



COMMUNAUTE DE COMMUNES DE PETITE CAMARGUE



EURECA

131, cours Lieutaud - 13006 Marseille
tél/fax 04 91 26 86 87 / 88 72
e-mail : eureca@wanadoo.fr

ETUDE DEPLACEMENTS



Diagnostic multithématique 25 mai 2016

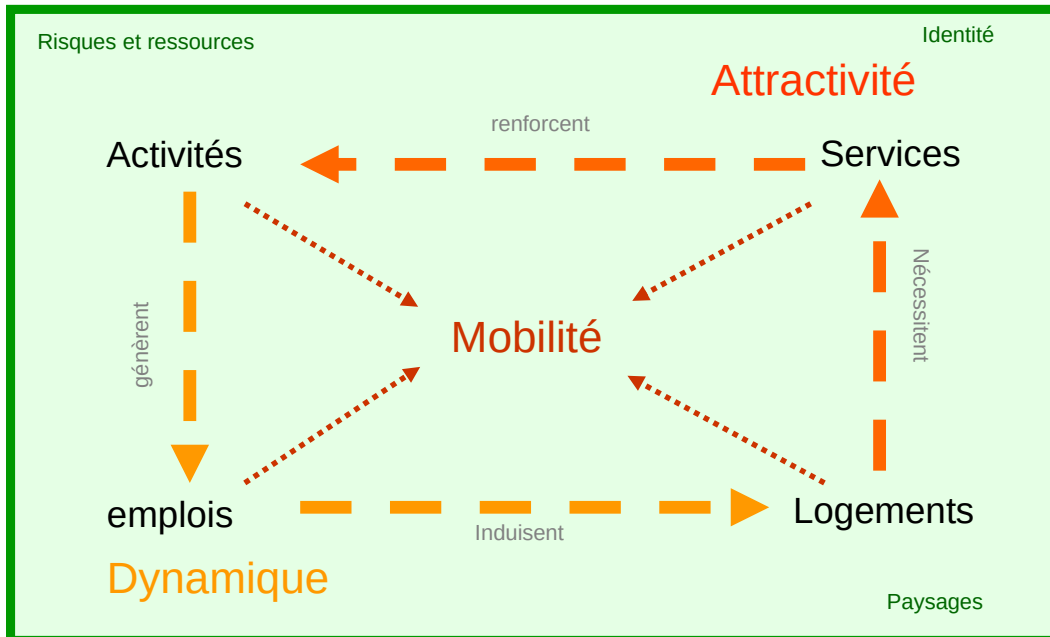
Etude cofinancée par :



LANGUEDOC-ROUSSILLON
LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES

Version du 31/05/2016

• Contexte général et objectifs



- Le thème de la mobilité est transversal et dépend de l'interaction des multiples composantes qui constitue un territoire et son environnement : habitat, activités, emplois, équipements, infrastructures...
- Dès lors, la bonne adéquation des besoins de la population et des caractéristiques de l'offre de transport peut préfigurer l'élaboration d'un plan d'actions qui visera à améliorer la situation existante en fonction des enjeux retenus par la collectivité.
- Au travers d'un diagnostic multithématique, la CCPC souhaite parfaire sa connaissance du territoire et définir les enjeux qui donneront lieu à des actions.

• Objectifs pour la CCPC

Parfaire sa connaissance

Définir et hiérarchiser les objectifs en termes d'action

Produire un plan d'actions

1- Contexte territorial

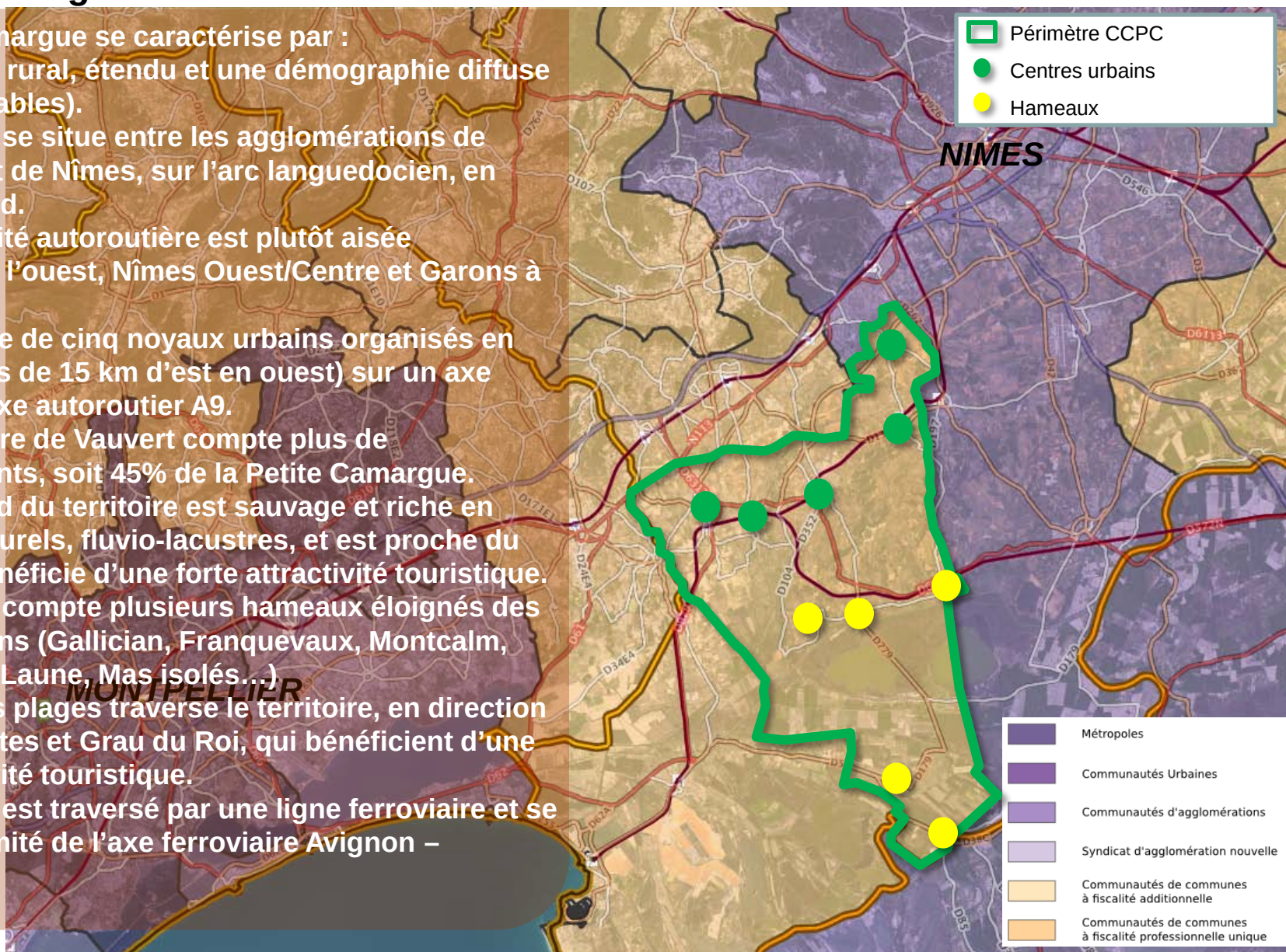
2- Analyse de la demande de déplacements

3- Analyse de l'offre de transport

4- Conclusions et 1ères pistes de travail

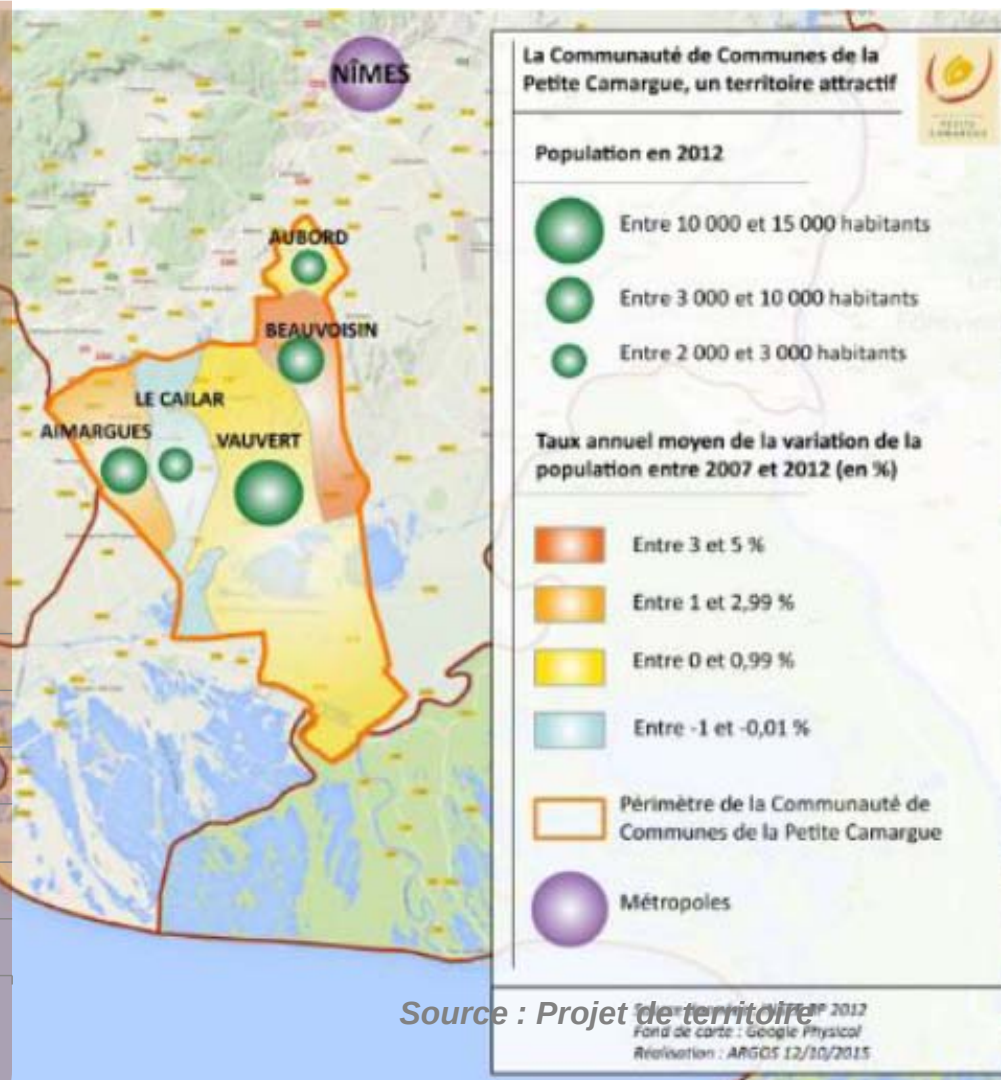
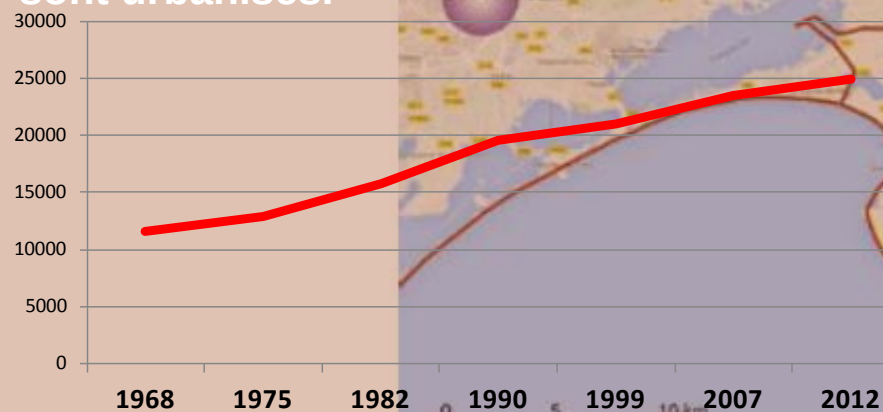
• Situation générale

- La Petite Camargue se caractérise par :
 - Un territoire rural, étendu et une démographie diffuse (zones inondables).
 - Le territoire se situe entre les agglomérations de Montpellier et de Nîmes, sur l'arc languedocien, en lisière du Gard.
 - L'accessibilité autoroutière est plutôt aisée (Gallargues à l'ouest, Nîmes Ouest/Centre et Garons à l'est).
- Un ensemble de cinq noyaux urbains organisés en chapelet (près de 15 km d'est en ouest) sur un axe parallèle à l'axe autoroutier A9.
- La ville centre de Vauvert compte plus de 11 000 habitants, soit 45% de la Petite Camargue.
- La partie sud du territoire est sauvage et riche en paysages naturels, fluvio-lacustres, et est proche du littoral qui bénéficie d'une forte attractivité touristique.
- Le territoire compte plusieurs hameaux éloignés des centres urbains (Gallician, Franquevaux, Montcalm, Sylvéréal, La Laune, Mas isolés...)
- La route des plages traverse le territoire, en direction d'Aigues Mortes et Grau du Roi, qui bénéficient d'une forte attractivité touristique.
- Le territoire est traversé par une ligne ferroviaire et se situe à proximité de l'axe ferroviaire Avignon – Narbonne.



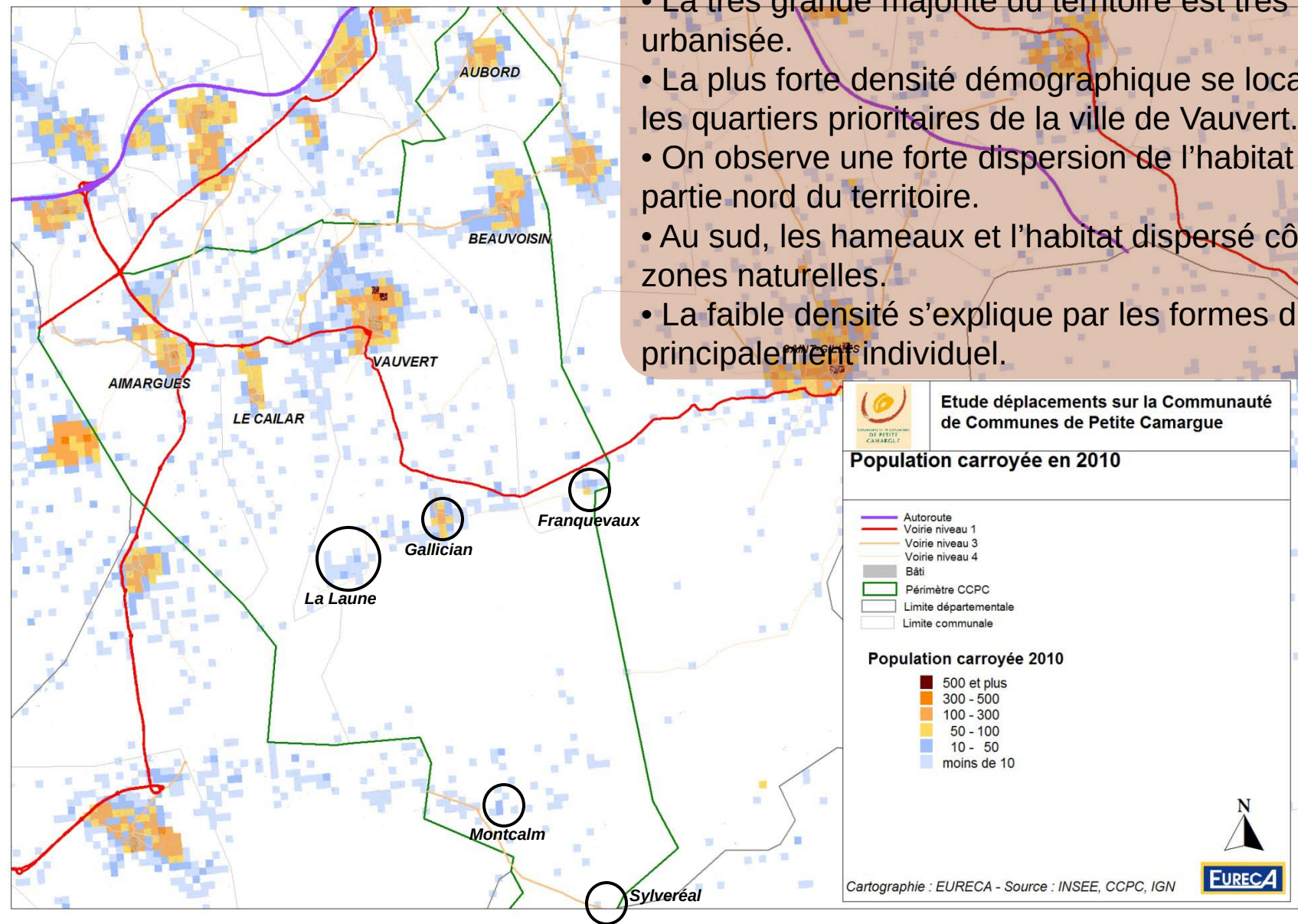
• Démographie

- En 2012, la CCPC compte 25 000 habitants, contre 23 500 en 2007, soit une progression de plus de 1 500 hab. en 5 ans, soit une hausse de 7%.
- Entre 1968 et 2012, la population est passée de 12 000 habitants, à 25 000.
- La CCPC représente 3% de la démographie du Gard.
- Cette hausse est portée plus particulièrement par Aimargues et Beauvoisin, où de nouveaux quartiers se sont urbanisés.



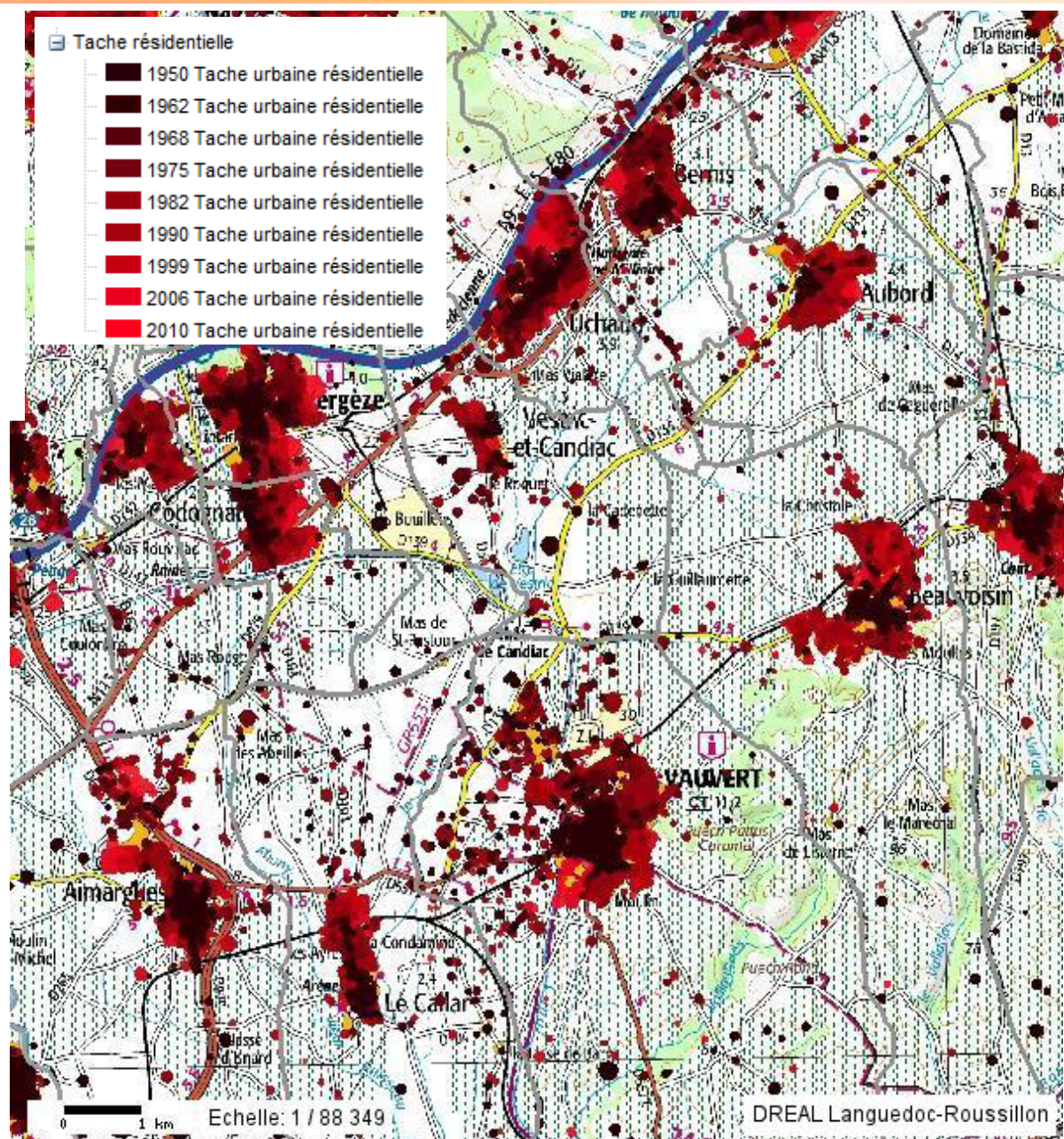
• Démographie

- Les noyaux urbains des villages sont assez proches.
- La très grande majorité du territoire est très peu urbanisée.
- La plus forte densité démographique se localise dans les quartiers prioritaires de la ville de Vauvert.
- On observe une forte dispersion de l'habitat dans la partie nord du territoire.
- Au sud, les hameaux et l'habitat dispersé côtoient les zones naturelles.
- La faible densité s'explique par les formes d'habitat, principalement individuel.

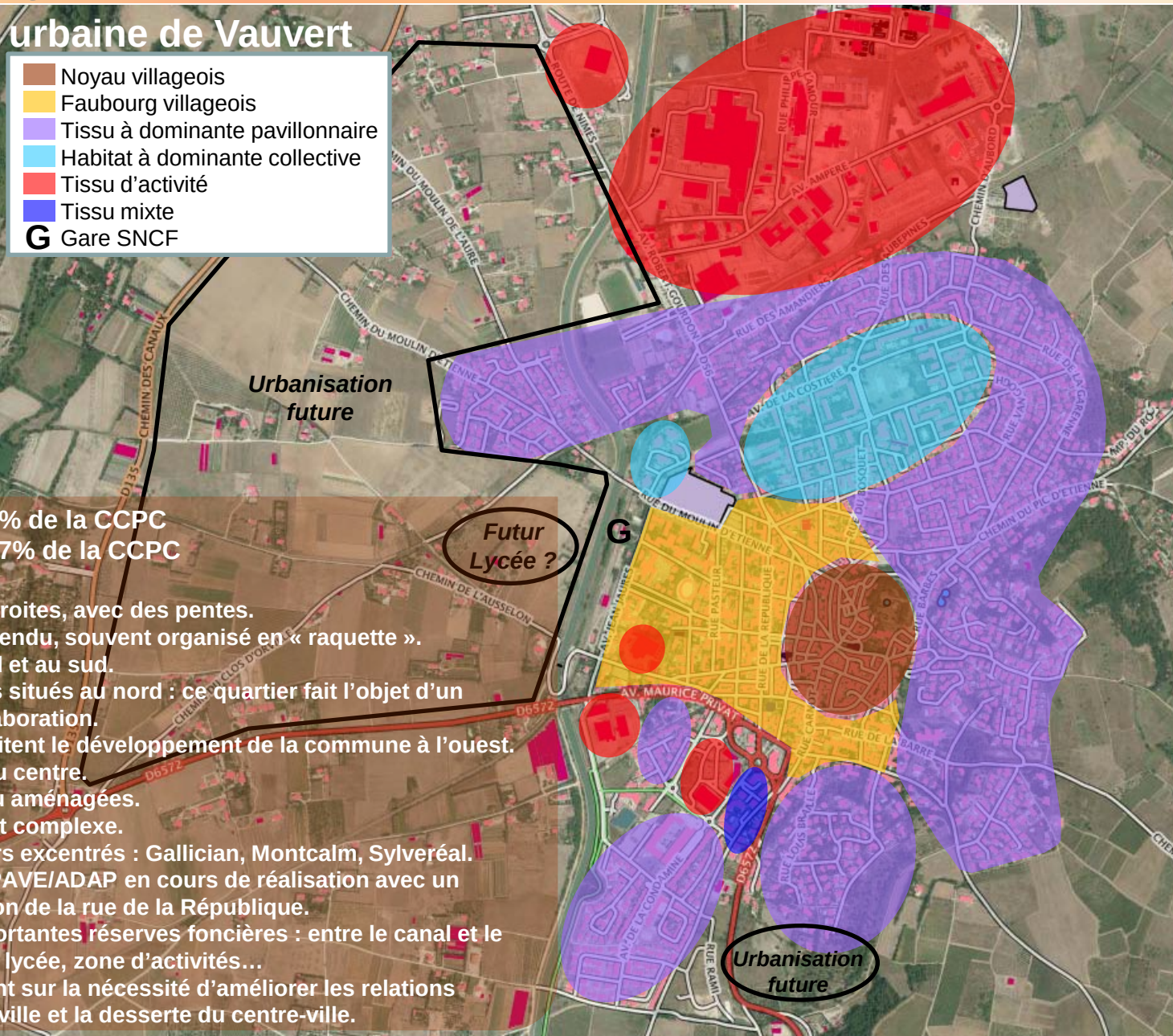


• Etalement urbain

- Entre 1950 et 2010, la tâche urbaine de la CCPC est passée de 455 ha à 1360 ha.
- Cette forte expansion démographique ne se fait pas sans poser un problème d'équipements et d'infrastructures.
- Cet étalement urbain est porté par une forte dynamique de l'habitat pavillonnaire (mais aussi par le collectif qui est concentré à Vauvert) et l'hégémonie de la voiture : on observe de multiples opérations de lotissements, qui constituent des nouveaux quartiers, parfois isolés et mal connectés au centre-ville et aux autres quartiers.
- Le territoire compte peu de résidences secondaires (4%).
- L'étalement urbain ne favorise pas la performance des transports collectifs.
- Les villes sont orientées vers l'automobile : engorgement des centres anciens et de certains quartiers résidentiels, espace public vampirisé par la circulation et le stationnement.



• Configuration urbaine de Vauvert

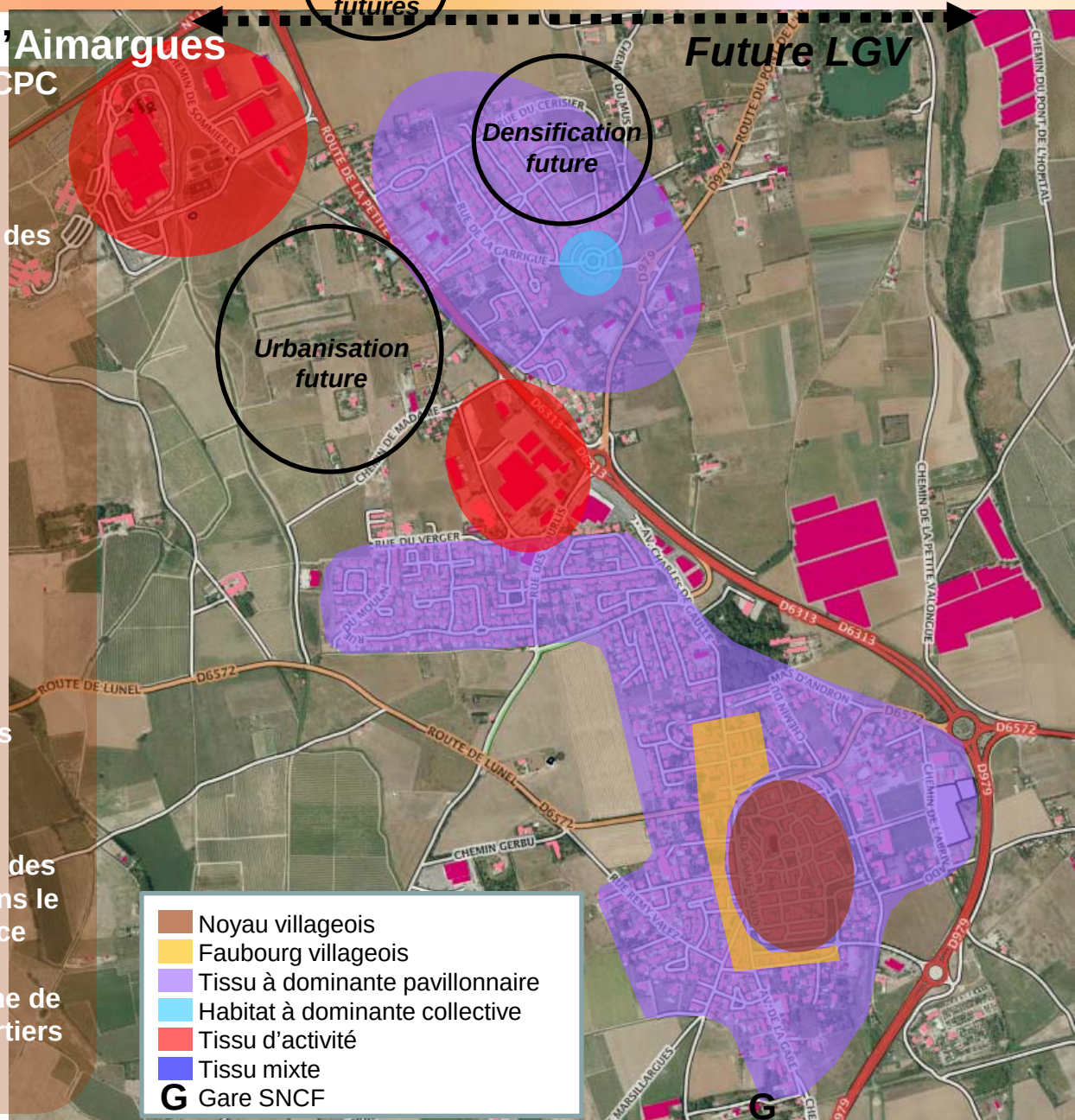


- Noyau villageois
- Faubourg villageois
- Tissu à dominante pavillonnaire
- Habitat à dominante collective
- Tissu d'activité
- Tissu mixte
- G Gare SNCF

- Population : 11 300 hab, 45% de la CCPC
- Emplois : 3 200 emp, soit 47% de la CCPC
- Caractéristiques :
 - Noyau villageois aux rues étroites, avec des pentes.
 - Secteur pavillonnaire très étendu, souvent organisé en « raquette ».
 - Présence d'activités au nord et au sud.
 - Grands ensembles collectifs situés au nord : ce quartier fait l'objet d'un contrat de Ville en cours d'élaboration.
 - La voie ferrée et le canal limitent le développement de la commune à l'ouest. La gare se trouve en lisière du centre.
 - Les entrées de ville sont peu aménagées.
 - L'axe nord-sud de la Ville est complexe.
 - Vauvert compte des quartiers excentrés : Gallician, Montcalm, Sylveréal.
 - La commune dispose d'un PAVE/ADAP en cours de réalisation avec un projet central de requalification de la rue de la République.
 - La commune dispose d'importantes réserves foncières : entre le canal et le chemin des canaux, projet de lycée, zone d'activités...
 - Le PADD du PLU met l'accent sur la nécessité d'améliorer les relations interquartiers, les entrées de ville et la desserte du centre-ville.

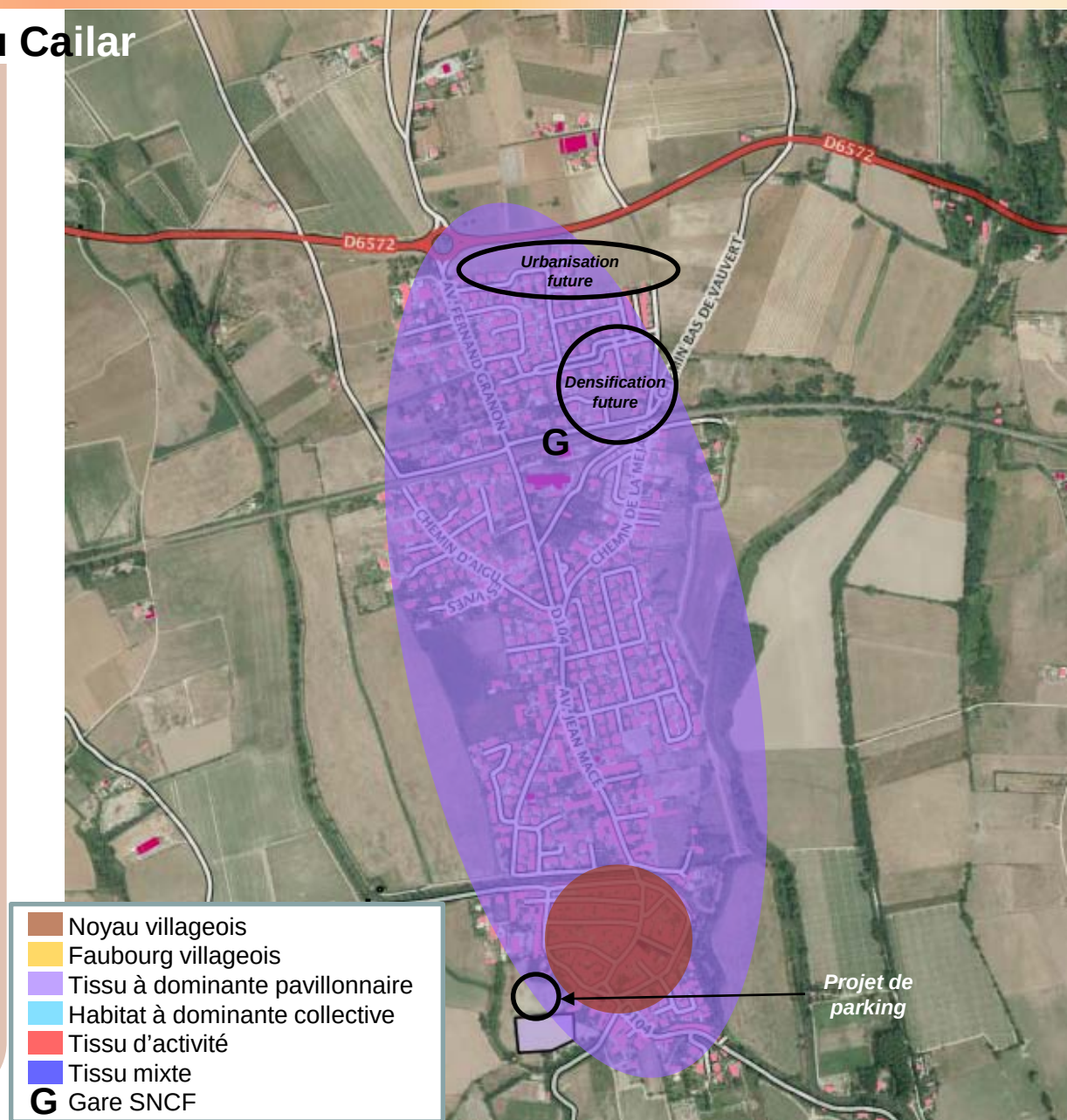
• Configuration urbaine d'Aimargues

- Population : 4 800 hab, 19% de la CCPC
- Emplois : 2 300 emp, soit 34% de la CCPC
- Caractéristiques :
 - Centre historique, central, encerclé par des zones de stationnement, avec différents niveaux qualitatifs d'aménagement.
 - Extensions urbaines en habitat pavillonnaire partout ailleurs.
 - Halte ferroviaire située au sud.
 - Zones d'activités situées au nord.
 - Ville accolée à la route des plages : 2*2 voies (embranchée à la RN113). Cette infrastructure routière est une coupure urbaine importante pour les nouveaux quartiers.
 - Présence de nouveaux quartiers (les Garrigues : 300 villas réalisées, sur un potentiel de 400) : ces quartiers récents intègrent une prise en compte des modes doux.
 - Le PADD du PLU met l'accent sur la nécessité d'une liaison entre le nouveau quartier et le centre, et d'une reconquête des entrées de village (place de la voiture dans le centre ancien et aménagement de l'espace public).
 - Projet de giratoire pour desservir la zone de La Peyre, les Garrigues et les futurs quartiers du lieu-dit Madame.



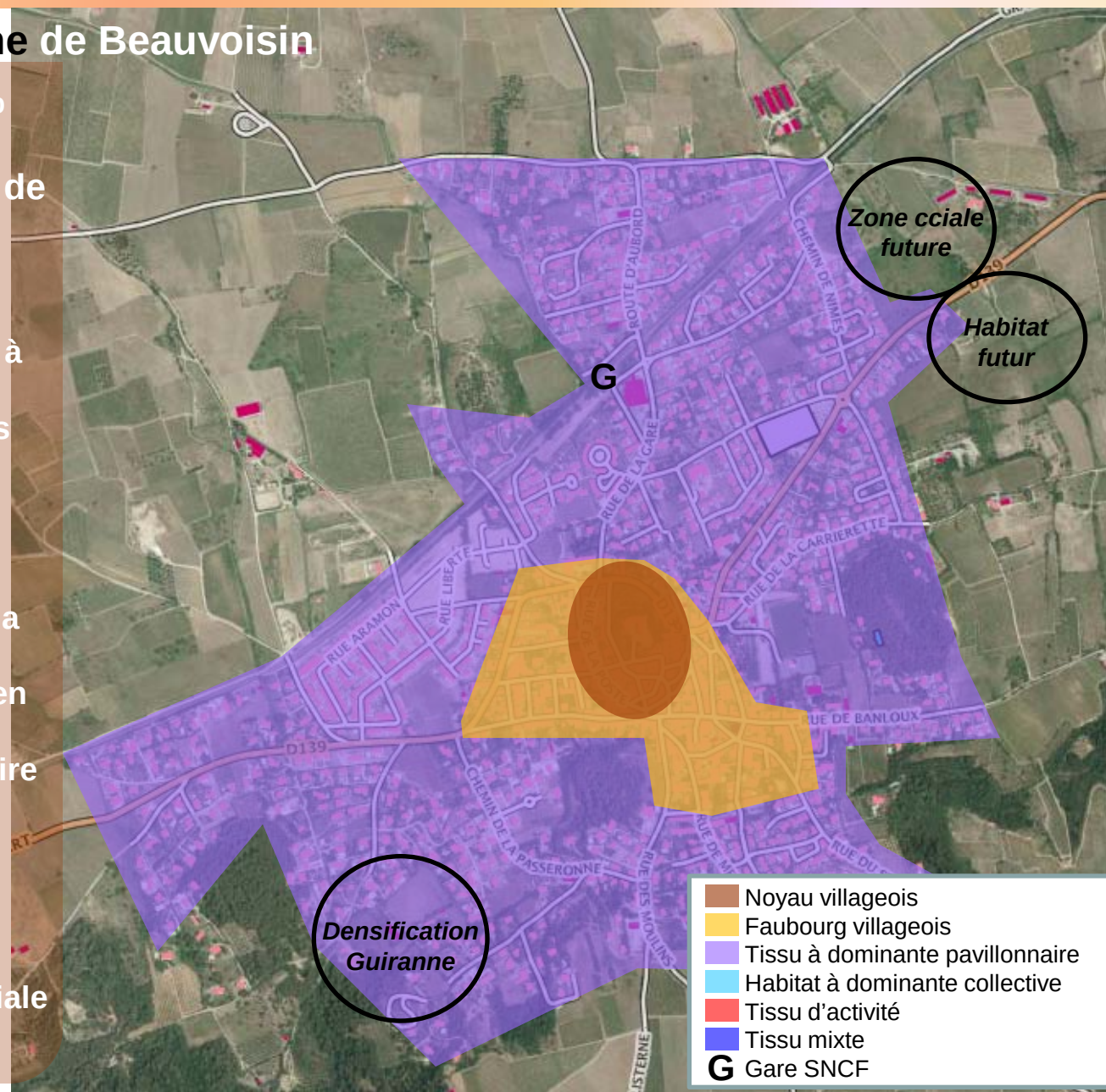
• Configuration urbaine du Cailar

- Population : 2 400 hab, 10% de la CCPC
- Emplois : 330 emp, soit 5% de la CCPC
- Caractéristiques :
 - Le village est organisé sur un axe nord-sud, entrecoupé de la voie ferrée, et des canaux.
 - Connexion directe à la RD6572.
 - Urbanisation en arrêt sur l'axe nord-sud.
 - Lotissements en raquette, organisés en « arrêt de poisson ».
 - Centre-ville historique localisé au sud, avec des rues étroites.
 - Peu de commerces et services.
 - Zone de densification future dans le secteur de la gare et au nord.
 - Présence d'une halte ferroviaire.
 - Projet de ZAC au nord : zone mixte avec logements et activités.
 - Le PADD du PLU met l'accent sur le développement des liaisons douces (projet de liaison nord-sud en direction des écoles) et un projet de parking périphérique au sud du centre bourg.

