

SCHEMA DIRECTEUR DES MOBILITES ACTIVES – COMMUNE DE CALVISSON

RENDRE LA VOIRIE CYCLABLE – SECURISER LES PARCOURS PIETONS

PHASE 1 – DIAGNOSTIC TERRITORIAL



SOMMAIRE

1. Contexte et objectifs de l'étude	p 3
2. Le territoire de Calvisson	p 6
3. Les mobilités sur le secteur Vaunage Ouest	p 17
4. Les cheminements piétons et cyclables existants	p 23
5. Le point de vue des habitants	p 33
6. Les documents d'orientation sur le territoire élargi	p 43
7. Les enjeux	p 47
8. Typologie des aménagements	p 52
 Annexe : Compte rendus des réunions avec les acteurs	 p 101

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES A CALVISSON

Avec une population de 6 400 habitants, Calvisson constitue un pôle urbain majeur au sein du Pays de Sommières et de la Vaunage, en bordure de la voie verte reliant Sommières à l'ouest à Caveirac à l'est, aux portes de Nîmes Métropole.

Les résidents et les nombreux pôles d'attraction, commerces, équipements, services, établissements d'enseignement, présents au sein du territoire communal génèrent de fortes mobilités, à la fois internes et en échanges avec les territoires extérieurs, d'une part à l'échelle communautaire du Pays de Sommières, d'autre part avec les autres intercommunalités périphériques.

Ces déplacements sont assurés majoritairement en voiture particulière, y compris pour les trajets internes. Loin d'être marginaux, la marche à pied et l'usage du vélo semblent des modes « secondaires » face à un recours généralisé à l'usage de la V.P., notamment pour des déplacements quotidiens.

Dans ce contexte, la commune de Calvisson est aujourd'hui attentive à la prise en compte des cheminements piétons et cyclables. Les aménagements en faveur des mobilités actives restent toutefois relativement limités et ne permettent pas de disposer d'un réseau piéton et cyclable sécurisé, maillé, en phase avec les besoins actuels et futurs et raccordé à la Voie Verte de la Vaunage, axe touristique majeur sur le territoire.

Dans ce cadre, les responsables de la commune de Calvisson souhaitent s'engager dans la **réalisation d'un schéma directeur des mobilités actives**.

La volonté des élus locaux de s'engager dans cette démarche fixe le niveau d'ambition pour les années à venir : celui d'inverser significativement le regard sur les modes de déplacements ainsi que sur le traitement des espaces publics. En d'autres termes, le Schéma Directeur des Mobilités Actives sera un des outils permettant de redonner une place à part entière aux cyclistes et aux piétons dans la ville, tant lors leurs déplacements, que lors du stationnement de leur vélo.

L'aménagement d'itinéraires sécurisés offre l'opportunité de :

- Développer les pratiques piétonnes et cyclables tout particulièrement pour les déplacements quotidiens en lien avec les établissements scolaires, les commerces, services, équipements de loisirs et sportifs,
- Favoriser le tourisme en captant les flux de la Voie Verte et en permettant aux touristes séjournant sur la commune de circuler à pied et/ou à vélo.

À noter qu'au-delà des contraintes liées aux distances à parcourir pour relier deux quartiers ou aux difficultés liées au franchissement des infrastructures routières, il reste des contraintes inhérentes à tout centre urbain ancien : des rues parfois étroites, une forte occupation de l'espace public par la voiture individuelle (en circulation et en stationnement). Le développement des cheminements piétons et cyclables renvoie donc à la question des usages, de leur niveau de prise en compte dans l'aménagement des espaces publics.

SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES A CALVISSON

La démarche s'inscrit dans le cadre des réflexions sur la redynamisation des centres villes et le développement de l'attractivité des territoires, notamment via le dispositif « Petites Villes de Demain ».

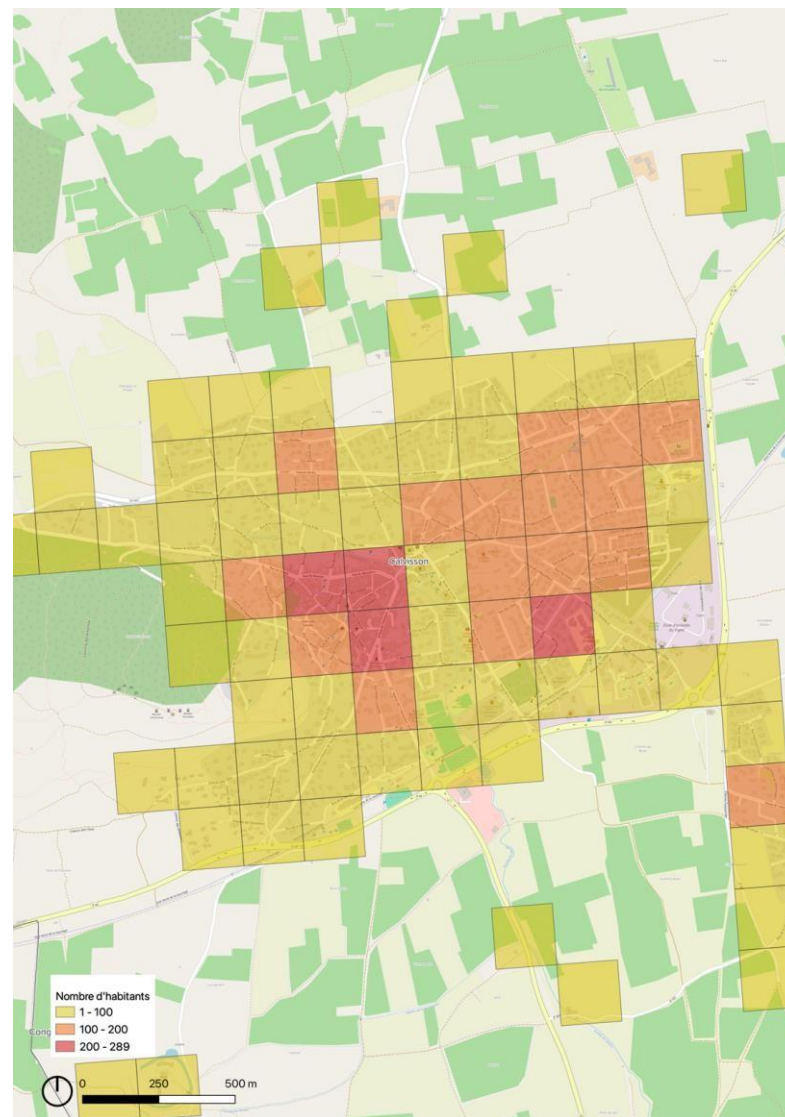
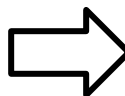
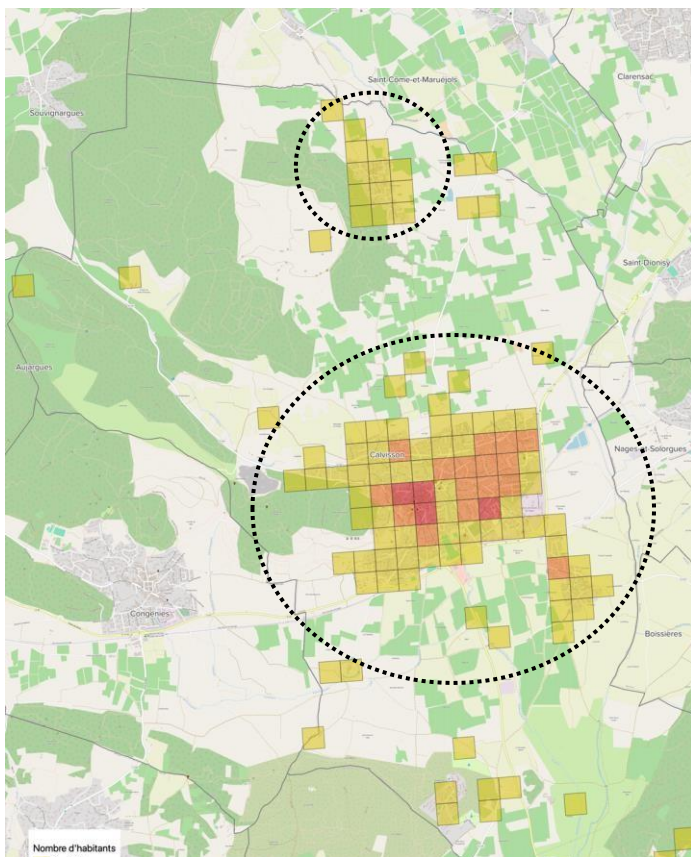


Afin de répondre à ces objectifs, Horizon Conseil propose d'accompagner la commune de Calvisson selon une méthode claire :

- ➔ **3 étapes "classiques"** : le diagnostic, la stratégie pré opérationnelle - le projet et le programme d'actions (fiches – actions)
 - Localiser les pôles générateurs,
 - Diagnostiquer les conditions de déplacements,
 - Identifier les liaisons potentiellement attractives en termes de fréquentation,
 - Définir un schéma assurant une desserte piétonne/cyclable des principaux équipements et pôles d'attraction par des itinéraires sécurisés, mieux partager les infrastructures
 - Evaluer les coûts et les principes de programmation.
- ➔ **3 sources principales d'investigation** : les projets, les acteurs et une "immersion" dans le territoire.

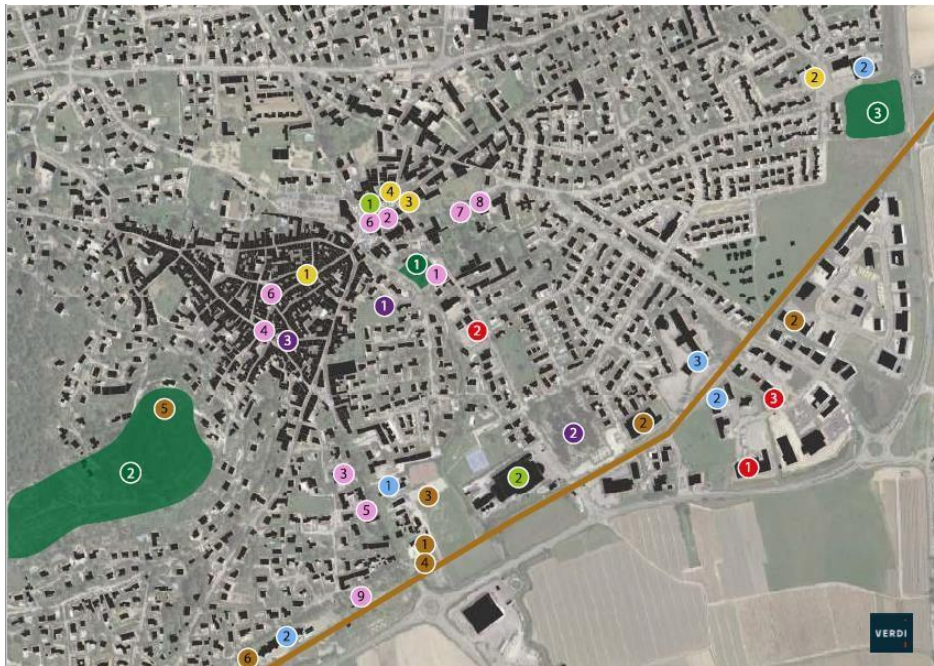
2. LE TERRITOIRE DE CALVISSON

1. POPULATION



- **Un territoire de 6 400 habitants en 2023**
- **Des secteurs résidentiels relativement denses de part et d'autre de la Place Charles de Gaulle : en cœur de ville (noyau villageois) et autour / au sud de la Route de Nîmes**
- **Des densités plus limitées sur le reste du territoire communal**
- **Une offre cyclable et piétonne à construire tenant compte de cet axe Est – Ouest et en lien avec la Voie Verte en limite Sud de la zone urbanisée**

2. LOCALISATION DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT



Équipement administratifs

- 1 Hôtel de ville
- 2 Gendarmerie nationale
- 3 Police municipale
- 4 Agence postale
- 5 Maison France Services

Équipements de services liés à la vie sociale, à la solidarité et à la culture

- 1 Foyer municipal
- 2 Maison de l'information
- 3 Centre médico-social
- 4 Médiathèque
- 5 Maison famille et solidarité & épicerie solidaire
- 6 Halles
- 7 Maison de retraite
- 8 Maison de la petite enfance
- 9 Centre de loisirs

Équipements scolaires

- 1 Ecoles maternelles
- 2 Ecoles primaires
- 3 Collège

Équipements de santé

- 1 Maison de santé pluridisciplinaire de la Vaunage
- 2 Pharmacie
- 3 Magasin de matériel médical

Équipements sportifs

- 1 Piscine municipale
- 2 Halles des sports
- 3 Stade de football et de tennis
- 4 Skatepark
- 5 Parcours de santé
- 6 Pumptrack
- Voie verte de la Vaunage

Équipements culturels

- 1 Eglise Saint Saturnin et presbytère
- 2 Chapelle et cimetière
- 3 Temple

Équipements liés au tourisme

- 1 Maison du Boutis Les Cordelles
- 2 Oenopôle

Espaces verts et parcs

- 1 Parc de la Promenade des pins
- 2 Le roc de Gachonne : ruines du château et des trois moulins
- 3 Forêt urbaine

- **Des équipements / pôles d'attraction relativement concentrés sur 5 à 6 secteurs**, dont les équipements scolaires et sportifs à proximité immédiate de la Voie Verte de la Vaunage
- Des effectifs scolaires répartis sur QUATRE sites sur la « couronne » Est et Sud :
 - 590 élèves en écoles maternelles et primaires
 - 590 élèves scolarisés au collège Le Vigné
- **Le pôle d'activités économiques artisanales et commerciales du Vigné en entrée/sortie Sud Est**
- 1 220 emplois au sein de la commune de Calvisson dont 20 % occupés par des calvissonnais
- **Un positionnement de Calvisson au cœur d'un vaste territoire touristique, et doté de structures d'accueil capacitaires :**
 - Résidence Odalys Le Mas des Vignes
 - Résidence Mer et Camargue
 - Villa Occitania
 - Résidence Les Lodges du Lagon
- **Des manifestation, des temps forts et un accessibilité à satisfaire :**
 - Marché dominical
 - Fête votive (été)
 - Apéritifs gourmands (le jeudi en période estivale)
 - Visites guidées Résidence Odalys Le Mas des Vignes

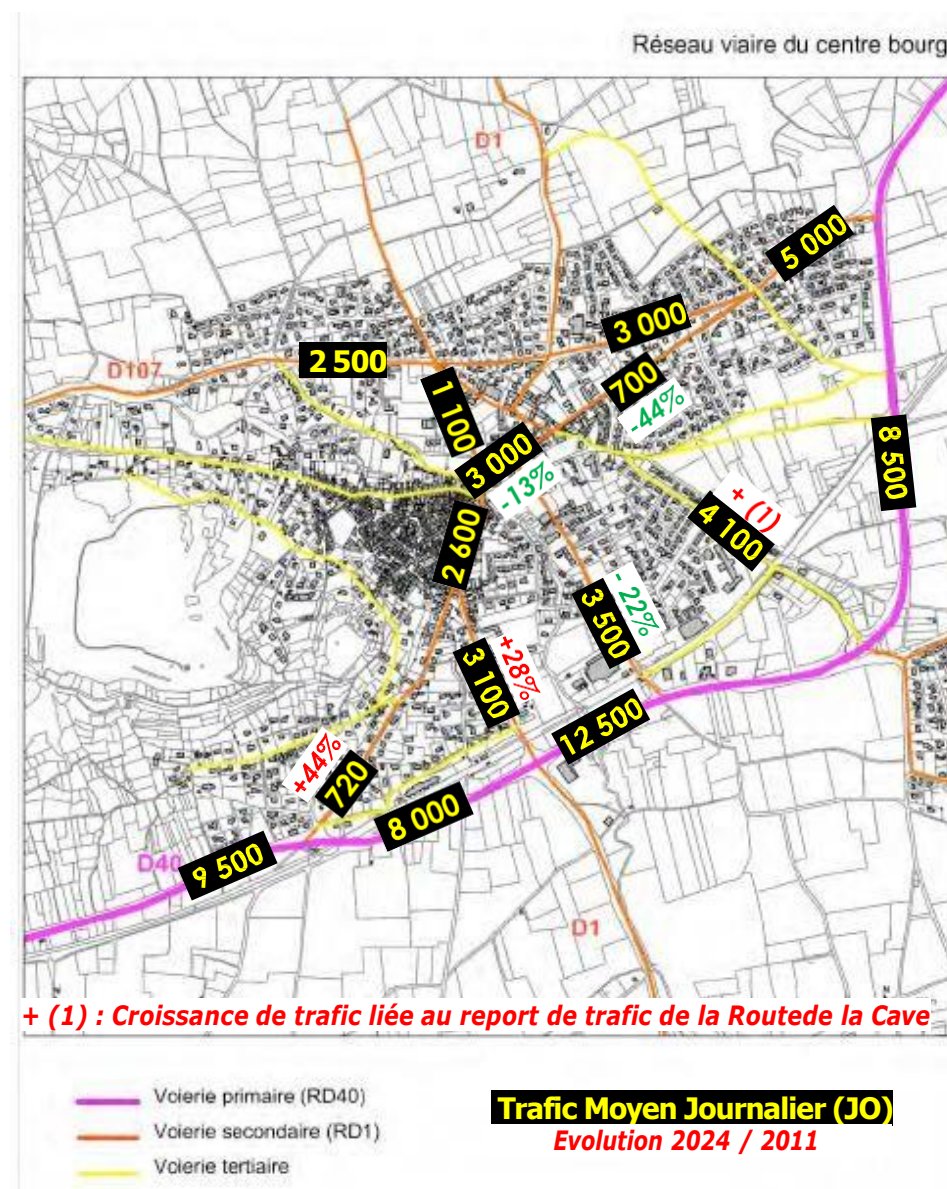
3. RÉSEAU DE VOIRIE

Structure et hiérarchisation du réseau de voirie

- Le réseau primaire : la RD40, ceinturant la zone urbanisée sur les franchises Sud et Est, excepté le hameau de Bizac au sud de l'axe départemental
- Un réseau important de voies secondaires :
 - la RD107 – Av Gerbu – Ch de la Dalle – Rue Font Vinouse, axe Est – Ouest desservant les secteurs urbains au nord du centre ville,
 - la RD1 – Route de St Côme, voie d'accès au hameau de Sinsans
 - des voies radiales traversant le centre ville et tangentant pour certaines d'entre elles le noyau villageois :
 - ❖ rue de l'Herboux – av de Lattre de Tassigny et Av du 11 novembre (RD1)
 - ❖ route de la Cave – Route de la Gare
 - ❖ avenue de la République
 - ❖ rue de Plaisance – Route de St Côme
 - ❖ route de Nîmes
- Un réseau viaire tertiaire assurant la desserte locale fine, des quartiers résidentiels et d'équipements communaux.
- Une organisation du réseau viaire protégeant globalement Calvisson, son centre ville et ses quartiers résidentiels des principaux trafics de transit à l'échelle de la Vaunage.
- Sur le réseau viaire interne : des volumes de trafic faibles à limités suivant les axes.

