

## SCHEMA DIRECTEUR DES MOBILITES ACTIVES – COMMUNE DE CALVISSON

### *RENDRE LA VOIRIE CYCLABLE – SECURISER LES PARCOURS PIETONS*



<b>1. Contexte et objectifs de l'étude</b>	<b>p 3</b>
<b>2. Diagnostic</b>	<b>p 6</b>
2.1. Le territoire de Calvisson	p 7
2.2. Les mobilités sur le secteur Vaunage Ouest	p 18
2.3. Les cheminements piétons et cyclables existants	p 24
2.4. Le point de vue des habitants	p 34
2.5. Les documents d'orientation sur le territoire élargi	p 44
2.6. Les enjeux et principes d'action généraux	p 50
<b>3. Propositions</b>	<b>p 53</b>
3.1. Typologie des aménagements cyclables	p 54
3.2. Propositions d'aménagement – Scénarios	p 63
3.3. Phase de concertation	p 98
<b>4. Projet de schéma directeur des mobilités actives</b>	<b>p 150</b>
4.1. Plan général	p 151
4.2. Fiches Actions	p 151
4.3. Cheminements piétons	p 167
4.4. Evolution du plan de circulation	p 170
4.5. Estimations financières détaillées	p 172
4.6. Stationnement	p 175
4.7. Actions d'accompagnement	p 180
<b>Annexe : Compte rendus des réunions avec les acteurs</b>	<b>p 186</b>

Indice	Date	Etabli par	Libellé des modifications
A	31/01/2024	D. DELAHAIE	Création du document
B	04/04/2024	D. DELAHAIE	Intégration des remarques de l'A.M.O. et des comptages de trafic sur le réseau viaire
C	10/05/2024	D. DELAHAIE	Propositions de schéma et de principes d'aménagement
D	09/05/2025	D. DELAHAIE	Intégration des propositions retenues par la commune de Calvisson
E	29/08/2025	D. DELAHAIE	Intégration des remarques de l'A.M.O.
F	19/09/2025	D. DELAHAIE	Intégration des remarques de l'A.M.O.

# **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 le 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 :

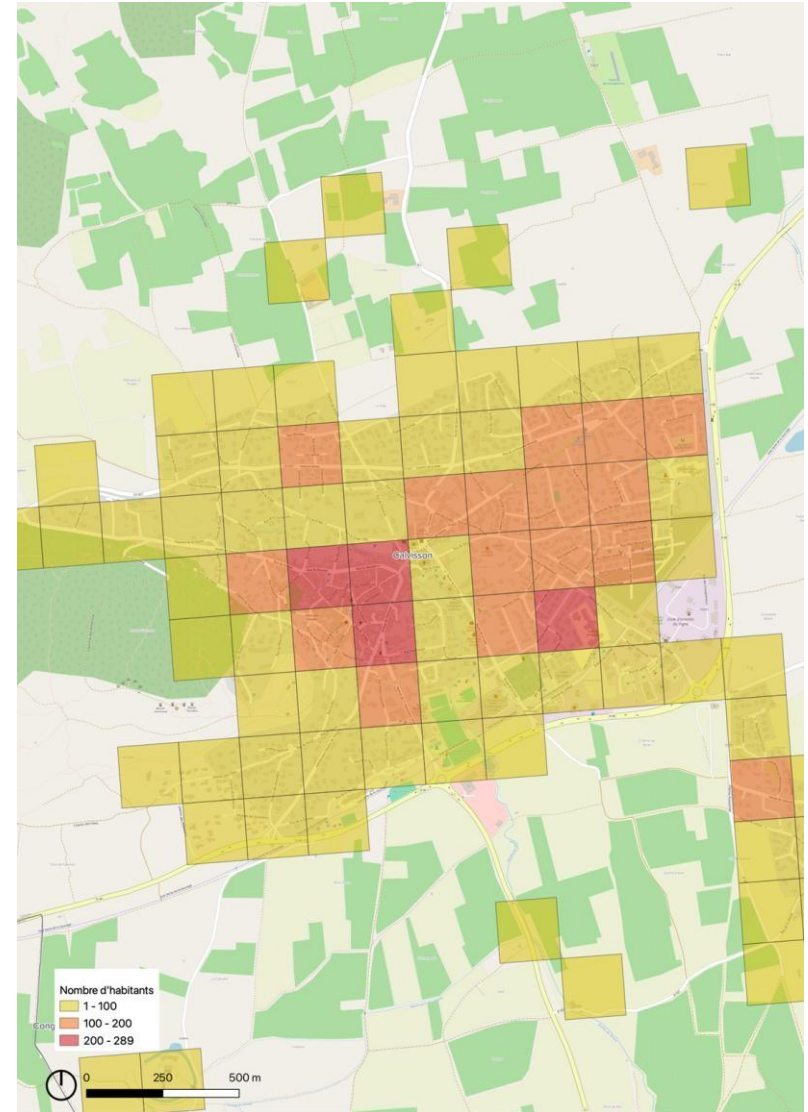
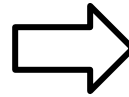
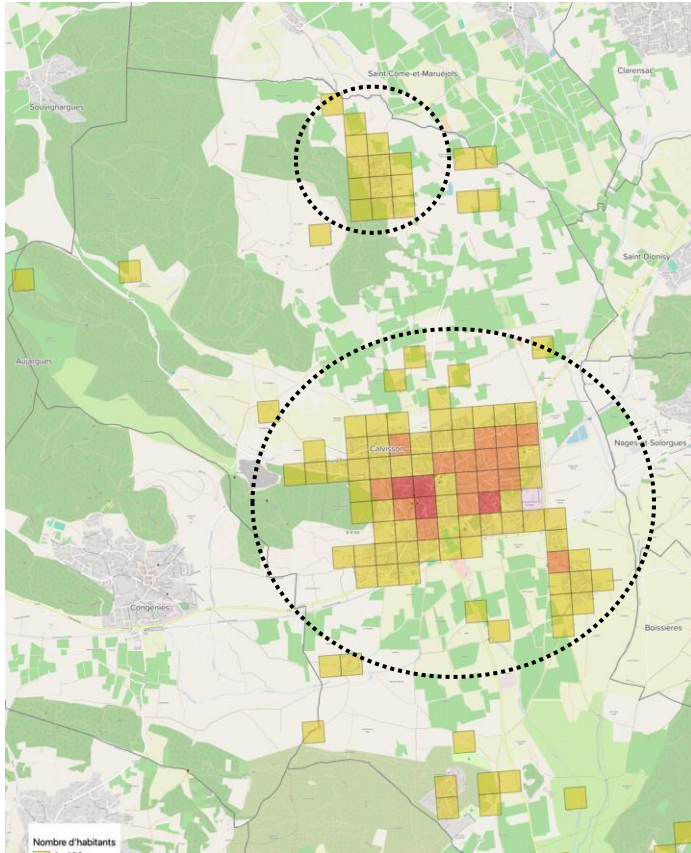
- **3 étapes "classiques"** : le diagnostic, la stratégie pré opérationnelle - le projet et le programme d'actions (fiches – actions)
  - Localiser les pôles générateurs,
  - Diagnostiquer les conditions de déplacements,
  - Identifier les liaisons potentiellement attractives en termes de fréquentation,
  - 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. DIAGNOSTIC

