



Schéma des Mobilités du PETR Causses et Cévennes

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 les collectivités libres 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 montagneux, 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 communautés de communes 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, s'appuie sur un partenariat réunissant les EPCI membres du PETR, les représentants des communautés de communes voisines, les AOM présentes sur le territoire notamment le Conseil Régional et les gestionnaires de voirie.

Pour assurer l'animation de ce partenariat dans la phase d'élaboration du 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 nîmoise et alésienne.

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

Partenaires associés

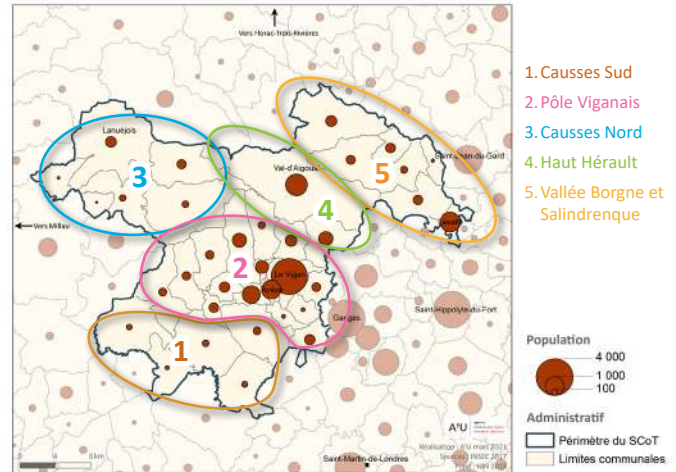
Les données de cadrage du territoire

Le PETR Causses et Cévennes, un territoire peu dense de moyenne montagne

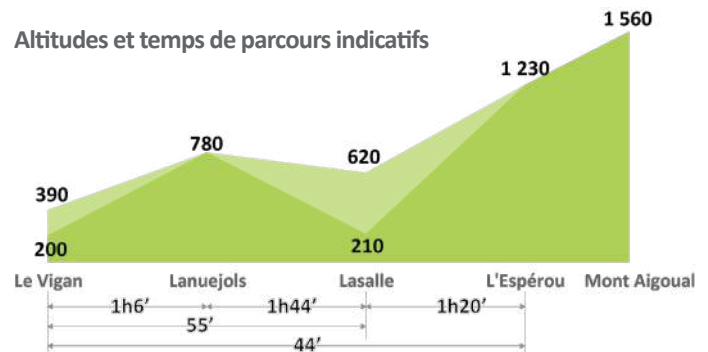
Le SCoT Causses et Cévennes aborde l'aménagement de son territoire de manière transversale, avec des ambitions de transition écologique et sociale, de valorisation d'un cadre de vie exceptionnel, d'offres de services publics et commerciaux de proximité, d'aménagement numérique. La mobilité constitue un enjeu majeur pour ce territoire résilient qui ancre la solidarité et le lien entre les bassins comme fondement de son projet et dont les caractéristiques spécifiques impactent fortement les déplacements :

- une faible densité de population et une légère déprise démographique, avec un vieillissement et une précarité croissante de la population, qui soulèvent la question de l'accès à la mobilité pour tous,
- un fonctionnement en 5 bassins de vie et de proximité et un pôle viganais où se trouvent les principaux générateurs de mobilité du territoire entretenant des relations fortes avec la polarité gangeoises et suménoises « porte d'entrée locale » sur le PETR,
- un éloignement relatif des grands centres urbains de Montpellier, Nîmes et Alès, situés entre 1h et 1 h 30 de route, mais « portes d'entrée régionales » incontournables,
- un territoire de montagnes et de vallées qui rend complexes les déplacements tous modes sur un réseau de voies départementales et communales dense, mais contraignant au quotidien, en période estivale (flux touristiques) et en période hivernale (fermeture de cols).

Bassins de vie et population par commune en 2017



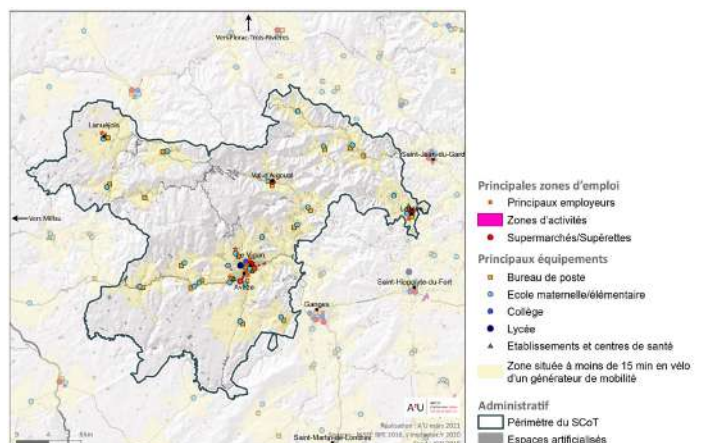
Altitudes et temps de parcours indicatifs



Des générateurs de mobilités concentrés sur le pôle viganais

Les générateurs de mobilités, c'est-à-dire les équipements et les activités drainant un nombre important de flux, sont situés majoritairement sur le Vigan et quelques communes alentours. C'est dans ce pôle que l'on trouve les principales entreprises et équipements publics (Hôpital, Cité Scolaire) du territoire. Les grands sites touristiques deviennent également en saison les principaux générateurs de trafic du territoire.

Générateurs de mobilité hors sites touristiques



Quelques chiffres clés

Démographie

- **15 230 habitants** sur 858 kilomètres carrés en 2020.
- **-0,62 %/an** de taux de variation entre 2014 et 2020.
- **1,92 personnes par ménage** en 2020.
- **164 d'indice de vieillesse*** en 2020.

* Rapport entre les plus de 65 ans et les moins de 20 ans

Logements

- **8,4 %** de taux de vacance en 2020.
- **41 %** du parc en résidences secondaires en 2020.
- **38 logements / an** commencés entre 2011 et 2021.

Economie et emploi

- **17,9 %** de taux de chômage en 2020.
- **-230 emplois** entre 2014 et 2020.
- **1 emploi pour 3,2 habitants** en 2020.
- **Des filières économiques endogènes** : agriculture, forêt-bois, tourisme avec des sites d'intérêt majeur.

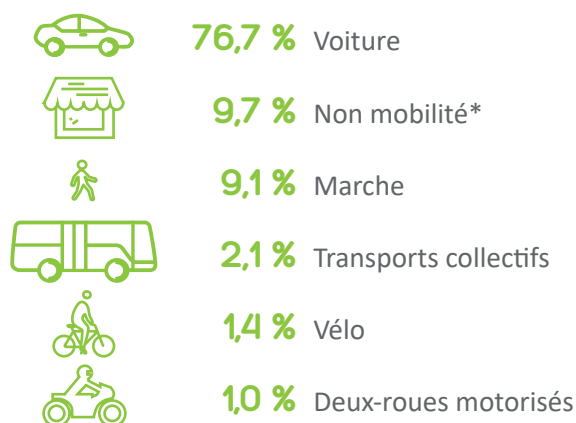
Sources : INSEE 2014-2020, Sit@del 2021

La synthèse du diagnostic des déplacements

Une dépendance forte à la voiture

La dépendance de la voiture est évidente du fait du caractère rural du territoire et de la contrainte forte du relief avec 77 % de part modale et un taux de motorisation important : 85% des ménages disposent d'au moins une voiture et 35% de deux voitures ou plus.

Répartition des parts modales en 2020 (déplacements domicile-travail)

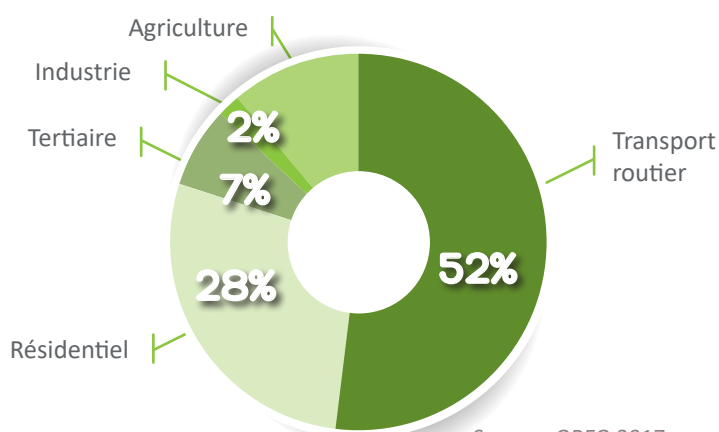


* Agriculteurs, artisans, travailleurs indépendants.

Source : INSEE 2020

Cette dépendance est d'autant plus problématique au regard de la consommation énergétique et surtout des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) qu'elle génère. En effet, si le secteur résidentiel est le plus consommateur d'énergie sur le PETR avec 47 % contre 32 % pour le secteur des transports routiers, ce dernier est de loin le plus émetteur de GES avec 52 % des émissions.

Emissions de GES sur le territoire du PETR en 2017



Source : OREO 2017

Une mobilité interne importante, mais un territoire ouvert vers les voisins

Les flux domicile-travail sont principalement locaux à 75 %, avec des flux internes à destination du pôle Viganais (le Vigan et dans une moindre mesure Molières-Cavaillac et Avèze).

Les déplacements domicile-travail hors PETR sont davantage marqués avec l'est qu'avec l'ouest : les 25% d'actifs occupés hors du territoire vont en priorité travailler dans les Cévennes Gangeoises et Suménoises et dans la Métropole Montpellieraine, puis dans Alès Agglomération, le Piémont Cévenol et Nîmes Métropole. Les échanges sont plus limités avec le Grand Pic Saint Loup, les Gorges Causses et Cévennes et le Larzac et Vallée.

Les entrants proviennent surtout des Cévennes Gangeoises et Suménoises, suivis du Piémont Cévenol et d'Alès Agglomération.

75 % des actifs occupés travaillent au sein du PETR.

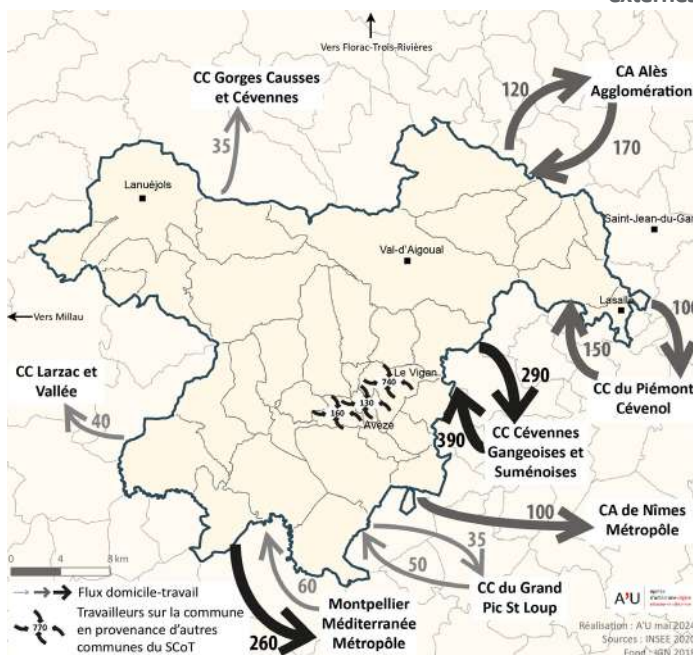
5 700 passages journaliers sur la RD 999 (entrée Est).

1 250 flux sortants et **1 000** flux entrants par jour.

21 % des actifs sortants vers la métropole Montpellieraine **23 %** vers la CC Cévennes Gangeoises et Suménoises.



