

..... SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ

RÉUNION PUBLIQUE

Nos déplacements : où en sommes-nous ?



Mardi
17
Sept.

18 h

Salle
Lucie-Aubrac
LE VIGAN



Un document cadre de mise en œuvre d'une politique de mobilité locale :

- Un schéma semblable à un **Plan de Mobilité Simplifié**
- Un document intégré et **annexé au SCoT Causses et Cévennes**
- Une **approche participative** avec divers acteurs (institutionnels, publics, privés, citoyens)
- Une **démarche volontariste** du territoire (compétence mobilité à échelle de la Région Occitanie)



Une démarche volontariste

Le PETR Causses et Cévennes qui n'est pas Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM), n'a pas d'obligation de porter un document cadre de mise en œuvre d'une politique de mobilité locale.

Il a néanmoins fait le choix, de manière volontariste, de réaliser un schéma des mobilités semblable à un Plan de Mobilité Simplifié qui laisse la collectivité libre du choix des thématiques à traiter, mais nécessite une approche participative avec pour finalité la recherche de solutions alternatives « au tout voiture », adaptées au territoire rural et montagnard, répondant aux enjeux d'une mobilité inclusive facilitant l'accès pour tous à l'emploi, aux services, aux grands équipements, aux loisirs et aux sites touristiques.

Le schéma devant être intégré au futur SCoT, il s'agit pour la collectivité de considérer la mobilité comme un axe transversal de la politique d'aménagement du territoire menée par le PETR et les EPCI membres (urbanisme, habitat, développement économique et tourisme).

Un partenariat renforcé

Pour son élaboration et sa mise en œuvre, ce Schéma des Mobilités dont la finalité est la production d'un plan d'actions phasées, la dimension partenariale sera importante et réunira les EPCI membres du PETR, les représentants des territoires voisins, les AOM présentes sur le territoire notamment le Conseil Régional, les gestionnaires de voirie. Pour assurer l'animation de ce partenariat et mener à bien le schéma, le PETR Causses et Cévennes a missionné l'A'U*. Il bénéficie également du soutien de la Région Occitanie et de l'appui du Cerema** organisme expert dans le domaine de la mobilité, dans le cadre du Plan avenir Montagne dont il est lauréat.

* Agence d'Urbanisme région nimoise et olésienne.

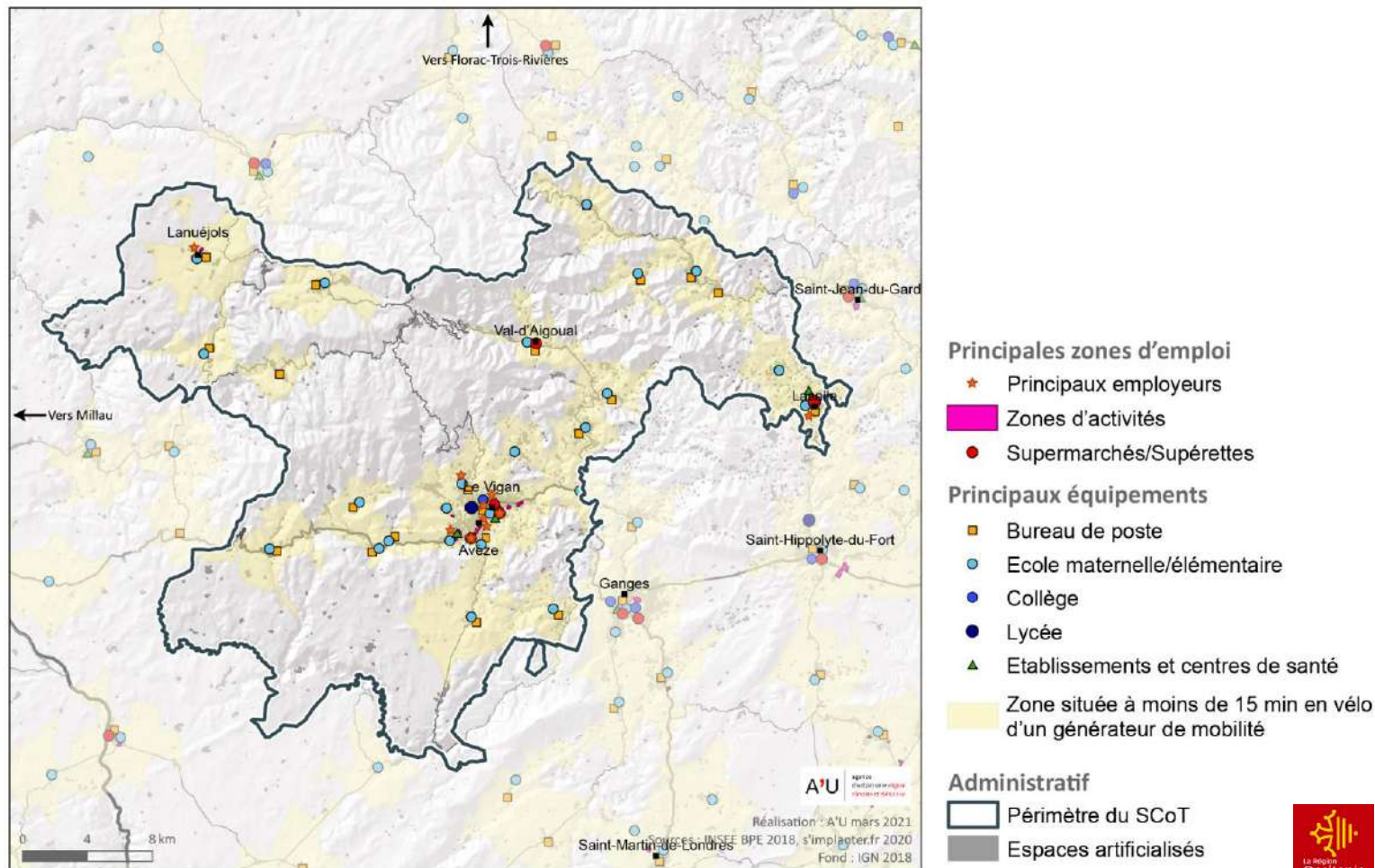
** Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement.

Partenaire associé



- Un fonctionnement en 5 bassins de vie et de proximité
- Un pôle Viganais où se trouvent les principaux générateurs de mobilités (équipements, services et activités)

Générateurs de mobilités





➤ 1^{er} secteur d'émission de GES

➤ 77% des déplacements domicile – travail s'effectuent en voiture



75% des habitants travaillent au sein du PETR CC

➤ 23% des actifs sortants travaillent vers la CC Gangeoises et Suménoises

et 21% vers la Métropole de Montpellier



- Considérer les mobilités comme un **axe transversal** de la politique d'aménagement du territoire

- Rechercher des **solutions complémentaires et alternatives au « tout voiture »** tout en en s'adaptant aux caractéristiques d'un territoire rural, de montagne
 - **Améliorer l'accès au territoire** et permettre à toutes et à tous de se déplacer facilement

 - **Limiter l'impact environnemental** du secteur des transport sur le territoire

AXE I



ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT

- 1 Sensibiliser
- 2 Concerter
- 3 Animer

AXE II



AMELIORER LES MOBILITÉS QUOTIDIENNES et TOURISTIQUES

- 4 Réaliser des documents stratégiques de mobilité
- 5 Favoriser l'intermodalité
- 6 Optimiser le stationnement et maîtriser l'accès aux sites touristiques

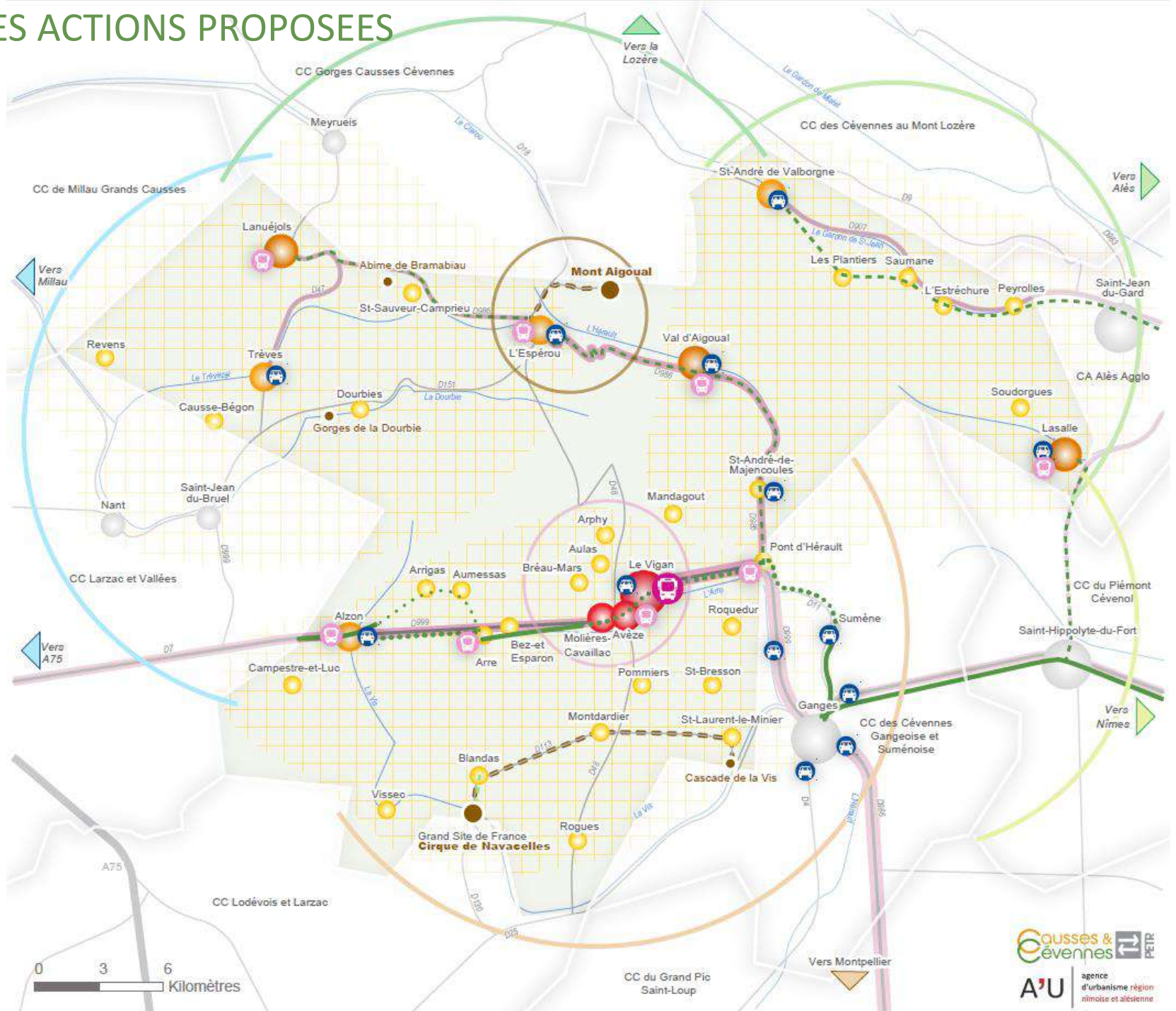
AXE III



DÉVELOPPER LES MODES ALTERNATIFS ET SOLIDAIRES

- 7 Renforcer les transports collectifs
- 8 Développer les transports partagés et les véhicules intermédiaires
- 9 Favoriser les modes actifs

LES ACTIONS PROPOSEES





Réunion de présentation Schéma de déplacements 17 septembre 2024



Pourquoi cette étude ? Et comment ?

POURQUOI ?