## **2.1. DIAGNOSTIC**

### ***LE TERRITOIRE DE CALVISSON***

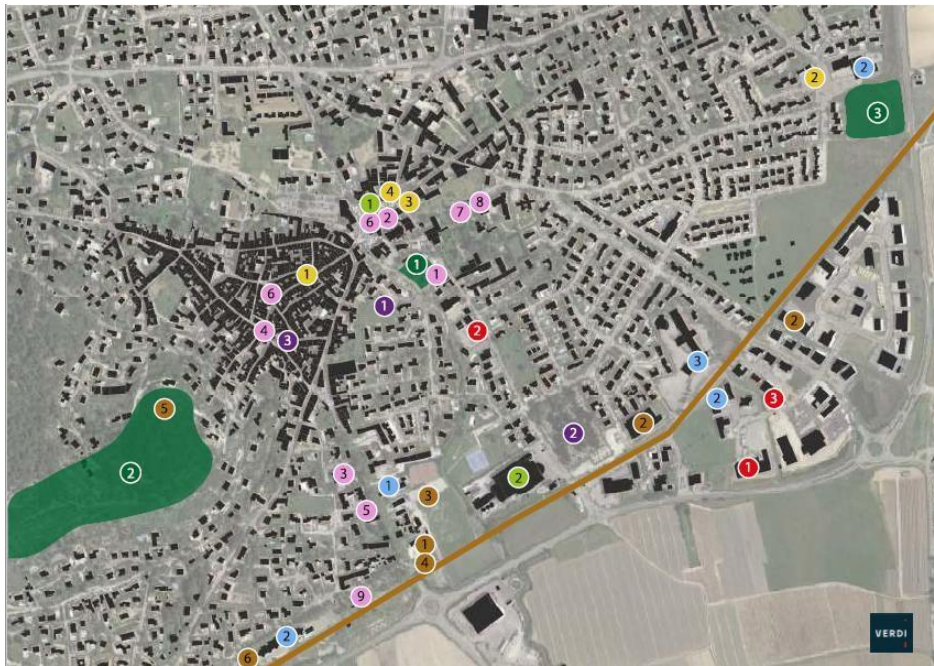
# 1. POPULATION



- **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

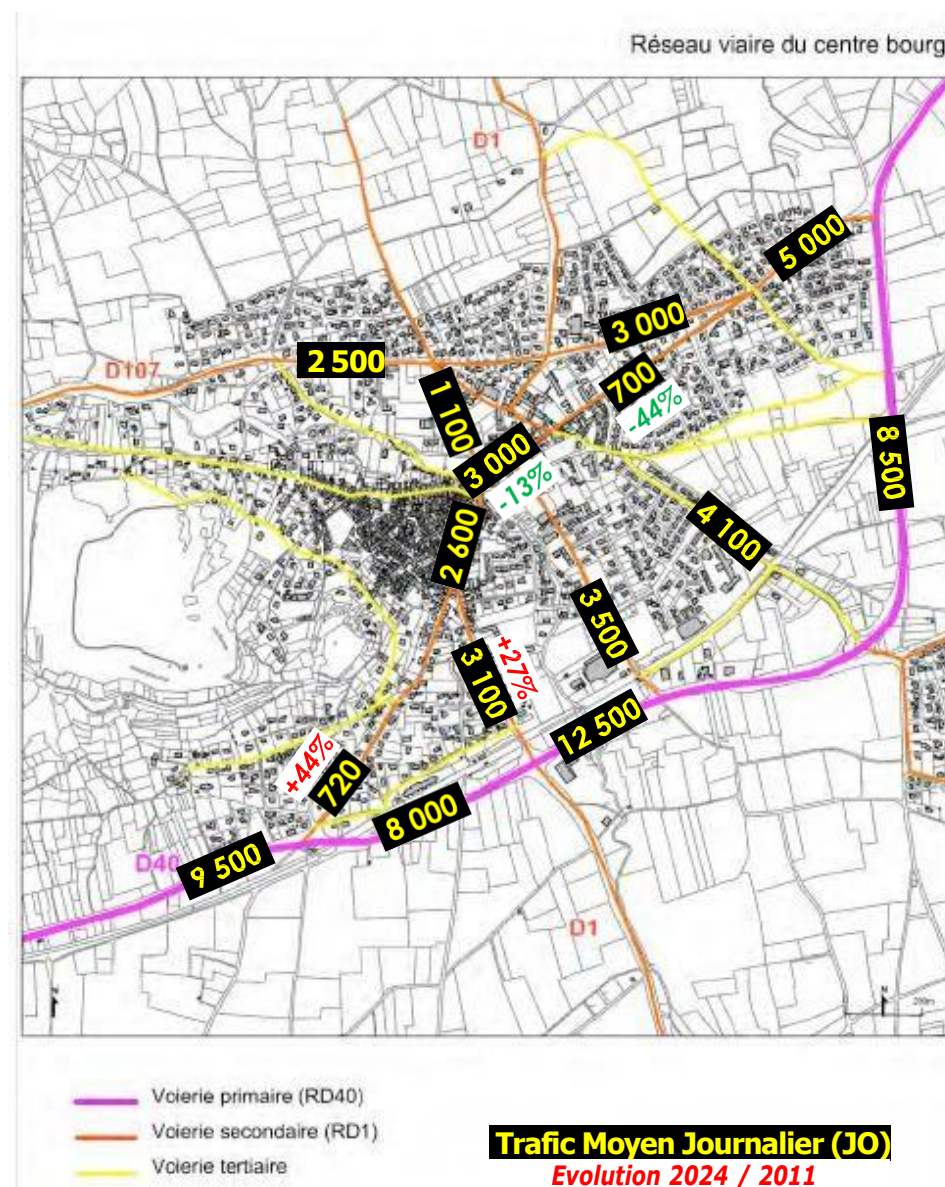
### 3. RÉSEAU DE VOIRIE

#### 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



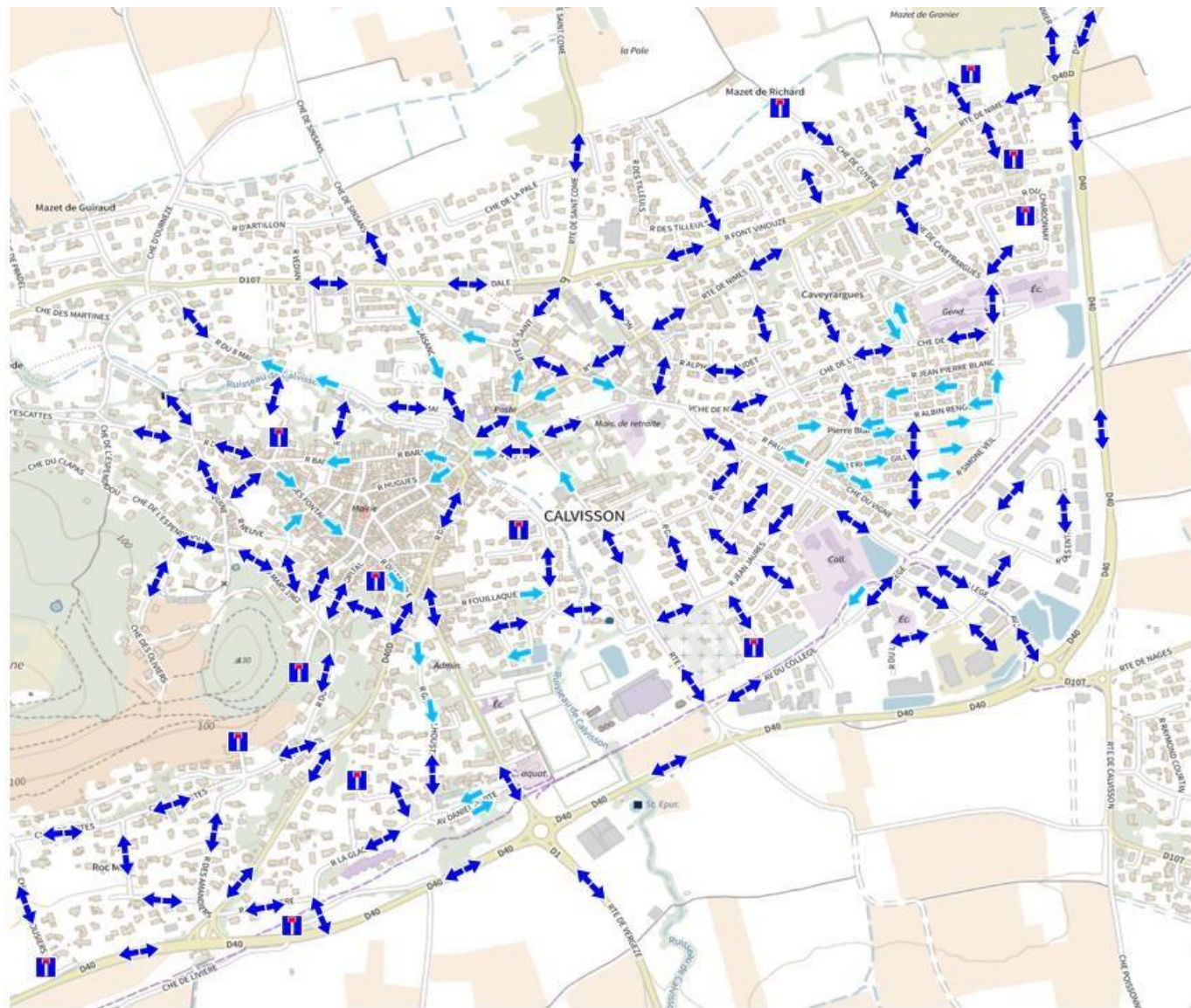
NB : Volumes de trafic recensés en février – mars 2024 excepté sur la RD107 et la RD40 (valeurs à dire d'expert)



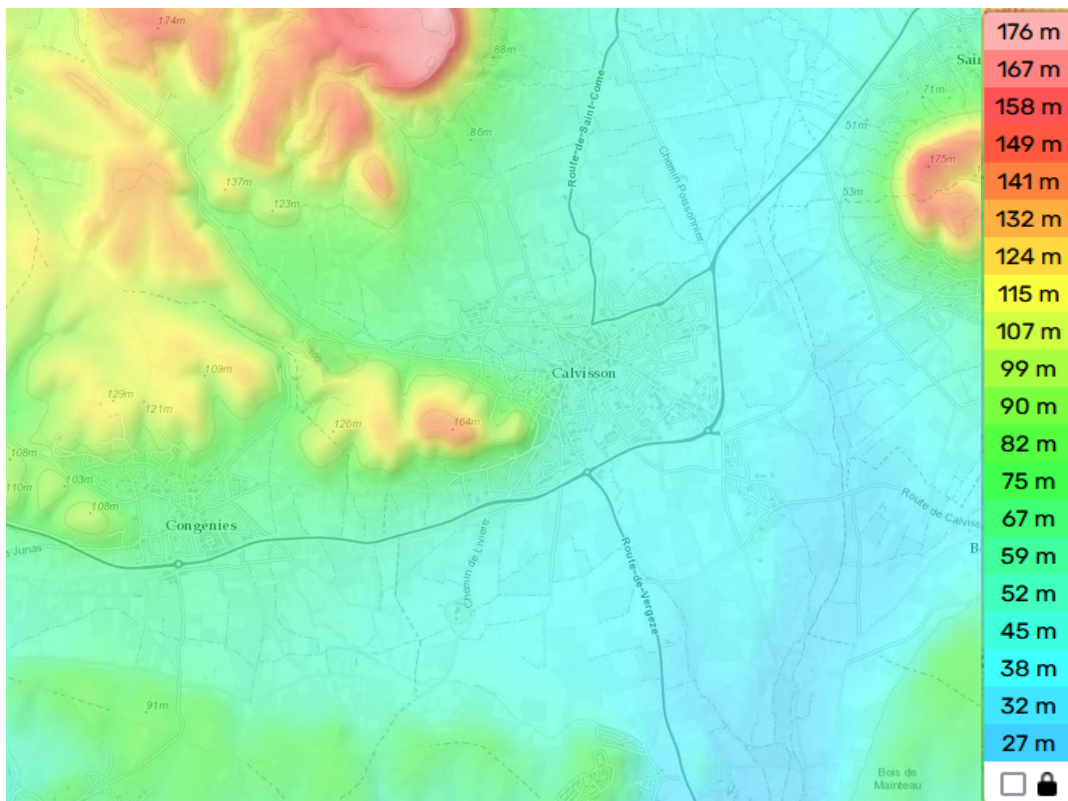
### 3. RÉSEAU DE VOIRIE

#### 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



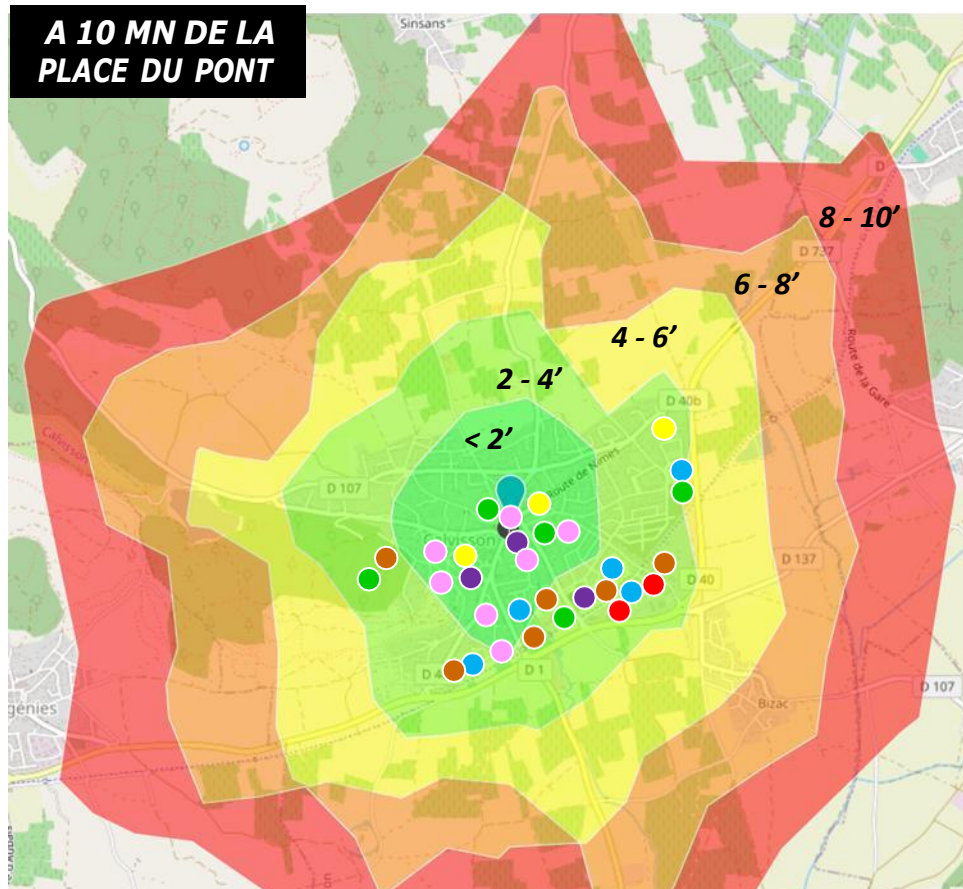
- Une altitude moyenne de 60 m à Calvisson
- Un minimum de + 23 m et un maximum de + 210 m en frange Ouest (Château et Roc de Gachone)
- Une zone urbanisée intégrant zones résidentielles et équipements sans déclivité significative, facilitant à priori la pratique du vélo.



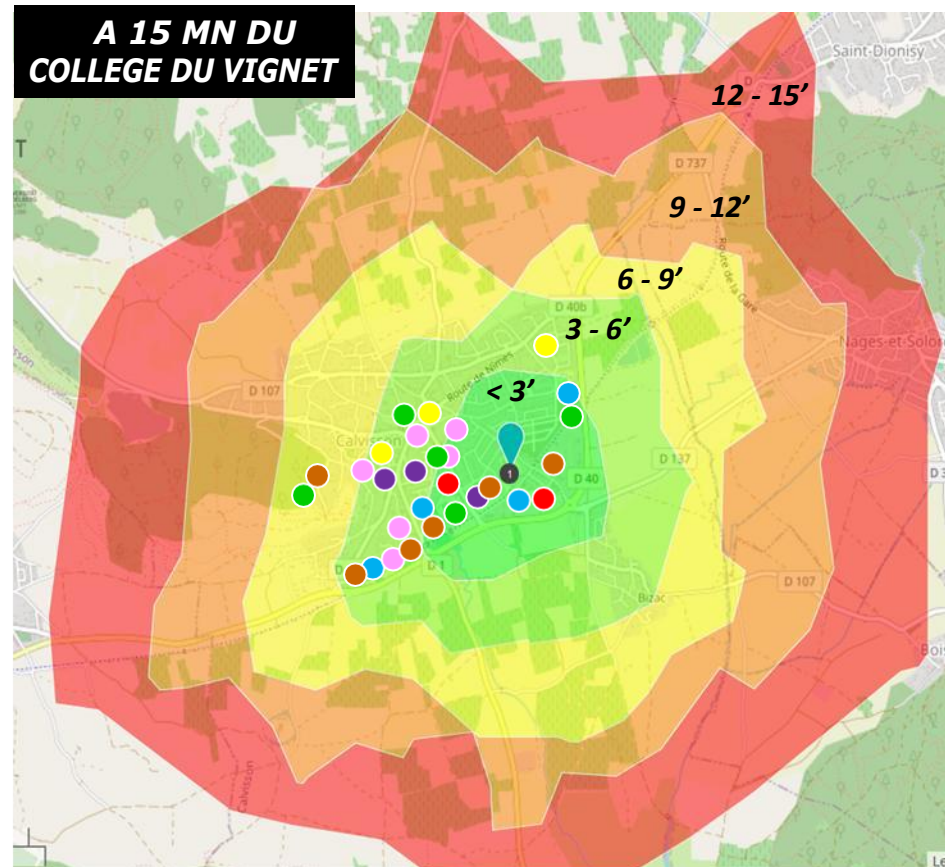


## 5. ZONE DE CHALANDISE – PERIMETRES CYCLABLES

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



**A 15 MN DU  
COLLEGE DU VIGNET**

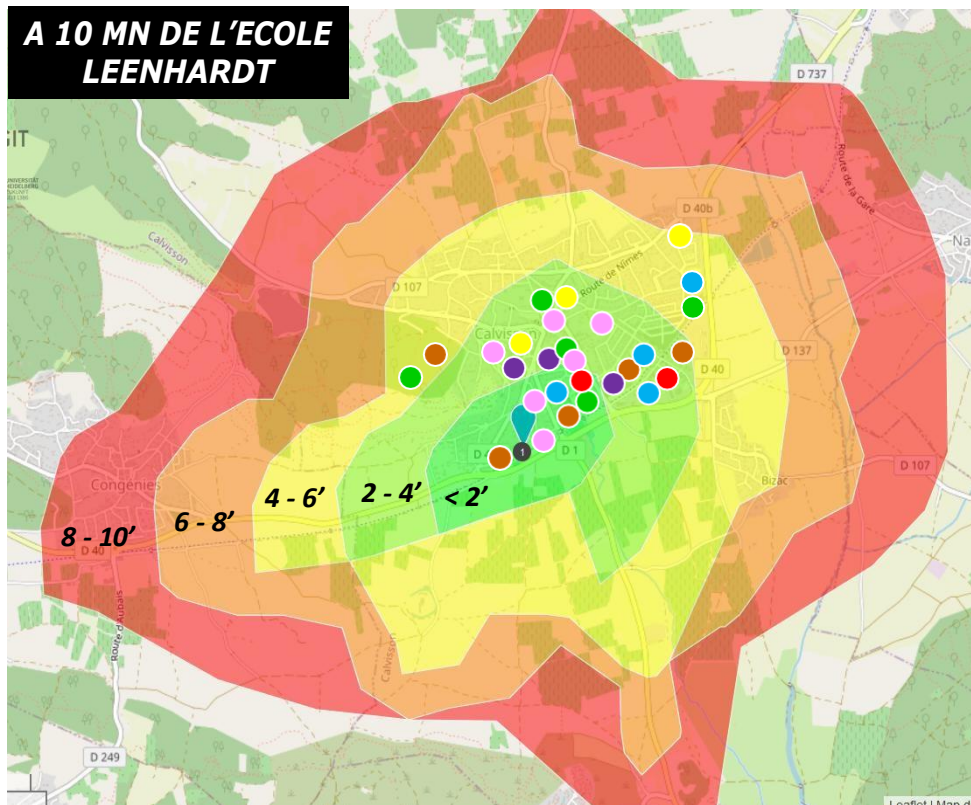


- Depuis la Place du Pont : des trajets à vélo inférieurs ou égaux à 4 mn
- Depuis le collège du Vignet : des parcours de moins de 9 / 10 mn