Flux domicile-travail internes

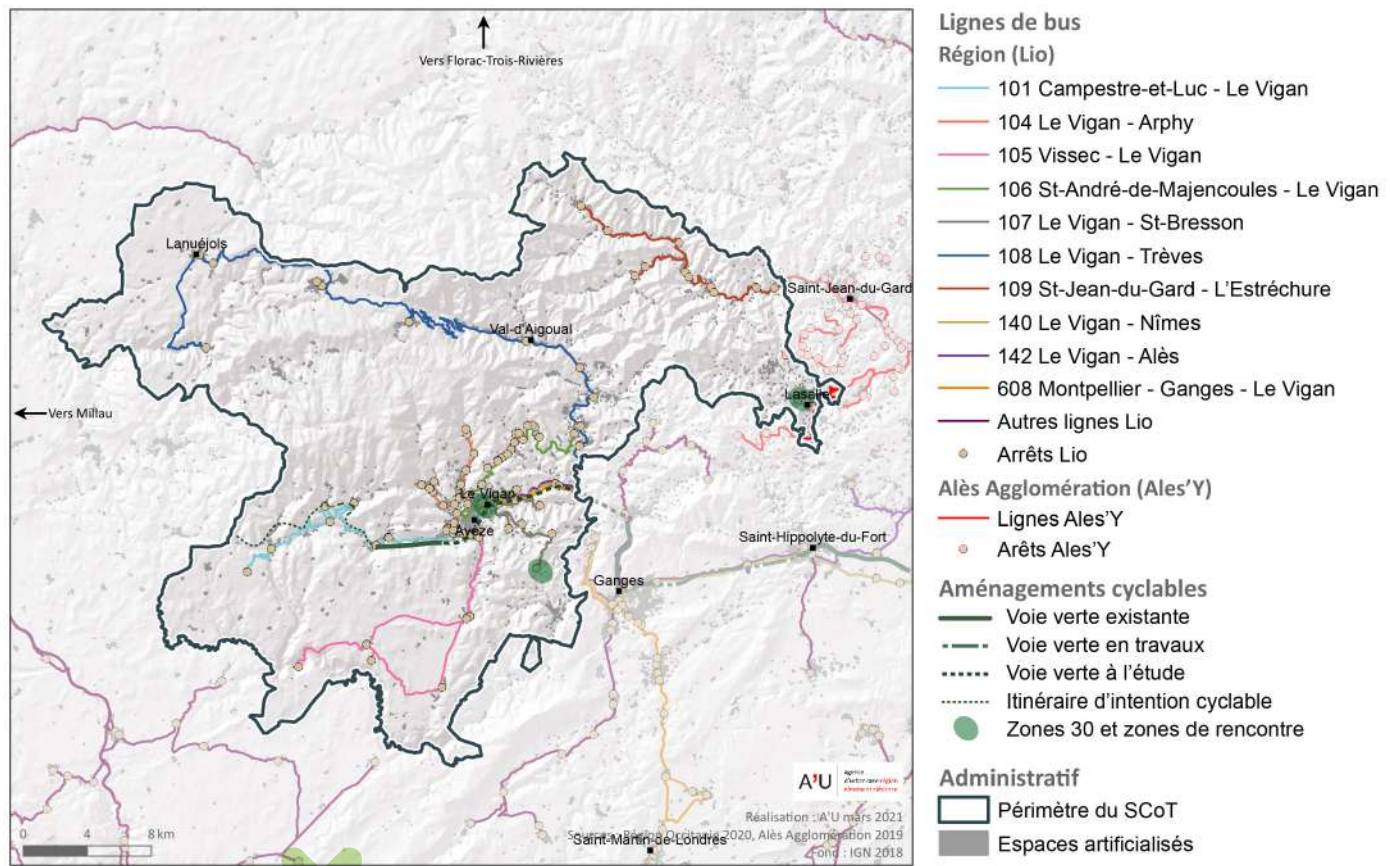


Flux domicile-travail externes

Source : INSEE 2020

La desserte actuelle en modes alternatifs

Carte des lignes de transports collectifs et des aménagements cyclables



Si le réseau de bus existant maille le territoire, avec 30 communes desservies par au moins un arrêt de transport en commun, les occurrences de passages sont très faibles. Les temps de trajet restent relativement compétitifs par rapport à la voiture. La commune du Vigan apparaît comme un véritable point névralgique de ce réseau, étant le terminus de 9 lignes Lio sur les 10 traversant le territoire. Les aménagements cyclables sont encore peu nombreux, principalement constitués d'un séquence de la voie verte V85 et de zones apaisées dans les centres bourgs.

Une mobilité partagée émergente, notamment un covoiturage informel constaté sur le territoire du PETR et un accès des usagers aux aires de covoiturage de la CC Cévennes Gangeoises et Suménoises.

Les initiatives et projets de mobilités engagés ou à l'étude

Initiatives et projets institutionnels

- Pôle d'Echange Multimodal au Vigan.
- Piste cyclable V85 – De Sumène au Vigan (CD 30).
- Aires de covoiturage (CD 30).
- Escapades à vélo (CC Causse Aigoual Cévennes Terres Solidaires).
- Cols réservés aux cyclotouristes (OT Sud Cévennes).

Initiatives citoyennes locales

- Emergence d'associations d'usagers du vélo sur Le Vigan.
- Tiers lieux engagés dans la réflexion autour des mobilités : Filature du Mazel, Ressourcerie du Pont, La Soierie (accueil vélo, bornes, réparations, etc).
- Produits et services autour du vélo proposés par les professionnels du tourisme : itinérances vélo, accueil vélo et location.

Une électromobilité en développement avec 21 points de recharge pour les voitures électriques et les vélos à assistance électrique sur 11 communes en 2023.

Communes	Bornes auto	Bornes vélo
Alzon	2	X
Blandas	1	X
Lanuéjols	2	X
Lasalle	2	
L'Espérou	2	
Le Vigan	4	X
Molières-Cavaillac	2	
Saumane	2	
Saint-André de Valborgne	2	
Valleraugue	2	
Vissec		X

Sources : SMEG, inventaires communaux 2023

Les résultats des enquêtes mobilité 2022 et 2023

Deux enquêtes ont été réalisées pour approcher le vécu et les besoins des usagers du territoire en complément du diagnostic des déplacements du SCoT : une à destination des communes et des habitants, réalisée en 2022 dans le cadre d'un stage en Master, et une à destination des salariés, des élèves (collégiens et lycéens) et des étudiants du territoire, réalisée en 2023 par l'A'U avec la contribution du Cerema. Le nombre très satisfaisant de réponses à ces deux enquêtes (330 en 2022 et 320 en 2023) et la répartition géographique élargie des déplacements, au-delà du seul pôle viganais, ont permis d'en tirer des enseignements robustes en termes de freins à la mobilité et de souhaits d'amélioration.



Communes et habitants

- « Manque » de transports en commun.
- Infrastructures inadaptées aux modes actifs.
- Coût de la mobilité.

Les freins à la mobilité



Salariés et entreprises, élèves et étudiants

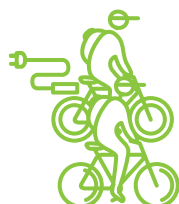
- Fréquence, horaires et arrêts de bus inadaptés.
- Distance et temps de trajet.
- Contraintes au covoiturage.

Les souhaits d'amélioration



- Amélioration du réseau de transports en commun (plus de fréquence).

- Horaires plus adaptés.
- Véhicules de transport plus nombreux.
- Mutualisation des lignes scolaires et régulières.



- Aménagements cyclables sécurisés.
- Aides financières à l'achat de vélos électriques.
- Sécurisation de la pratique.



- Mise en relation des covoitureurs.

- Installation de panneaux de covoiturage.
- Création d'une animation locale.
- Regroupement d'élèves (mêmes classes ou horaires).

Dessolutionsdemobilitésadaptéespour toutes et tous commestratégie fondatrice

La stratégie d'aménagement du territoire à horizon 2040 sur laquelle repose la stratégie mobilité se développe à travers le scénario prospectif du SCoT à horizon 2040. Ce scénario se base sur une croissance démographique mesurée et maîtrisée préservant le socle environnemental et réduisant les inégalités, mais aussi sur une ouverture vers les territoires et les départements voisins. L'accès à la mobilité pour toutes et tous s'est révélé comme un enjeu majeur lors de l'élaboration du SCoT avec une offre de

déplacements méritant d'être renforcée, un niveau de service des transports collectifs à améliorer et de nouvelles solutions à mettre en place, réalistes et adaptées aux besoins des habitants et des usagers du territoire. La stratégie du SCoT Causses et Cévennes a pour objectif de réduire la dépendance à la voiture individuelle, en proposant des alternatives, avec un objectif affiché de diminuer significativement sa part modale pour atteindre 65% en 2040 (au lieu de 77% en 2018).

Cette stratégie se traduit au travers de 4 ambitions principales dans le Plan d'Aménagement Stratégique (PAS) du SCoT :

- Améliorer l'accès au territoire
- Développer les transports collectifs sur les principaux corridors de déplacement
- Favoriser la mobilité solidaire
- Développer la pratique du vélo et de la marche au sein du SCoT

Elle a été précisée au travers des prescriptions et des recommandations du Document d'Orientations et d'Objectifs organisées en 6 objectifs qui ont servi de base au plan d'actions :

- Organiser les déplacements
- Développer les transports collectifs
- Développer les transports partagés
- Favoriser les modes actifs
- Structurer le stationnement
- Organiser les mobilités touristiques

Unedémarched'élaborationparticipativeetuneformationcontinuepour construire le plan d'actions

L'élaboration du Schéma des Mobilités et de son plan d'actions repose sur une démarche participative avec les AOM et les acteurs locaux de la mobilité marquée par deux temps forts en séminaires-ateliers. Le premier (novembre 2023) a permis de partager le diagnostic des déplacements et de consolider la stratégie mobilité du PETR avec une séquence mutualisée avec le SCoT dédiée à l'écriture du DOO. Le second (mars 2024), organisé en deux temps, était destiné au partage de retours d'expérience de territoires voisins et à une projection vers des solutions « vertueuses » de mobilités grâce à un jeu de rôle (se mettre à la place d'usagers « types » du territoire) permettant de passer de la stratégie au plan d'actions.

En parallèle, les élus et les techniciens du PETR mènent une démarche d'acculturation en continu incluant des participations à des événements relatifs à la mobilité – colloques et visites de terrain ou à la rencontre de leurs homologues ayant réalisé des documents cadres et des actions de mobilités.

Les cartes du jeu de rôle



Les 3 territoires témoins et leurs expériences de mobilité

- **Parc Naturel Régional des Grands Causses** : diffusion de documentaires, autopartage en libre service, location VAE.
<https://www.parc-grands-causses.fr/bouger-autrement>
- **PETR Sud Lozère** : éducation et formation à la pratique vélo, location de VAE, expérimentation du covoiturage.
<https://petr-sud-lozere.fr/mobilite-durable/>
- **Syndicat Mixte du Grand Site de France du Cirque de Navacelles** : navettes estivales gratuites entre belvédères et hameau, aménagement des belvédères (circulation et stationnement).
<https://www.cirquenavacelles.com/le-plan-dactions-2024-2032/>

Un plan d'actions en 3 axes et 9 objectifs

AXE I



ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT

- 1 Sensibiliser
- 2 Concerter
- 3 Animer

Accompagner le changement de pratiques étant aussi important que d'offrir un bouquet de services de mobilités adaptées, le PETR souhaite communiquer, animer et concerter sur le Schéma des Mobilités et sa mise en œuvre, mais aussi sur les déplacements et l'écomobilité en général. Il s'agit d'accompagner les initiatives de sensibilisation, de communication et de formation en faveur du développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle, mais aussi

de mettre en relation les acteurs de la mobilité entre eux et avec les usagers du territoire. C'est un enjeu fondamental au regard du contexte local et de la structuration de la compétence mobilité sur le territoire, un partenariat renforcé devra être engagé pour la mise en place de solutions de mobilités qu'elles soient éprouvées ou expérimentales.

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

Améliorer les mobilités quotidiennes, c'est faciliter l'accès, au sein et en dehors du PETR, à l'emploi, à la formation, à la santé, mais aussi aux loisirs ou à la vie sociale, notamment par le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle : transports en commun, modes partagés et actifs. C'est aussi mutualiser les solutions de mobilités quotidiennes et touristiques alors que le tourisme tend à se diversifier et à se développer sur 4 saisons et qu'il doit aussi participer

à sa transition énergétique. Cela peut se concrétiser par la réalisation ou l'accompagnement à la réalisation de documents cadres partagés, par l'optimisation des solutions de mobilités grâce à l'intermodalité en réinterrogeant l'usage et la place de la voiture individuelle dans la façon de se déplacer et dans l'espace public, notamment pour l'accès aux sites d'intérêts du territoire.

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

Développer les modes alternatifs et solidaires, c'est proposer une soutenabilité des mobilités à la fois environnementale et climatique, sociale et économique, dans un contexte de coût de l'énergie croissant et de contraintes financières pour les AOM, les collectivités locales, les entreprises et les usagers. La promotion d'une mobilité solidaire est inhérente au présent schéma, pour rendre accessible les solutions de déplacements à tous les publics notamment les personnes en situation de précarité, de handicap ou non équipée en moyen de locomotion. Cette mobilité solidaire, profitable à toutes et à tous, passe par le

développement des modes alternatifs à la voiture individuelle : les transports collectifs renforcés, le transport à la demande expérimenté comme solution complémentaire au regard des caractéristiques et besoins du territoire, les modes partagés pour lutter contre l'autosolisme, les véhicules intermédiaires légers et décarbonés comme solution innovante, les modes actifs avec le vélo, classique ou à assistance électrique, déployé sur l'ensemble du territoire et la marche dans les centres bourgs.