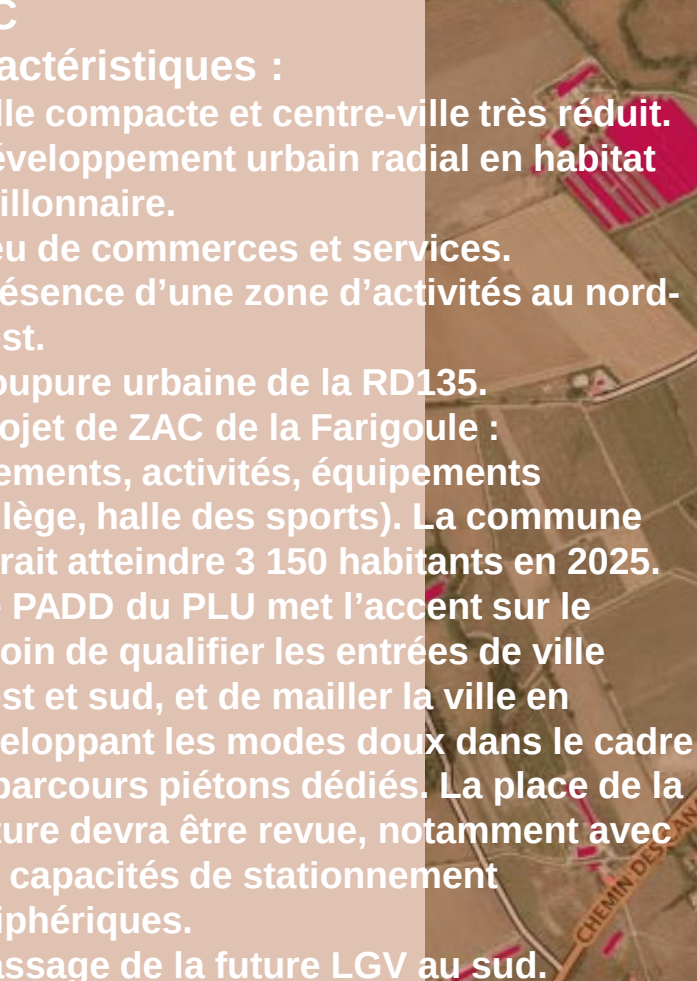


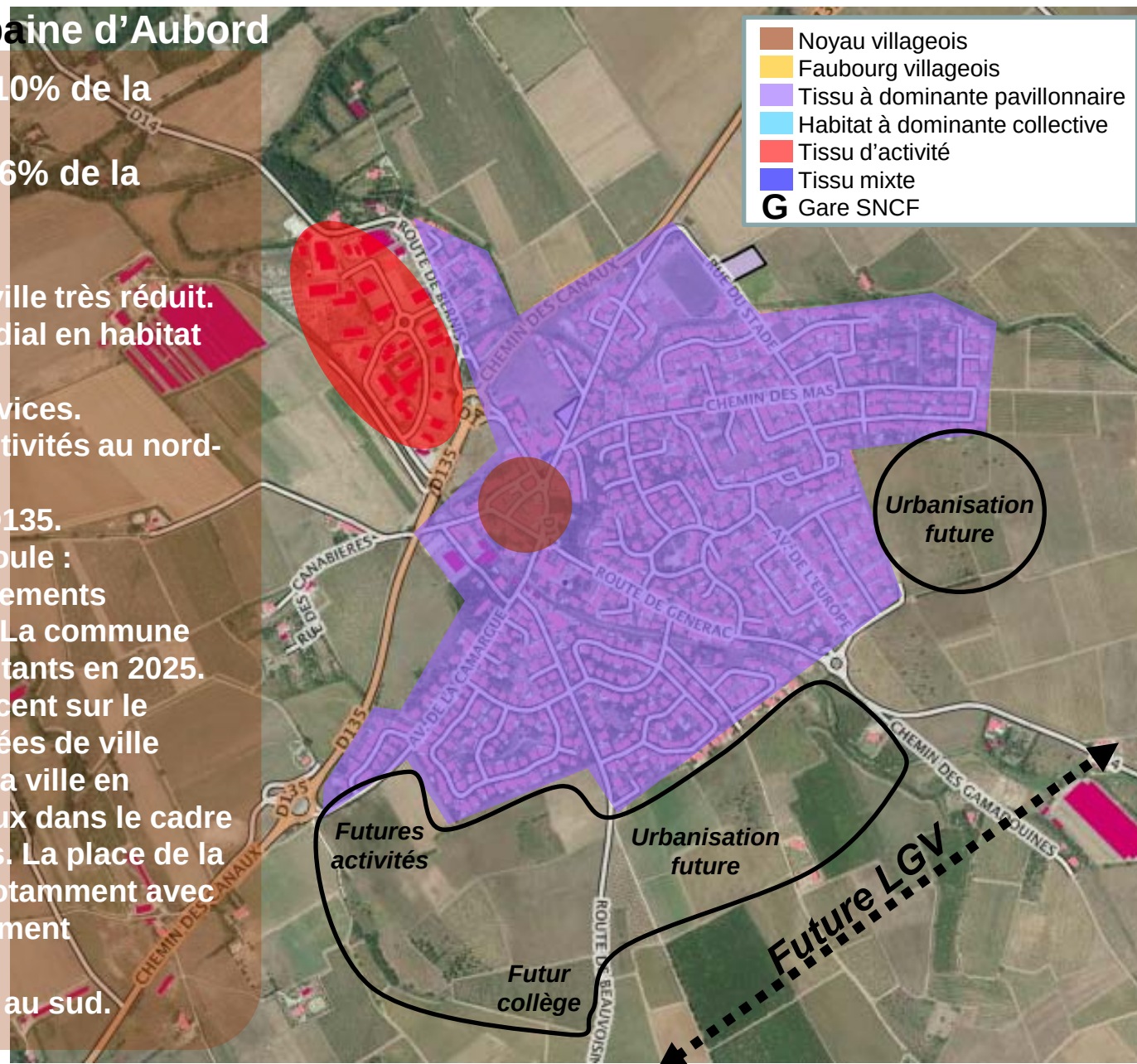
• Configuration urbaine de Beauvoisin

- Population : 4 000 hab, 16% de la CCPC
- Emplois : 530 emp, soit 8% de la CCPC
- Caractéristiques :
 - Le centre historique se compose de rues très étroites, à l'accès enclavé.
 - Le centre est encerclé par des quartiers pavillonnaires organisés en raquette.
 - La commune compte un hameau au sud : Franquevaux.
 - Nouveaux quartiers récents (la Clastre) sous forme de lotissements denses, prenant en compte les modes doux.
 - Présence d'une halte ferroviaire en lisière nord du village.
 - Territoire vallonné.
 - Projet urbain à la Guiranne.
 - Projet de ZAC Cabassan Clarette (sur la RD139) : zone mixte avec une zone commerciale et 130 logements.



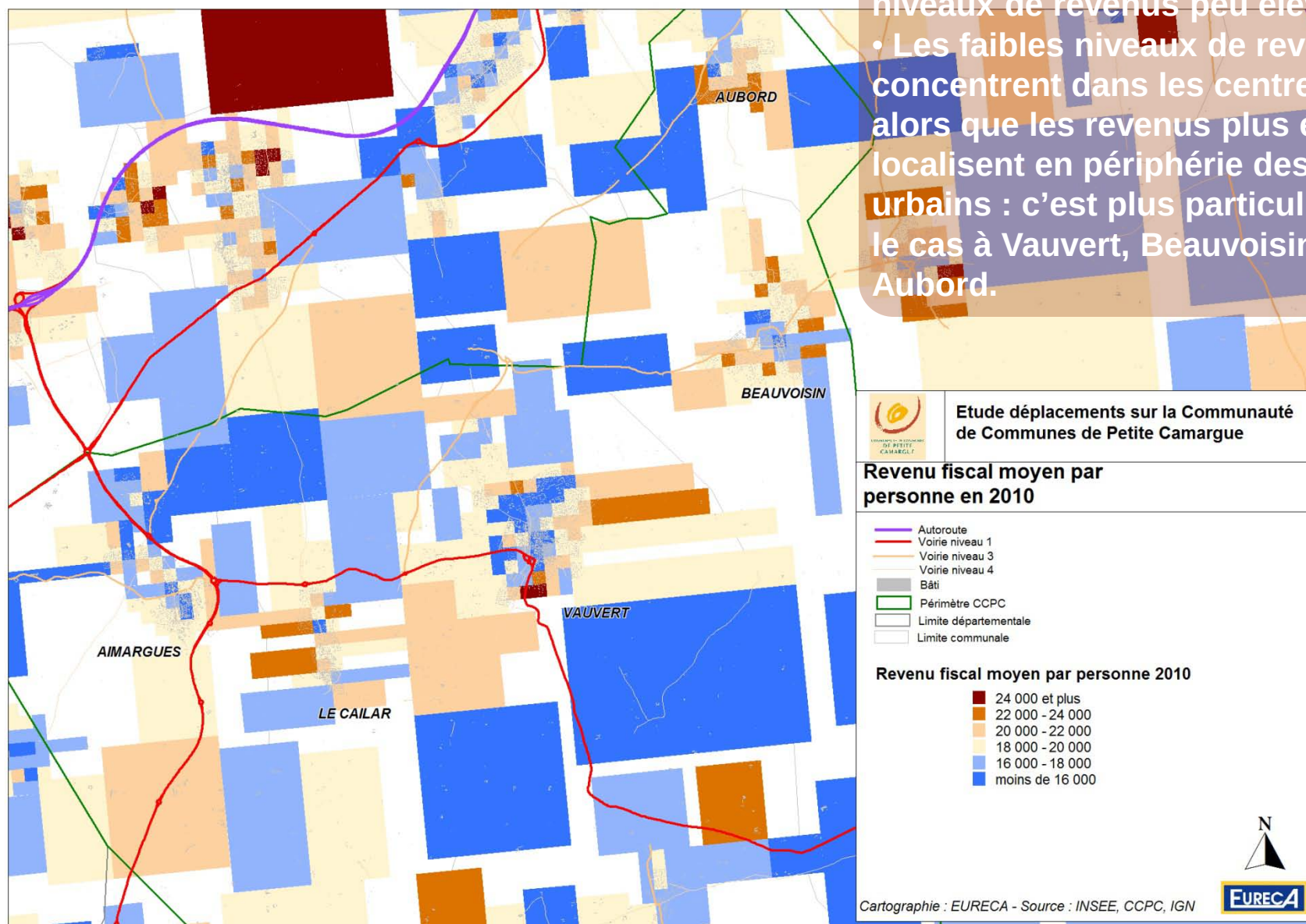
- **Configuration urbaine d'Aubord**

- 
- Population : 2 400 hab, 10% de la CCPC
 - Emplois : 410 emp, soit 6% de la CCPC
 - Caractéristiques :
 - Ville compacte et centre-ville très réduit.
 - Développement urbain radial en habitat pavillonnaire.
 - Peu de commerces et services.
 - Présence d'une zone d'activités au nord-ouest.
 - Coupure urbaine de la RD135.
 - Projet de ZAC de la Farigoule : logements, activités, équipements (collège, halle des sports). La commune devrait atteindre 3 150 habitants en 2025.
 - Le PADD du PLU met l'accent sur le besoin de qualifier les entrées de ville ouest et sud, et de mailler la ville en développant les modes doux dans le cadre de parcours piétons dédiés. La place de la voiture devra être revue, notamment avec des capacités de stationnement périphériques.
 - Passage de la future LGV au sud.



• Revenus fiscaux des habitants

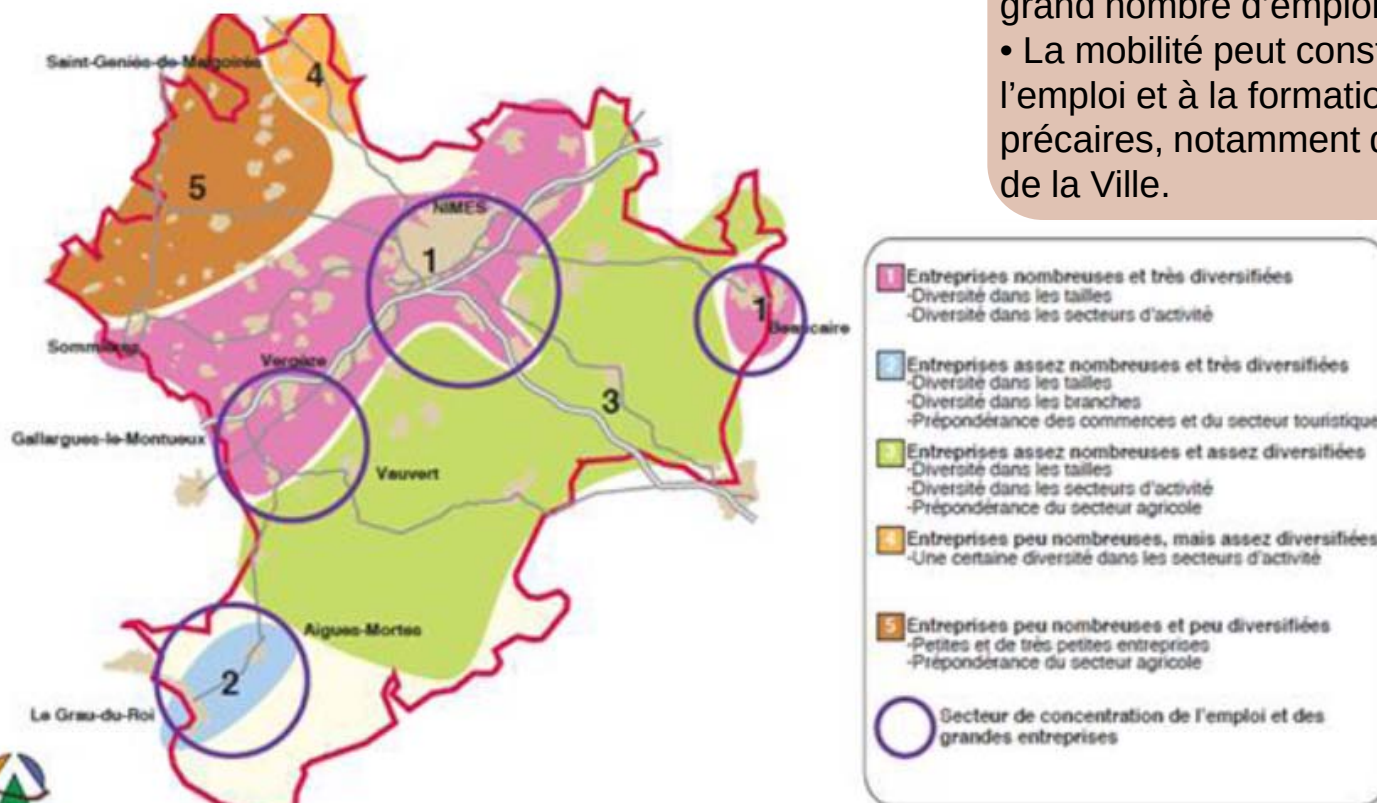
- Le territoire se caractérise par des niveaux de revenus peu élevés.
- Les faibles niveaux de revenus se concentrent dans les centres urbains alors que les revenus plus élevés se localisent en périphérie des centres urbains : c'est plus particulièrement le cas à Vauvert, Beauvoisin et Aubord.



• Emplois

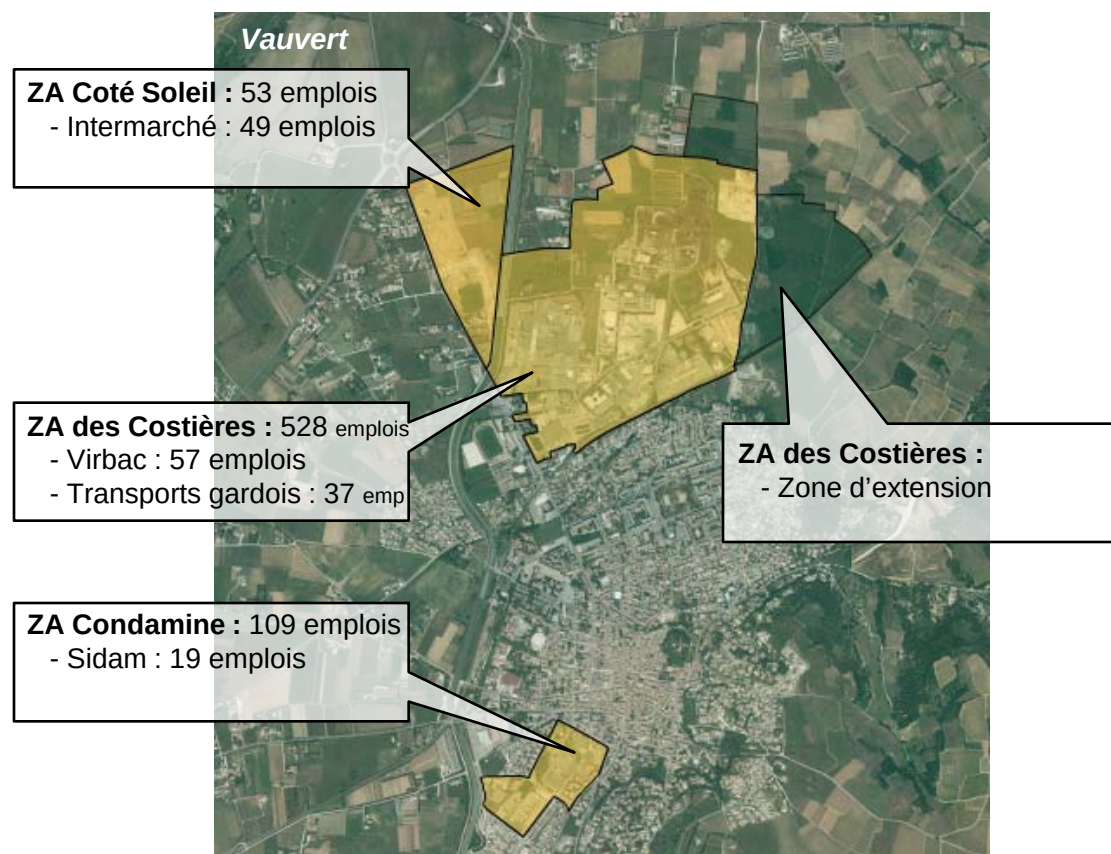
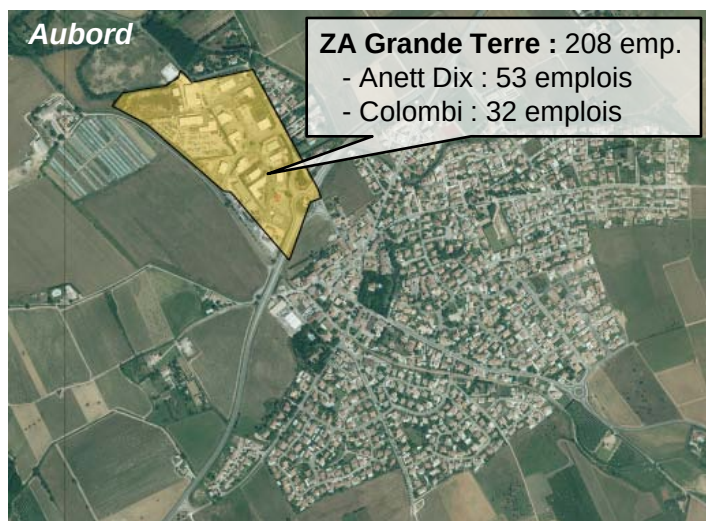
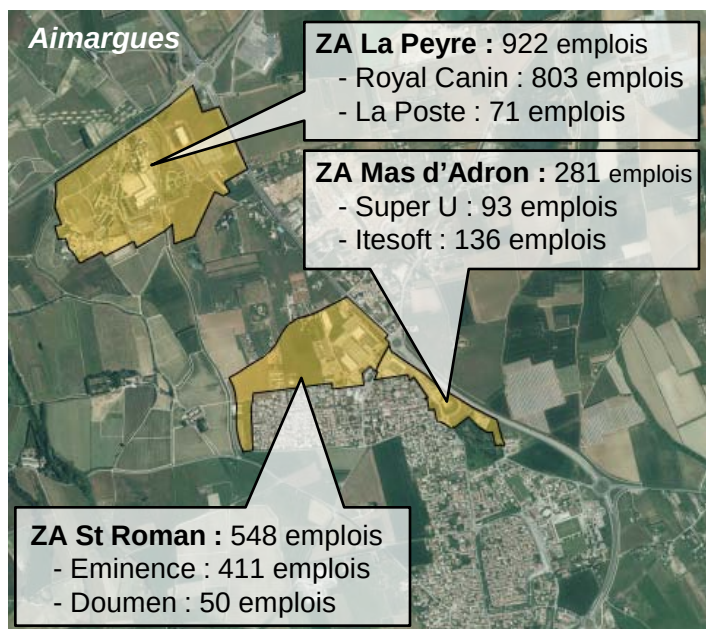
- Avec un taux d'emploi de 70%, ce territoire périurbain dépend fortement des agglomérations voisines, tout en poursuivant une politique prioritaire de développement économique qui se traduit par la création de zones d'activités.
- Les entreprises présentes sur le territoire sont relativement variées (secteur et taille).

- En 2012, la CCPC compte 6 750 emplois, soit 3% des emplois du Gard.
- Entre 2007 et 2012, 350 emplois ont été créés.
- Vauvert représente 47% des emplois de la CCPC, et Aimargues représente 34%.
- Les activités sont orientées vers l'agriculture et présentent une certaine saisonnalité.
- La fonction publique concentre également un grand nombre d'emplois (28%).
- La mobilité peut constituer un frein à l'accès à l'emploi et à la formation pour les publics les plus précaires, notamment dans les quartiers prioritaires de la Ville.



Source : Diagnostic SCoT Sud Gard

• Les zones d'activités

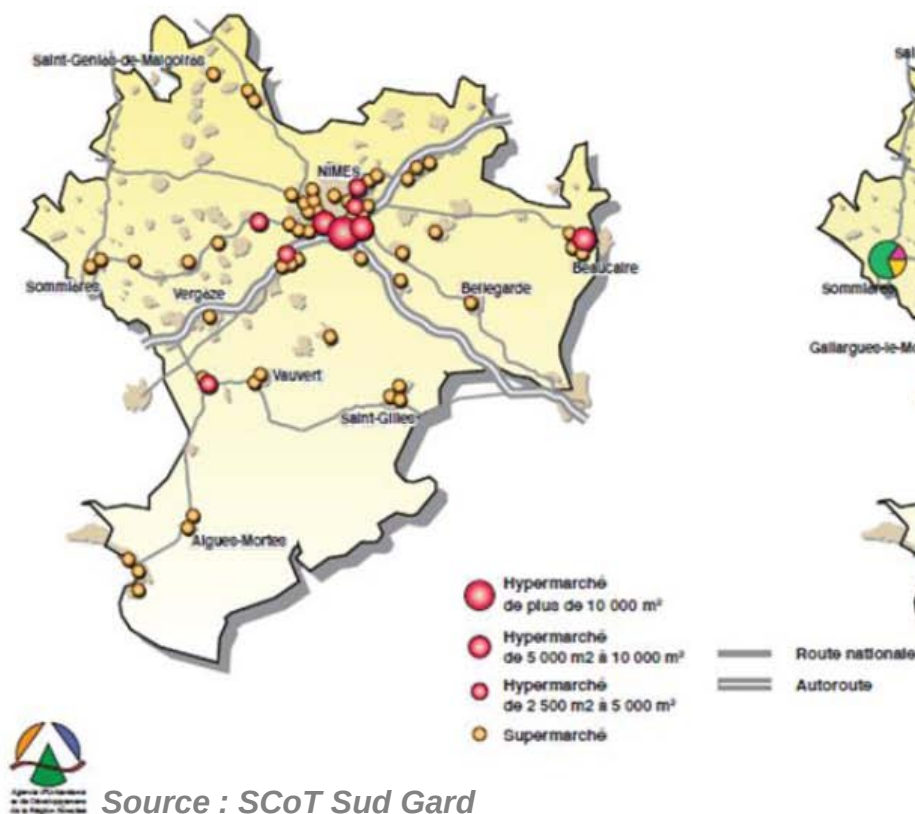


- La CCPC compte 7 zones d'activités, pour un total de près de 160 entreprises (les zones sont globalement remplies à 75%) et 2 650 emplois, soit 40% des emplois.
- La plupart des zones d'activités sont situées sur des principaux axes routiers.
- Il existe des projets d'extension et de création sur toutes les communes.

Source : www.code30.cci.fr

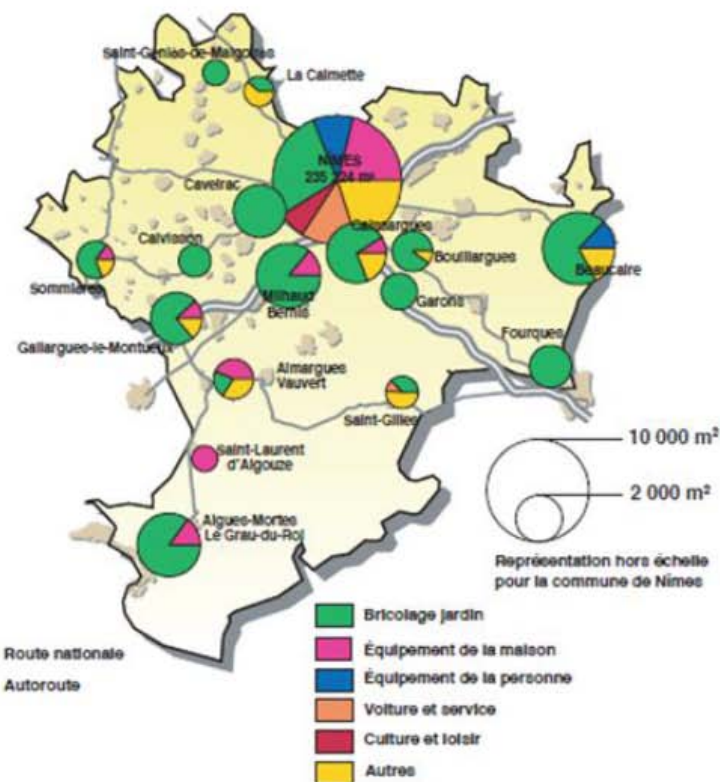
• Les commerces

LA RÉPARTITION DES SURFACES COMMERCIALES ALIMENTAIRES



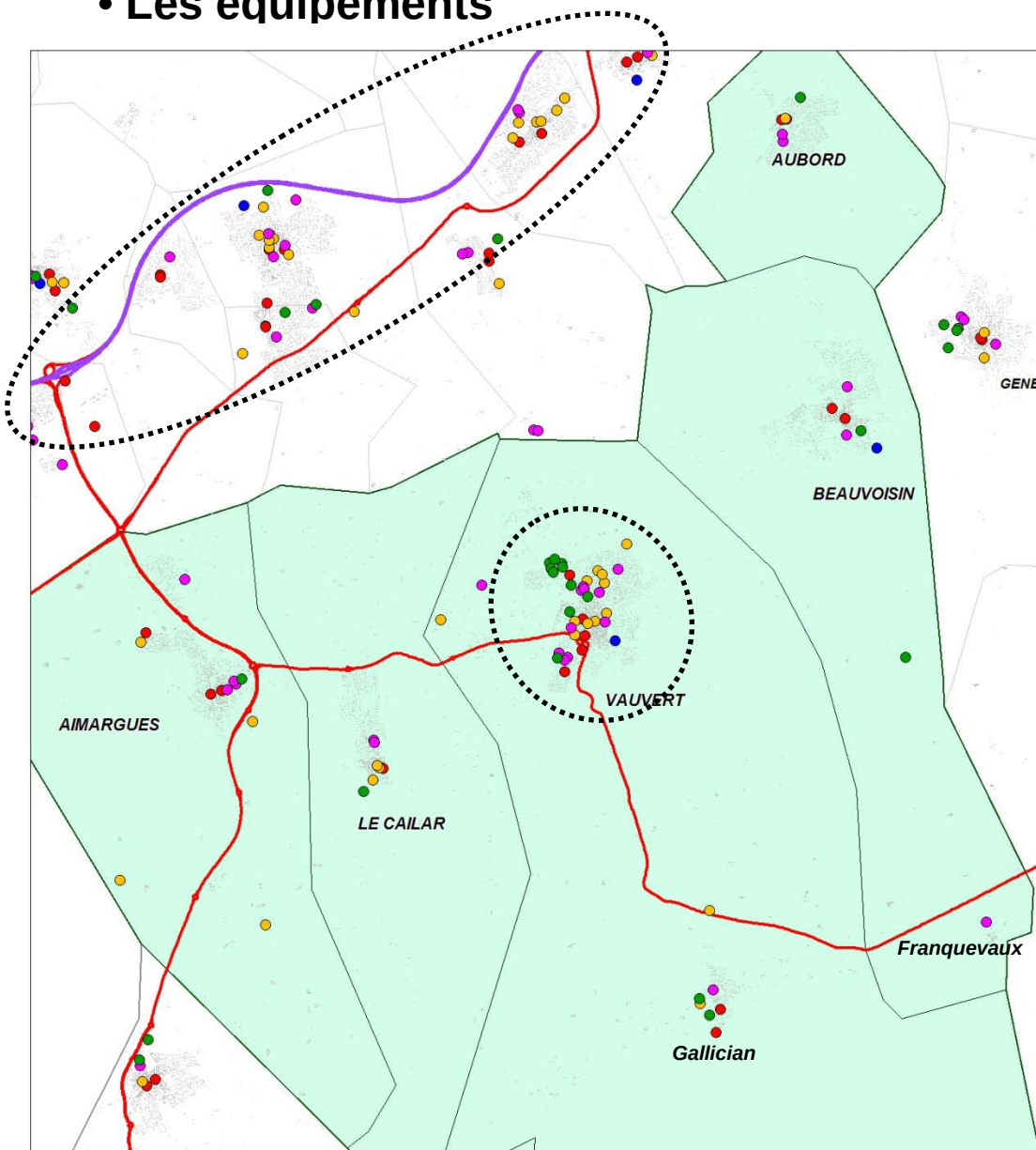
Source : SCoT Sud Gard

LA RÉPARTITION DES SURFACES COMMERCIALES
SPÉCIALISÉES DE PLUS DE 1 000 M²

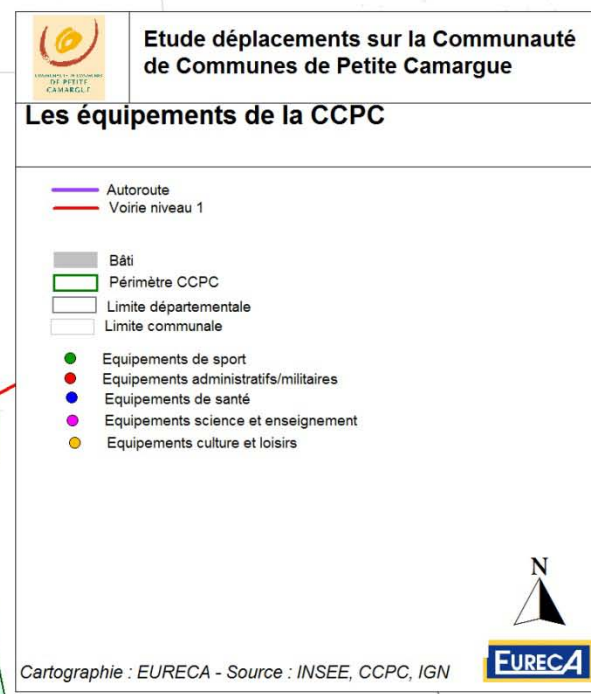


- A l'échelle du Sud Gard, l'offre commerciale se concentre sur l'agglomération de Nîmes.
- Le territoire de la CCPC présente une forte dépendance vis-à-vis de l'offre commerciale nîmoise. On observe une forte évasion commerciale.
- Localement, Vauvert et Aimargues sont les pôles commerciaux de la Petite Camargue (hyper U en projet à Aimargues).
- L'offre est complétée par une offre de commerces de proximité à Vauvert, ainsi qu'à Aimargues et Beauvoisin dans une moindre mesure.

• Les équipements



- Les principaux équipements de la vie quotidienne se concentrent sur l'axe Montpellier – Nîmes.
- Dans la Petite Camargue, Vauvert est le pôle urbain qui concentre le plus d'équipements.

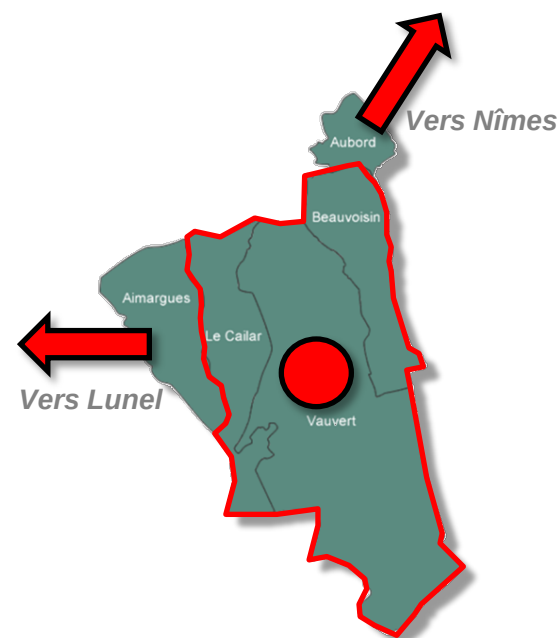


• Les équipements

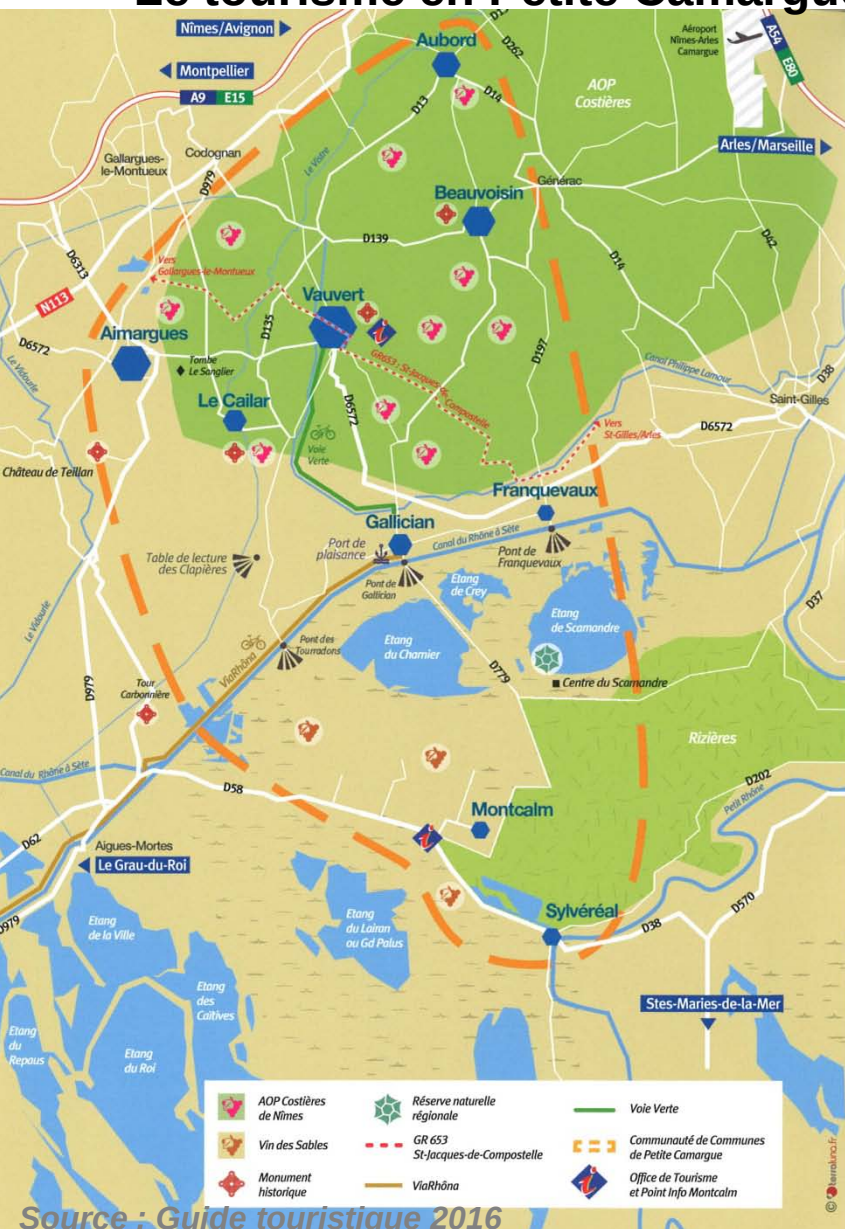
Typologie des bassins de vie INSEE



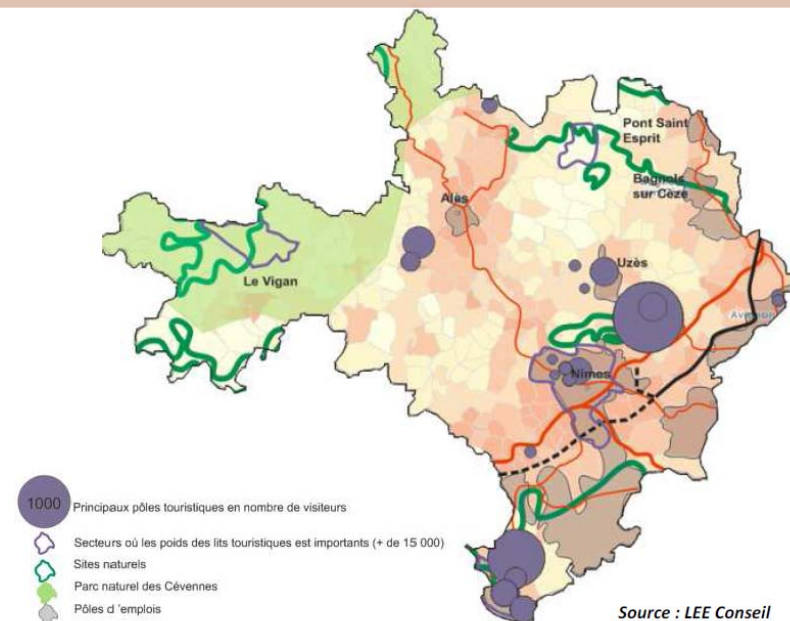
- On compte 3 bassins de vie sur le secteur :
 - Un bassin de vie urbain : Vauvert (Vauvert, Le Cailar, Beauvoisin).
 - Deux bassins de vie urbains, avec un grand pôle :
 - Nîmes (comprend Aubord)
 - Lunel (comprend Aimargues)



• Le tourisme en Petite Camargue

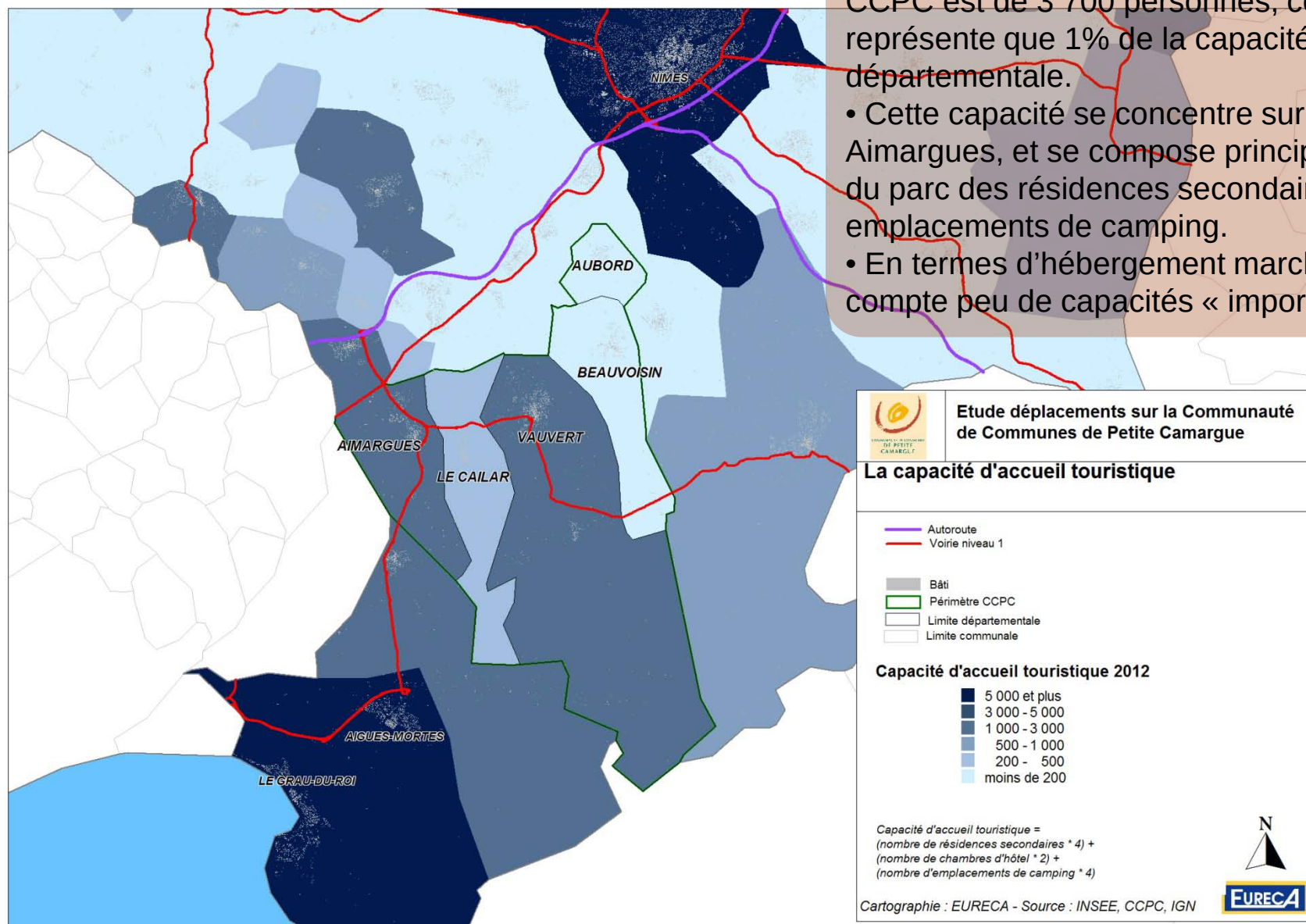


- L'attractivité touristique de la Petite Camargue s'articule autour de la culture taurine, la production viticole, le patrimoine naturel (réserve de biosphère, réserve naturelle régionale, site natura 2000, zone humide d'importance internationale, zone de conservation des oiseaux), la proximité littorale et l'offre de parcours cyclables et pédestres (GR700, GR653)...
- Malgré ses atouts, le territoire est masqué par l'attractivité des pôles nîmois (avec la proximité du site du Pont du Gard) et du littoral (Aigues-Mortes et Grau du Roi) : le territoire peine à capter une fréquentation touristique qui s'oriente sur ses pourtours.
- Vauvert dispose d'un port fluvial (Gallician).
- La Petite Camargue dispose d'un patrimoine bâti intéressant, mais non organisé pour assurer des visites. De la même manière, le Scamandre n'est pas ouvert le dimanche...



• Le tourisme en Petite Camargue

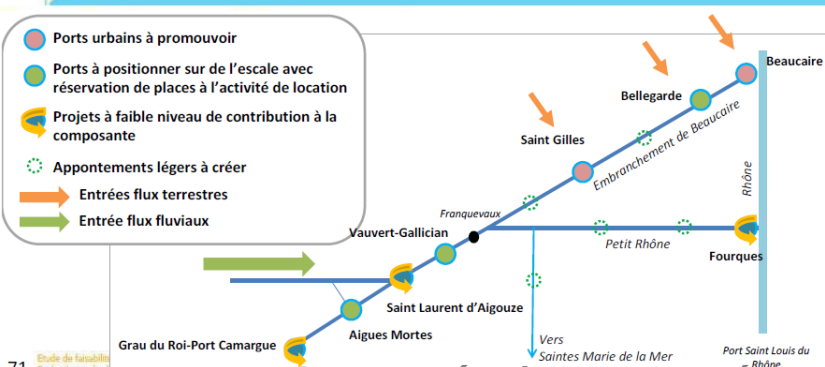
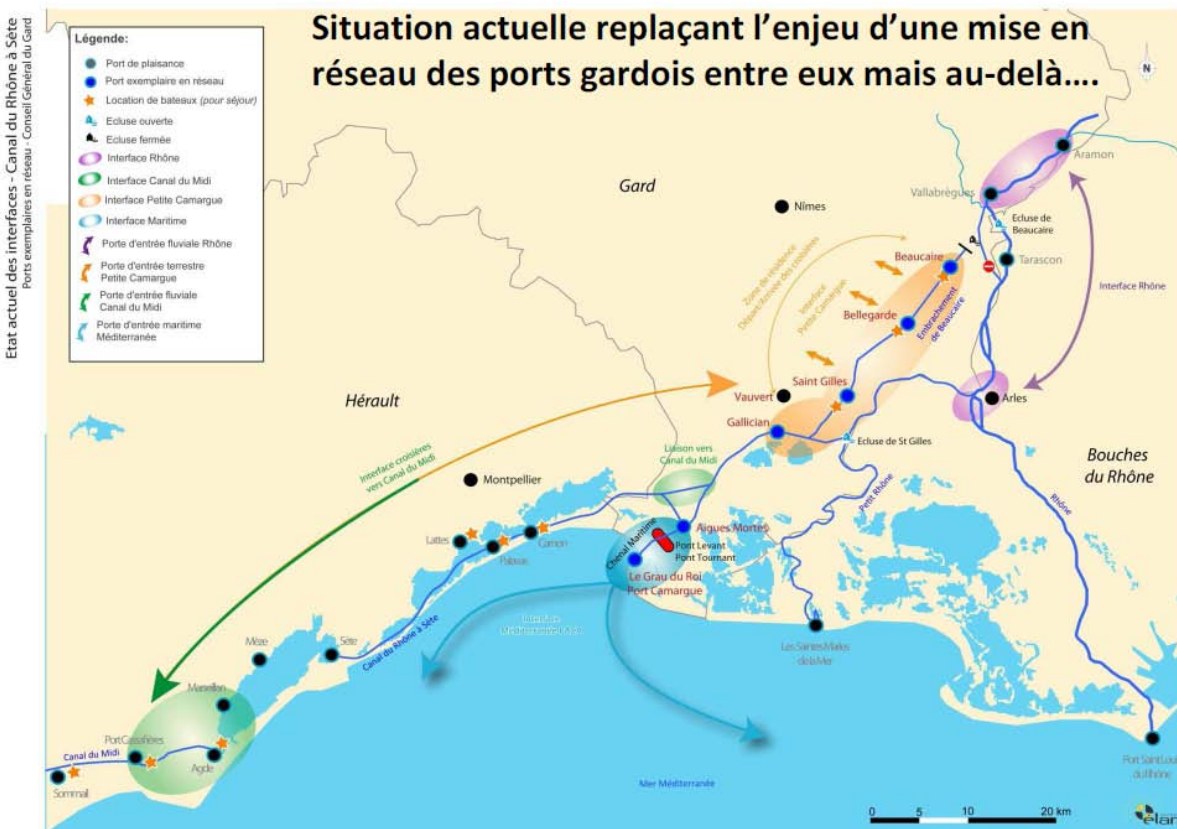
- La capacité d'accueil touristique de la CCPC est de 3 700 personnes, ce qui ne représente que 1% de la capacité d'accueil départementale.
- Cette capacité se concentre sur Vauvert et Aimargues, et se compose principalement du parc des résidences secondaires et des emplacements de camping.
- En termes d'hébergement marchand, on compte peu de capacités « importantes »...