Quelques seuils à retenir pour un axe à deux voies de largeur convenable (volumes à dire d'expert)

- Trafic faible : moins de 2 500 véhicules/jour
- Trafic limité : entre 2 500 et 5 000 véhicules/jour
- Trafic modéré : entre 5 000 et 10 000 véhicules/jour
- Trafic significatif : entre 10 000 et 15 000 véhicules
- Trafic élevé : au-delà de 15 000 véhicules

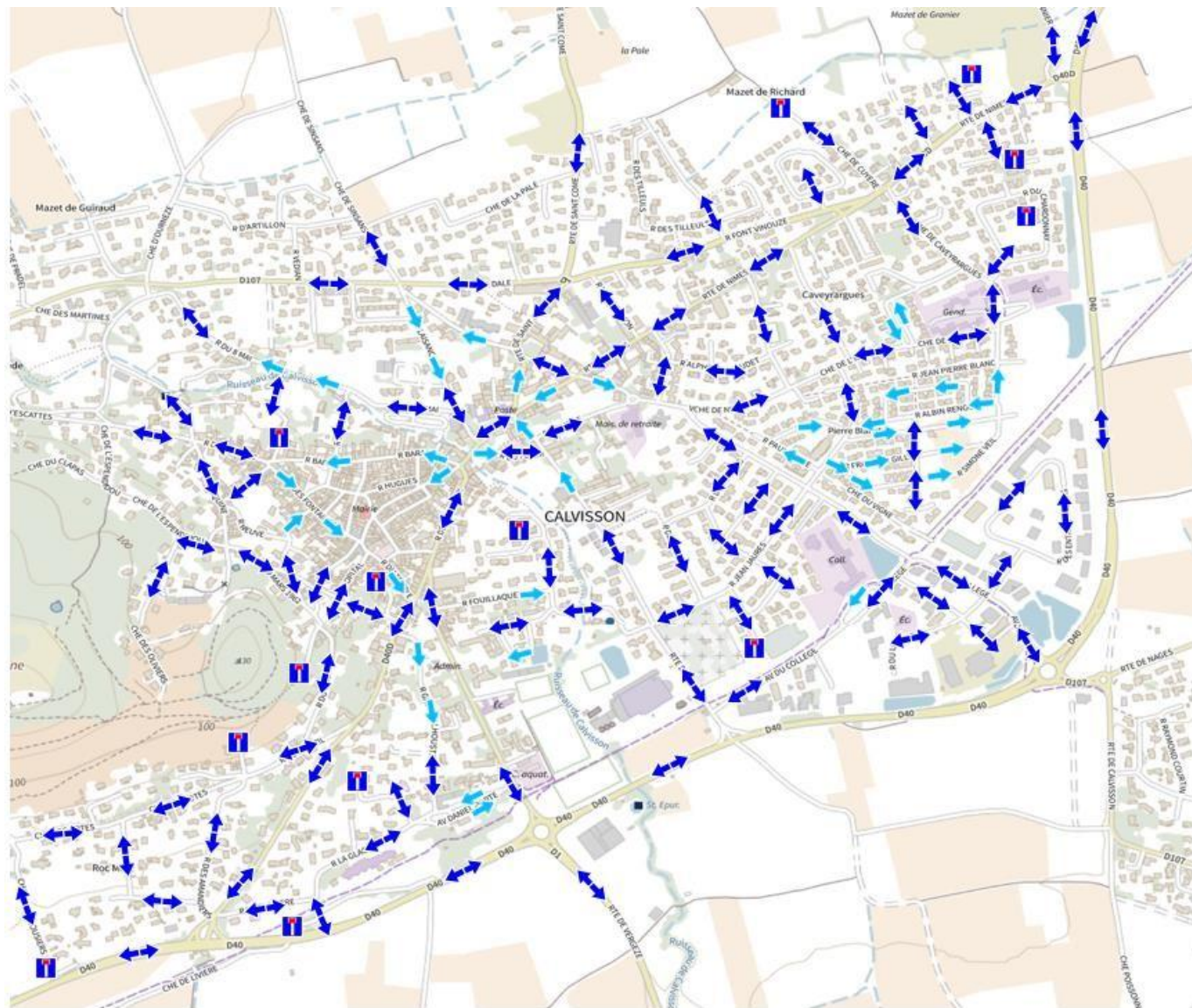


NB : Volumes de trafic recensés en février – mars 2024 excepté sur la RD107 et la RD40 (valeurs à dire d'expert)

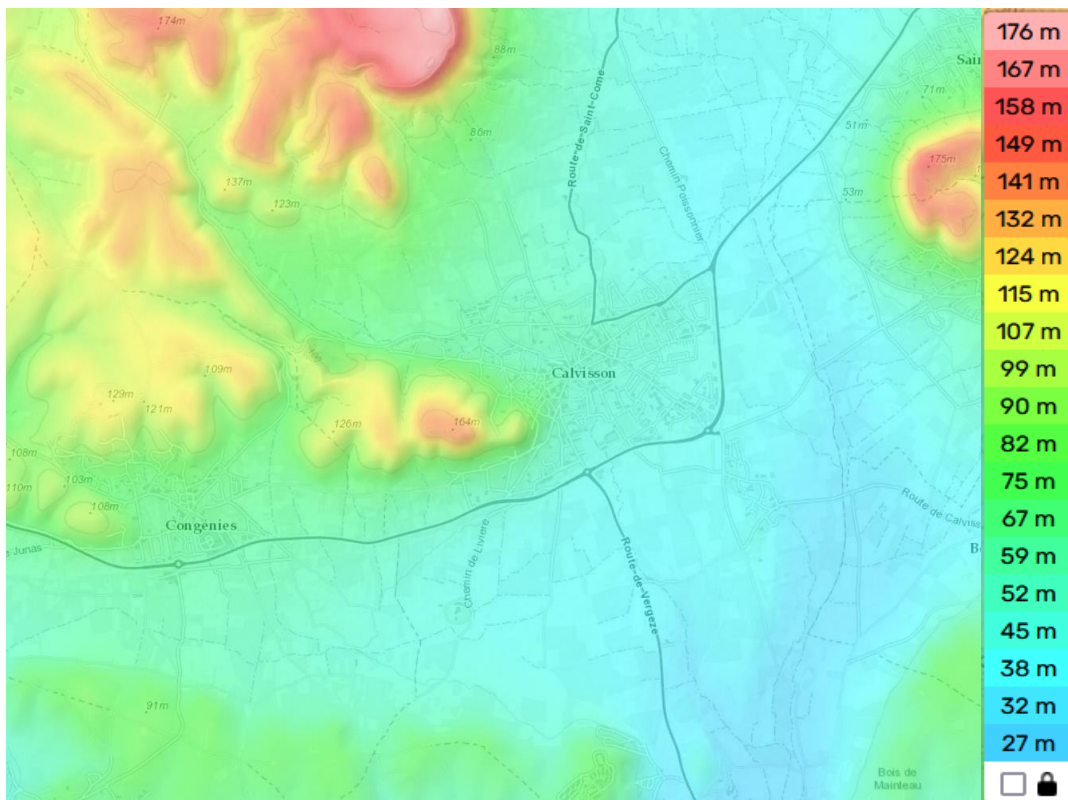
3. RÉSEAU DE VOIRIE

Plan de Circulation actuel

- Un plan de circulation automobile intégrant majoritairement des rues à double sens de circulation, facilitant les circulations automobiles
- Des axes radiaux majoritairement à double sens de circulation
- Des mises à sens unique plus ponctuelles, notamment entre la RD907 et le centre ville (place du Pont) mais un manque d'aménagements d'accompagnement



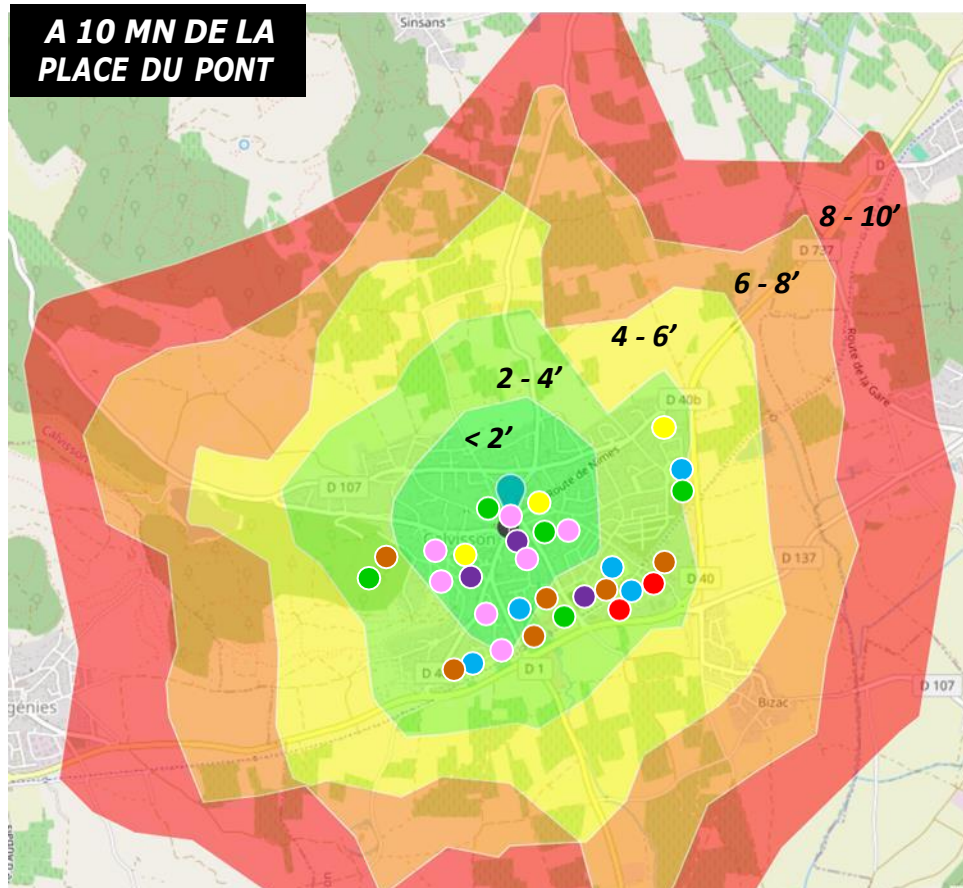
4. TOPOGRAPHIE



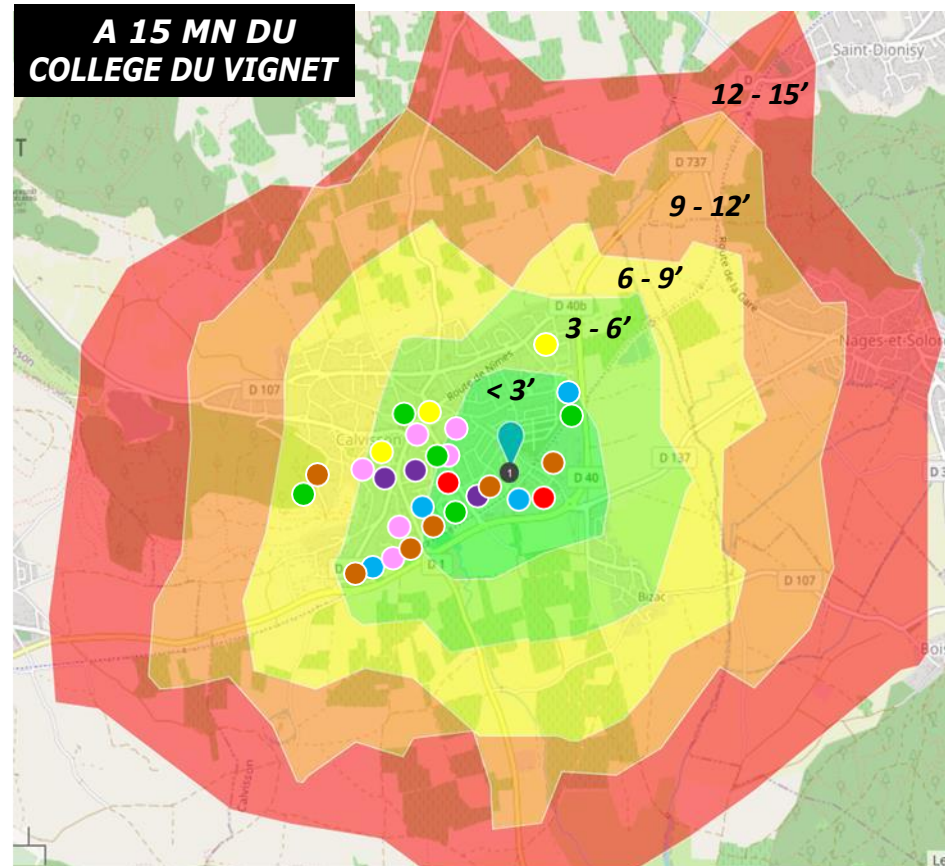
- Une altitude moyenne de 60 m à Calvisson
- Un minimum de + 23 m et un maximum de + 210 m en frange Ouest (Château et Roc de Gachone)
- Une zone urbanisée intégrant zones résidentielles et équipements sans déclivité significative, facilitant à priori la pratique du vélo.