Le tableau de synthèse des actions

AXE I

ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT

1 - Sensibiliser	1. Création d'une page dédiée à la mobilité sur le site internet du PETR Causses et Cévennes
	2. Participation ou organisation d'évènements promouvant les mobilités durables et alternatives
	3. Accompagnement ou réalisation d'actions de formation et d'éducation à la mobilité
	4. Accompagnement au développement de l'activité économique et touristique autour de la mobilité durable et de l'itinérance
2 - Concerter	1. Organisation de temps d'échanges conviviaux autour de la mobilité
	2. Réalisation d'enquêtes mobilités auprès des publics cibles
	3. Concertation et mise en réseau des acteurs locaux autour des mobilités en s'appuyant sur les instances existantes
	4. Développement des partenariats avec les territoires voisins "portes d'entrée locales" et les gestionnaires de sites touristiques
	5. Initialisation de partenariats avec les EPCI "portes d'entrée régionales"
3 - Animer	1. Mise en place d'une instance ad-hoc de gouvernance et de suivi de la mise en œuvre du Schéma des Mobilités
	2. Participation annuelle et mobilisation ponctuelle du comité régional des partenaires à l'échelle du bassin régional de mobilité d'Alès
	3. Accompagnement aux réponses aux appels à projets, à la recherche de financements et de subventions
	4. Engagement d'une réflexion sur l'évolution de la compétence « mobilité » du PETR et des EPCI membres

AXE II

AMELIORER LES MOBILITÉS QUOTIDIENNES ET TOURISTIQUES

4 - Réaliser des documents cadres de mobilité	1. Accompagnement des collectivités dans la réalisation de diagnostics et de documents cadres de mobilités => <i>Fiche pratique 1</i>
	2. Réalisation d'un schéma directeur cyclable du quotidien et touristique => <i>Fiche pratique 3</i>
	3. Réalisation d'une charte d'aménagement et de gestion des équipements de mobilité du PETR Causses et Cévennes
	4. Accompagnement des collectivités dans l'élaboration de documents d'urbanisme
	5. Accompagnement des entreprises à la réalisation de plans de mobilité employeur (PDME)
	6. Accompagnement des établissements de la Cité Scolaire à la réalisation d'un Plan de Déplacements établissement scolaire (PDES)
5 - Favoriser l'intermodalité	1. Réalisation d'un « Schéma Directeur des Aires de Mobilités » du PETR Causses et Cévennes => <i>Fiche pratique 2</i>
	2. Accompagnement à la réalisation des aires de mobilités sur le territoire du PETR dont les PEM routiers urbain et ruraux
	3. Accompagnement à la réalisation d'aménagements et d'équipements de mobilités (parkings, arrêts TC, etc.)
6 - Optimiser le stationnement et maîtriser l'accès aux sites touristique	1. Accompagnement des collectivités dans la réalisation d'études de circulation et de stationnement
	2. Accompagnement des collectivités dans la réalisation d'aménagement d'aires de stationnement des sites touristiques
	3. Accompagnement des études paysagères et de mobilités sur les sites touristiques du territoire
	4. Accompagnement à la réalisation et à la mise en œuvre du Schéma directeur des Infrastructures de recharges électriques (SDIRVE)
	5. Identification et intégration des actions du GSF du Cirque de Navacelles dont celles relatives à la mobilité et au stationnement
	6. Accompagnement au renforcement de la desserte par navette des sites touristiques majeurs
	7. Accompagnement à la réalisation d'études de fréquentation, de gestion des flux, de stationnement et d'aménagements « vertueux »

AXE III DÉVELOPPER LES MODES ALTERNATIFS ET SOLIDAIRES

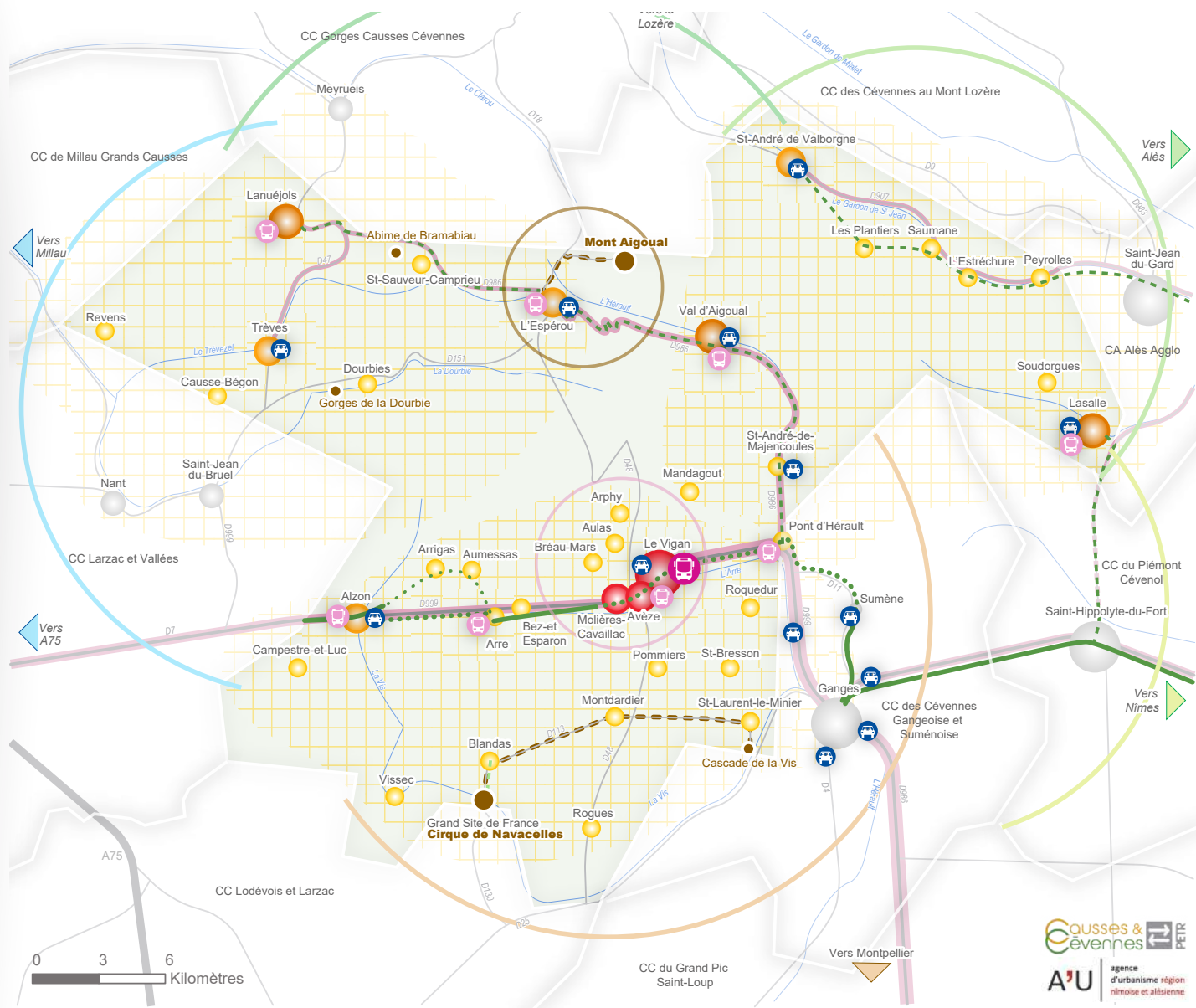
7 - Renforcer les transports collectifs	1. Accompagnement de l'AOM au renforcement des TC existants et dans la mise en place de CHNS sur les axes structurants
	2. Sollicitation de l'AOM pour le prolongement de la ligne LiO 608 entre Ganges et le Vigan
	3. Contribution à l'évaluation des besoins de mobilité quotidienne et touristique en lien avec l'AOM régionale
8 - Développer les transports partagés	1. Accompagnement de l'AOM régionale pour l'expérimentation du TAD en coordination avec les territoires voisins
	2. Expérimentation ou accompagnement à l'expérimentation de l'autopartage
	3. Accompagnement des initiatives locales de mise en place de mobilités inclusives pour une « transition juste »
	4. Accompagnement au développement de l'offre de véhicules partagés et inclusifs
	5. Accompagnement des initiatives de développement de services de covoiturage et de partage de trajets
9 - Favoriser les modes actifs	1. Expérimentation ou accompagnement à l'expérimentation d'un service de prêt et de location de VAE
	2. Accompagnement à l'intégration des aménagements cyclables et piétonniers dans la rénovation des voies départementales
	3. Accompagnement à l'aménagement de la voie verte V85 et des itinéraires cyclables associés ou alternatifs et transitoires
	4. Accompagnement à la réalisation de haltes cyclables
	5. Accompagnement des démarches et initiatives locales existantes ou émergentes en faveur du cyclotourisme
	6. Accompagnement de l'expérimentation de l'emport de vélo à bord des cars

Quelques précisions

- Le plan d'actions est présenté ici de manière simplifiée. Une version détaillée est disponible en annexe, elle précise le contenu des actions, propose des porteurs et des partenaires ainsi qu'un phasage indicatif à court et long terme.
- Le plan d'actions est évolutif et vivant. En effet, sur la durée de sa mise en oeuvre à horizon 2032, les actions actuelles pourront être développées ou évoluer, tandis que des actions nouvelles pourront apparaître. Le tableau détaillé sera modifié en conséquence et diffusé par le PETR Causses et Cévennes.
- Les axes du plan d'actions, notamment les axes II et III, s'articulent avec le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT dont ils reprennent les prescriptions et les recommandations pour les décliner en actions, les autres actions étant issues des travaux en atelier et en groupes de travail techniques spécifiques au Schéma des Mobilités. Les références à ces prescriptions et recommandations sont rappelées dans le tableau détaillé.
- Une carte indicative est proposée en page 10. Elle illustre le plan d'actions de manière non exhaustive, seules les principales actions pouvant être territorialisées y étant représentées.
- 3 fiches pratiques, dont le contenu est détaillé en page 11, accompagnent également la publication de synthèse et les principaux schémas directeurs ciblés dans le plan d'actions.

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité, **CHNS** : Car à Haut Niveau de Service, **COM** : Contrat Opérationnel de Mobilité, **GSF** : Grand Site de France, **EPCI** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale, **LiO** : réseau de transports publics ferroviaires et routiers de la région, **PLM** : Plan Local de Mobilité, **PLU(i)** : Plan Local d'Urbanisme (Intercommunal), **PDME** : Plan de Mobilité Employeur, **PEM** : Pôle d'Echanges Multimodal, **PETR** : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural, **SDIRVE** : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour les Véhicules Électriques, **TAD** : Transport à la Demande, **VAE** : Vélo à Assistance Électrique

La carte des principales actions proposées



Réaliser des documents cadres

- Stratégie de mobilité

Favoriser l'intermodalité et développer les transports partagés

Aménagement d'aires de mobilités :

- PEM routier urbain
- PEM routiers rural
- Aire de covoiturage
- Expérimentation du TAD

Renforcer les transports collectifs

- Court terme
- Long terme
- Mise en place d'un CHNS
- Renforcement des services existants
- Création de nouveaux services

Favoriser les modes actifs

- Voie verte existante
- Voie verte en projet
- Voie verte au long terme
- Autre itinéraire cyclable
- Itinéraire cyclable à étudier

Maîtriser l'accès aux sites touristiques

- Réalisation d'une étude paysagère et de mobilité
- Amélioration de l'accès aux sites touristiques
- Développement de navettes touristiques

Organisation territoriale

- Pôle viganais
- Centralités sectorielles
- Villages relais
- Villages

PEM : Pôle d'échange multimodal - TAD : Transport à la demande - TC : Transport en commun - CHNS : Car à Haut Niveau de Service - V85 : Véloroute Le Vigan - Quissac

Les fiches pratiques

Fiche 1 : les documents cadres et pré opérationnels de mobilité

Présentation des documents cadres de mobilité et des schémas directeurs préopérationnels thématiques pouvant être élaborés et mis en oeuvre par le PETR et les collectivités locales. Pour chaque document, des informations seront données sur leur contenu, la durée de réalisation, les coûts moyens et les financements possibles.

Liste indicative des documents présentés

- Plan Local de Mobilité (PLM) / Plan Local des Déplacements (PLD),
- Schéma de circulation,
- Schéma directeur des mobilités actives / Schéma directeur cyclable / Plan vélo,
- Plan de Mobilité Employeur (PDME).



Fiche 2 : les aires de mobilités

Présentation de la typologie des aires de mobilités envisagées sur le PETR Causses et Cévennes, de leurs principales caractéristiques et fonctionnalités, des services proposés, des critères d'implantation et de dimensionnement.

Typologie indicative des aires de mobilité :

- PEM routier urbain,
- PEM routier rural,
- Haltes multimodales et touristiques (micro PEM),
- Aires de stationnement et de services.