• Le tourisme fluvial

Etat actuel des interfaces - Canal du Rhône à Sète
Ports exemplaires en réseau - Conseil Général du Gard

Situation actuelle replaçant l'enjeu d'une mise en réseau des ports gardois entre eux mais au-delà....



Source : étude ports en réseau

- La Petite Camargue est partiellement traversée par le canal du Rhône à Sète et le port fluvial de Gallician est une interface pour le territoire.
- La CCPC est concessionnaire du port : le port de Gallician est un port mixte escale/résidents. Il compte 23 places à l'année, 17 places d'escale : il est rempli à 85%. La fréquentation est majoritairement liée à des contrats annuels.
- L'axe fluvial permet le transport de fret, mais il n'y a pas d'escale sur la Petite Camargue.
- Le Port fait partie d'une réflexion globale concernant la mise en réseau des ports.
- Les activités cibles sont la plaisance fluviale privée et la plaisance de location.
- En période estivale, les zones de stationnement sont très sollicitées (le stationnement n'est pas organisé sur les quais et à proximité du port).
- Le port est connecté à la voie verte et à l'eurovéloroute Via Rhôna (avec une rupture de charge pour la traversée du hameau de Gallician).
- Le port n'est pas connecté aux générateurs touristiques de proximité (le SCAMANDRE par exemple), mais il est connecté au itinéraires de randonnées.

• Quelques perspectives territoriales

Commune	Perspectives habitat	Perspectives activités	Autres
Aimargues	• ZAC Garrigues • ZAC Madame	• Zone d'activités au nord	• Raccordement routier de la zone de La Peyre
Aubord	• ZAC multisite de la Farigoule : zone mixte habitat/activités		• Projet de nouveau collège • Projet de stationnement périphérique
Beauvoisin	• ZAC Cabassan - Clarette : zone mixte habitat/activités		
Le Cailar	• ZAC Nord : zone mixte habitat/activités		• Projet de stationnement périphérique
Vauvert	• Zone ouest de Vauvert • Zone sud de Vauvert	• Zone d'activités nord • Zone d'activités Côté Soleil	• Contrat de Ville • Requalification du centre : rue de la république • Modification des sens de circulation • Projet de lycée ? • Projet de desserte de la zone d'activités par le chemin d'Aubord

• Synthèse AFOM : le territoire

Atouts

- Proximité des villes en chapelet, reliées par des axes structurants
- Territoire animé autour du pôle urbain de Vauvert
- Accessibilité routière et autoroutière
- Compacité des noyaux villageois
- Présence de grandes entreprises et de zones d'activités
- Présence d'un axe ferroviaire : proximité des gares aux centres urbains
- Quartiers denses QPV
- Nombreux atouts d'attractivité touristique
- Présence de zones d'activités et grandes entreprises

Opportunités

- Importantes réserves foncières et développement urbain à venir : Vauvert, Aimargues, Aubord, Beauvoisin
- Projets structurants : QPV, rue de la République...
- Des équipements structurants sont envisagés (collège, lycée)
- Les PLU recommandent des solutions relatives à la mobilité pour améliorer le fonctionnement urbain
- Réflexions PLU, SCoT...
- Présence de nouveaux quartiers qui intègrent les modes doux
- Un potentiel touristique à développer (lien tourisme/intermodalité)

Faiblesses

- Territoire étendu, périurbain, diffus, avec des hameaux éloignés ou isolés
- Territoire victime de nombreuses coupures urbaines
- Territoire « on passe à côté »
- Territoire « dépendant » de son environnement (emplois, équipements...) : Nîmes, Lunel, Montpellier...
- La mobilité est un facteur d'emploi
- Configuration des centres anciens
- Un urbanisme privilégiant l'habitat pavillonnaire
- Un manque de coordination des PLU
- Saisonnalité de certaines activités et du tourisme

Menaces

- Un développement qui ne privilégierait pas un bon fonctionnement urbain : impact et insertion des nouveaux quartiers
- Une évolution démographique et urbaine qui ne serait pas accompagnée d'un développement des équipements
- Un manque de coordination politique et institutionnelle sur des sujets transversaux
- Perte de vitesse du commerce de proximité si on ne favorise pas le confort de vie dans les centres urbains

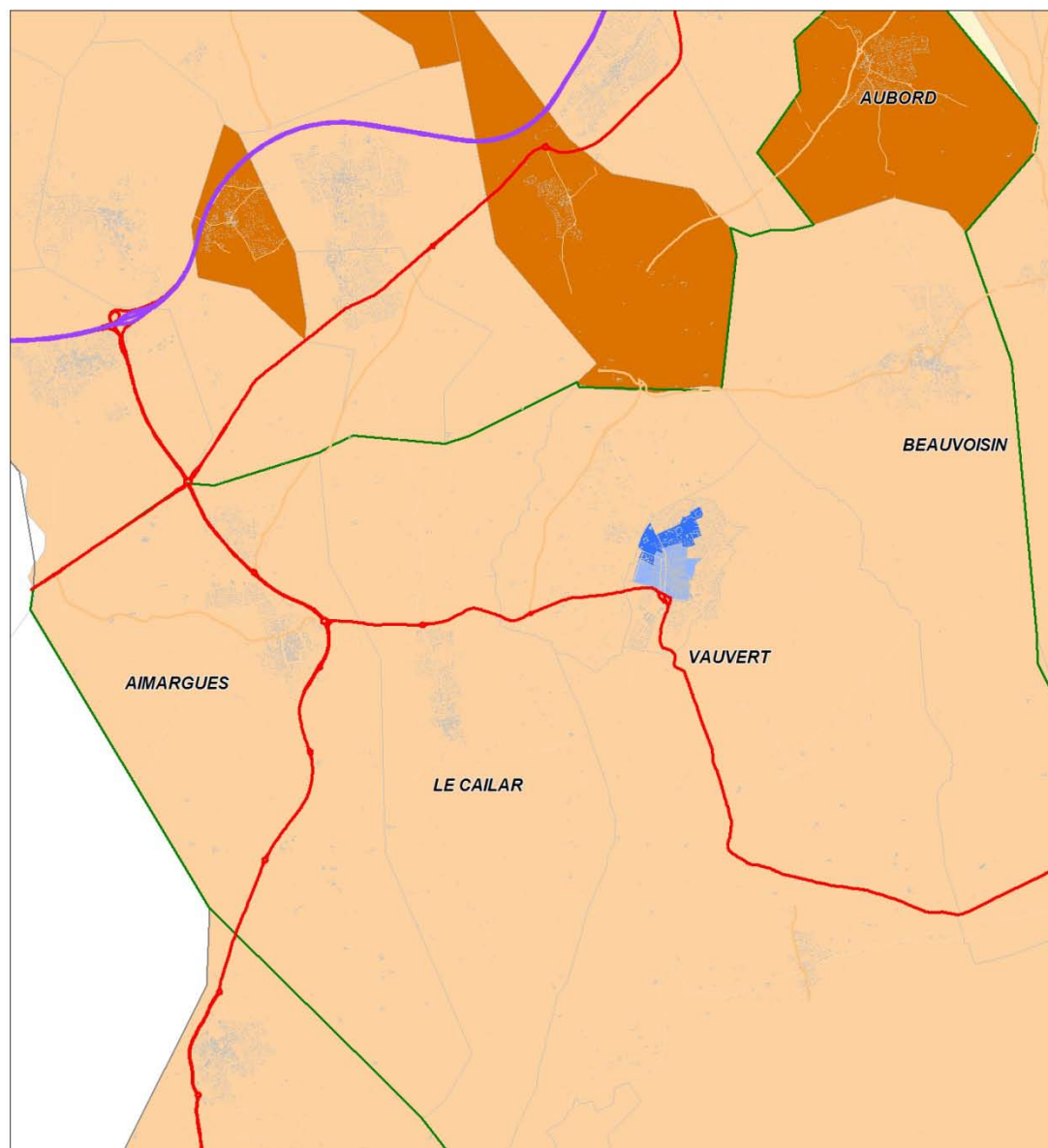
1- Contexte territorial

2- Analyse de la demande de déplacements

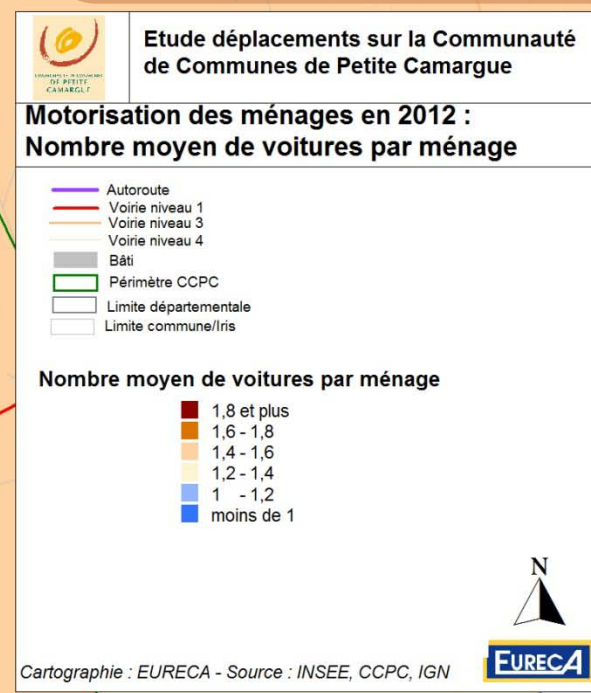
3- Analyse de l'offre de transport

4- Conclusions et 1ères pistes de travail

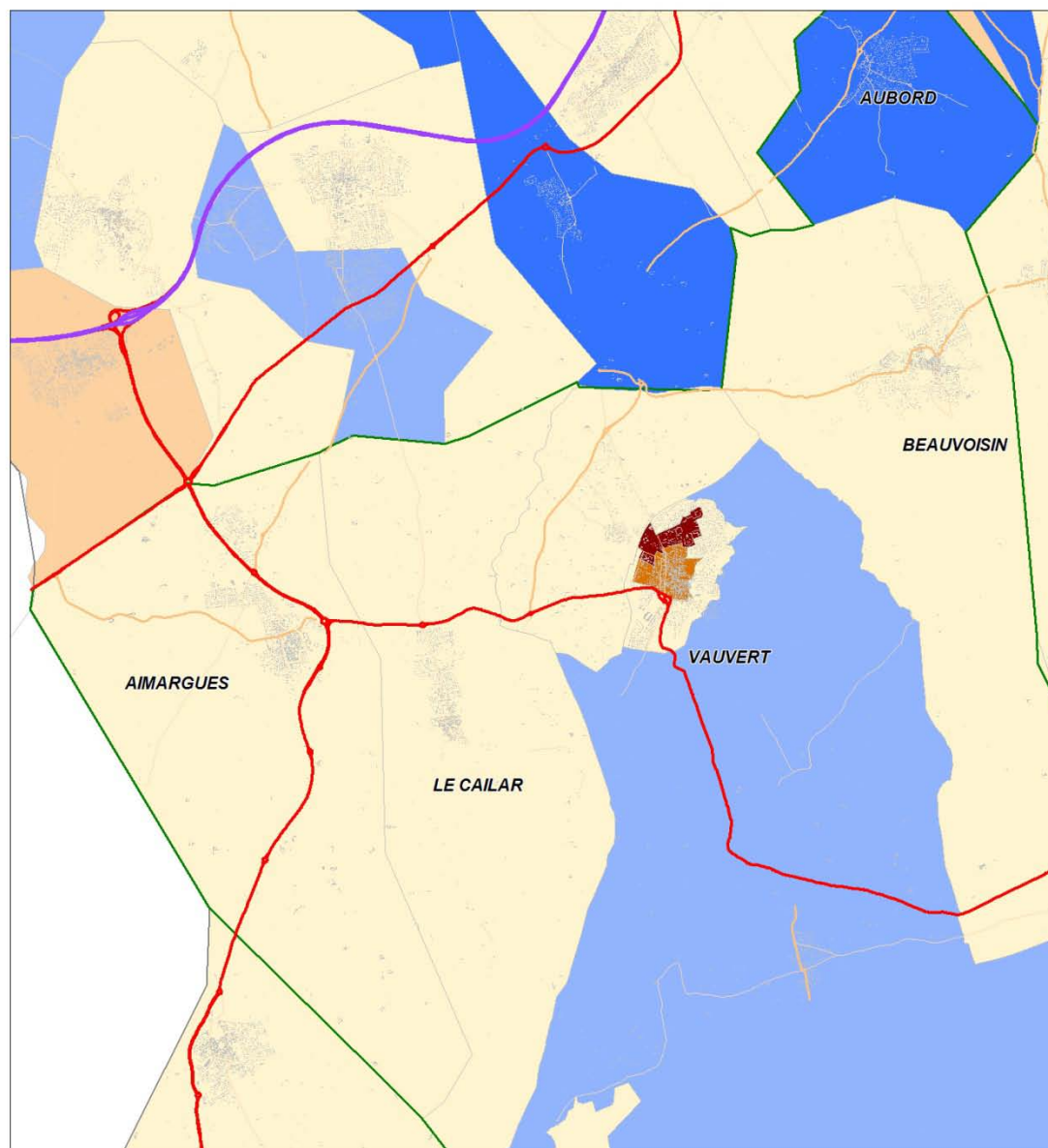
• La place de la voiture dans les ménages



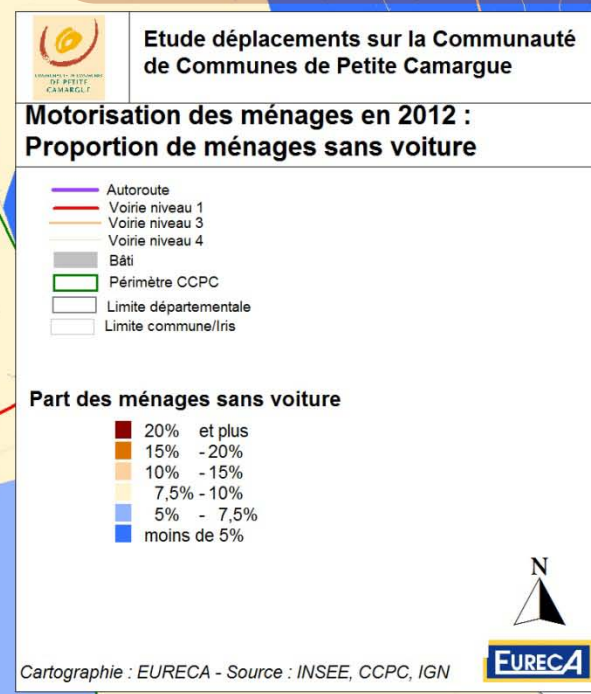
- Les ménages de Petite Camargue possèdent en moyenne 1,42 voiture, contre 1,3 à l'échelle du département. Ce taux de motorisation est plus élevé sur les communes du Cailar, Aubord et Beauvoisin (respectivement 1,53 1,64 et 1,56).
- Les quartiers du centre de Vauvert se caractérisent par une moindre motorisation des ménages.



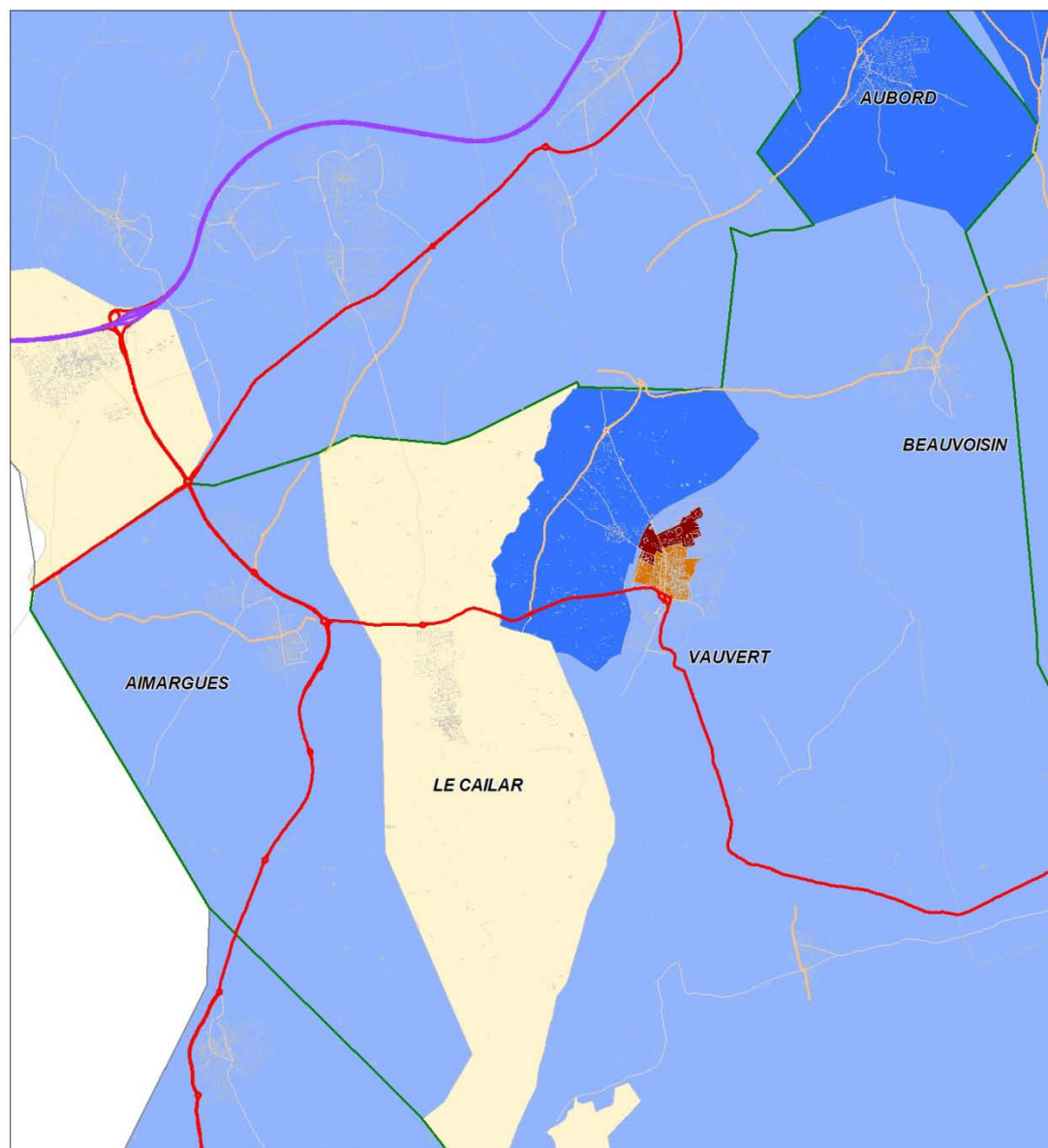
• La place de la voiture dans les ménages



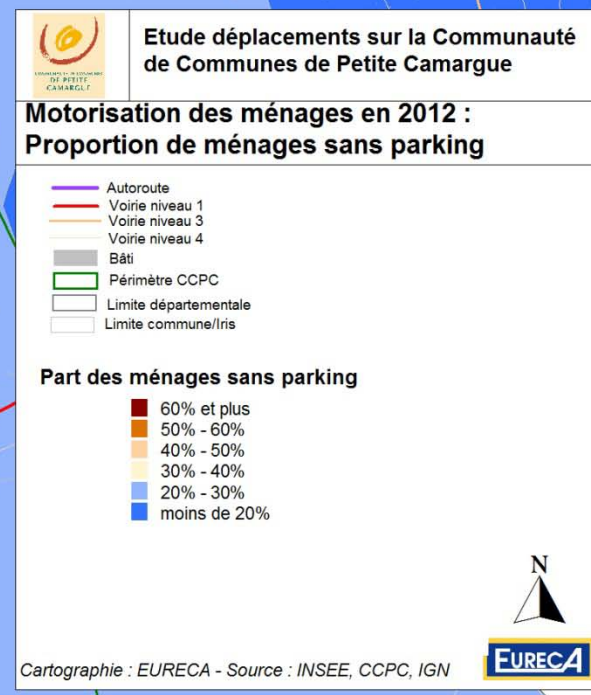
- 11% des ménages de Petite Camargue ne possèdent pas de voiture (contre 15% à l'échelle du Gard). Cette proportion est variable : 15% à Vauvert, 5% à Aubord.
- Dans les centres urbains (en l'occurrence à Vauvert), ce taux est plus élevé. A l'inverse, ce taux est plus faible dans les quartiers excentrés au sud de Vauvert.



• La place de la voiture dans les ménages



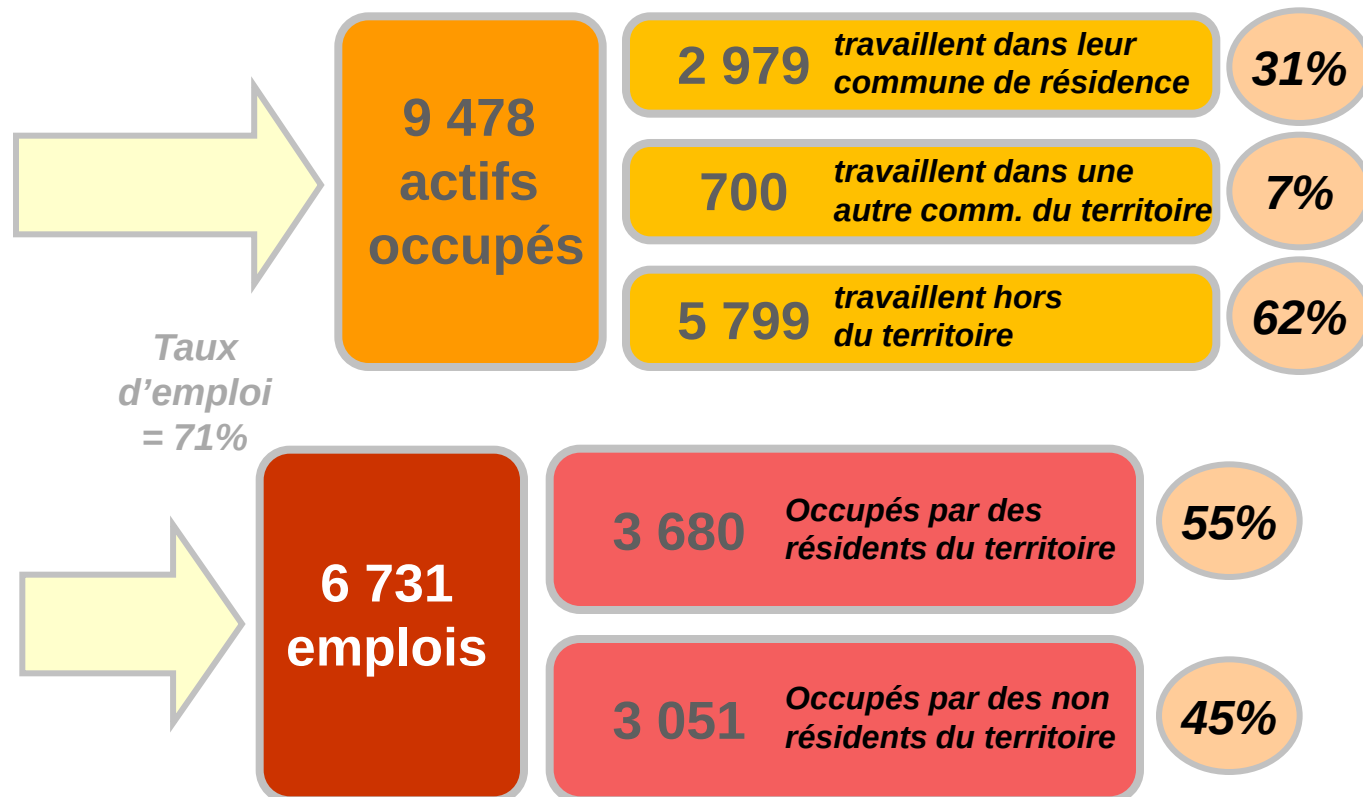
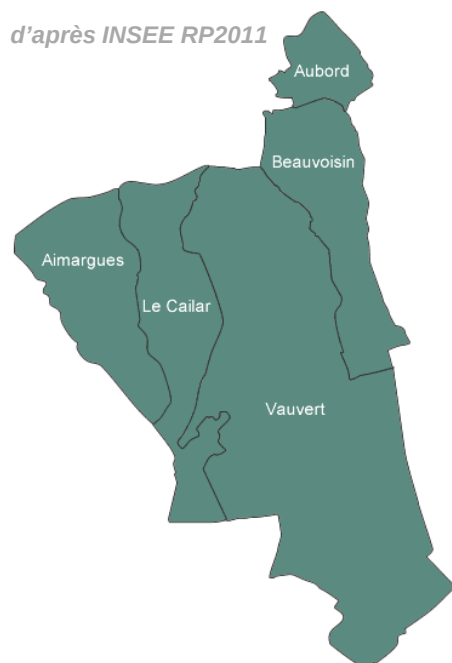
- Le territoire se caractérise par un habitat pavillonnaire très développé, offrant du stationnement privatif de manière systématique. 33% des ménages ne disposent pas de stationnement privatif sur leur lieu de résidence.
- Les logements situés dans les centres anciens sont davantage concernés par l'absence de stationnement privatif. C'est le cas des quartiers du centre de Vauvert. Le Cailar est également concerné par le problème du stationnement. A l'inverse, les ménages d'Aubord ne manquent pas de stationnement.



• Mobilité professionnelle

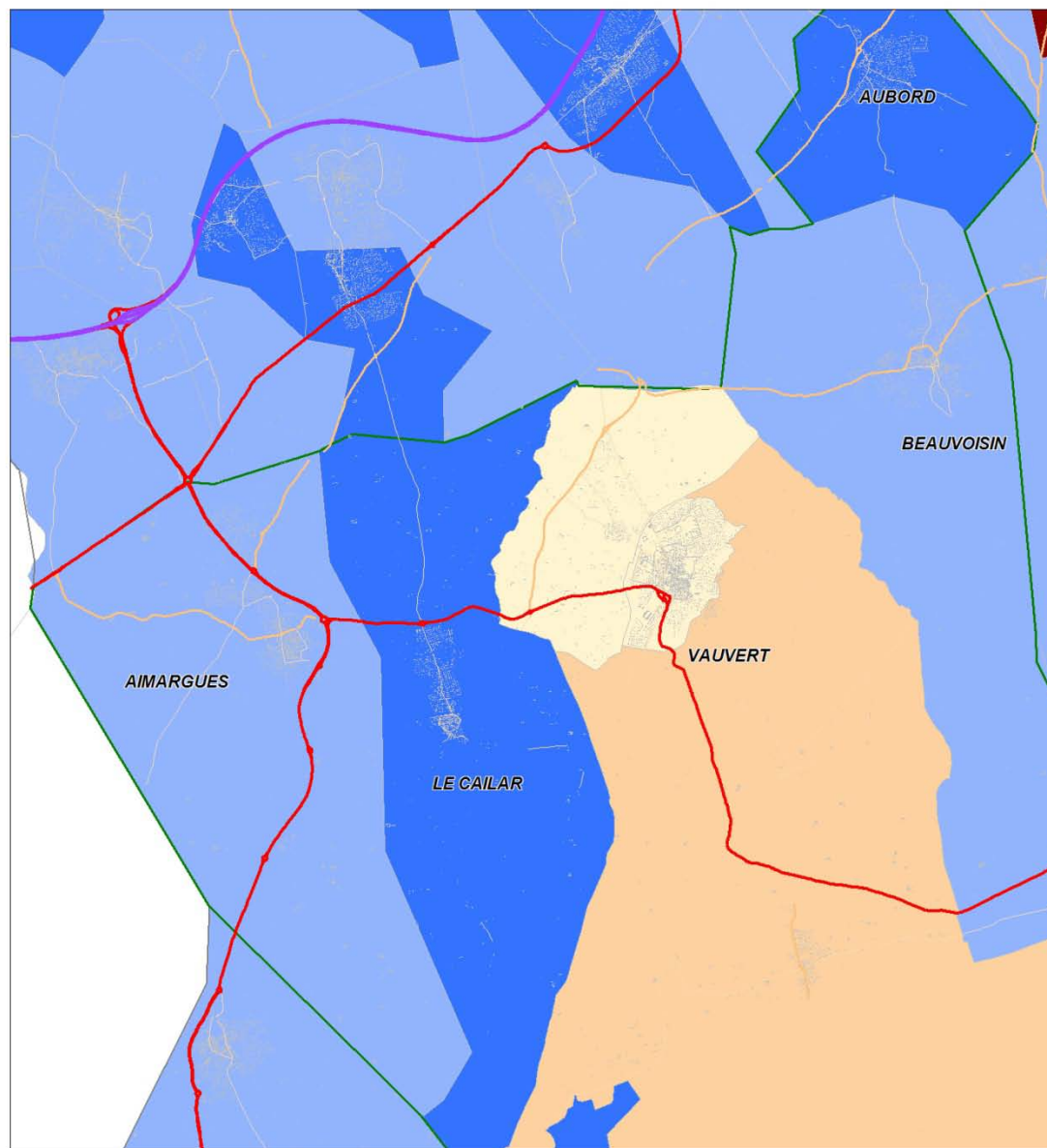
Les navettes domicile-travail

d'après INSEE RP2011

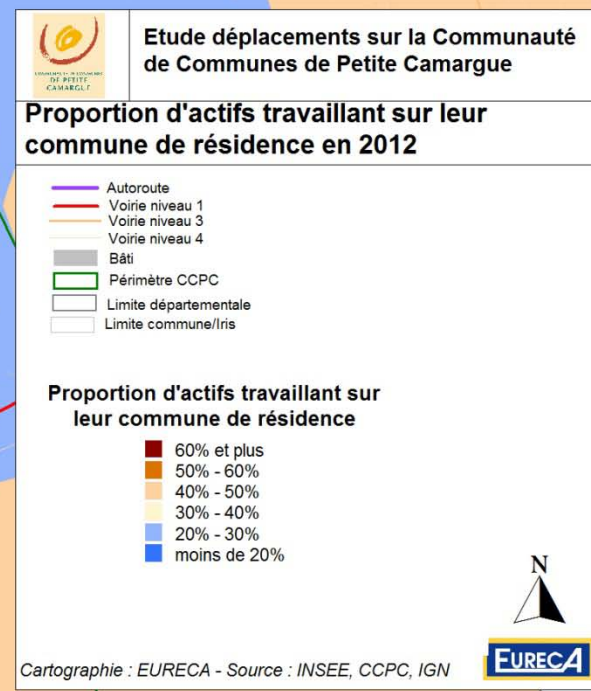


- Avec un taux d'emploi de 71%, la CCPC est économiquement « dépendante ».
- 62% des actifs travaillent en dehors de la CCPC.
- 45% des emplois sont occupés par des non résidents.
- 31% des actifs travaillent sur leur commune de résidence.
- 86% des navettes domicile-travail des résidents se font en voiture.

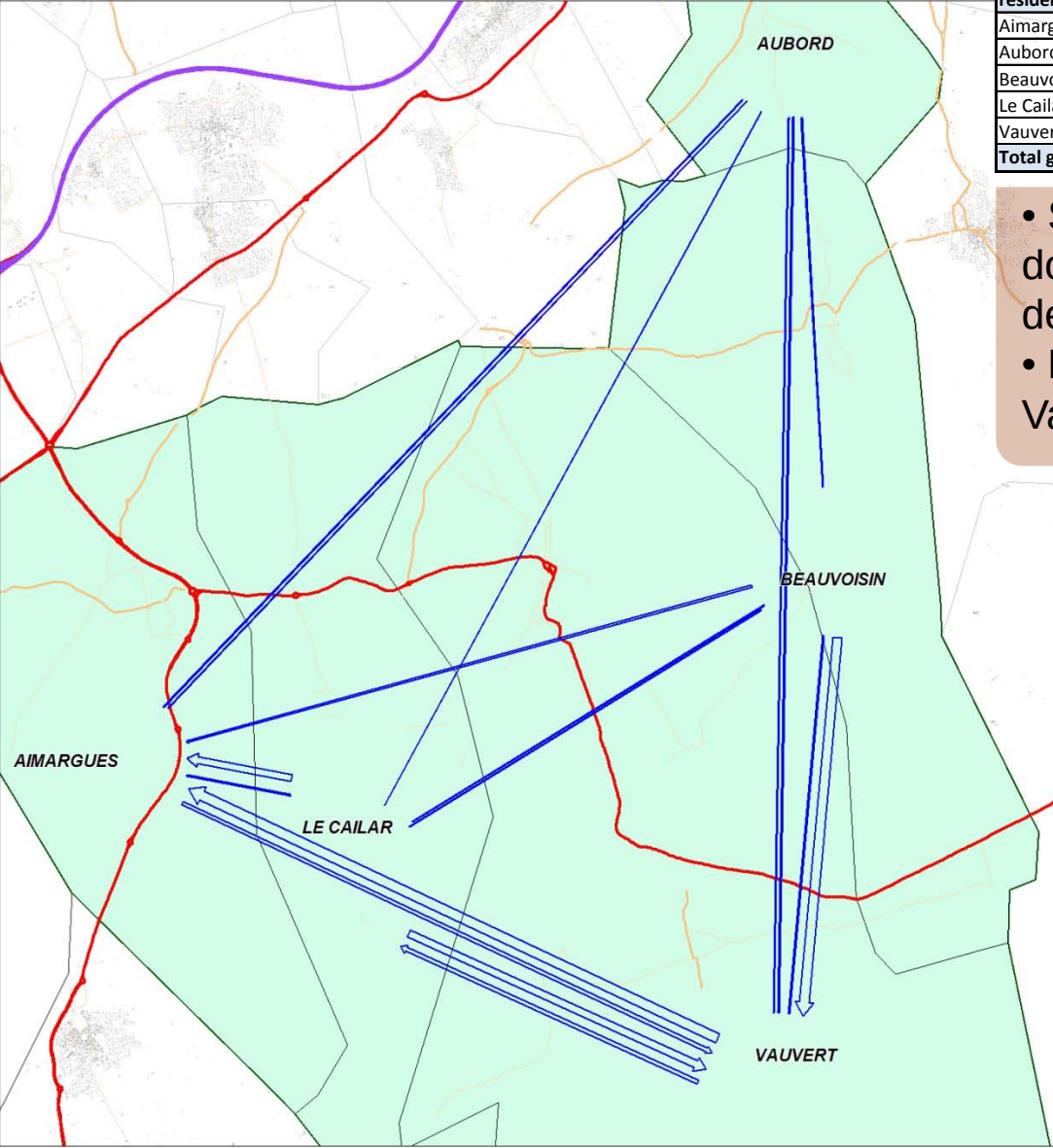
• Mobilité professionnelle



- En Petite Camargue, 28% des actifs occupés travaillent sur leur commune de résidence. Cette proportion est inférieure à ce que l'on observe à l'échelle du Gard (40%).
- Localement, ce taux est plus élevé à Vauvert (39%) et Aimargues (27%), alors qu'il est beaucoup plus faible à Aubord et le Cailar (17% et 18%).

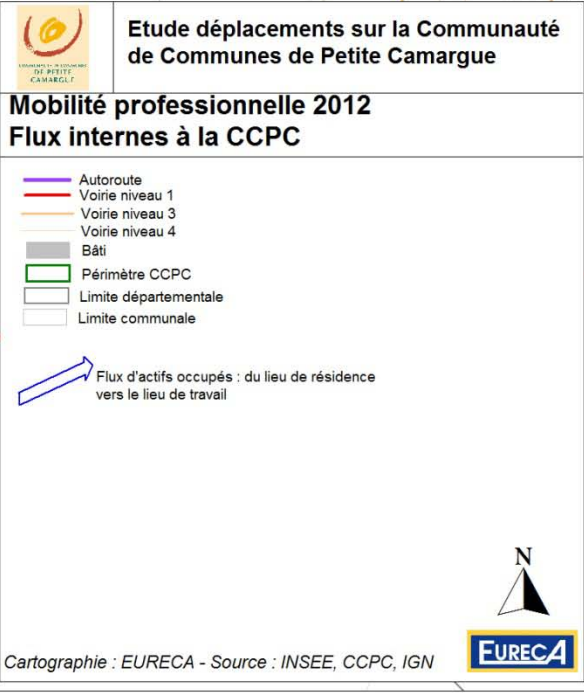


• Mobilité professionnelle : flux internes



FLUX INTERNES	Commune de travail					
Commune de résidence	Aimargues	Aubord	Beauvoisin	Le Cailar	Vauvert	Total général
Aimargues	606	4		17	52	680
Aubord	8	225		4	20	257
Beauvoisin	23	15	426	4	127	596
Le Cailar	96		4	244	100	444
Vauvert	137	17	15	58	1478	1704
Total général	870	261	445	327	1776	3680

- Seulement 700 actifs font des navettes domicile-travail interurbaines à l'intérieur de la CCPC.
- Les communes les plus attractives sont Vauvert et Aimargues.



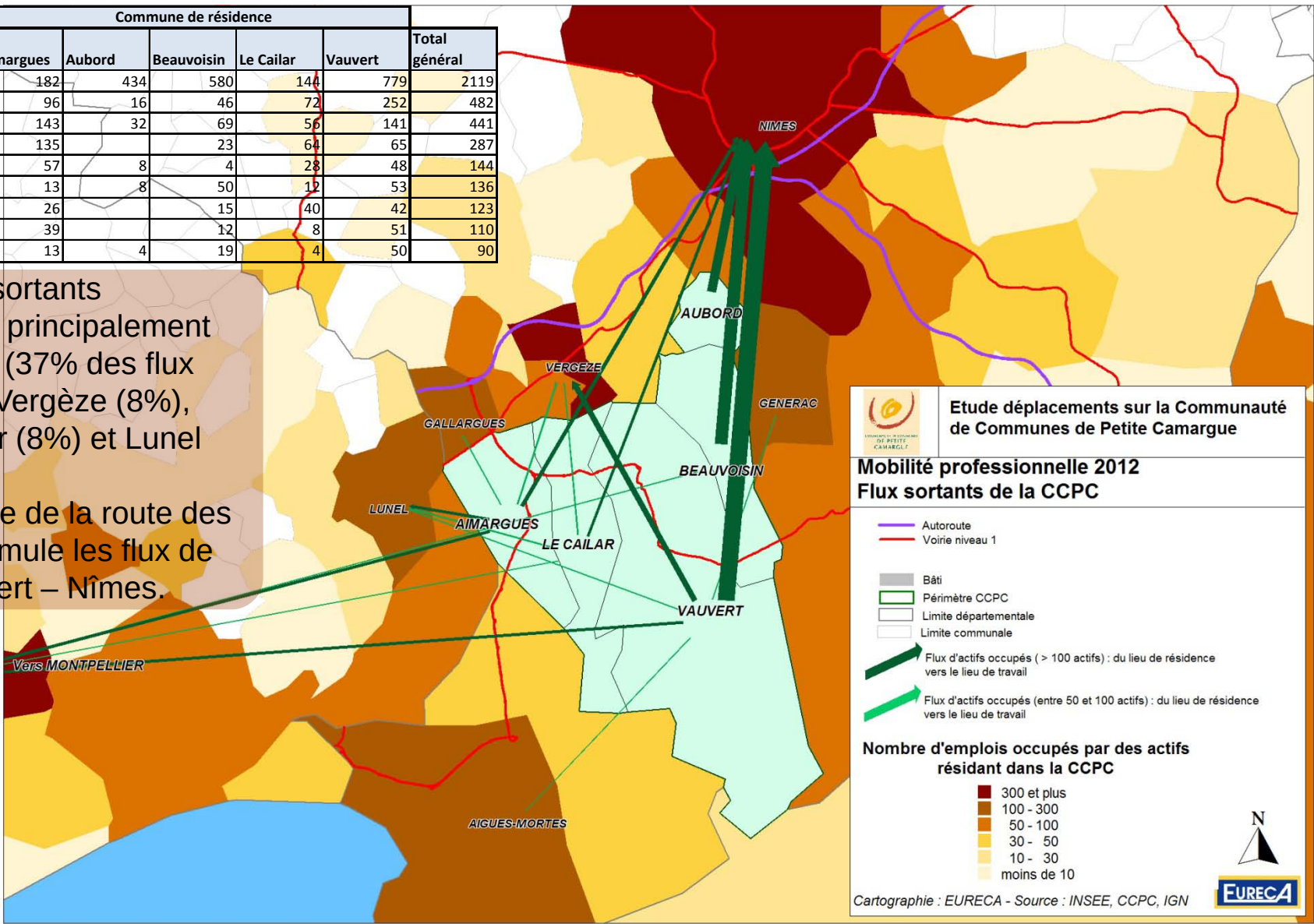
Cartographie : EURECA - Source : INSEE, CCPC, IGN



• Mobilité professionnelle : flux sortants

FLUX SORTANTS		Commune de résidence					Total général
Commune de travail		Aimargues	Aubord	Beauvoisin	Le Cailar	Vauvert	
Nîmes		182	434	580	144	779	2119
Vergèze		96	16	46	72	252	482
Montpellier		143	32	69	56	141	441
Lunel		135		23	64	65	287
Gallargues		57	8	4	28	48	144
Générac		13	8	50	12	53	136
Le Grau-du-Roi		26		15	40	42	123
Aigues-Mortes		39		12	8	51	110
Saint-Gilles		13	4	19	4	50	90

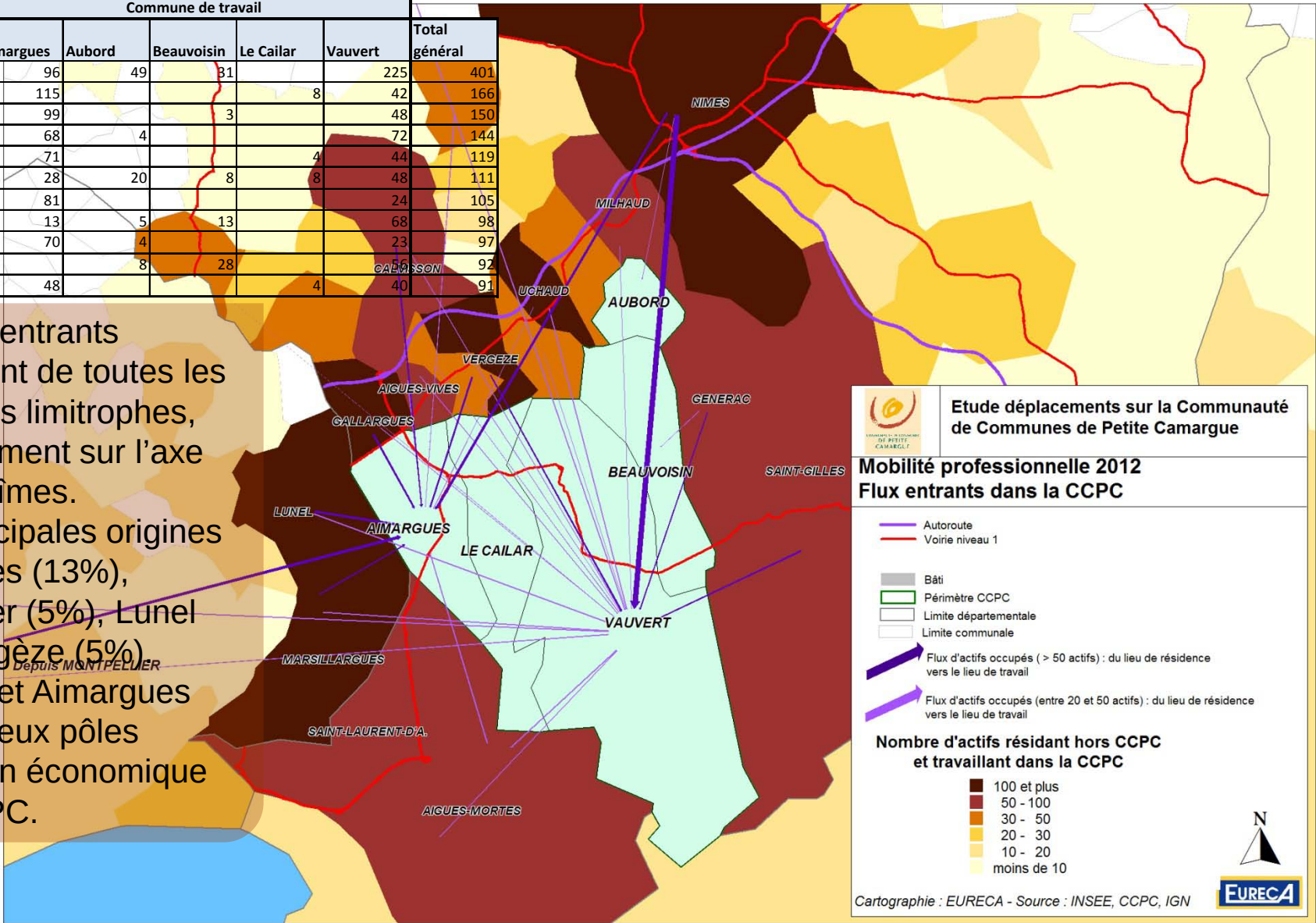
- Les flux sortants s'orientent principalement sur Nîmes (37% des flux sortants), Vergèze (8%), Montpellier (8%) et Lunel (5%).
- L'itinéraire de la route des canaux cumule les flux de l'axe Vauvert – Nîmes.