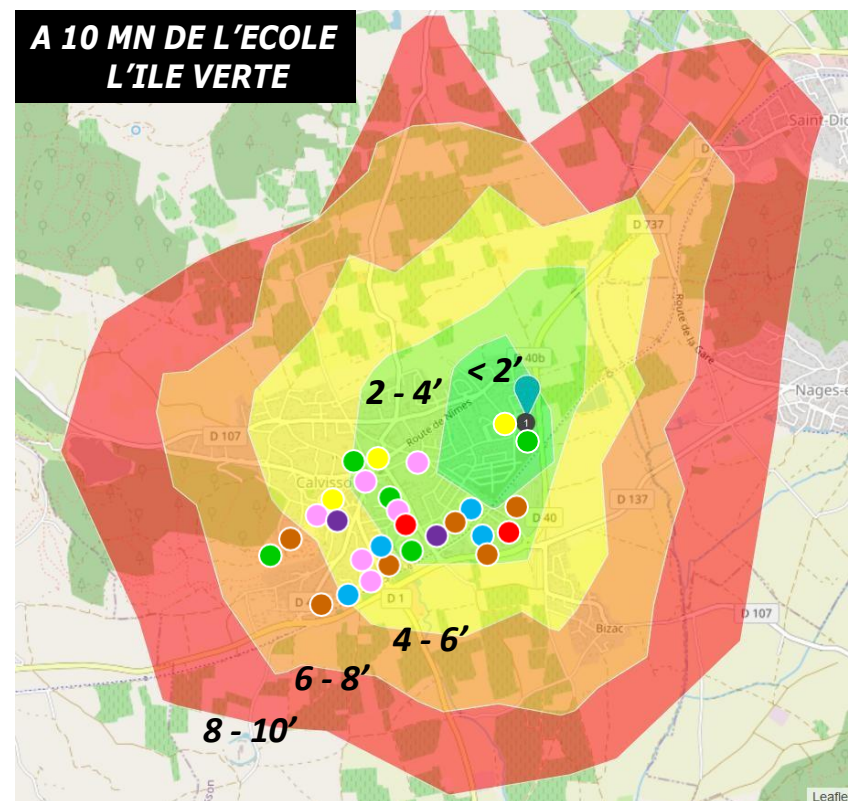
- Equipement administratif
- Equipement de service lié à la vie sociale/solidarités
- Equipement scolaire
- Equipement de santé
- Equipement sportif
- Equipement culturel
- Espace vert / Parc / équipement touristique

## 5. ZONE DE CHALANDISE – PERIMETRES CYCLABLES

**A 10 MN DE L'ÉCOLE  
LEENHARDT**



**A 10 MN DE L'ÉCOLE  
L'ÎLE VERTE**



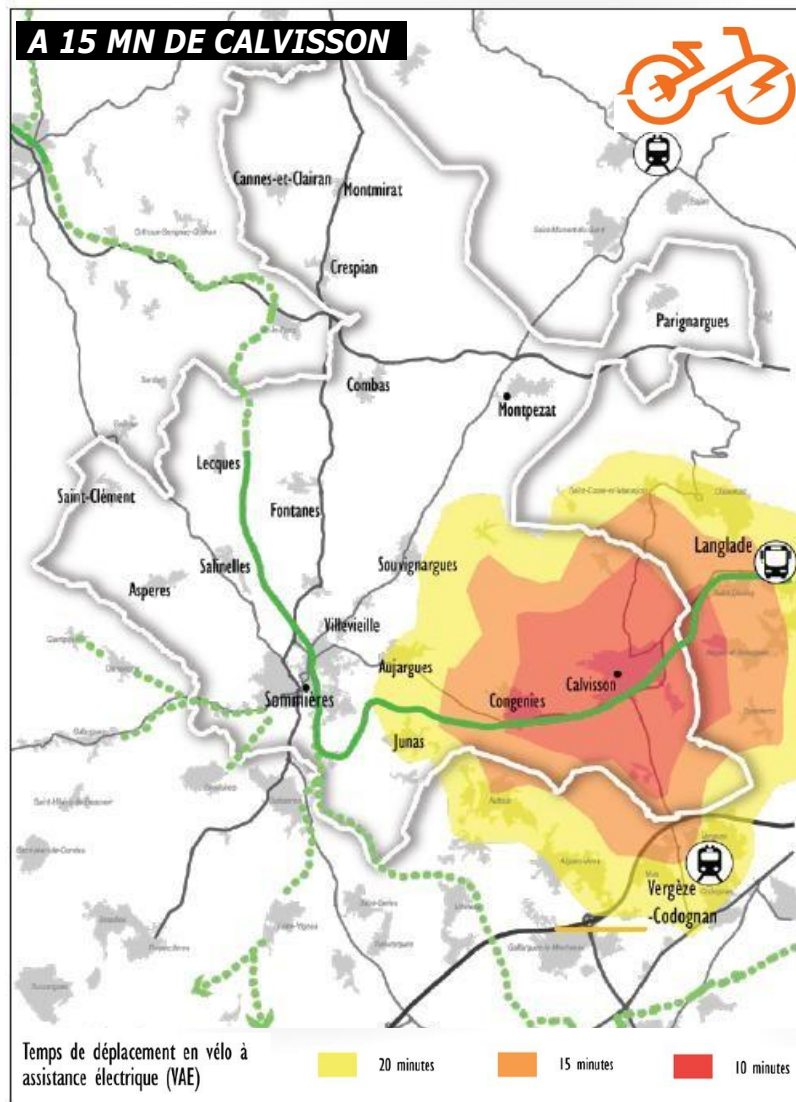
- Depuis l'école R. Leenhardt : des trajets à vélo inférieurs ou égaux à 6 mn
- Depuis l'école l'île Verte : des parcours de moins de 8 mn
- Une zone urbanisée, une accessibilité des équipements scolaires largement à

- 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

**l'échelle des déplacements cyclables ..... en terme de temps de parcours.**

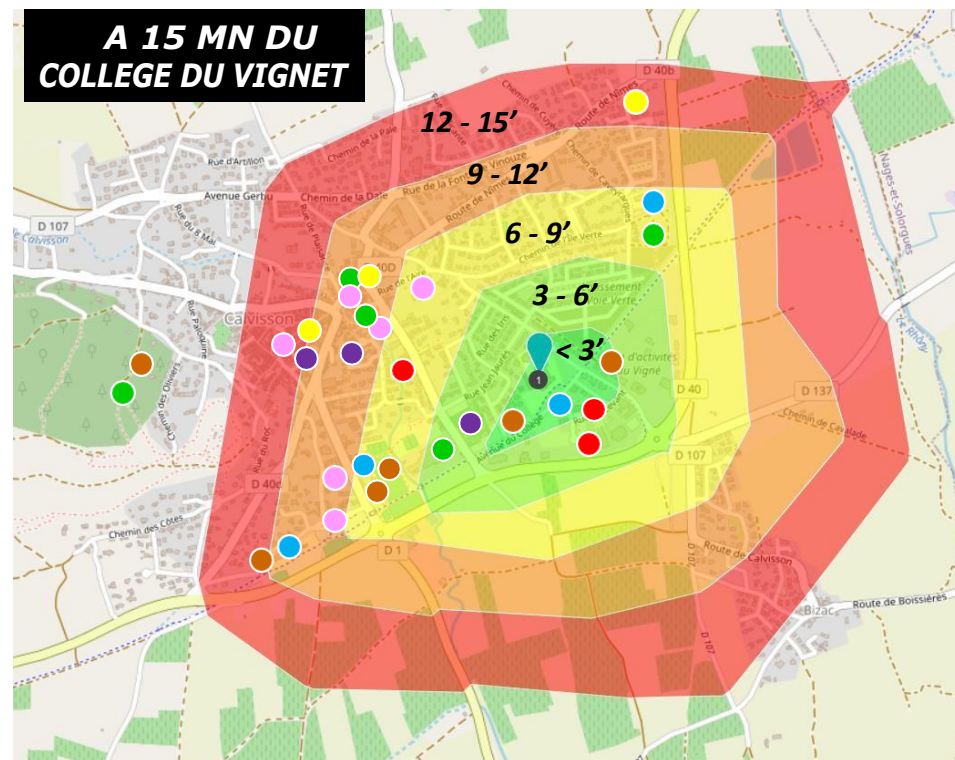
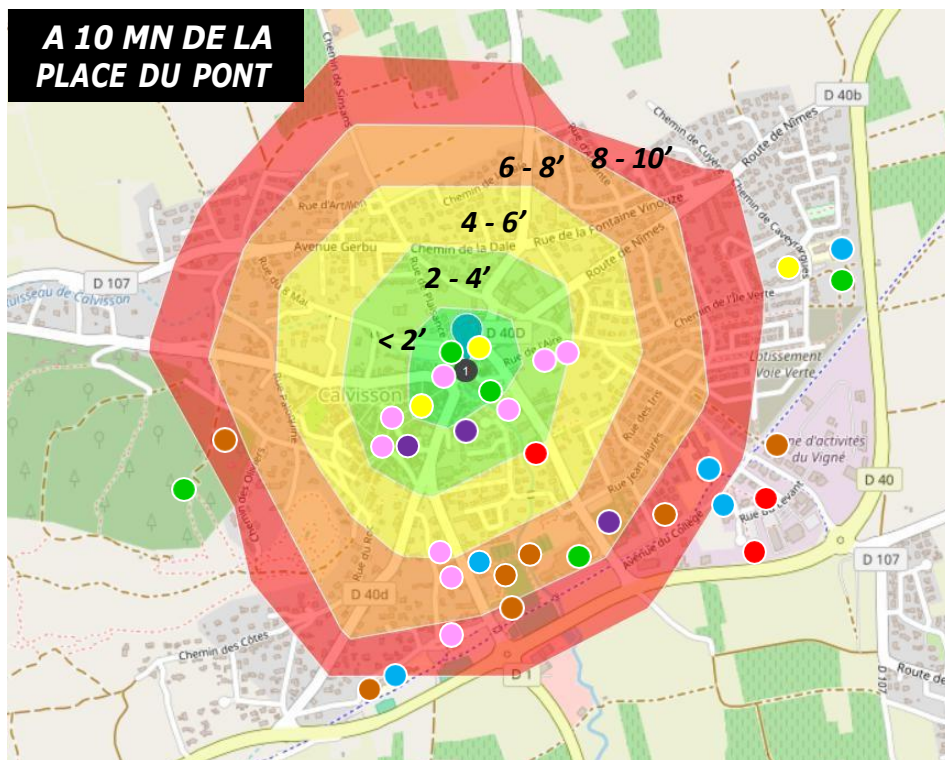


## 5. ZONE DE CHALANDISE – PERIMETRES CYCLABLES



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

## 5. ZONE DE CHALANDISE – PERIMETRES PIETONS

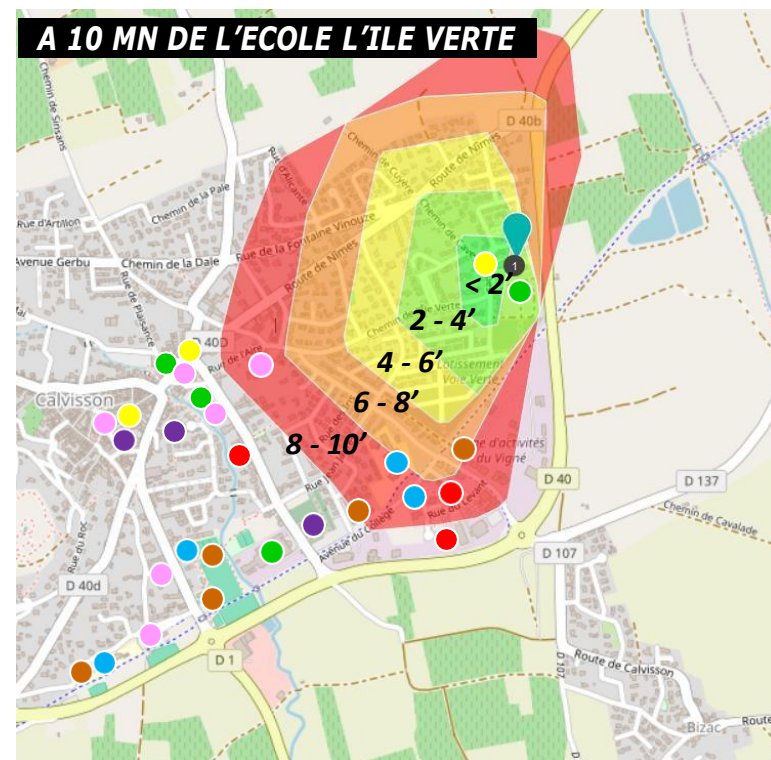
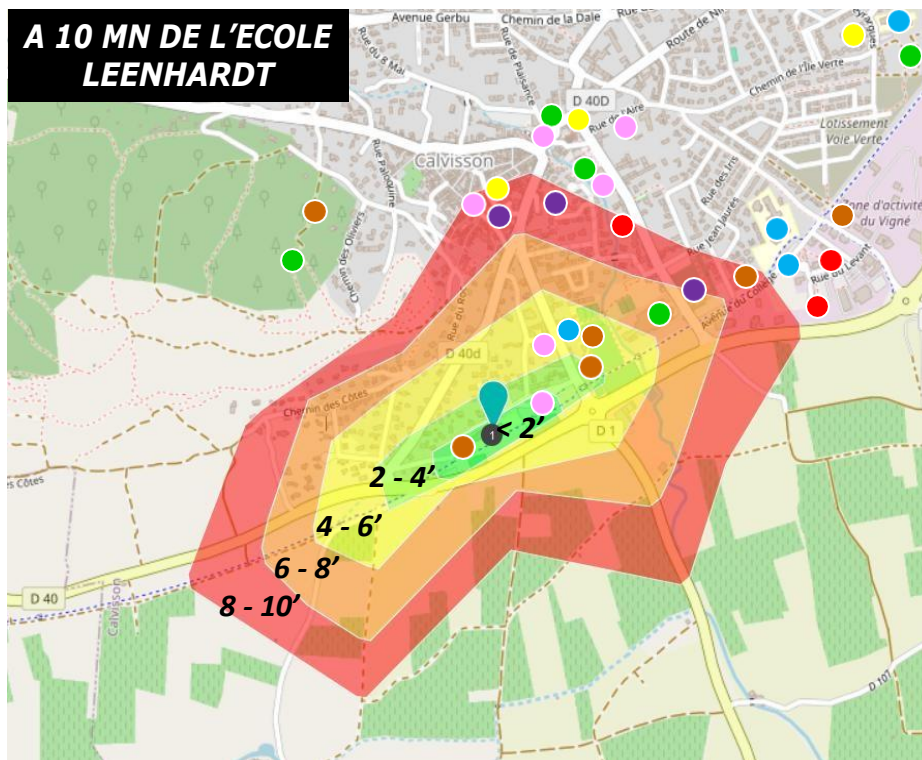


- Depuis la Place du Pont : des équipements à moins de 10 mn, une Z.A. à 15 mn environ
- Depuis le collège du Vignet : des trajets de moins de 15 mn, excepté pour les quartiers résidentiels sur la frange Ouest de la zone urbanisée.