Pour élaborer un **schéma de déplacements cohérent** avec le projet de revitalisation urbaine et intégrant les différents projets en cours :

- **Création du pôle d'échanges multimodal (PEM)** pour développer la desserte par les transports en commun, le covoiturage et autres solutions de déplacements partagés
- **Renaturation du parc des Châtaigniers**
- **Ouverture du Campus de formation** à la rentrée 2024
- **Réalisation de l'itinéraire vélo V85**
- **Requalification de la RD110** et de la liaison avec le quartier des Arènes

Pourquoi cette étude ? Et comment ?

COMMENT ?

1^{ère} partie : Comprendre le plan de circulation, les pratiques, les usages et les projets

- Comptages routiers et enquête de stationnement
- Enquête usagers le 11 novembre 2023 (sur le marché)
- Analyse de la signalisation directionnelle, locale et touristique
- Entretiens sur les projets en cours
- Présentation des résultats et des enjeux

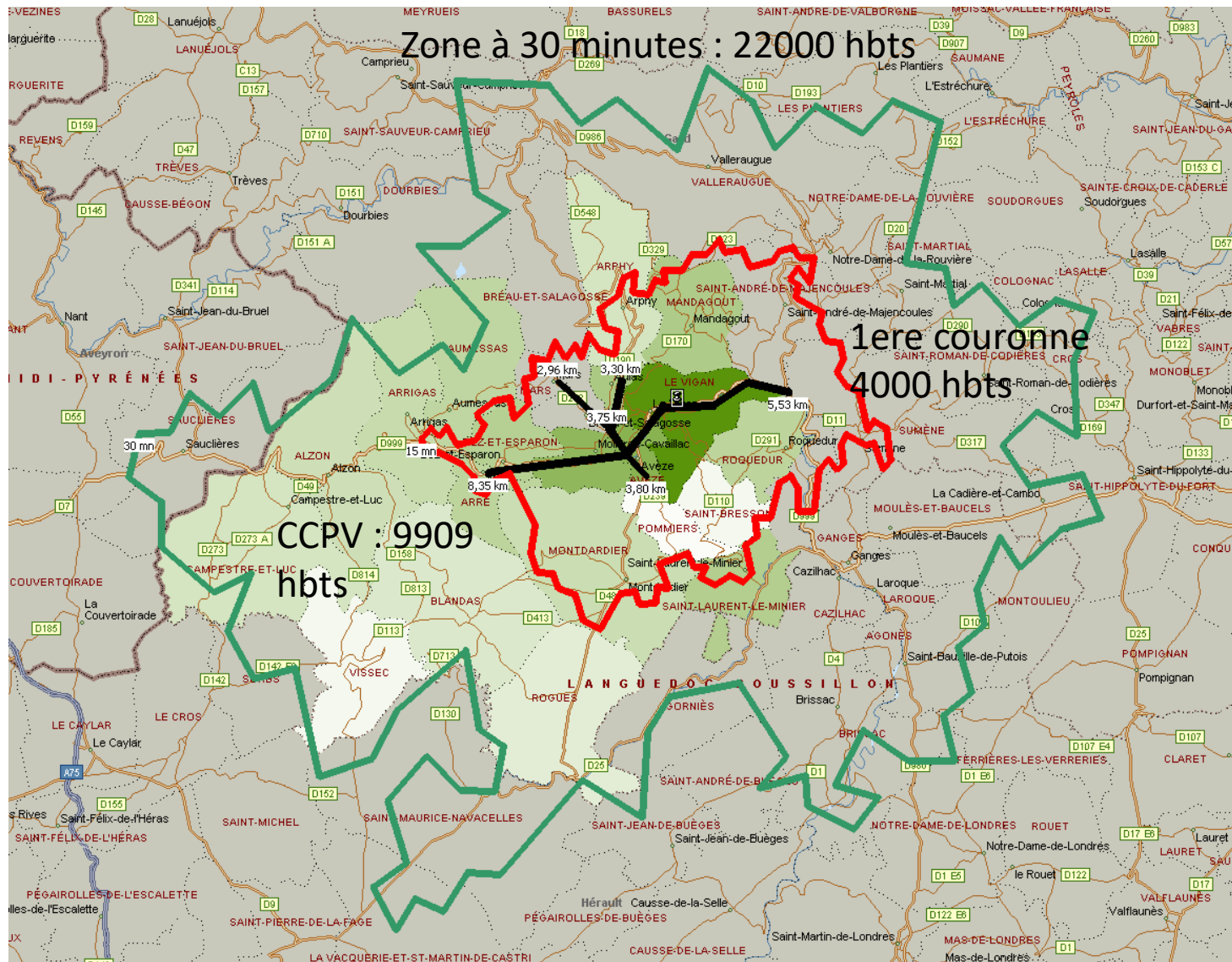
2^{ème} partie : Proposer des évolutions du plan de circulation et de stationnement

- Identification des leviers d'actions et des enjeux
- Propositions d'actions pour améliorer l'accessibilité de tous les usagers

**1 – COMPRENDRE LA SITUATION
ET FAIRE L'ETAT DES LIEUX :
LE DIAGNOSTIC**

Le Vigan : Un bourg-centre avec une vaste zone d'influence

Des besoins qui dépassent le périmètre de la commune à prendre en compte.



3700 habitants au Vigan, mais presque 8000 avec les communes limitrophes.

28 communes comptant 22000 habitants à 30 minutes, attirés par les services (éducation, santé, administration,...), les emplois, les activités sportives, les commerces du Vigan.

Plus de 2000 emplois au Vigan.

La moitié des actifs viennent d'une autre commune (et doivent pouvoir accéder, se garer, circuler,...).

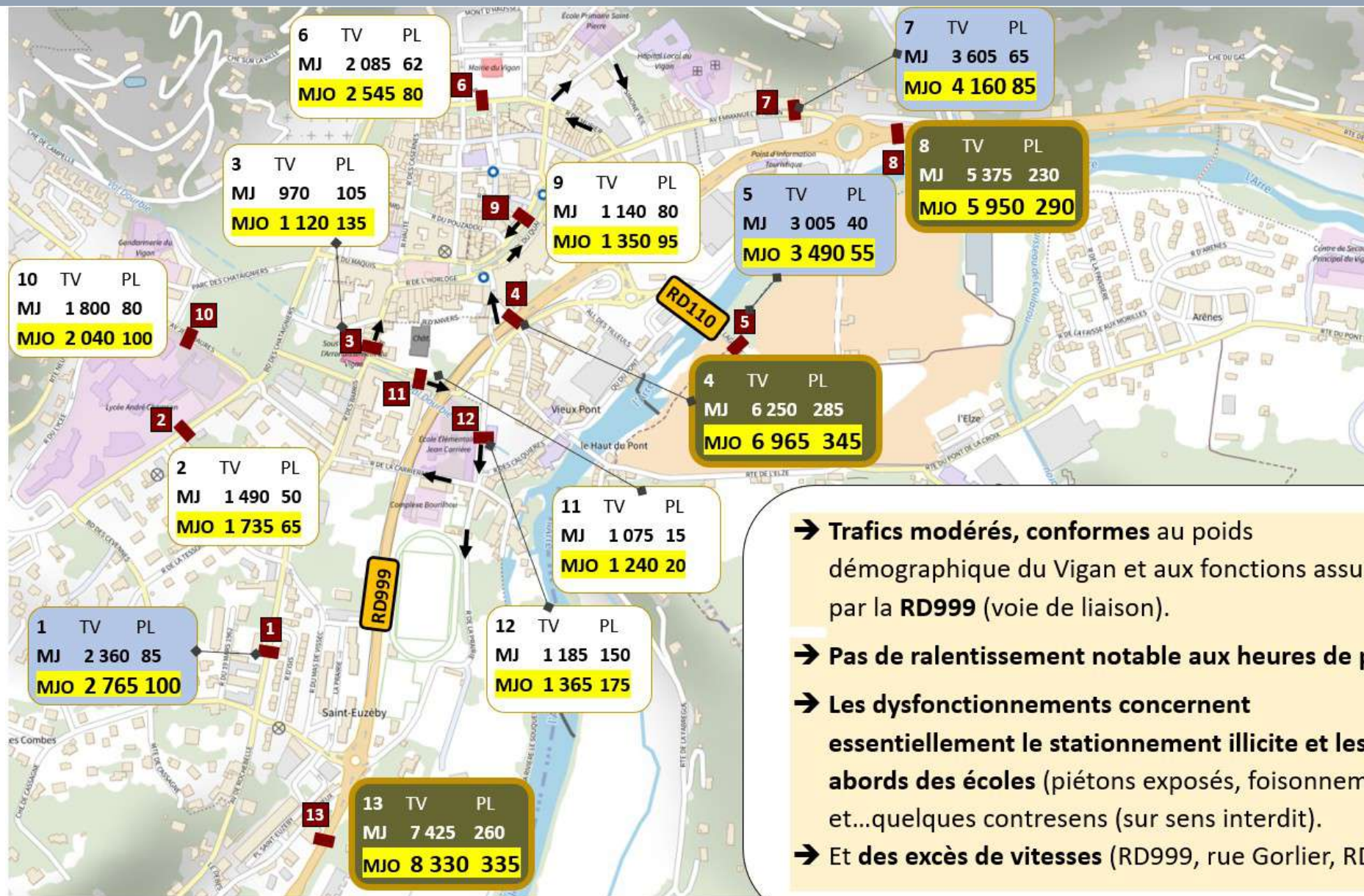
170 magasins, cafés, restaurants, activités de services en centre-ville. Les besoins de stationnement liés à l'activité économique et commerciale en cœur de ville sont élevés, en particulier les jours de marchés.

Une forte fréquentation touristique dans la zone d'influence qui constitue un atout pour les activités et l'emploi au Vigan.