• Mobilité professionnelle : flux entrants

FLUX ENTRANTS		Commune de travail					
Commune de résidence		Aimargues	Aubord	Beauvoisin	Le Cailar	Vauvert	Total général
Nîmes		96	49	31		225	401
Montpellier		115			8	42	166
Lunel		99		3		48	150
Vergèze		68	4			72	144
Marsillargues		71			4	44	119
Uchaud		28	20	8	8	48	111
Gallargues		81				24	105
Saint-Gilles		13	5	13		68	98
Calvisson		70	4			23	97
Générac			8	28		40	92
Saint-Laurent-d'A.		48			4	40	91

- Les flux entrants proviennent de toutes les communes limitrophes, principalement sur l'axe Lunel – Nîmes.
- Les principales origines sont Nîmes (13%), Montpellier (5%), Lunel (5%), Vergèze (5%).
- Vauvert et Aimargues sont les deux pôles d'attraction économique de la CCPC.



Etude déplacements sur la Communauté de Communes de Petite Camargue

Mobilité professionnelle 2012
Flux entrants dans la CCPC

Autoroute

Voirie niveau 1

Bâti

Périmètre CCPC

Limite départementale

Limite communale

Flux d'actifs occupés (> 50 actifs) : du lieu de résidence vers le lieu de travail

Flux d'actifs occupés (entre 20 et 50 actifs) : du lieu de résidence vers le lieu de travail

Nombre d'actifs résidant hors CCPC et travaillant dans la CCPC

100 et plus

50 - 100

30 - 50

20 - 30

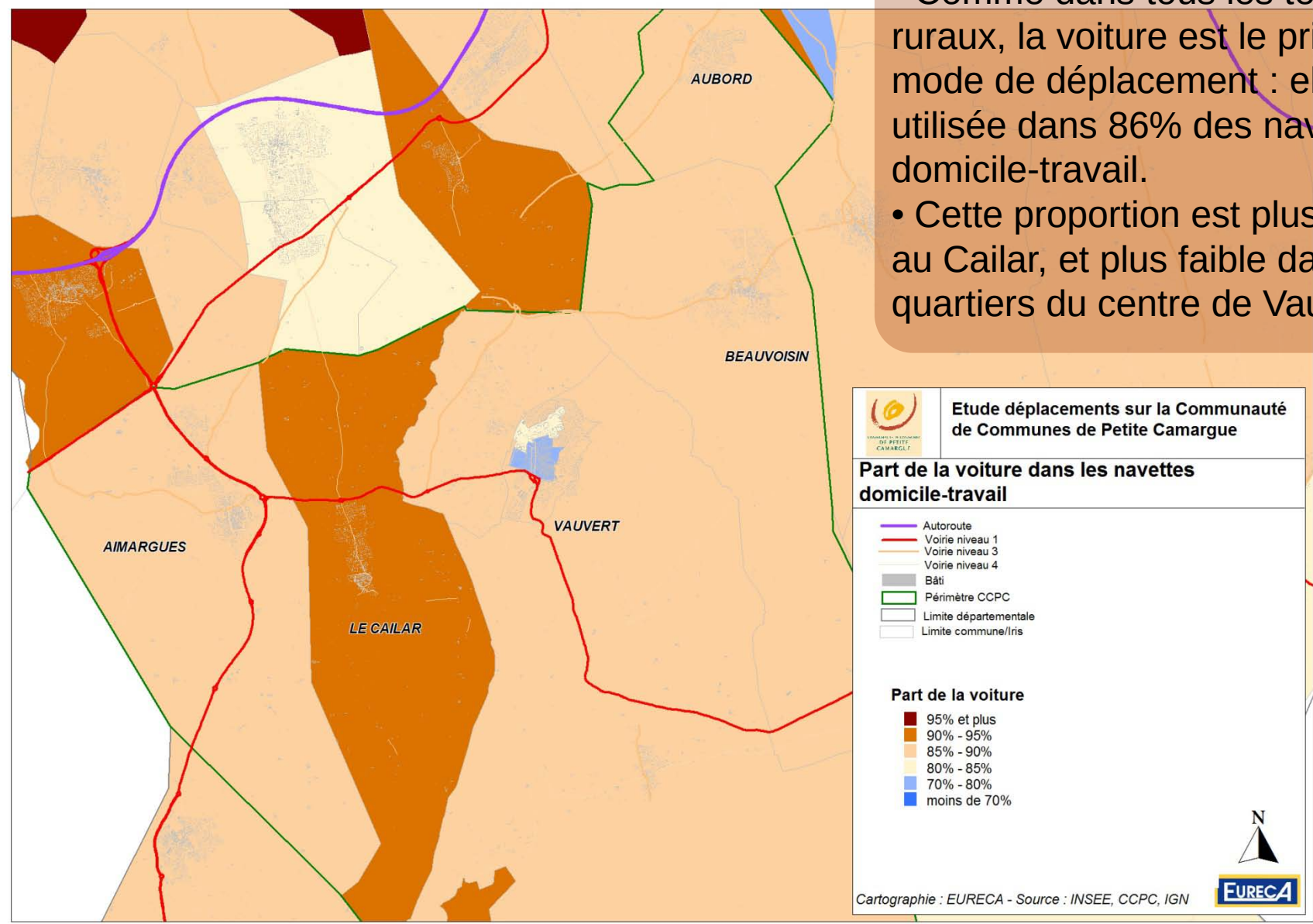
10 - 20

moins de 10

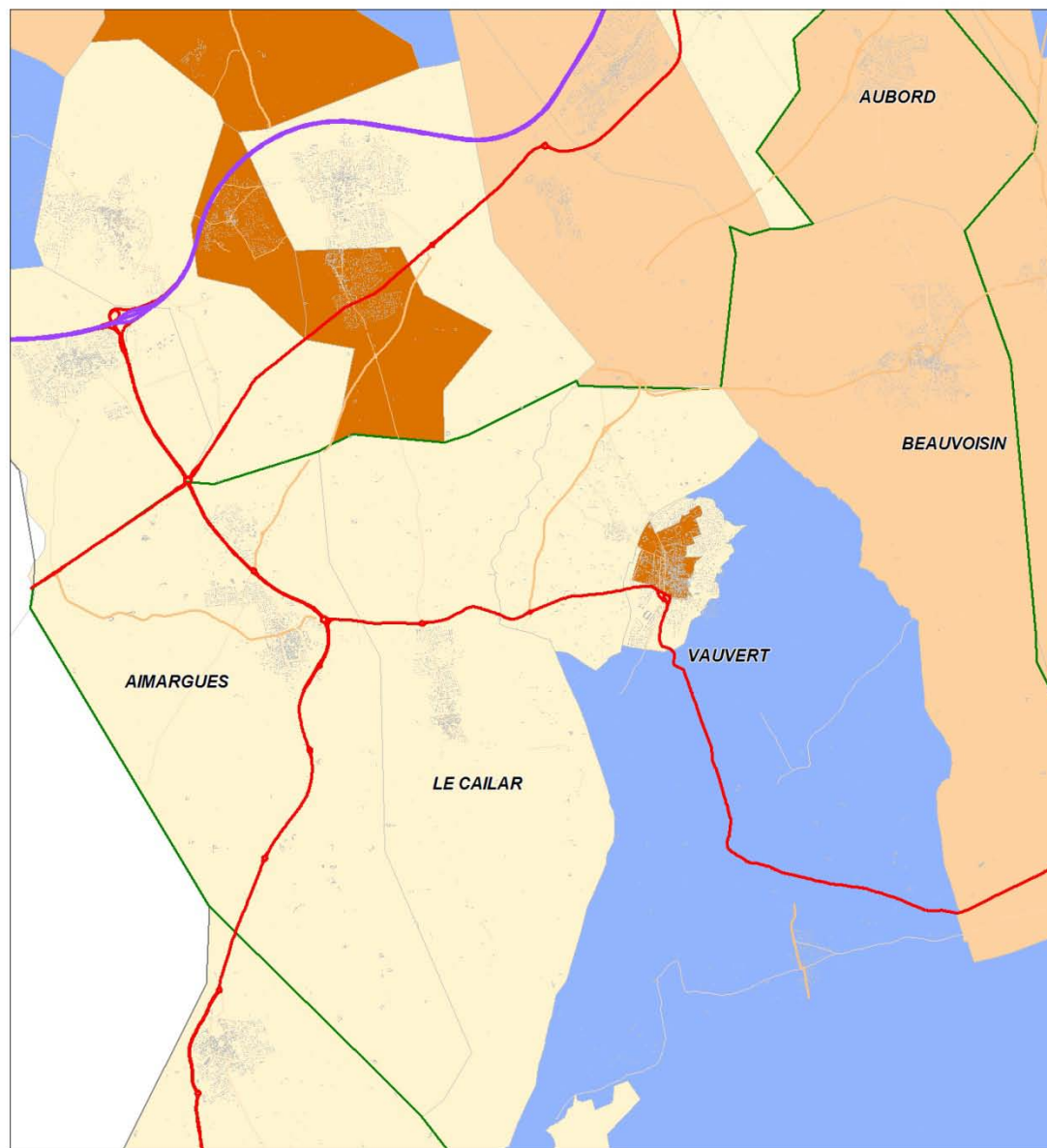
Cartographie : EURECA - Source : INSEE, CCPC, IGN

• Mobilité professionnelle

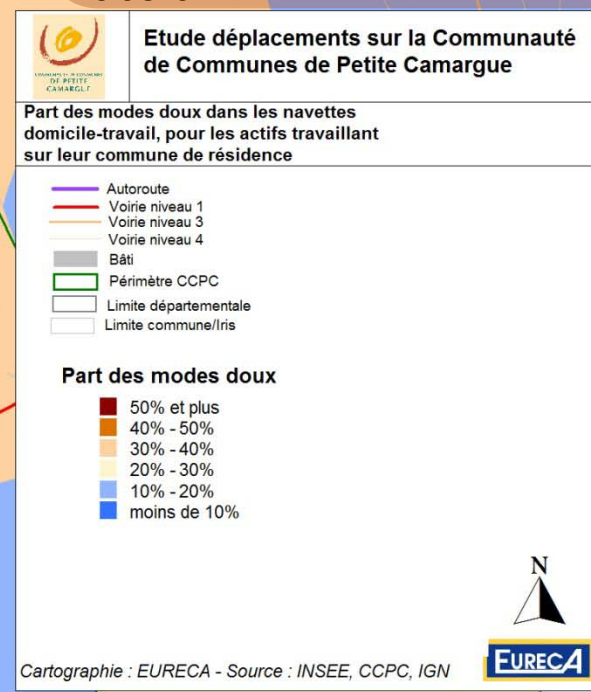
- Comme dans tous les territoires ruraux, la voiture est le principal mode de déplacement : elle est utilisée dans 86% des navettes domicile-travail.
- Cette proportion est plus élevée au Cailar, et plus faible dans les quartiers du centre de Vauvert.



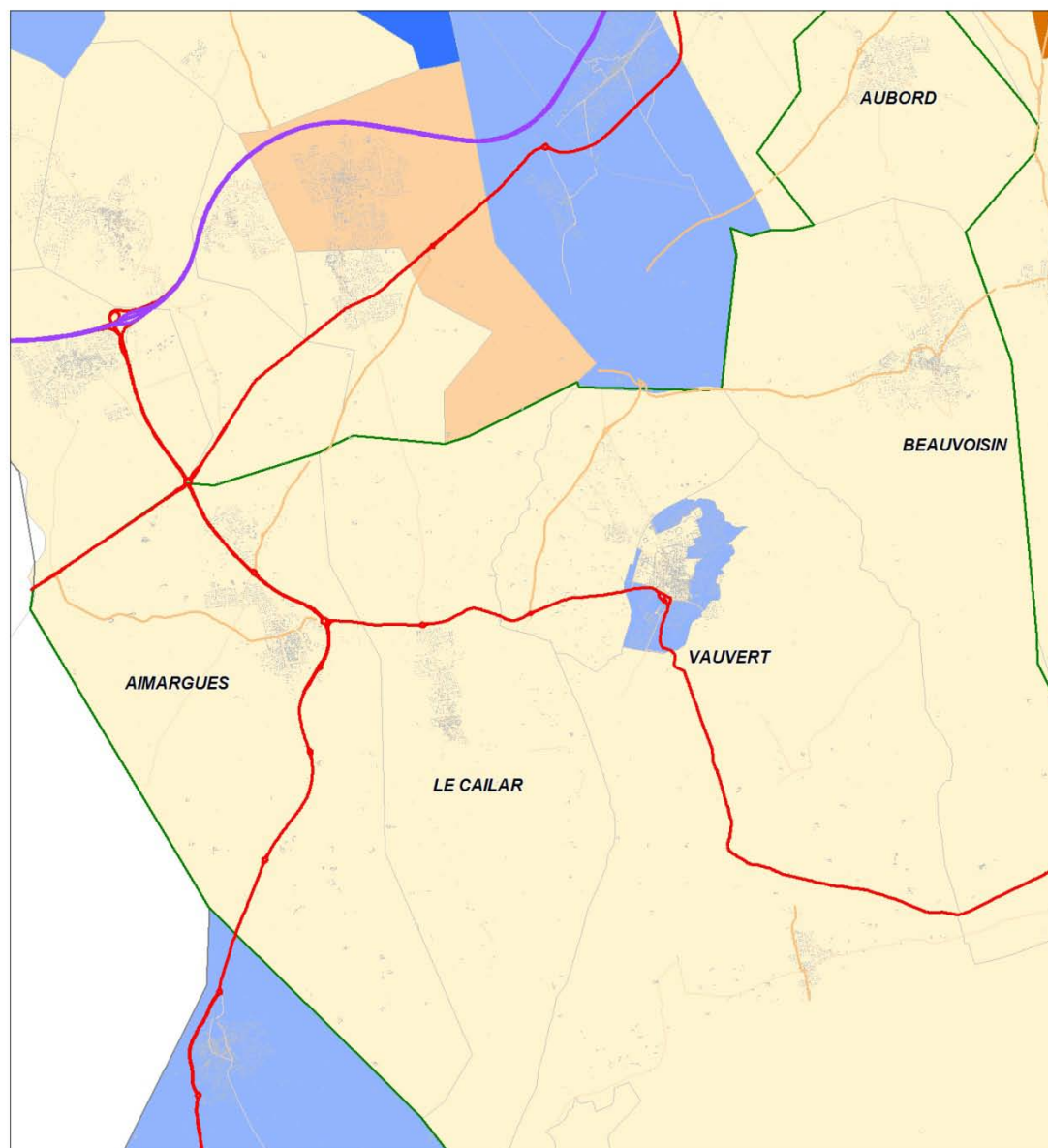
• Mobilité professionnelle



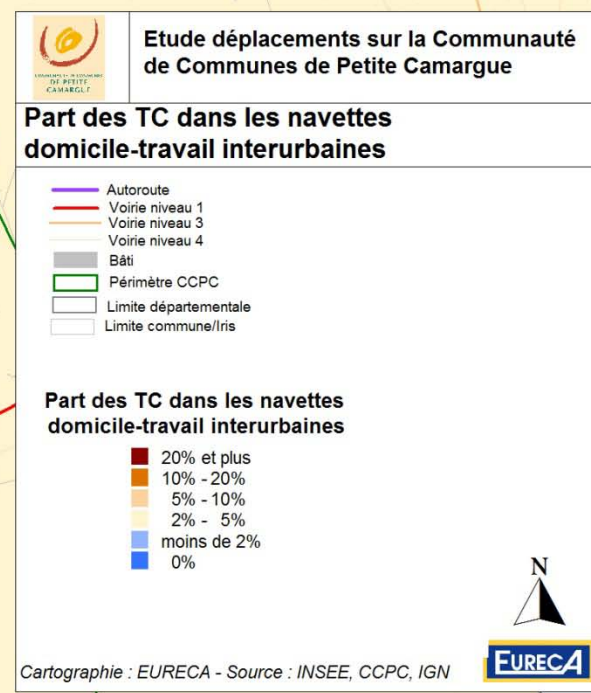
- Si l'on ne considère que les actifs qui travaillent sur leur commune de résidence, 29% d'entre eux se rendent sur leur lieu de travail à pied ou à vélo. Cela implique donc que 71% des actifs qui travaillent sur leur commune de résidence utilisent leur voiture, malgré des distances souvent courtes.
- La part des modes doux est plus élevée dans les quartiers du centre de Vauvert, ainsi qu'à Beauvoisin et Aubord.



• Mobilité professionnelle



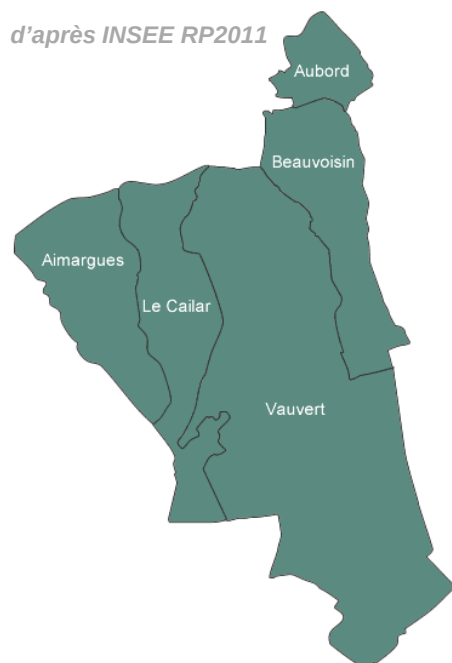
- Si l'on ne considère que les actifs travaillant hors de leur commune de résidence, la proportion des usagers des TC (Transports Collectifs) est de 3% en Petite Camargue (contre 7% à l'échelle du Gard).
- Localement, les différences sont ténues : on observe que les actifs de Vauvert utilisent un peu moins les TC.



• Mobilité scolaire

Les navettes domicile-étude

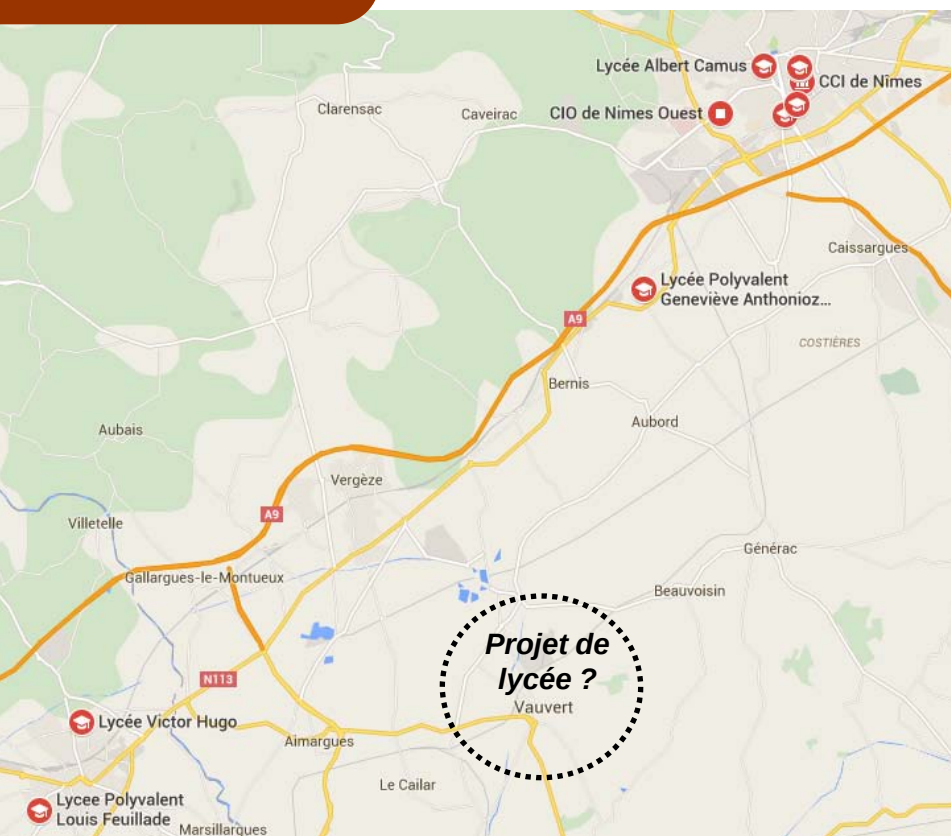
d'après INSEE RP2011



- Avec un taux d'équipement de 63%, la communauté de communes de Petite Camargue est « dépendante » de son environnement en termes de capacités d'accueil scolaire.
- 43% des élèves sont scolarisés hors du territoire.
- Seulement 10% des places sont occupées par des élèves résidant hors de la CCPC.
- Seulement 6% des élèves de la CCPC sont scolarisés sur une autre commune du territoire, hors commune de résidence.

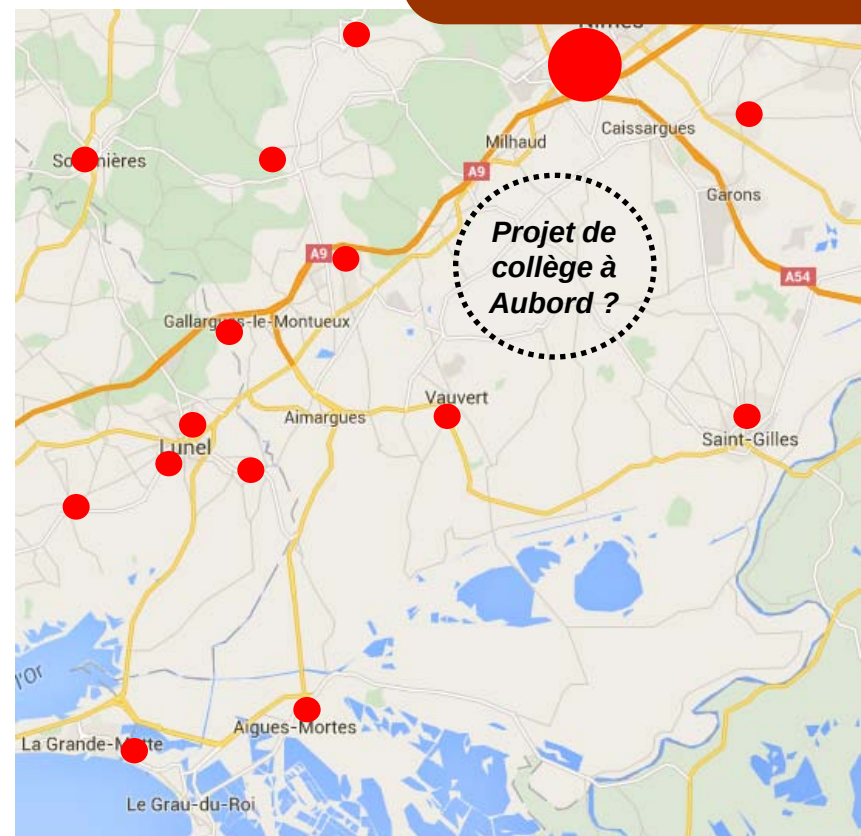
• Mobilité scolaire

Les lycées



- Les lycées sont localisés à Nîmes, Lunel et Milhaud.
- Un projet de lycée à Vauvert est évoqué, mais il est en concurrence avec d'autres options de localisation dans le département.

Les collèges



- Le maillage territorial des collèges est important.
- En complément du collège Vallée Verte de Vauvert, la CCPC est entourée de collèges, dans le Gard et dans l'Hérault.
- Un projet de collège à Aubord est évoqué.

• Mobilité scolaire

FLUX INTERNES	Commune de scolarisation					
Commune de résidence	Aimargues	Aubord	Beauvoisin	Le Cailar	Vauvert	Total général
Aimargues	458				4	462
Aubord		209				209
Beauvoisin		4	346		181	530
Le Cailar	8			184	88	280
Vauvert	21		4	8	1608	1642
Total général	487	213	350	192	1881	3123

FLUX ENTRANTS	Commune de scolarisation					
Commune de résidence	Aimargues	Aubord	Beauvoisin	Le Cailar	Vauvert	Total général
Vestric-et-Candiac	8				66	73
Gallargues-le-Montueux	28				4	32
Nîmes	5		4		18	27
Uchaud	4	4			16	24
Vergèze					20	20
Aigues-Mortes	8				4	12
Milhaud	4	4			4	12
Lunel	3				8	11

FLUX SORTANTS	Commune de résidence					
Commune de scolarisation	Aimargues	Aubord	Beauvoisin	Le Cailar	Vauvert	Total général
Nîmes	90	205	196	76	410	978
Milhaud	47	51	81	24	192	395
Marsillargues	167			20	5	192
Montpellier	56	8	15	16	92	188
Vestric-et-Candiac	34	39	38	28	31	171
Lunel	52		4		16	71
Marguerittes	4	8	4		18	34
Rodilhan		4	8		22	33

- La mobilité scolaire à l'intérieur de la CCPC se fait à l'échelle communale. Vauvert bénéficie de plusieurs écoles et d'un collège.
- On observe quelques échanges intercommunaux en direction du collège de Vauvert.

- Les principaux flux entrants proviennent de Vestric et Gallargues.
- Ces flux se dirigent essentiellement sur Vauvert, mais aussi sur Aimargues.

- Les flux sortants s'orientent essentiellement sur Nîmes (41% des sorties) et Milhaud (17%) : les lycées les plus proches y sont localisés (dans le Gard).

• Synthèse AFOM : la demande

Atouts

- Moindre motorisation des ménages dans les centres villageois et le QPV
- 30% des actifs travaillent sur leur commune de résidence (40% à Vauvert)
- Les flux de navettes domicile-travail sont fortement orientés et concentrés vers l'extérieur (notamment Nîmes)
- Attractivité économique : la moitié des emplois sont occupés par des actifs résidant hors du territoire
- Polarité économique de Vauvert et Aimargues

Opportunités

- Potentiel de « captabilité » TC des flux externes (entrées et sorties)

Faiblesses

- Forte motorisation des ménages du territoire
- Hégémonie de la voiture, même pour les actifs travaillant sur leur commune de résidence
- Problématiques généralisées de stationnement résidentiel dans les noyaux villageois
- La voiture est le modèle dominant de mobilité, même pour les actifs travaillant sur leur commune de résidence
- Faible « pénétration » des TC dans les navettes domicile-travail
- « Dépendance » scolaire du territoire

Menaces

- Manque d'autonomie du territoire, en termes d'équipements et services, dans un contexte de croissance urbaine annoncée

1- Contexte territorial

2- Analyse de la demande de déplacements

3- Analyse de l'offre de transport

4- Conclusions et 1ères pistes de travail

• La place de la voiture : le maillage du réseau routier

• Le réseau routier du territoire de la Petite Camargue, et de ses abords, se structure de la manière suivante :

- **L'axe autoroutier A9** : les principaux points d'accès sont l'échangeur de Gallargues à l'ouest et les échangeurs de Nîmes Ouest, Nîmes Centre et Garons à l'est.

- **Les voies structurantes** :

- **La RN113** double l'axe autoroutier, avec un gabarit 2*1 voies.

- **L'axe RD6313/RD979** : cet axe nord-sud, également nommé la « route des plages » est une 2*2 voies qui connecte l'autoroute au littoral.

- **L'axe RD6572** : cet axe est-ouest relie Lunel à St Gilles en connectant les communes d'Aimargues, le Cailar et Vauvert. Cet axe, de gabarit 2*1 voies, connecte également la route des plages au chemin des canaux. Le tracé est sinueux sur certaines sections et la route ne bénéficie pas toujours d'accotement.

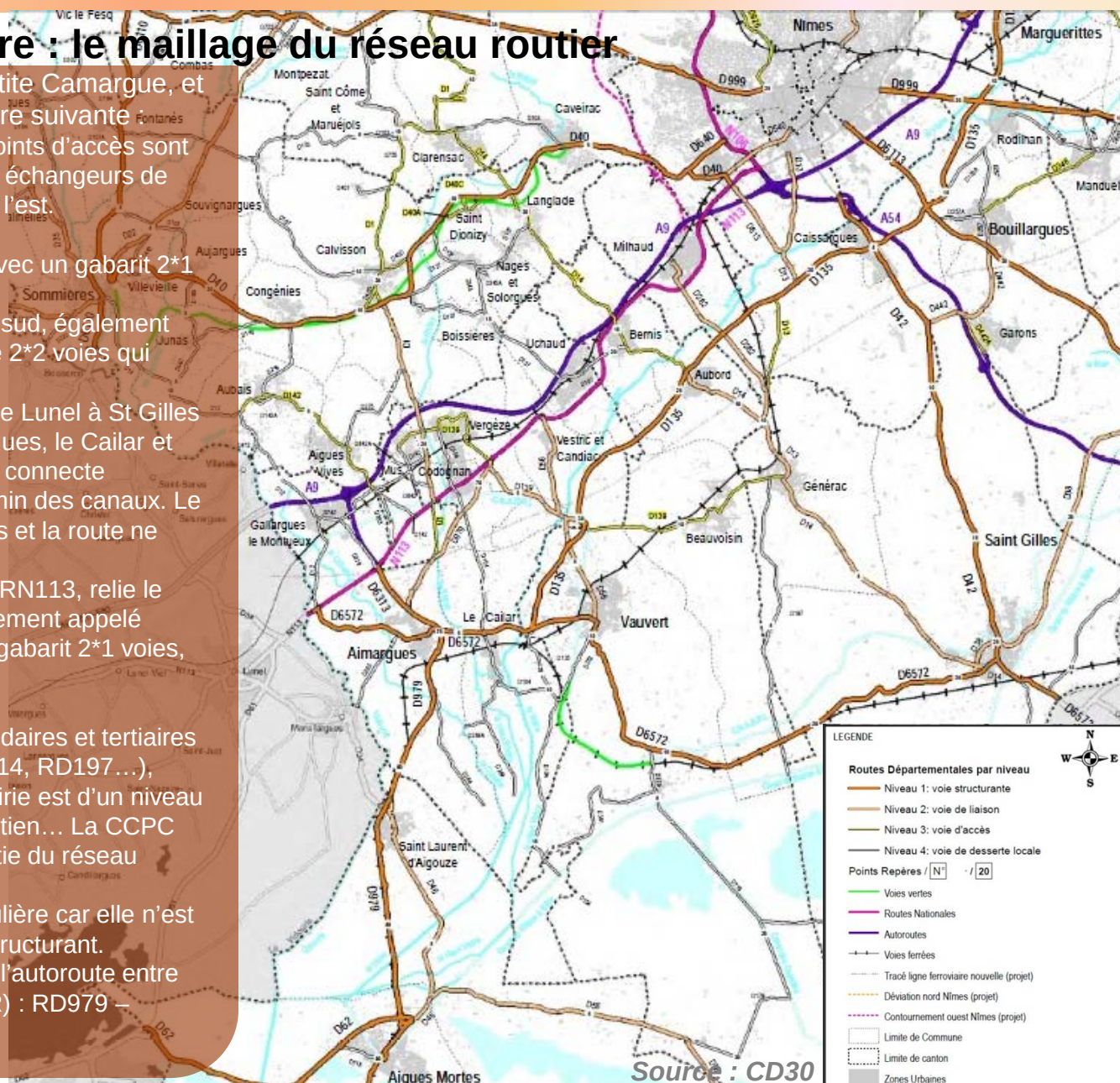
- **L'axe RD135** : cet axe, parallèle à la RN113, relie le Cailar à l'agglomération nîmoise. Egalement appelé « Chemin des Canaux », cet axe a un gabarit 2*1 voies, avec accotements.

- **Les voies secondaires**

- Un important réseau de voiries secondaires et tertiaires maille le territoire (RD139, RD979, RD14, RD197...), permettant la desserte locale. Cette voirie est d'un niveau qualitatif assez variable : largeur, entretien... La CCPC assure elle-même la gestion d'une partie du réseau routier.

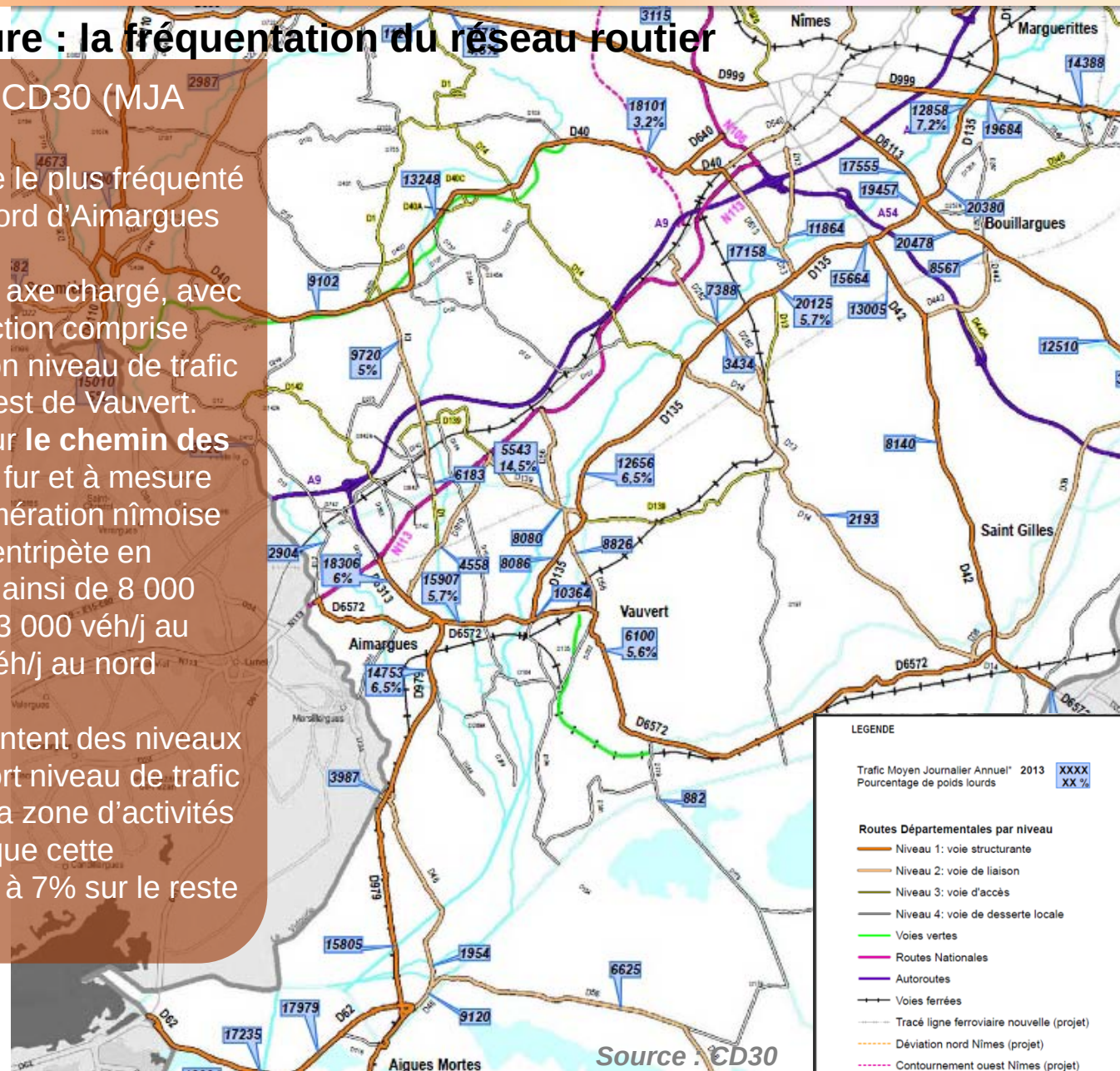
- La commune de Beauvoisin est singulière car elle n'est pas directement connectée à un axe structurant.

- Il existe un itinéraire de délestage de l'autoroute entre Montpellier et Bollène (plan PALOMAR) : RD979 – RD6572 .



- **La place de la voiture : la fréquentation du réseau routier**

- Les comptages de trafic du CD30 (MJA 2013) montrent que :
 - **La route des plages** est l'axe le plus fréquenté avec plus de 18 000 véh/j au nord d'Aimargues et 15 000 véh/j au sud.
 - **La RD6572** est également un axe chargé, avec près de 16 000 véh/j sur sa section comprise entre Aimargues et Vauvert. Son niveau de trafic est réduit de plus de moitié à l'est de Vauvert.
 - Le niveau de trafic observé sur **le chemin des canaux (RD135)** augmente au fur et à mesure que l'on s'approche de l'agglomération nîmoise (en raison du cumul du trafic centripète en direction de Nîmes) : on passe ainsi de 8 000 véh/j à hauteur de Vauvert, à 13 000 véh/j au nord de Vauvert, puis 20 000 véh/j au nord d'Aubord.
 - **Les axes secondaires** présentent des niveaux de trafic variables : notons le fort niveau de trafic PL sur la RD139 (desserte de la zone d'activités de Vauvert) avec 14,5% alors que cette proportion est de l'ordre de 5% à 7% sur le reste du réseau.



• La place de la voiture : observations générales



Route des plages : RD6113



Chemin des Canaux : RD135



RD104



Route de Vauvert : RD139

• Globalement, le réseau n'est pas soumis à des problèmes majeurs de congestion routière, mis à part aux heures de pointe sur les points de connexion au réseau autoroutier, ainsi qu'en période estivale (au niveau de la route des plages et de la RN113, vers l'échangeur de Gallargues, et au niveau du chemin des canaux vers les échangeurs nîmois).

• Sur la route des plages, on observe des embranchements à des propriétés privés ou des zones d'activités : ces embranchements peuvent présenter des problèmes de sécurité (absence de voie d'insertion ou de ralentissement).

• La voirie du réseau secondaire est par endroit sinueuse et étroite.
• L'état du réseau secondaire est détérioré par endroit.
• Le traitement des entrées de ville est inégal (ralentisseurs, signalisation, radars pédagogiques).



Embranchements directs sur la RD6113



Embranchements directs sur la RD6113



Bretelle de sortie de la RN113 : accès à la zone de La Peyre

• La place de la voiture : le stationnement automobile

- La situation du stationnement automobile est très variable sur le territoire :
 - **dans les secteurs pavillonnaires** : les formes urbaines et l'aménagement de ces quartiers conditionnent les modalités d'occupation de l'espace public. Malgré l'existence généralisée de stationnement privatif, l'espace public est plus ou moins occupé selon la configuration du stationnement (parking privatif clos ou non clos), l'existence de zones de stationnement mutualisé, la configuration de la voirie locale, la taille des parcelles et le comportement des résidents...



- **La place de la voiture : le stationnement automobile**

- **à proximité des noyaux villageois** : dans un contexte de forte densité de l'habitat et d'absence de stationnement privatif, on observe :
 - Une forte emprise de la voiture sur l'espace public. Compte tenu du faible gabarit de certaines rues, le stationnement anarchique pénalise les circulations douces et entraîne un mauvais partage de la voirie. Cela est plus particulièrement prégnant à Vauvert, à Beauvoisin et dans une moindre mesure au Cailar (dans son PAVE, Vauvert a un projet de requalification de la rue de la République et envisage de modifier son schéma de circulation). Beaucoup de rues ne font pas encore l'objet d'un stationnement balisé. À Aimargues, le centre-ville est ceinturé par des capacités de stationnement, et à Aubord, la forme pavillonnaire est quasi exclusive.
 - La mise en sens unique des voies est la solution mise en œuvre pour faire cohabiter la circulation et le stationnement.
 - Il existe des zones bleues à Vauvert et Beauvoisin (dans le centre et les abords où se trouvent des commerces et services). On note une absence de dépose-minute. Sur la rue de la République, il existe des places de livraison.
 - Les poches de stationnement localisées dans les noyaux villageois sont saturées...
 - ... alors que de grands parkings situés en proche ceinture des noyaux villageois sont quasiment vides (Le Cailar et Aubord évoquent des projets de parkings périphériques afin de soulager les noyaux villageois).
- **sur des sites touristiques** : en période de fréquentation touristique (WE et été), le port de Gallician peut être saturé, ce qui pose des problèmes de fonctionnement et de sécurité.

• La place de la voiture : le stationnement automobile



Stationnement envahissant



La moindre niche est occupée



Stationnement sur giratoire



La « ceinture » de stationnement à Aimargues



Place du village du Cailar



Centre-ville de Vauvert



L'organisation en sens uniques



Saturation de quelques parkings



Parking Jacques Arnoux



Zone bleue à Vauvert



Zone bleue à Beauvoisin

• La place de la voiture : le stationnement automobile



*Double file de stationnement
sur la rue de la République*



*Les poches de stationnement
sont remplies dans le centre*



Parking du centre de vauvert



*Des places de livraisons sont
indispensables*



Parking de la place du Jeu de Ballon



Le parking de proximité de Granon est vide



Le parking de l'avenue Victor Hugo est sous-utilisé

• La place de la voiture : le covoiturage



Bla Bla Car



• Dans le secteur du covoiturage, les opérateurs sont variés. BlaBlaCar, le plus connu, s'est imposé pour les trajets moyenne et longue distances. A l'échelle locale, chaque territoire développe, avec plus ou moins de succès, son outil de mise en relation : dans le Gard, le Conseil Départemental a créé le portail **covoiturage.gard.fr**

• Le covoiturage est une solution intéressante pour la Petite Camargue compte tenu des importants flux de déplacements en relation avec l'extérieur et de leur concentration (les agglomérations, les entreprises, les zones d'activités...). 1/3 des répondants à l'enquête réalisent le covoiturage, le plus souvent de manière informelle avec les amis et la famille.

• On évoque des pratiques de covoiturage aux abords de l'échangeur de Gallargues (pour des relations avec Montpellier).