Fiche 3 : les aménagements cyclables

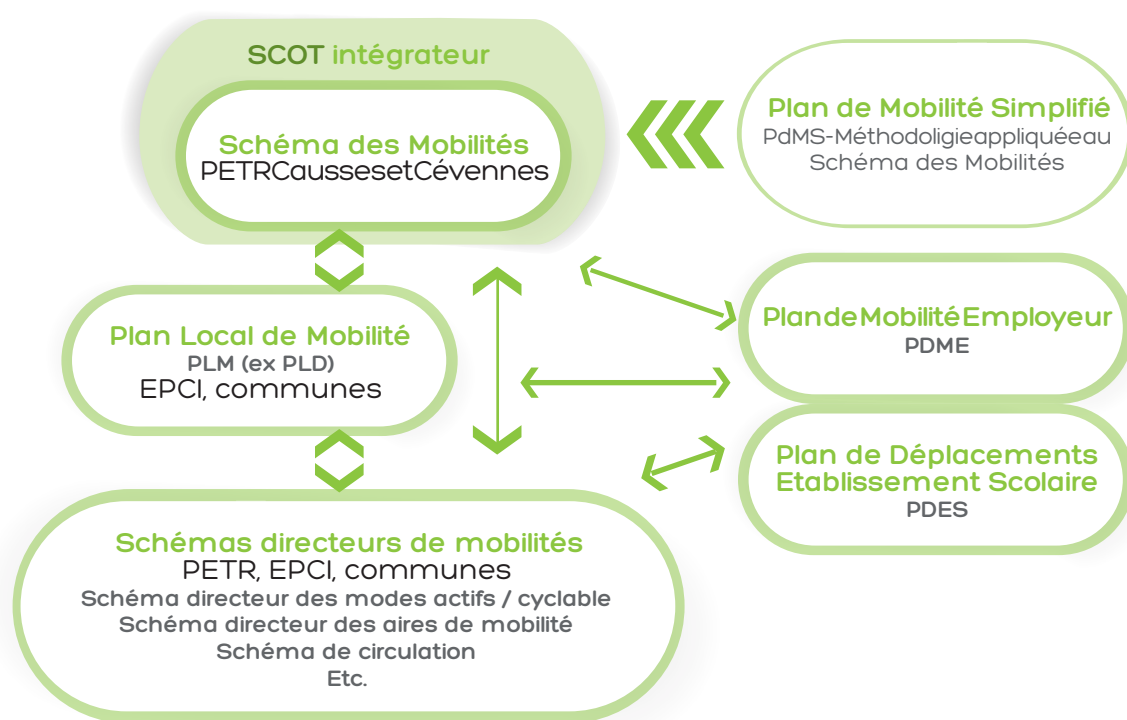
Présentation des différents types d'aménagement cyclables pouvant être réalisés sur le PETR, que ce soit en voirie dédiée au vélo ou en voirie partagée avec d'autres modes de déplacement. Pour chaque type d'aménagement cyclable, des informations seront données sur leurs caractéristiques et leur dimensionnement, en s'appuyant notamment sur les recommandations du Cerema, et leurs coûts moyens.

Typologie indicative des aménagements cyclables :

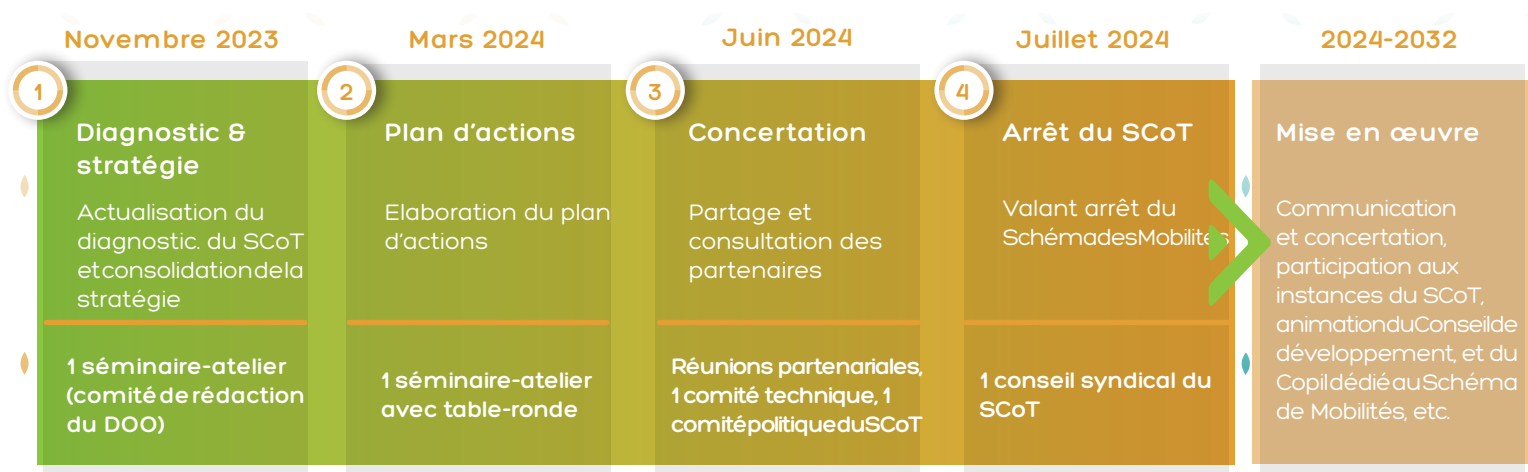
- Véloroute / voie verte,
- Piste cyclable,
- Bande cyclable,
- Aménagement transitoire,
- Zone 30,
- Zone de rencontre,
- Chaucidou.



Des stratégies de mobilités locales à articuler



Un Schéma des Mobilités à faire vivre



Quelques liens utiles

Site internet du PETR Causses et Cévennes
<https://petr-causses-cevennes.fr/>

Pave web du Cerema dédiée à la mobilité
<https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilites>

Page web de la région Occitanie dédiée à la mobilité
<https://www.laregion.fr/Transports-Mobilites-et-Infrastructures>

Page web du département du Gard dédiée à la mobilité

<https://www.gard.fr/le-conseil-departemental-du-gard/le-schema-des-mobilites/>

Page web du Syndicat Mixte des Transports du Bassin Alésien (SMTBA)
<https://www.ales.fr/territoire/la-ville-et-lagglo/ales-agglomeration/syndicat-mixte-des-transports-publics-du-bassin-ales/>

Crédits / Réalisation A'U (sauf mention contraire)
 Crédits photos A'U
www.audrna.com

A

Alès'y / Réseau de transport public local du Syndicat Mixte des Transports du Bassin Alésien.

Aire de mobilité / lieu d'échanges - point de connexion entre plusieurs – au moins deux - modes de déplacements et services de mobilité (transport collectif routier, transport à la demande, mode partagé, vélo). Les aires de mobilité se déclinent dans une typologie allant du PEM à la halte plus modeste selon le nombre de modes connectés, leur niveau d'équipement et de services offerts (voir fiche pratique n°2).

Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) / Personne publique compétente pour l'organisation des mobilités au sein de son « ressort territorial » (territoire de compétence), un EPCI, un Syndicat Mixte ou une Région. Sur le PETR des Causses et Cévennes, la région Occitanie (réseau LiO) et le Syndicat Mixte des Transports du Bassin Alésien (réseau Alès'y) sont AOM.

Autopartage / Mise en commun d'un ou plusieurs véhicules à destination d'utilisateurs en ayant l'usage successif, par l'intermédiaire d'un opérateur dédié (particulier, société privée, association, agence publique ou encore coopérative).

Autosolisme / Utilisation solitaire d'une voiture, sans passager, pour un déplacement défini.

C

Covoiturage / Utilisation d'une même voiture particulière par plusieurs personnes effectuant le même trajet, ou partie du trajet, permettant d'alléger le trafic routier et de partager les frais de transport.

- > aire de covoiturage : parking conçu pour la pratique du covoiturage et signalé « aire de covoiturage ».
- > arrêt de covoiturage : point d'arrêt conçu pour la pratique du covoiturage (type rezopouce).

GES / Acronyme de Gaz à effet de serre

I

Intermodalité / Utilisation complémentaire de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement. Elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants : train + vélo, covoiturage + bus...

LiO / Réseau de transport public régional de la région Occitanie (trains et autocars)

L

Loi d'orientation des mobilités (LOM) / loi publiée en décembre 2019 qui vise à rendre les déplacements plus accessibles, moins chers et plus respectueux de l'environnement et définit la mise en place de nombreux dispositifs et documents cadres pour atteindre cet objectif. Cette loi comporte 3 grands axes :

- Axe 1 : le développement du réseau de transports en commun,
- Axe 2 : le déploiement de nouvelles méthodes de déplacement,
- Axe 3 : l'encouragement des citoyens à utiliser ces alternatives plus écologiques.

M

Modes actifs (ou modes doux) / Modes de déplacement pour lesquelles la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance électrique. C'est ainsi le cas du vélo, de la marche, ou encore du skateboard par exemple.

P

Parking-relais (P+R) / Aire de stationnement située à proximité d'un arrêt de transport collectif pour en faciliter l'accès rapide, signalée par le sigle P+R.

Pôle d'Echange Multimodal (PEM) / Espace destiné à améliorer l'intermodalité des déplacements, notamment un transport collectif structurant. Il vise à favoriser la connexion physique entre différents modes de transport et à faciliter des transferts lisibles et intuitifs. Un PEM peut associer le train, des réseaux de bus urbain et/ou interurbain, un parking relais, une aire de covoiturage, les modes actifs. Sur les Causses et Cévennes, en l'absence de desserte ferroviaire, les PEM sont de type routier organisant l'intermodalité entre les transports routiers collectifs, la voiture individuelle ou partagée et les modes actifs. Regroupant le maximum de services de mobilité et de modes de déplacements disponibles en un seul point, il facilite le report modal de la voiture vers ces modes alternatifs même en zone rurale (TAD, modes partagés dont covoiturage, modes actifs, etc.). Il fait partie de la famille des aires de mobilités.

Pédibus - Vélobus / Accompagnement d'enfants vers l'école par des parents volontaires qui conduisent à pied ou à vélo ces enfants. Le trajet est organisé comme un « autobus scolaire » pédestre ou cyclable avec des arrêts et des horaires.

Personne à Mobilité Réduite (PMR) / Personne confrontée à des difficultés à se déplacer causées par une gêne permanente ou temporaire qui impose un aménagement spécifique des lieux et des transports pour les rendre accessibles en toute indépendance.

Plan de mobilité employeur (PDME) / Outil de planification permettant à une entreprise d'évaluer son niveau d'engagement dans les mobilités et d'en déduire les actions à mettre en place pour atteindre des objectifs précis alors fixés.

Plan de mobilité simplifié (PDMS) / Outil de planification permettant à une collectivité AOM de moins de 100 000 habitants de se doter d'une feuille de route pour améliorer les besoins en mobilité de ses habitants.

Plan de déplacements établissement scolaire (PDES) / Outil de planification destiné à faciliter la mobilité du personnel, des élèves, de leurs parents. Il se réalise en concertation avec l'établissement scolaire, la collectivité et les usagers.

R

Rupture de charge / Changement de solution de mobilité de passagers pendant un déplacement.

Site propre / Voie de circulation réservée à un seul mode de déplacement (vélo, bus, covoiturage...).

Solution de mobilité / Manière d'effectuer un trajet, synonyme de « moyen de transport ».

T

Transport à la Demande (TAD) / Forme de transport collectif ou partagé non régulier, adaptée aux territoires peu denses et complémentaire des lignes régulières, fonctionnant à la demande des usagers, organisée par une AOM. Il existe deux grandes familles de TAD :

- la ligne virtuelle avec des arrêts et un itinéraire prédéfinis, qui peut fonctionner avec des horaires prédéfinis déclenchés uniquement sur réservation des usagers, ou sans horaires prédéfinis ;
- le TAD zonal qui fonctionne au sein d'un territoire donné, sans itinéraire ni horaire prédéfini (les arrêts peuvent être prédéfinis).

Transports alternatifs / Modes de transport qui constituent une alternative à l'utilisation de modes de transport motorisés individuels carbonés, c'est-à-dire les modes actifs (marche, vélo, trottinette, skate, roller...), les transports collectifs (train, bus) et les transports partagés (covoiturage, autopartage).

Taxi solidaire / Taxi à la demande pour les personnes sans moyen de transport ou ayant des difficultés à se déplacer, sous conditions d'âge et de ressources.

Transport solidaire / Mode de transport met en relation des conducteurs bénévoles et des particuliers isolés de solutions de mobilité pour leur permettre de se déplacer.

V

Vélo à Assistance Électrique (VAE) / Vélo muni d'une batterie électrique lui permettant d'augmenter sa vitesse et de faciliter le passage de zones pentues pour l'utilisateur.

Véloroute / Itinéraire cyclable sécurisé, balisé et adapté à la pratique du vélo sur de longues distances pouvant comporter effectivement des segments de voies partagées avec d'autres modes de déplacement motorisés.

Voie verte / Voie de circulation réservée aux déplacements non motorisés (vélos, piétons...), souvent arborée ou végétalisée, située à proximité d'une voie d'eau - sur un ancien chemin de halage par exemple, ou sur une voie ferrée abandonnée, comme la V85.