Le plan de circulation actuel

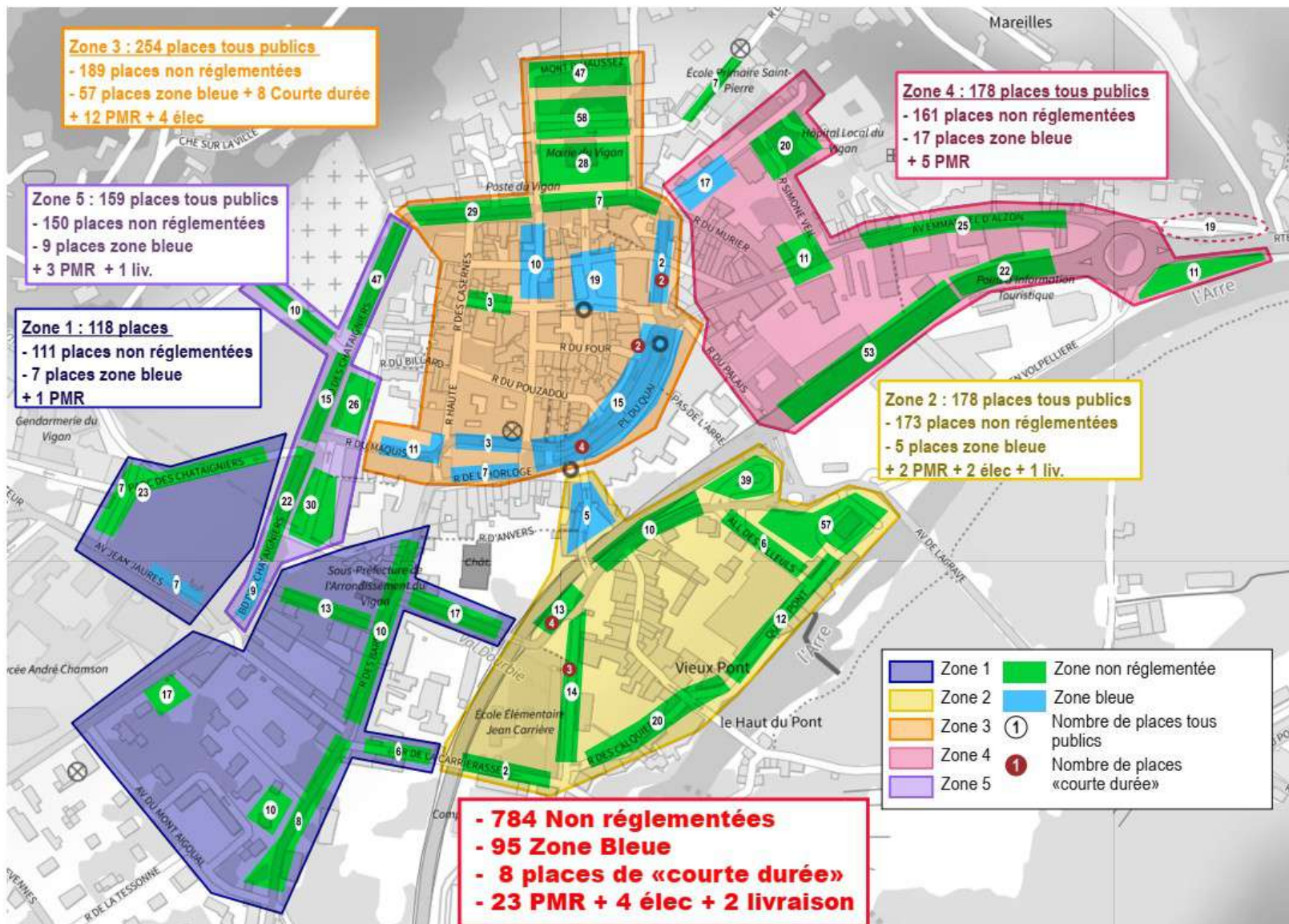


Synthèse des comptages routiers



- ➔ **Traffics modérés, conformes** au poids démographique du Vigan et aux fonctions assurées par la **RD999** (voie de liaison).
- ➔ **Pas de ralentissement notable** aux heures de pointe
- ➔ **Les dysfonctionnements concernent essentiellement le stationnement illicite et les abords des écoles** (piétons exposés, foisonnement) et...quelques contresens (sur sens interdit).
- ➔ **Et des excès de vitesses** (RD999, rue Gorlier, RD110)

L'offre de stationnement existante



L'offre : 916 places de stationnement sur le domaine public dans le périmètre d'étude dont :

- **887 places accessibles à tous les publics :**
 - 784 places non réglementées
 - 95 places en zone bleue.
 - 8 places de courte durée
- **29 places accessibles à des publics spécifiques**
 - 23 places pour les PMR
 - 4 places pour véhicules électriques
 - 2 places livraison

166 « véhicules ventouses » ont été relevés lors de l'enquête soit 20% de l'offre non réglementée et 8% de l'offre en zone bleue (véhicules n'ayant pas bougé sur la journée d'enquête)

Synthèse de l'analyse de la "demande" en stationnement

NR Zone NON REGLEMENTEE
ZB : Zone BLEUE (1h30 MAX).

Cumul NR (804 pl.) :
max à 11h : **802** véh. station.
(708 licites + 94 illicites)

Nbre de places libres à 11h (pic NR) : 96 pl.
NR1 : 8 pl.
NR2 : 23 pl.
NR3 : 20 pl.
NR4 : 22 pl.
NR5 : 23 pl.

NR4 (252 pl.) : max à 11h
245 véh. stationnés
(230 licites + 15 illicites)

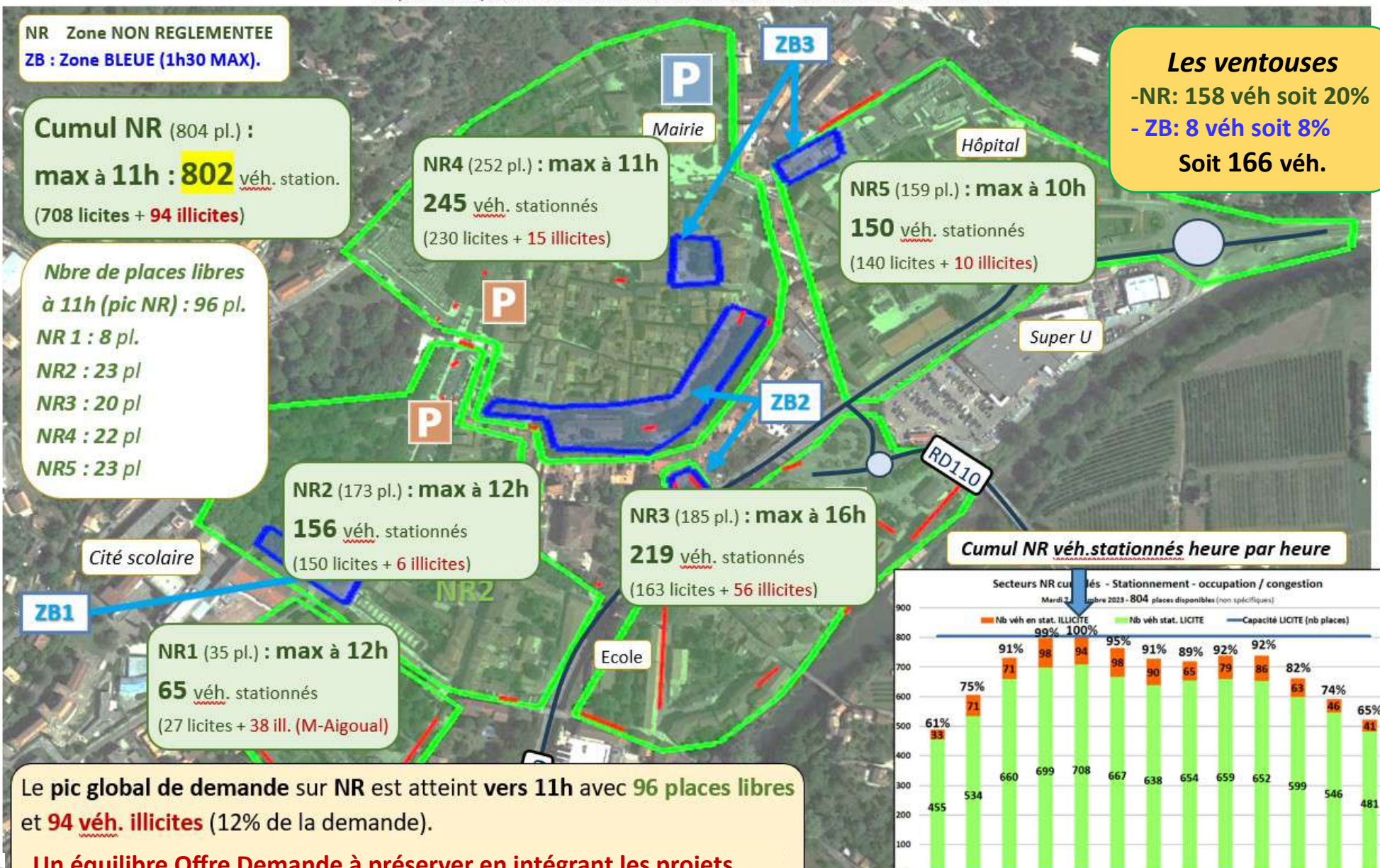
NR5 (159 pl.) : max à 10h
150 véh. stationnés
(140 licites + 10 illicites)

NR2 (173 pl.) : max à 12h
156 véh. stationnés
(150 licites + 6 illicites)

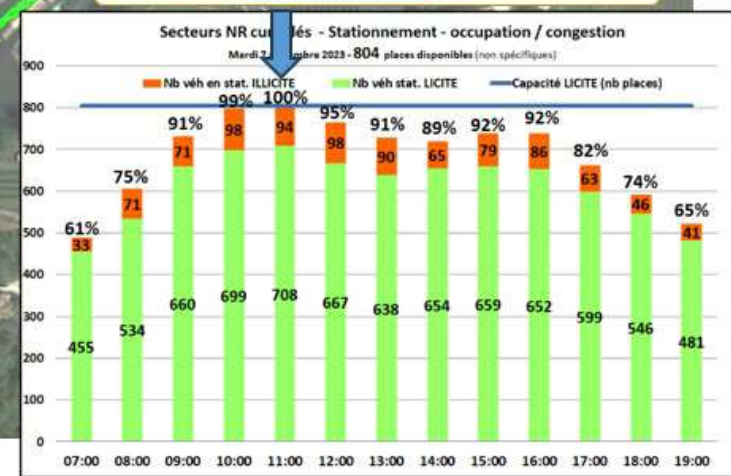
NR3 (185 pl.) : max à 16h
219 véh. stationnés
(163 licites + 56 illicites)

NR1 (35 pl.) : max à 12h
65 véh. stationnés
(27 licites + 38 ill. (M-Aigoual))

Les ventouses
-NR: 158 véh soit 20%
-ZB: 8 véh soit 8%
Soit 166 véh.



Cumul NR véh. stationnés heure par heure



Le pic global de demande sur NR est atteint vers 11h avec 96 places libres et **94 véh. illicites** (12% de la demande).

Un équilibre Offre Demande à préserver en intégrant les projets

Les flux vélos : un mode déjà prisé

Un fort enjeu d'adaptation du schéma de circulation et de stationnement



Une signalisation directionnelle, touristique, locale à moderniser et harmoniser



Giratoire RD110 / av. de la Grave : panneau d'indication de parking sans fléchage



RD999 : Giratoire Nord

SIL sur panneau directionnel et sur fond blanc

En entrée de ville : L'information touristique se limite à indiquer la localisation de l'office de tourisme en centre-ville et la capacité des parkings.

Les panneaux de signalisation directionnelle sont souvent trop nombreux, hétérogènes, en mauvais état. Ils présentent trop d'informations en même temps.



Av. de la Grave / allée des Tilleuls
SIL de deux couleurs différentes



Av. Rochebelle (carrefour av. Mont Aigoual)
SIL ancienne (4^{ème} "type" observé), trop de mentions : illisible et inefficace

Les informations sur la localisation des principaux parkings ne sont pas appuyées par un jalonnement directionnel clair et continu.

4 types de panneaux de signalisation locale coexistent. Certains sont anciens et dégradés. Le circuit de visite du centre-ville et les principaux points d'intérêt patrimoniaux ne ressortent pas.

L'enquête auprès des usagers (100 personnes – 11 Novembre 2023 au marché du samedi)



75% des personnes interrogées qui travaillent au Vigan y vont en voiture, 62% des interviewés vont au centre-ville en voiture.

8 visiteurs sur 10 se garent à moins de 5 minutes du centre-ville.

7 sur 10 trouvent qu'on circule bien, mais 6 sur 10 trouvent qu'il n'y a pas assez de places de stationnement disponibles près des commerces.



26% des personnes interrogées, surtout les viganais, se rendent au centre-ville à pied.

Quand ils ont le temps, les habitants des quartiers et zones proches apprécient d'y aller à pied ou à vélo. Le confort de la déambulation dans les rues du centre-ville, l'existence et l'entretien des trottoirs constituent les attentes les plus importantes.

6 personnes interrogées sur 10 apprécieraient la piétonnisation de la partie haute de la place du Quai, toute l'année.



10% des personnes interrogées utilisent le plus souvent le vélo pour leurs déplacements quotidiens.

45% utiliseraient davantage le vélo s'ils pouvaient circuler sur des voies aménagées.

Seulement 19% des personnes interrogées considèrent que les stationnements pour les vélos sont suffisants.

Les atouts et les points faibles du schéma actuel de déplacement

Atouts

- **Pas de difficultés de circulation**, pas d'engorgement dans la traversée de la commune. Des perturbations très ponctuelles, liées à des temps forts (marchés, fêtes,...).
- Une **offre de stationnement gratuite**, quantitativement à **l'équilibre** entre offre et demande, atout important pour un bourg centre attractif sur une large échelle.
- La pratique du **vélo** est en forte progression. Les déplacements **piétons** sont favorisés par la **concentration** des activités et services en centre-ville.
- Des **projets d'équipements structurants** (PEM, V85, RD 110, berges,...) qui vont faciliter les déplacements à pied, à vélo, en transport en commun.