• Il n'existe pas d'aménagement lié au covoiturage sur la CCPC (aire, panneaux...), ni d'offre d'autopartage.

Covoiturage.gard.fr

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

• La place de la voiture : les infrastructures de recharge de véhicules électriques



- Le territoire de Petite Camargue compte très peu de bornes de recharge électrique :
 - à Vauvert : 1 point de charge semi-acceléré (particulier)
 - à Beauvoisin : 1 point de charge standard (particulier)
 - à proximité : Lunel, la Grande-Motte, le Grau du Roi, Saint-Gilles...
- Quelques perspectives : la collectivité mène une réflexion sur la mise en œuvre de bornes de recharge sur des sites remarquables.
- Les enseignes de grande distribution développent également un maillage territorial en bornes de recharge.
- Des dispositifs AML existent pour développer l'extension du réseau des IRVE, mais ils s'appliquent à des projets qui satisfont des critères d'éligibilité (taille). Le Syndicat Mixte d'Electrification du Gard (SMEG30) a élaboré un plan de déploiement des IRVE, dont certaines équiperont la CCPC.

• La place de la voiture : opinions générales

Fréquence d'utilisation :

- La voiture est le mode majoritaire : la voiture est utilisée à chaque fois, ou la plupart du temps, par presque 9 personnes sur 10

Problématiques :

- La facilité d'accès aux grands axes routiers
- Les bonnes conditions de circulation
- La signalétique satisfaisante
- Certaines routes sont mal entretenues
- Le stationnement est insuffisant dans les centres et aux abords des écoles

Points faibles :

- Routes dégradées
- Routes étroites et dangereuses
- Circulation difficile sur des grands axes
- Circulation difficile en centre-ville
- Stationnement : manque de places
- Covoiturage peu développé...

Points forts :

- Les aménagements routiers
- Accès routiers aux agglomérations
- Stationnement : offre maîtrisée par endroit
- Accès autoroutier
- Aménagement de certaines entrées de ville...

Améliorations attendues :

- L'amélioration des conditions de stationnement dans les centres urbains
- L'amélioration de l'accès routier aux communes enclavées (qui concerne principalement Beauvoisin)
- L'amélioration et la sécurisation des entrées de ville
- Le développement des IRVE
- Le développement du covoiturage

Priorités :

- L'amélioration de l'état des routes
- L'adaptation du réseau routier armature
- Pacifier les entrées de ville
- Améliorer l'offre de stationnement
- Désenclaver Beauvoisin

Source : enquête en ligne (Cf. annexes)

• La place de la voiture : synthèse AFOM

Atouts

- Proximité autoroutière
- Maillage routier structurant
- « Bonnes » conditions générales de circulation
- Existence de zones bleues de stationnement (Vauvert, Beauvoisin)
- Pratique « informelle » du covoiturage

Opportunités

- Projets de stationnement, présence de capacité sous-utilisées à proximité des centres urbains
- Projet de requalification de la rue de la République
- Nécessité de bien intégrer la circulation, le stationnement et les modes alternatifs dans l'aménagement des nouveaux quartiers
- Existence d'outils de covoiturage, et potentiel de développement
- Développement des IRVE
- Projet de giratoire pour la desserte de La Peyre

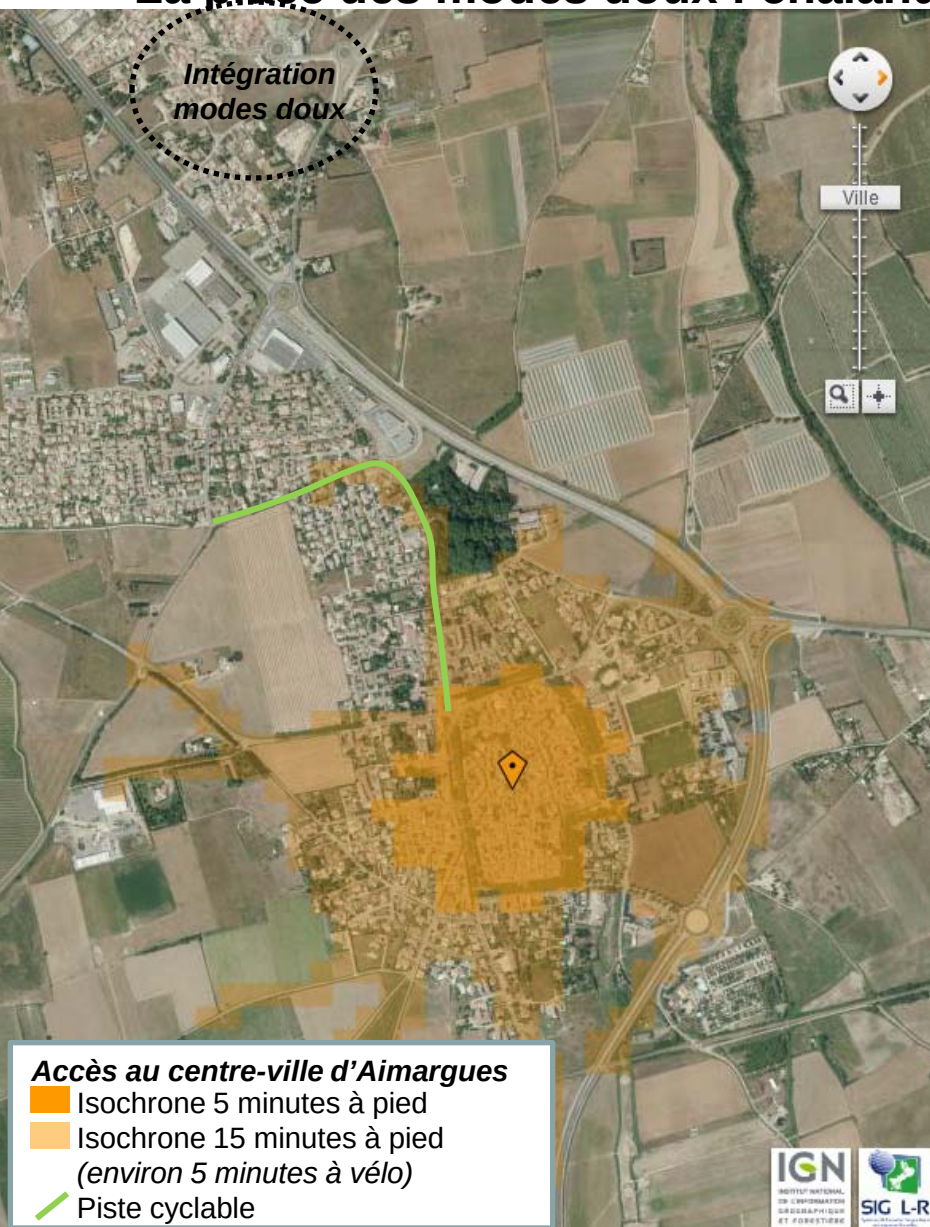
Faiblesses

- Forte dépendance à la voiture, au stationnement
- Trafic important sur des tronçons du réseau structurant (route des plages, chemin des canaux, gabarit insuffisant) en période de pointe
- Réseau secondaire sinueux, étroit (vitesse, sécurité)
- Mauvais état de certains axes locaux
- Moindre accessibilité routière de Beauvoisin
- Accessibilité variable des zones d'activités
- Traitement inégal des entrées de ville (vitesse, sécurité, traversée de ville)
- Tension du stationnement dans les noyaux urbains (intégration dans l'espace public, sens uniques...)
- Stationnement anarchique, places non matérialisées (notamment dans les centres et au niveau des générateurs touristiques)
- Schéma de circulation « compliqué » à Vauvert
- Signalisation routière parfois peu lisible
- Peu de radars pédagogiques, peu de feux de circulation
- Covoiturage non accompagné/encadré

Menaces

- Impacts de la future croissance urbaine sur le trafic routier et la tension du stationnement
- Danger des embranchements directs sur les axes structurants (route des plages)

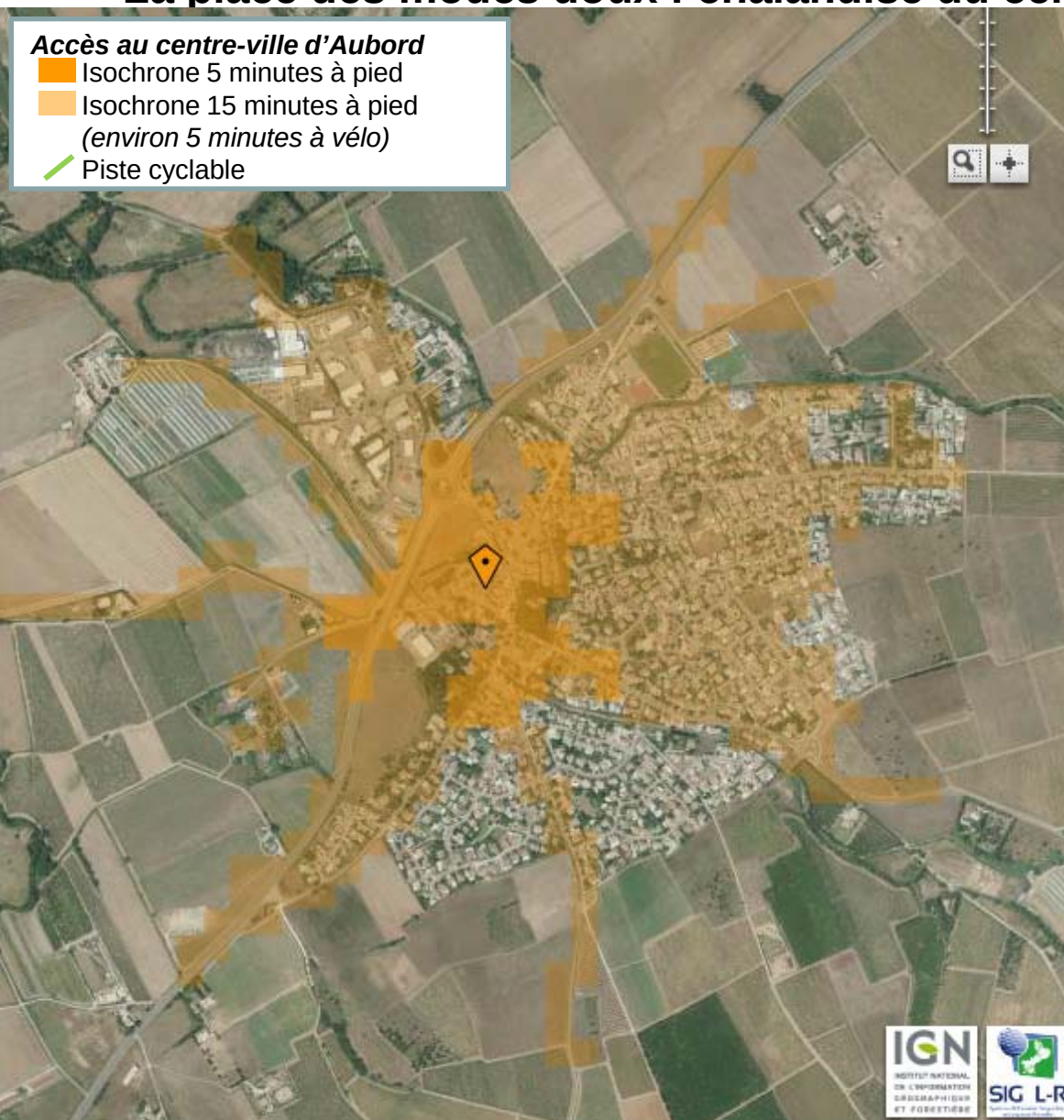
• La place des modes doux : chalandise du centre d'Aimargues



- Le centre historique d'Aimargues est accessible à moins de 15 minutes à pied depuis tout le secteur sud de la commune.
- Les nouveaux quartiers du nord sont excentrés et le quartier des Garrigues souffre d'une importante coupure urbaine due à la route des plages (2*2 voies, vitesse). Il n'y a pas d'aménagement apaisant la traversée des piétons...
- Une piste cyclable a été aménagée entre le centre et les lotissements. Des bandes cyclables existent également sur la partie sud de la RD979.
- On trouve aussi des aménagements « modes doux » dans le nouveau quartier des Garrigues.
- Dans le centre, la qualité des aménagements piétons est très variable, mais on observe la présence d'aménagements PMR.



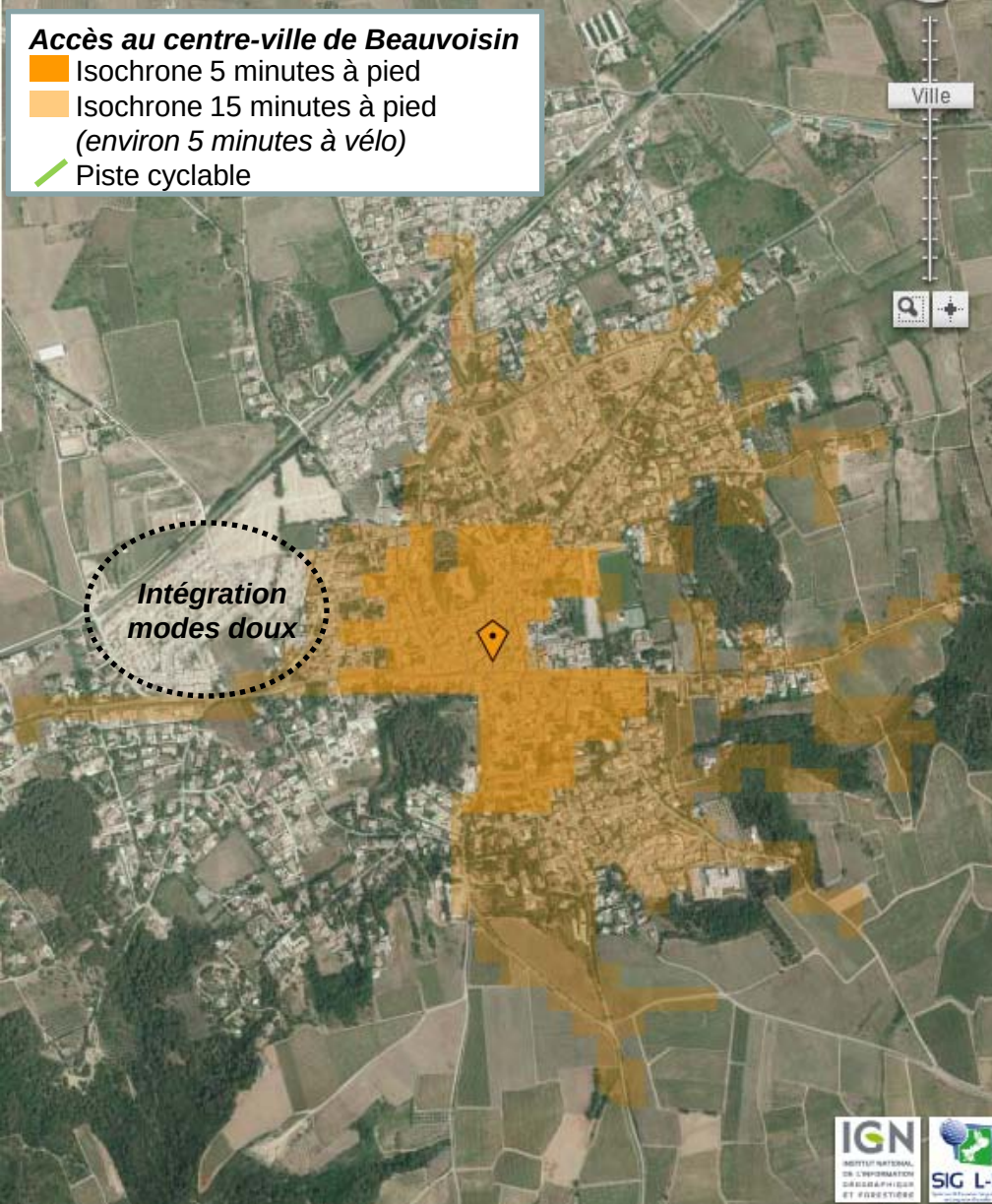
• La place des modes doux : chalandise du centre d'Aubord



- La commune d'Aubord est très compacte et radiale. De fait, le centre est accessible en moins de 15 minutes à pied de n'importe quel point de la commune.
- Il existe une axe piétonnier sur l'avenue des Cévennes.
- Le chemin des canaux constitue une coupure urbaine entre le secteur d'habitat et la zone d'activités.
- Les perméabilités entre lotissements ne sont pas toujours favorisées par leur configuration en « pétale ».



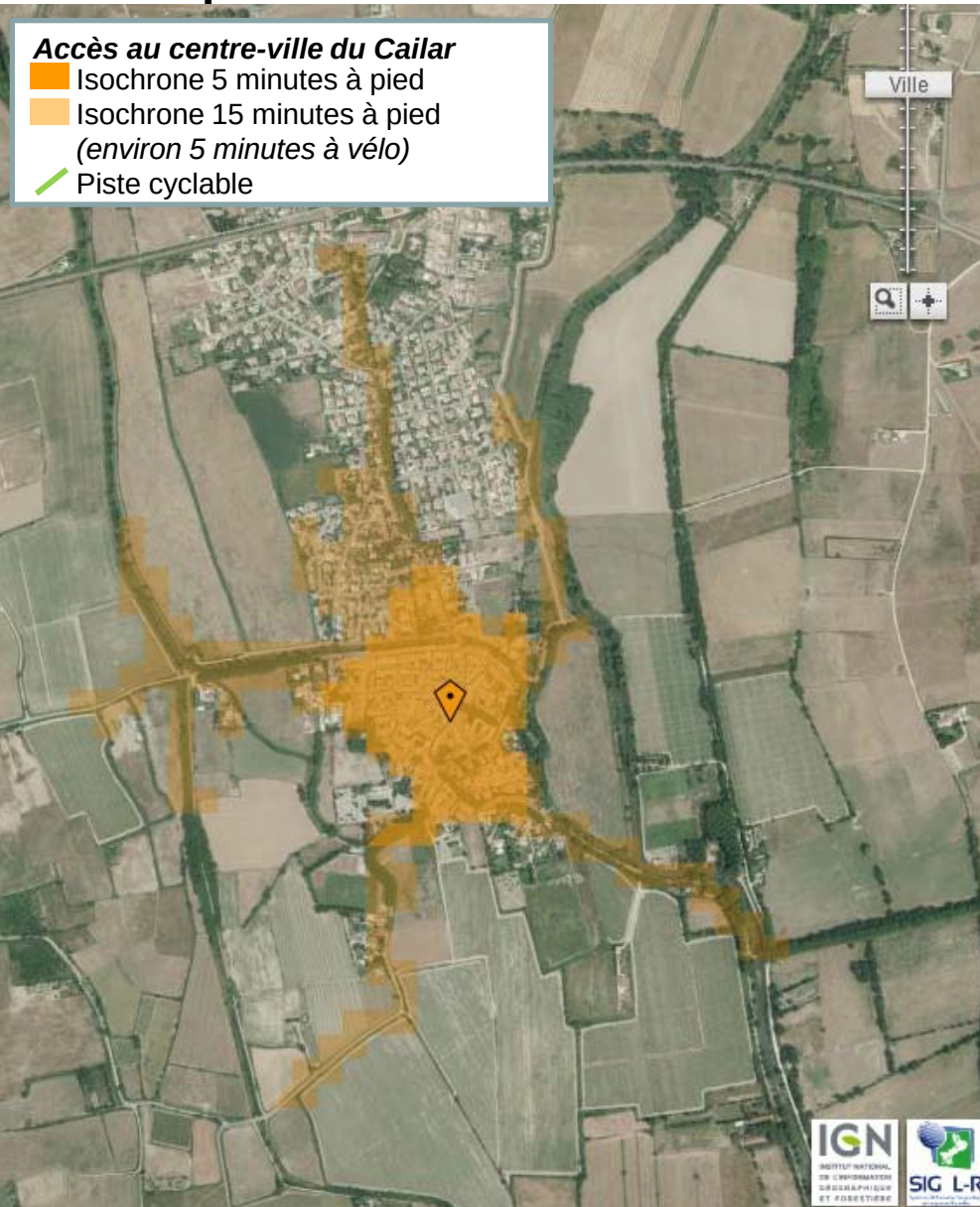
• La place des modes doux : chalandise du centre de Beauvoisin



- Malgré sa compacité, la commune de Beauvoisin dispose d'un maillage viaire contraint par son relief, ce qui réduit l'accessibilité piétonne du centre.
- Les zones d'habitat du nord et du sud-ouest sont éloignées du centre.
- La commune est vallonnée et la voirie est relativement étroite : des aménagements spécifiques ont été réalisés sur l'entrée ouest de la ville, pour assurer la sécurité des flux piétons.
- Les nouveaux quartiers de la Clastre intègrent des aménagements relatifs aux modes doux (cheminements piétons et bandes cyclables).
- L'entrée ouest (route de Vauvert) fait l'objet d'aménagements de sécurité pour les piétons afin de limiter la vitesse des voitures (chemin étroit).
- On compte très peu d'aménagements piétons dans le centre.
- Les perméabilités entre lotissements ne sont pas toujours favorisées par leur configuration en « pétale ».



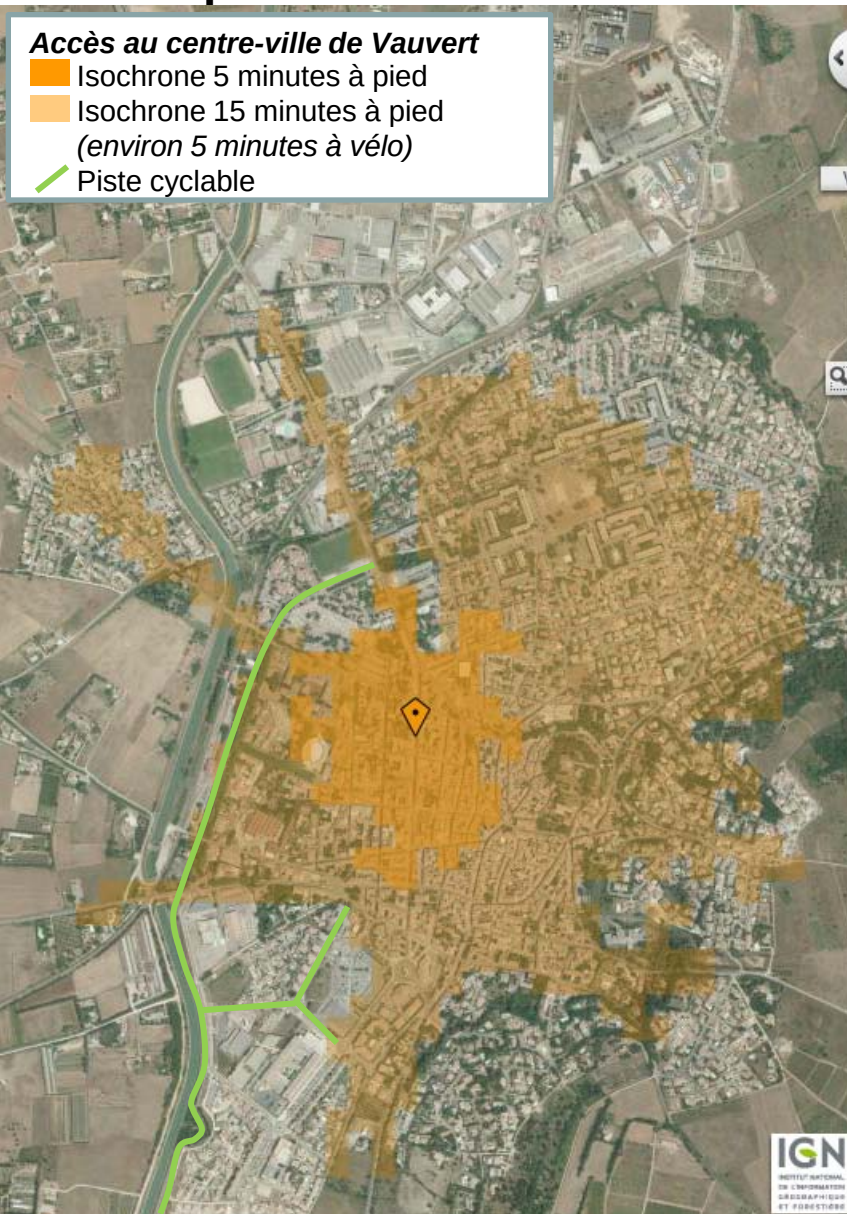
• La place des modes doux : chalandise du centre du Cailar



- La commune du Cailar est de taille très modeste et organisée sur un modèle en « arrête de poisson » sur l'axe nord-sud.
- Le centre est accessible à pied depuis n'importe quel point de la commune.
- La forme de certains lotissements ne favorise pas la perméabilité entre les quartiers.
- La ville compte de nombreuses coupures urbaines (canaux, voie ferrée).
- La place du piéton est peu favorable sur l'axe nord-sud (problème de sécurité).
- Les trottoirs sont souvent inexistants, surtout dans le centre-ville où la trame viaire est très étroite.



• La place des modes doux : chalandise du centre de Vauvert



- La ville de Vauvert est étendue, mais dense. Peu de quartiers excentrés sont exclus d'une réflexion sur les modes doux (les écarts, les lotissements nord-est et sud-est en raison de leur configuration).
- La topographie de la commune est défavorable pour certains quartiers situés à l'est.
- On observe la présence d'un axe cyclable sur le faisceau du canal : la voie verte peut être rejointe par un itinéraire depuis la résidence Mireille.
- Les pistes cyclables offrent une desserte cyclable du collège Vallée Verte.
- En centre-ville, la place du piéton n'est pas toujours respectée : des aménagements qualitatifs côtoient des rue dénuées d'un quelconque trottoir.



Piste cyclable



Voie verte de Vauvert à Gallician

• La place des modes doux : observations générales sur les piétons

Le piéton est constamment en concurrence avec la voiture dans l'espace public



• La place des modes doux : observations générales sur les piétons

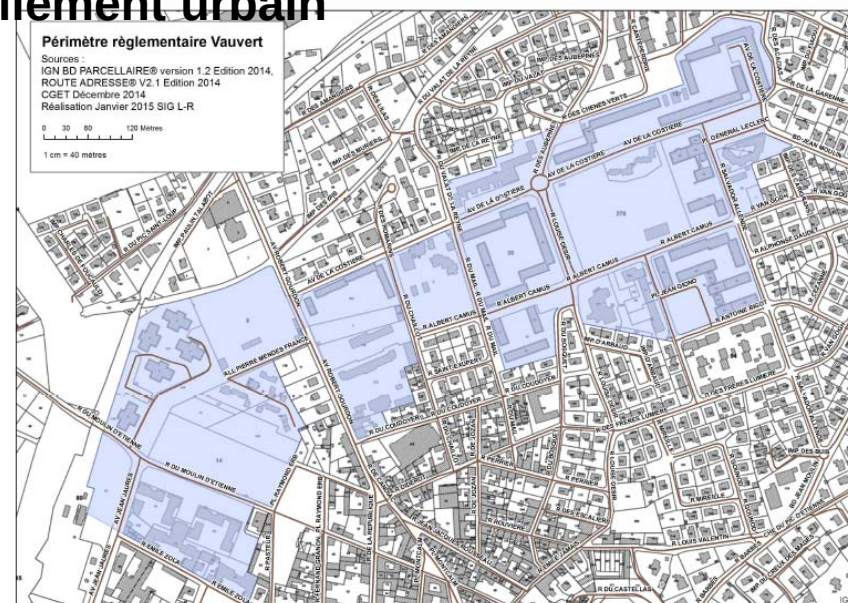
Le partage de l'espace public est la clé d'une meilleure intégration des modes actifs



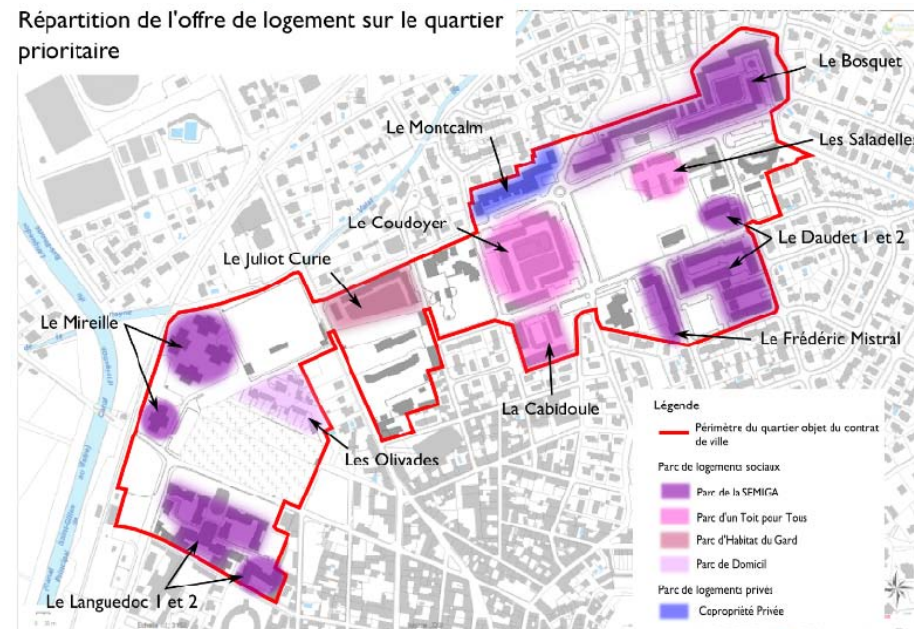
• La place des modes doux : le renouvellement urbain

- A Vauvert, les grands ensemble d'habitat social de la ville constituent un quartier prioritaire de la ville (QPV) et font l'objet d'un contrat de ville sur la période 2015-2020.
- Le diagnostic du contrat de ville met l'accent sur des éléments de constat relatifs à la mobilité :
 - les trottoirs sont souvent étroits.
 - le stationnement est envahissant sur les trottoirs et la place des piétons est réduite.
 - la mobilité est un frein à l'emploi, à la formation et à l'accès aux soins.
- Le programme de rénovation urbaine, envisagé dans le cadre du contrat de ville, est en cours d'élaboration et devrait s'articuler autour des points suivants :
 - la réappropriation de l'espace public par les habitants (partage des modes et usages).
 - la création d'espaces publics de loisir et de détente.
 - l'amélioration de l'organisation routière et le développement des cheminements doux, le fléchage des itinéraires piétonniers et l'amélioration des liaisons interquartiers.
 - le développement des transports collectifs, notamment les liaisons Lunel et Montpellier, le développement de la desserte de la gare.
 - la fluidification de l'entrée de ville du quartier de la Costière.
 - un meilleur accès à l'emploi au moyen de services de mobilité (TC, prêt de véhicules).

Annexe 1 : Le quartier prioritaire de la politique de la ville



Répartition de l'offre de logement sur le quartier prioritaire



• La place des modes doux : l'accessibilité PMR

- En termes d'accessibilité PMR de l'espace public, différents aménagements sont réalisés aux abords des équipements publics, essentiellement à Vauvert et Aimargues.
- Vauvert dispose d'un PAVE, qui couplé à un ADAP, se traduira par la reconfiguration de la rue de la République. Certains secteurs pourraient être développés sous forme de « boucle PMR » (boucle accessible PMR et offrant une desserte de commerces et services).



Passage piétonnier PMR à Aimargues



Rampe d'accès aux commerces et services à Vauvert



Accès PMR de la mairie de Vauvert



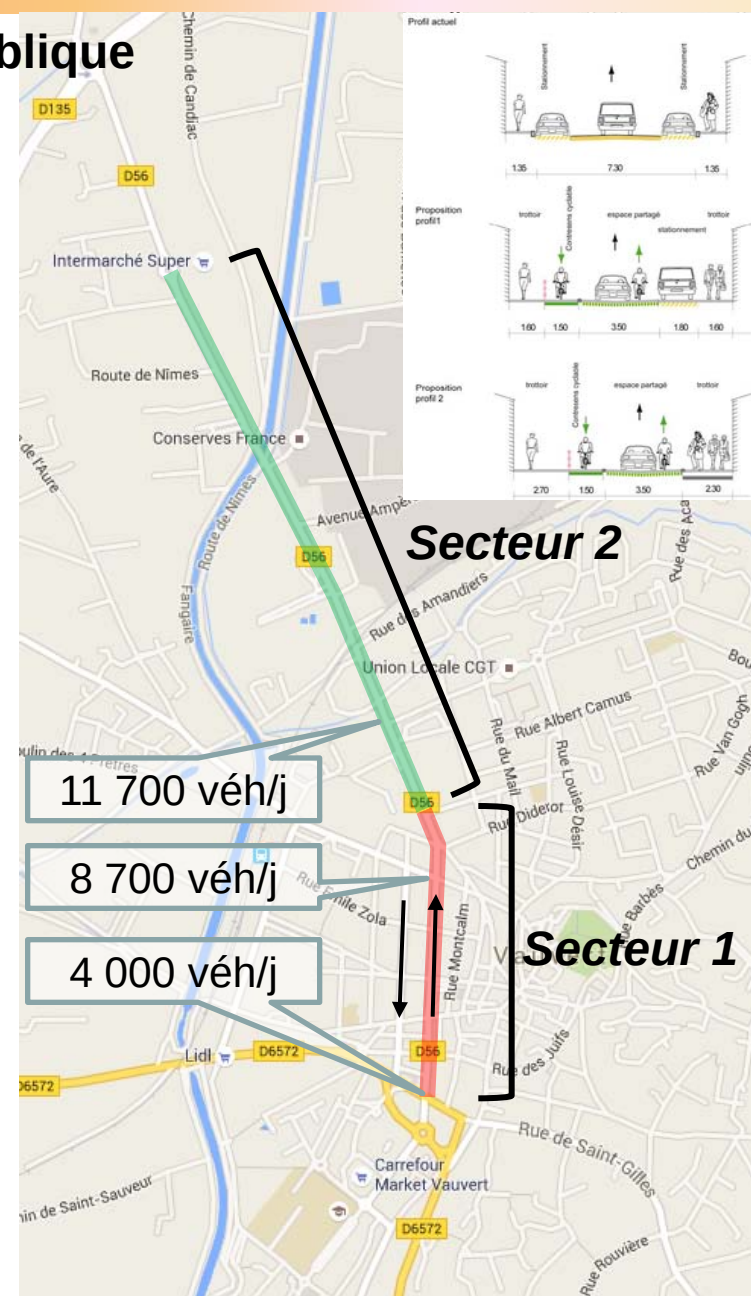
Accès PMR des commerces de Vauvert



Une continuité de l'accessibilité PMR pourrait être organisée sous forme de « boucle PMR » dans les zones d'implantation des commerces de proximité

• La place des modes doux : la rue de la République

- Vauvert a élaboré un PAVE, qui a été fusionné avec son ADAP. Ces documents, en cours d'élaboration, vont se traduire par un projet emblématique pour le fonctionnement urbain de Vauvert : la requalification complète de la Rue de République (RD56), axe majeur de traversée de Vauvert.
- Cette requalification visera à :
 - optimiser l'offre de stationnement.
 - intégrer les modes doux (circulation vers le marché, vers le collège, vers les écoles) par l'aménagement d'une piste cyclable et de trottoirs.
 - rendre l'espace public accessible aux PMR et assurer l'accès aux commerces.
 - modifier le schéma de circulation pour favoriser l'attractivité des commerces en simplifiant l'accès au centre pour les flux venant de St Gilles.
 - intégrer la desserte en transport collectif.
 - favoriser l'embellissement paysager.
 - favoriser la liaison du centre avec les ZAC Côté Soleil et Condamine.
- Les échéances du projet sont :
 - Secteur 1 : dès 2016, seront mis en œuvre la mise à double sens du giratoire de la RD6572, la création de places de stationnement sur le giratoire, la requalification de l'entrée sud de la rue de la République. En 2017, la première partie de la rue de la République sera requalifiée avec la modification des sens de circulation (avec la rue Granon).
 - Secteur 2 : échéances non déterminées.



• La place des modes doux : le dispositif Carapattes

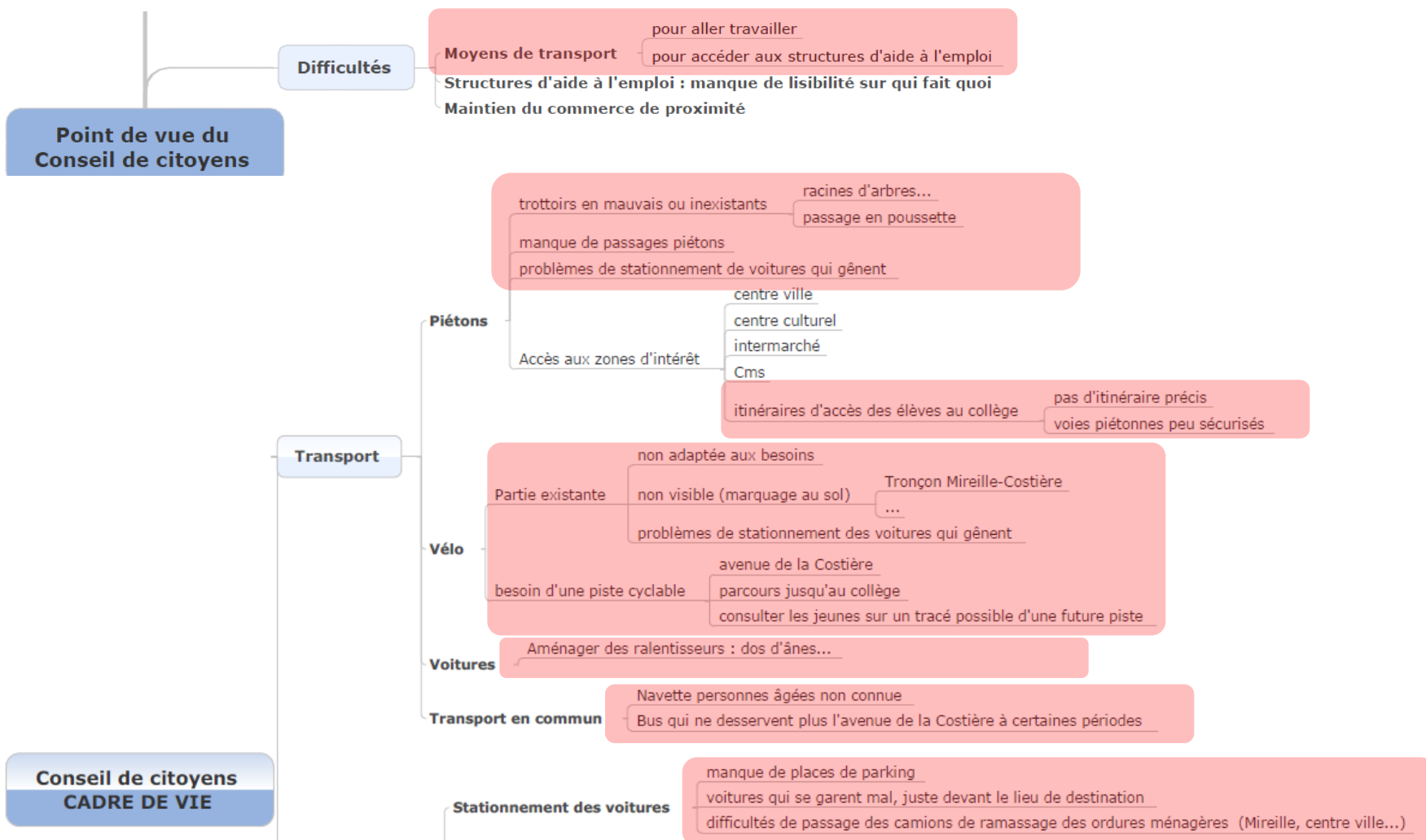
- Le « Carapattes », ou « Pédibus », est un dispositif de ramassage scolaire, organisé à pied et encadré par des adultes bénévoles.
- Les avantages de ce dispositif sont :
 - le gain de temps
 - le gain de sécurité
 - la convivialité
 - la santé
 - l'impact environnemental
 - le rôle éducatif
- La mise en œuvre d'un pédibus peut s'accompagner d'aménagements spécifiques visant à améliorer les conditions de signalisation et de sécurité sur un ou plusieurs parcours.
- Des outils méthodologiques partagés existent : carapattes.org, ADEME, Région... Plus d'une centaine de carapattes existent dans la région.
- A Vauvert, le dispositif devrait prochainement être mis en place sur 4 écoles élémentaires (Roujeon, Jean Macé, Pic d'Etienne, Libération).
- A Beauvoisin, le dispositif existait et se traduisait pas 2 ou 3 circuits et des aménagements améliorant la sécurité aux passages et aux croisements. Le dispositif devrait être réactivé prochainement.



Pédibus de Lunel

• La place des modes doux : opinions générales

- Les conseils de citoyens, réalisés durant les travaux du contrat de ville, permettent de faire remonter des perceptions relatives aux questions de mobilité.