5. ZONE DE CHALANDISE – PERIMETRES CYCLABLES

**A 10 MN DE LA
PLACE DU PONT**



**A 15 MN DU
COLLEGE DU VIGNET**

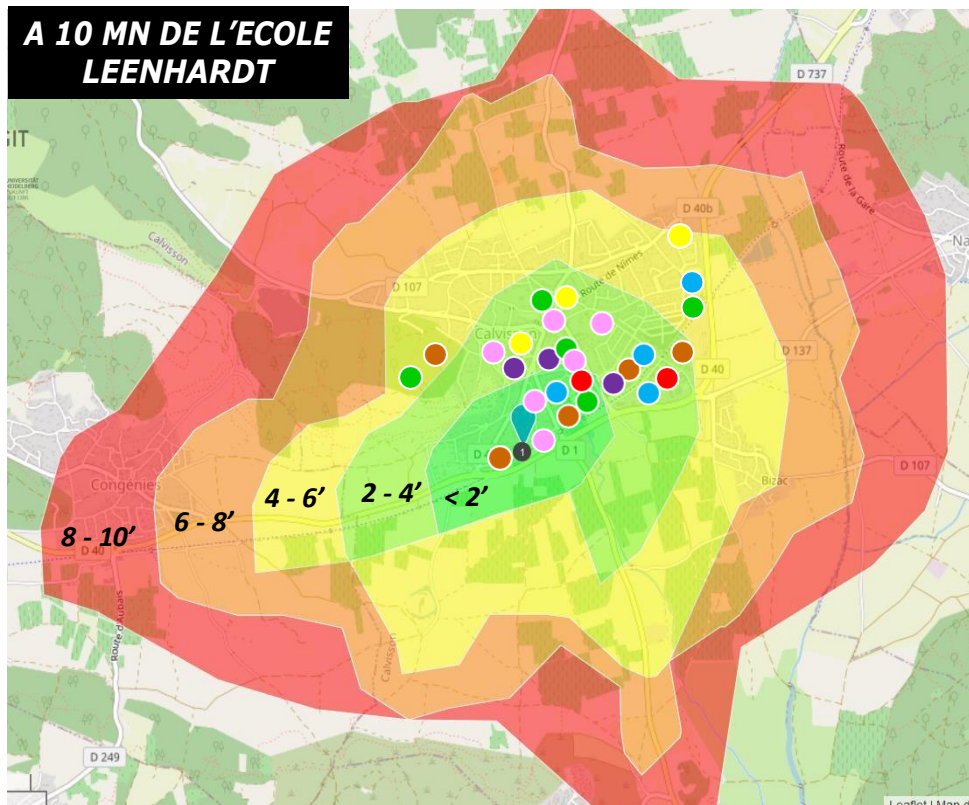


- Depuis la Place du Pont : des trajets à vélo inférieurs ou égaux à 4 mn
- Depuis le collège du Vignet : des parcours de moins de 9 / 10 mn

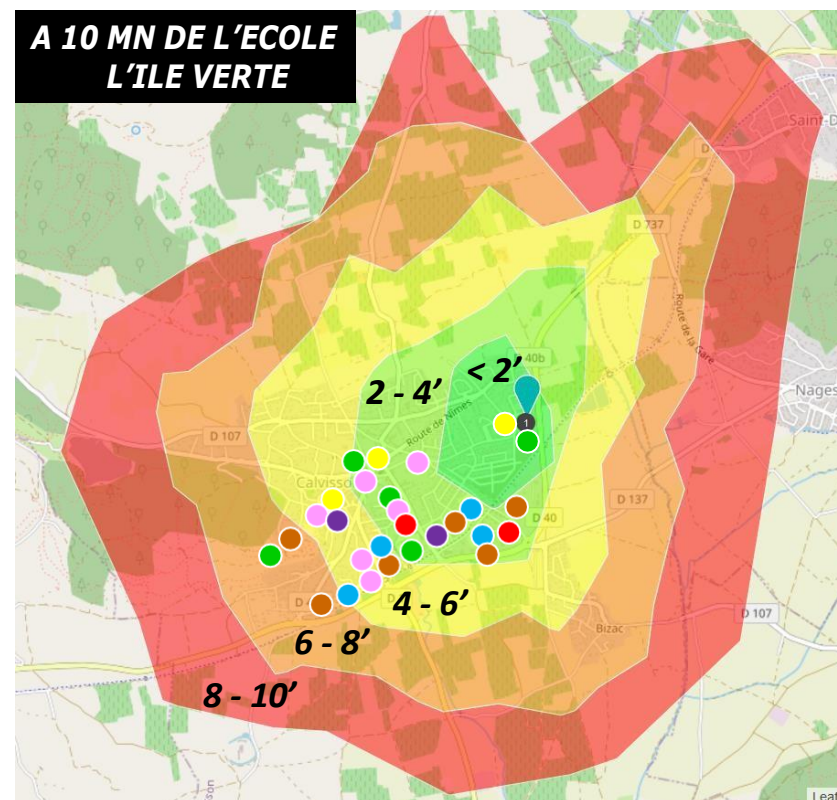
- Equipement administratif
- Equipement de service lié à la vie sociale/solidarités
- Equipement scolaire
- Equipement de santé
- Equipement sportif
- Equipement culturel
- Espace vert / Parc / équipement touristique

5. ZONE DE CHALANDISE – PERIMETRES CYCLABLES

**A 10 MN DE L'ÉCOLE
LEENHARDT**



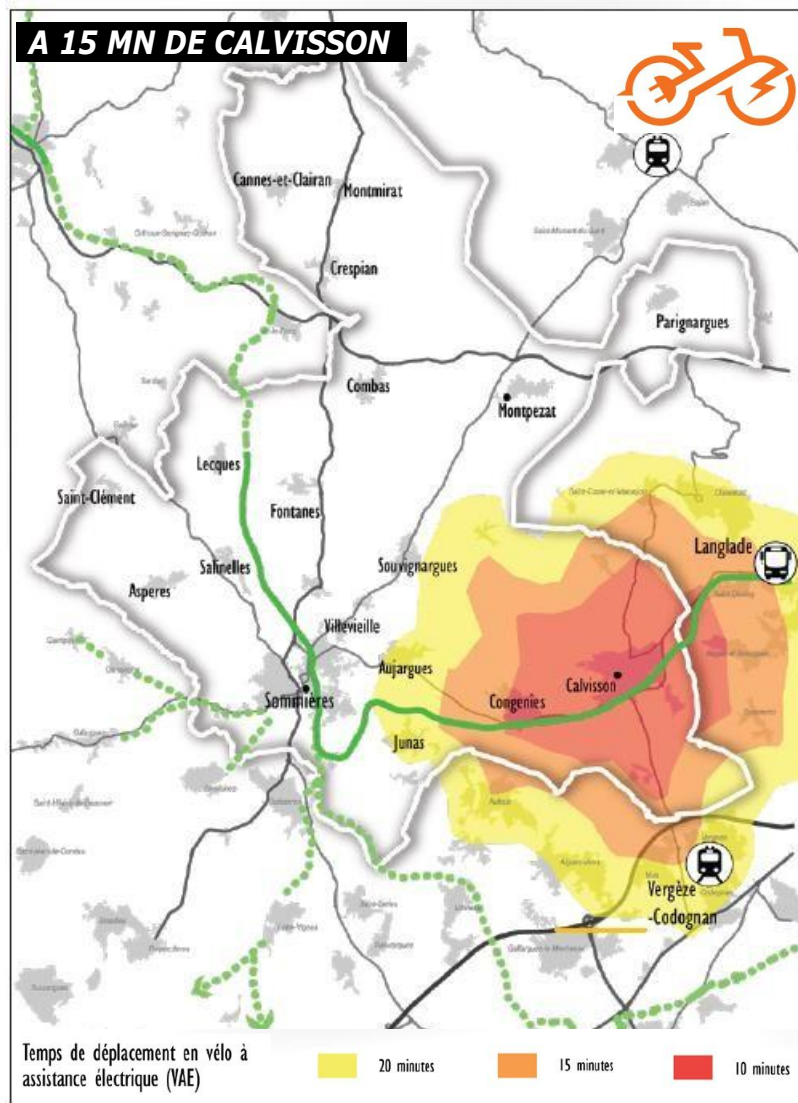
**A 10 MN DE L'ÉCOLE
L'ÎLE VERTE**



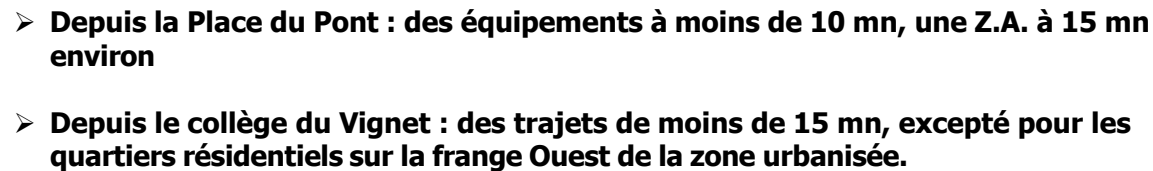
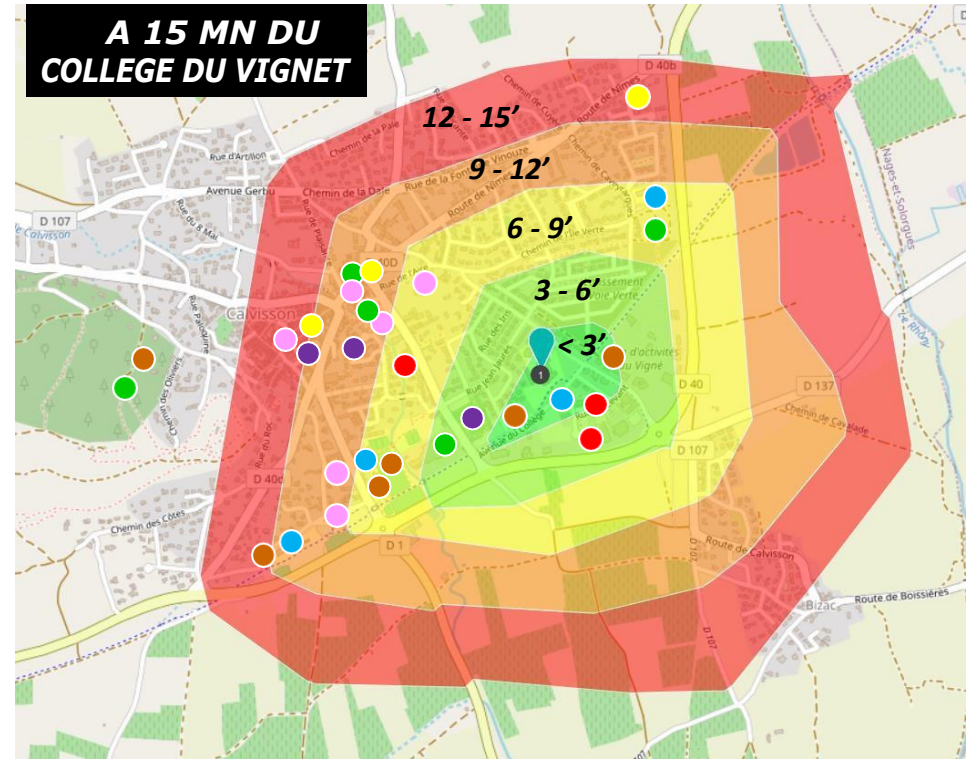
- Depuis l'école R. Leenhardt : des trajets à vélo inférieurs ou égaux à 6 mn
- Depuis l'école l'île Verte : des parcours de moins de 8 mn
- Une zone urbanisée, une accessibilité des équipements scolaires largement à l'échelle des déplacements cyclables en terme de temps de parcours.

- Equipement administratif
- Equipement de service lié à la vie sociale/solidarités
- Equipement scolaire
- Equipement de santé
- Equipement sportif
- Equipement culturel
- Espace vert / Parc / équipement touristique

5. ZONE DE CHALANDISE – PERIMETRES CYCLABLES

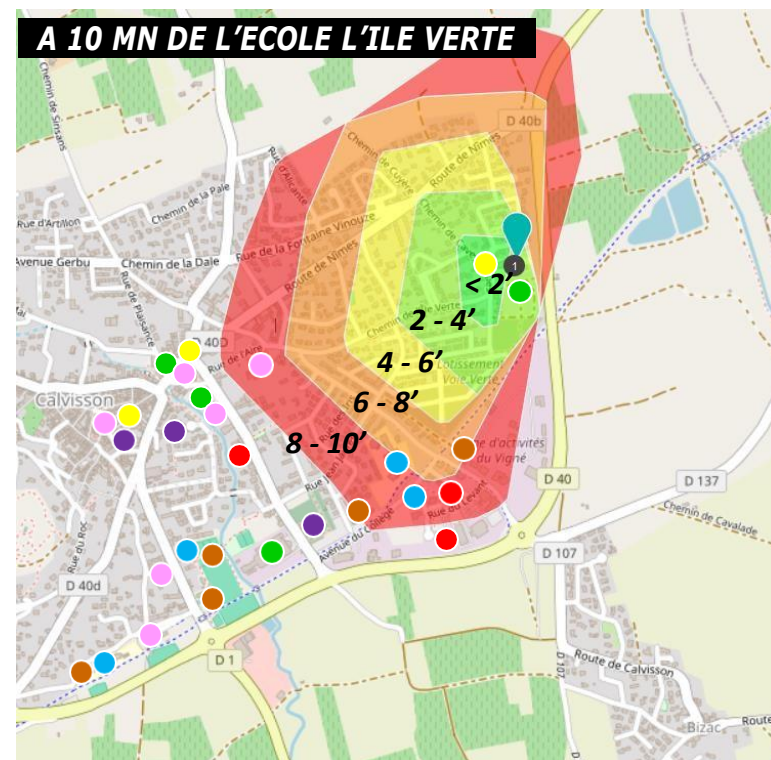
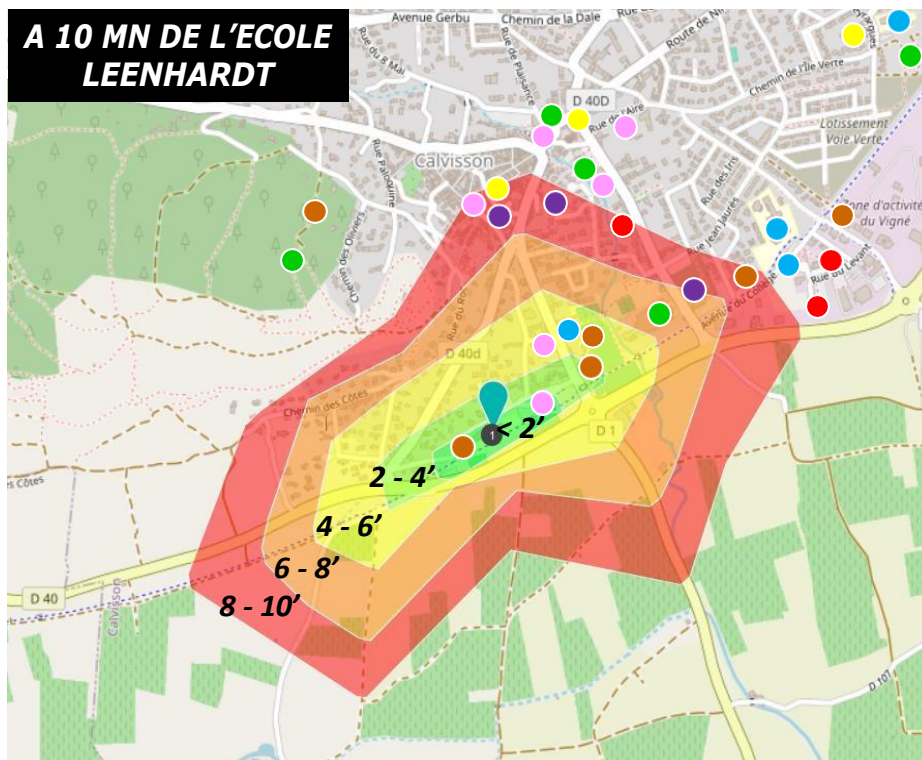


Au-delà des déplacements internes à Calvisson : des pôles de transports en commun à 15/20 mn en V.A.E.



- 15

5. ZONE DE CHALANDISE – PERIMETRES PIETONS



- Depuis l'école R. Leenhardt : des trajets à pied de 10 mn maxi depuis le vieux village et les secteurs résidentiels « Sud »
- Depuis l'école l'île Verte : un équipement accessible en 10 mn maxi depuis l'ensemble des secteurs Est de la commune
- Des périmètres piétons logiquement plus réduits (par rapport à ceux évalués à vélo) mais cohérents dans le cadre de déplacements de proximité
- VELO ET MARCHÉ À PIED = DEUX MODES COMPLÉMENTAIRES POUR DES DÉPLACEMENTS INTERNES À CALVISSON

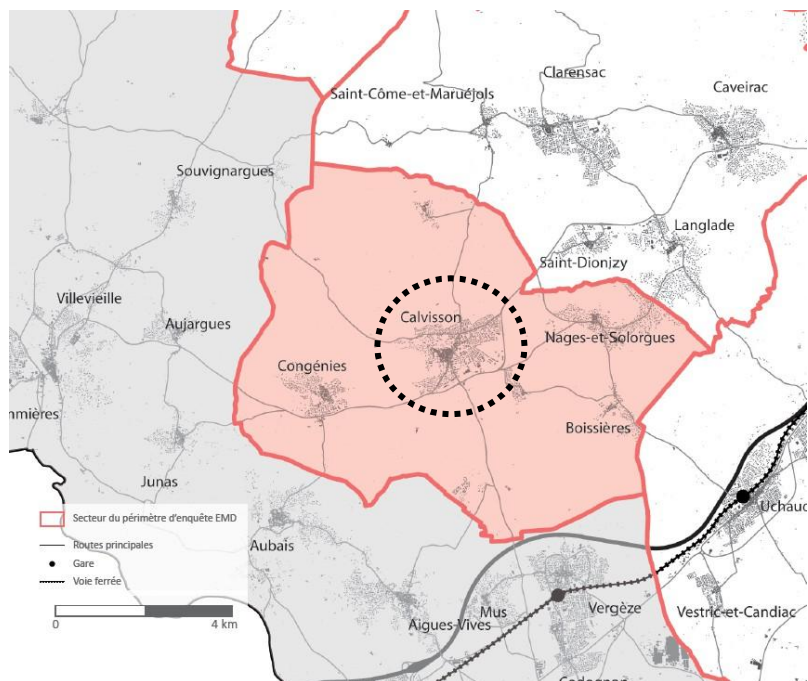
- Équipement administratif
- Équipement de service lié à la vie sociale/solidarités
- Équipement scolaire
- Équipement de santé
- Équipement sportif
- Équipement culturel
- Espace vert / Parc / équipement touristique

3. LES MOBILITÉS SUR LE SECTEUR VAUNAGE OUEST

MOBILITÉS SUR LE SECTEUR OUEST VAUNAGE

Comment se déplacent les résidents du secteur ?

Méthode : Ont été extraits de l'ENQUÊTE MÉNAGE DÉPLACEMENTS RÉALISÉE EN 2015 sur le territoire de Nîmes Métropole les indicateurs de mobilité et de déplacements sur le secteur OUEST VAUNAGE, à défaut de disposer de résultats spécifiques détaillés sur la seule commune de Calvisson.



Portrait de secteur

4

communes

9 032

habitants

Source : INSEE RP2014

191

hab/km²

2 960

emplois

Source : INSEE RP2013
(nb d'emplois au lieu de travail)

+1,3%

d'évolution annuelle
du nombre d'habitants
entre 2009 et 2014

Source : INSEE RP 2014

- **Calvisson : une croissance démographique de 1,8 % par an entre 2014 et 2023**
- **4,7 déplacements/habitant/jour ! une mobilité très forte, supérieure à celle observée à l'échelle du territoire communautaire de Nîmes Métropole,**
- **Des ménages très largement motorisés : un taux d'équipement de 1,6 véhicule par ménage, encourageant une forte mobilité automobile.**

Dans ce secteur, par jour, un habitant...

