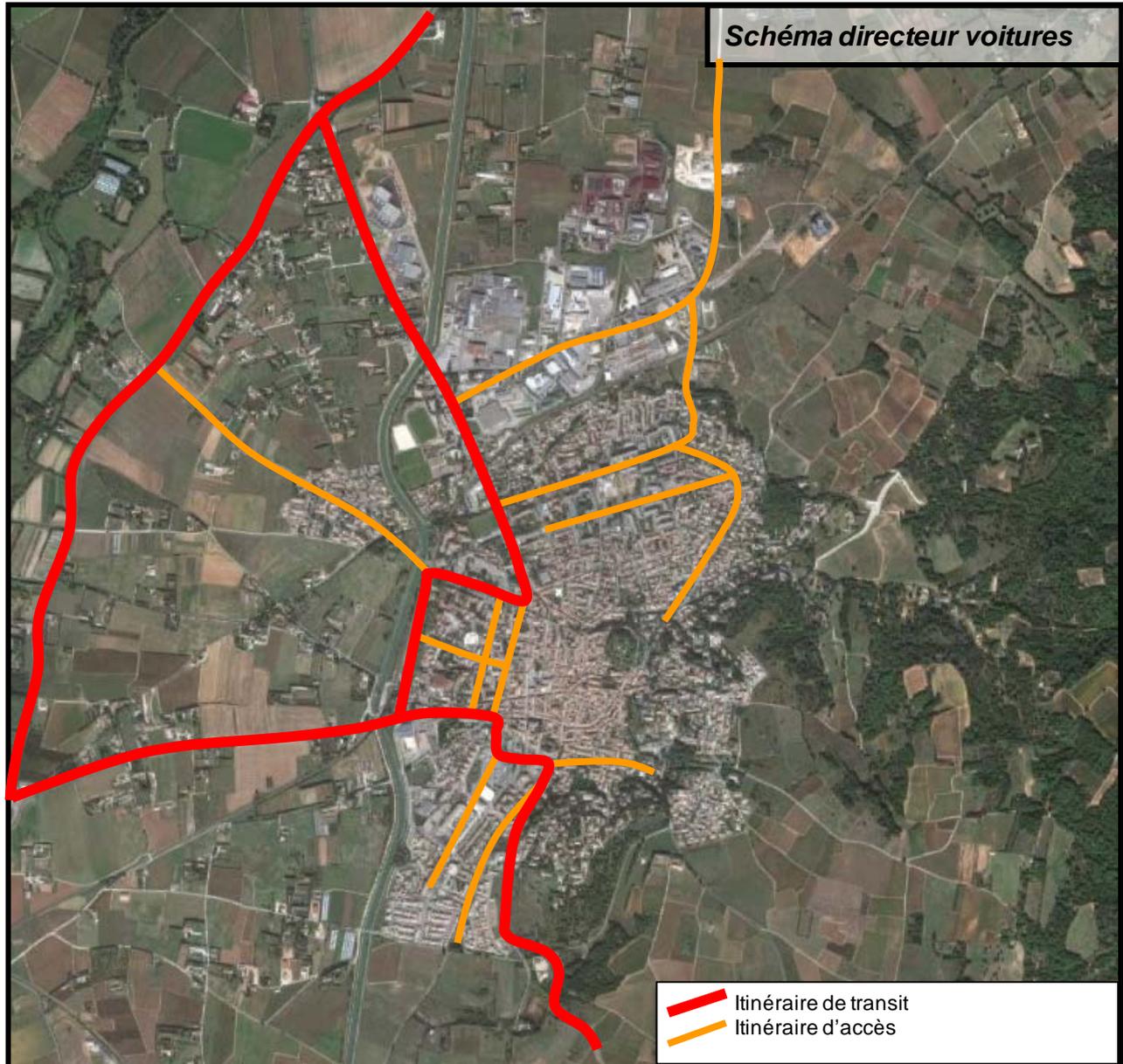
Voies structurantes d'Aubord : la RD135 (chemin des canaux) est l'itinéraire principal de contournement. Il est complété par la RD14 qui assure la fonction de desserte de la zone d'activités, mais aussi de traversée du noyau villageois et de connexion interurbaine.



Voies structurantes de Beauvoisin : dans l'hypothèse de réalisation d'un itinéraire de contournement nord de Beauvoisin, celui-ci aurait la fonction d'itinéraire de transit (en son absence, cet itinéraire continue à être supporté par la RD139). La RD139 et les principales voies s'y raccordant constituent les itinéraires d'accès au noyau villageois et aux quartiers.



Voies structurantes du Cailar : la RD6572 est l'axe est-ouest qui permet le flux de transit est-ouest. Les voies d'accès au Cailar assurent cependant aussi une fonction de transit pour d'éventuels flux nord-sud, mais la fonction d'accès reste prépondérante sur la RD104. Au sud de la commune, l'accès au noyau villageois peut faire l'objet d'un jalonnement spécifique pour éviter la traversée de l'hypercentre.



Voies structurantes de Vauvert : le chemin des canaux et la RD6572 sont les deux itinéraires de transit. Ils sont complétés par un itinéraire de traversée nord-sud de la commune (via l'avenue Robert Gourdon et le boulevard Jean Jaurès). Les voies d'accès permettent la diffusion dans le tissu urbain et économique.

• Le développement des solutions d'écomobilité :

En matière d'écomobilité, des solutions peuvent être développées de manière à offrir, en complément des transports collectifs, des solutions alternatives. Ces solutions sont principalement :

- **Le covoiturage** : sur le territoire, le covoiturage est assez **confidentiel** (dans la mesure où il n'est pas institutionnellement encadré), mais cette pratique **est en développement de manière non formelle**. En effet, le CD30 a amorcé une démarche en créant des outils visant à développer les pratiques.
- **L'autopartage** : les solutions d'autopartage se développent progressivement. Le principe de base consiste à adhérer à un dispositif permettant de « louer » **une voiture, pour une courte durée** (voire une moyenne durée). Ce type de solution peut être envisagé de manière expérimentale à Vauvert.
- **Le développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE)** : sur ce sujet, le syndicat départemental d'électricité a élaboré un programme d'investissement pour développer un réseau d'IRVE publiques. De fait, cette question est déjà traitée et le territoire de Petite Camargue devrait bénéficier de l'apport de quelques IRVE (en espérant que leur localisation sera adapté aux diverses formes de stationnement et d'usages : en centre-ville, dans les parkings, dans les administrations...).

⇒ Le covoiturage :

Le principe de base du covoiturage réside dans la possibilité **d'usage collectif d'une voiture lors d'un trajet commun**. Le service est adapté aux zones concentrant les emplois, ainsi que pour les déplacements de moyenne et longue distance.

Le covoiturage est particulièrement adapté pour apporter une solution alternative aux migrations alternantes dans les zones de forte concentration d'emplois, ainsi qu'aux personnes isolées (covoiturage solidaire). Rappelons qu'une grande partie des actifs de Petite Camargue travaillent à Nîmes : c'est un flux « concentré » sur lequel le covoiturage pourrait agir.