Faiblesses

- Une **vitesse de circulation** excessive sur les grands axes et dans des **secteurs sensibles** comme le centre-ville ou les abords des écoles.
- La **disponibilité du stationnement** paraît **faible** aux usagers. La part des usagers qui dépasse les durées autorisées, le stationnement sauvage, les voitures ventouses amoindrissent la capacité de stationnement.
- Les **conditions de déplacement** des piétons et cyclistes sont peu agréables, voire **dangereuses** dans certaines rues étroites.
- La **signalisation** directionnelle, touristique, locale, réglementaire,... présente de nombreux **dysfonctionnements** (clarté, nature des informations, état des panneaux,...).

2 – AGIR : LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

Les attendus pour adapter le schéma des déplacements

- **La circulation :**

- **Sécuriser** les secteurs dangereux
- Solutionner le passage des **convois exceptionnels**
- Favoriser le **développement** des modes doux
- Améliorer la **conformité et la qualité** des informations données par la **signalisation**

- **Le stationnement :**

- Maintenir la **gratuité** du stationnement,
- Préserver l'**équilibre** entre l'offre et la demande de stationnement,
- Intégrer l'impact des **projets urbains** sur l'offre de stationnement,
- Améliorer le **stationnement des vélos** dans le plan de stationnement



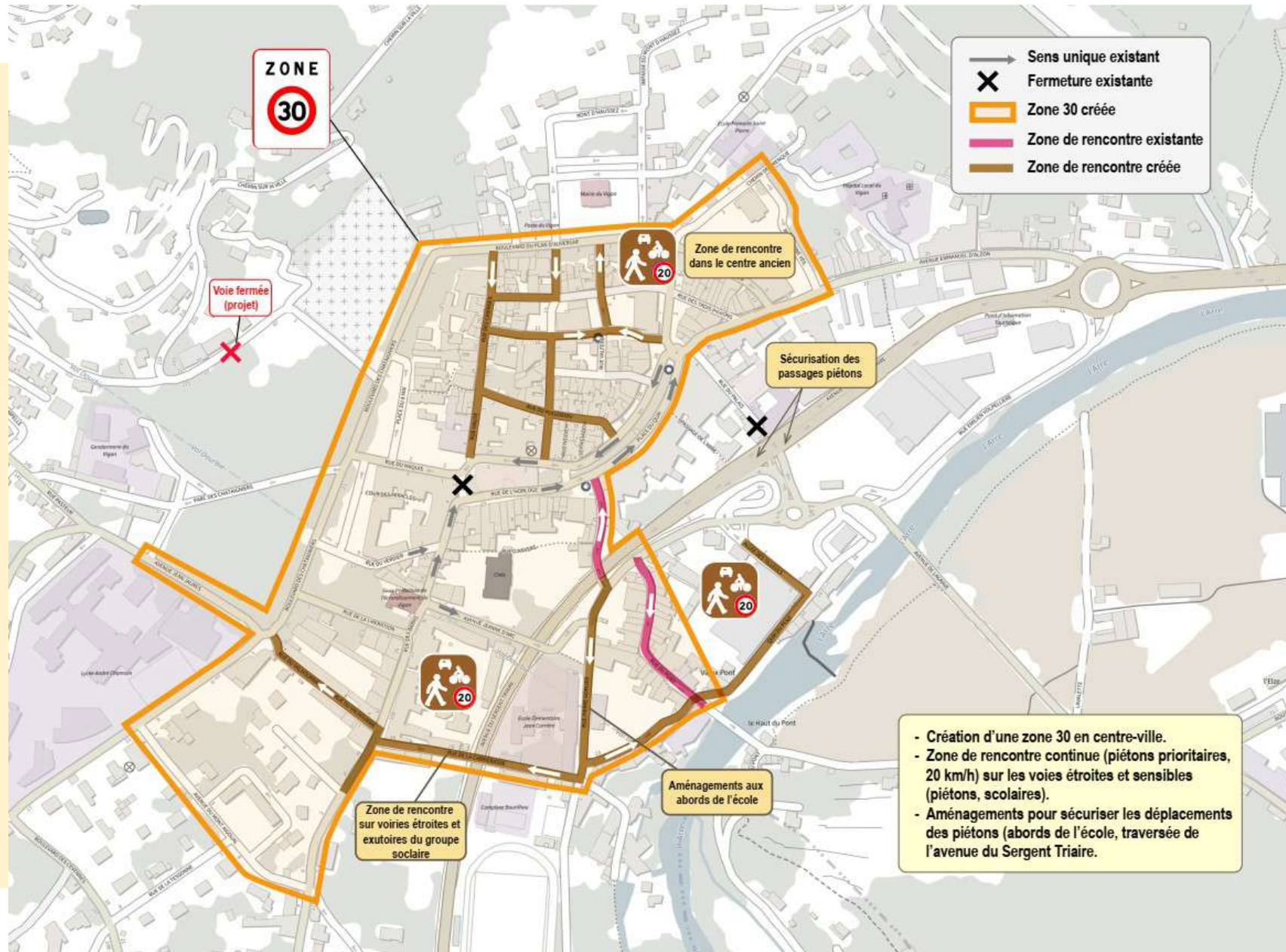
Zone 30

- Zone affectée à la circulation de tous les usagers (piétons, cyclistes, voitures, motos cohabitent...),
- Limitation de la vitesse à 30km/h (moyennant des aménagements).

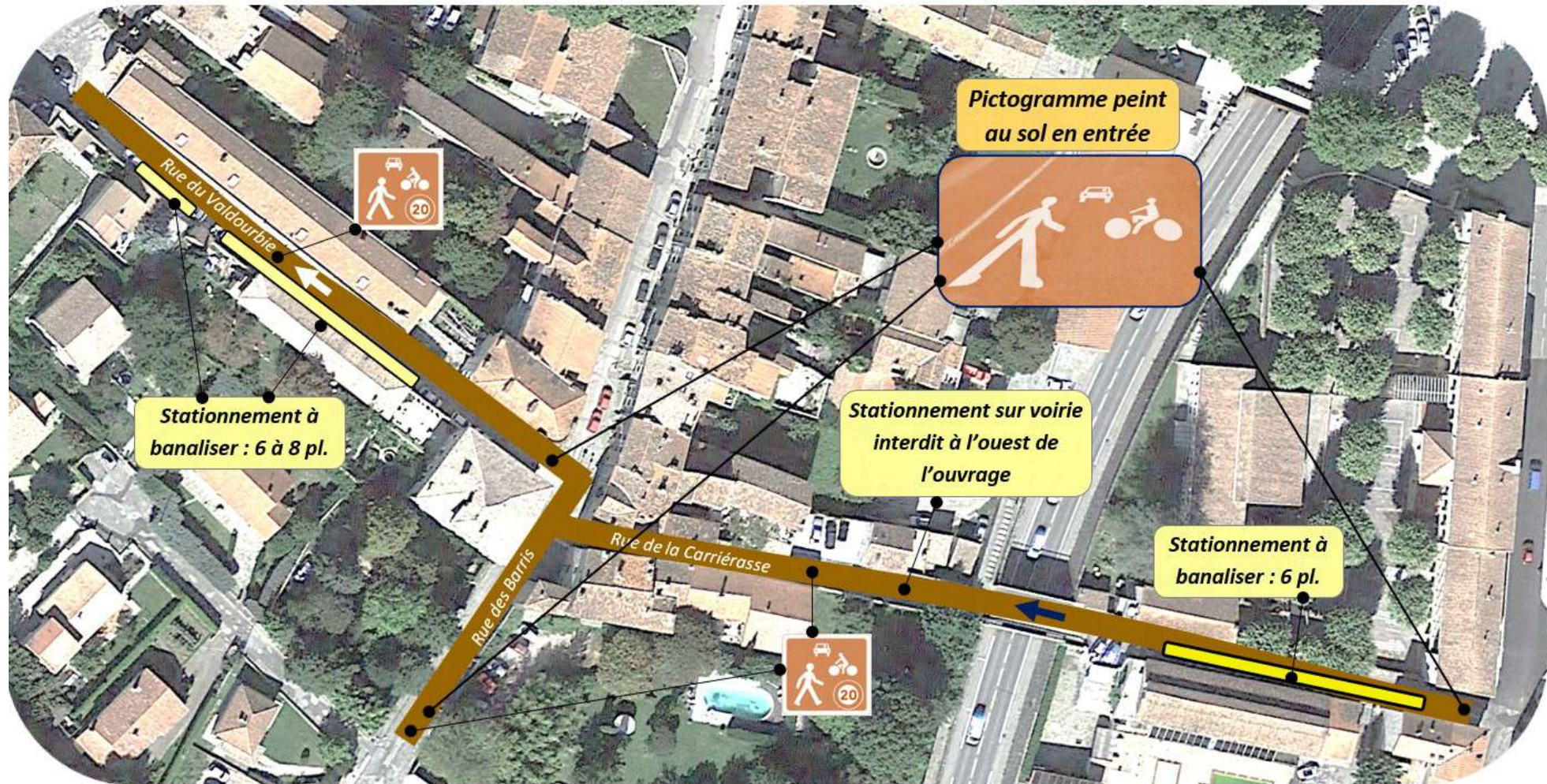


Zone de rencontre

- Affectée à la circulation de tous les usagers avec...
- Piétons prioritaires sur les véhicules,
- Vitesse limitée à 20 km/h,
- Stationnement et arrêt des véhicules possibles uniquement sur les espaces aménagés prévus à cet effet.

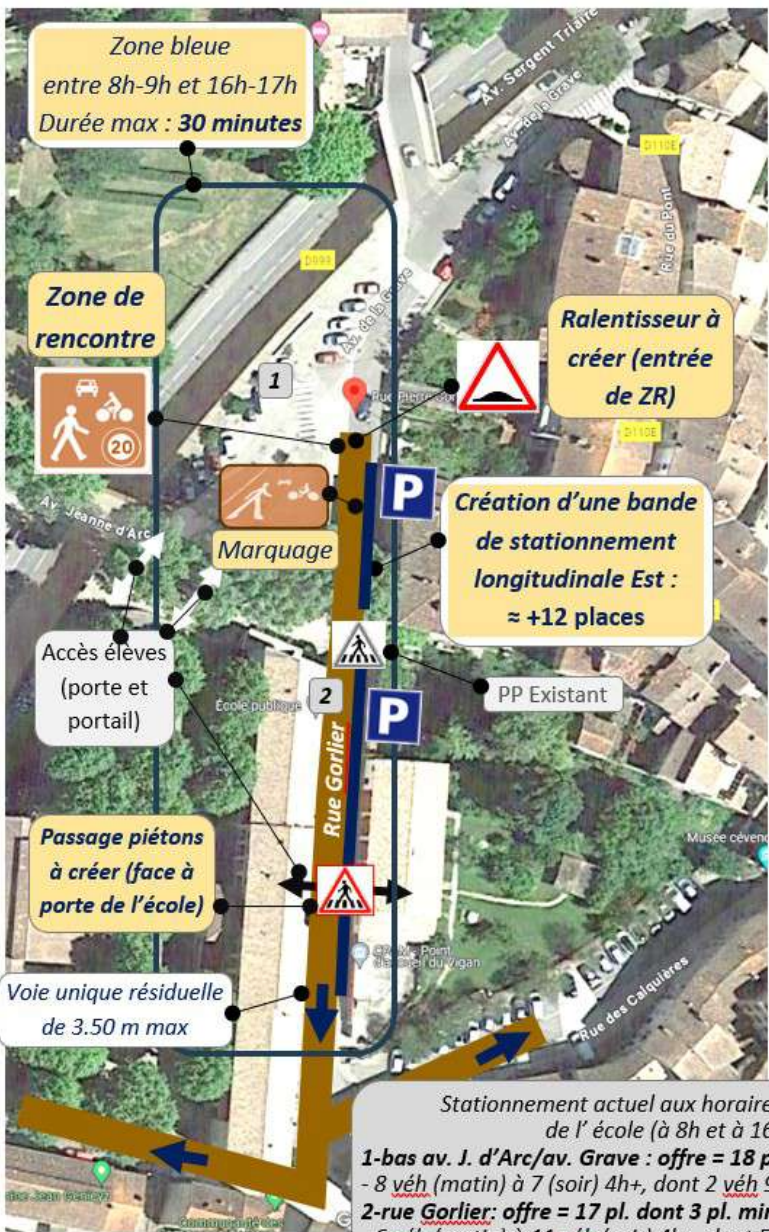


Sécuriser les déplacements doux entre les 2 sites d'enseignement par une zone de rencontre



- Sécuriser les cheminements piétons entre Cité Scolaire et équipements sportifs : le piéton doit être prioritaire
- Les rues de la Carrièresse et Valdourbie sont par ailleurs des exutoires de l'école Carrière
- Le marquage du stationnement permet d'éviter le stationnement anarchique et illicite

Traiter les abords du groupe scolaire Gorlier pour sécuriser les déplacements, augmenter le stationnement, permettre le passage des convois exceptionnels



Contexte : Les abords immédiats de l'école sont *parasités* par du stationnement de **longue durée** (4h ou plus) qui accapare de nombreuses places aux heures d'entrée et sortie.