... réalise
4,7

déplacements
EMD : 3,5 dép./jours

... parcourt en moyenne

24 km

EMD : 14,3 km

... passe
52 mn

à se déplacer
EMD : 48 mn

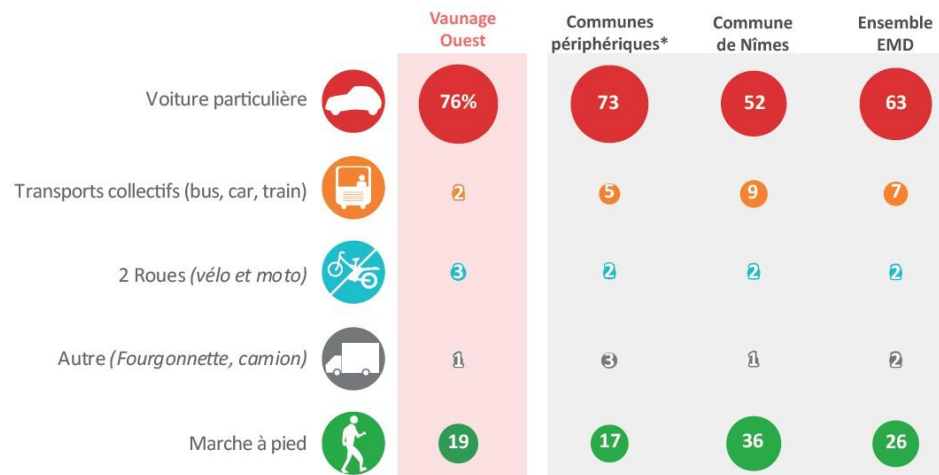
Un ménage
possède

1,6

véhicule
EMD : 1,3 véhicule

MOBILITÉS SUR LE SECTEUR OUEST VAUNAGE

Quels modes de déplacement ?

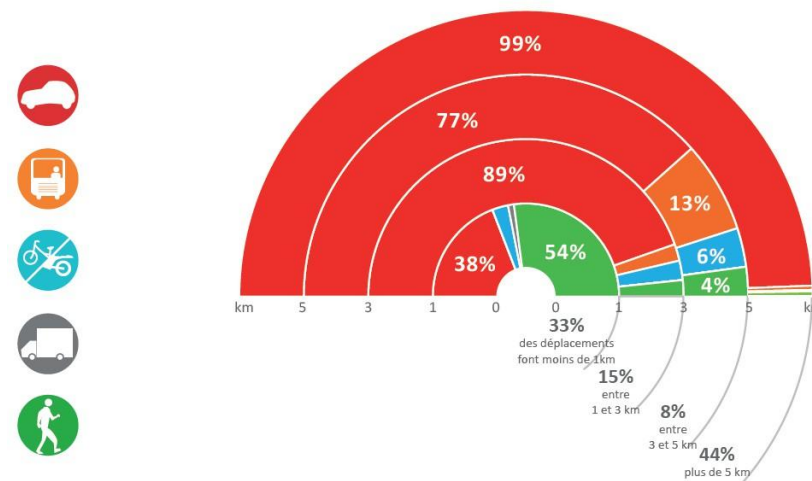


Quand se déplace t-on ?

Nombre de déplacements ayant pour origine ou destination le secteur et déplacements internes au secteur
(tous modes / tous motifs)

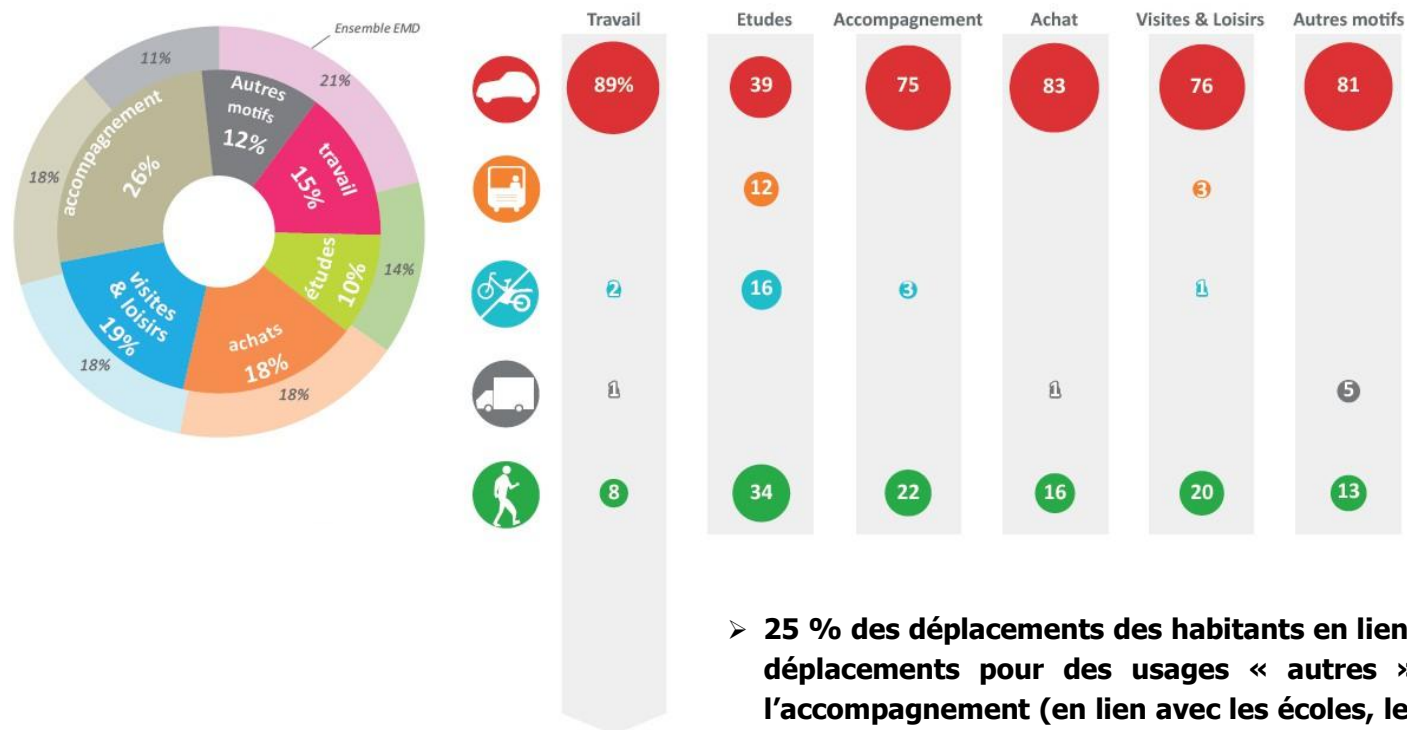


Quels modes de transport selon la distance ?



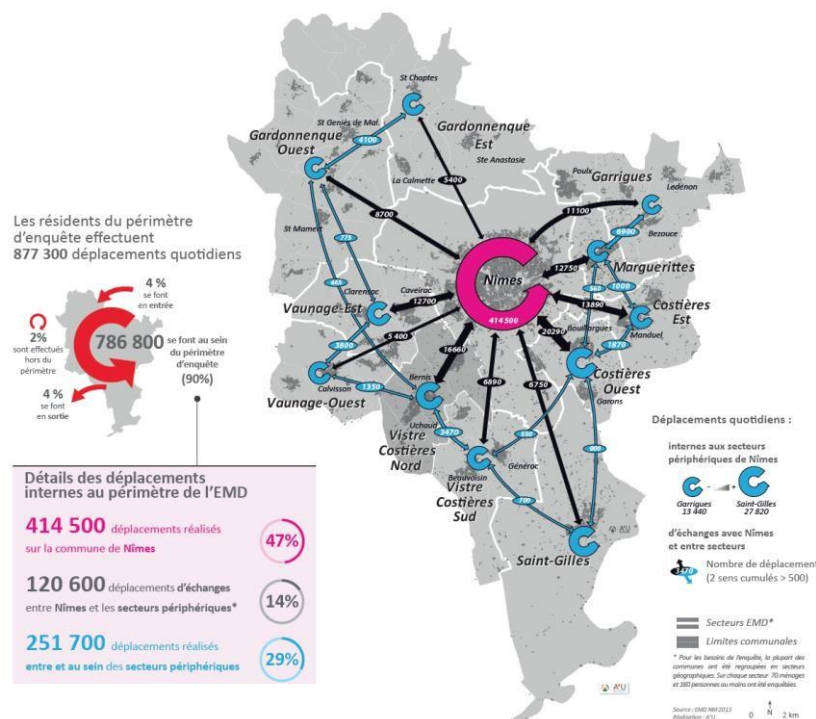
- Près de $\frac{3}{4}$ des déplacements effectués en V.P. (76 %)
- 1/3 des déplacements de moins d'1 km dont près de 60 % effectués à pied ou en deux roues, une part modale encourageante, à conforter !
- Au-delà d'1 km : 4 déplacements sur 5 opérés en voiture particulière.
- Des TC majoritairement utilisés sur les distances de 3 à 5 km
- Au-delà de 5 km : des déplacements automobiles hégémoniques.
- Des déplacements élevés sur deux périodes de pointe : le matin 7h - 9h et le soir 16h - 18h mais des trajets significatifs en milieu de matinée, lors de la pause méridienne et en cours d'après midi.

Comment se répartissent les motifs et les modes de déplacements ?

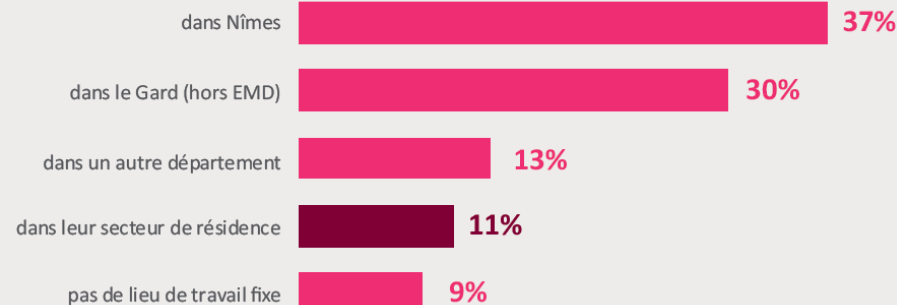


- 25 % des déplacements des habitants en lien avec le travail et les études, $\frac{3}{4}$ des déplacements pour des usages « autres », divers et variés et notamment l'accompagnement (en lien avec les écoles, le collège ?) → une mobilité qui ne se résume pas aux trajets Domicile – Travail vers Nîmes !
- La VP : mode de déplacement largement dominant excepté pour les études
- Motif Etudes : 1/3 des déplacements à pied et une part modale relativement faible en deux roues (16 %) → des parts modales à conforter, développer en s'appuyant sur un tissu urbain relativement « compact »
- Motif Visites et loisirs : 20 % des déplacements à pied.

MOBILITÉS SUR LE SECTEUR OUEST VAUNAGE



Où travaillent les habitants du secteur Vaunage Ouest ?

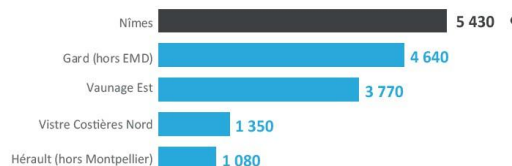


- 36 250 déplacements quotidiens sur le secteur « Vaunage Ouest »
- 37 % des trajets Domicile – Travail à destination de Nîmes

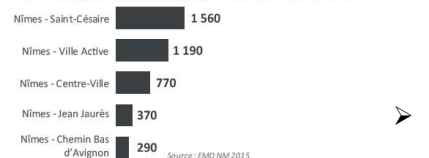
Les 5 secteurs qui échantent le plus avec le secteur Ouest Vaunage

36 250 déplacements concernent le secteur Ouest Vaunage quotidiennement
52% sont internes au secteur et 48% sont des déplacements d'échanges

Les 5 secteurs qui échantent le plus avec le secteur Ouest Vaunage
Nombre de déplacements tous motifs, tous modes (2 sens cumulés)



Détail des 5 quartiers nîmois qui échantent le plus avec le secteur Ouest Vaunage
Nombre de déplacements tous motifs, tous modes (2 sens cumulés)



- Une part secondaire des déplacements tournés vers un autre département (13 % - principalement l'Hérault)
- 52 % des déplacements internes au secteur Vaunage Ouest, sur de courtes distances de quelques kilomètres (4 à 5 km maxi) !
- 48 % des déplacements en échanges, majoritairement avec Nîmes (principalement les couronnes Ouest et Sud)

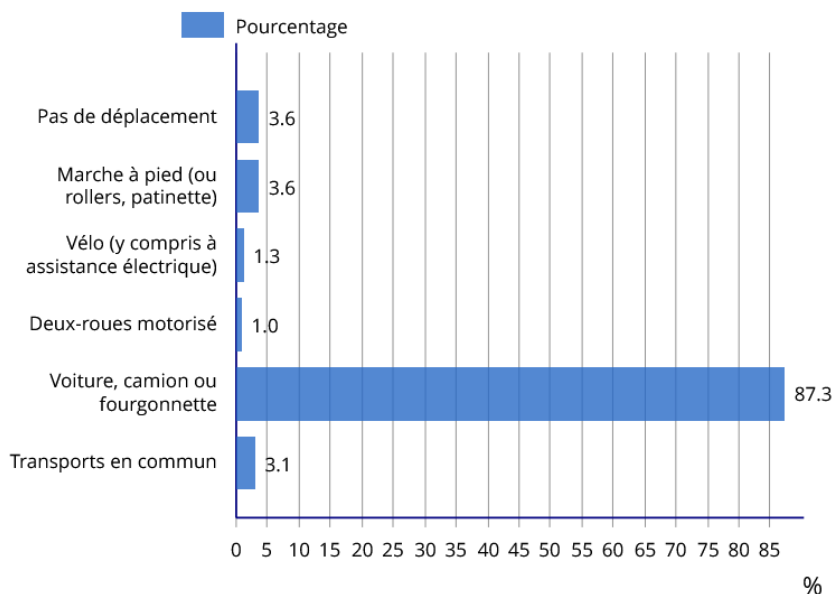
ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	2009	%	2014	%	2020	%
Ensemble	2 009	100	2 271	100	2 544	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	446	22,2	502	22,1	537	21,1
dans une commune autre que la commune de résidence	1 563	77,8	1 769	77,9	2 007	78,9

Sources : Insee, RP2009, RP2014 et RP2020, exploitations principales, géographie au 01/01/2023.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

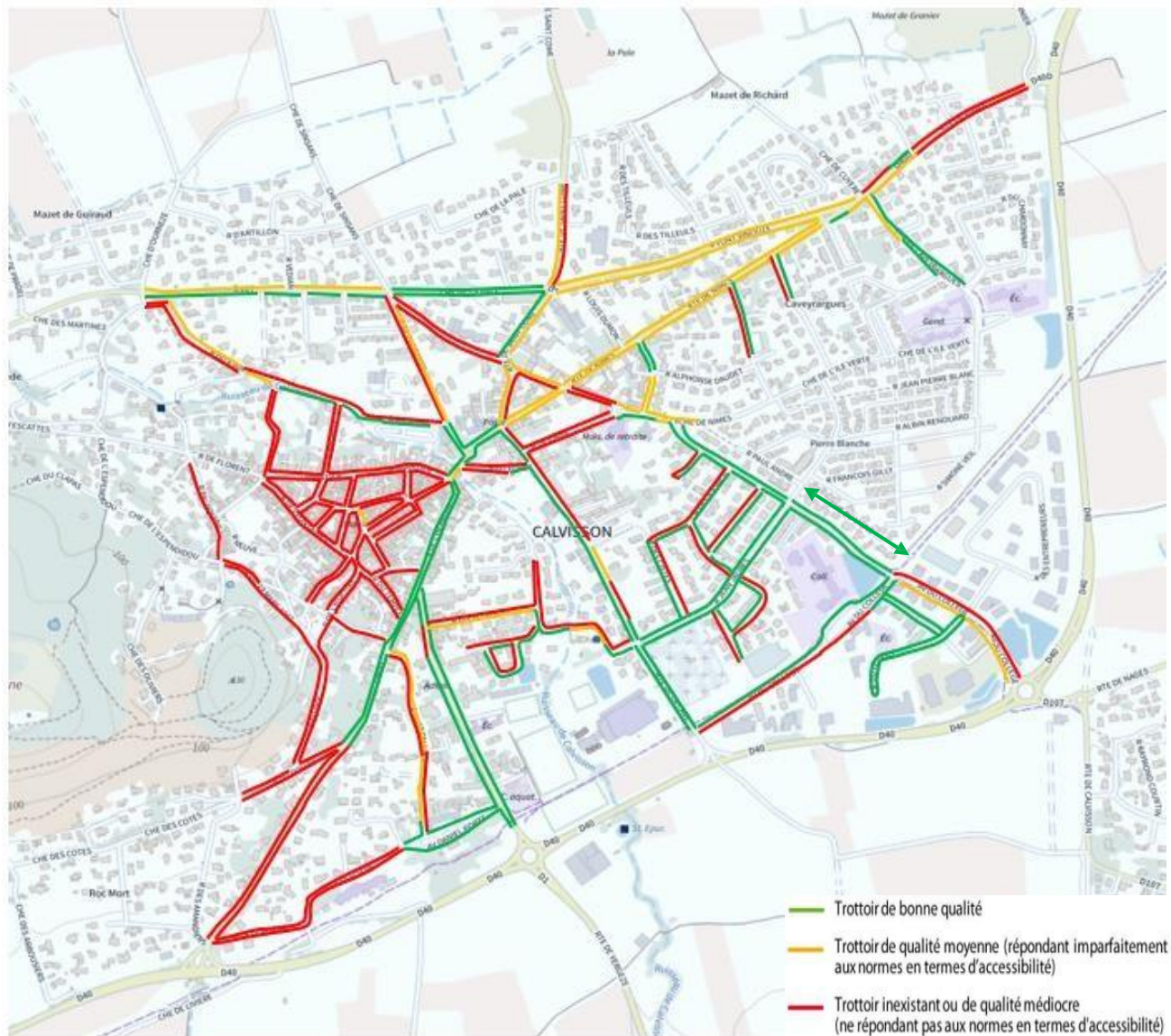
Source : Insee, RP2020 exploitation principale, géographie au 01/01/2023.