Source : Conseils de citoyens (QPV Vauvert)

• La place des modes doux : opinions générales sur la place des piétons

Fréquence d'utilisation :

- La marche à pied est le premier mode alternatif à la voiture : elle est pratiquée régulièrement par près de 4 personnes sur 10

Problématiques :

- La place insuffisante des piétons dans les centres urbains
- La mauvaise prise en compte des PMR
- La mauvaise adéquation des aménagements piétons et des besoins (nombre, sécurisation)
- Une mauvaise accessibilité piétonnière aux écoles

Points faibles :

- Absence de trottoirs
- Mauvaise accessibilité/partage de l'espace public
- Accès et sécurité autour des écoles
- Liaison douce dangereuse vers les Garrigues
- Manque de passages piétons et de zones piétonnes
- Mauvais état des rues, étroites

Points forts :

- Compacité des villages
- Développement des aires piétonnes

Améliorations attendues :

- Développement des aménagements piétons dans le centre
- Amélioration de la prise en compte PMR
- Développement d'itinéraires piétonniers

Priorités :

- Améliorer le partage de l'espace public
- Développer les trottoirs
- Sécuriser les flux piétons et abords des écoles
- Maitriser le stationnement pour favoriser la place des piétons
- Développer les zones piétonnes
- Sécuriser la traversée de la route des plages

Source : enquête en ligne (Cf. annexes)

• La place des piétons : synthèse AFOM

Atouts

- 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

Opportunités

- Développement des alternative de mobilité à l'échelle des piétons
- Projets QPV, requalification de la rue de République, implantation d'un collège, d'un lycée...
- Mise en avant du lien santé/marche
- Développement des aires piétonnes

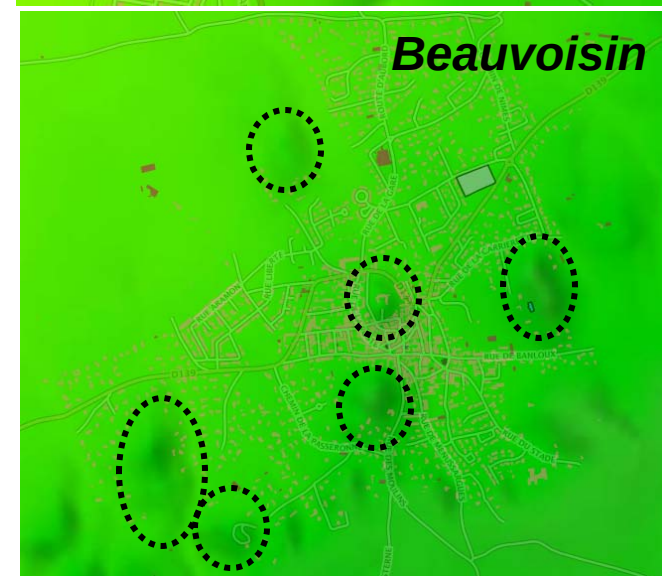
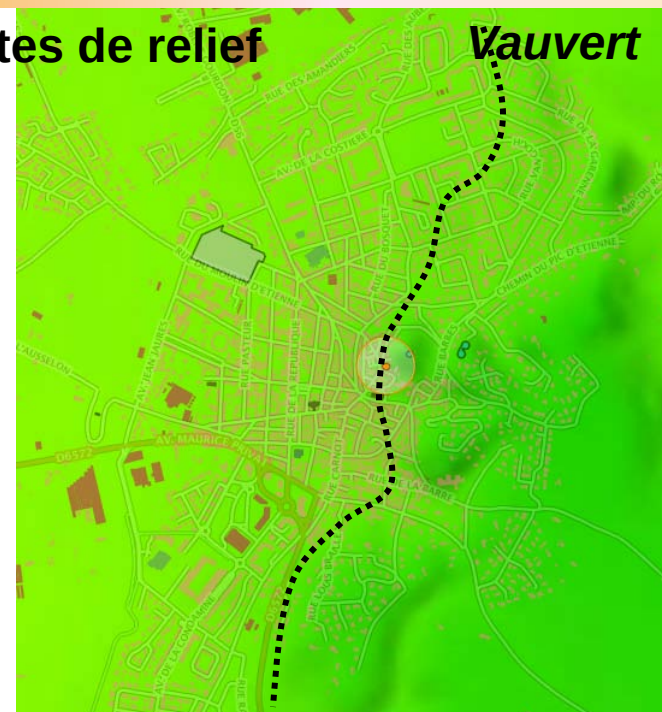
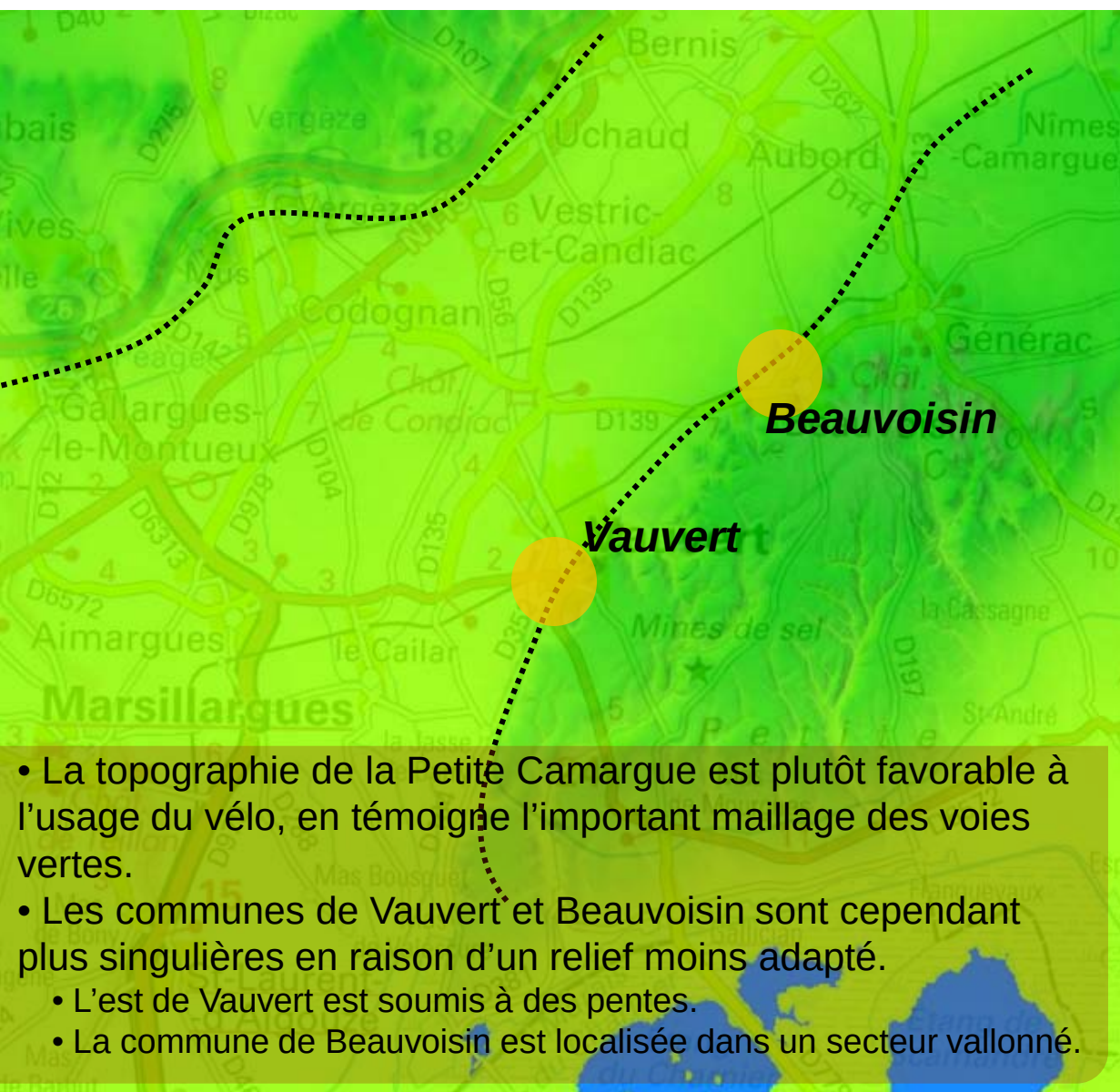
Faiblesses

- 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

Menaces

- Vieillesse de la population
- Ne pas résister à l'hégémonie de la voiture et ne pas exploiter les alternatives permettant de préserver la qualité de vie (notamment dans un contexte de croissance urbaine)
- Mal accompagner les nouveaux projets d'aménagement par une pédagogie citoyenne

• La place des modes doux : le vélo et les contraintes de relief



• La place des modes doux : les itinéraires cyclables

• La Petite Camargue compte un maillage important de voies vertes et de boucles cyclotouristiques

- Voie verte Vauvert – Gallician :
- Voie verte « Via Rhôna » (EV du Léman à la mer) : 16km de balade de Gallician au Grau du Roi
- Boucle des Costières
- Boucle de la Camargue Gardoise
- En projet :
 - EV du Léman à la Mer (St Gilles – Gallician et Aigues-Mortes – Grau du Roi)
 - Véloroute LGV

• Néanmoins, le territoire ne dispose pas de liaisons cyclables « interurbaines » (la RD979 bénéficie de bandes multifonctionnelles).



• La place des modes doux : les aménagements cyclables

- Le territoire est doté de nombreuses infrastructures cyclables. Elles sont principalement orientées sur la pratique loisirs, mais on compte également des aménagements orientés sur la pratique quotidienne du vélo.



Axe cyclable à Aimargues



Axe cyclable à Vauvert



Axe doux dans le quartier des Garrigues



Axe cyclable à Vauvert



Voie verte de vauvert à Gallician
(notons le problème de
continuité lors de la traversée de
Gallician)



Axe cyclable à Vauvert



A Aimargues, les cyclistes
empruntent les trottoirs



Aménagements cyclables à
Beauvoisin (la Clastre)



Piste cyclable d'Aimargues



Piste cyclable de Vauvert



Vauvert, le trottoir est parfois
plus sécurisant que la
chaussée



Voie verte de Vauvert à
Gallician

• La place des modes doux : les aménagements cyclables

- Le stationnement des vélos est un des principaux leviers de développement de la pratique du vélo, mais les aménagements sont anecdotiques (bien que présents tout de même).



• La place des modes doux : opinions générales sur la place du vélo

Fréquence d'utilisation :

- Le vélo fait partie des modes « marginaux » : il concerne moins d'une personne sur 10. Son usage est davantage occasionnel

Problématiques :

- Le développement de l'usage du vélo est nécessaire
- La vulnérabilité du vélo sur la route
- Insuffisance des pistes cyclables
- Insuffisance du stationnement pour les vélos
- Mauvais accès cyclable des écoles

Points faibles :

- Absence/manque de pistes cyclables
- Manque d'un maillage cyclable
- Insécurité routière pour les vélos
- Manque de continuité des itinéraires cyclables

Points forts :

- Nombreux axes cyclables (loisir)
- Potentiel de développement
- Climat favorable au vélo

Améliorations attendues :

- Aménager un réseau continu de pistes cyclables
- Aménager la desserte cyclables des établissements publics
- Développer le stationnement des vélos
- Améliorer l'accessibilité cyclable des gares

Priorités :

- Développer et sécuriser le maillage
- Améliorer le partage de l'espace public
- Aide à l'achat d'un VAE

Source : enquête en ligne (Cf. annexes)

• La place du vélo : synthèse AFOM

Atouts

- La topographie générale, distances favorables
- Important réseau de voies vertes, Via Rhôna, boucles cyclotouristiques (SDAC CD30)
- Proportion d'actifs travaillant sur leur commune de résidence
- L'intégration des modes doux dans les nouveaux quartiers
- Attractivité cyclotouristique
- Desserte cyclable du collège de Vauvert
- Desserte cyclable de la gare de Vauvert
- Réflexion menées dans le cadre du schéma des modes doux de Vauvert
- Beauvoisin aide à l'acquisition d'un VAE

Opportunités

- Potentiel de développement du vélo « quotidien »
- Projets QPV, rue de la République, lycée, collège...
- Intégration cyclable des futurs quartiers
- Futur axe cyclable LGV
- Potentiel de développement du tourisme et de l'interaction fleuve/vélo
- Mise en avant du lien santé/vélo

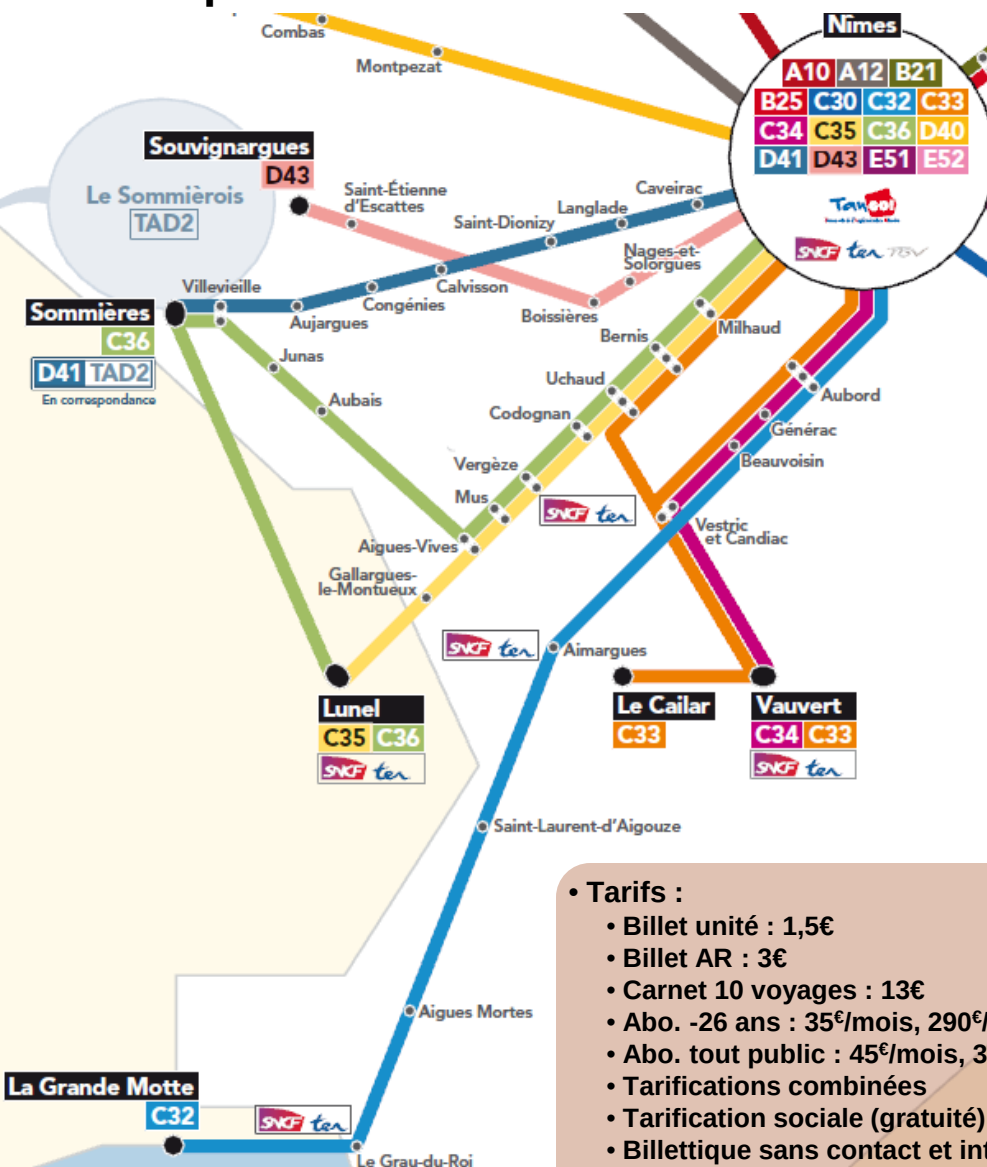
Faiblesses

- Peu de pratique « quotidienne » du vélo (insécurité)
- Secteurs vallonnés à Vauvert et Beauvoisin
- Très peu de maillage cyclable urbain (les infrastructures sont orientées « loisirs »)
- Pas 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)

Menaces

- Manque de coordination institutionnelle : il faut envisager une logique de projet/schéma

• La place des TC : le réseau EDGARD



• Tarifs :

- Billet unité : 1,5€
- Billet AR : 3€
- Carnet 10 voyages : 13€
- Abo. -26 ans : 35€/mois, 290€/an
- Abo. tout public : 45€/mois, 315€/an
- Tarifications combinées
- Tarification sociale (gratuité)
- Billettique sans contact et intermodale (carte BANG)
- Correspondance gratuite durant 60 min
- Centrale d'information : www.edgard-transport.fr

- Le réseau EDGARD est un réseau radial, organisé principalement autour de l'agglomération Nîmoise.
- 3 lignes desservent la Petite Camargue (avec différentes politiques d'arrêt) : C32, C33 et C34.
- Ces lignes sont fortement orientées vers la desserte scolaire (horaires scolaires, doublages, itinéraires, périodes scolaires).
- Ces lignes permettent des dessertes internes au territoire, ainsi que des liaisons avec Nîmes, Milhau, Lunel, la Grande Motte...
- Le réseau propose une tarification plate.
- Le réseau ne propose pas de liaison vers l'Hérault (Lunel par exemple).
- Le réseau ne propose pas de liaison vers l'axe ferroviaire Montpellier-Nîmes (à Vergèze par exemple).
- Le SCoT préconise des liaisons vers Lunel, Montpellier, ainsi qu'un axe Vergèze – Vauvert.
- La loi NOTRE va induire un transfert des compétences transports du Département vers la Région : les évolutions du réseau ne sont pas déterminées.



Source : SDAT 30

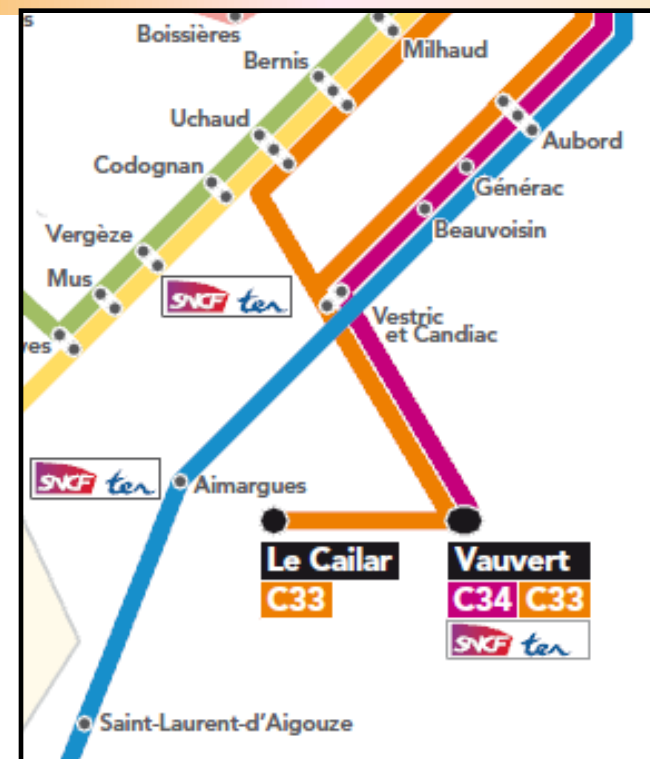
• La place des TC : le réseau EDGARD

• **C32** : Nîmes ↔ la Grande Motte : 29 cars/jour max.

• **C33** : Nîmes ↔ le Cailar : 59 cars/jour max.

• **C34** : Nîmes ↔ Vauvert : 34 cars/jour max.

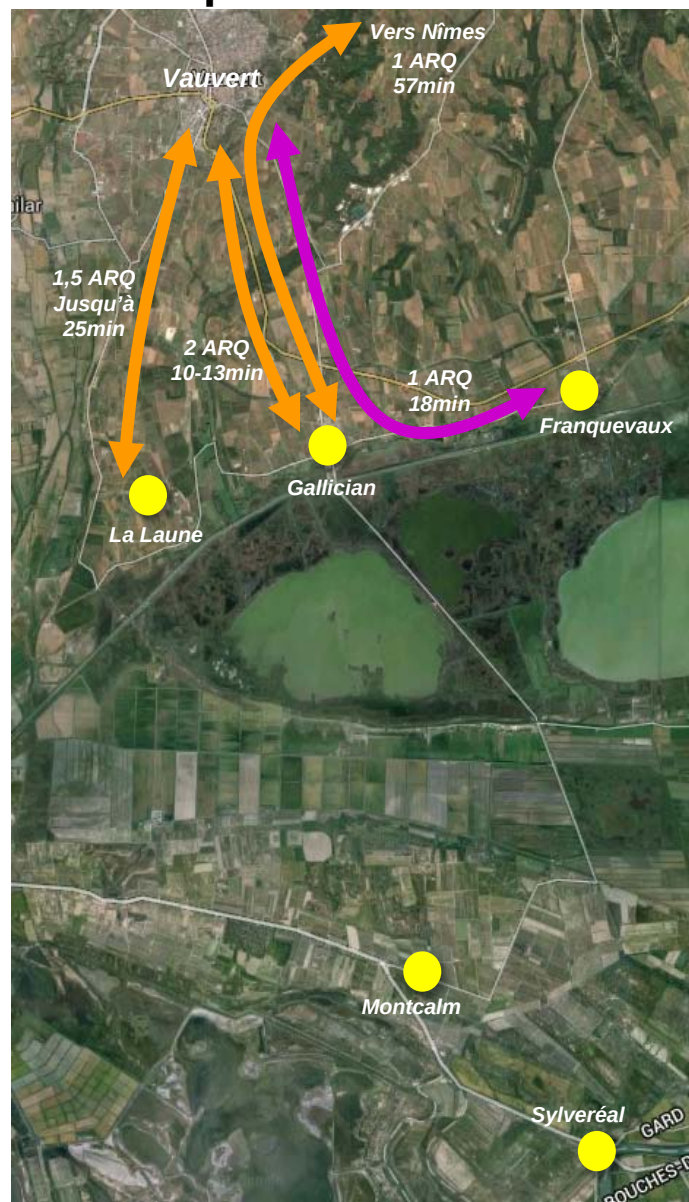
- L'offre des lignes est assez variable et se décompose en diverses itinéraires alternatifs (pour assurer la desserte des nombreux établissements scolaires : établissements de Nîmes, Milhaud, Lunel, Vauvert, Aigues Mortes) : l'offre est difficile à lire et concentrée sur les horaires d'entrée/sortie des établissements.
- L'offre en direction de Nîmes est importante.
- Les lignes C33 et C34 desservent Gallician et Franquevaux.
- En période scolaire, l'offre est près de 2,5 fois supérieure à l'offre proposée durant les vacances.



	• C32		• C33		• C34	
	PS	PV	PS	PV	PS	PV
• Aimargues	29	15	5	-	-	-
• Aubord	17	8	6	4	24	12
• Beauvoisin	-	-	2	-	34	12
• Le Cailar	-	-	29	11	-	-
• Vauvert	2	-	59	19	23	12

- Toutes les communes sont desservies par une ou plusieurs lignes.
- Les petites communes se retrouvent bien desservies en volume (par rapport à la démographie des résidents), mais pas forcément en termes qualitatifs pour les actifs (horaires scolaires, liaisons...).
- Données de fréquentation non communiquées.

• La place des TC : la desserte des hameaux



5 services, uniquement en
période scolaire

• C33

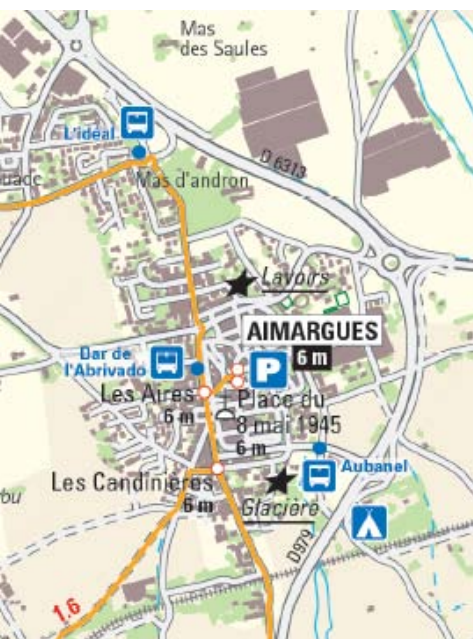
Le Cailar - Nîmes
Desserte collège Vauvert
Desserte de Gallician
Desserte des Mas
Desserte des collèges

• C34



- Les lignes C33 et C34 proposent 5 services desservant certains hameaux : Gallician, Franquevaux, La Laune et quelques mas. Les autres hameaux ne sont pas desservis (Montcalm et Sylvéréal) en TC.
- La desserte se fait exclusivement en période scolaire, principalement vers les établissements scolaires (écoles et collèges), mais aussi vers Nîmes.
- Les fréquences de desserte sont faibles. Gallician bénéficie cependant de 4 ARQ (aller-retour quotidien) en période scolaire.

• La place des TC : les arrêts de TC routiers



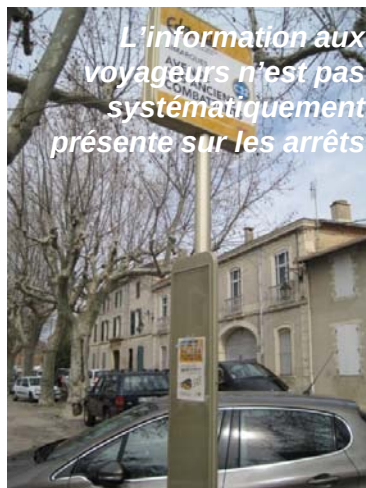
• Les communes de Petite Camargue disposent de plusieurs points d'arrêt en zone urbaine :

- Aimargues : 5 points d'arrêt
- Aubord : 3 points d'arrêt
- Beauvoisin : 5 points d'arrêt
- Le Cailar : 3 points d'arrêt
- Vauvert : 8 points d'arrêt

• Les centralités et les principaux quartiers sont ainsi desservis.

• La place des TC : les arrêts de TC routiers

- A l'heure actuelle, le niveau d'aménagement des arrêts TC est très variable et assez hétérogène. L'accessibilité PMR est très faible, mais l'ADAP du SDAT30 devrait apporter une réponse à l'accessibilité des arrêts TC.



• La place des TC : l'accessibilité du réseau EDGARD

L'ADAP du réseau EDGARD

- Le SDAT du CD30 est en cours d'élaboration sous la forme d'un ADAP : il prévoit la mise en accessibilité de 241 points d'arrêt sur l'ensemble du département.
- Sur le territoire de Petite Camargue, la liste suivante a été établie :
 - Aubord : 4 points d'arrêt
 - Aimargues : 9 points d'arrêt
 - Beauvoisin : 9 points d'arrêt
 - le Cailar : 1 point d'arrêt
 - Vauvert : 7 points d'arrêt
- Tous les véhicules ne sont pas accessibles aux PMR.
- La liste des arrêts devant être mis en accessibilité peut évoluer en fonction des impacts de la loi NOTRE et de l'évolution des périmètres EPCI.



• La place des TC : les réseaux urbains à proximité

• La proximité de Générac et Bernis pour les communes de Beauvoisin et Aubord permet d'accéder aux lignes urbaines :

- Ligne 11 : Marguerite – Bernis : 2AR/h en période de pointe
- Ligne 12 : Poulx-Générac : 2AR/h en période de pointe

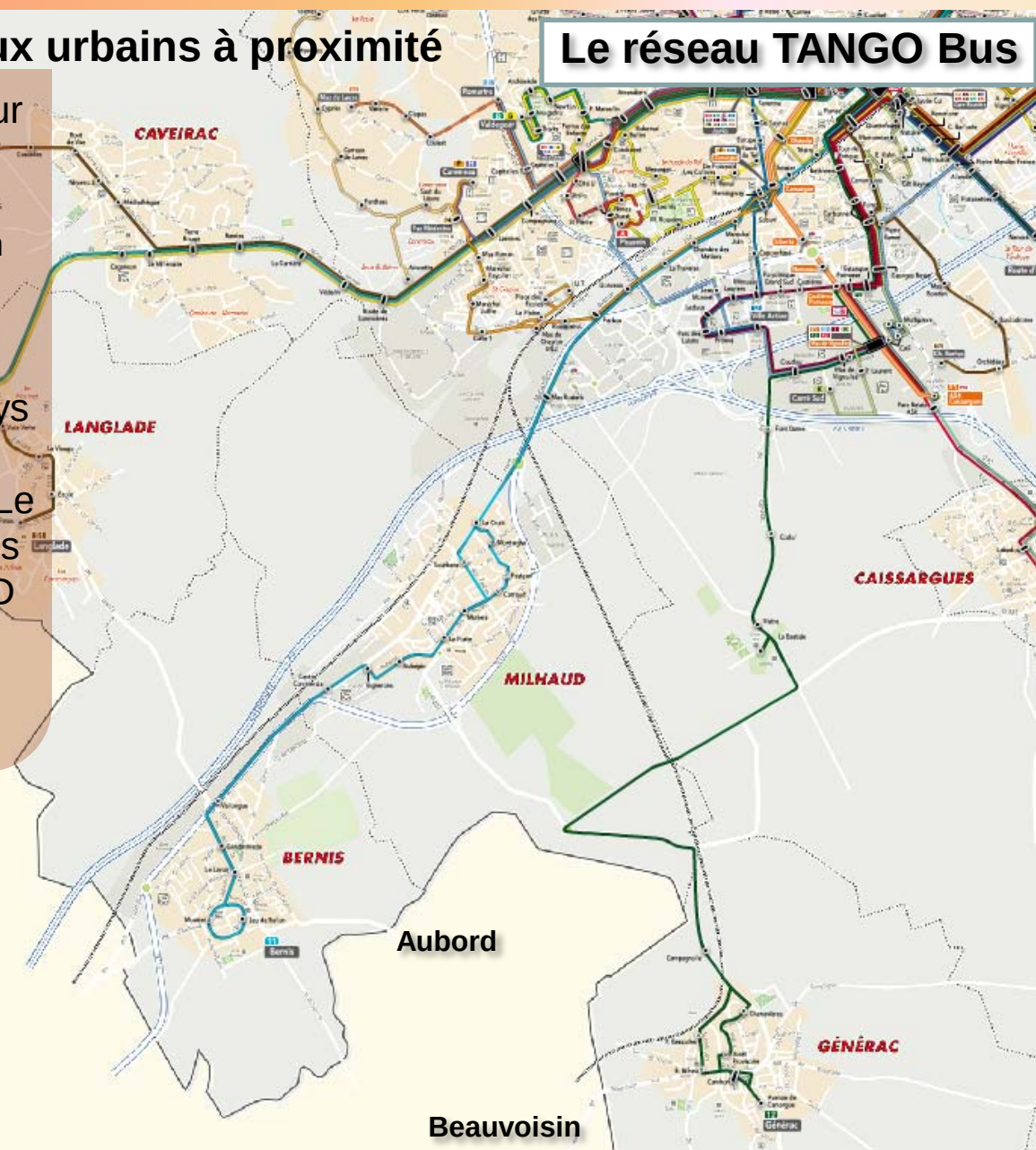
• La communauté de communes du Pays de Lunel dispose aussi d'un réseau de transport urbain, composé de 5 lignes. Le PTU est également desservi par 3 lignes d'Hérault Transport et 2 lignes EDGARD (C35 et C36).

• La CCPC manque de liaisons vers l'Hérault.

• Tarifs TANGO :

- Billet unité : 1,3€
- Billet AR : 2,4€
- Carnet 10 voyages : 10,6€
- Abo. Pass Etudes : 16€/mois, 168€/an
- Abo. Pass Liberté: 30€/mois, 330€/an
- Tarifications combinées
- Tarification sociale (15€)
- Billettique sans contact
- Correspondance gratuite durant 60 min
- Centrale d'information : www.tangobus.fr

Le réseau TANGO Bus



• La place des TC : les offres locales spécifiques

Le transport spécifique de Vauvert

- En complément des lignes régulières et scolaires du réseau EDGARD, la commune de Vauvert dispose d'un véhicule de transport collectif (55 places) qui est mobilisé pour :
 - le transport d'accueil le matin au centre aéré.
 - le transfert du centre aéré vers les écoles.
 - le transfert des écoles vers l'office de restauration.
 - le retour des demi-pensionnaires vers les écoles.
 - le transfert vers les TAPS (lundi, jeudi).
- Un chauffeur est employé par la mairie.
- Le véhicule est également utilisé pour réaliser des sorties collectives.
- Un prestataire est mobilisé en renfort pour assurer la rotation des cantines.

La navette urbaine du CCAS

- Le CCAS met en œuvre une navette urbaine selon les modalités suivantes :
 - service de type transport à la demande (le service existe depuis une dizaine d'années et était initialement organisé sous forme de ligne virtuelle) : du lundi au vendredi, sur les plages horaires 8h-12h 13h-17h, le samedi jusqu'à 12h.
 - véhicule de 9 places (dont 1 PMR). Il appartient à la mairie de Vauvert.
 - adhésion annuelle : 20€. On compte 50 à 70 adhérents.
 - les adhérents doivent résider à Vauvert.
 - réservation 24h avant le déplacement.
 - la navette couvre exclusivement le périmètre de Vauvert.
 - les usagers sont principalement :
 - les employés du CAT
 - les personnes âgées
 - visites médicales, services aux personnes, commerces...

• La place des modes doux : opinions générales sur la place des TC routiers

Fréquence d'utilisation :

- Les TC routiers font partie des modes « marginaux » : ils concernent moins d'une personne sur 10

Problématiques :

- Nécessité de développer les TC
- Déficit d'information auprès des habitants
- Offre insuffisante vers Montpellier
- Mauvaise accessibilité PMR
- Mauvaise desserte des zones d'activités
- Mauvaise adéquation de l'offre aux besoins des actifs

Points faibles :

- Offre insuffisante
- Offre manquante vers l'Hérault
- Horaires peu adaptés aux actifs
- Hameaux mal desservis
- Offre manquante vers la gare de Vergèze
- TC peu rapides
- Manque d'information/communication

Points forts :

- L'offre EDGARD

Améliorations attendues :

- Communication grand public pour faire connaître les TC
- Une meilleure adéquation des horaires
- Développement général des TC
- Le renforcement des dessertes vers Nîmes et l'Hérault
- Aménagement des arrêts

Priorités :

- Développer l'offre, notamment vers Nîmes et l'Hérault
- Améliorer les horaires
- Communication/information
- Aménager les arrêts
- Développer l'intermodalité

Source : enquête en ligne (Cf. annexes)

• La place des TC : synthèse AFOM

Atouts

- 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)

Faiblesses

- Radialité du réseau EDGARD, orientation scolaire, manque de lisibilité de l'offre
- Offre TC peu orientée vers les actifs
- Temps de parcours élevés
- Peu de relation avec l'Hérault
- Absence d'offre de transport urbain
- Réseau TANGO proche, mais sans extension sur le territoire
- Hameaux peu desservis, voire non desservis
- Aménagement inégal des arrêts
- Manque d'information aux voyageurs
- Peu de véhicules accessibles aux PMR

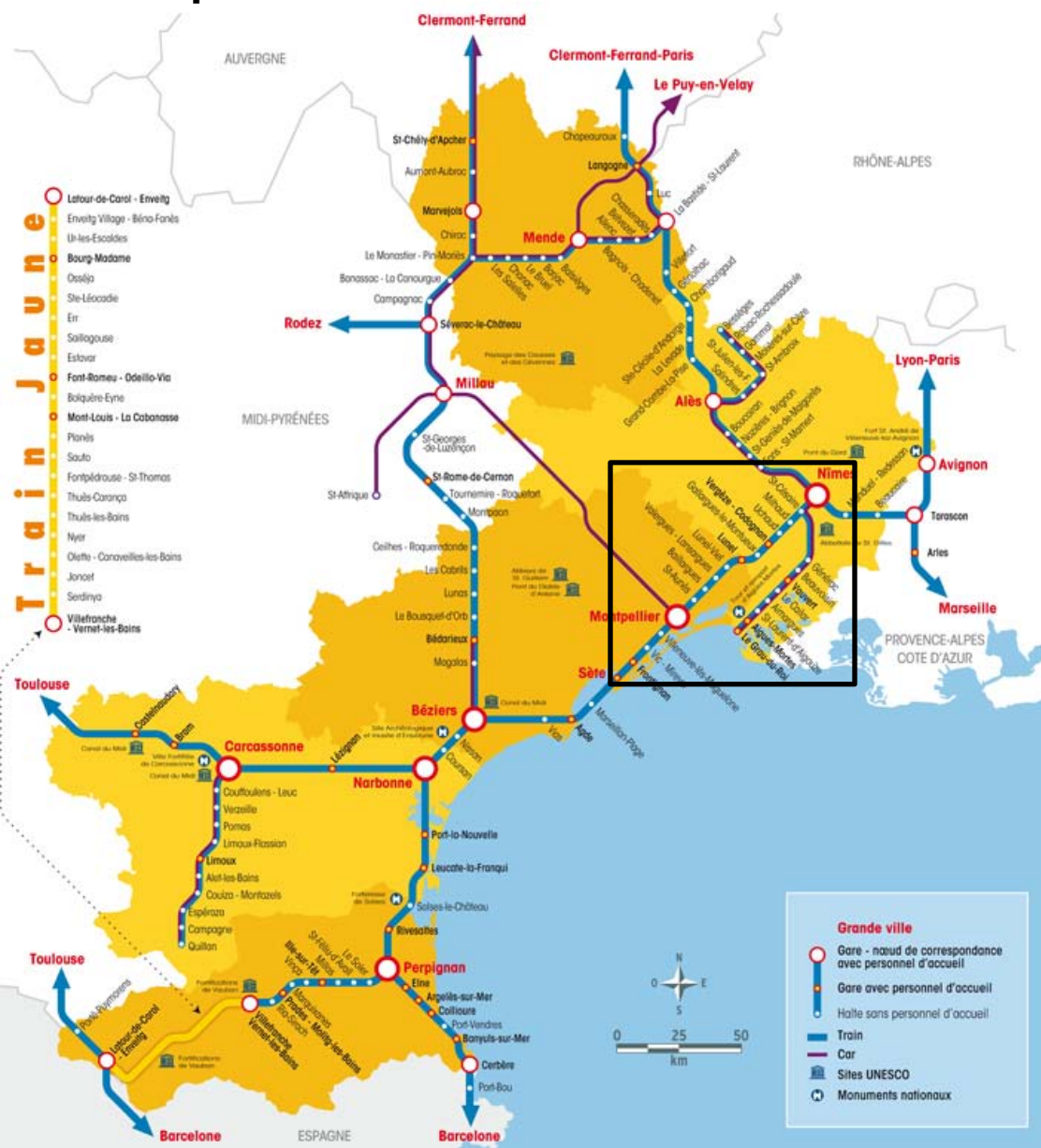
Opportunités

- Opportunité de PTU ? Dans un contexte d'évolution du découpage des EPCI
- Recommandations TC du SCoT Sud Gard : création de liaisons vers Lunel/Vergèze
- Pôle d'échanges multimodal de Vauvert
- Impact de la loi NOTRE : potentialité de coordination des offres régionale et départementale

Menaces

- Contexte institutionnel instable : fusion des régions, loi NOTRE...

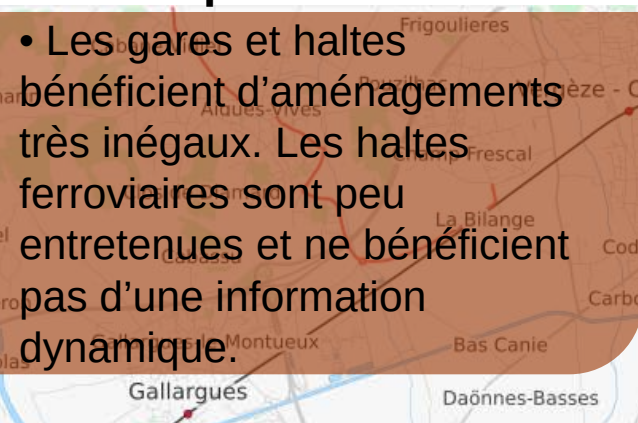
• La place du train : l'offre ferroviaire de la Région



- La CCPC est directement desservie par la ligne 8 : Nîmes – le Grau du Roi (voie unique, non électrifiée).
- La desserte se fait en TER et en CAR.
- La commune d'Aubord n'est pas desservie par la ligne.
- Ligne à 1€ (sur la base d'une tarification kilométrique, le trajet Vauvert-Nîmes coûtait 4,8€).
- La ligne Nîmes – Montpellier est accessible au niveau de la gare de Vergèze.
- La ligne fait l'objet d'une desserte fret pour l'entreprise métallurgique ACOR (réception de matière première, 2 trains par semaine, 48 wagons par semaine).

• La place du train : l'offre ferroviaire de la Région

• Les gares et haltes bénéficient d'aménagements très inégaux. Les haltes ferroviaires sont peu entretenues et ne bénéficient pas d'une information dynamique.



Gare ferroviaire de Vergèze - Codognan
Près de 33 AR/jour
Stationnement à proximité, parc à vélos



Halte ferroviaire de Gallargues
Desserte TER anecdotique



Halte ferroviaire d'Aimargues
Stationnement à proximité
En lisière du centre urbain

Aimargues

Le Cailar

Le Cailar

Mas Torras



Halte ferroviaire du Cailar
Stationnement à proximité
A proximité du centre



Gare ferroviaire de Nîmes
Près de 38 AR/jour
Gare intermodale, desserte TGV



Halte ferroviaire de Beauvoisin
Stationnement à proximité
Localisation excentrée



Gare ferroviaire de Vauvert
Stationnement, desserte TC, parc à vélos
Proximité du centre urbain

• La place du train : l'offre ferroviaire de la Région

Nombre de
passages/jour

- Aimargues
- Beauvoisin
- Le Cailar
- Vauvert

• Hiver

3 TER, 3 CAR

3 TER, 5 CAR

7 TER, 1 CAR

7 TER, 8 CAR

• Eté

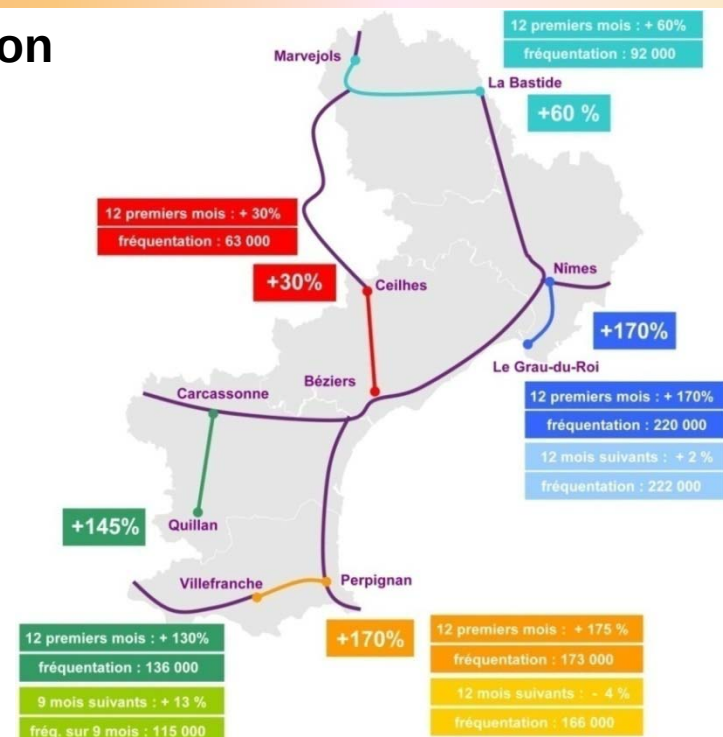
7 TER, 3 CAR

7 TER, 4 CAR

14 TER, 1 CAR

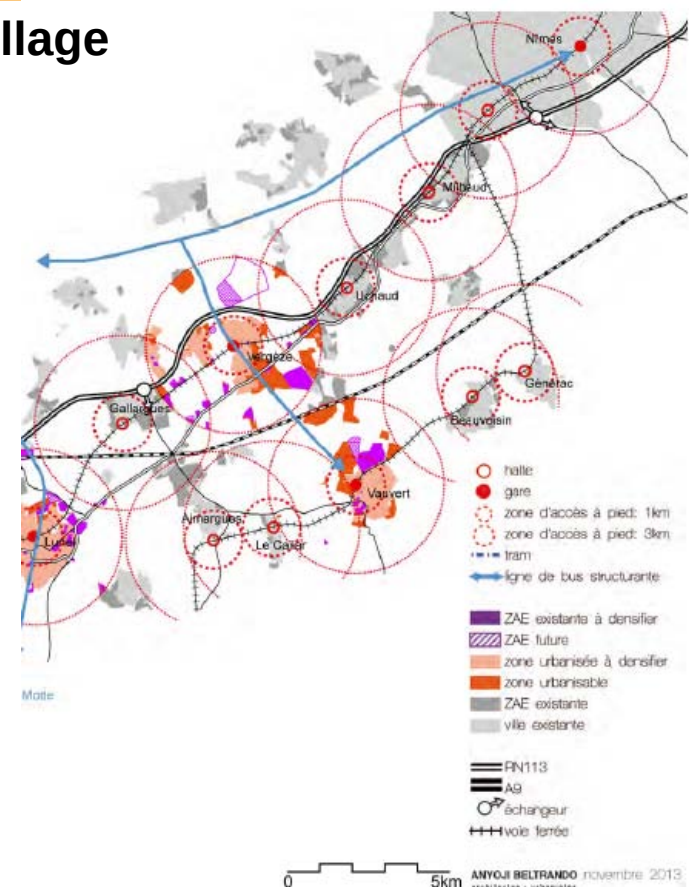
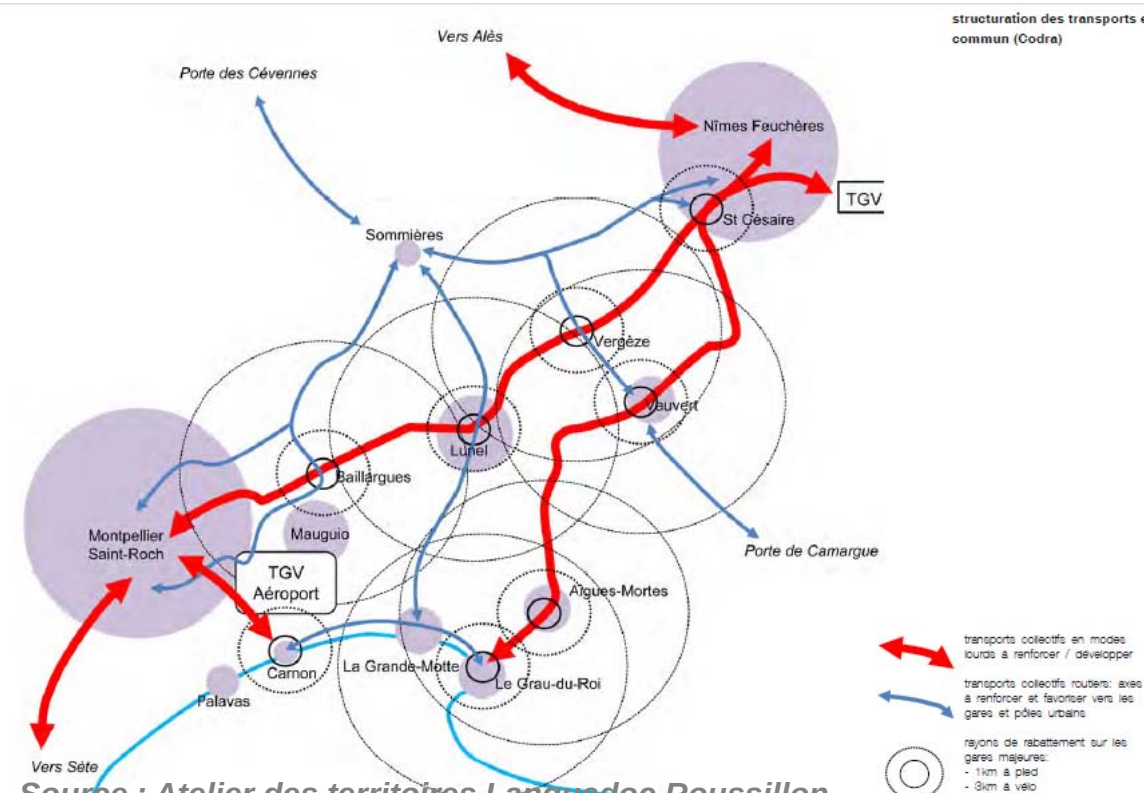
14 TER, 6 CAR

- L'offre de la ligne est inégale et variable selon les points d'arrêt et selon la période (dérogation estivale pour atteindre les 14 TER). Les horaires ne sont pas toujours adaptés aux actifs/scolaires.
- L'offre est faible en hiver et partagée entre le TER et le CAR, avec des temps de parcours très différents.
- Temps de parcours Vauvert – Nîmes :
 - en TER : 19 à 23 minutes
 - en CAR : 30 à 45 minutes
 - en voiture : 28 à 30 minutes
- Les vélos sont embarquables : un parc à vélos, sécurisé serait apprécié par les usagers.
- Les usagers demandent plus de TER tout le long de l'année.