Le covoiturage se traduit généralement par les caractéristiques suivantes :

- Des pratiques **plus ou moins formelles** selon les structures et les territoires,
- Des caractéristiques du service pouvant reposer sur :
 - l'existence d'un **portail de mise en relation** : c'est le plus souvent un site internet qui permet au conducteurs et aux passagers de se déclarer, d'indiquer les trajets qu'ils vont réaliser, et de se mettre en relation pour covoiturer. Sur le territoire national, on assiste à une multiplication des opérateurs et des portails de covoiturage. Cette multiplicité génère un manque de lisibilité de l'offre technique et la plupart des sites ne fédèrent que peu de propositions de trajets. Par ailleurs, les modalités de mise en œuvre du covoiturage peuvent différer en fonction des portails (édition de tickets par exemple, accès payant...).
 - la définition d'un **périmètre** et d'une **charte des pratiques** : elles dépendent du réseau de covoiturage auquel l'utilisateur adhère.
 - la matérialisation de **points d'arrêt** : la matérialisation d'un réseau au moyen de points d'arrêt permet de fixer visuellement les éléments de l'offre. Cette matérialisation signale des points « officiels » de rencontre entre les usagers du covoiturage. Généralement, ces

- points d'arrêt se situent sur les axes routiers ainsi qu'à proximité des générateurs de déplacements (centre-ville, zones commerciales, zones d'activités...).
- la matérialisation **d'aires de covoiturage** : dans le prolongement des arrêts de covoiturage, il est possible de mettre en œuvre des aires de covoiturage. Celles-ci ont vocation à être localisées sur des grands axes de communication, des carrefours qui permettent à des conducteurs de se donner rendez-vous afin de n'utiliser qu'un seul véhicule mais aussi près de générateurs de déplacements tels que les parkings de zones commerciales.
 - la mise en œuvre d'une **animation/communication** : elle joue un rôle primordial dans l'émergence de la pratique du covoiturage. Pour passer d'une pratique confidentielle et informelle à une pratique collective partagée, il est nécessaire de diffuser les représentations associées au covoiturage afin de créer une confiance envers ce mode alternatif. Ce lien de confiance est stimulé par l'existence d'un réseau physique (panneaux, aires). Notons que cette communication peut prendre différentes formes en fonction du public ciblé : actifs, entreprises, administrations, touristes (la communication peut notamment inciter à des réflexions et des actions de type Plan de Déplacement Entreprise – PDE)... Il est important que cette communication soit envisagée plutôt comme une animation que comme des actions de communication sporadiques et isolées.

Compte tenu de ces éléments, il est utile d'indiquer que le **CD30** a récemment mis en œuvre des outils pour favoriser l'émergence des pratiques de mobilité, en ciblant plus particulièrement les actifs (covoiturage.gard.fr) :

- **Réalisation d'un portail** gratuit de mise en relation, reposant sur une charte d'utilisation.
- Elaboration d'une offre ciblée sur **les navettes domicile-travail** pour réduire les trajets en « voiture solo ».
- Le portail est adossé à une plate-forme nationale : **Idvroom**.
- Le portail dispose de **trois clés d'entrée** : les particuliers, les communautés, les événements.
- Le CD30 est en recherche de **relais** pour assurer la communication et l'animation de l'offre de covoiturage sur le territoire.

Dès lors, la CCPC peut envisager de **promouvoir les pratiques de covoiturage sur son territoire** en utilisant et en relayant les outils du CD30. Cette action d'appui pourrait s'organiser autour des points suivants :

- **Communication/animation ciblée** pour présenter les outils, notamment dans le cadre d'actions à mener auprès des entreprises et administrations (dans le cadre d'une démarche de PDE/PDA), ainsi que les services sociaux.
- **Communication grand public** sur les outils de covoiturage (charte, kit...) et les avantages.
- **Matérialisation physique** d'un réseau de covoiturage : panneaux, aires de covoiturage... Ces aires, de capacité adaptée à l'ampleur de la pratique, seront visibles grâce à des panneaux de signalisation



⇒ **L'autopartage :**

Plutôt que de posséder une voiture personnelle qui reste l'essentiel de son temps au parking, l'autopartage permet de disposer d'un véhicule uniquement quand on en a besoin. La réservation se fait par téléphone ou par internet. Actuellement, ces services existent essentiellement en milieu urbain : par exemple, www.cityz.coop. Les voitures sont généralement dispersées sur plusieurs stations. La tarification intègre la durée d'utilisation ainsi que le kilométrage effectué.



Un service d'autopartage se caractérise par les éléments suivants :

- un **portail internet** de réservation et/ou une hotline téléphonique,
- des **places de stationnement réservées** (importance de la localisation des places de stationnement),
- **abonnement** et **tarification** tout inclus à l'usage (location, carburant, assurance, entretien), facturation mensuelle,
- véhicules disponibles 24h/24h, 7j/7j,
- **pas de formalité** administrative à chaque réservation,
- **information, communication** : ce sont des leviers importants de la diffusion de la pratique.

Pour exemple, le réseau d'autopartage installé à Marseille fonctionne sur le principe d'une adhésion des utilisateurs. L'adhérent souscrit un abonnement et se voit remettre une carte magnétique et des identifiants pour se connecter au site internet de réservation. La réservation se fait par téléphone ou par internet. La carte magnétique permet d'ouvrir et fermer le véhicule. La tarification est définie par les composantes suivantes :

- un **dépôt de garantie** et des frais de dossier : 200 € à 300 €
- un **abonnement mensuel** de 11 €
- un **prix au kilomètre** incluant le carburant, l'assurance et l'entretien : de 0,2 € à 0,4 € le kilomètre,
- un prix en fonction de la **durée d'utilisation** : 2 € à 4 € par heure en fonction des caractéristiques du véhicule. Les heures de nuits sont gratuites.

En milieu rural, **la faible densité urbaine est un frein à la mise en place d'une offre d'autopartage** car l'idée de ce service repose notamment sur une bonne accessibilité de l'offre en marche à pied. Même si cela est techniquement possible, le problème se pose davantage en termes d'équilibre économique (un certain niveau de fréquentation étant nécessaire pour obtenir une rentabilité économique). Cependant, certaines villes de moins de 10 000 habitants en Suisse et en Allemagne commencent à développer ces services. Dans un contexte de faible fréquentation, l'autopartage sera déficitaire mais peut faire l'objet d'une prise en charge publique dans une perspective de service public. En milieu rural, le modèle économique pourrait donc être différent de celui construit pour le milieu urbain et faire l'objet d'une expérimentation financée publiquement. L'offre d'autopartage peut apporter une solution

Un service de type « autopartage » peut être mis en œuvre de différentes manières avec différentes résultantes en matière de service et de visibilité :

Plusieurs cas de figure envisageables :

Des solutions de
**particuliers à
particuliers.**

**Une offre
« artisanale » :**
une structure
associative

**Une offre
« publique » :** la
collectivité utilise
les outils
mutualisés

**Une offre
« déléguée » :** la
collectivité
conventionne un
prestataire

L'expérimentation est envisageable, avec des services mis en place dans la gare de Vauvert

- **Une offre d'autopartage émanant des particuliers :** les particuliers peuvent mettre leur véhicule en location pendant les périodes où ils ne l'utilisent pas. Ainsi, grâce à différents services en ligne, accessibles par smartphone, les usagers ont connaissance des véhicules partagés et peuvent les utiliser moyennant une tarification incluant le temps d'utilisation et les kilomètres parcourus.
- **Une offre d'autopartage « artisanale » :** une structure de type associatif met en œuvre un système de « voitures de village » partagées. Le système peut démarrer de manière artisanale avec des véhicules d'occasion et un protocole d'utilisation instaurant quelques règles simples (système de réservation par téléphone, contrat de confiance, affichage d'un tableau des réservations, permanence d'accueil, système de récupération des clés...).
- **Une offre d'autopartage « publique » :** quelques voitures de service de l'administration publique pourraient être partagées et conjointement utilisées par le personnel de la collectivité et les citoyens. Ce service pourrait s'appuyer sur l'utilisation des outils mutualisés du réseau coopératif Cityz, ou bien en utilisant les services d'opérateurs.
- **Une offre d'autopartage « déléguée » :** la collectivité a recours à un prestataire privé qui organise un service d'autopartage avec un minimum de deux véhicules. Cette solution représente un coût de l'ordre de près 18 000 €/an.

Compte tenu de la multiplicité des solutions, la CCPC pourra étudier l'opportunité de l'**expérimentation** d'un service d'autopartage à moyen terme. Cette expérimentation pourra être envisagée à Vauvert (là où la densité démographique est la plus élevée) dans le cadre des outils pouvant être mobilisées par le contrat politique de la ville (afin d'apporter une réponse aux besoins de mobilité de personnes en insertion). Du point de vue de l'exploitation, les deux solutions les plus « adaptables » sont l'**offre artisanale** (mise en œuvre par un tissu associatif) et l'**offre publique** (mise en autopartage d'une partie de la flotte des véhicules de la collectivité).