Déplacements Domicile – Travail

- Une majorité de déplacements d'échanges/externes (c'est-à-dire sortant de Calvisson), totalisant près de 79 % des flux Domicile – Travail
- Des flux internes logiquement « secondaires » compte tenu du caractère résidentiel de la commune
- Un usage logiquement généralisé de la voiture particulière pour près 87 % des déplacements Domicile – Travail,
- Une part Modes Actifs très faible, de 4,9 %, et un usage marginal des Transports en Commun, n'assurant que 3,1 % des déplacements.
- 20 % des emplois de Calvisson occupés par des résidents de la commune et des parcours générés de quelques minutes et d'1 à 2 km en moyenne !

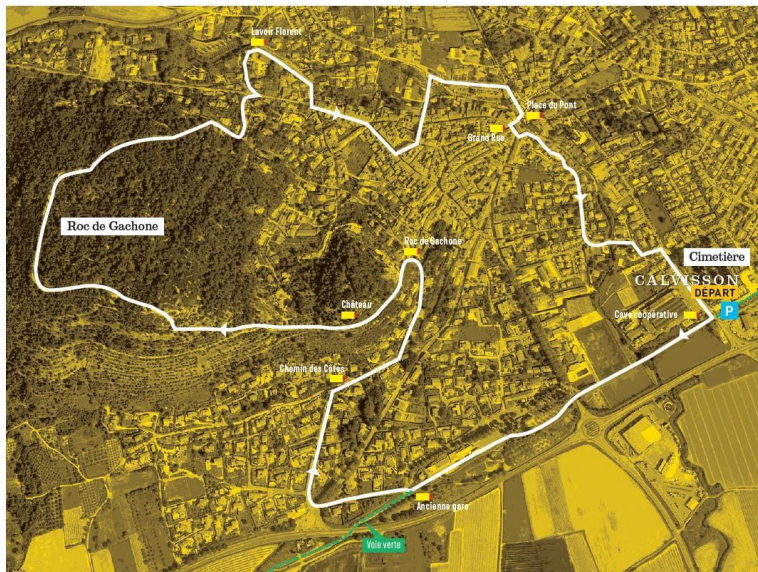
4. LES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES EXISTANTS

QUALITE DES CHEMINEMENTS PIETONS

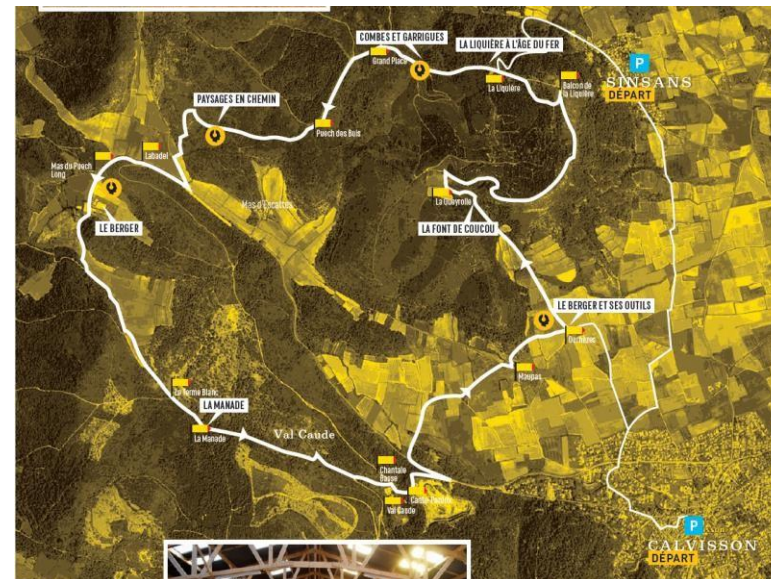


- Un réseau de cheminements piétons de qualité variable
- Des trottoirs globalement confortables :
rue de l'Herboux, av du 11 nov, av de Tassigny Nord, Rte de la Cave en rive Ouest, Route de la Gare, av de la République, rue J. Jaurès, au sein du quartier du Vigné Haut, av Porte, ch de la Dale, place du Pont
- Une logique absence de cheminements piétons en cœur de village (centre ancien),
- Des cheminements piétons de qualité moyenne sur les axes Font Vinouse (RD107), Route de Nîmes
- Un traitement « routier » des voies radiales et des liaisons piétonnes inter quartiers globalement perfectibles.

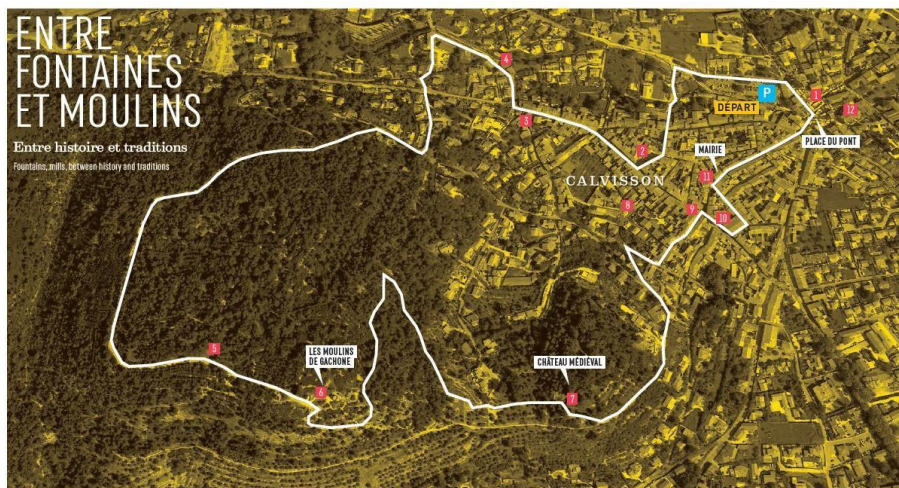
LES CIRCUITS DE DECOUVERTE PIETONS



Circuit de la cave aux Moulins



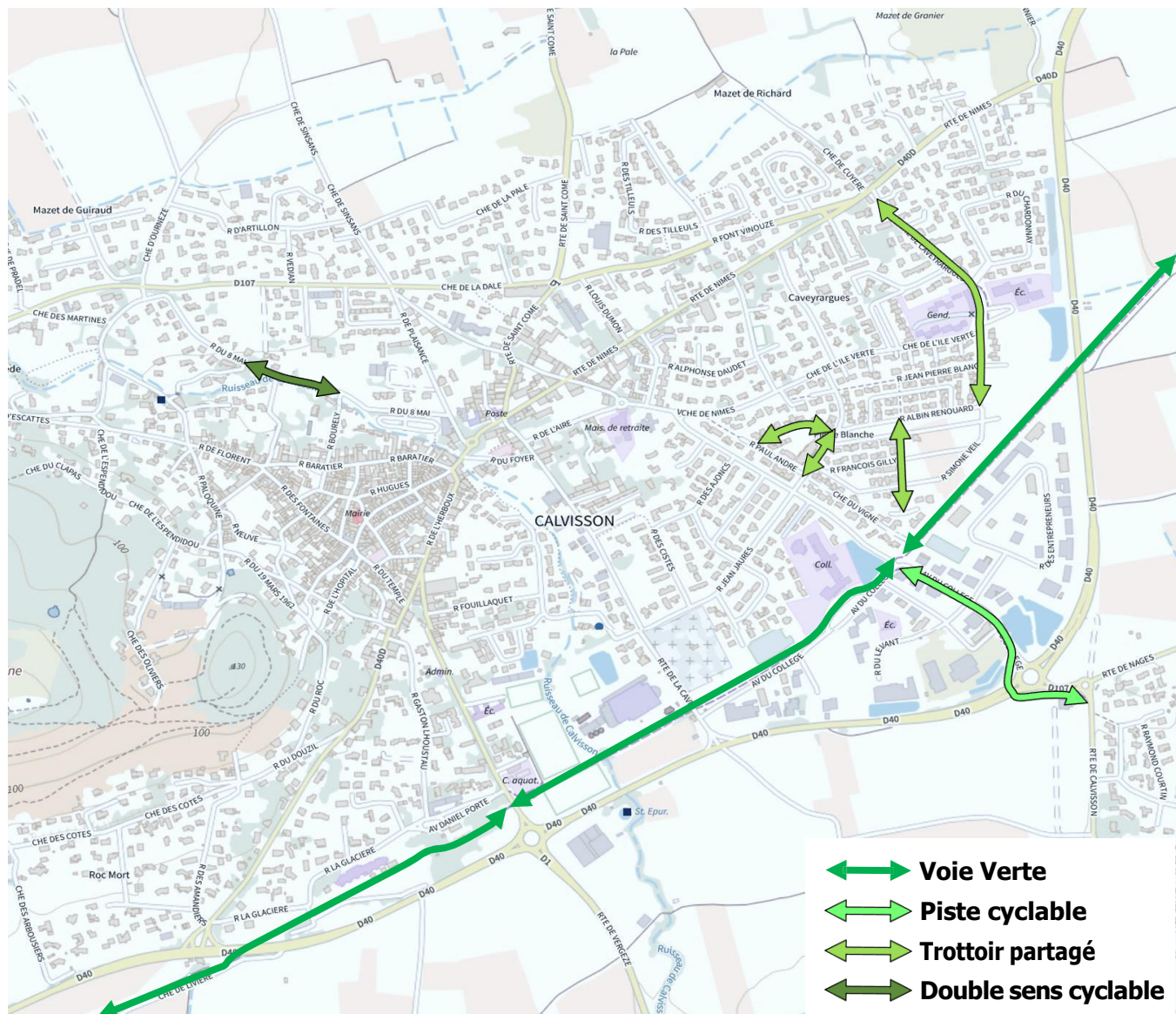
Circuit du Chemin des Laines



Circuit Entre Fontaines et Moulins

Trois circuits piétons / sentiers d'interprétation, suivant des chemins existants et des voies dont l'aménagement piéton reste perfectible, voire minimaliste.

LES ITINERAIRES CYCLABLES EXISTANTS



**Un itinéraire cyclable largement identifié :
la Voie verte de la Vaunage**

Et des aménagements plus ponctuels :

- **Piste cyclable avenue du Collège entre la Voie Verte et l'entrée du hameau de Bizac avec franchissement dénivelé de la RD40**
- **Double sens cyclable rue du 8 mai (le long de l'Escattes) entre la rue Bourelly et la rue de la Carrièrette**
- **Trottoir partagé (aménagement non cyclable) :**
 - Rue Ernest Mauzac entre le ch du Vigné
 - Rue Gilly entre la place Albouy et la rue Renouard
 - Rue du Cabernet et son prolongement le chemin de Caveyrargues
- **RD1 : un axe départemental présentant une signalisation « Partageons la Route » ► un dispositif (très) peu cohérent avec les caractéristiques géométriques, les trafics et les vitesses de cette voie de liaison Calvinsson – Vergèze.**

Un réseau qui reste à construire

LES ITINÉRAIRES CYCLABLES EXISTANTS

Voie Verte de la Vaunage



- Une proximité avec les équipements communaux, notamment l'école R. Leenhardt et le collège du Vignet
- Un positionnement en limite Sud de la zone urbanisée, qui « tourne le dos » au centre ville, aux quartiers résidentiels y compris à ceux réalisés récemment (quartier de l'île Verte)
- Un confort d'usage satisfaisant malgré un traitement perfectible des raccordements et traversées de chaussée aux extrémités

LES ITINÉRAIRES CYCLABLES EXISTANTS

Avenue du Collège



- Liaison Voie Verte / Collège – entrée/sortie du hameau de Bizac
- Une largeur globalement convenable / acceptable
- Des traversées de carrefour signalées
- MAIS un statut à clarifier, qui interroge : piste cyclable sur trottoir ...



LES ITINERAIRES CYCLABLES EXISTANTS

Trottoir partagé : Dispositif cyclable non réglementaire, limité à un seul sens de circulation, de largeur limitée, potentiellement générateur de conflits Piétons / Vélos



Rue Gilly entre la place Albouy et la rue Renouard



et étroit entre le mur de clôture et la bordure le long du chemin de Caveyrargues



Chemin de Caveyrargues devant l'école de l'île Verte

Double sens cyclable rue du 8 mai entre la rue Bourely et la rue de la Carriérette



Un aménagement limité à deux panneaux de signalisation, peu lisible, peu sécurisé en raison de sa faible largeur le long de l'Escattes



LES ITINÉRAIRES CYCLABLES EXISTANTS



La Voie Verte de la Vaunage Fontanès – Caveirac = l'axe Modes Actifs structurant et « historique » du territoire, en limite Sud de Calvisson

Des extensions projetées :

- en direction de Quissac pour relier l'itinéraire touristique existant Quissac – Sauve – St Hippolyte du Fort
- en direction de Nîmes Métropole, au-delà de Caveirac.

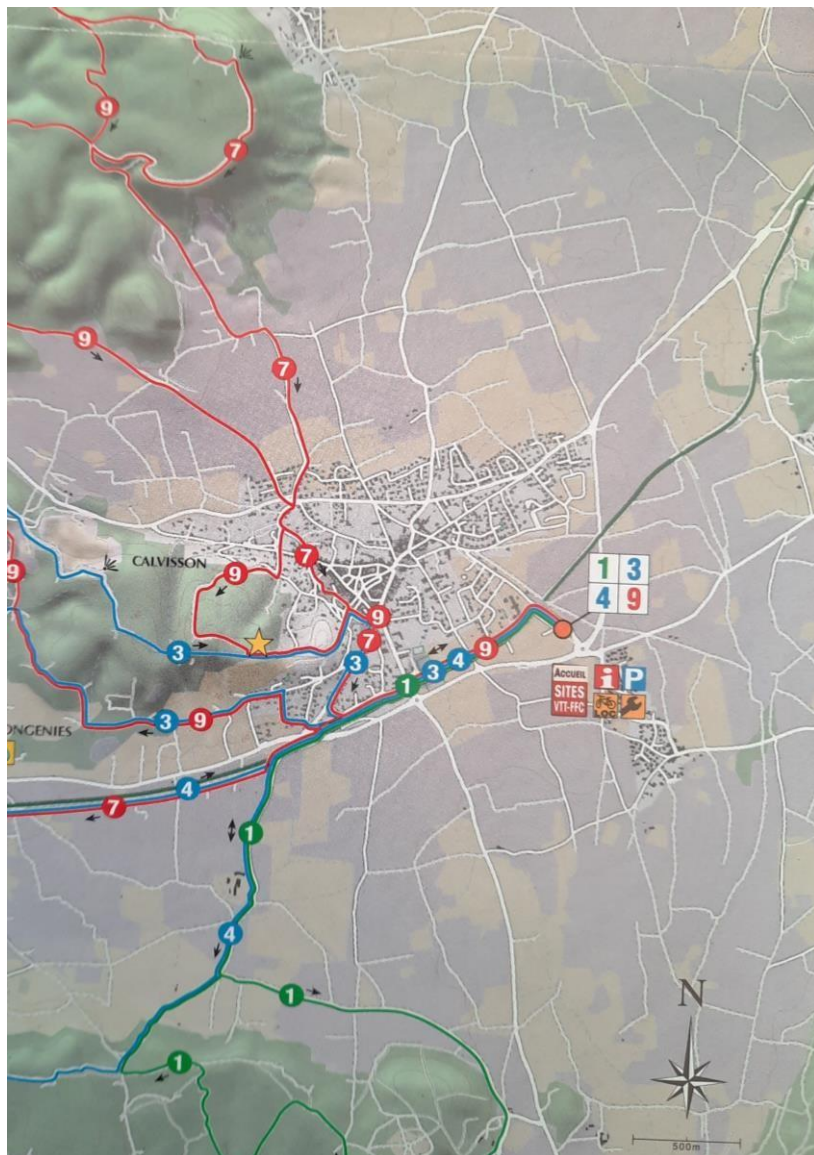
Deux boucles cyclo découverte au départ de Calvisson (parking du cimetière) :

- Les Olivettes
- Le Vidourle

Des itinéraires s'adossant à la Voie Verte de la Vaunage sur une partie du parcours et à des axes de circulation peu circulés, sans aménagement cyclable en traversée de Calvisson – Rte de la Cave - Rte de St Etienne d'Escattes (hormis le double sens cyclable rue du 8 mai) → des itinéraires partagés à mieux sécuriser, à valoriser