Le traitement proposé est triple :

- **Créer une bande de stationnement longitudinale Est (côté Espace Pour Tous)** avec en corollaire la **réduction à 1 voie de circulation sur la rue Gorlier** (3.50 m), la pose d'un **ralentisseur** en entrée de rue (pacification) et la création d'un **passage piéton** face à la porte de l'école
- **Mettre la rue Gorlier en zone de rencontre** (20 km/h), prolongée en aval par les rue Calquières et Carrièresse.
- **Créer une zone bleue à durée 30 minutes limitée aux horaires d'affluence de l'école le matin/soir (8h-9h et 16h-17h)**, incitant le stationnement longue durée à se déplacer afin de libérer des places
 - o à partir de 8h30, le disque garantit la possibilité de stationner jusqu'à 16h sans interruption
 - o contrôle et verbalisation nécessaires...

Maintenir durablement l'équilibre entre offre et demande de stationnement

- **Améliorer la rotation des véhicules à proximité du centre-ville en étendant la zone bleue**
 - Augmenter le taux de rotation des véhicules sur les places en zone bleue
 - Améliorer la surveillance des places en zone bleue
- **Accroître et rendre visible l'offre de stationnement de courte durée à proximité des commerces**
 - Installer des places à rotation rapide à proximité des commerces qui génèrent des achats fréquents et courts
 - Mettre en place des bornes permettant de gérer ce stationnement de courte durée

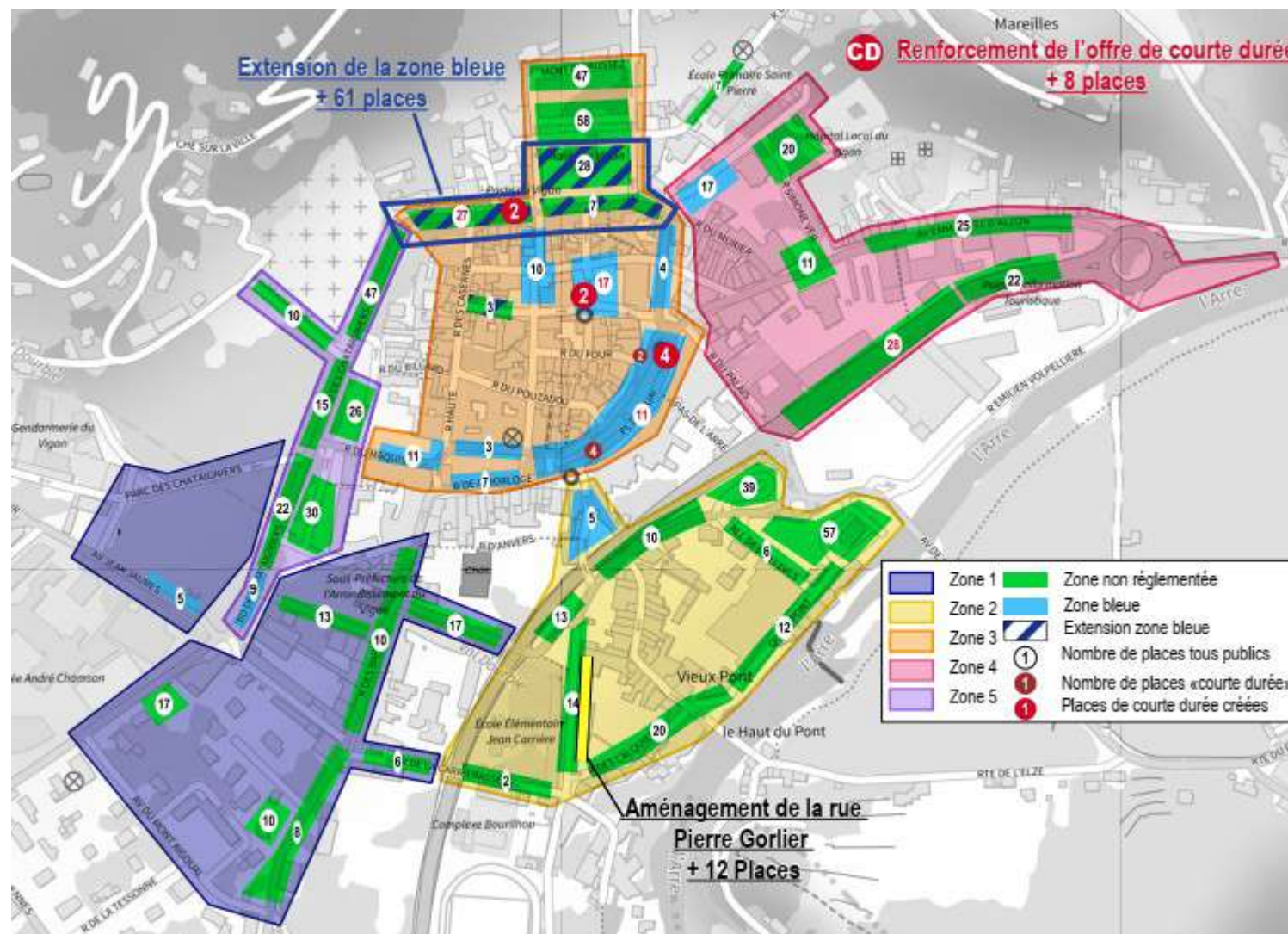
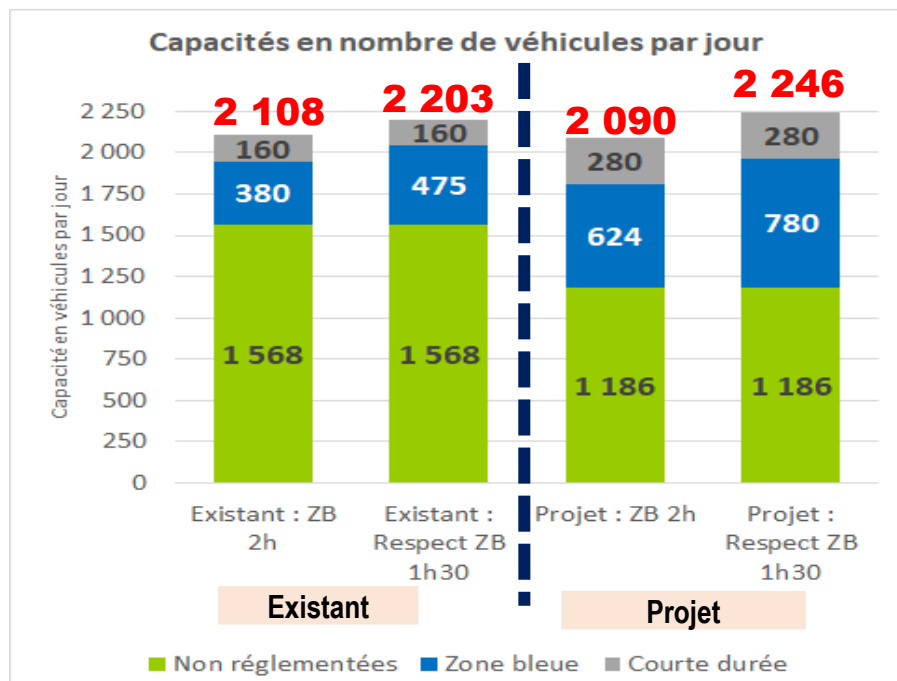
Maintenir durablement l'équilibre entre offre et demande de stationnement

- **Réduire le stationnement des véhicules ventouses en hypercentre**
 - Communiquer sur les nouvelles règles de stationnement auprès de tous les usagers
 - Expérimenter des propositions de stationnement adaptées pour ceux qui utilisent peu souvent leur véhicule

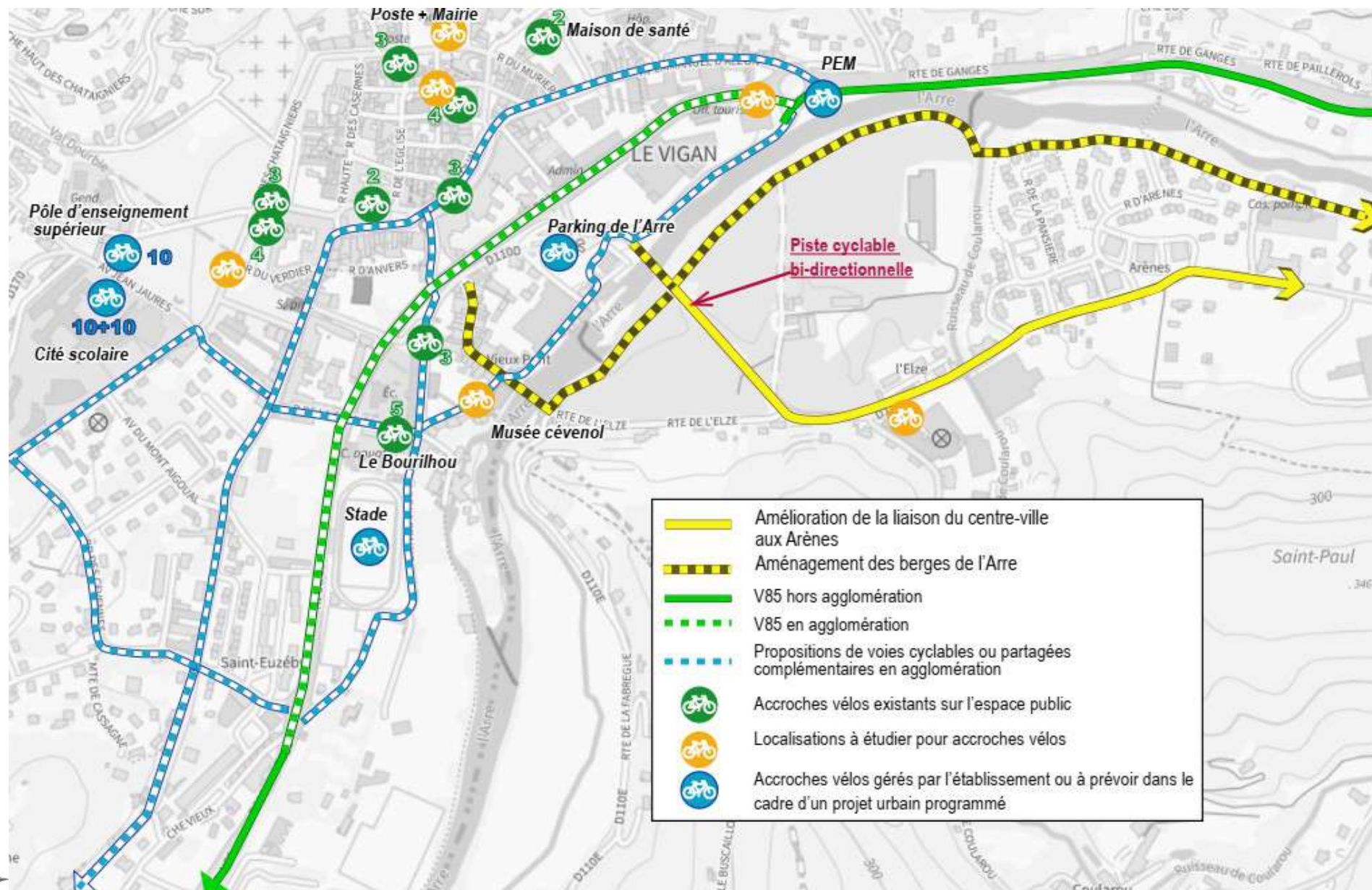
- **Optimiser l'offre de stationnement**
 - Intégrer la nécessité de maintenir l'équilibre offre / demande dans les futurs aménagements urbains et routiers
 - Aménager des places de stationnement lorsque l'espace le permet (ex : à proximité du groupe scolaire)

Mieux gérer les capacités de stationnement en s'adaptant aux usages

- Zone bleue étendue à tout le centre-ville et aux abords de la Mairie : total 156 places
- Offre de courte durée accrue à proximité des commerces : total 12 places
- Création de places gérées à côté du groupe scolaire (12).