- La nouvelle tarification à 1€ tarif s'est traduite par une hausse de +170% de sa fréquentation, pour atteindre 220 000 passagers/an. Cette fréquentation est fortement liée à l'usage touristique de la ligne qui a été « boosté » par cette nouvelle tarification.
- Ce nouveau tarif a entraîné une perte d'intérêt pour l'abonnement mensuel.
- On compte au moins une vingtaine d'usagers réguliers du TER à Vauvert (dixit chef de gare)
- Données de fréquentation non communiquées.

• La place du train : les pistes stratégique du maillage



Source : Atelier des territoires Languedoc Roussillon

- Les travaux stratégiques menés sur la structuration de l'offre ferroviaire du territoire mettent l'accent sur le concept de « villes relais » : ce sont des villes éloignées des cœurs d'agglomération qui offrent un potentiel d'équipements et de services aux communes plus rurales qui les entourent (Vauvert par exemple) et peuvent accueillir une densification urbaine.
- Ainsi, des recommandations sont formulées concernant le développement de la gare de Vauvert (amélioration de l'intermodalité et des liaisons douces, consolidation et renforcement de l'offre ferroviaire) et la mise en œuvre de connexions entre l'axe Montpellier – Nîmes (avec des liaisons TC et des parcs relais) et l'axe Grau – Nîmes (au travers d'une liaison Sommières – Vergèze – Vauvert).
- Compte tenu de la fusion des régions et de l'impact de la loi NOTRE, l'évolution stratégique de l'offre ferroviaire (offre, tarification) est en cours de définition. Notons que des états généraux du rail sont organisés pour y répondre.
- Notons la futur LGV en cours de réalisation, avec une future gare TGV qui sera localisée à Manduel.

• La place des modes doux : opinions générales sur la place du train

Fréquence d'utilisation :

- Le train fait partie des modes « marginaux » : il concerne moins d'une personne sur 10

Problématiques :

- Le développement du train est nécessaire
- Mauvais niveau d'information auprès des habitants

Points faibles :

- Offre insuffisante
- Horaires peu adaptés
- Pas de desserte vers Montpellier
- Mauvais aménagement des haltes

Points forts :

- Accès au réseau ferré
- TER à 1€
- Accès aux plages
- Proximité du TGV
- Potentiel de développement
- Proximité des gares de Lunel et Vergèze

Améliorations attendues :

- Le renforcement des dessertes vers Nîmes
- Augmentation de l'offre
- Meilleure adaptation des horaires
- Aménagement des gares/haltes
- Communication/information

Priorités :

- Développer les gares et l'offre ferroviaire
- Améliorer les horaires
- Créer une liaison TC vers la gare de Vergèze
- Développer l'offre vers l'Hérault et vers Nîmes

Source : enquête en ligne (Cf. annexes)

• La place du train : synthèse AFOM

Atouts

- 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
- Vélos embarquables

Opportunités

- La gare de Vauvert va se retrouver au centre de la « future » ville de Vauvert (ville « relais »)
- Opportunité de PEM à Vauvert
- Potentiel de développement du TER
- Electrification de la ligne
- Axe nord-sud permettant une liaison avec Vergèze
- Impact de la loi NOTRE : potentialité de coordination des offres régionale et départementale

Faiblesses

- 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
- Pas d'information dynamique aux haltes
- Manque d'un axe TC vers la gare de Vergèze/Lunel
- Ligne non électrifiée, faible capacité
- Fréquentation très touristique, mais on compte aussi quelques actifs et scolaires
- Déficit d'information/communication

Menaces

- Contexte institutionnel instable : fusion des régions, loi NOTRE...

1- Contexte territorial

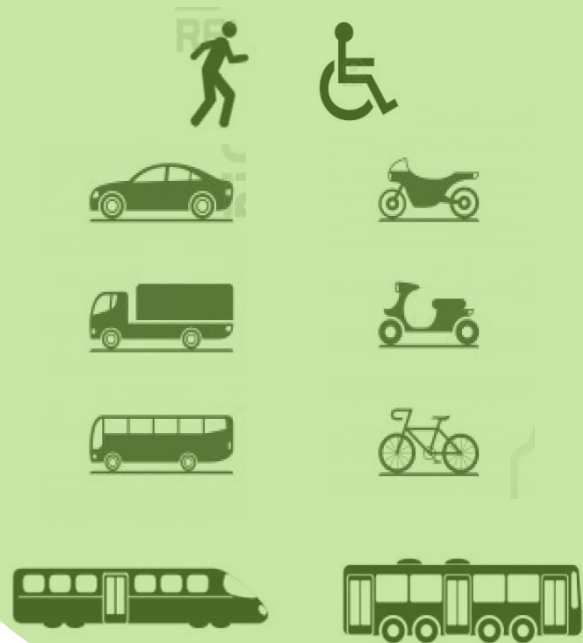
2- Analyse de la demande de déplacements

3- Analyse de l'offre de transport

4- Conclusions et 1ères pistes de travail

• Usages et réseaux

Des usagers utilisant différents modes de déplacement

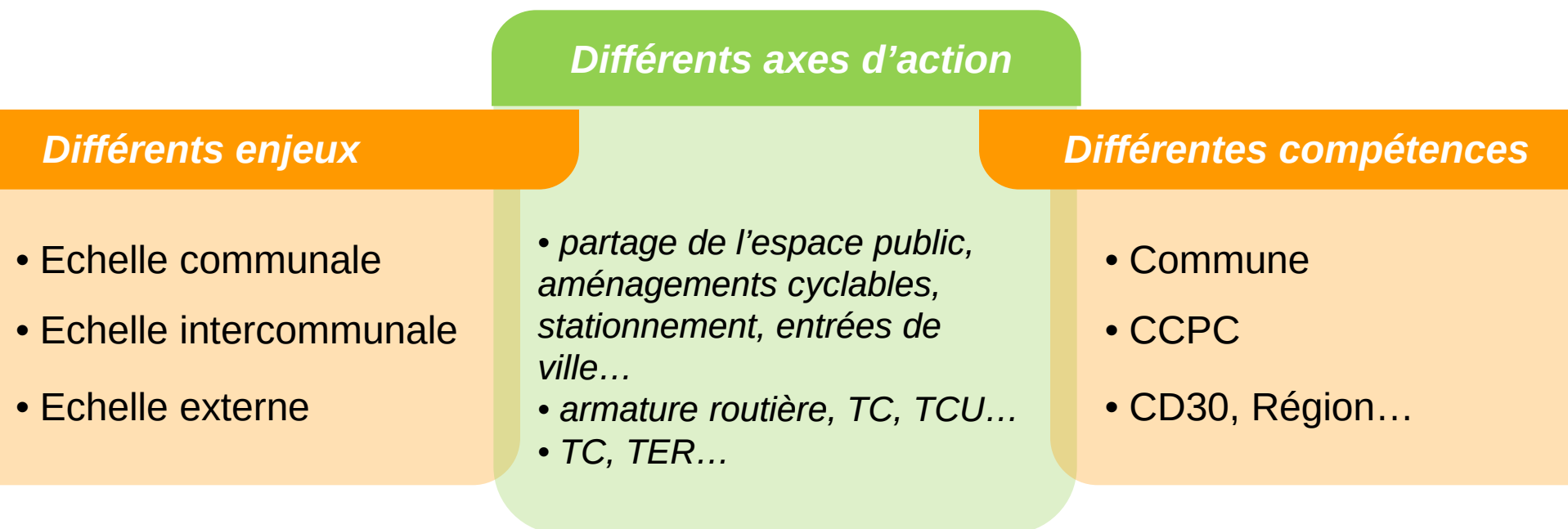


Différents infrastructures, équipements et réseaux

- ***Routes***
- ***Aménagements urbains piétons et PMR***
- ***Offre et organisation du stationnement***
- ***Aménagements cyclables***
- ***Réseau ferroviaire***
- ***Offre TC***
- ***Offres écomobilité***
- ***...***



- **Synthèse conclusive**



Les actions concernées par les enjeux de mobilité, et cela aux différentes échelles de réflexion, sont des sujets relativement transversaux qui nécessitent une coordination et une mutualisation des volontés politiques et institutionnelles. Ces actions visent à répondre à des enjeux qui préexistent, et peuvent s'avérer de plus en plus prégnants, dans un contexte de croissance urbaine annoncée.

- Le plan d'actions

Pour élaborer le plan d'actions, 2 ateliers seront menés pour mener les différents thèmes et co-construire les orientations du plan

- **l'espace public :**

- *la place des piétons*
- *la place des vélos*
- *la place de la voiture*

- **les transports collectifs**

- **les mesures d'accompagnement**

Mise en débat de propositions d'orientations et d'actions thématiques



Chacun pourra se positionner sur les différentes pistes proposées



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

 Votre interlocuteur

David TORRES

eureca.torres@wanadoo.fr

06 82 87 58 70

Standard
04 91 26 86 87

Annexes

- *Résultats de l'enquête en ligne relative aux pratiques de déplacement*
- *Questionnaire d'enquête*
- *Liste des entretiens réalisés*
- *Lexique des acronymes*

• Contexte de l'enquête



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DE PETITE
CAMARGUE

ENQUETE D'OPINION SUR LES PRATIQUES DE MOBILITE DANS LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE PETITE CAMARGUE

- Objectif : recueillir des éléments de connaissance concernant les pratiques de mobilité des habitants ainsi que leur opinions sur la situation actuelle et les améliorations possibles.
- Questionnaire autoadministré GoogleForm mis en ligne du 15 mars au 4 mai 2016.
- **243** réponses exploitables.
- On observe une surreprésentation des habitants de Beauvoisin en raison d'une plus forte mobilisation par du emailing.

La Communauté de communes de Petite Camargue, qui regroupe cinq communes (Aimargues, Aubord, Beauvoisin, Le Cailar et Vauvert), pour près de 25 300 habitants, lance une vaste réflexion sur l'organisation des déplacements et la mobilité durable sur son territoire. Son objectif est d'identifier des actions à court et moyen termes pour améliorer les conditions de déplacement, limiter l'usage individuel de la voiture et valoriser les modes de transports alternatifs. En effet, la place prédominante occupée par la voiture dans notre vie quotidienne interroge le développement de notre territoire : qualité de vie, qualité de l'air, économie, accès à l'emploi, fonctionnement urbain... Ce questionnaire s'adresse à toutes les personnes de plus de seize ans habitant en Petite Camargue. Nous comptons sur votre participation afin que nous définissions au mieux vos attentes en matière de mobilité. NB : Cela ne vous prendra qu'une petite dizaine de minutes et plusieurs membres d'une même famille peuvent répondre séparément.

SUIVANT

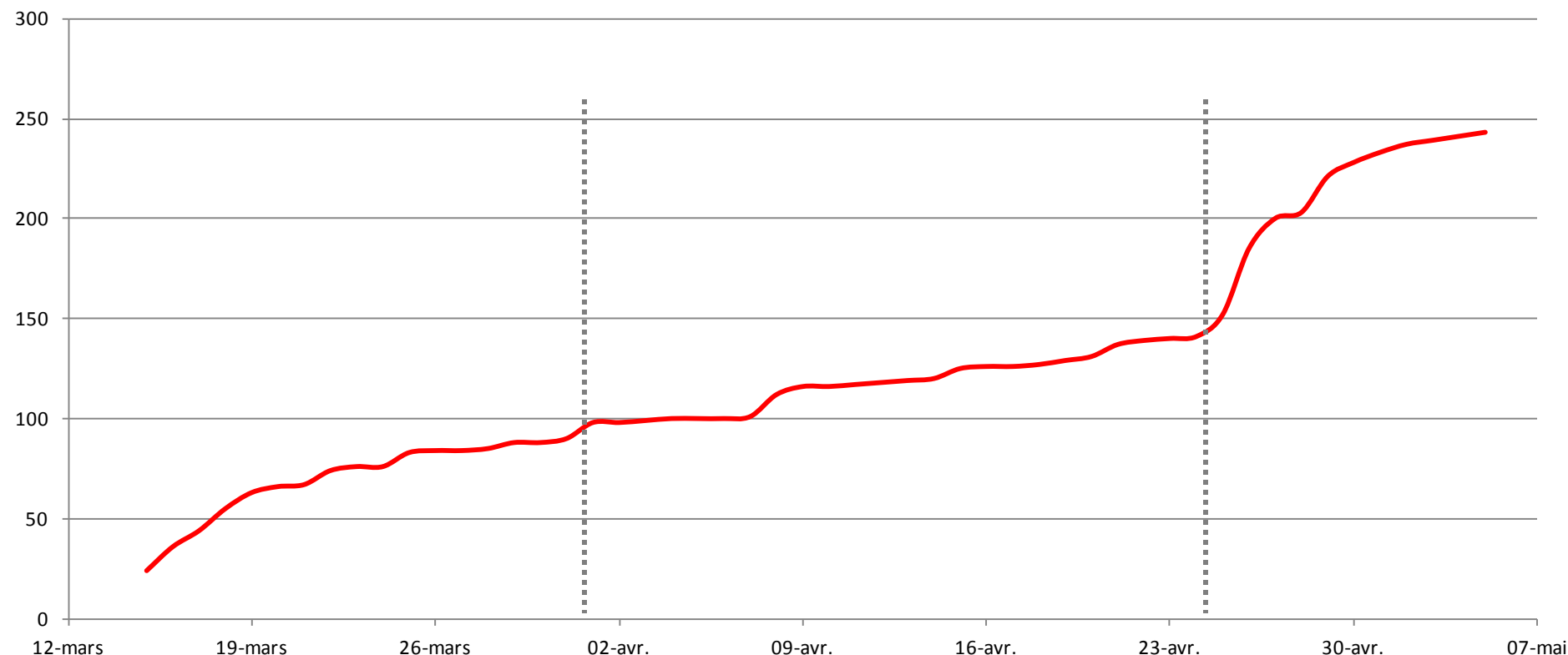


Formulaire rempli à 5 %

N'envoyez jamais de mots de passe via Google Forms.

• Rythme des retours

Cumul des réponses au questionnaire

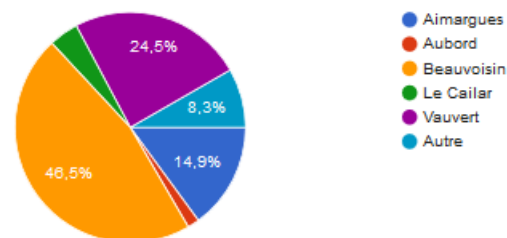


- En pratiquement 7 semaines de mise en ligne du questionnaire, 243 réponses ont été collectées.
- Après un démarrage rapide (près de 100 réponses en 2 semaines), le rythme a été lent durant 3 semaines (moins de 50 réponses). En fin de période de collecte, la mairie de Beauvoisin a émis plusieurs newsletters qui ont beaucoup insisté sur l'enquête en ligne, ce qui a permis de générer une centaine de réponses supplémentaires.

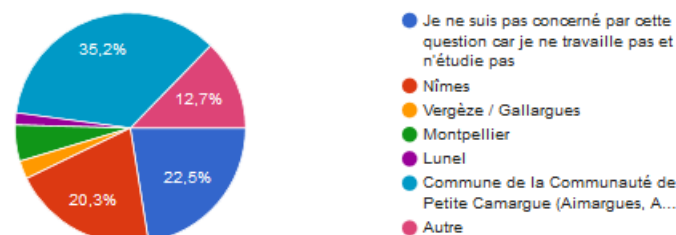
• Questions signalétiques

QUESTIONS SIGNALÉTIQUES

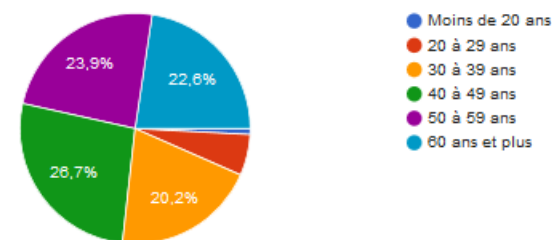
Q17- Dans quelle commune habitez-vous ? (241 réponses)



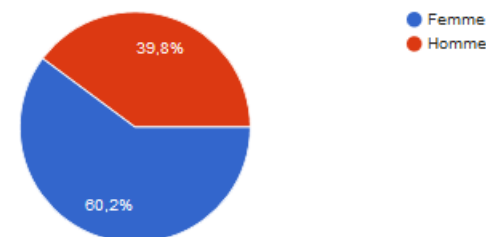
Q18- Dans quelle commune travaillez-vous ou étudiez-vous ? (236 réponses)



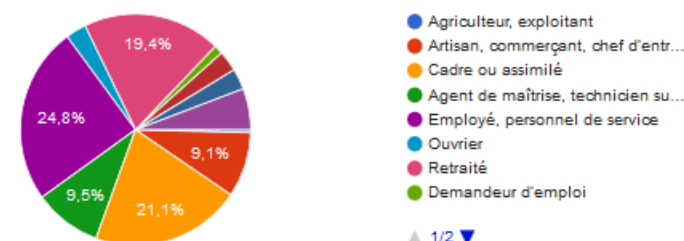
Q19- Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ? (243 réponses)



Q20- Quel est votre genre ? (241 réponses)



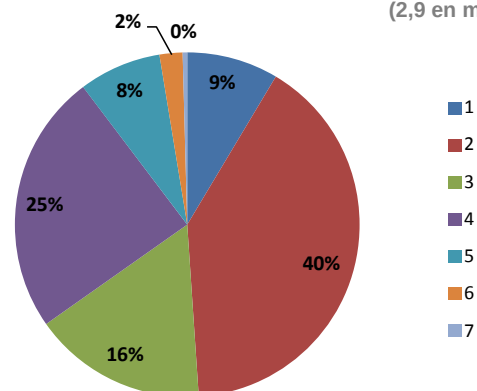
Q21- Quel est votre catégorie socioprofessionnelle ? (242 réponses)



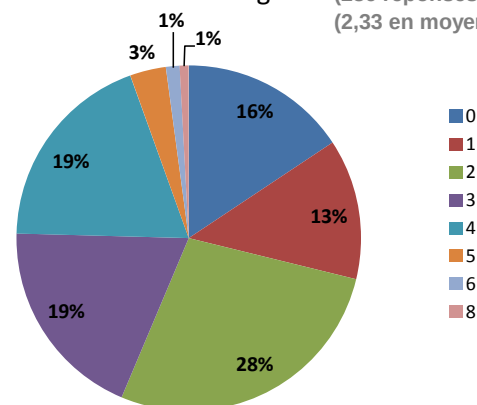
- 92% des répondants habitent sur la CCPC. Près de la moitié des répondants résident à Beauvoisin, ce qui révèle un impact efficace des actions de communication faite sur cette commune pour faire participer les habitants.
- Parmi les actifs, la majorité travaille/étudie sur une commune de la CCPC. A l'extérieur de la CCPC, la principale commune d'emploi/étude est Nîmes.
- Mis à part les moins de 30 ans qui ont peu participé à l'enquête, la répartition par âge est relativement équilibrée.
- 60% des répondants sont des femmes.
- Les principales CSP sont les employés et personnels de service, les cadres et assimilés, ainsi que les retraités.

• Questions signalétiques

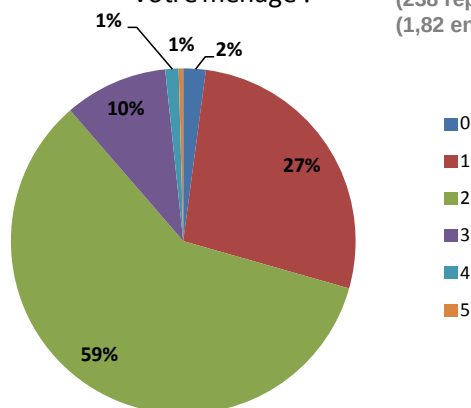
Q22- Combien de personnes composent votre ménage (y compris vous) ? (233 réponses)
(2,9 en moyenne)



Q24- De combien de vélos disposez-vous dans votre ménage ? (236 réponses)
(2,33 en moyenne)



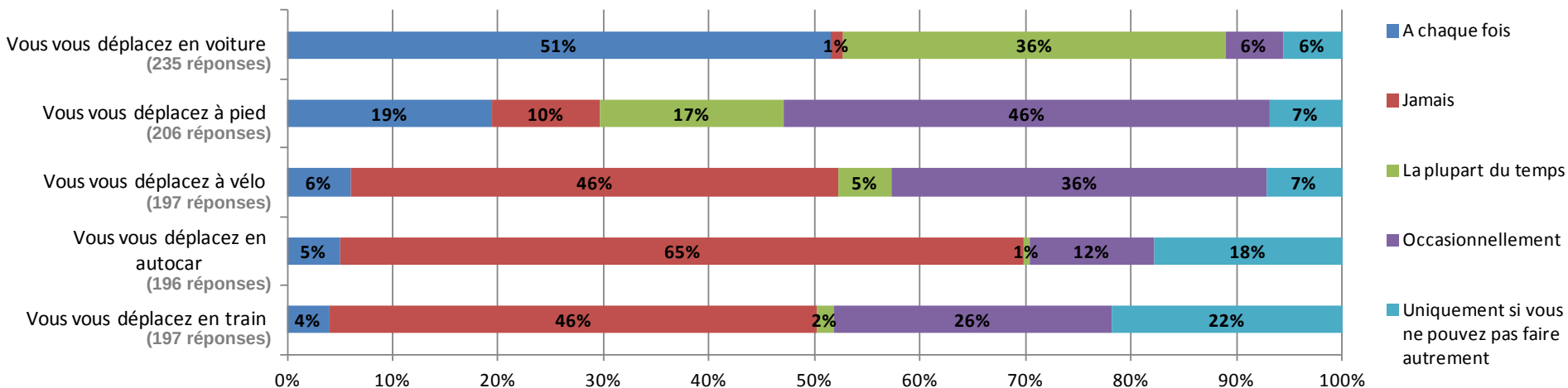
Q23- De combien de voitures disposez-vous dans votre ménage ? (238 réponses)
(1,82 en moyenne)



- La taille moyenne des ménages est de 2,9 personnes : la moitié des ménages comptent 3 personnes ou plus.
- Parmi les répondants, la motorisation est de 1,8 voitures par ménage, ce qui est supérieur à ce que révèle les données INSEE. Près des $\frac{3}{4}$ des ménages ont 2 voitures ou plus.
- En ce qui concerne l'équipement des ménages en vélos, on observe que seulement 16% des ménages ne possèdent pas de vélo. On compte près de 2,3 vélos par ménage : près de la moitié des ménages disposent d'au moins 3 vélos.

• Pratiques générales de mobilité

Q1- Pour vos déplacements du quotidien, à quelle fréquence utilisez-vous chacun des différents modes de transport suivants ?



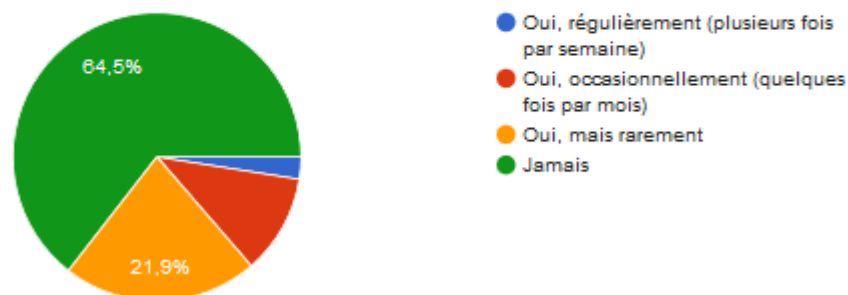
• En termes de pratiques modales, cette question révèle une hiérarchie des « dépendances » :

- le mode majoritaire : la voiture est utilisée à chaque fois, ou la plupart du temps, par presque 9 personnes sur 10.
- le mode alternatif : la marche à pied est pratiquée régulièrement par près de 4 personnes sur 10.
- les modes marginaux : le vélo et les transports collectifs (autocar ou train) sont régulièrement utilisés par moins d'une personne sur 10. Ces modes sont davantage occasionnels.

• Le covoiturage

Q2- Pour vos déplacements, faites-vous du covoiturage (en tant que conducteur ou en tant que passager) ?

(242 réponses)



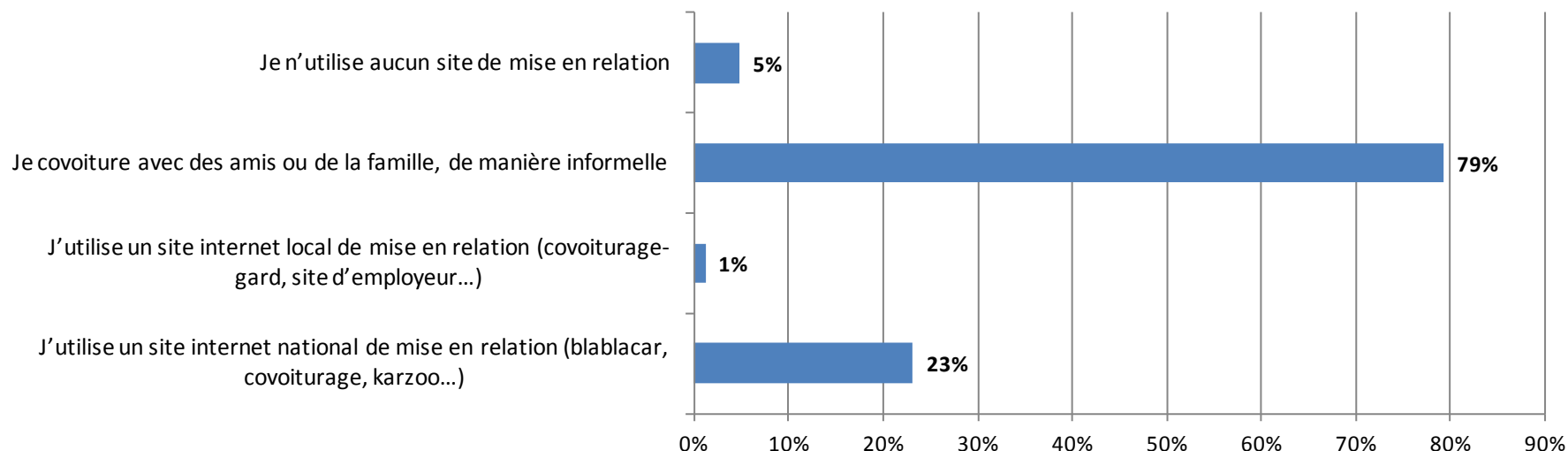
- Près de 2/3 des répondants ne pratiquent jamais le covoiturage.

- 13% des répondants pratiquent occasionnellement ou régulièrement le covoiturage.

- Parmi ces usagers du covoiturage, la très grande majorité pratique le covoiturage de manière « informelle », avec des amis ou de la famille. Près d'un quart des usagers utilise tout de même un site national de mise en relation.

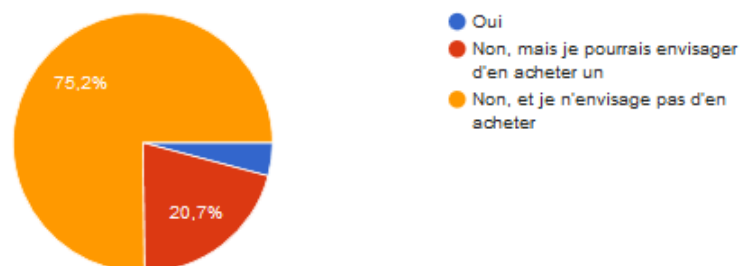
- L'usage d'un site local est très anecdotique.

Q3- Si vous pratiquez le covoiturage, de quelle manière procédez-vous ? (82 réponses)

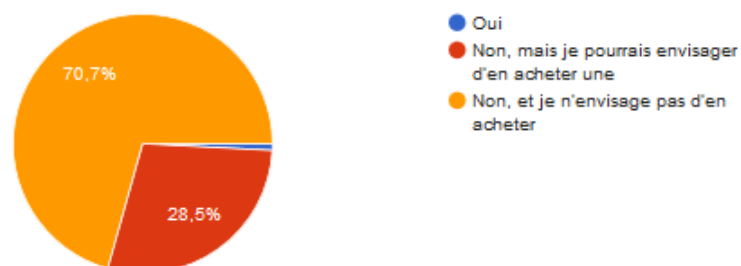


• Véhicules électriques

Q4- Possédez-vous un vélo à assistance électrique ? (242 réponses)



Q5- Possédez-vous une voiture électrique ? (242 réponses)



- Parmi les répondants, 4% possèdent un VAE, et 21% pourraient envisager d'en acquérir un.

- Parmi les répondants, moins de 1% possèdent une voiture électrique, et 29% pourraient envisager d'en acquérir une.

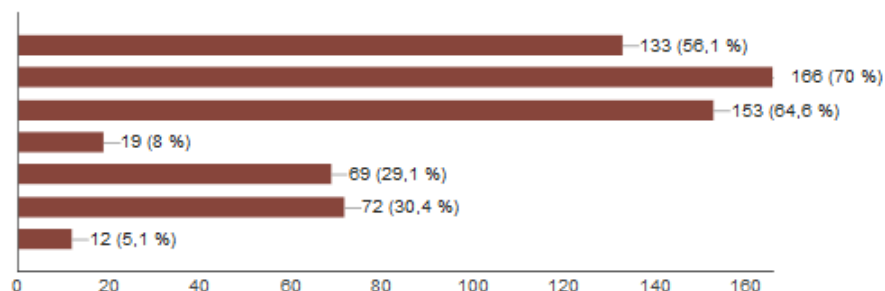
- La perspective d'achat d'une voiture électrique est souvent freinée par différents motifs, ont les principaux sont :

- le prix d'achat
- le manque de bornes de recharge publiques
- l'autonomie limitée

Q6- Selon vous, quels sont les principaux freins à l'achat d'une voiture électrique ? (plusieurs choix possibles)

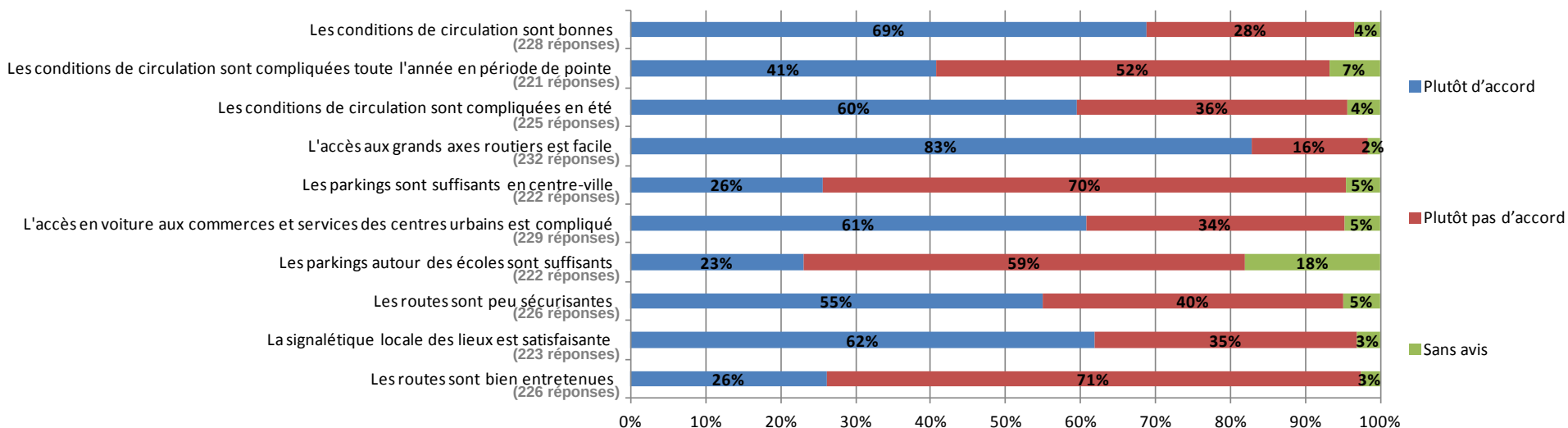
(237 réponses)

- L'autonomie limitée des voitures électriques
 - Le prix d'achat des voitures électriques
- Le manque de bornes de recharge publiques
- La pénibilité du branchement et du chargement de la voiture
 - L'offre des constructeurs n'est pas assez attractive
 - Le coût des installations à domicile
- Autre



• Opinions sur les problématiques du territoire : la voiture

Q7- Concernant les conditions de circulation en voiture sur le territoire de la CCPC, êtes-vous plutôt d'accord, ou pas d'accord, avec les affirmations suivantes ?



• L'expression des problématiques relatives à la voiture (plus largement à la route) permet de distinguer :

Majoritairement d'accord avec :

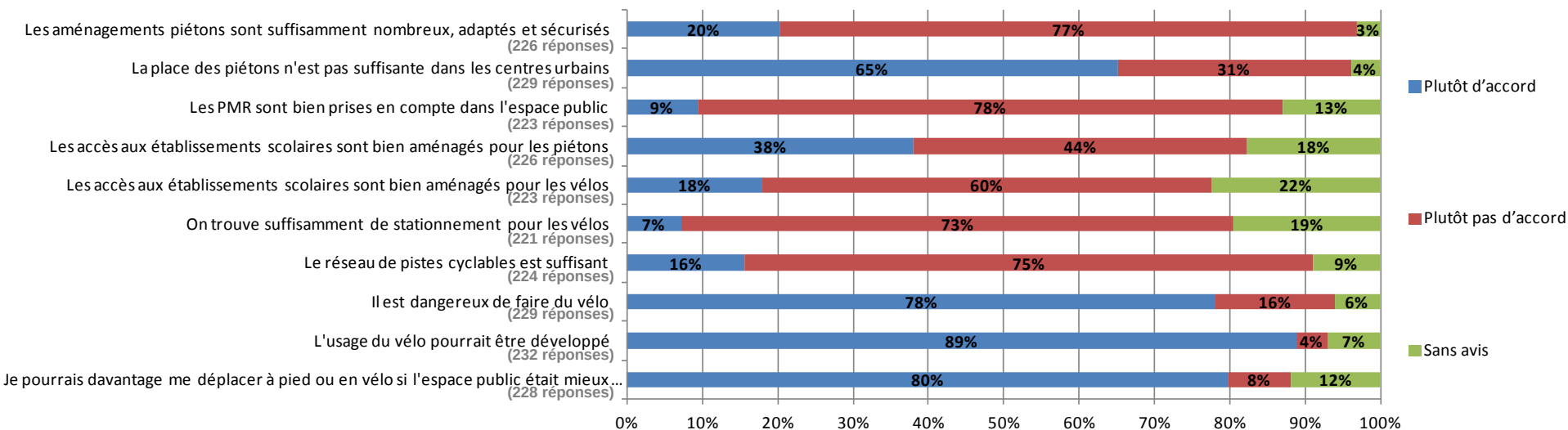
- ++ [
 - La facilité d'accès aux grands axes routiers
 - Les bonnes conditions de circulation
 - La signalétique satisfaisante
- + [
 - Les moins bonnes conditions de trafic en été
 - L'accès compliqué aux centres urbains
 - Les routes sont peu sécurisantes

Majoritairement en désaccord avec :

- ++ [
 - Le bon état des routes
 - Le stationnement est suffisant dans les centres
 - Le stationnement est suffisant autour des écoles
- + [
 - Les mauvaises conditions de trafic en période de pointe

• Opinions sur les problématiques du territoire : les modes doux

Q8- Concernant les conditions de circulation en modes doux (marche, vélo) sur le territoire de la CCPC, êtes-vous plutôt d'accord, ou pas d'accord, avec les affirmations suivantes ?



• L'expression des problématiques relatives aux modes doux permet de distinguer :

Majoritairement d'accord avec :

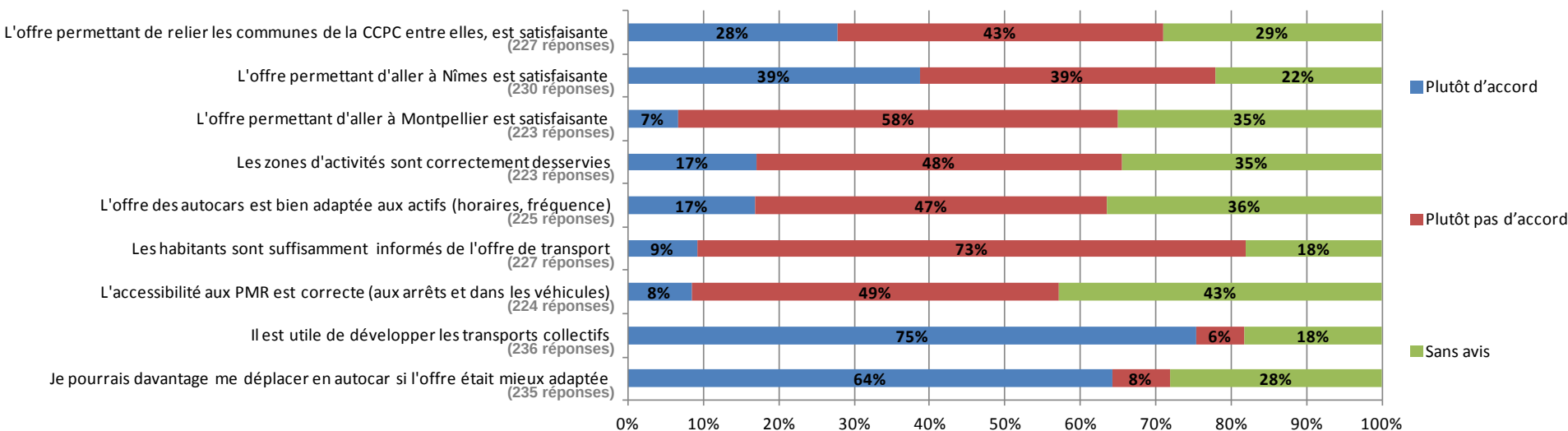
- ++ [
 - Le développement de l'usage du vélo
 - La possibilité de faire soi-même plus de vélo
 - La vulnérabilité du vélo sur la route
- + [
 - La place insuffisante des piétons dans les centres urbains

Majoritairement en désaccord avec :

- ++ [
 - La bonne prise en compte des PMR
 - La bonne adéquation des aménagements piétons et des besoins (nombre, sécurisation)
 - La suffisance des pistes cyclables
 - La suffisance du stationnement pour les vélos
- + [
 - Une bonne qualité de l'accès cyclable aux écoles
 - Une bonne qualité d'accès piéton aux écoles

• Opinions sur les problématiques du territoire : les cars/bus

Q9- Concernant les conditions de desserte en autocar sur le territoire de la CCPC, êtes-vous plutôt d'accord, ou pas d'accord, avec les affirmations suivantes ?



• Outre la forte présence des « sans avis », l'expression des problématiques relatives au transport collectif routier permet de distinguer :

Majoritairement d'accord avec :

- ++
- La nécessité de développer les TC
 - La possibilité d'utiliser soi-même plus les TC

Certains sujets sont mitigés :

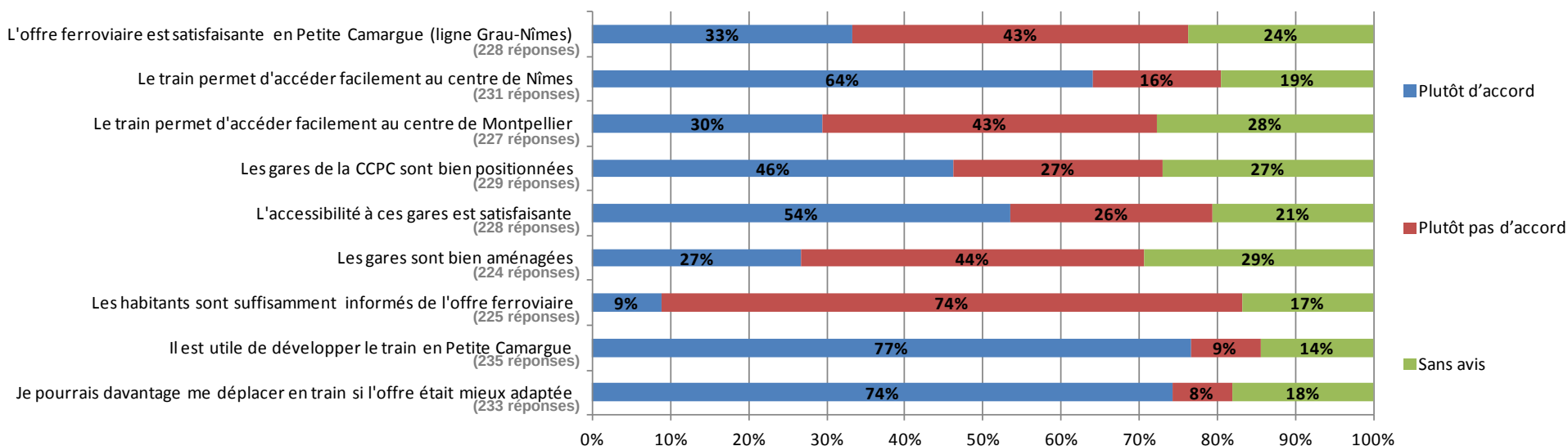
- ~~
- La bonne adéquation de l'offre TC pour Nîmes
 - La bonne adéquation de l'offre TC interne à la CCPC

Majoritairement en désaccord avec :

- ++
- Le bon niveau d'information des habitants
 - La bonne qualité de l'offre TC pour Montpellier
 - La correcte accessibilité PMR aux TC
- +
- La correcte desserte des zones d'activités
 - La bonne adéquation de l'offre TC aux besoins des actifs

• Opinions sur les problématiques du territoire : le train

Q10- Concernant les conditions de desserte en train du territoire de la CCPC, êtes-vous plutôt d'accord, ou pas d'accord, avec les affirmations suivantes ?