II.4. La place des transports collectifs

II.4.1. Les principaux enseignements du diagnostic

• Rappel de quelques éléments de diagnostic :

En termes d'organisation des transports publics, la CCPC ne dispose **d'aucune compétence en la matière**. Néanmoins, le territoire bénéficie d'une offre relativement variée :

- Le territoire est desservi par **une ligne TER** : quatre communes sont desservies, et le temps de parcours ferroviaire est **très compétitif pour aller à Nîmes**. L'offre TER est cependant inégale.
- Le territoire bénéficie d'une offre de transport départemental **Edgard** : l'offre est orientée vers les scolaires et toutes les communes sont desservies.
- On observe une **faible desserte des hameaux**, exclusivement en période scolaire.
- Le **schéma départemental d'accessibilité des transports (SDAT)** du CD30 est en cours d'élaboration : 30 points d'arrêt PMR sont prévus sur les communes de la CCPC.
- La gare de Vauvert présente une **centralité intéressante**. Les haltes ferroviaires présentent des niveaux d'aménagement très **inégaux**.
- Le SCOT propose des recommandations pour le développement des transports collectifs, notamment autour du développement d'un **pôle d'échanges multimodal à Vauvert (PEM)**.
- La CCPC a une **localisation de confins**, et se confronte à un **contexte institutionnel flou** en matière de compétences relatives aux transports.

Le tableau suivant récapitule les éléments de bilan relatifs aux différentes composantes de l'offre de transport collectif sur le territoire de Petite Camargue.

Atouts	<ul style="list-style-type: none"> • Offre EDGARD concentrée vers Nîmes et les établissements scolaires • Navette urbaine du CCAS de Vauvert (mais exclusivement sur Vauvert) • Tarification plate et combinée du réseau EDGARD • Maillage des points d'arrêt • Future mise en accessibilité ADAP • Transport à la demande PMR (CD30) • Ligne Grau-Nîmes, avec 4 gares (toutes les communes sauf Aubord) • Localisation des gares, à proximité des centres urbains • Temps de parcours : 20 minutes Vauvert-Nîmes • Accès direct au centre de Nîmes, aux plages • Ligne à 1€ • Proximité de la ligne Nîmes-Montpellier (à Vergèze, Lunel) • Usage fret de la ligne ferroviaire • Vélos embarquables dans le TER 	Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> • Radialité du réseau EDGARD, orientation scolaire, manque de lisibilité de l'offre • Offre TC peu orientée vers les actifs • Hameaux peu desservis, voire non desservis • Absence d'offre de transport urbain • Temps de parcours élevés • Peu de relation avec l'Hérault • Réseau TANGO proche, mais sans extension sur le territoire • Aménagement inégal des arrêts • Manque d'information aux voyageurs • Peu de véhicules accessibles aux PMR • Peu de desserte des zones d'activités • Faible nombre de TER, hiver/été • Faible adéquation des horaires pour les actifs • Desserte déséquilibrée des haltes • Pas de desserte des zones d'activités du sud de Nîmes • Aménagement sommaire des haltes SNCF • Pas d'information dynamique aux haltes • Manque d'un axe TC vers la gare de Vergèze/Lunel • Ligne non électrifiée, faible capacité • Déficit d'information/communication
--------	---	------------	---



Halte ferroviaire d'Aimargues



Halte ferroviaire du Cailar



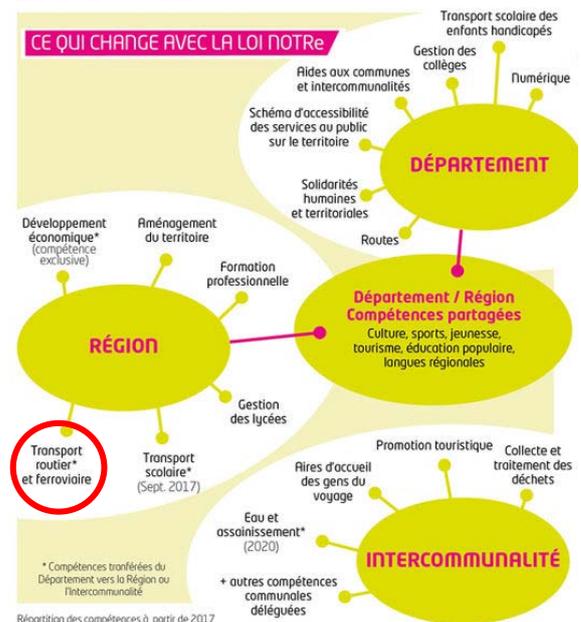
Gare ferroviaire de Vauvert

• **Un contexte institutionnel en attente :**

D'un point de vue fonctionnel, le territoire est en demande d'un développement global de l'offre de transports collectifs, en les orientant vers les actifs. Pour autant, d'un point de vue institutionnel, **la CCPC n'est pas compétente.**

Le cadre institutionnel relatif à l'organisation des transports collectifs a récemment évolué avec la loi NOTRE, qui implique :

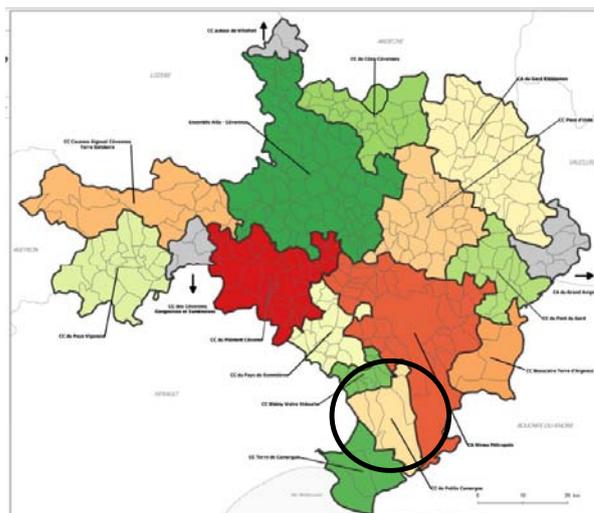
- Une **fusion** des régions Languedoc Roussillon et Midi Pyrénées, avec des pratiques différentes en matière de transport ferroviaire (rappelons que la Région est l'autorité organisatrice de transport ferroviaire, et la fusion de deux régions ayant des pratiques différentes en la matière aura certainement un impact sur l'organisation régionale des transports ferroviaires).
- Le transfert de la **compétence transport public routier** à la Région offre une perspective positive à la CCPC. En effet, l'organisation départementale des transports avait pour effet une rupture de l'offre aux frontières départementales (EDGARD et HERAULT TRANSPORT). Ainsi, les communes de la CCPC ne bénéficient pas d'offre en relation avec l'Hérault. Dorénavant, l'organisation régionale des transports routiers permettra probablement d'atténuer ces effets de bord.
- La Région organisera à la fois **le transport ferroviaire et le transport routier**, ce qui peut induire à terme une cohérence des différentes offres.



Nouveau découpage régional et nouvelles compétences.

Par ailleurs, à l'échelle intercommunale, il est utile de noter que le **Schéma Départemental de Coopération Intercommunale (SDCI)** du Gard, en cours, conserve l'entité de la CCPC (voir carte ci-contre).

Dès lors, si la question de la mise en œuvre de transports urbains est évoquée, elle ne peut s'envisager actuellement qu'à l'intérieur de ce périmètre, lequel est relativement réduit (au regard des flux de déplacements des actifs qui débordent fortement sur les territoires limitrophes).



Cartographie du SDCI du Gard en cours

• **Les pistes d'actions hiérarchisées :**

Sur la question générale de la mobilité, les transports collectifs jouent un rôle complémentaire aux solutions individuelles (que ces dernières soient plus ou moins vertueuses).

Comme l'illustre la liste suivante, les groupes de travail mobilisés se sont positionnés sur les enjeux suivants qui se structurent principalement sur :

- Le développement d'un PEM à Vauvert.
- Le développement de l'offre TER.
- Le développement des transports interurbains.
- Le développement d'une offre de transport urbain.
- Le renforcement de l'information et la communication.