PLAN D'ACTIONS MOBILITES DU PETR CAUSSES ET CEVENNES - Juin 2024							
AXES ET OBJECTIFS	REF. DOO SCOT	N° ACTIONS	ACTIONS	PILOTES	PARTENAIRES	PHASAGE Court terme : 2026 Long terme : 2032 En continu	DESCRIPTIONS / COMMENTAIRES
AXE I - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT							
1 - Sensibiliser		1.1	Création d’une page dédiée à la mobilité sur le site internet du PETR Causses et Cévennes	PETR	Région, Département, EPCI, Communes	2026	Portail d’accès à l’information et aux services de mobilités des AOM, des collectivités et des acteurs locaux.
		1.2	Participation ou organisation d'évènements promouvant les mobilités durables et alternatives	PETR, EPCI, Communes	Région, Département	En continu	Participation aux évènements nationaux et régionaux (semaine de la mobilité durable, Mai à vélo, une semaine sans ma voiture, etc.) ou organisation d'évènements grand public ou publics cibles sur des thématiques générales ou spécifiques de mobilités durables.
		1.3	Accompagnement ou réalisation d’actions de formation et d’éducation à la mobilité	PETR	Région, Département, EPCI, Communes, associations	En continu	Actions à créer ou à expérimenter par ailleurs (Savoir Rouler à Vélo - SRAV, vélo école, remise en selle, éco conduite, etc.).
		1.4	Accompagnement des professionnels au développement de l’activité économique et touristique autour de la mobilité durable, dont le vélo, et de l'itinérance	PETR	Région, Département, EPCI, OT, CCI, CM, UIMH, FHPA	En continu	Action en faveur du développement de l'économie et de l'emploi du vélo (vente / location, réparation, formation, etc.) auprès des acteurs concernés : Offices de Tourisme, Chambres consulaires (CCI, CM), Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie (UIMH), Fédération de l'Hôtellerie de Plein (FHPA), etc. Accompagnement des Offices et des professionnels du Tourisme à la définition de produits intégrés ou complémentaires « activités / hébergement / mobilité » et à leur promotion. En articulation avec le programme Avenir Montagne et les stratégies locales
2 - Concerter	R52 R56	2.1	Organisation de temps d’échanges conviviaux autour de la mobilité	PETR	A préciser	En continu	Temps d’échanges au format adapté (temps court, restauration...) permettant de toucher le plus grand nombre : Café des mobilités, petits déj’ des mobilités, etc.
		2.2	Réalisation d’enquêtes mobilités auprès des publics cibles		EPCI, Communes, OT, entreprises, établissements scolaires	En continu	Salariés et entreprises (privées et publiques), Elèves et étudiants (écoles + Cité scolaire), empêchés (retraités, précaires, sans moyen de locomotion), vacanciers (touristes et résidents secondaires) - Cf. enquêtes 2022 et 2023.
		2.3	Concertation et mise en réseau des acteurs locaux autour des mobilités en s’appuyant sur les instances existantes	PETR	A préciser	En continu	Appui sur les réseaux associatifs, citoyens, professionnels et institutionnels. Appui sur les instances existantes (conseils de développement, matinales des entreprises, club des entrepreneurs...).
		2.4	Développement des partenariats avec les territoires voisins "portes d’entrée locales" et les gestionnaires de sites touristiques	PETR	EPCI, PNR, SM GSF	2026	Syndicat Mixte du Grand Site de France du Cirque de Navacelles, acteurs du massif du Mont Aigoual (CC CACTS - Climatographe, Prat Peyrot, Altı Aigoual), Office du Tourisme Sud Cévennes, Office du Tourisme du Mont Aigoual Causses et Cévennes.
		2.5	Initialisation de partenariats avec les EPCI "portes d’entrée régionales"	PETR	Région, EPCI	2026	Partage des stratégies mobilités respectives, étude de coopérations possibles, réflexion sur la billettique avec Montpellier Méditerranée Métropole, la CA Nîmes Métropole, la CA Alès Agglomération.
3 - Animer		3.1	Mise en place d’une instance ad-hoc de suivi de la mise en œuvre du Schéma des Mobilités	PÉTR	Région, EPCI, communes	2026	Instance de type Copil élargi aux acteurs locaux, en complément des instances techniques et politiques du SCoT, du conseil de développement du PETR et du comité régional de bassin d'Alès.
		3.2	Participation annuelle et mobilisation ponctuelle du comité régional des partenaires à l’échelle du bassin régional de mobilité d'Alès	Région, PETR	EPCI, territoires voisins	2026	Espace d’échanges entre les représentants du comité et la Région : CA Alès Agglomération, CC Cèze Cévennes, CC du Piémont Cévenol, CC Causses Aigoual Cévennes - Terres Solidaires, CC Pays Viganais, PETR Causse et Cévennes.
		3.3	Accompagnement aux réponses aux appels à projets, à la recherche de financements et de subventions	PETR	EPCI, Communes	2026	Pour les collectivités : aide au montage de dossiers de demande de subvention et aux réponses aux appels à projets - AAP nationaux ou régionaux, de fondations privées. Pour les porteurs de projets privés et associatifs : veille et relais d'information.
		3.4	Engagement d’une réflexion sur l’évolution de la compétence « mobilité » du PETR et des EPCI membres	PETR	Région, EPCI	2026	Réflexion à mener en concertation avec la CC Causses Aigoual Cévennes - Terres Solidaires, la CC du Pays Viganais et l'AOM régionale.
AXE II - AMÉLIORER LES MOBILITÉS QUOTIDIENNES ET TOURISTIQUES							
4 - Réaliser des documents cadres de mobilité	P90 P91 P94 P96 P97 P98 P104 P105 P110 R52 R53 R54 R55 R56 R58 R59 R68 R69 R71 R72 R109	4.1	Accompagnement des collectivités dans la réalisation de diagnostics et de documents cadres de mobilités / Fiche pratique 1	PETR	EPCI, Communes	2026	Réalisation d'une fiche pratique sur les documents cadres de mobilité (contenu et élaboration du document) : PLD, Schéma directeur des modes actifs, Plan Vélo, Plan de circulation (cf. plan de circulation rurale de la CC du Pays Viganais), études de stationnement, etc.
		4.2	Réalisation d’un schéma directeur cyclable du quotidien et touristique du PETR Causses et Cévennes / Fiche pratique 3	PÉTR	Département, EPCI, Communes, OT	2026	A structurer autour du programme AVELO 3 avec mise en œuvre schéma à l’échelle EPCI en articulation avec les projets locaux et en cohérence avec les recommandations du Cerema. Réalisation d'une fiche pratique sur les différents types d'aménagements cyclables.
		4.3	Réalisation d’une charte d’aménagement et de gestion des équipements de mobilité du PETR Causses et Cévennes	PETR	Région, Département, EPCI, Communes, SM du GSF	2026	Proposition de solutions d’aménagements de surfaces et d’équipements même modestes dans un souci de qualité et de fonctionnalité, de cohérence et d’affirmation d’une identité à l’échelle du PETR (matériaux, dispositifs techniques, lignes de mobilier urbain, information touristique, etc.). Pour les aires de mobilité, voirie et espaces publics pour valoriser l’identité et les savoir-faire locaux, les aménagements vertueux et accessibles (PMR)
		4.4	Accompagnement des collectivités dans l’élaboration de leurs documents d’urbanisme	PÉTR	EPCI, Communes	2032	Traduire les objectifs du Schéma des Mobilités du PETR et faciliter leur intégration dans les documents d'urbanisme des collectivités (Plans Locaux d'Urbanisme, Plans Locaux d'Urbanisme d'Intercommunaux) : OAP thématiques Mobilité et sectorielles, emplacements réservés, règles de stationnement, etc.
		4.5	Accompagnement des entreprises à la réalisation de PDME	PÉTR	Entreprises publiques et privées	2032	Conseil et appui technique à l'élaboration et à la mise en place de Plans de Mobilité Employeurs sur l'ensemble de la démarche : gouvernance, diagnostic, plan d'actions, suivi.
		4.6	Accompagnement des établissements d'enseignement de la Cité Scolaire à la réalisation d'un PDES	PETR, lycée et collège André Chamson	Région, Département	2032	Conseil et appui technique à l'élaboration et à la mise en place d'un Plan de Déplacements Etablissement Scolaire sur l'ensemble de la démarche : gouvernance, diagnostic, plan d'actions, suivi.
5 - Favoriser l’intermodalité		5.1	Réalisation d’un « Schéma Directeur des Aires de Mobilités » du PETR Causses et Cévennes / Fiche pratique 2	PÉTR	Région, Département, EPCI, Communes, SM du GSF	2026	Schéma précisant la typologie et la hiérarchie des aires de mobilité, leur localisation, leur programmation et leur dimensionnement, leur calendrier de réalisation, etc. En articulation avec les documents d'urbanisme et les projets locaux, en lien avec le schéma des aires de covoiturage du Département. Réalisation d'une fiche pratique sur la typologie des aires de mobilités et leurs principales caractéristiques.
		5.2	Accompagnement à la réalisation des aires de mobilités sur le territoire du PETR dont les PEM routiers et ruraux	PÉTR	EPCI, Communes	2032	Accompagnement à la réalisation des aménagements, participation au suivi des études préalables et de faisabilité, des études de maîtrise d'oeuvre et des travaux, en cohérence avec le Schéma Directeur des aires de mobilité et la charte d'aménagement.
		5.3	Accompagnement à la réalisation d'aménagements et d'équipements de mobilités	PÉTR	Département, EPCI, Communes	2032	Action portant sur les équipements ponctuels non compris dans une aire de mobilité (parkings, arrêts TC, etc.) en cohérence avec la charte d'aménagement.

PLAN D'ACTIONS MOBILITES DU PETR CAUSSES ET CEVENNES - Juin 2024							
AXES ET OBJECTIFS	REF. DOO SCOT	N° ACTIONS	ACTIONS	PILOTES	PARTENAIRES	PHASAGE Court terme : 2026 Long terme : 2032 En continu	DESCRIPTIONS / COMMENTAIRES
6 - Optimiser le stationnement et maîtriser l'accès aux sites touristiques	P101 P102 P103 P104 P105 P107 P108 P149 P150 R70 R71 R72	6.1	Accompagnement des collectivités à la réalisation d'études de circulation et de stationnement	PETR	EPCI, Communes	2032	Accompagement sur l'ensemble de la démarche (diagnostic, enquêtes, schéma).
		6.2	Accompagnement des collectivités dans la réalisation d'aménagement d'aires de stationnement des sites touristiques	PETR	EPCI, Communes	2032	Dans le respect de la "charte des aménagements de mobilité" du PETR.
		6.3	Accompagnement des études paysagères et de mobilités sur les sites touristiques du territoire	PETR, SM GSF Navacelles, acteurs du Massif de l'Aigoual, OT		2032	Etudes pouvant être réalisées sur des sites ou ensemble de sites, notamment sur les sites majeurs du Massif de l'Aigoual (Climatographe, Altitude Aigoual, Prat Peyrot) et les sites d'intérêt (Cascade de la Vis, Dourbies, abime de Bramabiau...).
		6.4	Accompagnement à la réalisation et à la mise en œuvre du SDIRVE	SMEG, Département	EPCI, Communes	2026	Réalisation du Schéma Directeur pour les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques par le SMEG en coordination avec le CD 30, en lien avec le Schéma Directeur des Aires de Mobilité du PETR.
		6.5	Identification et intégration des actions du GSF du Cirque de Navacelles dont celles relatives à la mobilité et au stationnement	PETR	SM GSF Navacelles, EPCI, Communes	2032	Cf. Plan de Gestion du Grand Site de France du Cirque de Navacelles
		6.6	Accompagnement au renforcement de la desserte par navette des sites touristiques majeurs	PETR, SM GSF Navacelles, acteurs du Massif de l'Aigoual	Région, EPCI	2026	Renforcement des navettes existantes vers les belvédères du GSF, proposition d'une offre nouvelle vers le massif de l'Aigoual.
		6.7	Accompagnement à la réalisation d'études de fréquentation, de gestion des flux, de stationnement et d'aménagements « vertueux »	PETR	EPCI, Communes	2032	En lien avec la Charte des aménagements du PETR et des objectifs du SCoT en termes de désimperméabilisation et de renaturation, que pour les aires de stationnement quotidiennes ou touristiques.
AXE III - DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES DE TRANSPORTS ALTERNATIFS ET SOLIDAIRES							
7 - Renforcer les transports collectifs	P91 P94 R58	7.1	Accompagnement des AOM pour le renforcement des services de transports collectifs existants et dans la mise en place de CHNS sur les axes structurants	Région, SMTBA, PETR	EPCI	2032	Amélioration des horaires, des fréquences et développement de la mutualisation services réguliers et scolaires, avec mise en place de Cars à Haut Niveau de Services sur les axes routiers structurants, en déclinaison du PAS et du DOO du SCoT. En cohérence avec le Schéma directeur des aires de mobilité.
		7.2	Sollicitation de l'AOM pour le prolongement de la ligne LiO 608 entre Ganges et le Vigan	Région, PETR	EPCI	2026	Organisation d'échanges avec les services compétents et avec les collectivités concernées (CC Gangeoises et Suménoises, Montpellier Méditerranée Métropole) dans le cadre des instances de mobilité existantes ou de groupes de travail dédiés, en vue d'une saisine de l'AOM régionale.
		7.3	Contribution à l'évaluation des besoins de mobilité quotidienne et touristique en lien avec l'AOM régionale	Région, PETR	EPCI du PETR et EPCI limitrophes	2026	En partenariat avec le département du Gard et les départements voisins (Aveyron, Lozère, Hérault), en lien avec l'AOM régionale, le SMTBA et les EPCI concernés (CC du Pays Viganais, CC Causses Agoual Cévennes Terres Solidaires, CC du Piémont Cévenol, CC Cévennes Gageoises et Suménoises), dans le cadre des futurs Contrats Opérationnels de Mobilité (COM).
8 - Développer les transports partagés	P95 R53 R59 R60 R61 R62 R63 R64 R65	8.1	Accompagnement de l'AOM Régionale pour l'expérimentation du TAD en coordination avec les territoires voisins	Région, PETR	EPCI	2026	Transport à la Demande au bénéfice des territoires non ou mal desservis par les transports collectifs, sans perspective d'amélioration à court terme, avec modalités à préciser (lignes virtuelles et/ou zonages). En articulation avec les territoires voisins ayant déjà expérimenté cette solution (cf. Liane) ou pouvant être concernés au regard du service TC insuffisant. En cohérence avec le Schéma directeur des Aires de Mobilité.
		8.2	Expérimentation ou accompagnement à l'expérimentation de l'autopartage	PETR	EPCI, Communes, Entreprises, Associations	2032	Mise à disposition de véhicules en libre service avec des modalités restant à définir (autopartage en boucle, en trace directe, entre particuliers, avec les véhicules de collectivités ou d'entreprises, etc), en privilégiant les véhicules à faible impact environnemental. En cohérence avec le Schéma Directeur des aires de mobilité et en lien avec les expérimentations réalisées par les territoires voisins (cf. Citiz, Clem, Modulauto).
		8.3	Accompagnement des initiatives locales de mise en place de mobilités inclusives pour une "transition juste"	Département, PETR	EPCI, Communes, Associations, CAF	2032	Initiatives à identifier et partenariats à développer avec le CD30, la CAF, l'Ademe, l'APIJ (Transition « juste »).
		8.4	Accompagnement au développement de l'offre de véhicules partagés et inclusifs	PETR	EPCI, Communes, Associations, CAF	2032	Soutien financier à l'acquisition de véhicules de prêt ou de véhicules en partage avec priorisation donnée aux véhicules électriques ou intermédiaires.
		8.5	Accompagnement des initiatives de développement de services de covoiturage et de partage de trajets	Région, PETR	EPCI, Communes, Associations	2026	Solutions de mobilité complémentaires aux transports collectifs à mettre en oeuvre par des opérateurs en articulation avec l'AOM régionale.
9 - Favoriser les modes actifs	P91 P92 P97 P98 P99 P100 P108 P109 P110 P153 R53 R57 R66 R67 R68 R69 R71 R72 R111	9.1	Expérimentation ou accompagnement à l'expérimentation d'un service de prêt et de location de VAE	PETR	AOM, EPCI, Communes, Associations	2026	Accès facilité au Vélo à Assistance Electrique par des prêts gratuits ou payants, de courte ou de longue durée, permettant aux usagers de le tester ponctuellement ou de le pratiquer au quotidien sans en avoir la charge de l'acquisition et de l'entretien. En cohérence avec le Schéma directeur cyclable du quotidien et touristique.
		9.2	Accompagnement à l'intégration des aménagements cyclables et piétonniers dans la rénovation des voies départementales	Département, PETR	EPCI, Communes	2032	En articulation avec le CD 30 et les collectivités concernées. En cohérence avec avec le Schéma directeur cyclable et le Schéma directeur des aires de mobilité.
		9.3	Accompagnement à l'aménagement de la voie verte V85 et des itinéraires cyclables associés de rabattement ou alternatifs et transitoires	Département, PETR	EPCI, Communes	2032	CD30 : début travaux 2025 ou 2026 sur séquence Sumène-Le Vigan, possibilité aménagement transitoire / parallèles à la voie verte au-delà d'Arre ? En cohérence avec le Schéma directeur cyclable et touristique.
		9.4	Accompagnement à la réalisation de haltes cyclables	PETR	EPCI, Communes, OT	2032	Aménagement d'aires de services et de repos pour les cyclistes permettant des pauses courtes ou longues (mobilier de repos, stations de réparation, etc). En cohérence avec le Schéma directeur cyclable et touristique et de la Charte d'aménagement.
		9.5	Accompagnement des démarches et initiatives locales existantes ou émergentes en faveur du cyclotourisme	PETR	EPCI, Communes, Associations	2026 / 2032	Escapades à vélo (CC CATS) et Cols réservés (OT Sud Cévennes) à développer à horizon 2026. Stratégie touristique de la CC CACTS et du pôle de pleine nature 4 saison avec boucles cyclotouristiques à développer à horizon 2032.
		9.6	Accompagnement de l'expérimentation de l'emport de vélo à bord des cars	Région, PETR	EPCI	2026	En appui de la réalisation de l'expérimentation par l'AOM Régionale (cf. ligne 682 Hérault Transport). En cohérence avec le renforcement des transports collectifs et le Schéma directeur cyclable du quotidien et touristique.