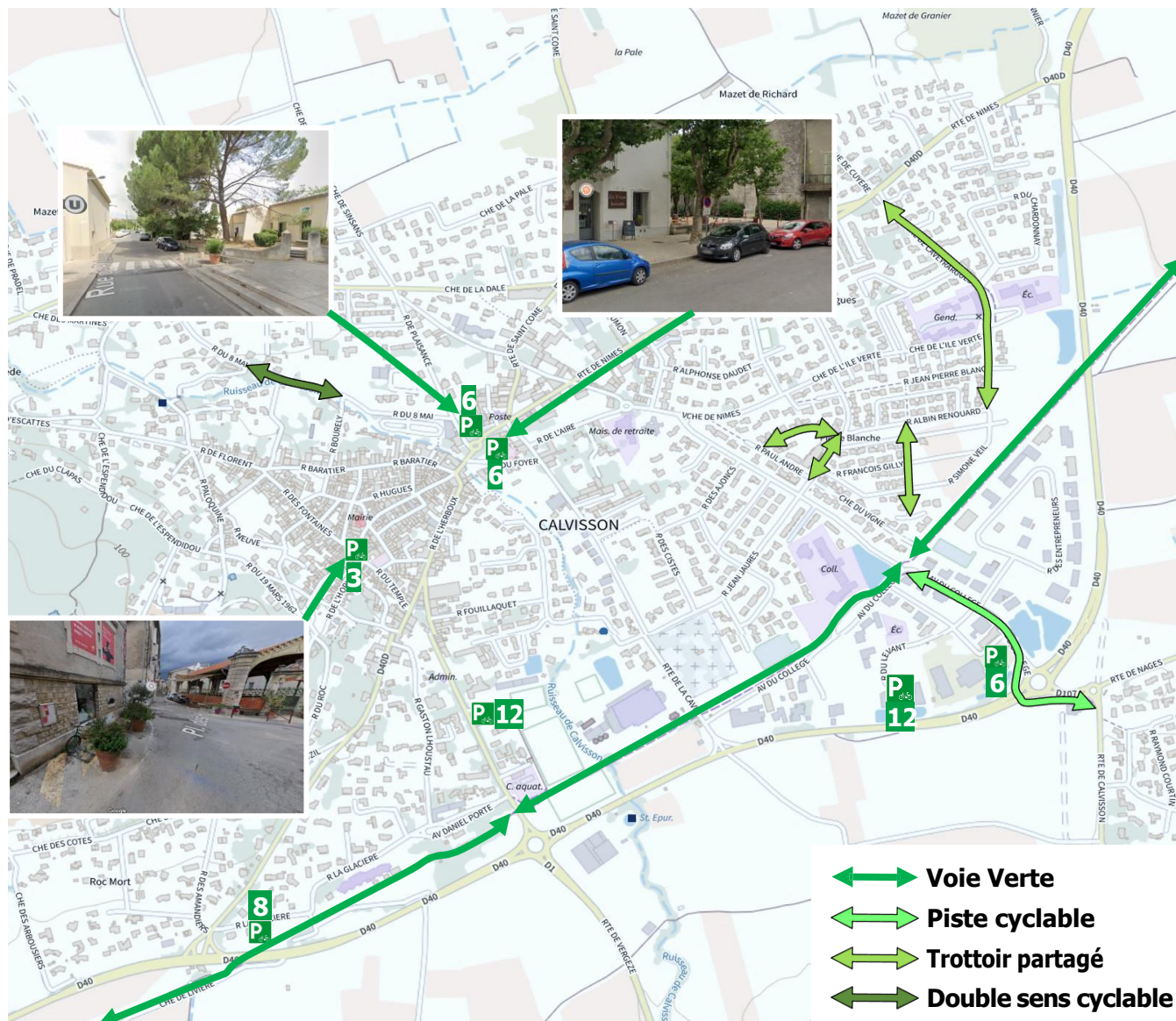


LES ITINÉRAIRES CYCLABLES EXISTANTS – CIRCUITS V.T.T.



N°	Nom du Circuit	Départ des Circuits	Distance (en km)	Dénivelé (en m)
1	Le Bois de Calvisson	Vaunage Passion Vélos (face au collège) Calvisson	12	+ 100
3	Les Murets	Vaunage Passion Vélos (face au collège) Calvisson	15	+ 250
4	Les anciennes Gares	Vaunage Passion Vélos (face au collège) Calvisson	26	+ 250
7	Les Châteaux du Sommiérois	Camping de Sommières	42	+ 580
9	La Manade	Vaunage Passion Vélos (face au collège) Calvisson	20	+ 400

LES STATIONNEMENTS VELOS EXISTANTS



Des arceaux Vélos implantés sur des secteurs précis :

- Ecole maternelle du Petit Prince (dans la cour intérieure)
- Place des Halles face aux anciennes halles de Calvinsson
- Place Charles de Gaulle (devant la crêperie et l'agence bancaire)
- Maison de Santé (Z.A.)
- Enseigne commerciale U Express

Mais des emplacements de stationnement non signalés et parfois peu qualitatifs et confidentiels (place des Halles).

Une absence de stationnement Vélos au droit de nombreux équipements, polarités et espaces publics, notamment :

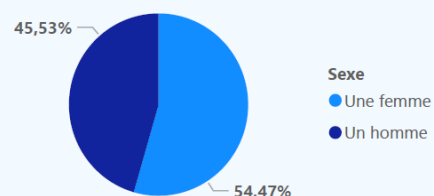
- Ecole primaire de l'île Verte
- Calade - Centre socio culturel intercommunal
- Maison de la Famille et des Solidarités
- Stade de Calvinsson et plus largement autour des équipements sportifs communaux (tennis)
- Ecole de Musique intercommunale (actuelle)
- Place / rue du 8 mai 1945
- Caveau de Calvinsson.

5. LE POINT DE VUE DES HABITANTS

LE POINT DE VUE DES HABITANTS – ENQUETE TOUS PUBLICS

Tranche d'âge	Usagers	%
15 - 29 ans	11	9%
30 - 44 ans	67	54%
45 - 59 ans	28	23%
60 - 74 ans	16	13%
75 ans et +	1	1%
Total	123	100%

% par Sexe



Commune de résidence	Usagers	%
Calvisson	101	86%
Hameau de Sinsans	7	6%
Congénies	3	3%
Aujargues	1	1%
Boissières	1	1%
Clarensac	1	1%
Codognan	1	1%
Gajan	1	1%
Langlade	1	1%
Le Cailar	1	1%
Total	118	100%

Activité principale	Usagers	%
Actif avec emploi	98	80%
Actif en recherche d'emploi	3	2%
Ecolier	1	1%
Étudiant en études supérieures	4	3%
Lycéen.ne	1	1%
Retraité (e)	13	11%
Sans activité	3	2%
Total	123	100%

➤ Environ 120 répondants (une mobilisation limitée)

➤ Un public majoritairement calvissonnais et « actif » (80 % des réponses)

➤ Des résidents (≈ ménages) très motorisés, majoritairement équipés de 2 véhicules

➤ Un fort taux d'équipement « Vélos » (sans assistance électrique) : entre 2 et 3 vélos par « ménage », 18 % non équipés

➤ Un taux d'équipement en Vélo à Assistance Electrique limité : 30 % des répondants (18 % pour les vélos musculaires)

➤ 46 % disposent d'au moins une trottinette

Un fort équipement automobile et cyclable !

Nb de véhicules par ménage	Usagers
0	1
1	30
2	79
3	9
4	4
Total	123

Nb de vélos musculaires par ménage	Usagers
0	22
1	14
2	31
3	18
4	17
5 et +	21
Total	123

Nb de vélos électriques par ménage	Usagers
0	86
1	24
2	12
5 et +	1
Total	123

Autre engin de déplacement (trottinette ...) par ménage	Usagers
0	67
1	16
2	24
3	11
4	1
5 et +	4
Total	123

LE POINT DE VUE DES HABITANTS – ENQUETE TOUS PUBLICS

Mode de déplacement - travail	Usagers	%
Voiture - Conducteur	80	77%
Vélo / Vélo à Assistance Electrique	10	10%
Deux roues motorisés	5	5%
Transport en Commun	4	4%
Voiture - Passager	3	3%
A pied	2	2%
Total	104	100%

Mode de déplacement - école / études	Usagers	%
Voiture - Conducteur	31	41%
A pied	15	20%
Vélo / Vélo à Assistance Electrique	14	19%
Transport en Commun	9	12%
Voiture - Passager	6	8%
Total	75	100%

Mode de déplacement - loisirs	Usagers	%
Voiture - Conducteur	65	55%
Vélo / Vélo à Assistance Electrique	31	26%
A pied	11	9%
Voiture - Passager	11	9%
Total	118	100%

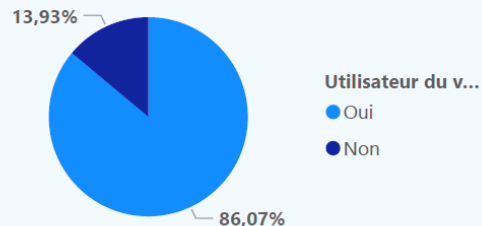
Mode de déplacement - achats	Usagers	%
Voiture - Conducteur	95	78%
A pied	13	11%
Vélo / Vélo à Assistance Electrique	8	7%
Voiture - Passager	6	5%
Total	122	100%

- **Trajets Domicile – Travail : une part modale Vélo faible (10 %) et résiduelle pour la Marche à Pied (2 %) → des usages supérieurs à ceux identifiés dans les données INSEE (influence de la typologie des répondants)**
- **Trajets Domicile – Etudes : une part modale cumulée Vélo + MÀP significative et encourageante de 39 % ! (quasi équilibrée entre les deux modes actifs)**
- **Trajets Domicile – Loisirs : Près d'1/3 des déplacements en modes actifs (26 % à vélo et 9 % à pied)**
- **Trajets Domicile – Achats : 18 % des déplacements en modes actifs (7 % à vélo et 11 % à pied)**

- **Des modes actifs intégrés aux déplacements liés aux écoles et aux loisirs, une part Vélo à conforter, à développer !**
- **Un mode « Vélo » très peu utilisé pour les trajets Domicile – Travail et Domicile – Achats : un mode à activer !**

LE POINT DE VUE DES HABITANTS – ENQUETE TOUS PUBLICS

% par Utilisateur du vélo



Fréquence des trajets à vélo	Usagers	%
Quotidiennement	13	12%
Quelques fois par semaine	45	43%
Quelques fois par mois	31	30%
Plus rarement	16	15%
Total	105	100%

Motif de l'usage du vélo	Nb de citations	%
Loisirs	89	50%
Achats - courses	39	22%
Ecoles - Etudes	24	13%
Travail	24	13%
Sports	2	1%
Total	178	100%

Raison de non utilisation du vélo	Nb de citations
Comportement des automobilistes / Vitesses	16
Absence d'aménagement	14
Manque de stationnements Vélos sécurisés	9
Absence d'équipement Vélo	6
Total	45

Difficultés rencontrées avec les pistes cyclables	Nb de citations
Absence d'aménagement	100
Discontinuités	58
Largeur insuffisante de l'aménagement	31
Signalisation - Jalonnement insuffisants	23
Entretien insuffisant des aménagements existants	20
Manque de stationnements Vélos sécurisés	2
Absence d'espace Vélo pour les tout petits	1
Comportement des automobilistes / Vitesses	1
Services inexistant (point d'eau / éclairage)	1
Total	237

- Des pratiques cyclables concernant près de 9 répondants sur 10
- Des usages plutôt réguliers (55 %) et pour des motifs de déplacements majoritairement non contraints (hors domicile – travail/études), confirmant les résultats précédents,
- Trois principales difficultés de déplacement à vélo : absence d'aménagement, discontinuités, aménagement existant insuffisant (gabarit, signalisation et entretien)
- Des non pratiquants, principalement en raison du comportement des automobilistes et de l'absence d'aménagement.

LE POINT DE VUE DES HABITANTS – ENQUETE TOUS PUBLICS



Pistes cyclables



Bandes cyclables



Voies à trafic réduit

Je suis à l'aise avec ce type d'aménagement

Je ne suis pas à l'aise mais je l'utilise

Je préfère ne pas utiliser mon vélo sur ce type d'aménagement

Ressenti : pistes cyclables	Usagers	%
Je ne suis pas à l'aise mais je l'utilise	1	1%
Je préfère ne pas utiliser mon vélo sur ce type d'aménagement	1	1%
Je suis à l'aise avec ce type d'aménagement	119	98%
Total	121	100%

Ressenti : rues calmes	Usagers	%
Je ne suis pas à l'aise mais je l'utilise	3	2%
Je ne suis pas à l'aise mais je l'utilise	57	46%
Je préfère ne pas utiliser mon vélo sur ce type d'aménagement	15	12%
Je suis à l'aise avec ce type d'aménagement	48	39%
Total	123	100%

Ressenti : Bandes cyclables	Usagers	%
Je ne suis pas à l'aise mais je l'utilise	62	52%
Je préfère ne pas utiliser mon vélo sur ce type d'aménagement	12	10%
Je suis à l'aise avec ce type d'aménagement	46	38%
Total	120	100%

Ressenti : route sans aménagement	Usagers	%
Je ne suis pas à l'aise mais je l'utilise	41	34%
Je préfère ne pas utiliser mon vélo sur ce type d'aménagement	66	55%
Je suis à l'aise avec ce type d'aménagement	13	11%
Total	120	100%

- Un « plébiscite » pour des aménagements dédiés et séparés des circulations automobiles (98 % des répondants) !
- Des bandes cyclables moyennement attractives en raison d'une absence de séparation physique : « OUI MAIS »
- Des rues calmes / peu circulées : POURQUOI PAS ?
- Des rues jalonnées / sans aménagement : un principe à écarter.....

LE POINT DE VUE DES HABITANTS – ENQUETE TOUS PUBLICS

Équipements communaux	1 Priorité forte	2 Priorité moyenne	3 Priorité faible	Total
Halle des sports	54%	16%	30%	100%
Stade	39%	22%	39%	100%
Pumptrack	44%	15%	41%	100%
Piscine	35%	34%	31%	100%
Maison services au public	25%	36%	39%	100%
Centre médico social	36%	30%	34%	100%
Maison de la petite enfance	26%	30%	43%	100%
Ecole maternelle des Petits Princes	44%	25%	31%	100%
Groupe scolaire Roger Leenhardt	47%	21%	32%	100%
Groupe scolaire l'Île Verte	52%	16%	31%	100%
Collège Le Vignet	57%	12%	31%	100%
Zone d'activités	46%	26%	28%	100%
Total	42%	24%	34%	100%

Un niveau d'attente significatif : 42 % des priorités classées FORTES

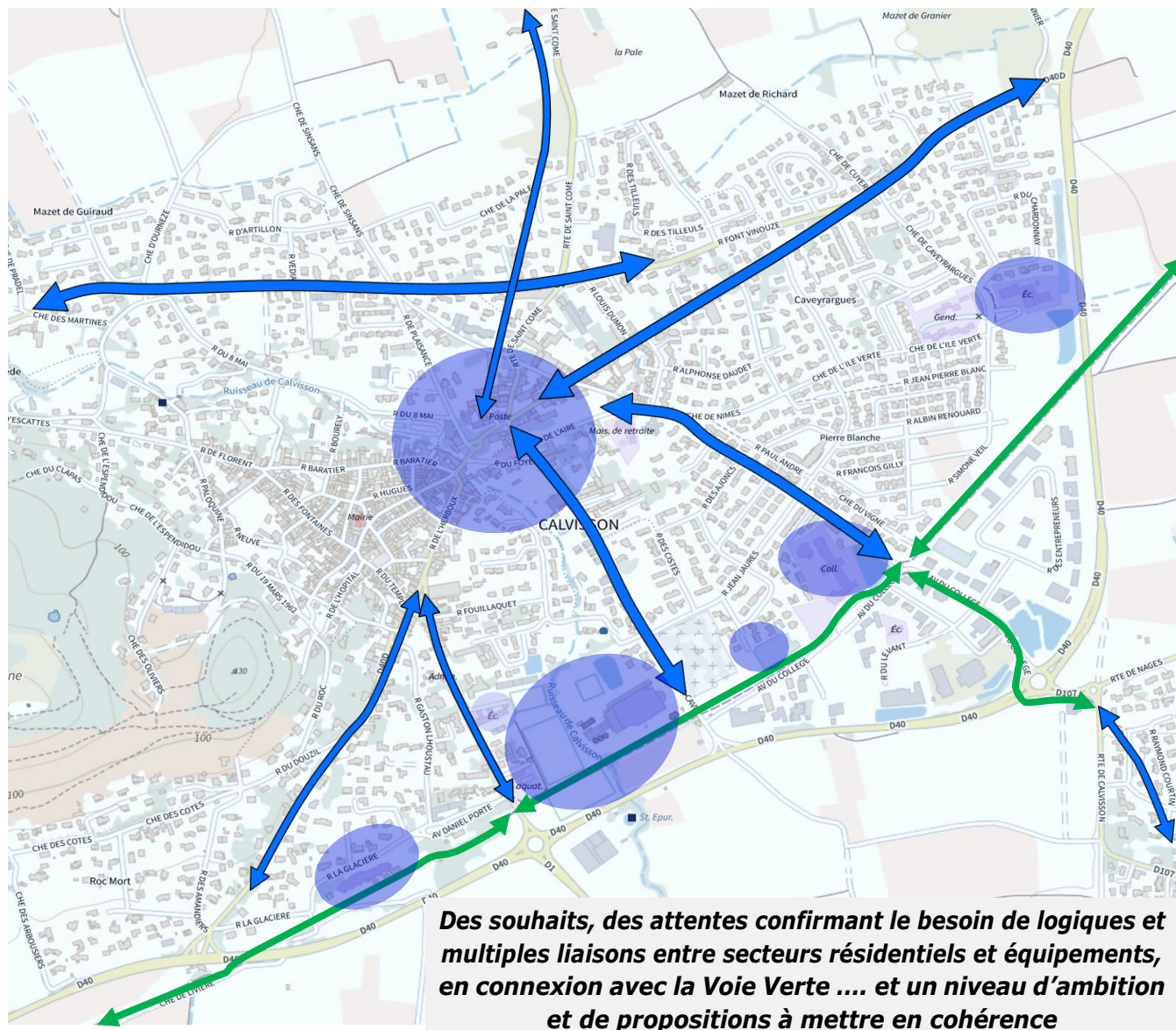
Les équipements PRIORITAIRES à desservir ou « les priorités des priorités » :