- 1 • **Créer un Pôle d'Echanges Multimodal à Vauvert**
- 2 • **Coordonner les offres TER/LER/EDGARD (loi NOTRE)**
- 3 • **Renforcer/créer l'axe Vauvert-Nîmes**
- 4 • **Créer des liaisons vers Vergèze / Lunel**
- 5 • **Adapter l'offre à destination des actifs**
- 6 • **Renforcer/créer des liaisons TC interurbaines**
- 7 • **Renforcer/créer les liaisons avec l'Hérault**
- 8 • **Développer le TER sur Grau - Nîmes**
- 9 • **Développer la communication et l'information**
- 10 • **Aménager les haltes TER**
- 11 • **Développer la desserte TC des hameaux (TAD)**
- 12 • **Mettre en œuvre une information dynamique aux haltes**
- 13 • **Créer des lignes de transport urbain**
- 14 • **Améliorer la desserte TC des zones d'activités**
- 15 • **Créer une desserte TC estivale**

Hiérarchisation des éléments d'action en matière de transports collectifs

- **La mise en œuvre d'un réseau de transport urbain** : A l'échelle de la CCPC, Vauvert joue le rôle de ville centre, concentrant population, emplois, équipements, commerces et services. La ville est donc un pôle secondaire. En parallèle du développement d'un PEM au niveau de la gare de Vauvert, il est envisageable de développer une offre de transport urbain. En effet, la coordination d'une offre interurbaine et d'une offre urbaine présente une potentialité de **synergie des offres** (offre du dernier kilomètre). En écartant à ce stade les considérations relatives à la compétence d'organisation des transports publics, le schéma suivant fait une proposition de structuration d'un réseau urbain composé de deux lignes :
 - **Une ligne Coté Soleil – Moulin Etienne** : cette ligne connecte la ZAC Côté Soleil, la zone d'activités de Vauvert, les quartiers prioritaires de la ville, le centre-ville, la gare et les quartiers du chemin Moulin Etienne.
 - **Une ligne Piscine de Vauvert – la Condamine** : cette ligne connecte les équipements sportifs de Vauvert (secteur de la piscine), les quartiers prioritaires de la ville, le centre-ville, la gare, la zone de la Condamine. Une extension de la ligne vers Gallician peut être effectuée à certaines heures de la journée à raison de 4 allers-retours par jour (une offre TAD peut également être envisagée en remplacement de cette extension de ligne).
 - **Composantes de l'offre** : à l'échelle de la commune de Vauvert, l'offre urbaine pourrait s'étaler sur une amplitude de 12 heures par jour, dont 5 heures en période de pointe et 7 heures en période creuse (2 AR/h en période de pointe, 1 AR/h en période creuse). Le service serait proposé 6j/7j, soit un total de 303 jours ouvrables (hors dimanche et jours fériés). Les lignes seront interconnectées au niveau du PEM de Vauvert.
 - **Création d'un PTU** : la mise en œuvre d'un réseau de transport urbain est conditionnée par la création d'un **Périmètre de Transport Urbain (PTU)**. Pour créer un réseau urbain à l'échelle de la ville de Vauvert, il sera donc nécessaire de créer un PTU à cette échelle.



Proposition de création de deux lignes urbaines à Vauvert

- **Le développement d'un PEM à Vauvert** : Vauvert est un pôle secondaire qui offre des perspectives de développement urbain et de desserte en transport collectif. A ce titre, dans le cadre de l'offre de transport, la ville joue le rôle « hub » avec la convergence de lignes départementales et régionales, dont une offre ferroviaire. Cette position centrale pose clairement l'enjeu du dimensionnement de la gare de Vauvert pour évoluer vers un **équipement structurant** qui aura vocation à être utilisé par plusieurs réseaux. La gare pourrait ainsi évoluer en PEM selon les modalités suivantes :
 - **La mise en œuvre d'un PEM** est directement conditionnée par les modalités de desserte en transport collectif. De fait, le PEM doit bénéficier d'un niveau conséquent d'offre multimodale : TER, lignes interurbaines, ligne urbaines, solutions d'écomobilité... Or, les principaux paramètres de ces offres ne dépendent pas de la CCPC, mais plutôt de la Région. Il conviendra donc de négocier avec la Région pour assurer **le développement de ces offres**. Dans un contexte de réflexion régionale sur la question de l'offre ferroviaire, il faut porter un discours visant à **préserver et développer les capacités ferroviaires de la ligne Nîmes – Grau du Roi** : c'est une condition du développement connexe du PEM et des autres offres TC.
 - Cet équipement sera conçu comme un **lieu de vie** grâce à la **multiplicité des fonctions** : bâtiment voyageurs, services, commerces, stationnement périphérique... Pour cela, le PEM devra être envisagé comme un projet urbain, s'intégrant aux perspectives urbaines de la ville de Vauvert (QPV, projet de lycée...).
 - Du fait de son positionnement sur les axes structurants de la ville, les **accès routiers** au PEM seront configurés pour permettre une bonne accessibilité aux véhicules, mais aussi une **bonne accessibilité avec les modes actifs**, notamment en matérialisant des itinéraires piétonniers entre le PEM et le centre-ville.
- La mise en œuvre d'une **animation et d'une communication adaptées** : celles-ci sont nécessaires pour promouvoir l'offre de transport actuelle, et surtout promouvoir les améliorations attendues. Cette communication se traduira par les éléments suivants :
 - Un **point d'information et de vente** au niveau du PEM.
 - L'édition et la diffusion des **grilles horaires** ainsi qu'une **communication grand public**.
 - L'édition et l'affichage des **informations aux voyageurs** au niveau des points d'arrêt (grilles horaires, plan du réseau). Actuellement, nombreux sont les points d'arrêt où l'information est absente.
 - Au niveau des haltes ferroviaires, les usagers sont en demande d'une **information dynamique** permettant d'être averti des retards.
 - L'animation auprès des réseaux de **prescripteurs et relais** : CACS/CAIS, OT, Mairie, Pôle emploi...
 - Communication et animation auprès des **entreprises et administrations** (démarche PDE, PDA, PDEI, PDA, PDES)...

Pour compléter la liste des orientations, les pages suivantes présentent des indications complémentaires permettant de mieux appréhender leur contenu.

II.4.3. Application du schéma directeur des transports collectifs

• *Le développement de lignes interurbaines :*

Comme évoqué précédemment, l'organisation de lignes interurbaines est de la compétence de la Région. Dès lors, sauf à ce que les communes concernées se concertent pour organiser elles-mêmes de telles lignes (sous condition d'accord de la Région), la mise en œuvre de telles lignes devra passer par la formulation d'une **demande auprès de l'autorité organisatrice**. Le sujet est délicat car il s'agit pour la CCPC de porter une demande qu'elle ne peut organiser, mais qui conditionne en partie son développement et son fonctionnement urbain.

- **Concernant la navette Vauvert – Nîmes :** cette ligne représente un kilométrage de 22 km pour un trajet aller. Dès lors, une offre d'un seul aller-retour par jour, durant toute l'année (6j/7j) représente un total de près de **13 300 km/an**. Sur la base d'un coût kilométrique (incluant le coût du matériel, le coût du personnel, le coût de roulage) compris entre 3 et 4 €/km, le coût annuel d'un aller-retour quotidien serait de l'ordre **40 000 à 53 000 €/an**. Pour satisfaire une clientèle d'actifs, un niveau d'offre de l'ordre de 10 ARQ (aller-retour quotidien) paraît un minimum, ce qui représenterait un budget 10 fois supérieur, de l'ordre de **400 000 à 530 000 €/an**.
- **Concernant la ligne Lunel – Vauvert - Vergèze :** la longueur de la ligne est quasiment équivalente à celle de la précédente ligne. Avec une longueur de 23 km, l'offre annuelle relative à un aller-retour quotidien représente **14 000 km/an**, soit un coût de **42 000 à 56 000 €/an**. Pour un niveau de référence de 10 ARQ, une telle ligne représenterait un coût annuel de **420 000 à 560 000 €/an**.
- **Compte tenu des budgets concernés, la CCPC n'a pas d'autre choix que de solliciter la Région pour la mise en œuvre de telles lignes.** Cependant, la pertinence de telles lignes devra être argumentée et devra être accompagnée de mesures visant à démontrer que ces lignes feront partie d'un dispositif plus large (communication, action auprès des entreprises, administrations, mise en œuvre d'un réseau urbain, développement urbain...).
- **Concernant la commune de Beauvoisin :** celle-ci souffre d'une accessibilité routière moins évidente pour une ligne de transport collectif car elle oblige à réaliser une desserte en antenne. Par contre, la commune de Beauvoisin est relativement proche de la commune de Générac, laquelle est desservie par la ligne périurbaine n°43 du réseau TANGO (l'offre est de 13 ARQ). Le prolongement de cette ligne représente une distance de 2,7 km. Sur la base de 3 ARQ qui seraient ainsi prolongés, l'offre kilométrique additive serait de **4 900 km/an**, soit un coût de **14 700 à 19 600 €/an**. Outre le coût additionnel d'un tel prolongement, il y a un impact sur l'exploitation d'une telle ligne (impact du prolongement sur la grille horaire et le cadencement). Dans ce contexte, la mise en œuvre d'une telle option technique devra faire l'objet d'une négociation (avec convention financière) avec l'agglomération nîmoise.