- 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 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 A

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



## **2.2. DIAGNOSTIC**

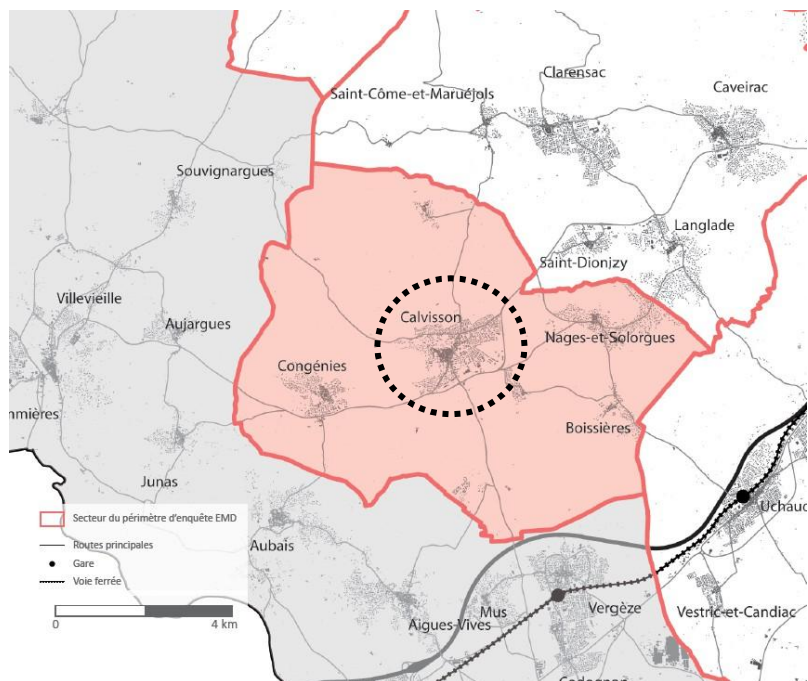
### ***LES MOBILITÉS SUR LE SECTEUR VAUNAGE OUEST***



# 1. 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/km<sup>2</sup>

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

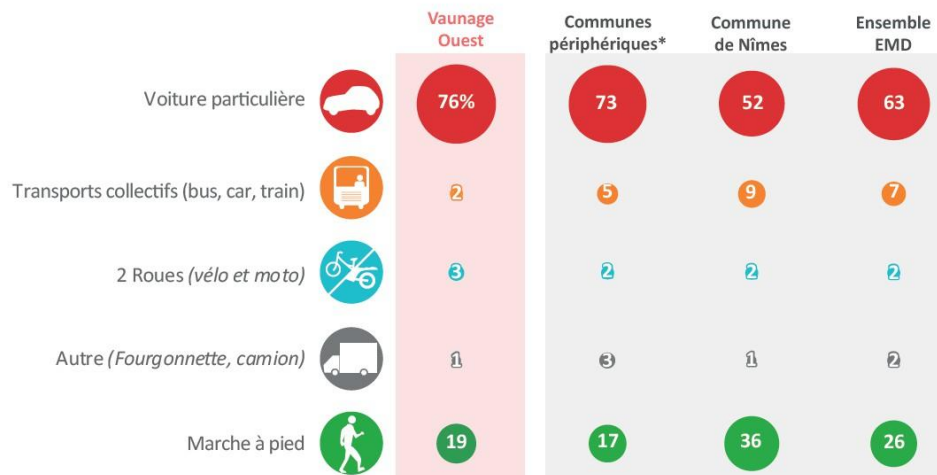
Un ménage  
possède

**1,6**

véhicule  
EMD : 1,3 véhicule

# 1. MOBILITÉS SUR LE SECTEUR OUEST VAUNAGE

## Quels modes de déplacement ?

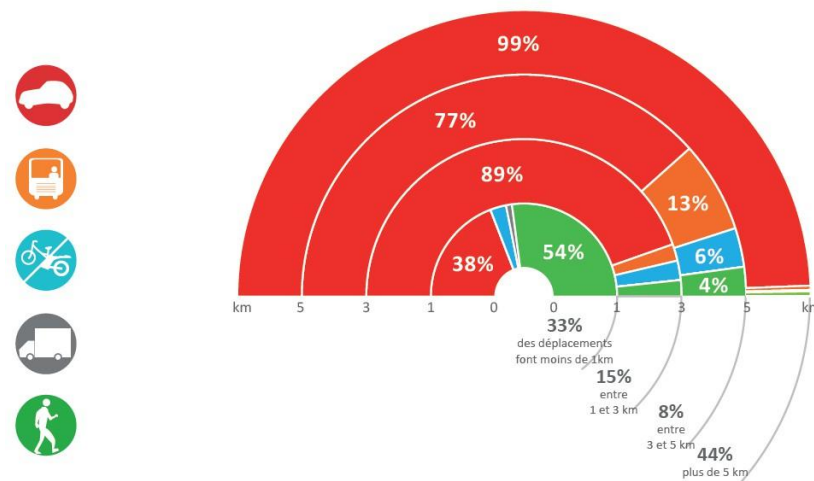


## Quand se déplace t-on ?

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



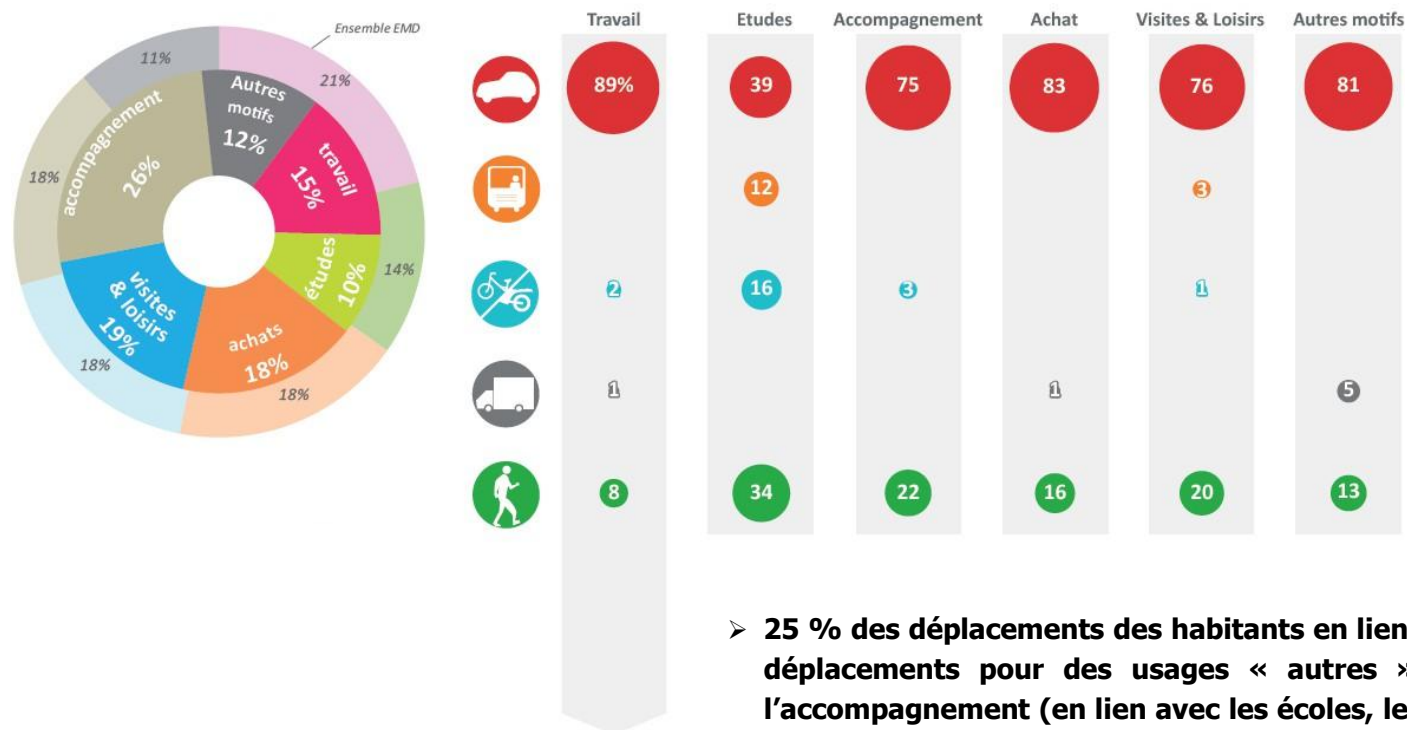
## Quels modes de transport selon la distance ?



- 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.

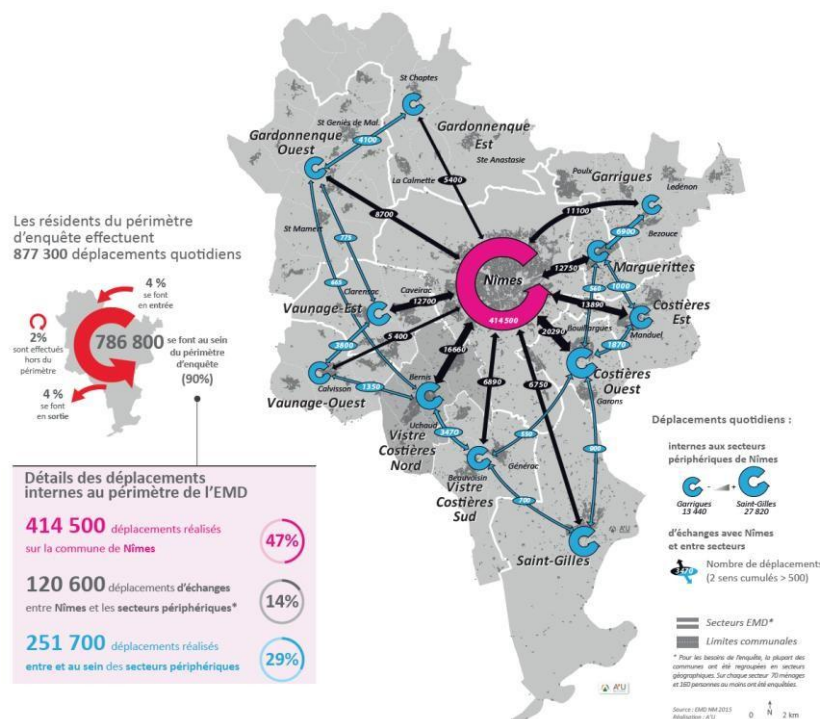
# 1. MOBILITÉS SUR LE SECTEUR OUEST VAUNAGE

## Comment se répartissent les motifs et les modes de déplacements ?

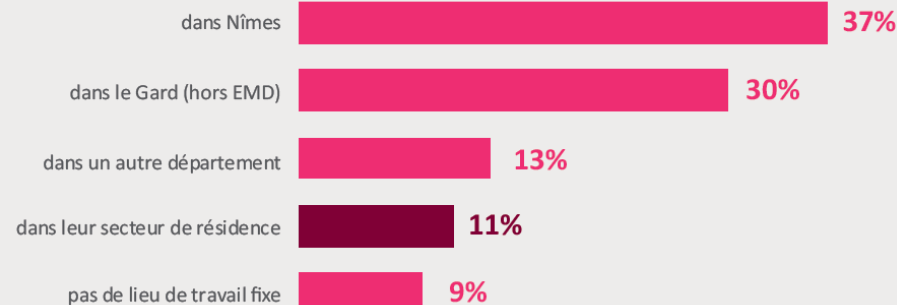


- 25 % des déplacements des habitants en lien avec le travail et les études,  $\frac{3}{4}$  des déplacements pour des usages « autres », divers et variés et notamment l'accompagnement (en lien avec les écoles, le collège ?) → une mobilité qui ne se résume pas aux trajets Domicile – Travail vers Nîmes !
- 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.

# 1. MOBILITÉS SUR LE SECTEUR OUEST VAUNAGE



## Où travaillent les habitants du secteur Vaunage Ouest ?

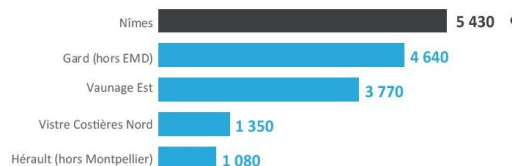


- 36 250 déplacements quotidiens sur le secteur « Vaunage Ouest »
- 37 % des trajets Domicile – Travail à destination de Nîmes

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



Détail des 5 quartiers nîmois qui échangent 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)

## 2. MOBILITÉS DOMICILE – TRAVAIL – CALVISSON

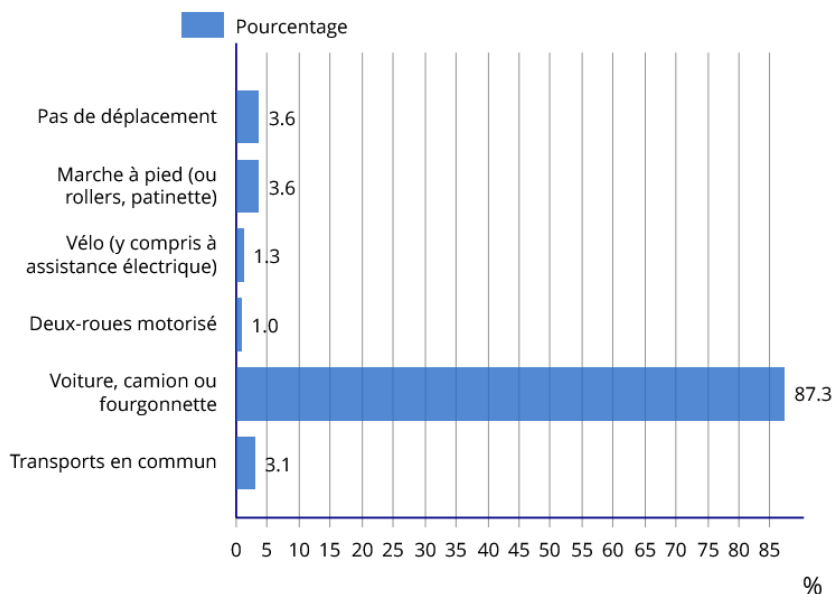
ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	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