Adapter les infrastructures et le stationnement pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo



Faire évoluer la signalisation : directionnelle et réglementaire, touristique et locale.

SIL
Centre
-Ville
2025

- Formalisation du parcours visiteurs : activités et patrimoine
- Identification des points d'intérêt à signaler (dont entrées de ville)
- Choix de la charte graphique et supports
- Mise en œuvre

Signalisation
directionnelle
2026

- Etude de l'existant
- Intégration des projets d'aménagement au plan de jalonnement
- Chiffrage des installations à réaliser et phasage
- Mise en œuvre

Route
Ville
Parcours
vélos
Après
2026

- Etude de l'existant (SIL et parcours cyclables)
- Intégration des aménagements routiers et stationnement réalisés
- Evaluation des installations à réaliser (y compris dépôt ancienne SIL)
- Mise en œuvre



SIL Azay-Le-Rideau



Plan de jalonnement St Gilles Croix de vie



Jalonnement pistes cyclables



Bernard MICHEL

Chef de Projets - études de mobilité

Port : +33(0)7 67 04 14 32

Tél: +33(0)9 50 04 97 18

Siège : 401 Av Xavier de Fourvière
84440 Robion

www.comptage-routier.fr



**Développement économique
et études de marché**

Centre d'Affaires ATHENA Bât B
480 Avenue des Abrivados
34400 LUNEL

Tél : 04.67.86.85.61
Portable : 06.82.74.11.27



Réunion publique

Semaine européenne de la mobilité

mardi 17 septembre



Les projets de travaux à venir



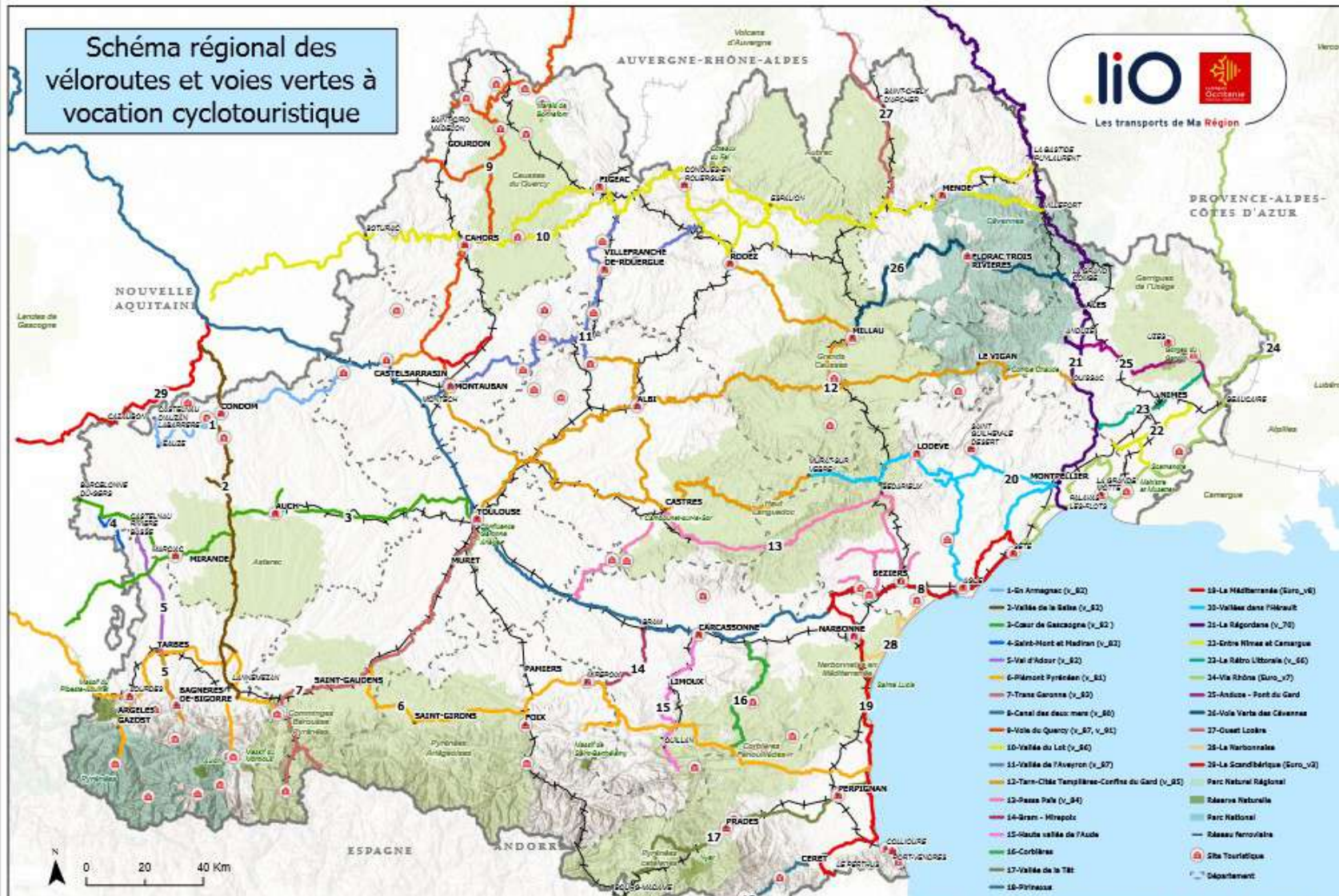
Un basculement en phase opérationnelle pour la convention Petites Villes de demain et son Opération de revitalisation du territoire signée le 25 avril 2023 :

Axe 2. Requalifier les espaces publics et favoriser le développement des mobilités alternatives

- Traversée d'agglomération par la V85
- Le pôle d'échange multimodal
- Bord de l'Arre – lien aux Arènes

La traversée d'agglomération de la Véloroute 85

Schéma régional des véloroutes et voies vertes à vocation cyclotouristique



Sources : IGN - BL, réalisation 08/02/2024
DGD Infrastructures et mobilité, DPOMM
Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

Sources : IGN, INRAE, USG, USG, NGA, NASA, CSAR, H Robinson, NCEAS, NLS, OS, NMA, Geostatsyrien, Rijkswaterstaat, GSA, Geoland, FEMA, Intermap and the GIS user community

- 1 - En Armagnac (v_82)
- 2 - Vallée de la Sèze (v_82)
- 3 - Cœur de Gascogne (v_82)
- 4 - Saint-Hort et Madiran (v_82)
- 5 - Val d'Adour (v_82)
- 6 - Piémont Pyrénéen (v_81)
- 7 - Trans Garonne (v_80)
- 8 - Canal des deux mers (v_80)
- 9 - Voie du Quercy (v_87, v_94)
- 10 - Vallée du Lot (v_84)
- 11 - Vallée de l'Aveyron (v_87)
- 12 - Tarn-Château Tenguère-Corffes du Gard (v_85)
- 13 - Passa Pals (v_84)
- 14 - Grans - Hérault
- 15 - Haute vallée de l'Aude
- 16 - Corbières
- 17 - Vallée de la Têt
- 18 - Péninsule
- 19 - La Méditerranée (Suro_v6)
- 20 - Vallées dans l'Hérault
- 21 - La Rôgondane (v_70)
- 22 - Entre Hérault et Causse
- 23 - La Rébro Libronne (v_86)
- 24 - Via Rhône (Suro_v7)
- 25 - Anduze - Port de Gard
- 26 - Voie Verte des Cévennes
- 27 - Ouest Lézards
- 28 - La Harbonnaise
- 29 - La Scandinavique (Suro_v8)
- Parc Naturel Régional
- Réserve Naturelle
- Parc National
- Réseau Ferroviaire
- Site Touristique
- Département

Le Vigan

Mairie du Vigan

Le Vigan

- Départementale D999
- V85 en agglo - tranche 1
- V85 en agglo - tranche 2
- V85 hors agglo
- PEM

Échelle 1 : 8 107

0 — 200 m



Mont

Coupe B-B Projet RD999

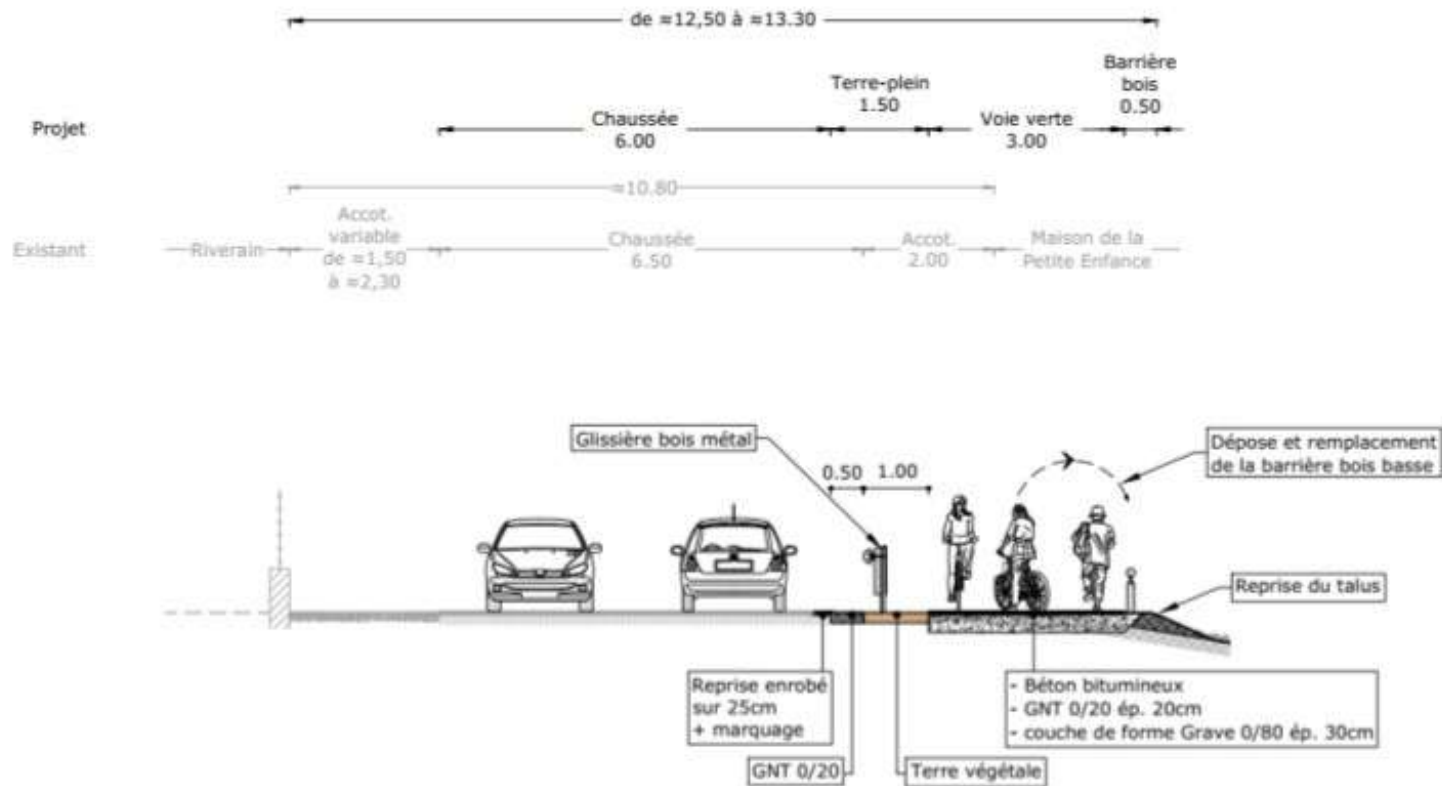


Planche 1 :