• Le développement d'un PEM à VAUVERT :

Dans un premier temps, rappelons bien que la fonction première d'un PEM est de **permettre la convergence et l'interconnexion de plusieurs modes de transport**. De fait, le principal contenu d'un tel équipement réside dans l'offre de transport : elle doit être **plurielle et conséquente**. Pour autant, comme nous l'avons vu précédemment, une grande partie de l'offre dépend de la Région, et donc de la **volonté politique de celle-ci de la promouvoir et la développer**.

Ceci étant, la mise en œuvre d'un PEM est l'occasion pour la collectivité de se doter d'un **équipement moderne** permettant de répondre au besoin de développement d'une offre alternative à la voiture individuelle à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Bien que la détermination complète de la configuration d'un tel équipement requière des **études préalables** (pré-étude de faisabilité, étude fine, APS/APD, programme - diagnostic, schéma de circulation, dimensionnement, plan détaillé, architecture, coût), nous proposons ci-après une lecture sommaire des **principales fonctions** qui doivent y figurer. Un Pôle d'Echanges Multimodal est un équipement, à géométrie variable, qui peut s'organiser autour des espaces suivants :

- **Des quais** pour l'embarquement et le débarquement des passagers : il est important de prévoir une capacité suffisante pour accueillir l'offre future des lignes régulières et scolaires, mais pour pouvoir aussi envisager une offre future de transport urbain et disposer d'aires de stockage suffisantes.
- **Une aire de circulation** pour les véhicules, nécessaire pour stationner, arriver et repartir sans que les véhicules se gênent les uns les autres.
- **Les surfaces d'accès entrée/sortie** : la surface liée aux accès est estimée à 30% de la surface nécessaire aux quais et aux aires de circulation (poste à quai + aire de manœuvre).
- **Un bâtiment** : la gare SNCF dispose déjà d'un bâtiment voyageurs mais pour développer des fonctions complémentaires à un PEM, une surface supplémentaire sera nécessaire : espace d'attente, point d'information, guichet, ombrière, sanitaires, local technique, commerces et services...
- **Des zones de transition** permettant l'accès des passagers et les flux intermodaux ainsi que l'interfaçage avec l'environnement urbain.
- **Des équipements complémentaires** : destinés à l'usage des modes doux (stationnement 2 roues : abri de 15 m², cheminements, accessibilité PMR (rampes), gare taxis, dépose minute...
- **Des aires de stationnement** : elles pourront être multiples afin de répondre à plusieurs problématiques. En effet, on peut envisager une aire de stationnement réservée aux usagers des transports collectifs, ainsi qu'une aire de stationnement réservée aux « covoitureurs » (l'aspect covoiturage pourra être connecté, ou pas, à l'usage des transports collectifs : les usagers concernés pourront être des covoitureurs utilisant un seul véhicule pour venir dans le centre de Vauvert, des covoitureurs se donnant rendez-vous sur le parking pour laisser leur voiture et n'en utiliser qu'une), ainsi qu'une surface de stationnement « multi-usage » pouvant également servir de parc de dissuasion périphérique (en fonction de la gestion du stationnement qui sera faite dans le centre de Vauvert).
- Par ailleurs, la gare peut être envisagée comme un **espace de vie**, avec des commerces et des services.

Au regard de toutes ces fonctions, la réalisation d'un PEM peut s'inscrire dans le cadre d'un projet urbain qui vise à définir l'aménagement de tout le pourtour de l'actuelle gare SNCF. Dans l'hypothèse où un nouveau lycée serait implanté à Vauvert, la mise en œuvre d'un **projet urbain autour de la gare de Vauvert** aurait tout son sens.

En ce qui concerne l'estimation des **coûts de réalisation**, ceux-ci doivent faire l'objet d'une **étude préalable** le moment venu car ils peuvent s'avérer extrêmement variables en fonction des aménagements envisagés et de la situation du site :

- Acquisition foncière de terrain (si nécessaire),
- Préparation du terrain : démolition, terrassement...
- Réseaux d'alimentation et évacuation,
- Création et aménagement des aires de stationnement,
- Voirie et circulations piétonnes, aménagements PMR...
- Mobilier urbain et équipements divers (abribus, bancs, panneaux, stationnement vélo...),
- Bâtiments et locaux,
- Espaces verts...

• **La structuration d'un réseau de transport urbain :**

Comme cela a été présenté supra, l'offre du futur réseau urbain doit être calibrée afin de desservir les **principaux générateurs de déplacements** de la ville : le centre, la gare, les zones commerciales, la zone d'activités, les écarts...

Différentes **hypothèses générales** sont retenues pour appréhender une nouvelle offre urbaine :

- **L'amplitude de service** : 12 heures par jour, dont 5 heures en période de pointe et 7 heures en période creuse. Le service sera proposé 6j/7j, soit un total de 303 jours ouvrables (hors dimanche et jours fériés).
- **Le niveau de desserte** : 2 AR/h (Allers-Retours par heure) en période de pointe, 1 AR/h en période creuse.
- **Le coût kilométrique** : sur un réseau urbain, le coût moyen kilométrique peut être considéré entre 4 et 5 €/km (coût TTC).
- **Le matériel roulant** : les véhicules peuvent être des midibus (jusqu'à 10 m de longueur), voire des véhicules plus petits dans les secteurs où la voirie est trop étroite.
- **La gare routière** sera localisée sur le PEM de Vauvert.
- **L'offre est envisagée comme un « service public »**, entendu comme un service rendu aux citoyens, avec des modalités favorisant au maximum son utilisation. Ainsi, la gratuité des transports peut être envisagée mais dans la mesure où celle-ci empêche la récupération de la TVA, il serait préférable de mettre en œuvre une **tarification incitative**. Cette tarification incitative (abonnement à tarif très attractif) permettrait un report modal en intégrant une tarification sociale.
- **L'offre urbaine devra être coordonnée avec l'offre interurbaine** pour favoriser l'intermodalité : coordination horaire, intégration tarifaire, intégration billettique...
- **Le réseau intégrera un SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et Information aux Voyageurs)** afin d'apporter une information dynamique aux usagers (système de repérage des véhicules par GPS afin d'afficher les horaires de passage en temps réel). Ces panneaux d'information dynamique seront installés sur les sites majeurs du réseau : le PEM de Vauvert, le centre-ville...



Exemple de midibus

En termes **d'offre kilométrique** sur l'ensemble d'un réseau urbain composé de deux lignes, et sur la base d'un coût kilométrique moyen compris entre 4 et 5 €/km, la volumétrie de l'offre serait la suivante :

- **Pour la ligne Coté Soleil – Moulin Etienne** : avec une distance de près de 6 km, cette ligne représenterait une offre kilométrique de près de **62 000 km/an**, soit un budget de l'ordre de **250 000 à 310 000 €/an**.
- **Pour la ligne Piscine de Vauvert – la Condamine** : avec une distance de près de 3,6 km (et 10,5 km si l'on considère l'extension jusqu'à Gallician à raison de 4 ARQ), cette ligne représenterait une offre kilométrique de près de **54 000 km/an**, soit un budget de l'ordre de **215 000 à 270 000 €/an**.
- **Au total, l'offre kilométrique serait de 116 000 km/an, pour un budget de l'ordre de 465 000 à 580 000 €/an**.
- En ce qui concerne la mise en œuvre d'une telle offre, la collectivité dispose de plusieurs solutions d'exploitation, dont les trois principales sont l'exploitation en régie, l'exploitation en marchés ou l'exploitation en DSP (Délégation de Service Public). Dans le cadre de la création d'un réseau, le recours à des **marchés publics** semble le mieux indiqué.

Notons que la desserte de Gallician est envisagée de manière systématique à raison de 4 ARQ. Cependant, cette offre peut être envisagée de manière alternative, soit en conditionnant le prolongement de ces services à une demande (on se place alors dans le cas d'une ligne virtuelle à la demande) soit en mobilisant un dispositif spécifique de transport à la demande pour la connexion Gallician – Vauvert : rappelons que le CCAS de Vauvert organise un service de micro-transport collectif à la demande.