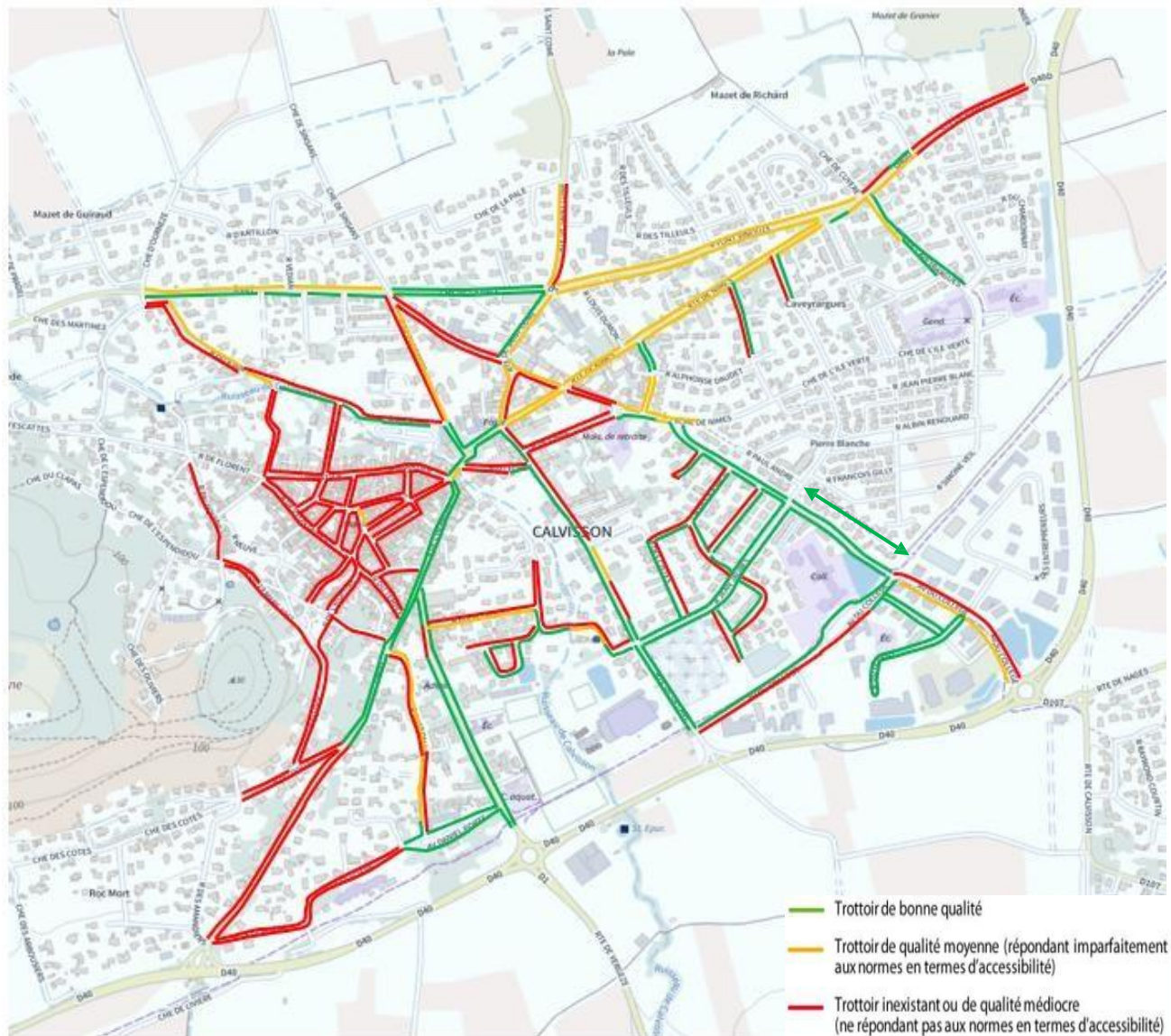
- Une majorité de déplacements d'échanges/externes (c'est-à-dire sortant de Calvisson), totalisant près de 79 % des flux Domicile – Travail
- Des flux internes logiquement « secondaires » compte tenu du caractère résidentiel de la commune
- Un usage logiquement généralisé de la voiture particulière pour 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 !

## **2.3. DIAGNOSTIC**

### ***LES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES EXISTANTS***



# 1. QUALITE DES CHEMINEMENTS PIETONS



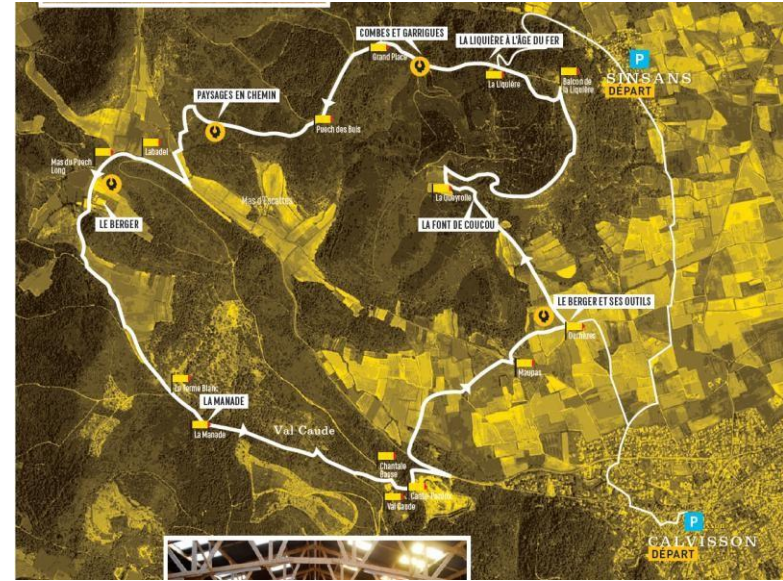
- Un réseau de cheminements piétons de qualité variable
- Des trottoirs globalement confortables :  
rue de l'Herboux, av du 11 nov, av de Tassigny Nord, Rte de la Cave en rive Ouest, Route de la Gare, av de la République, rue J. Jaurès, au sein du quartier du Vigné Haut, av Porte, ch de la Dale, place 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.



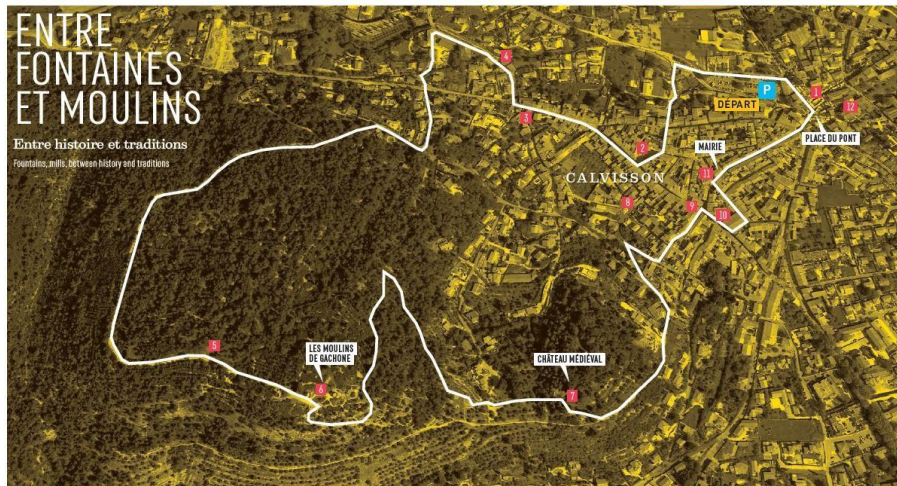
## 2. LES CIRCUITS DE DECOUVERTE PIETONS



**Circuit de la cave aux Moulins**



**Circuit du Chemin des Laines**

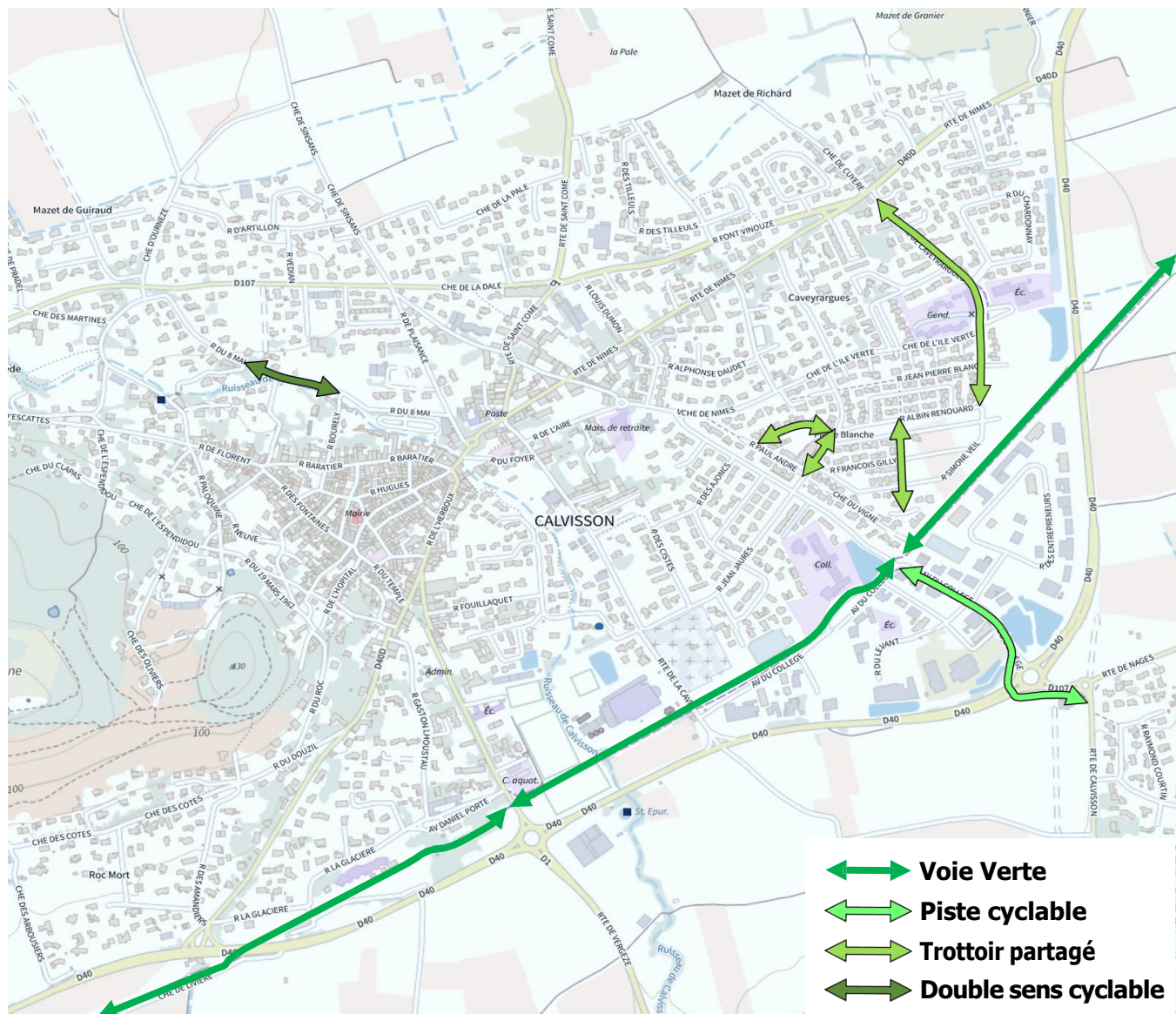


**Circuit Entre Fontaines et Moulins**

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



### 3. ITINERAIRES CYCLABLES EXISTANTS



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

**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 Calvisson – Vergèze.**

**Un réseau qui reste à construire .....**

### 3. ITINERAIRES 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



### 3. ITINERAIRES 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 ...



### 3. 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**

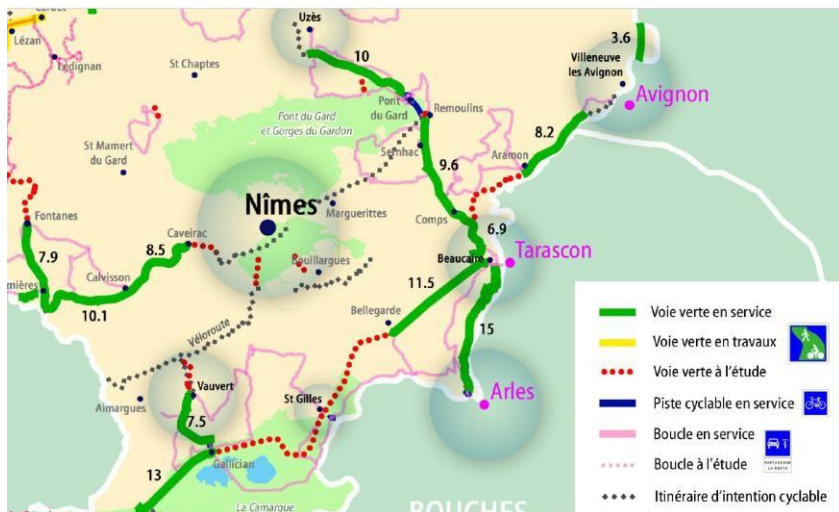


**Un aménagement limité à deux panneaux de signalisation, peu lisible, peu sécurisé en raison de sa faible largeur le long de l'Escattes**