- la Halle des Sports,
- les groupes scolaires R. Leenhardt (au-delà des possibilités offertes par la Voie Verte), l'île Verte et l'école des Petits Princes,
- Le collège du Vignet
- La Zone d'Activités

Des priorités plus « relatives » :

- La Maison des Services Publics
- La Maison de la Petite Enfance

LE POINT DE VUE DES HABITANTS – ENQUETE TOUS PUBLICS



Les souhaits exprimés

Accès écoles/collège	25
Route de la Cave	20
Av. du 11 novembre	17
Voies d'accès au centre ville	16
Av. de la République	13
Route de Nîmes	13
Centre ville	12
Liaison Centre ville - Bizac	12
Av. Gerbu	8
Liaison Calvisson - Nages et S.	7
Liaison Centre ville - Sinsans	7
Liaison centre ville - Voie Verte	7
Av. de Lattre de Tassigny	6
Pôles sportifs et de loisirs	6
Ecole du Petit Prince	5
Rue de l'Aire	5
Liaison Centre ville - Mas des Vignes	4
Rue de l'Herboux	4
Liaison Calvisson - Vergèze	3
Liaison centre ville - Ecoles/collège	3
Liaison Ile Verte - Voie Verte	2
Liaison Quartiers Nord - centre ville	2
Parkings Vélos	2
Rue de la Glacière	2
Rue Jean Jaurès	2
Chemin du Roc	1
Liaison Calvisson - Boissières	1
Liaison Centre ville - Z.A.	1
Liaison St Côte - Calvisson	1
Rue A. Daudet	1
Rue de Plaisance	1

LE POINT DE VUE DES HABITANTS – ENQUETE ECOLES

Age	Nb d'élèves	%
	26	13%
3 ans	9	4%
4 ans	11	5%
5 ans	13	6%
6 ans	13	6%
7 ans	8	4%
8 ans	13	6%
9 ans	8	4%
10 ans	19	9%
11 ans	32	16%
12 ans	32	16%
14 ans	20	10%
16 ans	1	0%
Total	205	100%

Ecole	Nb d'élèves	%
Collège du Vignet	111	54%
Ecole maternelle des Petits Princes	28	14%
Ecole maternelle Leenhart	6	3%
Ecole maternelle L'île Verte	5	2%
Ecole primaire Leenhart	49	24%
Ecole primaire L'île Verte	6	3%
Total	205	100%

- **205 répondants dont 54 % en collège et 27 % en école primaire (81 %) → tranches d'âge « cibles » pour les usages Vélos**
- **55 % des scolaires accompagnés régulièrement en voiture, un mode routier certes significatif mais non exclusif !**
- **Un recours marginal aux deux roues motorisés (scooter, ...)**
- **1/3 des scolaires utilisent régulièrement le vélo ou se rendent à pied à l'école (quotidiennement ou plusieurs fois par semaine)**
- **Un usage secondaire de la trottinette (19 % régulièrement ou quelques fois par semaine)**

Fréquence pour aller à l'école en Voiture passenger	Nb d'élèves	%
Quotidiennement	59	32%
Quelques fois par semaine	42	23%
Quelques fois par mois	21	11%
Plus rarement	40	22%
Jamais	21	11%
Total	183	100%

Fréquence pour aller à l'école en Deux roues motorisés	Nb d'élèves	%
Quotidiennement	2	1%
Quelques fois par semaine	10	5%
Quelques fois par mois	2	1%
Plus rarement	3	2%
Jamais	166	91%
Total	183	100%

Fréquence pour aller à l'école à Vélo	Nb d'élèves	%
Quotidiennement	27	15%
Quelques fois par semaine	36	20%
Quelques fois par mois	20	11%
Plus rarement	28	15%
Jamais	72	39%
Total	183	100%

Fréquence pour aller à l'école à pied	Nb d'élèves	%
Quotidiennement	27	15%
Quelques fois par semaine	35	19%
Quelques fois par mois	20	11%
Plus rarement	36	20%
Jamais	65	36%
Total	183	100%

Fréquence pour aller à l'école à Trottinette	Nb d'élèves	%
Quotidiennement	14	8%
Quelques fois par semaine	21	11%
Quelques fois par mois	15	8%
Plus rarement	22	12%
Jamais	111	61%
Total	183	100%

LE POINT DE VUE DES HABITANTS – ENQUETE ECOLES

Ressenti	1 Je suis à l'aise avec ce type d'aménagement	2 Je ne suis pas à l'aise mais je l'utilise	3 Je préfère de pas utiliser mon vélo sur ce type d'aménagement	Total
Ressenti : pistes cyclables	91%	6%	2%	100%
Ressenti : Bandes cyclables	26%	61%	13%	100%
Ressenti : rues calmes	30%	50%	21%	100%
Ressenti : route sans aménagement	9%	28%	62%	100%
Total	39%	36%	25%	100%

- Des aménagements cyclables dédiés largement plébiscités
- Les bandes cyclables et les rues calmes : pourquoi pas ? mais sous conditions
- Des axes jalonnés sans aménagement : un principe peu attractif ... à proscrire

Équipements communaux	1 Priorité forte	2 Priorité moyenne	3 Priorité faible	Total
Halle des sports	54%	29%	17%	100%
Stade	56%	28%	15%	100%
Pumptrack	50%	25%	25%	100%
Piscine	42%	37%	21%	100%
Maison services au public	13%	34%	53%	100%
Centre médico social	22%	35%	43%	100%
Maison de la petite enfance	20%	31%	49%	100%
Ecole maternelle des Petits Princes	58%	20%	23%	100%
Groupe scolaire Roger Leenhardt	64%	19%	17%	100%
Groupe scolaire l'Île Verte	60%	20%	21%	100%
Collège Le Vignet	79%	7%	14%	100%
Zone d'activités	33%	38%	28%	100%
Total	46%	27%	27%	100%

Un niveau d'attente significatif : 46 % des priorités classées FORTES

Les équipements PRIORITAIRES à desservir ou « les priorités des priorités » :

- le collège du Vignet
- Les trois groupes scolaires
- Les équipements sportifs : Halle des Sports, stade, pumptrack

Des priorités plus relatives :

- la Maison des Services Publics
- la Maison de la Petite Enfance
- le centre médico social

6. LES DOCUMENTS D'ORIENTATION SUR LE TERRITOIRE ÉLARGI

SCHÉMA DES MOBILITES DU PAYS DE SOMMIERES

Structurer l'offre de mobilité en fonction d'une armature territoriale

Pôles principaux
(Bipôle Sommières - Calvisson)

Communes de proximité

Améliorer les TC vers les grandes destinations du quotidien

PEM ferroviaire

PEM routier

Echangeur autoroutier

Axes majeurs de déplacements

Ligne TC performante / à prolonger

Axe d'amélioration de la performance bus

Lignes interurbaines à renforcer

PEM routier de Sommières et Calvisson à créer

Organiser le rabattement vélo avec les territoires voisins

Axe cyclable inter EPCI

Faire des modes doux une réelle alternative pour les déplacements du quotidien

Voie verte existante

Voie verte en projet

Itinéraire cyclable à développer

Faire du covoiturage une alternative fiable

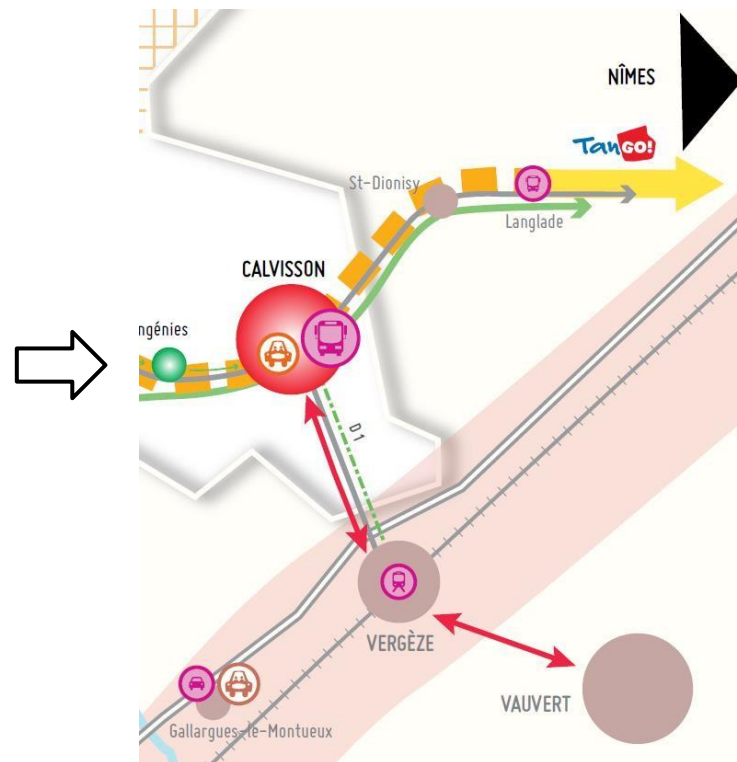
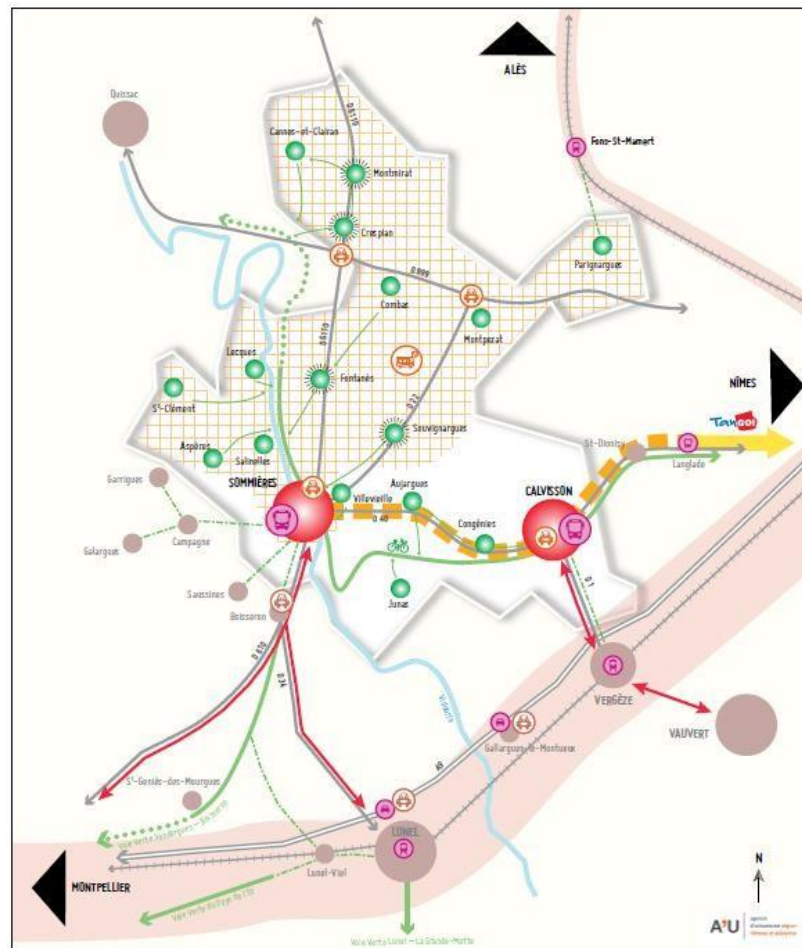
Aire de covoiturage à créer

Expérimenter une desserte TC interne au territoire

Développer avec la Région l'offre en transport à la demande intra EPCI

Apaiser les coeurs de villages

Améliorer les conditions de circulation tous modes



Deux équipements à développer :

- Un P.E.M. – aire de covoiturage en bordure de la RD40, en lien avec la Voie Verte de la Vaunage
- Une liaison cyclable Calvisson – P.E.M. de Vergèze à aménager, en complément d'un renforcement de la desserte en transport en commun.

Et au-delà un réseau cyclable à initier au sein d'un pôle urbain de 6 400 habitants, en connexion avec ces équipements.

SCHÉMA DES MOBILITES DU PAYS DE SOMMIERES


AXE 2 Renforcer l'accès au grand territoire

ACTION	2.4 – Organiser le rabattement vélo pour les déplacements du quotidien vers et depuis les territoires voisins	
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> Aménager et sécuriser des liaisons entre la CC du Pays de Sommières et les PEM des communes adjacentes (Parignargues → Gare de Fons-St-Mamert ; Calvisson → Gare de Vergèze et PEM de Langlade). Aménager et sécuriser les liaisons entre les communes proches du lycée et la CC du Pays de Lunel (Boisseron, Saussines, Campagne, Galargues, Garrigues). 	
PILOTE(S)	Région, CC du Pays de Sommières, EPCI voisins, Département, communes	
PARTENAIRE(S)	EPCI voisins, Région, Département, communes	


AXE 3 Redistribuer les parts modales au sein du Pays de Sommières

ACTION	3.3 – Faire de la politique cyclable une réelle alternative pour les déplacements intra-communaux et/ou de courtes distances	
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> Connecter les communes à la voie verte : colonne vertébrale des mobilités douces du Pays de Sommières. Connecter les communes plus éloignées de la voie verte entre elles grâce aux routes secondaires, aux chemins ruraux et DFCl. Privilégier des aménagements faciles à mettre en œuvre. Elaborer un Plan Vélo. Développer une charte/un guide des aménagements cyclables pour des aménagements cohérents et compréhensibles pour l'ensemble des acteurs et usagers du territoire. 	 
PILOTE(S)	Département, CC du Pays de Sommières, communes, PETR Vidourle Camargue	
PARTENAIRE(S)	Région, EPCI voisins	

AXE 4 Améliorer ponctuellement les conditions de circulation

ACTION	4.2 – Agir pour les modes actifs à Sommières et à Calvisson	
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> Mener des études pour analyser les pratiques de déplacements au sein des deux polarités de l'EPCI. Revoir le profil de certaines voiries au bénéfice de la marche et du vélo. 	
PILOTE(S)	Communes, CC du Pays de Sommières	
PARTENAIRE(S)	ADEME, CEREMA	

AXE 5 Sensibilisation et communication

ACTION	5.2 – Faire de la politique cyclable un des leviers du « tourisme vert »	
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> Organiser la coordination entre collectivités en charge de la politique cyclable du Gard et de l'Hérault. <p><i>Exemple : voie verte Sommières-Lunel-La Grande Motte.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Communiquer sur les itinéraires cyclables dédiés. Proposer de nouvelles offres touristiques : vélo/hébergement, vélo/activités de loisirs, vélo/gastronomie. 	
PILOTE(S)	CC du Pays de Sommières	
PARTENAIRE(S)	Communes, Office du tourisme, Région, CALADE, Etat, Etablissements scolaires, PETR Vidourle Camargue	

La carte illustre le territoire de la région de Nîmes, divisé en zones urbanisées (en rose) et zones non urbanisées (en gris). Elle met en évidence les infrastructures cyclables et les points à desservir.

Points à desservir :

- Village, points de liaison (représenté par un point noir)
- Collège et lycée (hors commune de Nîmes) (représenté par un point rouge)
- Gare SNCF (TER) (représenté par un train)
- Parking relais (existant / en projet) (représenté par un 'P' dans un carré bleu)
- Zones urbanisées (en rose)

Infrastructure cyclable :

- Infrastructure existante (hors commune) (ligne orange)
- Infrastructure en projet (NM et CD30) (ligne orange pointillée)
- Projet d'axe (ligne orange)

Les infrastructures cyclables sont colorées par secteur :









- Gardonnenque :** Ligne magenta.
- Vaunage :** Ligne verte.
- Route de Montpellier :** Ligne cyan.
- Route d'Avignon :** Ligne orange.
- Route de Beaucaire :** Ligne bleue.
- Vistrenque :** Ligne rouge.
- Boucle aéroport :** Ligne magenta.
- Costières - Camargue :** Ligne orange.

Le plan inclut également une légende pour les points à desservir, une échelle (0 à 5 km) et la date de révision (10 juin 2022).