• **La prise de la compétence transport grâce à la création d'un PTU :**

Pour prendre **la compétence transport** et répondre à un éventuel projet politique de mise en œuvre d'un **réseau de transport urbain** (en ayant la maîtrise totale de l'offre), **un PTU doit être créé** sur le territoire. Le scénario décisionnel le plus pertinent est à ce stade de créer un **PTU à l'échelle de Vauvert** pour mettre en œuvre un réseau urbain qui participera au système global de transport public. A l'échelle interurbaine, le périmètre de la CCPC n'offre pas à première vue une densité démographique suffisante pour envisager la création d'un réseau interurbain à cette échelle, d'autant plus que des liaisons existent déjà entre la plupart des communes. Par contre, si le découpage du schéma de coopération intercommunale venait à évoluer vers une fusion de la CCPC avec d'autres EPCI, la pertinence d'un PTU plus important pourrait avoir du sens.

Lors de la création d'un PTU, plusieurs points de vigilance doivent être observés :

- **Le transfert éventuel de lignes** : si des lignes, scolaires ou régulières, actuellement organisées par la Région, se trouvent être totalement incluses dans le PTU, alors ces services sont transférées à la nouvelle autorité organisatrice de transport urbain (AOTU). Ce transfert implique des compensations financières.
- La nouvelle AOTU devient totalement **décisionnaire en matière de définition de son offre**, notamment en matière de tarification (pour les voyageurs et les scolaires). L'éventail des possibles en la matière est large (Cf. infra).
- La nouvelle AOTU peut collecter le **Versement Transport** sur son périmètre (Cf. infra).
- **Les frais de maîtrise d'ouvrage** : il faut tenir compte du fait que l'organisation et la gestion d'une offre de transport nécessitent des moyens humains et techniques. Ces frais de maîtrise d'ouvrage ne sont pas toujours anticipés, mais il faut garder à l'esprit qu'ils existent.

- **Les frais de billettique** : pour favoriser l'interopérabilité billettique, un système compatible avec les outils utilisés par les autres réseaux doit parfois être déployé.
- **Les frais d'aménagement des arrêts** : dans le nouveau PTU, l'AOTU assure l'aménagement des arrêts de transport (abribus, accessibilité, marquage, mobilier urbain, panneaux...).
- **Les frais liés aux actions d'animation et de communication** : la nouvelle AOTU devra diffuser et relayer l'information relative à l'offre de transport. Cela se fera au travers de supports de communication (grilles horaires, information en ligne) et d'actions d'animation des relais territoriaux (OT, CACS, administrations, entreprises...).

En contrepartie des coûts, la nouvelle AOTU pourra percevoir des recettes en fonction de la politique de tarification qu'elle décidera (en ce qui concerne les voyageurs et les scolaires). La coordination tarifaire devra également faire l'objet d'une convention avec les autres AOT.

La création d'un nouveau PTU permet de mettre en œuvre la levée d'un impôt supplémentaire : le **Versement Transport (VT)**, destiné au financement de services de transport collectif. Cet impôt concerne les employeurs de plus de 11 salariés et plus. Jusqu'à la fin 2015, le versement de transport concernait les employeurs de « plus de 9 salariés ». Les URSSAF sont chargées de recouvrer le versement transport auprès des employeurs qui leur versent déjà tout ou partie des cotisations patronales de sécurité sociale dont ils sont redevables, puis de le reverser aux collectivités concernées. Le tableau suivant présente les barèmes relatifs aux taux de VT.

Population	inférieure à 10 000 habitants et dont le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques	comprise entre 10 000 et 100 000 habitants	comprise entre 10 000 et 100 000 habitants avec infrastructure de transport collectif en site propre	de plus de 100 000 habitants	de plus de 100 000 habitants avec infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé
Taux	0,55 %	0,55 %	0,85 %	1,00 %	1,75 %
Majoration possible					
Communautés de communes*	-	+ 0,05 %	+ 0,05 %	+ 0,05 %	+ 0,05 %
Communes touristiques**	-	+ 0,20 %	+ 0,20 %	+ 0,20 %	+ 0,20 %

* pour les communautés de communes, les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles et les autorités organisatrices auxquelles ont adhéré une communauté urbaine, une communauté d'agglomération, une métropole ou une communauté de communes

** pour les communes touristiques et établissements publics comprenant une ou plusieurs communes touristiques de plus de 10 000 habitants.

Notons que la collectivité peut solliciter l'URSSAF pour réaliser **une évaluation du montant du versement transport** sur son périmètre. Cependant, sur la base des données statistiques relatives à la taille des entreprises, on peut estimer le montant du VT lié à la seule commune de Vauvert à près de **200 000 à 250 000 €an**. A l'échelle de la CCPC, le montant du VT pourrait être de l'ordre de **500 000 €an** (ces estimations sont purement indicatives).

• La tarification d'un potentiel réseau de transport urbain :

Concernant la tarification du futur réseau de transport urbain, la **gratuité** peut être envisagée pour favoriser son usage en tant que solution alternative à la voiture. En effet, la solution de la gratuité des transports publics présente des avantages et des inconvénients :

• Avantages :

- Visibilité d'un service public
- Impact du choix politique
- Effet vitrine
- Mesure de cohésion sociale
- Avantage pour les comportements vertueux
- Civisme, convivialité
- Report modal...

• Inconvénients :

- Privation de recettes
- TVA non récupérable
- Niveau d'offre à adapter en fonction de la fréquentation...

Finalement, la question de la gratuité se résume par **un arbitrage entre des coûts financiers et des gains sociaux**. Cependant, un élément est à considérer : il concerne la possibilité de récupérer la TVA engagée dans les coûts d'exploitation. Pour bénéficier de la possibilité de récupérer la TVA, il est nécessaire de générer des recettes (même faibles). Ainsi, une alternative peut consister à mettre en œuvre **une tarification très incitative et sociale** : abonnements, gratuité ciblée... La grille tarifaire doit être simple à lire et s'articuler autour des items suivants :

- un ticket unitaire,
- un carnet de 10 tickets,
- un abonnement mensuel,
- un abonnement annuel,
- la gratuité pour certaines catégories d'usagers : les scolaires, les seniors, les demandeurs d'emploi, les allocataires du RSA...

Par ailleurs, les questions de **l'intermodalité tarifaire et l'interopérabilité billettique** sont des éléments à traiter entre le réseau urbain et les réseaux interurbains. Cela doit se faire dans le cadre de la coopération et des négociations avec la Région.

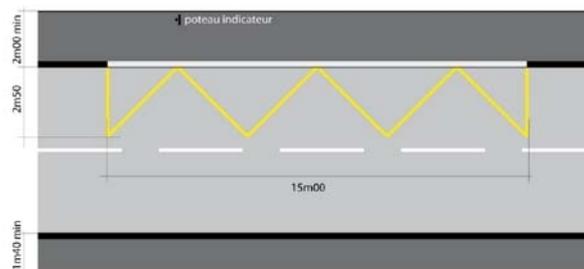
• Les arrêts de transport urbain :

Pour assurer la visibilité d'un réseau de transport, la **matérialisation physique** des arrêts est essentielle car elle en compose un des éléments de lecture. A Vauvert, il s'agira à la fois d'adapter et améliorer les arrêts existants, mais aussi créer les nouveaux arrêts nécessaires au futur réseau.

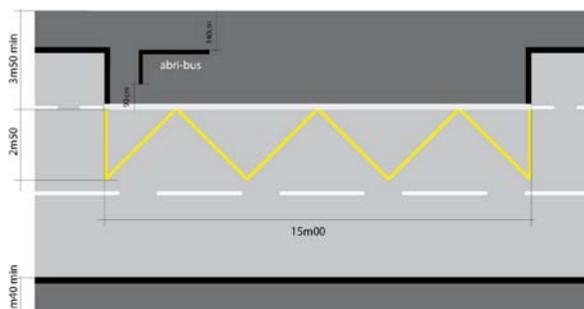
- **Sur les arrêts existants** : ces derniers devront être entretenus, réaménagés si nécessaire, notamment en créant des abribus, en ajoutant des panneaux d'information aux voyageurs et en assurant l'accessibilité PMR sur certains d'entre eux (rappelons que le SDAT du Gard a prévu de rendre accessibles 7 points d'arrêt de Vauvert).
- **Sur le reste du futur réseau urbain** : des arrêts devront être créés (panneau d'arrêt, marquage au sol, panneau d'information, aménagement de la voirie) en assurant une partie d'abribus et une accessibilité PMR sur tous les arrêts (notamment au niveau de la future gare routière).
- Au niveau de certains arrêts prépondérants en termes de fréquentation, le système **SAEIV** du réseau de transport permettra d'installer des panneaux d'information dynamique.