### 3. ITINERAIRES 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.

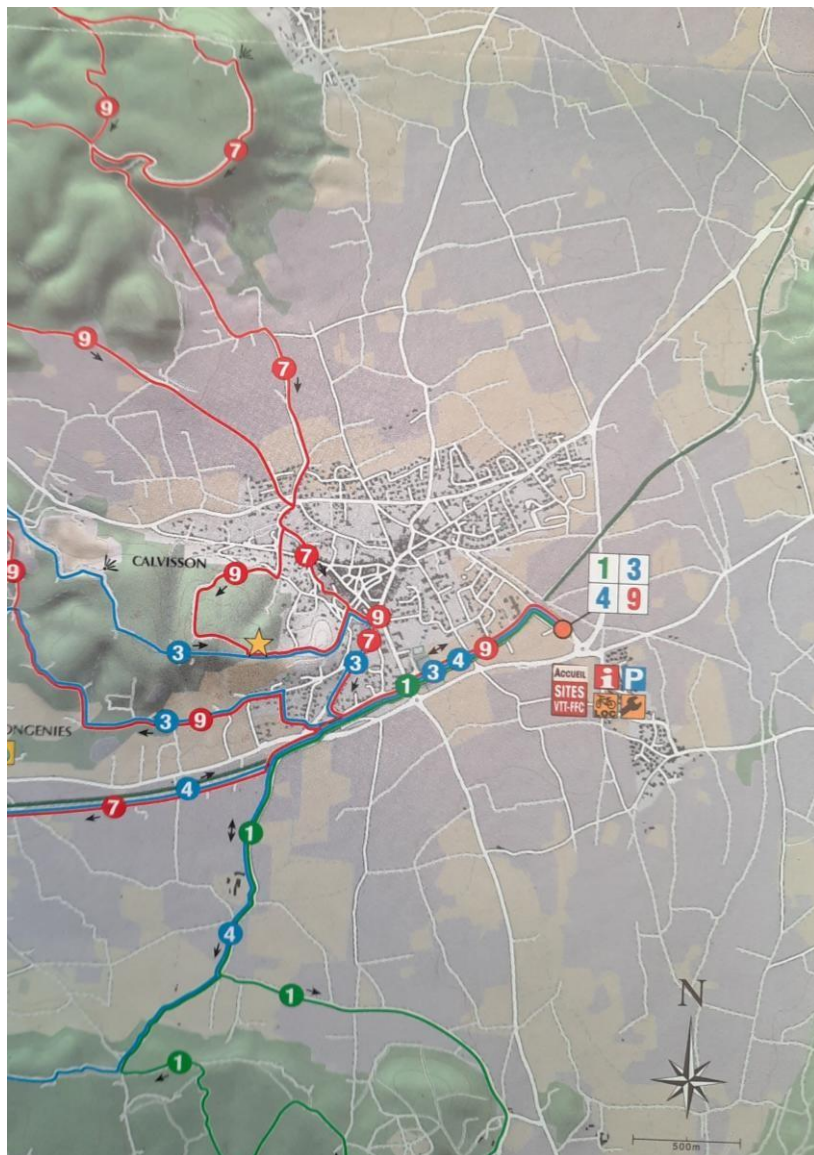
**Deux boucles cyclo découverte au départ de Calvisson (parking du cimetière) :**

- 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 ....**



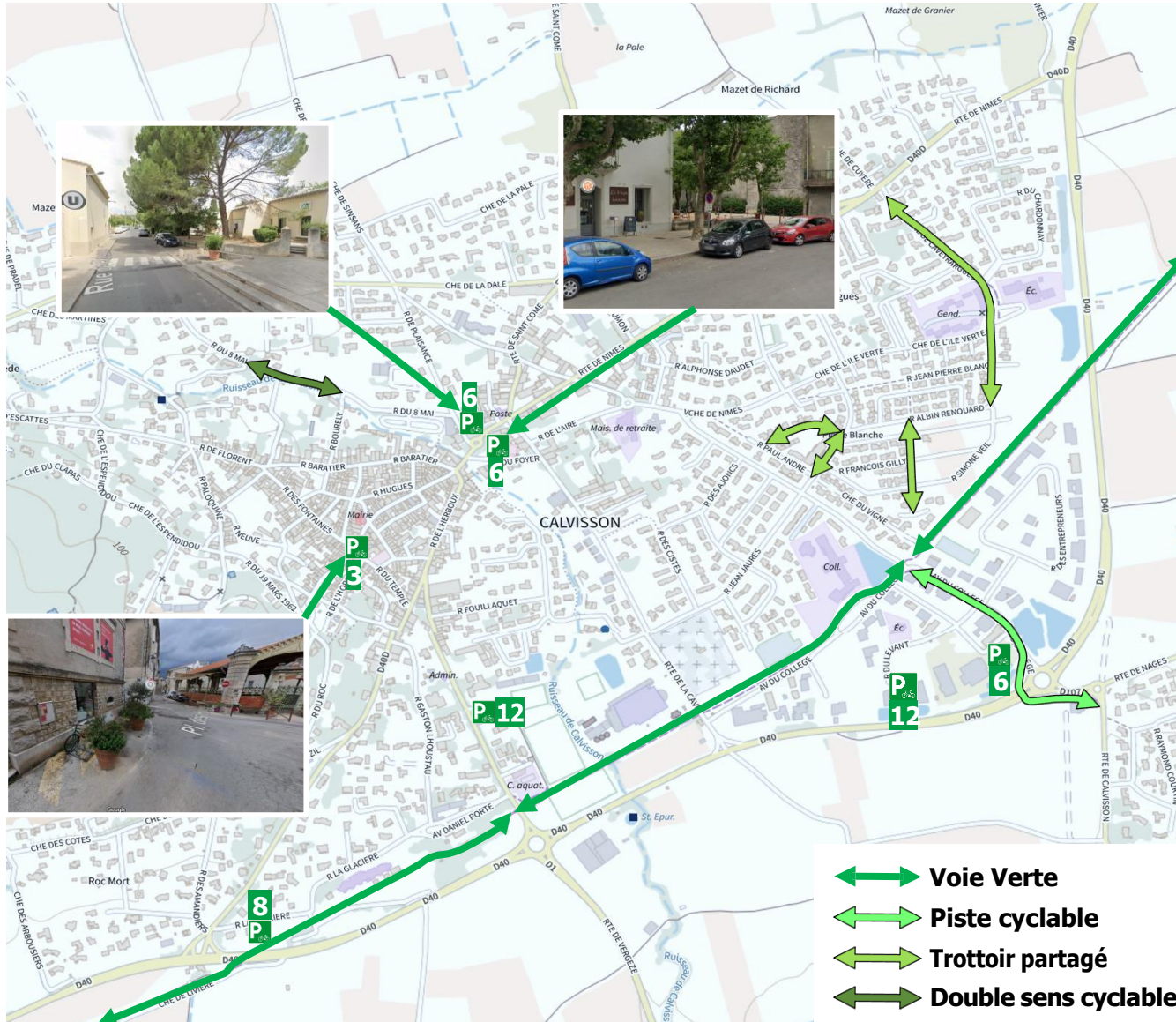
### 3. ITINÉRAIRES CYCLABLES EXISTANTS – CIRCUITS V.T.T.



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



#### 4. 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 Calvisson
- 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 Calvisson et plus largement autour des équipements sportifs communaux (tennis)
- Ecole de Musique intercommunale (actuelle)
- Place / rue du 8 mai 1945
- Caveau de Calvisson.

## **2.4. DIAGNOSTIC**

### ***LE POINT DE VUE DES HABITANTS***

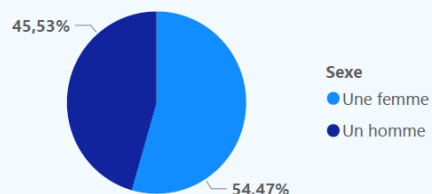




# 1. LE POINT DE VUE DES HABITANTS – ENQUETE TOUS PUBLICS

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%
<b>Total</b>	<b>123</b>	<b>100%</b>

% 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%
<b>Total</b>	<b>118</b>	<b>100%</b>

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%
<b>Total</b>	<b>123</b>	<b>100%</b>

➤ 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
<b>Total</b>	<b>123</b>

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

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

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

# 1. 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%

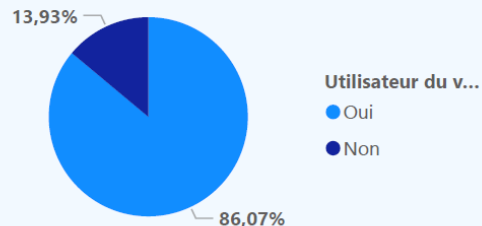
Mode de déplacement - achats	Usagers	%
		▼
Voiture - Conducteur	95	78%
A pied	13	11%
Vélo / Vélo à Assistance Electrique	8	7%
Voiture - Passager	6	5%
Total	122	100%

- **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 !**

# 1. 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%
<b>Total</b>	<b>105</b>	<b>100%</b>

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%
<b>Total</b>	<b>178</b>	<b>100%</b>

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
<b>Total</b>	<b>45</b>

Difficultés rencontrées avec les pistes cyclables	Nb de citations
<b>Absence d'aménagement</b>	<b>100</b>
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
<b>Total</b>	<b>237</b>

- **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.**



# 1. 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.....

# 1. 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

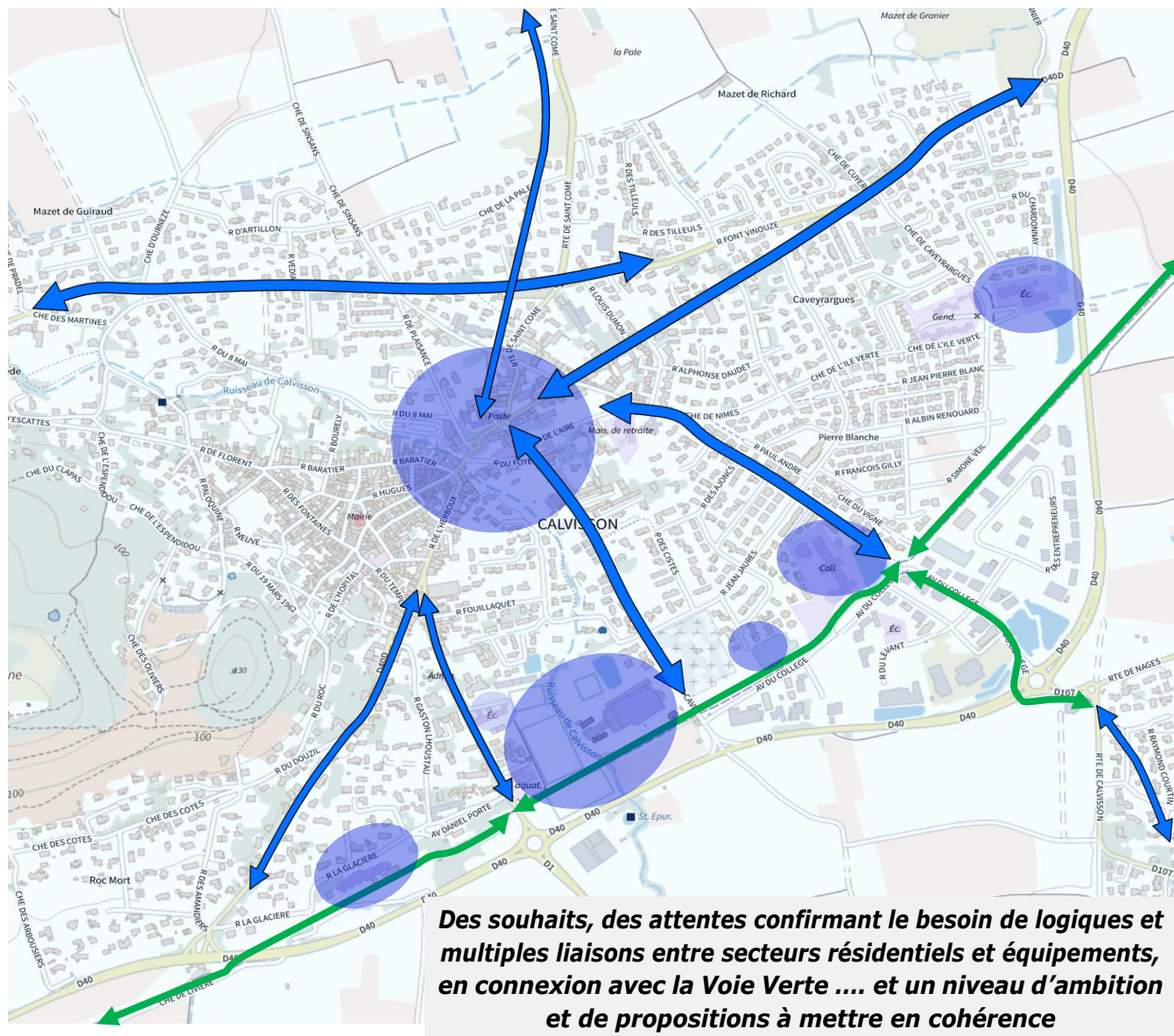
Les équipements PRIORITAIRES à desservir ou « les priorités des priorités » :

- 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

# 1. 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

## 2. 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%
<b>Total</b>	<b>205</b>	<b>100%</b>

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%
<b>Total</b>	<b>205</b>	<b>100%</b>

- **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 passager	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%
<b>Total</b>	<b>183</b>	<b>100%</b>

Fréquence pour aller à l'école en Deux roues motorisées	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%
<b>Total</b>	<b>183</b>	<b>100%</b>

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%
<b>Total</b>	<b>183</b>	<b>100%</b>

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%
<b>Total</b>	<b>183</b>	<b>100%</b>

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%
<b>Total</b>	<b>183</b>	<b>100%</b>