• Outre la forte présence des « sans avis », l'expression des problématiques relatives au transport ferroviaire permet de distinguer :

Majoritairement d'accord avec :

- ++ [
 - La nécessité de développer le train
 - La possibilité d'utiliser soi-même plus le train
- + [
 - L'accessibilité suffisante des gares
 - Le bon positionnement des gares

Majoritairement en désaccord avec :

- ++ [
 - Le bon niveau d'information des habitants

Certains sujets sont mitigés :

- ~~ [
 - L'offre satisfaisante du train
 - La facilité d'accès à Montpellier
 - Le bon aménagement des gares

• Opinions sur les problématiques du territoire : points faibles

Points faibles	Total général	%age
VOITURE : ROUTES DEGRADEES	35	12,8%
TC : OFFRE INSUFFISANTE	29	10,6%
VOITURE : ROUTES ETROITES DANGEREUSES	15	5,5%
MAP : ABSENCE DE TROTTOIRS	15	5,5%
TC : OFFRE MANQUANTE VERS HERAULT	14	5,1%
VELO : ABSENCE DE PISTES	12	4,4%
STATIONNEMENT : MANQUE DE PLACES	10	3,6%
VELO : MANQUE DE MAILLAGE	10	3,6%
TRAIN : OFFRE INSUFFISANTE	10	3,6%
VOITURE : CIRCULATION DIFFICILE GRANDS AXES	8	2,9%
TRAIN : HORAIRES PEU ADAPTES	8	2,9%
TRAIN : PAS DE DESSERTÉ POUR MONTPELLIER	7	2,6%
VOITURE : CIRCULATION DIFFICILE CENTRE VILLE	6	2,2%
VELO : INSECURITE	6	2,2%
AUTRE : SIGNALISATION/INFORMATION	6	2,2%
TC : HORAIRES PEU ADAPTES	5	1,8%
STATIONNEMENT : MANQUE DE PLACES AUX ECOLES	4	1,5%
TC : HAMEAUX MAL DESSERVIS	4	1,5%
MAP : INSECURITE PIETONNE	4	1,5%
VOITURE : COVOITURAGE PEU DEVELOPPE	4	1,5%
VELO : MANQUE DE PISTES	4	1,5%
STATIONNEMENT : NON RESPECT DES REGLES	4	1,5%
VOITURE : PASSAGE ETROIT PONT TGV	4	1,5%
MAP : ACCESSIBILITE DE L'ESPACE PUBLIC	4	1,5%
TRAIN : MAUVAIS AMENAGEMENT DES HALTES	4	1,5%
VOITURE : TRAITEMENT DES ENTREES DE VILLE	3	1,1%
MAP : ACCES ET SECURITE AUTOUR ECOLES	3	1,1%
PMR : MAUVAIS AMENAGEMENT DES TROTTOIRS	3	1,1%
TC : OFFRE MANQUANTE VERS GARE VERGEZE	4	1,5%
MAP : LIAISON QUARTIER GARRIGUES	2	0,7%
MAP : MANQUE PASSAGES PIETONS	2	0,7%
TC : PAS ASSEZ RAPIDE	2	0,7%
VOITURE : VITESSE EXCESSIVE	2	0,7%
VOITURE : PAS D'ALTERNATIVE ELECTRIQUE	2	0,7%
TC : MANQUE DE COMMUNICATION	2	0,7%
VELO : MANQUE DE CONTINUITE	2	0,7%
MAP : MANQUE DE ZONES PIETONNES	1	0,4%
VOITURE : TRAFIC PL	1	0,4%
TC : MANQUE TC SPECIFIQUE	1	0,4%
VOITURE : ECLAIRAGE	1	0,4%
TC : PAS DE TANGO	1	0,4%
VOITURE : ECLAIRAGE DES ROUTES	1	0,4%
VOITURE : RALENTISSEURS GENANTS	1	0,4%
VOITURE : INCIVILITE	1	0,4%
MAP : MAUVAIS ETAT RUES	1	0,4%
VOITURE : MANQUE DE CONTROLES	1	0,4%
VOITURE : ACCES ROUTIER ENCLAVE A BEAUVOISIN	1	0,4%
VOITURE : MANQUE D'INTERMODALITE SUR LES AXES	1	0,4%
MAP : RUES ETROITES	1	0,4%
PMR : MAUVAISE ACCESSIBILITE DES ETABLISSEMENTS	1	0,4%
MAP : ACCESSIBILITE-SECURITE AUTOUR DES ECOLES	1	0,4%
Total général	274	100,0%

Thème	Total général	%age
VOITURE	87	31,8%
TC	62	22,6%
VELO	34	12,4%
MAP	34	12,4%
TRAIN	29	10,6%
STATIONNEMENT	18	6,6%
AUTRE	6	2,2%
PMR	4	1,5%
Total général	274	100,0%

- Les répondants se sont largement exprimés sur les points faibles du territoire : 274 réponses.
- Tous les thèmes sont abordés, mais ce sont ceux relatifs à l'accessibilité PMR, au stationnement et au train qui sont les moins évoqués au titre des points faibles.
- Dans le détail, les principaux points faibles concernent :
 - le mauvais état des routes et leur géométrie étroite et dangereuse.
 - l'offre insuffisante des TC, notamment vers l'Hérault.
 - l'absence de trottoirs dans les centres urbains.
 - l'absence de pistes cyclables.
 - le manque de places de stationnement à proximité des commerces/services/équipements.
 - l'offre insuffisante des trains, les horaires peu adaptés et le manque de liaison vers Montpellier.
- Notons que la surreprésentation des habitants de Beauvoisin se retrouve dans l'énumération des points faibles.

• Opinions sur les problématiques du territoire : points forts

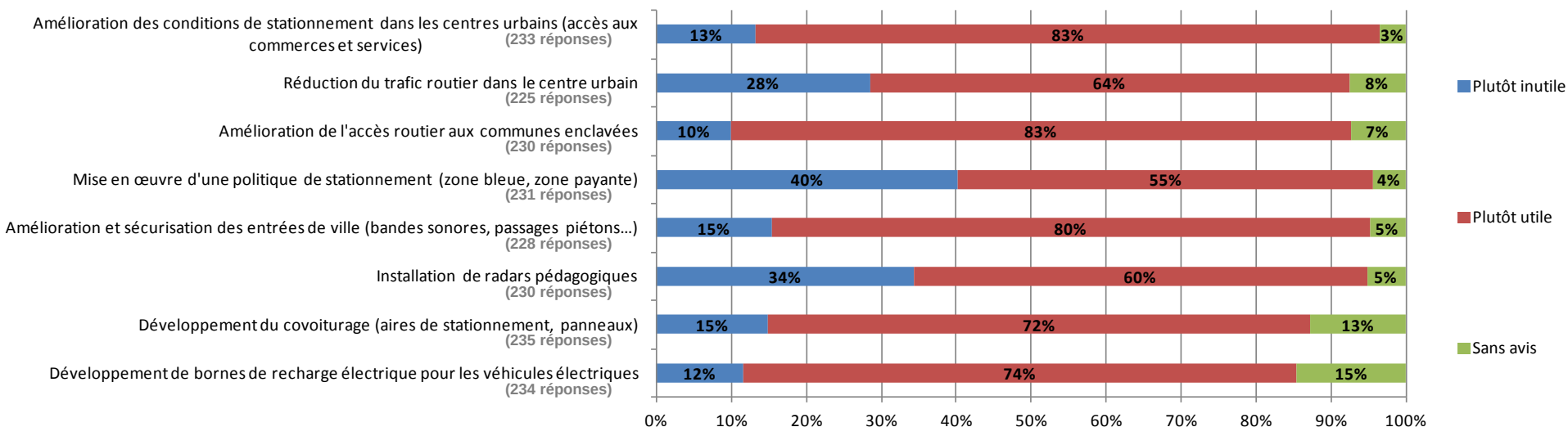
Points Forts	Total général	%age
VELO : AMENAGEMENTS CYCLABLES	32	22,7%
VOITURE : AMENAGEMENTS ROUTIERS	16	11,3%
TRAIN : ACCES AU RESEAU FERRE	15	10,6%
VOITURE : ACCES ROUTIER AUX AGGLOMERATIONS	12	8,5%
AUTRE : EQUIPEMENTS COMMERCE	10	7,1%
TC : OFFRE EDGARD	10	7,1%
STATIONNEMENT : OFFRE ADAPTEE/MAITRISEE	9	6,4%
VOITURE : ACCES AUTOROUTIER	7	5,0%
VOITURE : AMENAGEMENT ENTREES DE VILLE	6	4,3%
AUTRE : QUALITE DE VIE (PAYSAGE, CALME)	4	2,8%
VELO : POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT	2	1,4%
AUTRE : PROXIMITE LITTORAL	2	1,4%
AUTRE : ATTRACTIVITE TOURISTIQUE	2	1,4%
TRAIN : TER A 1€	2	1,4%
MAP : COMPACITE DES VILLAGES	2	1,4%
TRAIN : ACCES AUX PLAGES	2	1,4%
VOITURE : ACCES AUX ZONES D'ACTIVITES	1	0,7%
VOITURE : ACCESSIBILITE DES VILLAGES	1	0,7%
TRAIN : PROXIMITE TGV	1	0,7%
VELO : CLIMAT FAVORABLE AU VELO	1	0,7%
MAP : DEVELOPPEMENT DES AIRES PIETONNES	1	0,7%
VOITURE : BONNES CONDITIONS DE TRAFIC	1	0,7%
TRAIN : POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT	1	0,7%
TRAIN : PROXIMITE LUNEL/VERGEZE	1	0,7%
Total général	141	100,0%

Thème	Total général	%age
VOITURE	44	31,2%
VELO	35	24,8%
TRAIN	22	15,6%
AUTRE	18	12,8%
TC	10	7,1%
STATIONNEMENT	9	6,4%
MAP	3	2,1%
Total général	141	100,0%

- Les points forts sont moins nombreux que les points faibles : 141 réponses.
- En ce qui concerne les thèmes abordés, la faiblesse de certains thèmes révèle une certaine forme de carence : c'est le cas de la place des piétons (MAP) et de la question du stationnement.
- Dans le détail, les principaux points forts évoqués concernent :
 - la richesse des aménagements cyclables (notamment les voies vertes) et leur potentiel de développement.
 - l'adéquation des aménagements routiers, plus particulièrement sur les grands axes, ce qui confère de bonnes conditions d'accès aux agglomérations.
 - l'atout de la desserte ferrée du territoire.
 - le niveau d'équipement du territoire et la qualité de vie.
 - l'offre du réseau EDGARD.
 - les quelques initiatives de maîtrise du stationnement (zones bleues).
- D'un point de vue géographique, les points évoqués concernent majoritairement l'ensemble de la CCPC, Vauvert, Aimargues Beauvoisin, Gallician...

• Améliorations attendues : la voiture

Q13- Merci d'exprimer votre avis concernant l'utilité de chacune de ces propositions relatives à la voiture

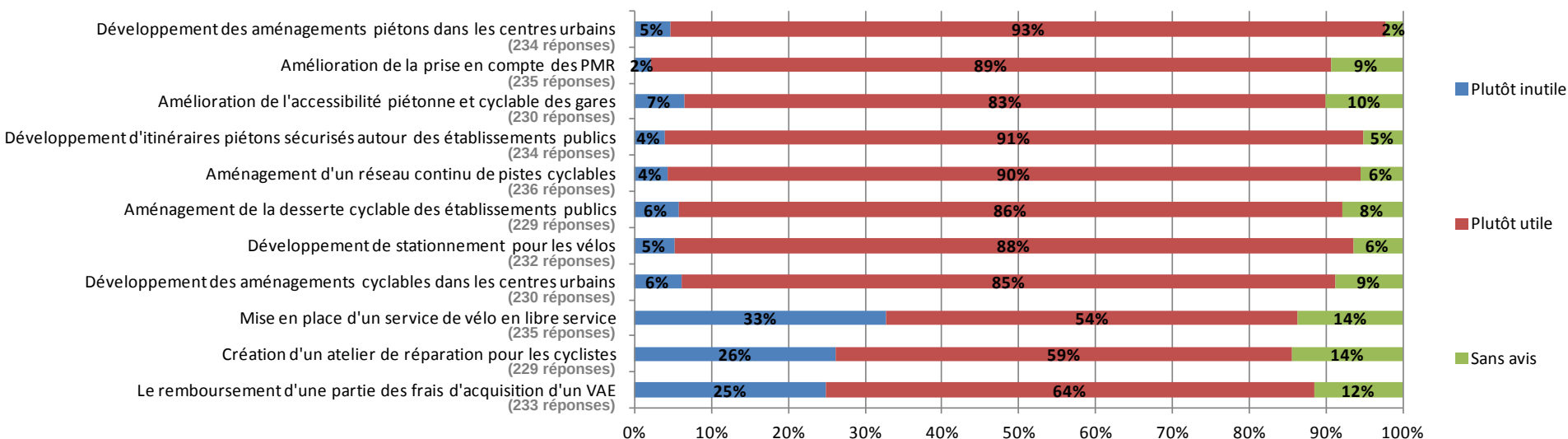


• Concernant les améliorations attendues relatives à la voiture (ou plus largement le réseau routier), les attentes exprimées montrent :

- des améliorations largement plébiscitées :
 - l'amélioration des conditions de stationnement dans les centres urbains.
 - l'amélioration de l'accès routier aux communes enclavées (qui concerne principalement Beauvoisin).
 - l'amélioration et la sécurisation des entrées de ville.
 - le développement des IRVE.
 - le développement du covoiturage.
- des améliorations moins plébiscitées (mais tout de même jugées utiles par plus de 50%)
 - la mise en œuvre d'une politique de stationnement.
 - l'installation de radars pédagogiques.
 - la réduction du trafic dans les centres urbains.

• Améliorations attendues : les modes doux

Q14- Merci d'exprimer votre avis concernant l'utilité de chacune de ces propositions relatives aux modes doux

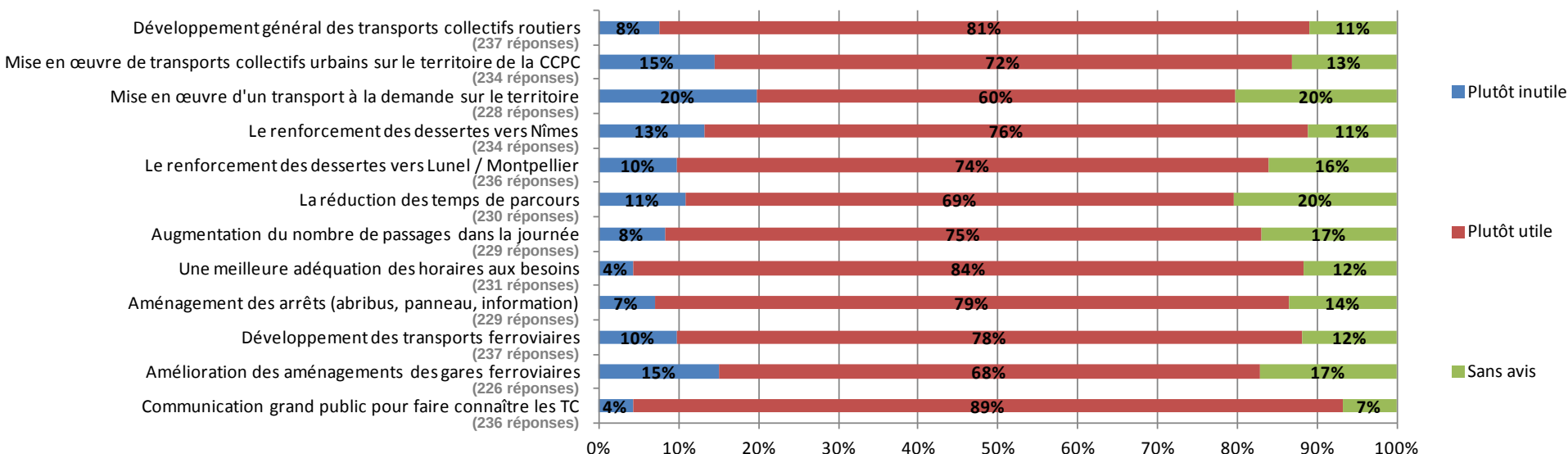


• Concernant les améliorations attendues relatives aux modes doux, les attentes exprimées montrent que la quasi-totalité des propositions sont très largement jugées utiles (plus de 80%). La proposition la plus soutenue est cependant le développement des aménagements piétons dans les centres urbains (93%).

- On compte cependant trois mesures moins plébiscitées :
 - la mise en place d'un service en libre service.
 - la création d'un atelier de réparation pour les cyclistes.
 - le remboursement d'une partie des frais d'acquisition d'un VAE.

• Améliorations attendues : les transports collectifs

Q15- Merci d'exprimer votre avis concernant l'utilité de chacune de ces propositions relatives aux transports collectifs



• Concernant les améliorations attendues relatives aux transports collectifs, les attentes exprimées montrent que la quasi-totalité des propositions sont très largement jugées utiles (plus de 60%). La proposition la plus soutenue est cependant le développement des aménagements piétons dans les centres urbains (93%).

• Les deux mesures les moins plébiscitées sont :

- la mise en place d'un transport à la demande sur le territoire.
- l'amélioration des aménagements des gares ferroviaires.

• De manière générale, cette question s'illustre par une plus grande proportion des réponses « sans avis », ce qui témoigne de la « distance » entre l'offre et les usagers.

• Améliorations attendues : les priorités

Priorités	Total général	%age
VELO : DEVELOPPER ET SECURISER LE MAILLAGE	23	14,5%
TRAIN : DEVELOPPER LES GARES ET L'OFFRE	15	9,4%
TC : DEVELOPPER L'OFFRE	12	7,5%
VOITURE : AMELIORER L'ETAT DES ROUTES	8	5,0%
ESPACE PUBLIC : AMELIORER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC	7	4,4%
TC : DEVELOPPER L'OFFRE VERS HERAULT	7	4,4%
TC : DEVELOPPER L'OFFRE VERS NIMES	7	4,4%
VOITURE : ADAPTER LE RESEAU ROUTIER ARMATURE	7	4,4%
MAP : DEVELOPPER LES TROTTOIRS	6	3,8%
TC : AMELIORER LES HORAIRES	5	3,1%
TC : NAVETTES CCPC, HAMEAUX	5	3,1%
TRAIN : AMELIORER LES HORAIRES	5	3,1%
TRAIN : CRÉER UNE LIAISON VERS GARE VERGEZE	5	3,1%
ESPACE PUBLIC : SECURISER LES ABORDS DES ECOLES	4	2,5%
TC : COMMUNICATION/INFORMATION	4	2,5%
VOITURE : PACIFIER LES ENTREES DE VILLE	4	2,5%
STATIONNEMENT : AMELIORER L'OFFRE DANS LES CENTRES URBAINS	3	1,9%
STATIONNEMENT : MAITRISER L'OFFRE ET FAVORISER LE PIETON	3	1,9%
MAP : SECURISER LES FLUX PIETONS	2	1,3%
STATIONNEMENT : AMELIORER L'OFFRE AUX ABORDS DES ECOLES	2	1,3%
TC : AMENAGER LES ARRETS	2	1,3%
TC : DEVELOPPER L'OFFRE	2	1,3%
VOITURE : DESENCLAVER BEAUVOISIN	2	1,3%
AUTRE : DEVELOPPER LES EQUIPEMENTS PUBLICS	1	0,6%
AUTRE : FAVORISER LE MAINTIEN DES ACTIFS	1	0,6%
ESPACE PUBLIC : AMELIORER L'AMENAGEMENT DES RUES	1	0,6%
MAP : DEVELOPPER DES ZONES PIETONNES	1	0,6%
MAP : SECURISER LA TRAVERSEE DE LA ROUTE DES PLAGES A AIMARGU	1	0,6%
PMR : DEVELOPPER L'ACCESSIBILITE PMR	1	0,6%
STATIONNEMENT : AIRES DE CAMPING-CARS	1	0,6%
TC : DEVELOPPER L'OFFRE VERS HERAULT	1	0,6%
TC : DEVELOPPER L'INTERMODALITE	1	0,6%
TC : GRATUITE DES TC	1	0,6%
TC : INTEGRER LES NOUVELLES ENERGIES	1	0,6%
TC : LIAISONS VERS MONTPELLIER	1	0,6%
TC : REDUIRE LES TEMPS DE PARCOURS	1	0,6%
TRAIN : DEVELOPPER L'OFFRE VERS HERAULT	1	0,6%
TRAIN : DEVELOPPER L'OFFRE VERS NIMES	1	0,6%
VELO : AIDE A L'ACHAT VAE	1	0,6%
VOITURE : DEVELOPPER LE COVOITURAGE	1	0,6%
VOITURE : DEVELOPPER LES IRVE	1	0,6%
VOITURE : VISIBILITE AUX CROISEMENTS	1	0,6%
Total général	159	100,0%

Thème	Total général	%age
TC	50	31,4%
TRAIN	27	17,0%
VOITURE	24	15,1%
VELO	24	15,1%
ESPACE PUBLIC	12	7,5%
MAP	10	6,3%
STATIONNEMENT	9	5,7%
AUTRE	2	1,3%
PMR	1	0,6%
Total général	159	100,0%

- Cette question relative aux améliorations prioritaires a généré un total de 159 réponses.
- Les principaux thèmes abordés sont les transports collectifs, le train, la voiture/route et le vélo.
- Dans le détail, si l'on retient les améliorations les plus plébiscitées, les demandes portent sur :
 - le développement du maillage et de la sécurisation des itinéraires cyclables.
 - le développement de l'offre ferroviaire, notamment au niveau des horaires, et au travers d'une liaison TC vers la gare de Vergèze.
 - le développement des TC, notamment vers Nîmes et l'Hérault, mais aussi vers les hameaux de la CCPC.
 - l'amélioration de l'état des routes et l'adaptation du réseau structurant au niveau de trafic en période de pointe (chemin des canaux...).
 - un meilleur partage de l'espace public au profit des modes doux.
- Ces améliorations prioritaires concernent globalement l'ensemble de la CCPC, Vauvert, Aimargues et Beauvoisin.

• Remarques générales

Remarques	Total général	%age
AUTRE : ENQUÊTE INTERESSANTE	6	12%
VELO : DEVELOPPER LE MAILLAGE CYCLABLE	6	12%
TRAIN : CRER UNE LIAISON TC VERS LA GARE DE LUNEL/VERGEZE	3	6%
MAP : IL FAUT SECURISER LES FLUX PIETONS	2	4%
TC : DEMANDE ADAPTATION HORAIRES	2	4%
TC : IL FAUT DEVELOPPER DES LIAISONS VERS MILHAUD HERAULT	2	4%
AUTRE : DEMANDE D'EVOLUTION DE LA POLITIQUE SOCIALE	1	2%
AUTRE : IL FAUT DES ACTES, PAS DES ENQUETES	1	2%
AUTRE : LA CCPC DOIT CONTINUER SON TRAVAIL DE COORDINATION ET MUTUALISATION	1	2%
AUTRE : TOURISME ET LOISIRS A DEVELOPPER	1	2%
MAP : TRAITER LA TRAVERSEE PIETONNE DE LA ROUTE DES PLAGES	1	2%
PMR : LES CENTRES URBAINS SONT INACCESSIBLES	1	2%
STATIONNEMENT : IL FAUT DES BOXS POUR LES RESIDENTS DU CENTRE QUI N'ONT PAS DE	1	2%
STATIONNEMENT : LES USAGERS NE RESPECTENT PAS LES REGLES	1	2%
TC : ADAPTER L'OFFRE AUX ACTIFS	1	2%
TC : IL FAUT BEAUCOUP DE TC	1	2%
TC : IL FAUT DEVELOPPER L'OFFRE POUR ACCUEILLIR LA POPULATION	1	2%
TC : LE TRANSPORT POLLUE, IL FAUT DES ALTERNATIVES	1	2%
TC : LES HORAIRES DES TC NE SONT PAS ADAPTES AUX ACTIFS, CE QUI NE FAVORISE PAS LE MAINTIEN DES ACTIFS	1	2%
TC : NAVETTES CCPC POUR LES PERSONNES AGEES	1	2%
TC : TC PEU ADAPTES AUX HORAIRES DECALES	1	2%
VELO : AIDER A L'ACQUISITION D'UN VAE	1	2%
VELO : C'EST UN MODE A DEVELOPPER POUR FAVORISER LA SANTE	1	2%
VELO : INTERESSE PAR UNE OFFRE DE LOCATION DE VAE	1	2%
VOITURE : AMELIORER LA ROUTE ENTRE AUBORD ET BEAUVOISIN	1	2%
VOITURE : AMELIORER LES ROUTES DE BEAUVOISIN	1	2%
VOITURE : AMELIORER L'ETAT DES ROUTES	1	2%
VOITURE : DEVELOPPER LES VEHICULES ELECTRIQUES ET LES TC	1	2%
VOITURE : DIFFICULTES DE TRAFIC SUR LE CHEMIN DES CANAUX	1	2%
VOITURE : IL FAUT ADAPTER LE RESEAU ROUTIER STRUCTURANT SUR LE CHEMIN DES CANAUX	1	2%
VOITURE : IL FAUT DEVELOPPER LE COVOITURAGE ET LES MODES DOUX	1	2%
VOITURE : IL FAUT PRESERVER L'USAGE DE LA VOITURE	1	2%
VOITURE : IL FAUT RENOVER LE RESEAU ROUTIER ET L'ADAPTER A LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE, DEVELOPPER LES VOITURES ELECTRIQUES	1	2%
VOITURE : PROBLEME DE FLUX PL SUR RD139	1	2%
VOITURE : PROBLEME DE LARGEUR DU PONT LGV	1	2%
Total général	50	100,0%

Thème	Total général	%age
TC	11	22,0%
VOITURE	11	22,0%
AUTRE	10	20,0%
VELO	9	18,0%
TRAIN	3	6,0%
MAP	3	6,0%
STATIONNEMENT	2	4,0%
PMR	1	2,0%
Total général	50	100,0%

- Cette question relative aux remarques générales a permis de collecter 50 réponses.
- Outre l'intérêt pour l'enquête, manifesté par quelques répondants, les principaux thèmes abordés concernent :
 - les transports collectifs : ce sont des demandes portant sur la nécessité d'adapter les horaires et développer l'offre pour les actifs.
 - la voiture/route : les demandes sont multiples et concernent l'amélioration du réseau routier.
 - le vélo : la principale remarque concernant le développement du maillage cyclable (voies vertes, liaisons intercommunales, liaisons urbaines...).

• Questionnaire d'enquête

QUESTIONS RELATIVES AUX PRATIQUES GENERALES DE MOBILITE

Afin de mieux connaître les pratiques de mobilité des habitants du territoire, les questions suivantes s'intéressent à vos habitudes en distinguant les différents modes de déplacements.

Q1- Pour vos déplacements du quotidien (hors balade, hors week-end), à quelle fréquence utilisez-vous chacun des différents modes de transport suivants ?

	A chaque fois	La plupart du temps	Occasionnellement	Uniquement si vous ne pouvez pas faire autrement	Jamais
Vous vous déplacez en voiture...	☐	☐	☐	☐	☐
Vous vous déplacez à pied (quand cela est possible : distance, météo)...	☐	☐	☐	☐	☐
Vous vous déplacez à vélo (quand cela est possible : distance, météo)...	☐	☐	☐	☐	☐
Vous vous déplacez en autocar...	☐	☐	☐	☐	☐
Vous vous déplacez en train...	☐	☐	☐	☐	☐

RETOUR

SUIVANT

Formulaire rempli à 10 %

Q2- Pour vos déplacements, faites-vous du covoiturage (en tant que conducteur ou en tant que passager) ?

- ☐ Oui, régulièrement (plusieurs fois par semaine)
- ☐ Oui, occasionnellement (quelques fois par mois)
- ☐ Oui, mais rarement
- ☐ Jamais

RETOUR

SUIVANT

Formulaire rempli à 15 %

Q3- Si vous pratiquez le covoiturage, de quelle manière procédez-vous ? (plusieurs choix possibles)

- ☐ Je ne suis pas concerné par cette question car je ne covoiture pas
- ☐ J'utilise un site internet national de mise en relation (blablacar, covoiturage, karzoo...)
- ☐ J'utilise un site internet local de mise en relation (covoiturage-gard, site d'employeur...)
- ☐ Je n'utilise aucun site de mise en relation
- ☐ Je covoiture avec des amis ou de la famille, de manière informelle

RETOUR

SUIVANT

Formulaire rempli à 20 %

• Questionnaire d'enquête

Q4- Possédez-vous un vélo à assistance électrique ?

- ☐ Oui
- ☐ Non, mais je pourrais envisager d'en acheter un
- ☐ Non, et je n'envisage pas d'en acheter

Q5- Possédez-vous une voiture électrique ?

- ☐ Oui
- ☐ Non, mais je pourrais envisager d'en acheter une
- ☐ Non, et je n'envisage pas d'en acheter

Q6- Selon vous, quels sont les principaux freins à l'achat d'une voiture électrique ? (plusieurs choix possibles)

- ☐ L'autonomie limitée des voitures électriques
- ☐ Le prix d'achat des voitures électriques
- ☐ Le manque de bornes de recharge publiques
- ☐ Pénibilité du branchement et du chargement de la voiture
- ☐ L'offre des constructeurs n'est pas assez attractive
- ☐ Le coût des installations à domicile
- ☐ Autre : _____

QUESTIONS RELATIVES AUX PROBLEMATIKES DU TERRITOIRE

Afin de mieux appréhender les spécificités de votre territoire, les questions suivantes s'intéressent à votre perception des conditions de déplacement que vous rencontrez au quotidien.

Q7- Concernant les conditions de circulation en voiture sur le territoire de la Communauté de Communes de Petite Camargue, êtes-vous plutôt d'accord, ou pas d'accord, avec les affirmations suivantes ?

	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Sans avis
Les conditions de circulation sont bonnes	☐	☐	☐
Les conditions de circulation sont compliquées toute l'année, en période de pointe	☐	☐	☐
Les conditions de circulation sont compliquées en été	☐	☐	☐
L'accès aux grands axes routiers est facile	☐	☐	☐
Les parkings sont suffisants en centre-ville	☐	☐	☐
L'accès en voiture aux commerces et services des centres urbains est compliqué	☐	☐	☐
Les parkings autour des écoles sont suffisants	☐	☐	☐
Les routes sont peu sécurisantes	☐	☐	☐
La signalétique locale des lieux est satisfaisante	☐	☐	☐
Les routes sont bien entretenues	☐	☐	☐

• Questionnaire d'enquête

Q8- Concernant les conditions de circulation en modes doux (marche, vélo) sur le territoire de la Communauté de Communes de Petite Camargue, êtes-vous plutôt d'accord, ou pas d'accord, avec les affirmations suivantes ?

	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Sans avis
Les aménagements piétons sont suffisamment nombreux, adaptés et sécurisés	☐	☐	☐
La place des piétons n'est pas suffisante dans les centres urbains	☐	☐	☐
Les Personnes à Mobilité Réduite sont bien prises en compte dans l'espace public	☐	☐	☐
Les accès aux établissements scolaires sont bien aménagés pour les piétons	☐	☐	☐
Les accès aux établissements scolaires sont bien aménagés pour les vélos	☐	☐	☐
On trouve suffisamment de stationnement pour les vélos	☐	☐	☐
Le réseau de pistes cyclables est suffisant	☐	☐	☐
Il est dangereux de faire du vélo	☐	☐	☐
L'usage du vélo pourrait être développé	☐	☐	☐
Je pourrais davantage me déplacer à pied ou en vélo si l'espace public était mieux aménagé	☐	☐	☐

Q9- Concernant les conditions de desserte en autocar sur le territoire de la Communauté de Communes de Petite Camargue, êtes-vous plutôt d'accord, ou pas d'accord, avec les affirmations suivantes ?

	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Sans avis
L'offre permettant de relier les communes de la Communauté de Petite Camargue entre elles, est satisfaisante	☐	☐	☐
L'offre permettant d'aller à Nîmes est satisfaisante	☐	☐	☐
L'offre permettant d'aller à Montpellier est satisfaisante	☐	☐	☐
Les zones d'activités sont correctement desservies	☐	☐	☐
L'offre des autocars est bien adaptée aux actifs (horaires, fréquence)	☐	☐	☐
Les habitants sont suffisamment informés de l'offre de transport	☐	☐	☐
L'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite est correcte (aux arrêts et dans les véhicules)	☐	☐	☐
Il est utile de développer les transports collectifs en Petite Camargue	☐	☐	☐
Je pourrais davantage me déplacer en autocar si l'offre était mieux adaptée	☐	☐	☐

• Questionnaire d'enquête

Q10- Concernant les conditions de desserte en train du territoire de la Communauté de Communes de Petite Camargue, êtes-vous plutôt d'accord, ou pas d'accord, avec les affirmations suivantes ?

	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Sans avis
L'offre ferroviaire est satisfaisante en Petite Camargue (ligne Grau du Roi – Nîmes : horaires, fréquence)	☐	☐	☐
Le train permet d'accéder facilement au centre de Nîmes	☐	☐	☐
Le train permet d'accéder facilement au centre de Montpellier	☐	☐	☐
Les gares de la Communauté de Commune de Petite Camargue sont bien positionnées	☐	☐	☐
L'accessibilité à ces gares est satisfaisante	☐	☐	☐
Ces gares sont bien aménagées	☐	☐	☐
Les habitants sont suffisamment informés de l'offre ferroviaire	☐	☐	☐
Il est utile de développer le train en Petite Camargue	☐	☐	☐
Je pourrais davantage me déplacer en train si l'offre était mieux adaptée	☐	☐	☐

Q11- Pouvez-vous citer 3 points faibles du territoire (en précisant, si nécessaire, les lieux où se situent ces points faibles), en matière de mobilité ? (réponse non obligatoire)

Point faible n°1

Votre réponse

Lieu concerné par le point faible n°1

Votre réponse

Point faible n°2

Votre réponse

Lieu concerné par le point faible n°2

Votre réponse

Point faible n°3

Votre réponse

Lieu concerné par le point faible n°3

Votre réponse

• Questionnaire d'enquête

Q12- Pouvez-vous citer 3 points forts du territoire (en précisant, si nécessaire, les lieux où se situent ces points forts), en matière de mobilité ? (réponse non obligatoire)

Point fort n°1 :

Votre réponse

Lieu concerné par le point fort n°1 :

Votre réponse

Point fort n°2 :

Votre réponse

Lieu concerné par le point fort n°2 :

Votre réponse

Point fort n°3 :

Votre réponse

Lieu concerné par le point fort n°3 :

Votre réponse

QUESTIONS RELATIVES AUX AMELIORATIONS ATTENDUES

Afin de mieux connaître les attentes de la population, les questions suivantes proposent plusieurs pistes d'amélioration en matière de mobilité.

Q13- Merci d'exprimer votre avis concernant l'utilité de chacune de ces propositions relatives à la voiture.

	Plutôt utile	Plutôt inutile	Sans avis
Amélioration des conditions de stationnement dans les centres urbains (accès aux commerces et services)	☐	☐	☐
Réduction du trafic routier dans les centres urbains	☐	☐	☐
Amélioration de l'accès routier aux communes enclavées	☐	☐	☐
Mise en œuvre d'une politique de stationnement (zone bleue, zone payante)	☐	☐	☐
Amélioration et sécurisation des entrées de ville (bandes sonores, passages piétons...)	☐	☐	☐
Installation de radars pédagogiques	☐	☐	☐
Développement du covoiturage (aires de stationnement, panneaux)	☐	☐	☐
Développement de bornes de recharge électrique pour les véhicules électriques	☐	☐	☐

• Questionnaire d'enquête

Q14- Merci d'exprimer votre avis concernant l'utilité de chacune de ces propositions relatives aux modes doux (marche, vélo).

	Plutôt utile	Plutôt inutile	Sans avis
Développement des aménagements piétons dans les centres urbains	☐	☐	☐
Amélioration de la prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite (zones d'espace public aménagés PMR)	☐	☐	☐
Amélioration de l'accessibilité piétonne et cyclable des gares	☐	☐	☐
Développement d'itinéraires piétons sécurisés autour des établissements publics (écoles, loisirs, culture, administration santé...)	☐	☐	☐
Aménagement d'un réseau continu de pistes cyclables	☐	☐	☐
Aménagement de la desserte cyclable des établissements publics	☐	☐	☐
Développement de stationnement pour les vélos	☐	☐	☐
Développement des aménagements cyclables dans les centres urbains	☐	☐	☐
Mise en place d'un service de vélo en libre service	☐	☐	☐
Création d'un atelier de réparation pour les cyclistes	☐	☐	☐
Le remboursement d'une partie des frais d'acquisition d'un vélo électrique	☐	☐	☐

Q15- Merci d'exprimer votre avis concernant l'utilité de chacune de ces propositions relatives aux transports collectifs.

	Plutôt utile	Plutôt inutile	Sans avis
Développement général des transports collectifs routiers	☐	☐	☐
Mise en œuvre de transports collectifs urbains sur le territoire de la Communauté de Communes	☐	☐	☐
Mise en œuvre d'un transport à la demande sur le territoire de la Communauté de Communes	☐	☐	☐
Le renforcement des dessertes vers Nîmes	☐	☐	☐
Le renforcement des dessertes vers Lunel / Montpellier	☐	☐	☐
La réduction des temps de parcours	☐	☐	☐
L'augmentation du nombre de passages dans la journée	☐	☐	☐
Une meilleure adéquation des horaires aux besoins	☐	☐	☐
Aménagement des arrêts (abribus, panneau, information)	☐	☐	☐
Développement des transports ferroviaires	☐	☐	☐
Amélioration des aménagements des gares ferroviaires	☐	☐	☐
Communication grand public pour faire connaître les transports publics	☐	☐	☐

• Questionnaire d'enquête

Q16- Pouvez-vous citer 3 améliorations prioritaires (en précisant, si nécessaire, le lieu concerné), en matière de mobilité ? (réponse non obligatoire)

Amélioration prioritaire n°1 :

Votre réponse _____

Lieu concerné n°1 :

Votre réponse _____

Amélioration prioritaire n°2 :

Votre réponse _____

Lieu concerné n°2 :

Votre réponse _____

Amélioration prioritaire n°3 :

Votre réponse _____

Lieu concerné n°3 :

Votre réponse _____

QUESTIONS SIGNALÉTIQUES

Merci de répondre aux dernières questions suivantes afin que nous connaissions mieux votre profil.

Q17- Dans quelle commune habitez-vous ?

- ☐ Aimargues
- ☐ Aubord
- ☐ Beauvoisin
- ☐ Le Cailar
- ☐ Vauvert
- ☐ Autre : _____

Q18- Dans quelle commune travaillez-vous ou étudiez-vous ?

- ☐ Je ne suis pas concerné par cette question car je ne travaille pas et n'étudie pas
- ☐ Nîmes
- ☐ Vergèze / Gallargues
- ☐ Montpellier
- ☐ Lunel
- ☐ Commune de la Communauté de Petite Camargue (Aimargues, Aubord, Beauvoisin, Le Cailar, Vauvert)
- ☐ Autre : _____

• Questionnaire d'enquête

Q19- Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

- ☐ Moins de 20 ans
- ☐ 20 à 29 ans
- ☐ 30 à 39 ans
- ☐ 40 à 49 ans
- ☐ 50 à 59 ans
- ☐ 60 ans et plus

Q20- Quel est votre genre ?

- ☐ Femme
- ☐ Homme

Q21- Quel est votre catégorie socioprofessionnelle ?

- ☐ Agriculteur, exploitant
- ☐ Artisan, commerçant, chef d'entreprise, profession libérale
- ☐ Cadre ou assimilé
- ☐ Agent de maîtrise, technicien supérieur
- ☐ Employé, personnel de service
- ☐ Ouvrier
- ☐ Retraité
- ☐ Demandeur d'emploi
- ☐ Employé précaire (saisonnier, CDD, intérimaire...)
- ☐ Personne au foyer
- ☐ Autre

Q22- Combien de personnes composent votre ménage (y compris vous) ?

Votre réponse _____

Q23- De combien de voitures disposez-vous dans votre ménage ?

Votre réponse _____

Q24- De combien de vélos disposez-vous dans votre ménage ?

Votre réponse _____

Q25- Si vous avez une quelconque remarque ou proposition à faire, cet espace vous est réservé.

Votre réponse _____

Merci pour votre participation à cette enquête !

Si vous souhaitez être tenu au courant de l'avancée de la démarche actuellement conduite par la Communauté de Communes de Petite Camargue, indiquez-nous ci-après votre adresse email, et n'hésitez pas à consulter régulièrement le site www.petitecamarque.fr

Indiquez votre adresse email :

Votre réponse _____

• Liste des entretiens réalisés

- CCPC – Service urbanisme – Mme Laure DURAND
- CCPC – Service développement économique - Mme Sandrine LATHULIERE
- CCPC – Service développement économique – Mme Carole COLENSON
- CCPC – Service tourisme – Mme Mireille BREMOND
- CCPC – Direction des services techniques – M. ETARD
- CCPC – Vice-président délégué à la mobilité – M. Christophe TICHET
- CCAS de Vauvert – Conductrice de la navette urbaine – Mme REDON
- CD30 – Mission déplacements et mobilité – Mme Estelle WATEAU
- Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées – Service infrastructures ferroviaires, intermodalité et déplacements – Mme Marie-Christine BOYER
- Association des usagers du train Gard/Languedoc – Mme Anne-Marie SKORA
- Association « Vauvert, j'achète » - Président – M. Bertrand JOLIVEL
- Association Vélo Tonique Vauverdois – Président – M. VARIS
- Mairie d'Aimargues – Conseiller du maire (questions PMR, ADAP) – M. REBOUL
- Mairie de Vauvert – Direction du développement social – Projet NPRU - Mme Carole GORGET-DELEUZE
- Mairie de Vauvert – Direction des services techniques – M. BRUNO
- Mairie de Vauvert – Service urbanisme – Mme Camille BOYER
- Mairie de Vauvert – Service vie scolaire – Mme PAZZINI
- Mairie du Cailar – Service urbanisme – Mme BRENAC
- Mairie de Beauvoisin – Service urbanisme – Mme Laetitia MARQUEZ
- Mairie d'Aimargues – Service urbanisme – Mme ROUX
- Entreprise ACOR – Mme MARANGON

• Lexique des acronymes

- **AD'AP** : Agenda d'Accessibilité Programmée
- **ADEME** : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
- **AMI** : Appel à Manifestation d'Intérêt
- **CCAS** : Centre Communal d'Action Sociale
- **CCPC** : Communauté de Communes de Petite Camargue
- **CD30** : Conseil Départemental du Gard
- **EPCI** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- **IRVE** : Infrastructure de Recharge des Véhicules Electriques
- **LGV** : Ligne à Grande Vitesse
- **Loi NOTRE** : Loi sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République
- **PADD** : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
- **PAVE** : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public
- **PL** : Poids Lourds
- **PLU** : Plan Local d'Urbanisme
- **PMR** : Personne à Mobilité Réduite
- **PTU** : Périmètre de Transport Urbain
- **QPV** : Quartier Prioritaire de la Ville
- **SDAC** : Schéma Départemental des Aménagements Cyclables
- **SDAT** : Schéma Départemental d'Accessibilité des Transports
- **STAPS** : Service de Transport A titre Principal Scolaire
- **TC** : Transports Collectifs
- **TCU** : Transports Collectifs Urbains
- **TER** : Train Express Régional
- **VAE** : Vélo à Assistance Electrique
- **ZA** : Zone d'Activités
- **ZAC** : Zone d'Aménagement Concerté