En ce qui concerne la **réalisation de nouveaux points d'arrêt**, lesquels devront être accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), les normes d'accessibilité se traduisent par les éléments suivants :

- Un positionnement en **alignement**, voire en **avancée**, et non pas en encoche (sauf en terminus),
- **Le stationnement est interdit en amont** de l'arrêt sur 5m à 20m (sauf quai en avancée),
- La proximité d'un **passage piéton**,
- **Le marquage au sol** sur chaussée sur une longueur de 15m (bus standard),
- **Une bordure de trottoir** spécifique sur toute la longueur, éventuellement biseautée,
- **Une hauteur de trottoir de 15 cm minimum**, 20 cm de préférence,
- **Une largeur du trottoir de 2 m minimum** sans abribus, et de **3,5 m avec abribus**,
- Un respect des pentes maximales pour **les rampes**.



Arrêt en alignement (ou en ligne) avec poteau indicateur.



Arrêt en avancée avec abribus.

III- LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

III.1. Les principes généraux

Comme l'illustre le schéma ci-dessous, un plan d'actions mobilité est une politique transversale qui s'appuie sur plusieurs piliers.



Dès lors, c'est un **acte politique** qui requiert la coordination des différents acteurs concernés au travers d'un **outillage d'animation et de pilotage**.

Sur la liste suivante, les groupes de travail mobilisés se sont positionnés sur des enjeux portant sur les mesures d'accompagnement d'une politique de mobilité. Les mesures liées au pilotage, à l'animation et à la communication apparaissent comme centrales pour la conduite d'une telle démarche horizontale.

- 1 • Créer un organe de pilotage de la PGD
- 2 • Développer l'information multimodale
- 3 • Créer un dispositif d'animation pour développer promouvoir le covoiturage (PDE/PDA/PDES)
- 4 • Mettre en œuvre une communication interne / culture mobilité
- 5 • Mettre en œuvre une communication/animation ciblée : usagers / modes
- 6 • Communiquer auprès des partenaires
- 7 • Créer des événements de promotion

Hiérarchisation des éléments d'action en matière d'accompagnement du plan d'actions

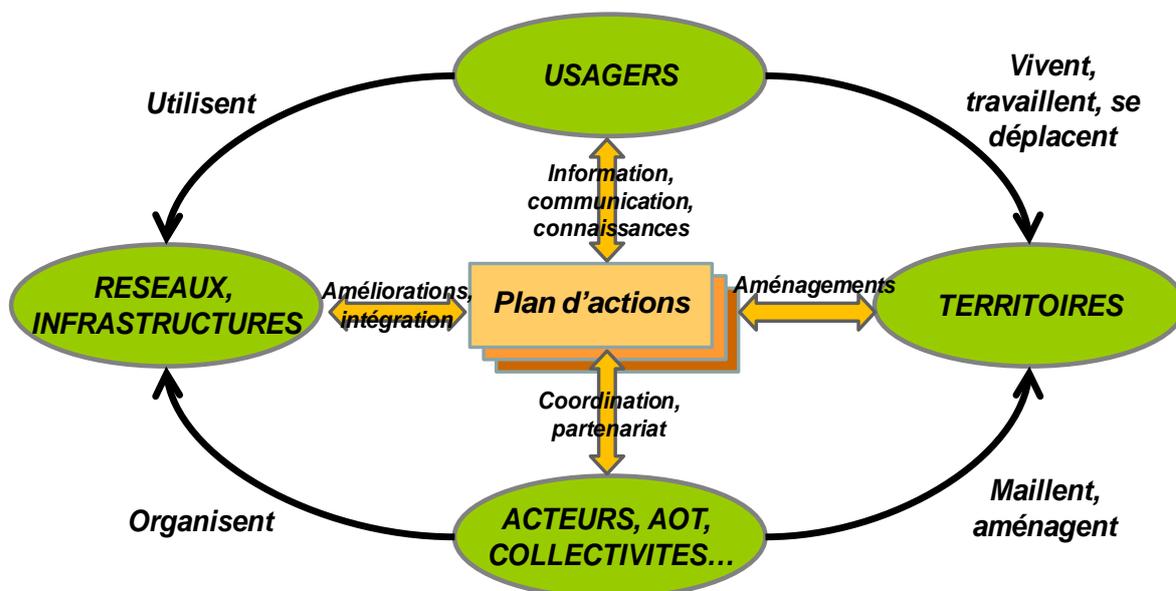
III.2. Le dispositif de pilotage, d'animation et d'accompagnement

Le présent plan d'actions, articulé autour de plusieurs schémas directeurs thématiques, constitue une boîte à outils qui alimentera les décisions et les réalisations de la collectivité en matière de mobilité. En fonction de l'ampleur et du volontarisme de la collectivité, la mise en œuvre d'un plan d'actions se traduira par :

- Une **charge de travail interne**, propre à la collectivité et à ses différents services associés,
- La mise en œuvre de **budgets externes**,
- Un travail considérable de **concertation et collaboration** avec les acteurs institutionnels concernés, les entreprises et les administrations du territoire...

En effet, comme l'illustre le schéma suivant, un plan d'actions, du fait de son amplitude d'action, se situe au carrefour de quatre « objets » :

- **Les usagers** : ils vivent, travaillent et se déplacent sur le territoire en utilisant plus particulièrement les réseaux de transports et les infrastructures de communication.
- **Les réseaux et infrastructures** : ils sont organisés, aménagés, gérés par les acteurs institutionnels du territoire et sont utilisés par les usagers. Ces réseaux et infrastructures participent fortement à l'aménagement du territoire.
- **Les territoires** : ils sont « pratiqués » par les usagers et aménagés par les acteurs institutionnels, notamment au travers du maillage des infrastructures et réseaux.
- **Les acteurs institutionnels** : qu'ils soient des autorités organisatrices de transport ou des collectivités territoriales, ils gèrent, organisent et aménagent les réseaux, les infrastructures et les territoires.



Dans cette configuration ci-avant schématisée, en plus d'apporter des solutions aux usagers, un plan d'actions joue un rôle auprès des différents « objets » :

- **Auprès des usagers** : les actions auront vocation à informer et communiquer avec eux ainsi qu'à collecter des données permettant une meilleure connaissance des besoins (par exemple au travers d'enquêtes).
- **Auprès des réseaux et infrastructures** : les actions viseront à améliorer et intégrer les aménagements afin d'apporter des réponses plus coordonnées en matière de partage de l'espace public, de transports collectifs et d'intégration multimodale.
- **Auprès des territoires** : que ce soit au travers des réseaux et des infrastructures mais aussi plus indirectement au travers des différentes politiques territoriales, les actions permettront de mener des actions d'aménagement territorial.
- **Auprès des acteurs institutionnels** : compte tenu du caractère multimodal des actions, la concertation, la coordination et la mise en synergie des acteurs est primordiale afin de mettre en œuvre les partenariats permettant de réaliser des projets mutualisés à l'échelle des enjeux territoriaux.

De fait, la mise en œuvre d'un plan d'actions nécessite un **fonctionnement organisationnel**. Outre la constitution de groupes de travail communs ou spécifiques à certaines actions, la formalisation technique de cette organisation ne fait pas ici l'objet d'une proposition mais elle pourra être déterminée par la collectivité en s'appuyant sur des instances dont voici quelques exemples :

- **Un comité de pilotage** : il pourra être constitué des élus de la CCPC les plus sensibilisés aux thématiques traitées.
- **Un chef de projet du plan d'actions** : il aura vocation à suivre et animer les différentes instances et assurer l'avancée, le pilotage et l'évaluation des différentes actions.
- **Un comité technique** : il pourra associer les principaux services techniques de la collectivité et aura vocation à se prononcer, de manière concertée, sur les actions.
- **Des groupes de travail thématiques** : ce sont des équipes projets qui pourront être créées afin de répondre à une question particulière. Chaque groupe de travail aura vocation à coordonner une réflexion entre des services internes et éventuellement des partenaires externes.
- **Des groupes concertatifs** : si nécessaire, des groupes concertatifs, auprès de groupes d'usagers par exemple, pourront être associés à des réflexions spécifiques (des associations de cyclistes ou de personnes handicapées...).