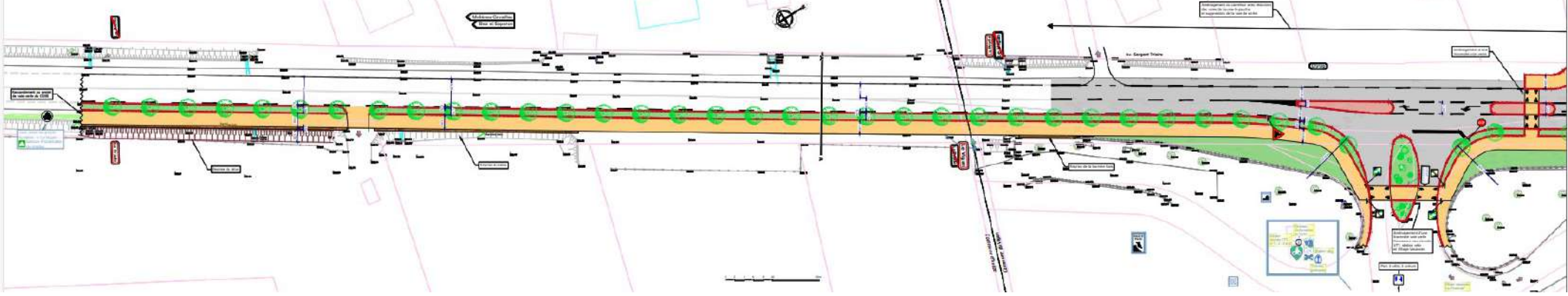


Planche 2 :



Planche 3 :

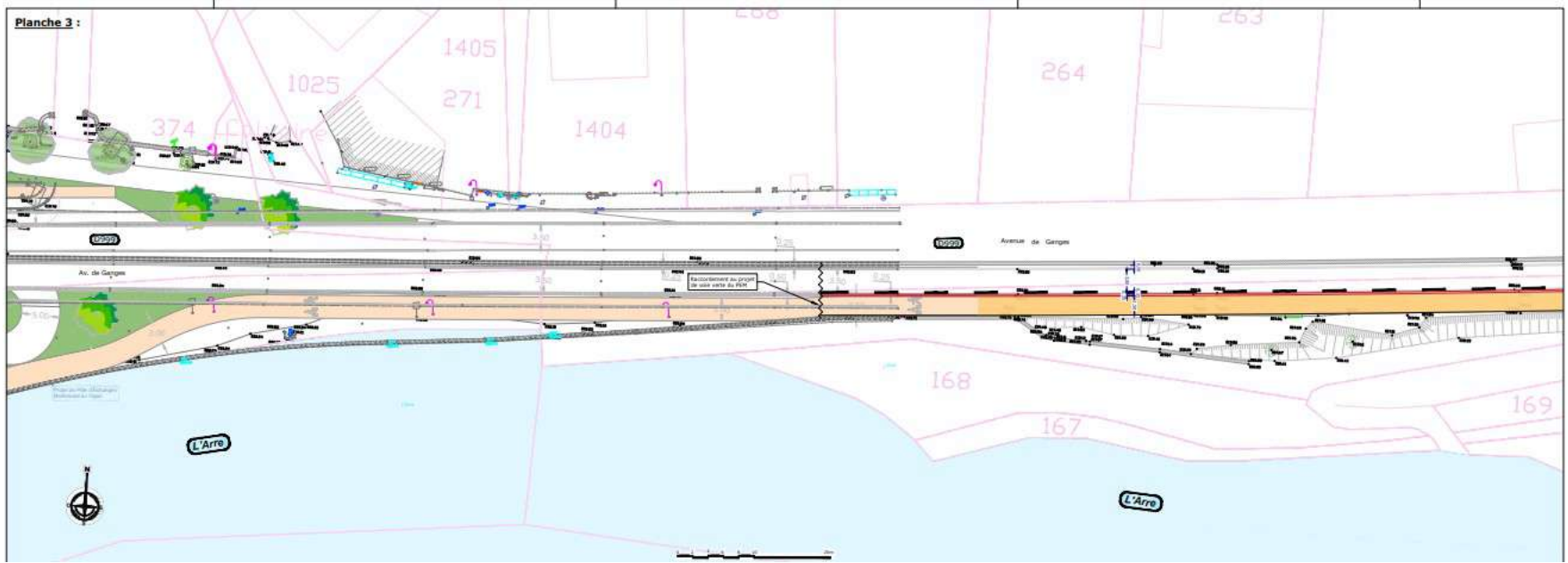
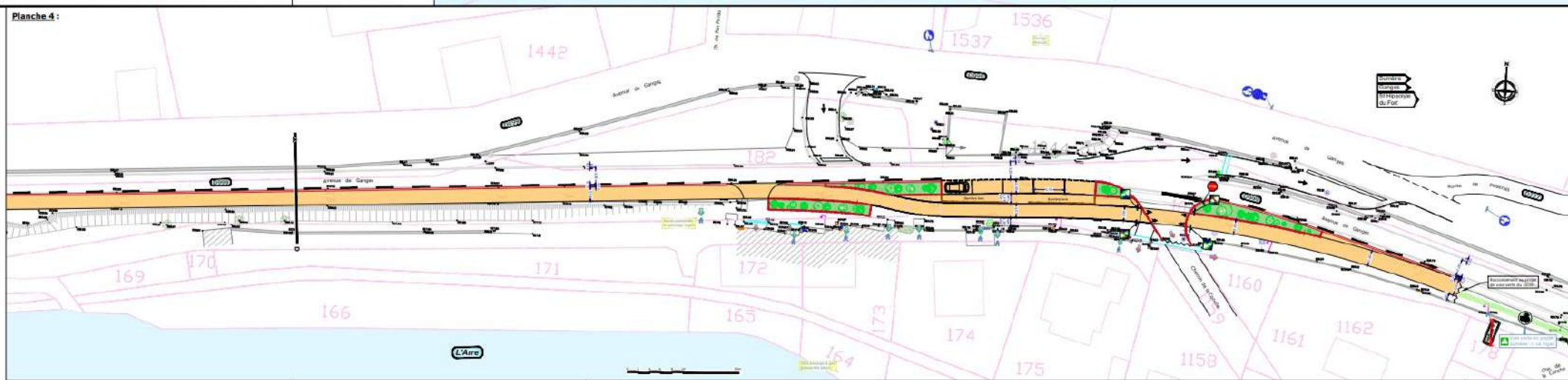


Planche 4 :

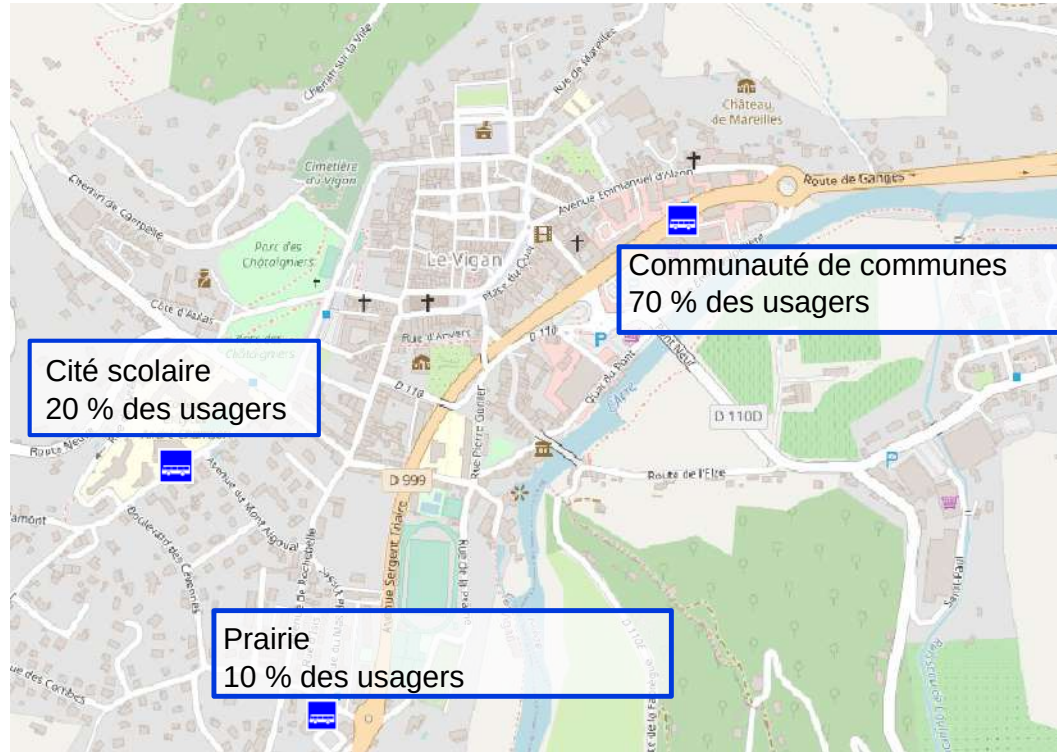




Tranche	Calendrier
En aggro : tranche 1	2025
En aggro : tranche 2	2026/2027
Hors aggro : Molière Le Vigan	2026/2027
Hors aggro : Le Vigan Sumène	2027/2028