7. LES ENJEUX



Mobilités actives : Enjeux

Statut de la zone ou de la voie				
	zone piétonne	zone de rencontre	zone 30	zone 50
Vitesse maximale	30 km/h	30 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale / fonction circulation				

Au-delà de la Voie Verte et de la liaison vers Bizac : un maillage piéton et cyclable au service des déplacements quotidiens

Communication et pédagogie

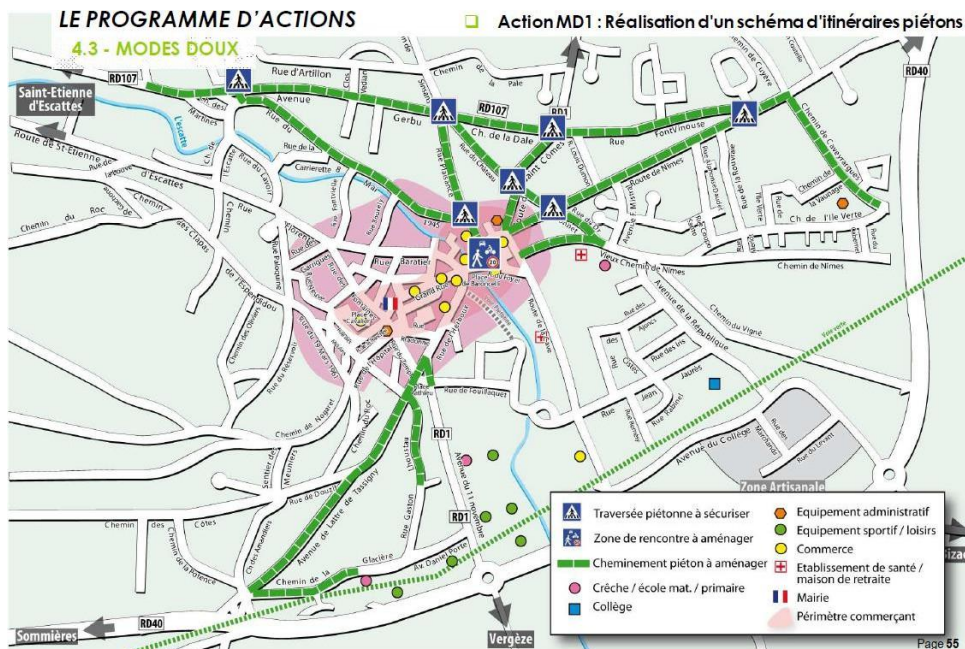
Des déplacements piétons et à vélo sécurisés... vers les équipements / pôles d'attraction

Des itinéraires jalonnés et des possibilités de stationnement

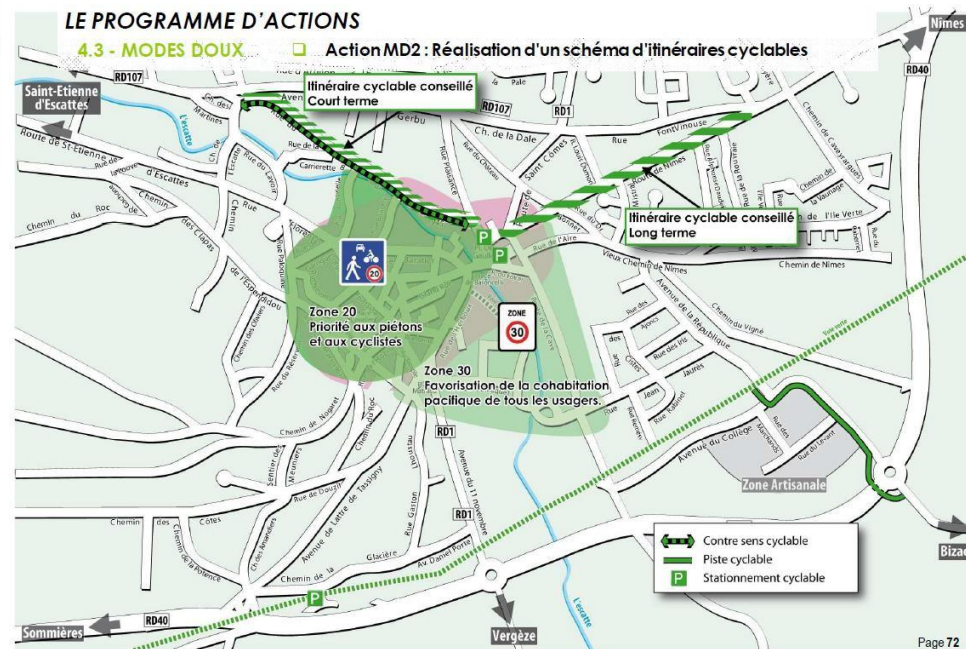
Des liaisons vers les structures touristiques, en direction de Vergèze, de Nîmes et les villages périphériques

Centre village	3 min			
 Mairie-Poste	6 min			
 Office de tourisme	5 min			
←  0,5 min	Marché- Tous commerces	3 min		
←  1 min	Toilettes publiques			
←  1,5 min	Pôle santé/Pharmacie			



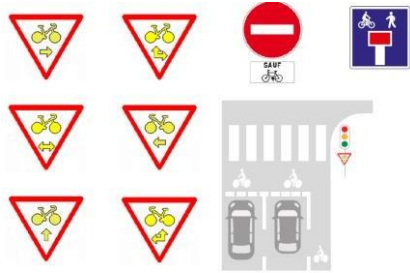
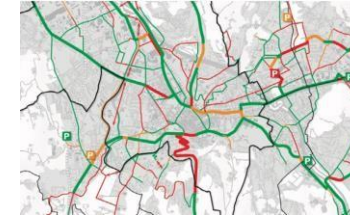


Des premières réflexions en 2010/2011, en attendant un schéma des modes doux



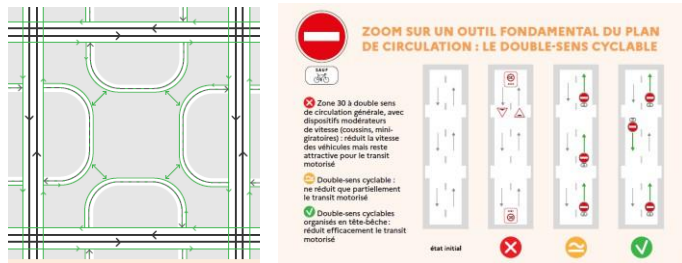
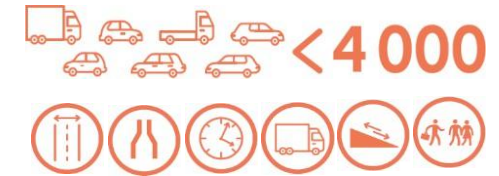
LES GRANDS PRINCIPES D'ACTION POUR SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS CYCLABLES

1 - PLANIFIER LA RÉALISATION D'UN RÉSEAU CYCLABLE CONTINU ET HIÉRARCHISÉ : en cours !



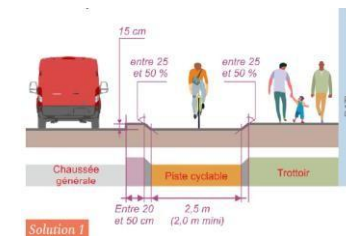
2 - AMÉLIORER RAPIDEMENT LA CIRCULATION À VÉLO QUAND C'EST POSSIBLE : aux carrefours, dans les rues à sens unique, en zone 30

3 - CHOISIR ENTRE SÉPARATION ET MIXITÉ : Le temps de la réflexion








4 - CONCEVOIR UN PLAN DE CIRCULATION FAVORABLE AU VÉLO : l'heure du changement des habitudes des automobilistes

5 - PROPOSER DES AMÉNAGEMENTS STRUCTURANTS ET EFFICACES



8. TYPOLOGIE DES AMENAGEMENTS

DES AMENAGEMENTS CYCLABLES EN PHASE AVEC LES FLUX EN JEU ET UNE COMMUNE A 30 KM/H

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000		Piste ou bande cyclable	
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

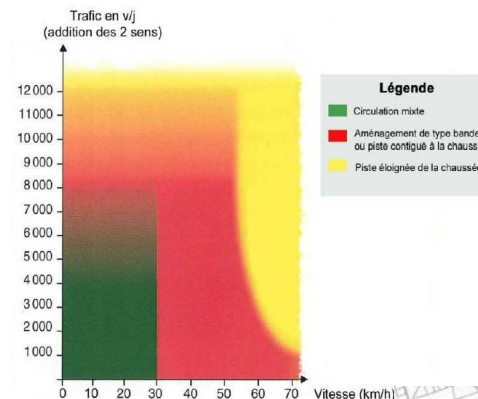
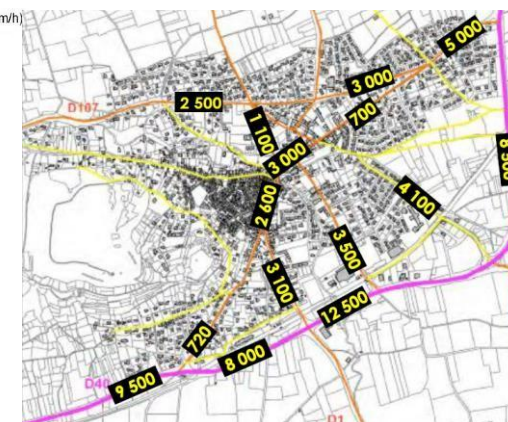










Schéma d'aide à la décision



- Un réseau viaire local, des trafics inférieurs ou égaux à 4 000 véhicules/jour, un environnement circulatoire relativement apaisé,
- Des flux Vélos internes à Calvisson, à l'échelle du territoire desservi,
- Un contexte plutôt favorable à des aménagements partagés POUR TOUS, à des zones de circulation apaisées et SECURISEES, notamment pour les publics sensibles (enfants, pratiquants occasionnels)
- MAIS SOUS CONDITIONS

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale / circulation	 vie locale	 vie locale	 vie locale	 circulation

Temps de réaction + distance de freinage



 Cerema



Statut	Trafic / jour	Largeur de chaussée (m)				
		< 2,70	2,70 à 3,50	3,50 à 4,50	4,50 à 5,00	> 5,00
Aire Piétonne			R	R	R	R
Zone de Rencontre			R	R	R / MNS	R / MNS
Section en Zone 30 (*)	< 1000		R / MNS	R / MNS	MNS / MS	MNS / MS
	1000 – 5000		R / MNS	MNS	MNS / MS	MNS / MS
	5000 – 8000			MNS / MS	MS	MS / S
	> 8000				MS	MS / S
Section à 50 km/h	< 1000		R / MNS ⚠	R / MNS ⚠	MS	MS / S
	1000 – 5000		R / MNS ⚠	MNS ⚠	MS	MS / S
	5000 – 8000			MNS / MS ⚠	MS	S
	> 8000				MS / S	S
Section à 70 km/h					MS / S ⚠	S

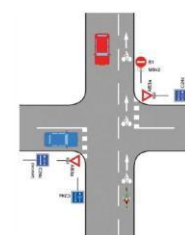
- R** rien en section courante
- MNS** marquage non séparatif (pictogramme vélo + flèches)
- MS** marquage séparatif de type axial ou bande cyclable
- S** séparateur (piste)



Cerema



Priorité à droite



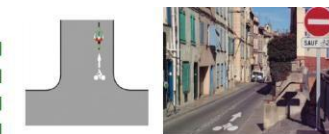
Voie DSC prioritaire



Voie DSC non prioritaire



absence de marquage



pictogramme et flèche





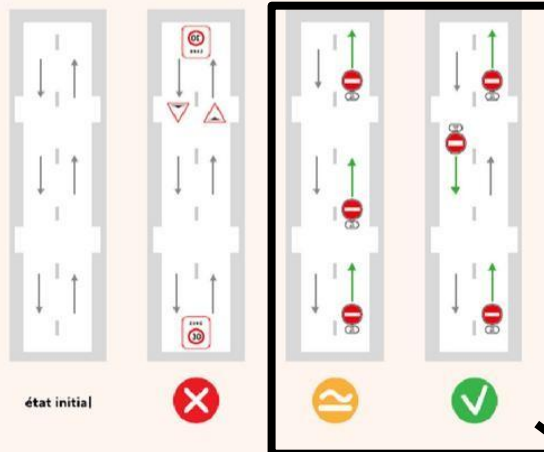
ZOOM SUR UN OUTIL FONDAMENTAL DU PLAN DE CIRCULATION : LE DOUBLE-SENS CYCLABLE



❌ Zone 30 à double sens de circulation générale, avec dispositifs modérateurs de vitesse (coussins, mini-giratoires) : réduit la vitesse des véhicules mais reste attractive pour le transit motorisé

⚡ Double-sens cyclable : ne réduit que partiellement le transit motorisé

✅ Double-sens cyclables organisés en tête-bêche : réduit efficacement le transit motorisé



état initial

L'aménagement d'un réseau cyclable à Calvisson s'adossant à des voiries majoritairement partagées doit intégrer une réflexion sur le plan de circulation afin de maîtriser les usages automobiles.

L'enjeu consiste à adapter si nécessaire ce plan afin de récupérer un espace plus confortable et sécurisé pour les cyclistes par la mise en place de voies à sens unique.

A noter que dans une logique de forte maîtrise des flux automobiles, ce plan de circulation pourrait comporter des dispositifs de « tête bêche » afin de dédier l'usage de certaines voies à la desserte riveraine. Ce type de mesure peut toutefois complexifier les trajets quotidiens et être difficilement acceptable par la population.

Les cyclistes y circulent confortablement, en nombre, et dans les deux sens...

car la vélorue est un maillon du réseau cyclable structurant, à la conception soignée



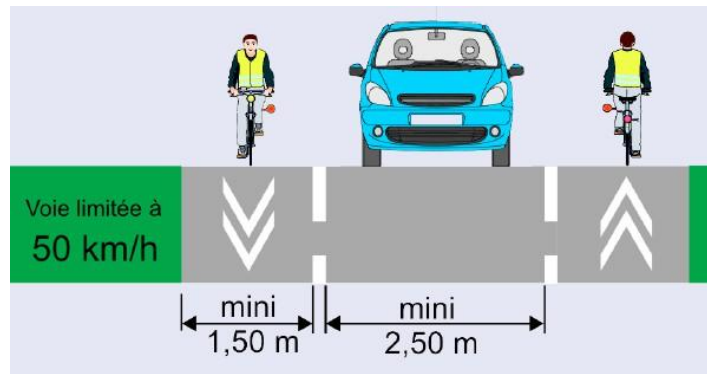
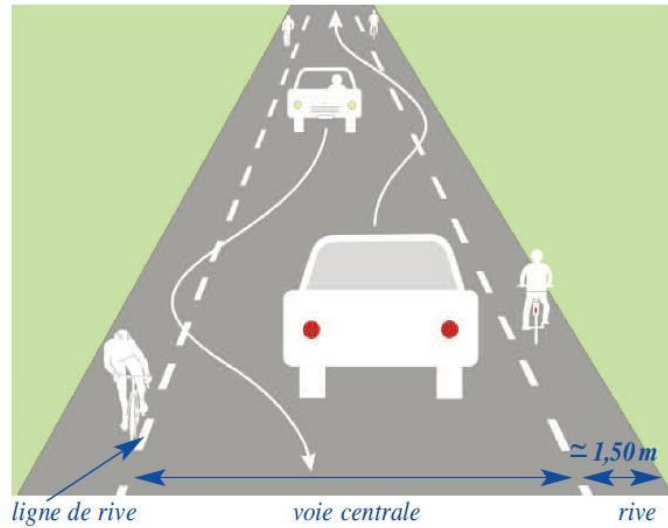
1' pour comprendre la vélorue



Seuls quelques véhicules motorisés y circulent, à vitesse modérée, tous sur un trajet de desserte (< 1000 uvpm/jour par sens)...



... car le plan de circulation est conçu ou revu pour supprimer le transit motorisé





- Largeurs préconisées :
 - **1,5 m** hors marquage (T3-5U)
 - 1m minimum très ponctuellement
 - 2 m maxi (attention stationnement sauvage)
- Surlargeur préconisée de 0,5m si stationnement latéral
- Nécessité de maîtriser le stationnement
- Arrêté de police obligatoire



Figurine encadrée



C113



B22a



Au niveau du trottoir

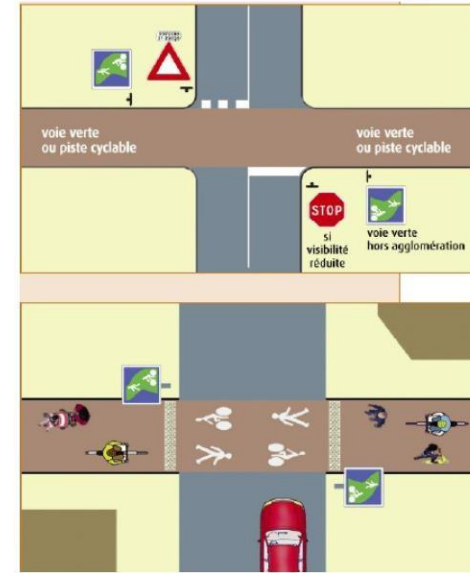
- Largeur préconisée 1,5m (1sens),
- Dégager un cheminement piéton 1,40 m hors obstacles,
- Séparation obligatoire (marquage éventuel : ligne continue 3u soit 9 cm)
- Cheminement piéton côté habitation,
- Possibilité revêtements différents,
- Arrêté de police,
- Panneaux : C113 recommandé.



C113



Figurine encadrée



Le trottoir ne peut être ...

...ni un espace partagé



...ni une voie verte



**...ni une aire piétonne ou
une zone de rencontre**