Au final, la mise en œuvre d'un plan d'actions permet de construire une **culture « mobilité »**, de manière interne et externe (au travers des actions menées et d'une capacité de veille). Cette culture s'étendra à l'ensemble des problématiques connexes à la mobilité : l'urbanisme, les routes, l'accessibilité... Ainsi, la collectivité pourra développer une expertise liée à la mobilité et une capacité de conseil auprès des communes qui composent la CCPC. Cependant, en termes de dispositif de pilotage, et en fonction des actions qui seront envisagées, la CCPC pourra favoriser **un dispositif plus allégé et resserré** autour d'un comité technique mobilisant des équipes spécifiques autour de projets opérationnels.

En matière de communication, la collectivité mènera une démarche plus particulièrement ciblée auprès des entreprises, administrations et établissements scolaires pour mettre à profit les actions menées par le biais de démarches de Plans de Déplacements d'Entreprises, d'Administrations ou d'Etablissements Scolaires (respectivement PDE, PDA ou PDES, voire même PDIE dans le cas de zones d'activités, c'est-à-dire un Plan de Déplacement Inter-Entreprise).

En résumé, le présent plan d'actions mobilité n'est pas la fin d'une démarche, mais plutôt le début d'une période de mise en œuvre qui s'ouvre à la collectivité : cette démarche nécessite un portage politique et des modalités de gouvernance et de pilotage qu'il s'agit de définir et mobiliser. En cela, le tableau suivant fournit une grille budgétaire qui permettra à la collectivité d'estimer sommairement le coût des actions qu'elle envisagera à la carte.

Selon nous, parmi l'ensemble des actions potentielles, et compte tenu de la situation actuelle et la configuration institutionnelle du territoire, la CCPC devrait s'orienter prioritairement sur les actions suivantes :

- **Des actions sur lesquelles la collectivité a la maîtrise :**
 - o Maîtrise du stationnement dans les noyaux villageois en lien avec les parkings périphériques.
 - o Développement du partage de l'espace public dans les noyaux villageois : itinéraires piétonniers, itinéraires cyclables urbains, stationnement vélos, zones de rencontre, boucles PMR...
 - o Mise en œuvre d'actions de communication, notamment auprès des entreprises, administrations, partenaires...

- **Des actions sur lesquelles la collectivité partage la maîtrise :**
 - o Le développement d'itinéraires cyclables interurbains.
 - o Développement du covoiturage en coordination avec les outils du CD30.

- **Des actions sur lesquelles la collectivité n'a pas (encore) la maîtrise :**
 - o Mise en œuvre d'un réseau de transport urbain.
 - o Développement des offres interurbaines de transport (avec la Région).
 - o Développement d'un PEM à Vauvert.

IV- ELEMENTS BUDGETAIRES

Compte tenu de l'importante variabilité des aménagements qui pourront être réalisés par la collectivité pour satisfaire les principes des différents schémas directeurs du présent plan d'actions (en fonction de la volonté politique qui sera exprimée), nous proposons de compléter la boîte à outils par une grille budgétaire présentant des prix unitaires qui serviront de cadrage à l'action publique.

Ainsi, celle-ci pourra composer ses actions « à la carte », sur la base des prix unitaires présentés dans le tableau des prix unitaires. Cependant, notons que ces ratios sont tout à fait indicatifs. Ils permettent d'arbitrer certains aménagements par rapport à d'autres, mais ils ne remplacent pas une analyse détaillée basée sur un projet urbain d'aménagement. Dès lors, toute réflexion de type préfaisabilité devra être précisée par une approche plus fine.

• **Tableau des prix unitaires :**

Objet	Budget	Observation
Partage multimodal de l'espace public		
Réaménagement de l'espace public dans une zone de rencontre	100 à 250 € le m ²	
Réalisation d'une zone 30	50 000 à 150 000 € par zone	De l'ampleur de la zone 30, et des aménagements dépendra le budget.
Pacification d'un axe structurant	1 000 à 3 000 € le mètre linéaire	Hors acquisition foncière.
Aménagements liés aux modes doux (marche et vélo)		
Etude d'élaboration d'un PAVE intercommunal	50 000 €	
Boucle PMR	15 000 à 50 000 € par boucle	En fonction de la taille de la boucle PMR.
Signalisation horizontale pour les modes doux	1 000 € les 100 m linéaires	
Busage des accôttements	300 à 500 € le mètre linéaire	
Bande cyclable et contre-sens	7 000 à 20 000 € le km	Bande induisant un marquage au sol.
Piste cyclable : revêtement léger stabilisé	30 000 à 50 000 € le km	
Piste cyclable : revêtement enrobé	60 000 à 150 000 € le km	
Vélo-Station	6 000 €	
Parking vélo non abrité	300 € l'arceau	1 arceau = 2 vélos
Parking vélo abrité	600 € l'arceau	1 arceau = 2 vélos
Véloparc	5 000 à 10 000 €	
Jalonnement des secteurs de la ville	30 000 à 50 000 € pour la ville	Jalonnement des principaux sites de la ville.
Carte des temps : conception	5 000 €	
Carte des temps : fabrication et diffusion des documents	5 000 €	
Etude de faisabilité d'un équipement cyclo-ludique	20 000 €	
Aménagements liés aux routes		
Contournement de Beauvoisin	<i>A chiffrer par les services de la ville</i>	
Radar pédagogique	2 000 € installé	
Plateau ralentisseur, coussin berlinois	300 à 500 € l'unité	Hors installation
Bandes rugueuses	150 le ML	Hors installation
Feux de circulation pour piétons	1 500 €	Hors installation

Aménagements liés au stationnement		
Aire de stationnement en surface	80 € le m ²	Revêtement et marquage au sol sur la base d'un ratio de 25 m ² par place.
Télésurveillance des parkings	10 000 € par parking	Coût marginal dans le cadre d'un plan de surveillance de la ville.
Dépose minute	3 000 € la place	
Horodateur	7 500 € l'horodateur	
Signalisation des parkings	5 000 €	Panneaux en entrée de ville et jalonnement.
Jalonnement dynamique d'un parking	15 000 €	Sur un parking avec entrée/sortie contrôlée.
Contrôle du stationnement	60 000 € par an	Sur la base de 3 agents qui couvrent près de 1 000 places de stationnement payant.
Etude de faisabilité d'un service d'autopartage	15 000 €	
Borne de recharge électrique lente	1 000 €	Compter 10 bornes, soit un budget de 10 000 €.
Borne de recharge électrique semi-rapide	6 000 €	Compter 2 bornes, soit un budget de 12 000 €.
Aménagements liés aux transports collectifs		
Aménagement d'un PEM	2 000 000 €	Hors acquisition foncière
Réseau TCU à Vauvert	460 000 à 580 000 € par an	Montant du VT à déterminer auprès de l'URSSAF.
Ligne interurbaine	3 à 4 € par km	
Ligne urbaine	4 à 5 € par km	
Abribus	3 000 à 5 000 € installé	
Poteau d'arrêt TC	500 € installé	
Supports d'information pour les points d'arrêt TC	1 000 €	
Marquage au sol de l'arrêt TC	100 € par arrêt	
Travaux de voirie pour mise en accessibilité de l'arrêt TC	5 000 à 10 000 €	Sur un linéaire de 15m de longueur et 3m de largeur.
Grilles horaires et plans du réseau : conception	5 000 €	1 000 € la mise à jour.
Grilles horaires et plans du réseau : fabrication et diffusion des documents	5 000 €	
Mesures d'accompagnement		
Communication grand public	10 000 € par an	
Etude PDIE/PDES	15 000 € à 50 000 €	En fonction de l'envergure de la démarche
Chef de projet / directeur des transports	40 000 € par an	
Budget externe	10 000 € par an	Prestations diverses : AMO, enquêtes, comptages...