De nombreux documents cadres peuvent matérialiser et concrétiser une politique publique de mobilité, qu'ils soient opposables ou non, portés par des collectivités Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) ou pas, comme c'est le cas pour le PETR Causses et Cévennes et les deux EPCI qui le composent. Au-delà de la définition de stratégies et d'actions, la réalisation de ce type de documents permet de faire émerger une culture commune de la mobilité durable au sein de la population, mais aussi des services des collectivités concernées et de leurs partenaires.

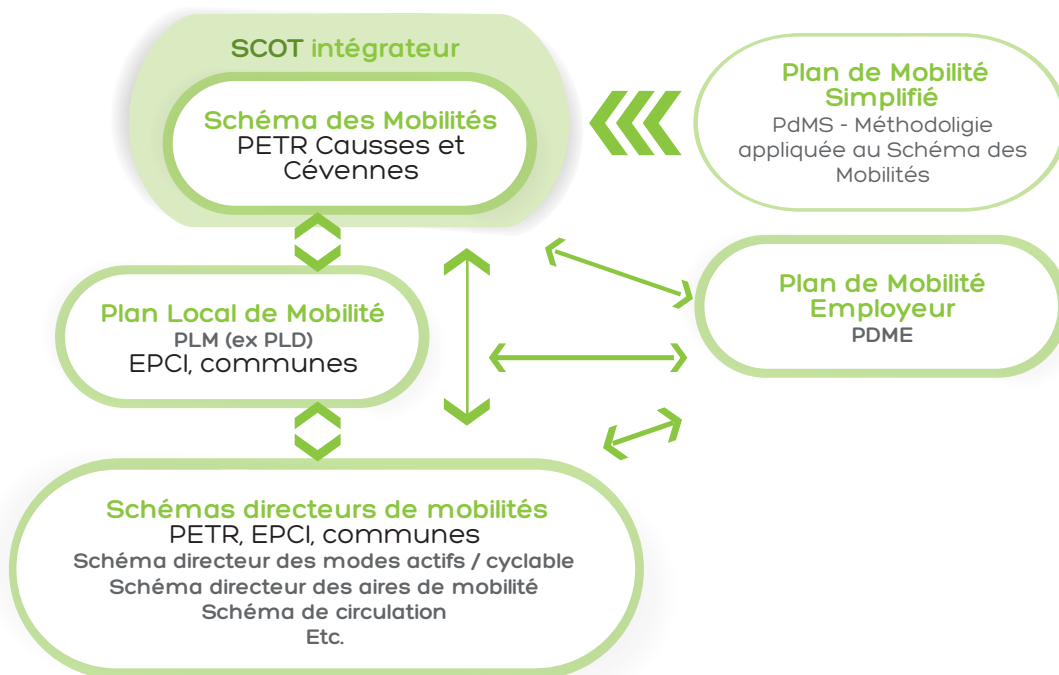
Si chaque document est adapté au territoire sur lequel il est projeté et aux cibles visées, que ce soit des publics ou des modes de déplacements, ils se doivent d'être cohérents entre eux et avec les documents portés par les collectivités départementales et régionales.

Dorénavant, les communes et communautés de communes du PETR des Causses et Cévennes, les entreprises et les établissements scolaires, disposent avec le Schéma des Mobilités d'un document cadre « chapeau » leur permettant de décliner leurs propres stratégies et documents cadres.

Le Schéma des mobilités du PETR Causses et Cévennes : une reprise de la méthode du Plan de Mobilité (Simplifié).

Créé par la LOM (cf. L1214-31-1 du code des transports), le plan de mobilité simplifié (PDMS) est l'outil de planification des déplacements proposé aux villes moyennes et aux territoires ruraux ou faiblement urbanisés. Il a d'ailleurs remplacé le Plan de Mobilité Rurale.

Le cadre et le contenu du PDMS se veulent **souples** et **adaptables** aux besoins des territoires. Sans effet juridique, le PDMS privilégie la **concertation large** avec les acteurs locaux et la population. Le PDMS est ainsi l'outil de référence peu contraignant qui permet d'élaborer la brique « mobilité » de leurs politiques publiques d'aménagement durable traduite dans le SCoT, le PCAET ou les PLU.



Plan Local de Mobilité (PLM) / Plan Local des Déplacements (PLD)

Le Plan Local de Mobilité (PLM), anciennement Plan Local des Déplacements (PLD) ou Plan Global des Déplacements (PGD) est un outil qui permet aux collectivités de définir et mettre en œuvre leur mobilité, en proposant des solutions durables pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air. Le PLM est une déclinaison opérationnelle à l'échelle intercommunale ou communale des documents supérieurs, en l'occurrence du Schéma des Mobilités des Causse et Cévennes. C'est un document de planification qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour repenser de façon durable la mobilité. Il identifie les difficultés de déplacements actuelles et futures afin de définir des actions visant à améliorer la mobilité. Il s'appuie sur une démarche de concertation ou de participation.



Porteur > EPCI / communauté de communes ou commune



Contenu > Diagnostic partagé, objectifs et orientations, plan d'actions



Durée > 8 à 12 mois



Coût > entre 15 000 et 40 000 €



Financements > Région Occitanie (BCO) / ADEME

Exemples >

PGD de la CC Grand Pic Saint-Loup (34)

PGD de la CC Cévennes Gangeoises et Suménoises (34)

PLD de Générac (30)

Liens >

Le plan de mobilité (PM) et le plan local de mobilité (PLM) - Cerema [Lien](#)

Schéma directeur des mobilités actives (SDMA)

Le schéma directeur des mobilités actives est un document de planification volontaire des mobilités à pied et à vélo destiné à créer les conditions favorables à leur pratique quotidienne grâce à des aménagements et des services adéquats. C'est à la fois une feuille de route et une boîte à outils concrétisées dans un programme pluriannuel d'investissements qui définit un ensemble d'actions et un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers à mettre en place, en cohérence ou en déclinaison d'autres documents de planification comme le PDMS. Ce document facilite la coordination des acteurs intervenant sur le territoire et sert de support à la communication et à la promotion des mobilités actives auprès de ses habitants et de ses usagers.



Porteur > communauté de communes ou commune



Contenu > diagnostic / évaluation des besoins, cartographie des itinéraires et des équipements, plan d'actions / programme pluriannuel d'investissements



Durée > 8 à 12 mois



Coût > 5 000 à 15 000 € pour une commune / 20 000 à 40 000 € pour un EPCI



Financements > 50 % par l'ADEME plafonné à 80 000 € (programme AVELO).

Exemples >

SDMA de la CC de Cèze Cévennes (30)

SDMA de la CC du Grand Pic Saint-Loup (34)

SDMA de Séméac (65)

SDMA de Vic-en-Bigorre (65)

Schéma des circulations douces de Bièvre (91)

Liens >

Favoriser les modes actifs dans les territoires d'Occitanie - TOTen [Lien](#)

Schéma directeur des aménagements cyclables (SDAC) / Plan Vélo

Le schéma directeur des aménagements cyclables est un outil de planification qui vise à assurer la «cohérence, la continuité et l'attractivité des itinéraires cyclables», en agissant sur trois piliers : les infrastructures, les services, la culture du vélo. Il peut bien entendu constituer le volet cyclable du schéma directeur des mobilités actives. Rendu obligatoire par la loi LOM en 2019 comme volet cyclable des plans de mobilité articulé avec le Plan National des Véloroutes, son développement a été facilité par des guides méthodologiques et des programmes dédiés (AVELO) et porté par des associations de collectivités «cyclables» engagées. A l'origine développé par de grandes agglomérations, aujourd'hui il peut être élaboré sur un territoire peu dense et montagneux pour constituer la première brique d'une stratégie de mobilité plus globale.



Porteur > PETR, EPCI



Contenu > Diagnostic / objectifs et enjeux / Propositions d'aménagements / Plan d'actions et phasage / Suivi et évaluation



Durée > 8 à 12 mois



Coût > Variable selon la taille de la collectivité



Financements > ADEME (programme AVELO)

Exemples >

SDAC du Pays Sud Toulousain (31)
SD cyclable du Pays Cœur d'Hérault (34)
SD Vélo et Services Vélo de la CC Pyrénées Vallées des Gaves (65)
Plan Local Vélo de Saint-Gilles (30)

Liens >

Le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables - Cerema [Lien](#)

Plan de Mobilité Employeur (PDME)

Le PDME propose un ensemble de mesures visant à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, avec l'objectif de diminuer les émissions polluantes et le trafic routier. C'est une démarche intégrée d'analyse et d'optimisation des déplacements générés par l'activité d'une entreprise ou un parc d'activités, d'une administration : selon les types d'usagers (salariés, clients, visiteurs, fournisseurs,...) et selon les motifs de déplacements (professionnels, domicile-travail, loisirs,...). Il s'agit d'un document qui vise la mise en place de solutions de mobilité adaptées pouvant toucher à l'organisation de l'entreprise (horaires de travail), et qui a toute sa place dans une démarche plus large de Responsabilité Sociale d'Entreprise. Il peut être engagé de manière volontariste, mais, depuis la loi LOM, il n'est obligatoire que dans les entreprises de plus de 50 salariés (sur un même site) en l'absence de volet mobilité dans les Négociations Annuelles Obligatoires avec les représentants syndicaux.