## 2. 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

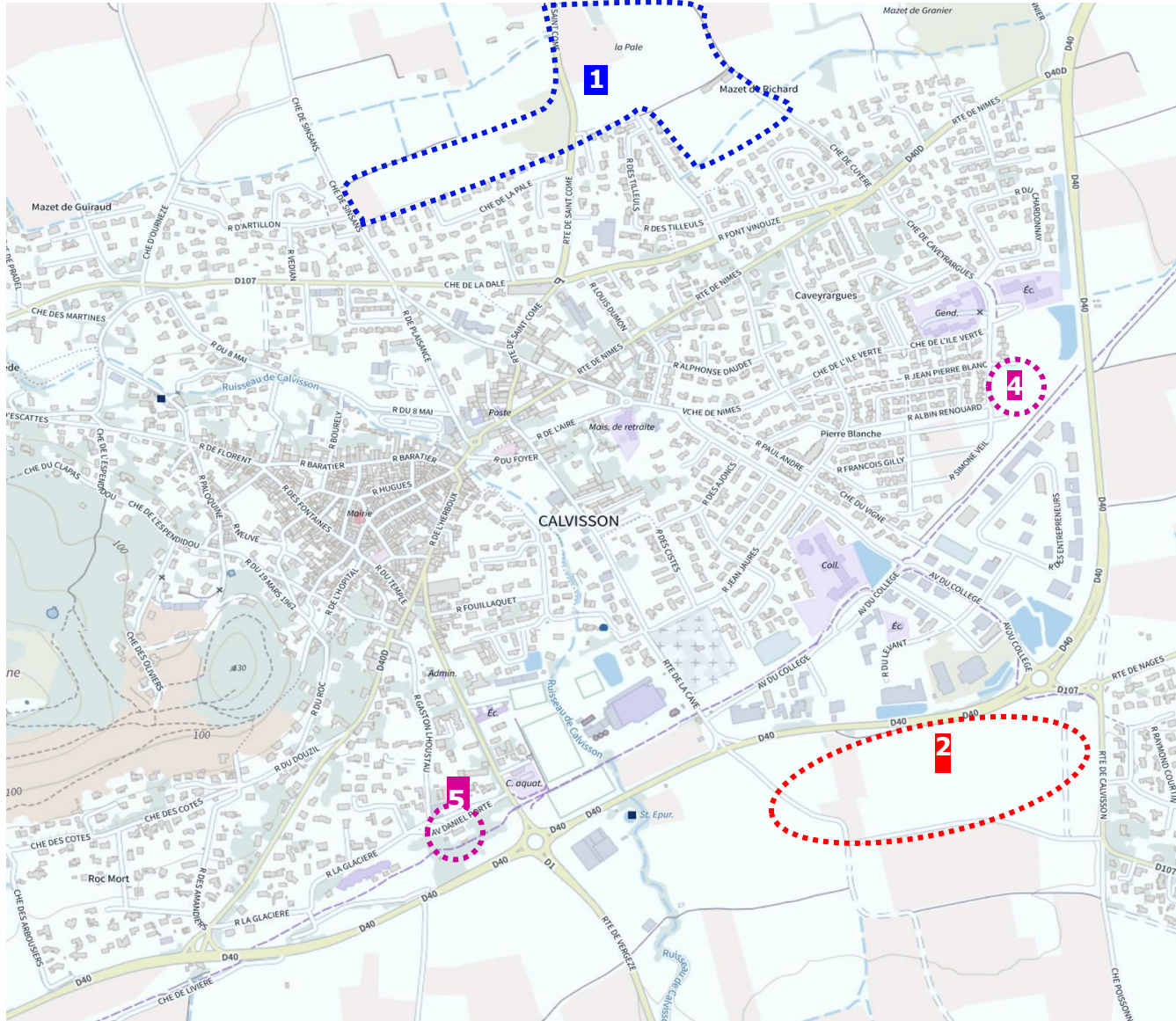
**Des priorités plus relatives :**

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

## **2.5. DIAGNOSTIC**

### ***PROJETS COMMUNAUX ET DOCUMENTS D'ORIENTATION SUR LE TERRITOIRE ÉLARGI***

# 1. PROJETS COMMUNAUX



- **Objectif démographique (cf. P.L.U. en cours de révision générale) :**
  - 6 800 habitants en 2034
  - + 300 logements dont 150 logements en extension (Zone I AU) et 150 logements en renouvellement

- 1 - Projet d'extension urbaine de 150 logements environ dans le quartier de la Pale – Court / moyen terme
- 2 - Projet de Zone d'Activités de 5/6 ha le long de la RD40 entre la RD1 et Bizac (non inscrite au SCOT) → Court / moyen terme (5/10 ans)
- 3 - Projet d'équipement public au nord de la commune – Zone I AU
- 4 - Projet d'école de musique + City Stade – Zone IAU → Court terme
- 5 - Projet de centre de loisirs à côté de l'école Leenhardt (en cours)



## 2. 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

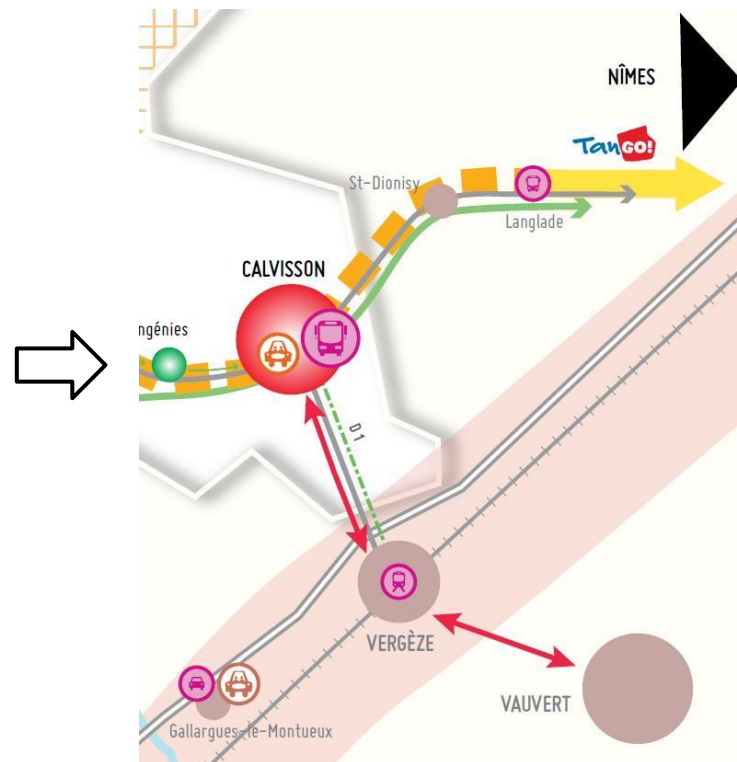
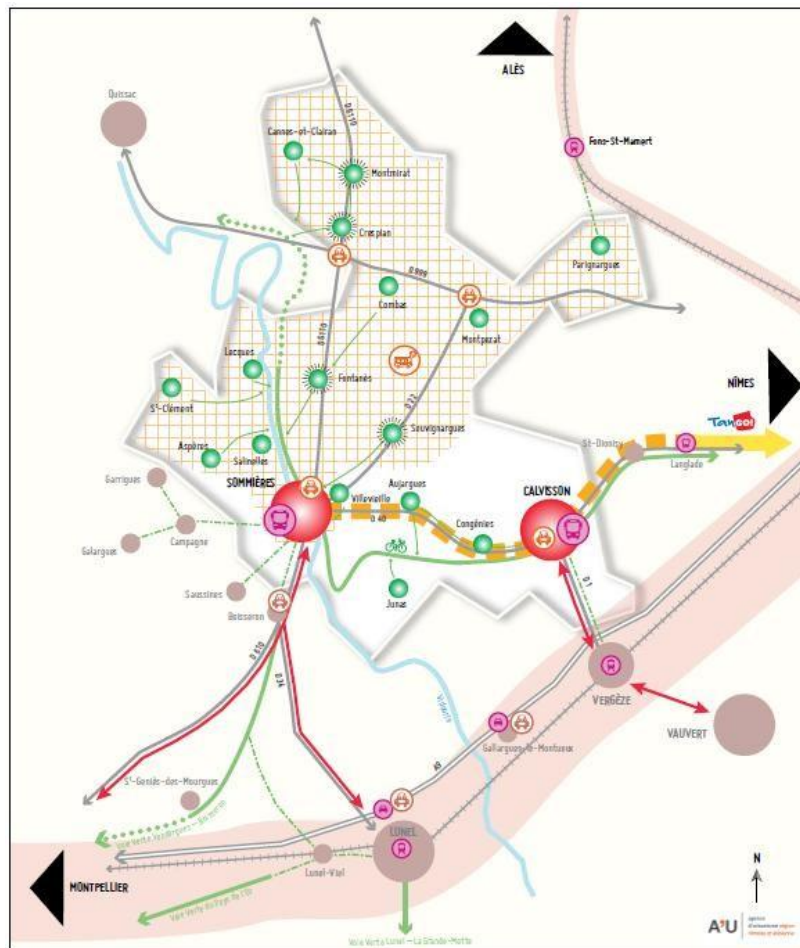
● Aire de covoiturage à créer

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.



## 2. SCHÉMA DES MOBILITES DU PAYS DE SOMMIERES


### AXE 2 Renforcer l'accès au grand territoire

ACTION	<b>2.4 – Organiser le rabattement vélo pour les déplacements du quotidien vers et depuis les territoires voisins</b>	
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> <li>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).</li> <li>Aménager et sécuriser les liaisons entre les communes proches du lycée et la CC du Pays de Lunel (Boisseron, Saussines, Campagne, Galargues, Garrigues).</li> </ul>	
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	<b>3.3 – Faire de la politique cyclable une réelle alternative pour les déplacements intra-communaux et/ou de courtes distances</b>	
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> <li>Connecter les communes à la voie verte : colonne vertébrale des mobilités douces du Pays de Sommières.</li> <li>Connecter les communes plus éloignées de la voie verte entre elles grâce aux routes secondaires, aux chemins ruraux et DFCI. Privilégier des aménagements faciles à mettre en œuvre.</li> <li>Elaborer un <b>Plan Vélo</b>.</li> <li>Développer une charte/un guide des aménagements cyclables pour des aménagements cohérents et compréhensibles pour l'ensemble des acteurs et usagers du territoire.</li> </ul>	 
PILOTE(S)	Département, CC du Pays de Sommières, communes, PETR Vidourle Camargue	
PARTENAIRE(S)	Région, EPCI voisins	

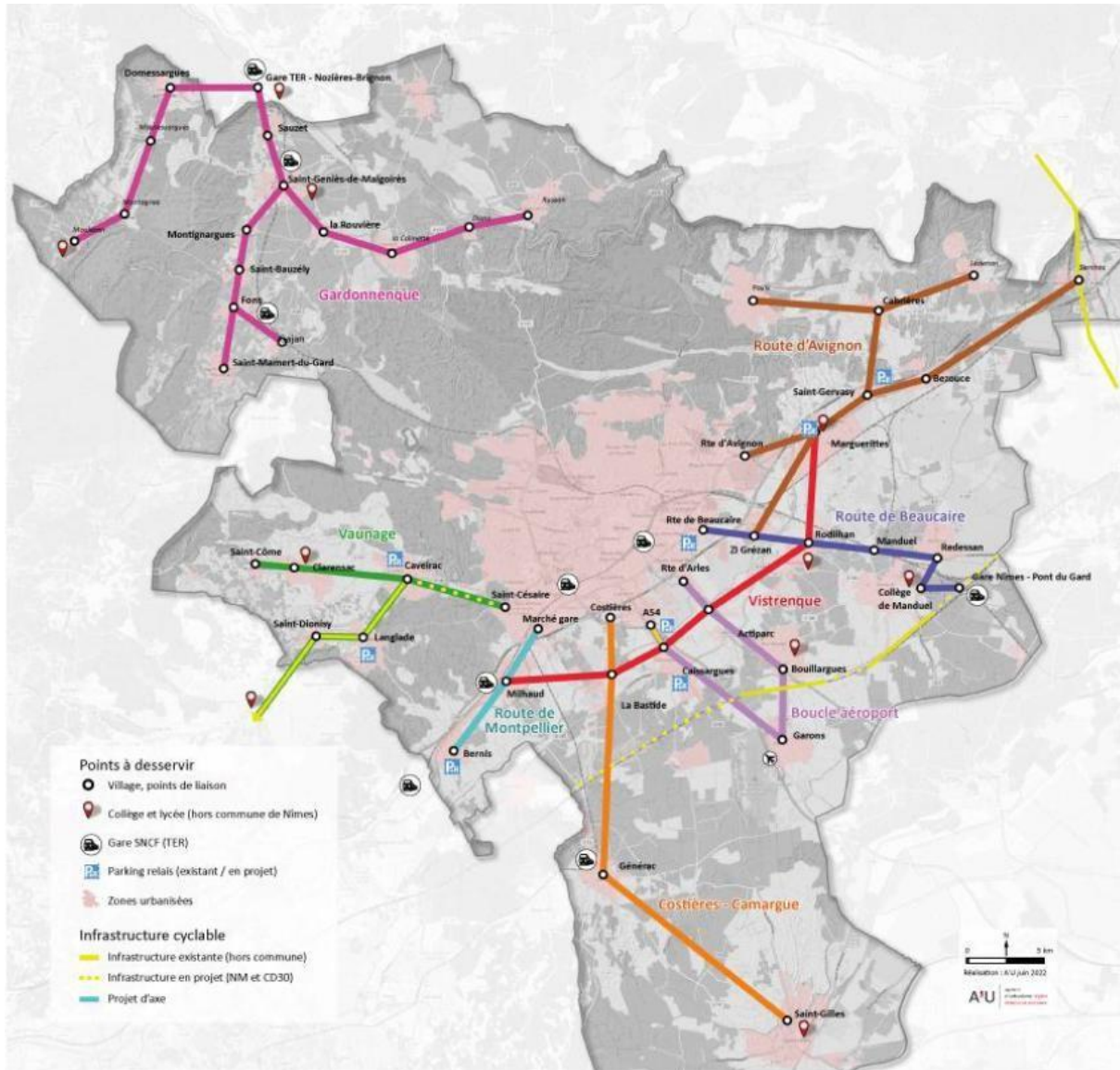
### AXE 4 Améliorer ponctuellement les conditions de circulation

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

### AXE 5 Sensibilisation et communication

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

### 3. SCHÉMA DES MOBILITES ACTIVES DE NIMES METROPOLE (DOCUMENT DE TRAVAIL)

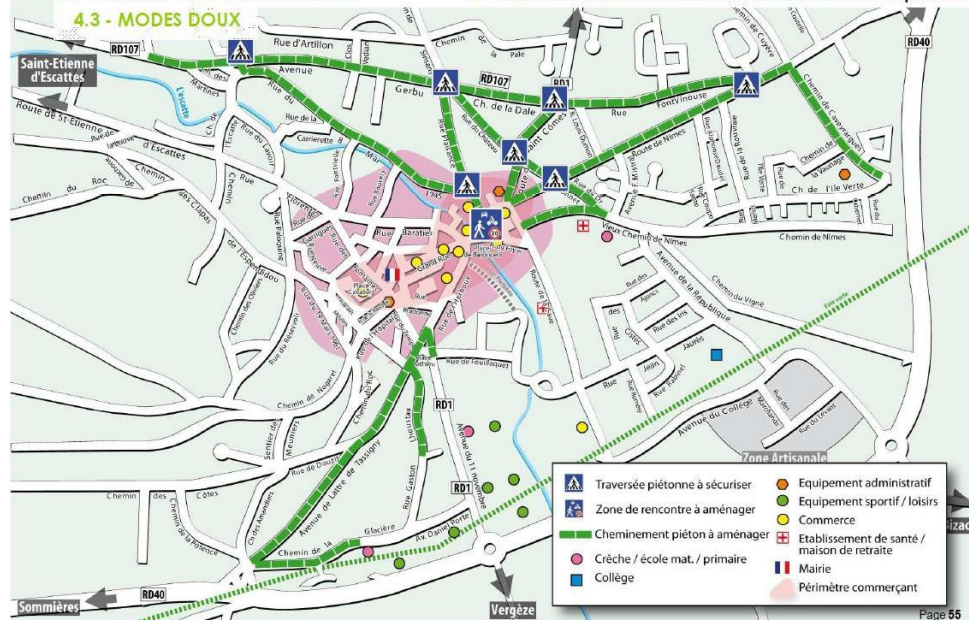




## LE PROGRAMME D' ACTIONS

### 4.3 - MODES DOUX

□ Action MD1 : Réalisation d'un schéma d'itinéraires piétons



Des premières réflexions en 2010/2011, en attendant un schéma directeur des mobilités actives