Le pôle d'échange multimodal

LE VIGAN : ARRETS DE BUS

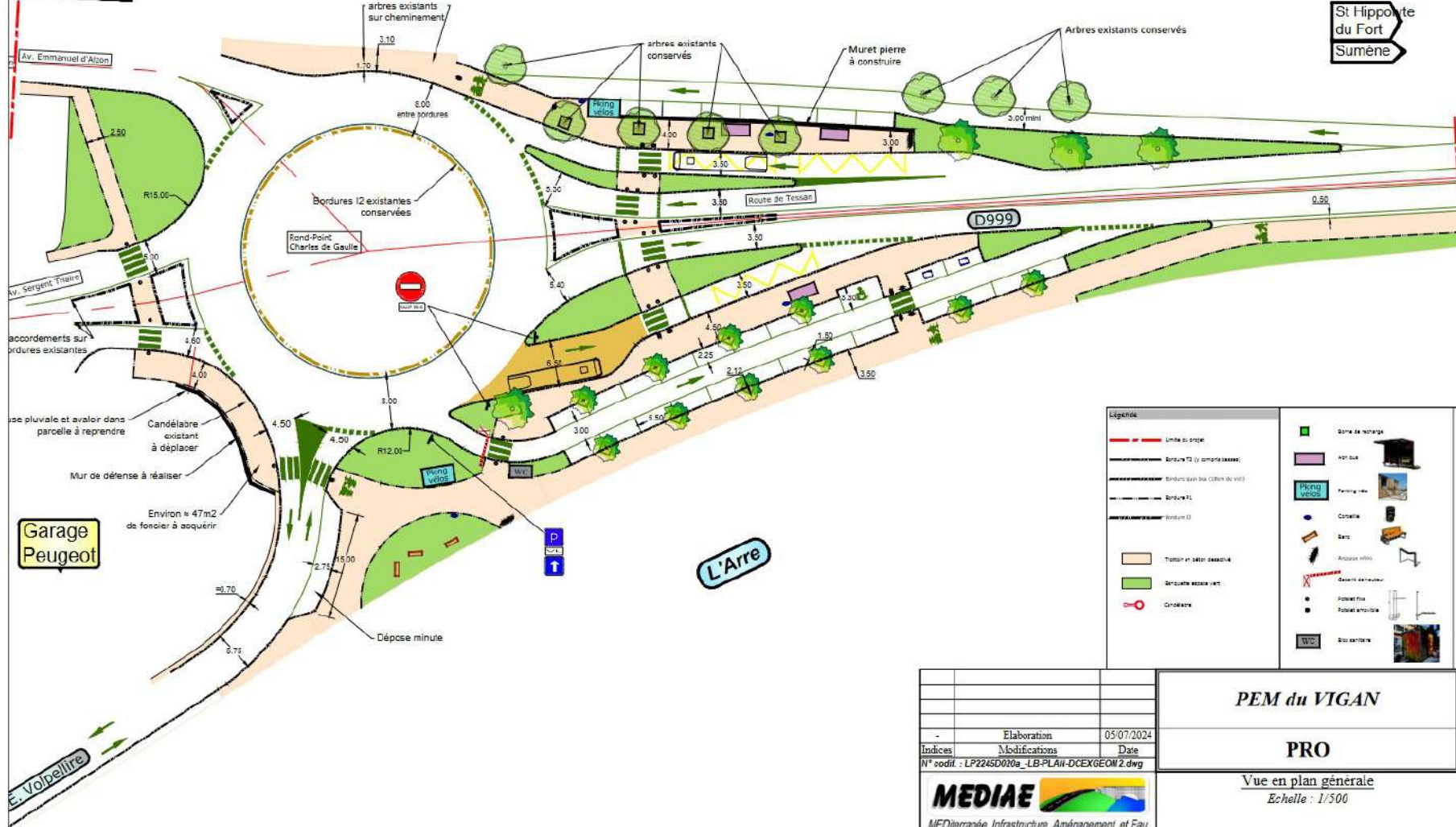


Passagers au départ	En 2019	En 2023
608 (montpellier)	14 000	20 000
140 (nimes)	9 800	14 000
142 (alès)	1 400	2 000

+ 30 %
d'augmentation

Le Vigan centre

St Hippolyte du Fort Sumène



Légende

	Limite du projet		Zone de stockage
	Bordure T2 (y compris basses)		Art bus
	Bordure aux bas (Cf. Plan de V2)		Parking vélos
	Bordure P1		Console
	Bordure I2		Banc
	Trottoir et béton désactivé		Arceaux vélos
	Surface espace vert		Garage à construire
	Crochets		Pointet fixe
			Pointet amovible
			Dispositifs

-	Elaboration	05/07/2024
Indices	Modifications	Date
N° codif. : LP2245D020a_LB-PLAN-DCEXGEOM2.dwg		
MEDIAE		
MEDiterrannée, Infrastructures, Aménagement, et Eau		

PEM du VIGAN

PRO

Vue en plan générale
Echelle : 1/500



Vue immersive de l'accessibilité PMR aux quais



Tranche	Calendrier
AVP	2024
Marché travaux	Fin 2024
Travaux	1 ou 2eme semestre 2025

Bord de l'Arre
Liaison les Arènes – le centre ville

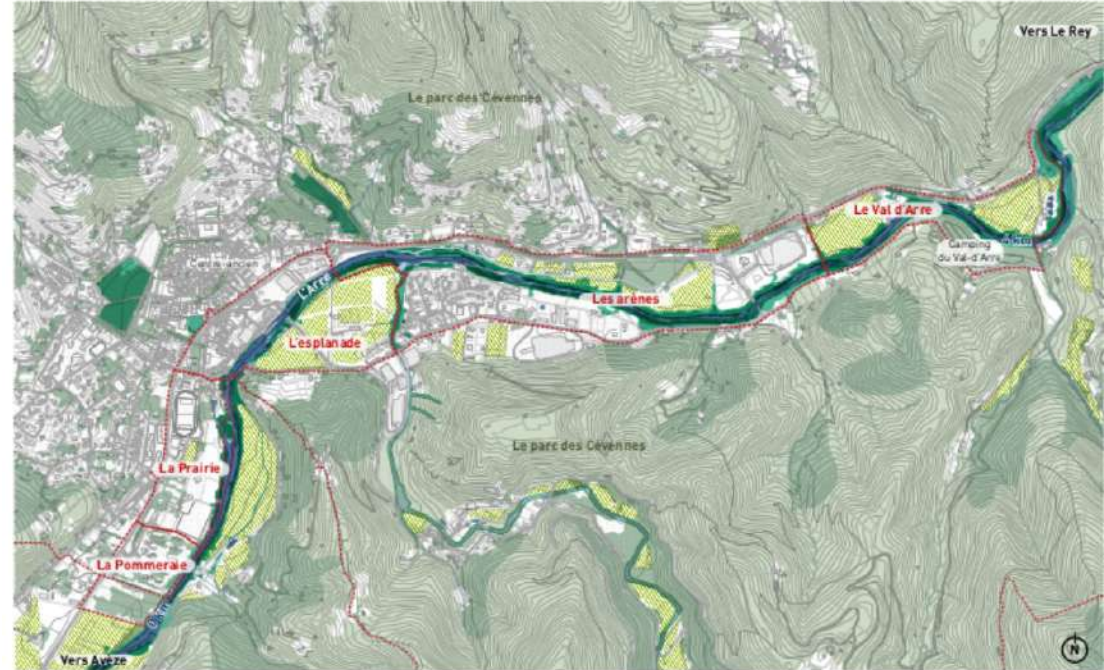
Le quartier des arènes :

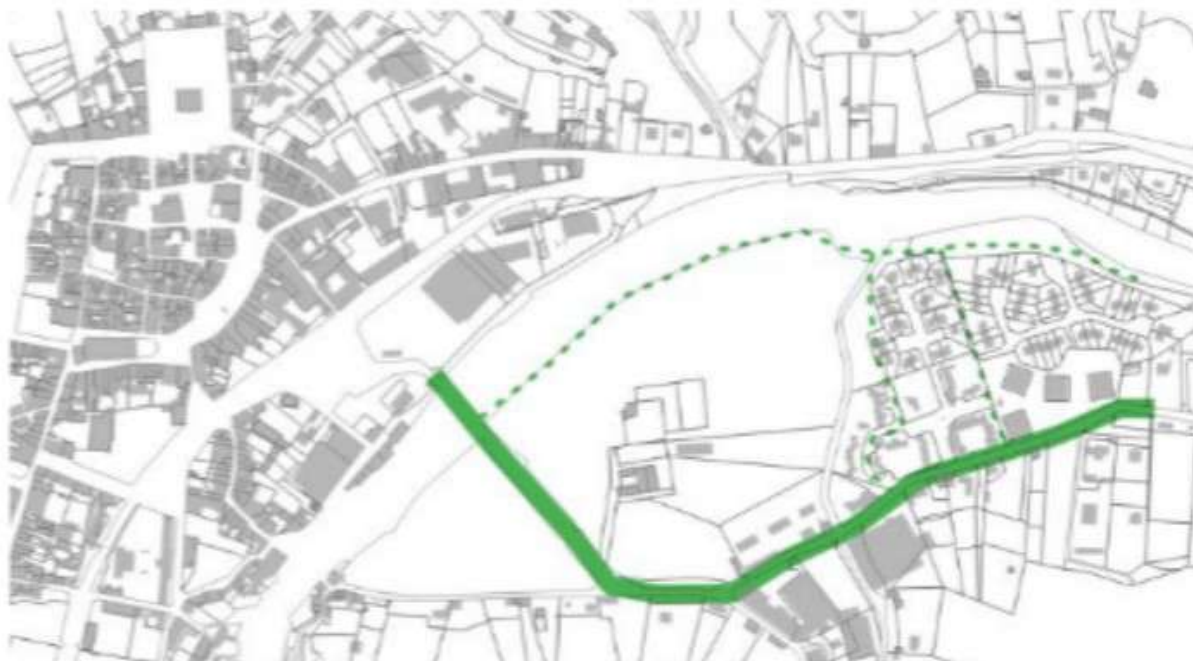
- 11,6 % de la population viganaise (soit 438 habitants)
- Une zone d'activité (commerces + services)

Rd 110b

- 3 500 véhicules / jours ouvrés
- 75 vélos / jours ouvrés
- Vitesse moyenne : 70km au lieu de 50 km

LES SOUS-SECTEURS Les 5 entités identifiées





Chemin de halage : accès piétons
reprise des ouvrages
élargissement chemin

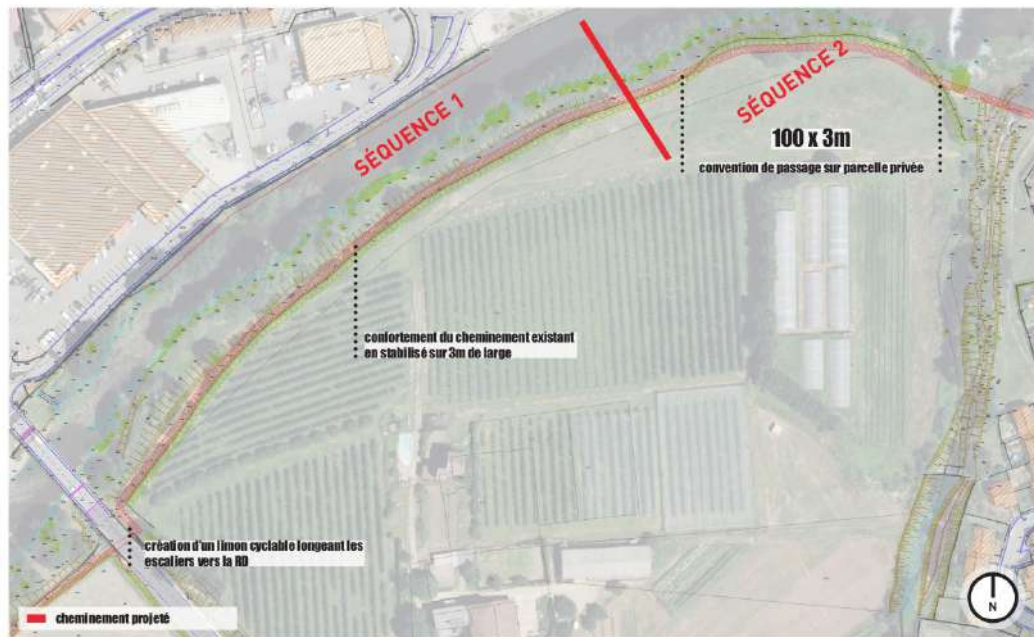
RD110b : voie verte
3m de large
terre-plein/barrière

LE PONT
CHEMIN DE HALAGE PROJÉTÉ - VERS LE PONT-NEUF

Scénario d'aménagement

LE SCHEMA DIRECTEUR DE REOUVERTURE DE LA VILLE SUR LAISSE

cheminement projeté



Tranche	Calendrier
Chemin de halage	2025
RD 110	2026

LE PONT

CHEMIN DE HALAGE PROJÉTÉ - VERS LE PONT-NEUF

Séquence 1 : Création d'un limon cycle et confortement du cheminement

LE SCHEMA DIRECTEUR DE REOUVERTURE DE LA VILLE SUR LAISSE



cheminement projeté de 3m
limon cycles