Porteur > entreprise publique ou privée



Contenu > diagnostic / enquêtes, objectifs, plan d'actions dont communication, évaluation périodique



Durée > 6 à 12 mois pour les PME / 12 à 18 mois pour les grandes entreprises



Coût > 5 000 à 30 000 € pour une PME / 30 000 à 100 000 € pour une grande entreprise



Financements > ADEME

Exemples >

PDME Décathlon de Colomiers (31)
PDME CHU Purpan à Toulouse (31)

Liens >

Boîte à outils du Plan de Mobilité Employeur - Ademe [Lien](#)
Boîte à outils juridiques des dispositifs de soutien à la mobilité durable - Ademe [Lien](#)

Plan de Déplacements Etablissement Scolaire (PDES)

Le PDES propose un ensemble de mesures visant à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements du quotidien ou exceptionnels des élèves, de leurs parents et du personnel d'un équipement scolaire ou universitaire. C'est une démarche intégrée d'analyse et d'optimisation des déplacements générés par l'établissement qui, comme pour le PDME, peut porter sur la mise en place de solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle, mais aussi au fonctionnement des établissements scolaires (organisation des classes, horaires).



Porteur > établissement scolaire (école, collège, lycée) ou universitaire



Contenu > diagnostic / enquêtes, objectifs, plan d'actions dont communication



Durée > 2 x 9 mois (1 année scolaire d'élaboration + 1 année d'évaluation)



Coût > 30 000 € à 160 000 € selon la taille de l'établissement (si recours à une AMO)



Financements > à préciser

Exemples >

PDME / ES du PETR Alsace Sélestat Alsace Centrale (67)

CC de Senlis Sud Oise - 6 écoles (60)

Liens >

Réaliser un plan de déplacements établissements scolaires - Ademe [Lien](#)

Autres démarches et documents cadres de mobilités

De nombreuses collectivités s'approprient des méthodes d'élaboration de documents cadres de mobilités existants pour formaliser leur stratégie de mobilité durable. Elles les ont adaptées à leur besoin et à leur gouvernance, en leur donnant parfois une appellation spécifique, à l'image du Schéma des Mobilités du PETR Causse et Cévennes. Elles peuvent également s'engager dans des démarches complémentaires comme des études ou des schémas de circulation. En voici quelques exemples :

- > Plan de circulation de la CC du Pays Viganais (30),
- > Schéma de circulation et de stationnement du Syndicat Mixte de la Camargue Gardoise (30),
- > Schéma directeur des Mobilités de Ramonville (31),
- > Schéma directeur Piéton de la CA de l'Albigeois (81).

Pour aller plus loin

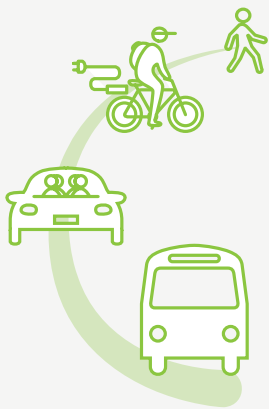
Plans de mobilité simplifiés, schémas directeurs des modes actifs - Aides 2023 [Lien](#)

Plateforme des coûts du Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables [Lien](#)

AAP & Fonds - Mobilités & Transition écologique (PETR Causse et Cévennes) [Lien](#)

Sources

[CEREMA - Mobilités](#), [Ademe - Air et mobilités](#), [TOTen - Mobilité durable](#), [Moby - Ecomobilité scolaire](#)



Afin de développer et d'organiser l'intermodalité sur son territoire, le PETR Causses et Cévennes souhaite déployer un maillage d'aires de mobilité qui connectent et rendent visibles différents modes et services de mobilités alternatives à l'autosolisme, aménagées de manière homogène afin de valoriser l'identité du territoire et proposant une information unifiée sur l'offre de mobilité.

Au sein d'une aire de mobilité peuvent converger des services de mobilités collectives, partagées et actives plus ou moins nombreux en fonction de son statut ou de sa localisation : transport collectif ou à la demande, covoiturage, autopartage, vélo...

Leur localisation aujourd'hui indicative sur la carte des actions du Schéma des Mobilités, leur dimensionnement, leur aménagement et l'offre de mobilités qu'elles proposeront seront précisées dans le futur Schéma Directeur des Aires de Mobilités.

4 catégories d'aires de mobilités sont proposées dans le Schéma des Mobilités du PETR Causses et Cévennes et préidentifiées sur la carte des actions (voir page suivante) :

- > PEM routier urbain,
- > PEM routier rural,
- > Halte multimodale et touristique,
- > Aire de covoiturage et de services.

Un dimensionnement, un aménagement et des coûts (investissement / fonctionnement) qui dépendent :

- > de la localisation (dans une polarité, sur ou à proximité d'un axe routier ou cyclable, d'une zone résidentielle ou d'une zone d'activités, d'un équipement public, d'un site touristique...),
- > de l'offre de mobilités proposée, notamment la desserte par un transport collectif ou non,
- > des caractéristiques techniques du site aménagé et du foncier disponible,

Pour bien fonctionner, une aire de mobilité doit être :

- > Accessible par tous les modes concernés (signalétique, cheminements),
- > Identifiable (charte commune, communication),
- > Bien dimensionnée (avec stationnement adapté notamment) et sécurisée.

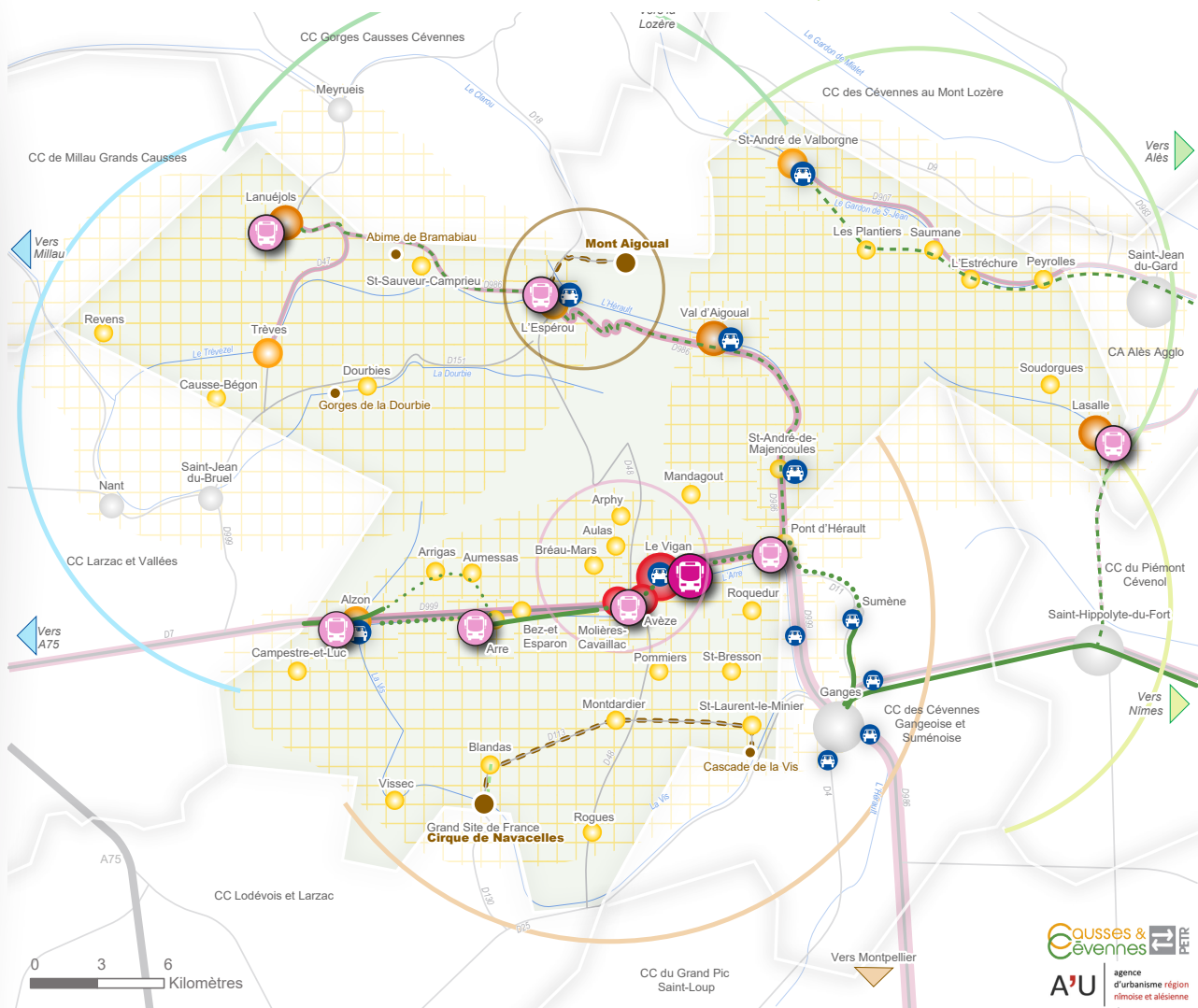
Pour développer son usage et renforcer son attractivité, l'aire de mobilité peut, entre autres :

- > Etre située à proximité d'équipements publics (crèche, bibliothèque...) ou de commerces (café-restaurant),
- > Etre dotée de points d'information touristique,
- > Disposer d'équipements de réparation et de gonflage pour les vélos,
- > Proposer des espaces d'accueil ou d'attente pour les usagers (abris, tables de pique-nique),
- > Accueillir des points d'apport volontaire de déchets recyclables.

Pour aller plus loin

Boîte à outils « Mobilité en zones peu denses » - Fiche n° 1 : Les aires de mobilité (Cerema) : [Lien](#)

Carte des principales actions du Schéma des Mobilités avec la localisation indicative des aires de mobilité (hors haltes multimodales)



Réaliser des documents cadres

- Stratégie de mobilité

Favoriser l'intermodalité et développer les transports partagés

Les aires de mobilités :

- PEM routier urbain
- PEM routiers ruraux
- Aires de covoiturage
- Expérimentation du TAD

Renforcer les transports collectifs

- Court terme
- Long terme
- Mise en place d'un CHNS
- Renforcement des services existants
- Création de nouveaux services

Favoriser les modes actifs

- Voie verte existante
- Voie verte en projet
- Voie verte au long terme
- Autre itinéraires cyclable
- Itinéraire cyclable à étudier

Maîtriser l'accès aux sites touristiques

- Réalisation d'une étude paysagère et de mobilité
- Amélioration de l'accès aux sites touristiques
- Développement de navettes touristiques

Organisation territoriale

- Pôle viganais
- Centralités sectorielles
- Villages relais
- Villages

PEM : Pôle d'échange multimodal - TAD : Transport à la demande - TC : Transport en commun - CHNS : Car à Haut Niveau de Service - V85 : Véloroute Le Vigan - Quissac

PEM routier urbain

Le pôle d'échange multimodal (PEM) routier urbain est la typologie d'aire de mobilité qui dispose le plus de services. A l'image du PEM en cours d'étude sur la commune du Vigan, il est un véritable nœud de mobilités sur le territoire, qu'elles soient quotidiennes ou touristiques. Le bouquet de solutions de mobilités offert par le PEM routier urbain est organisé autour d'une ou plusieurs lignes de transport collectif structurantes bénéficiant principalement du report modal et du rabattement des modes actifs ou partagés. C'est une aire de mobilité qui a la capacité d'être un lieu de vie articulé avec les espaces publics, les équipements et les commerces environnants. La gestion du stationnement automobile représente un enjeu important pour faciliter ce report modal que ce soit sur le site du PEM ou à proximité, avec une possibilité de mutualisation d'espaces de stationnement existants, notamment d'équipement commercial.

Modes de déplacement et services de mobilité proposés X : Offre mobilité de base / X : Offre mobilité complémentaire

TC routier	TAD	Voiture Particulière	Covoiturage	Autopartage	Vélo	Recharge E
X (CHNS*)	X	X (P+R**)	X	X	X	X

Autres services possibles

- > Location de VAE.
 - > Stationnement vélo sécurisé.
 - > Arrêt d'autostop organisé.
 - > Station de réparation / de gonflage.
 - > Espace d'attente / sanitaires.
 - > Panneaux d'information.
- Arrêt de car / CHNS
 - Parking VL mutualisé
 - Bornes de recharge E
 - Stationnement et consigne vélo
 - Point d'arrêt de covoiturage
 - Station de gonflage
 - Sanitaires

Exemple

Projet de PEM routier au Vigan (30)

1 070 660 €
HT



Esquisse issue de l'étude de faisabilité de 2021 - Evo Expertise Urbaine

PEM routier rural

Le pôle d'échange multimodal routier rural concerne les communes des polarités secondaires du SCoT Causses et Cévennes. C'est une aire de mobilité desservie par une ligne de transport collectif régulière ou de transport à la demande (TAD) avec une offre relativement importante de services de mobilités : voiture partagée, modes actifs, stations d'entretien des vélos. L'information sur l'offre de mobilité peut être accompagnée de renseignements touristiques. De taille réduite par rapport à un PEM routier urbain (avec un stationnement automobile limité), elle s'intègre plus facilement à des lieux de vie locale existants.

Modes de déplacement et services de mobilité proposés X : Offre mobilité de base / X : Offre mobilité complémentaire

TC routier	TAD	Voiture Particulière	Covoiturage	Autopartage	Vélo	Recharge E
X	X	X	X	X	X	X

Autres services possibles

- > Location de vélo (itinérant ou saisonnier).
 - > Navette touristique.
 - > Arrêt d'autostop organisé.
 - > Station de réparation / de gonflage.
 - > Panneaux d'information.
 - > Boîtes à partage.
- Arrêt de car
 - Stationnement VL / vélo
 - Bornes de recharge E
 - Point d'arrêt de covoiturage
 - Accès piéton sécurisé

Référence(s)

PEM routier rural d'Alzon (30)



Haltes multimodales et touristiques (« micro PEM »)

La halte multimodale se différencie des PEM routiers par l'absence de desserte par une ligne de car régulier. Néanmoins elle se situe sur ou à proximité d'un axe routier important lui assurant une bonne accessibilité. Les équipements et services de mobilité offerts vont être liés à la localisation de la halte : proximité avec un point d'intérêt touristique, un itinéraire de randonnée pédestre ou cyclable, positionnement par rapport au centre bourg.

Modes de déplacement et services de mobilité proposés X : Offre mobilité de base / X : Offre mobilité complémentaire

TC routier	TAD	Voiture Particulière	Covoiturage	Autopartage	Vélo	Recharge E
	X	X	X	X	X	X

Autres services possibles

- > Aire de pique-nique, mobilier urbain de détente.
- > Arrêt d'autostop organisé.
- > Aire de chaînage hivernal.
- > Point d'informations touristiques.
- > Station de réparation / de gonflage.
- > Equipement mobile / activité transitoire estivale (location de vélos par ex.)

- Parking VL
- Autopartage
- Location de vélo
- Borne de recharge E

Exemple

Stations de mobilité du Pays de Lumbres (62)

60 000 € HT *



* Coût moyen pour 7 stations (coût total 420 000 €)

Aires de covoiturage et de service

L'aire de covoiturage et de service est la typologie la plus légère et la plus souple en terme d'implantation et d'offre de services de mobilité. Elle peut s'installer en zone dense ou aux abords d'un axe routier, les services s'adaptant à la typologie du territoire. Cette aire n'est pas qu'un simple parking aménagé de manière vertueuse (revêtement perméable, plantations...). A partir du covoiturage comme cœur de cible, elle propose une offre d'équipements complémentaires dédiés au vélo et de services urbains, notamment la collecte des déchets recyclables.

Modes de déplacement et services de mobilité proposés X : Offre mobilité de base / X : Offre mobilité complémentaire

TC routier	TAD	Voiture Particulière	Covoiturage	Autopartage	Vélo	Recharge E
	X	X	X	X	X	

Autres services possibles

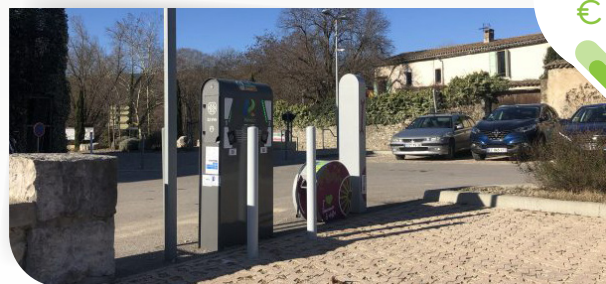
- > Abri pour les covoitureurs.
- > Arrêt d'autostop organisé.
- > Point d'apport volontaire.

- Parking VL
- Arrêt d'autostop Rézopouce
- Station de réparation / de gonflage
- Bornes de recharge E

Exemple

Aires de covoiturage de la CC Cévennes Suménoises et Gangeoises (34)

XXX XXX € HT



LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



Le développement de la pratique cyclable sur le territoire du PETR Causses et Cévennes est un élément important du Schéma des Mobilités. Les itinéraires cyclables, qu'ils soient à vocation quotidienne, de tourisme ou de loisirs, doivent être matérialisés et sécurisés. A cet effet, plusieurs dispositifs ou aménagements peuvent être réalisés sur le territoire. Ils seront à adapter à la nature de l'itinéraire, au profil de la voirie, aux opportunités foncières et aux moyens financiers. Dans ce document, deux grands types d'aménagements cyclables sont présentés, les aménagements dédiés et les voiries partagées avec les autres modes de déplacements, avec leur coût indicatif respectif.

Voirie dédiée au vélo : voie verte, piste cyclable, bande cyclable, aménagement transitoire.

Les voiries ou aménagements dédiés au vélo sont des infrastructures où la circulation est réservée uniquement aux cyclistes (principe de site propre), hormis la voie verte qui est partagée avec les piétons. Ces aménagements sont les plus coûteux, mais également les plus sécurisés. Ils ne sont pas adaptés à tous les profils de voirie, car ils demandent une largeur de chaussée importante.

Voirie partagée : zone 30, zone de rencontre, chaucidou.

Les voiries partagées sont des espaces où les cyclistes circulent sur la chaussée avec les automobilistes. Afin, de sécuriser cette pratique, la vitesse de la circulation est réduite et des aménagements et matérialisation mis en place afin de faciliter la circulation des modes actifs. Ces dispositifs sont bien adaptés aux centres bourgs et aux zones où les aménagements cyclables en site propre ne sont pas possibles ou non adaptés.

Liens internet /
ressources
documentaires

- » La boîte à outils des aménagements cyclables [Lien](#)
- » 8 recommandations pour réussir votre piste cyclable [Lien](#)
- » Les bandes cyclables [Lien](#)
- » Mieux comprendre la chaussée à voie centrale banalisée [Lien](#)
- » Zones de circulation apaisée [Lien](#)
- » Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement [Lien](#)

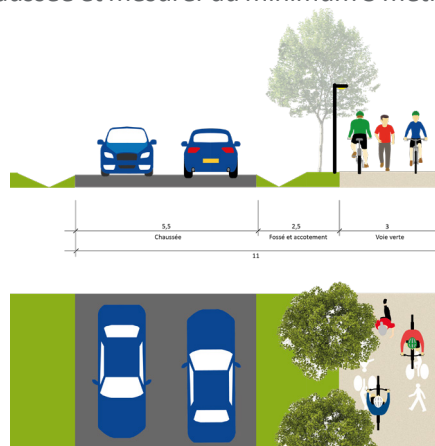


Voie verte

290 €
/ml



- La voie verte est définie comme une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Elle permet le déplacement sécurisé pour des piétons, des vélos, des trottinettes... Pour le confort de tous les usagers, elle doit être séparée de la chaussée et mesurer au minimum 3 mètres de large.



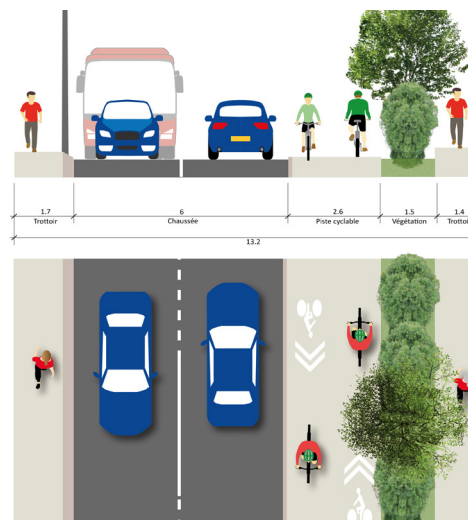
Partenaires associés



Piste cyclable

220 €
/ml

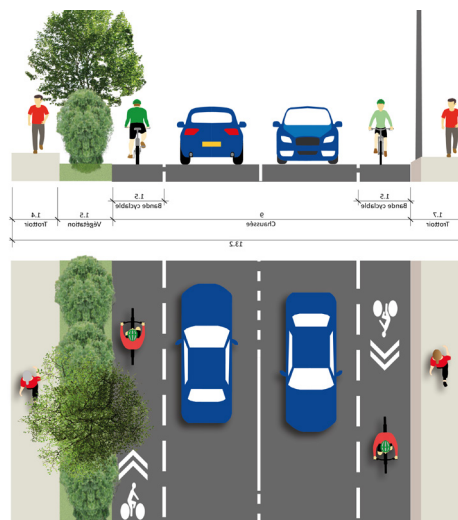
- La piste cyclable est un aménagement dédié exclusivement aux cyclistes autres deux roues légers (trottinettes...). Cet aménagement peut être bidirectionnelle ou unidirectionnelle, dans le premier cas elle doit être d'une largeur minimale de 2.5m, pour le second, la dimension minimum est de 2m.



Bande cyclable

160 €
/ml

- La bande cyclable est un espace dédié aux cyclistes et autres deux roues légers (trottinette...). Située sur la chaussée et séparée par du marquage au sol, les bandes cyclables sont unidirectionnelles et d'une largeur recommandée de 1,50 m.



Aménagement cyclable transitoire

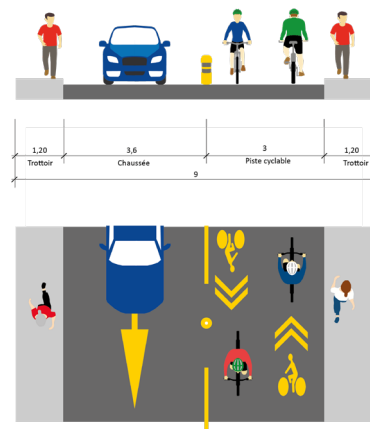
160 €
/ml



- L'aménagement d'une piste cyclable ou d'une voie verte transitoire consiste à mettre en place un dispositif de manière provisoire. Dans un premier temps, l'aménagement peut être testé à moindre coût, puis dans un second temps, être réalisé de manière définitive ou modifié. Ce type d'aménagement est généralement réalisé avec des balises autorelevables et de la peinture au sol jaune.



Cerema - Arnaud Laubu

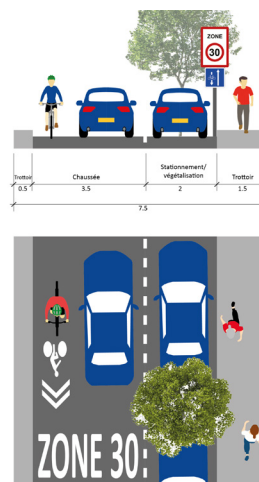


Zone 30

80 €
/ml*



- Dans cette zone la circulation des véhicules est limitée à 30 km/h, ce qui facilite l'apaisement et le partage de la voirie pour tous les usagers. En outre, ce dispositif permet aux cyclistes de circuler dans les deux sens sur des voies en sens unique, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Cet aménagement peut être accompagné d'une requalification de la voirie intégrant des aménagements destinés à réduire la vitesse des voitures (chicane, réduction de la largeur de la chaussée).



*Coût de la signalétique seule, + 70 € / ml avec reprise de la voirie.

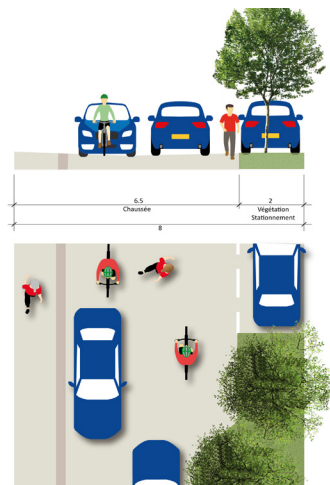


Zone de rencontre

240 €
/m² **



- La zone de rencontre est un dispositif jouant sur la réduction de vitesse (limitée à 20 km/h), mais surtout sur l'image de l'espace public : les piétons y sont autorisés à circuler sur la chaussée en étant prioritaires sur les cyclistes et les automobilistes, toutes les voies – y compris à sens unique – y sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. L'ensemble de la zone de rencontre est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse.



** Comprend la reprise de la voirie, la végétalisation, le mobilier urbain, le stationnement.



Chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou)

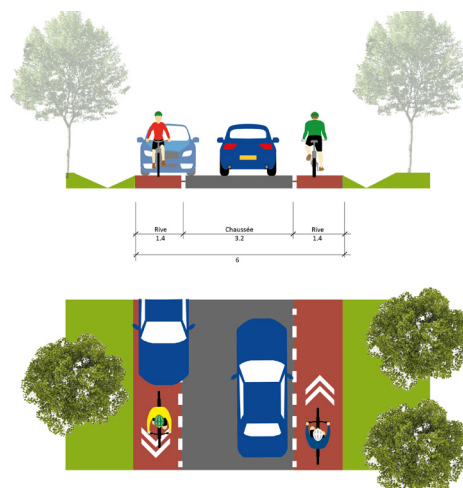
12 €
/ml ***



- La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB ou chaucidou), est une voie unique sans marquage central, bordée par deux lignes de rives suffisamment larges pour permettre la circulation des vélos. Les véhicules motorisés circulent de front et peuvent se déporter ponctuellement sur la partie cyclable lors d'un croisement, mais doivent céder la priorité aux cyclistes.



Cerema



*** Coût de la signalétique seule, + 140 € / ml avec reprise de la voirie.

Partenaires associés