## LE PROGRAMME D' ACTIONS

### 4.3 - MODES DOUX

□ Action MD2 : Réalisation d'un schéma d'itinéraires cyclables







## **2.6. DIAGNOSTIC**

### ***LES ENJEUX ET PRINCIPES D'ACTION GÉNÉRAUX***



Mobilités actives : Enjeux

Statut de la zone ou de la voie				
	zone piétonne	zone de rencontre	zone 30	agglomération
Vitesse maximale	30 km/h	30 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation				
	100% vie locale	10% vie locale	50% vie locale	90% vie locale

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

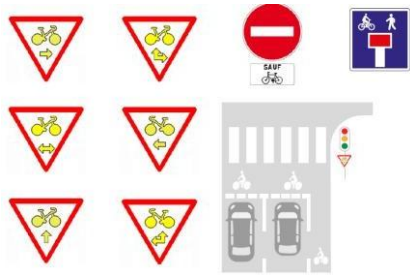
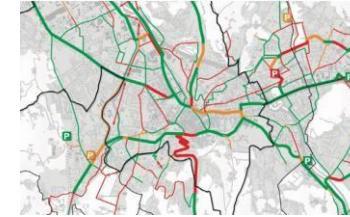
Des liaisons vers les structures touristiques, en direction de Vergèze, de Nîmes et les villages périphériques

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		



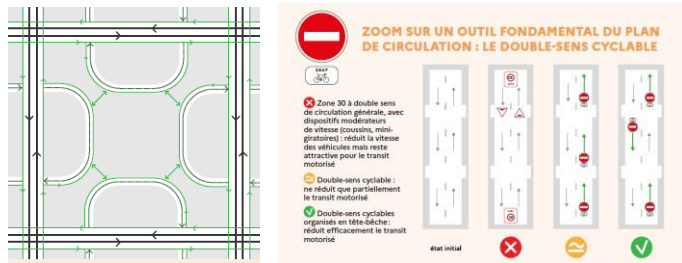
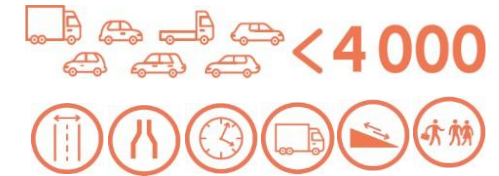
# LES GRANDS PRINCIPES D'ACTION POUR SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS CYCLABLES

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



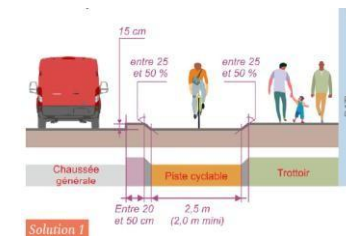
## 2 - AMÉLIORER RAPIDEMENT LA CIRCULATION À VÉLO QUAND C'EST POSSIBLE : aux carrefours, dans les rues à sens unique, en zone 30 .....

## 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








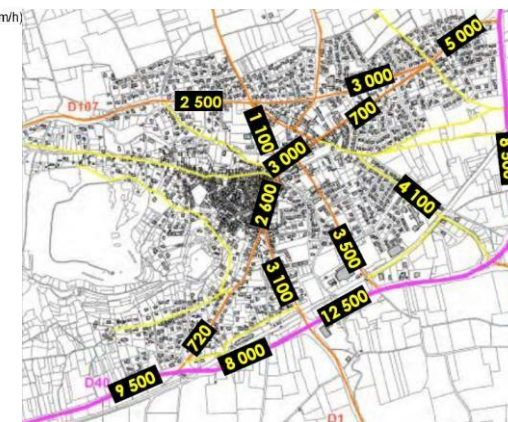
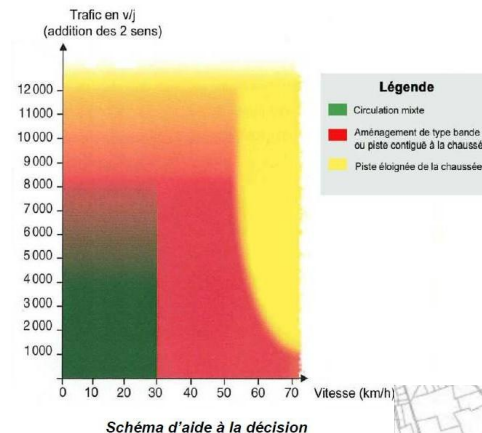
## 3. PROPOSITIONS

## **3.1. PROPOSITIONS**

### ***TYPOLOGIE DES AMENAGEMENTS***










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

 <b>V85</b> VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 <b>TRAFFIC</b> <b>MOTORIZÉ EN</b> <b>UNITÉS DE</b> <b>VÉHICULE</b> <b>PARTICULIER PAR</b> <b>JOUR</b> <b>(DANS LES DEUX</b> <b>SENS)</b>	<b>DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)</b> 		
		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)
<b>30</b> 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	
<b>50</b> KM/H	< 1500	Trafic mixte	Piste ou bande cyclable	Piste cyclable
	1500 À 6000			
	> 6000			
<b>70/80</b> 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	



- Un réseau viaire local, des trafics inférieurs ou égaux à 4 000 véhicules/jour, un environnement circulatorie 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



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 <sup>(*)</sup>	< 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

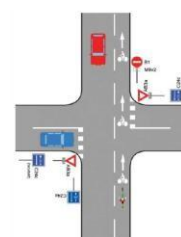
- R** rien en section courante
- MNS** marquage non séparatif (pictogramme vélo + flèches)
- MS** marquage séparatif de type axial ou bande cyclable
- S** séparateur (piste)



Cerema



Priorité à droite



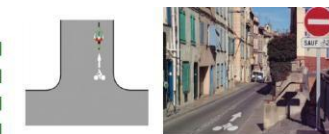
Voie DSC prioritaire



Voie DSC non prioritaire



absence de marquage



pictogramme et flèche





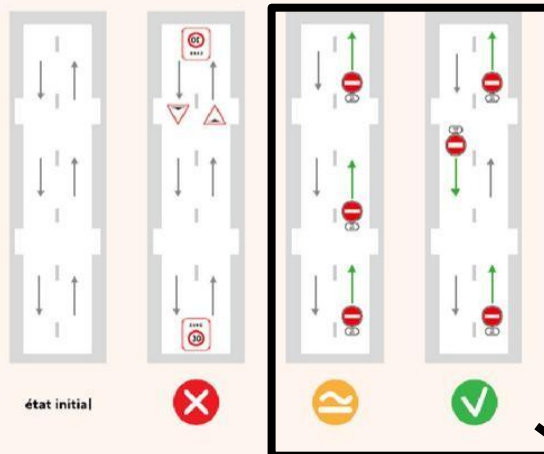
## ZOOM SUR UN OUTIL FONDAMENTAL DU PLAN DE CIRCULATION : LE DOUBLE-SENS CYCLABLE



❌ 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



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

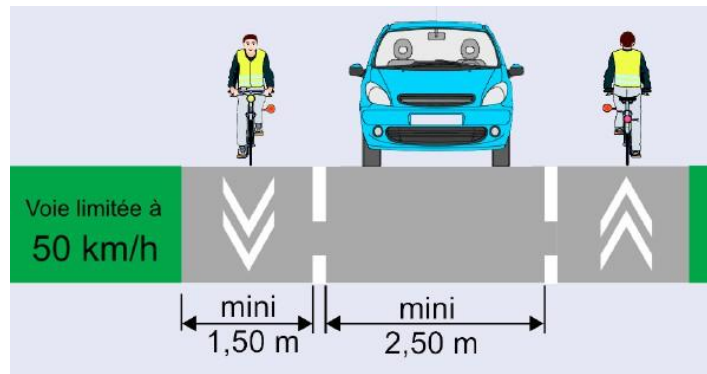
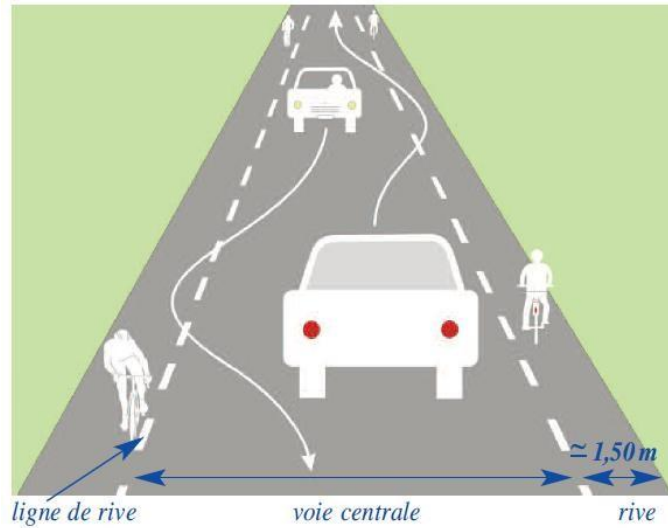


Seuls quelques véhicules motorisés y circulent, à vitesse modérée, tous sur un trajet de desserte (< 1000 uvpm/jour par sens)...



... 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.

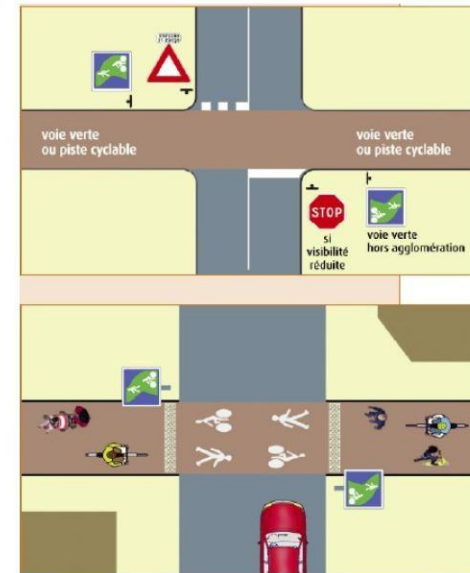


C113



Figurine encadrée







## **Le trottoir ne peut être ...**

**...ni un espace partagé**



**...ni une voie verte**



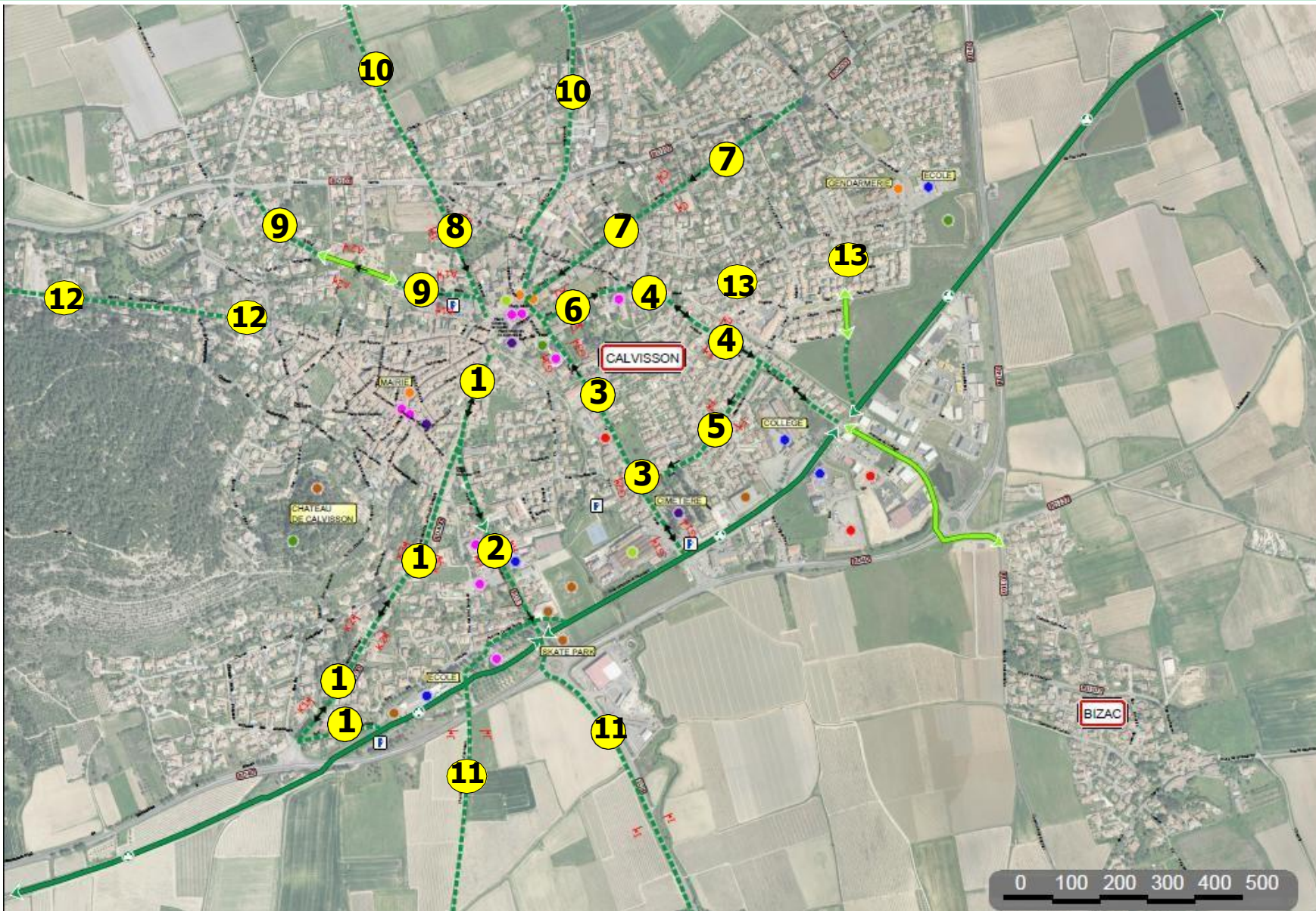
**...ni une aire piétonne ou  
une zone de rencontre**



## **3.2. PROPOSITIONS**

### ***PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT – SCÉNARIOS***

## **SCHEMA D'ITINERAIRES – PRINCIPES DE LIAISONS DOUCES**



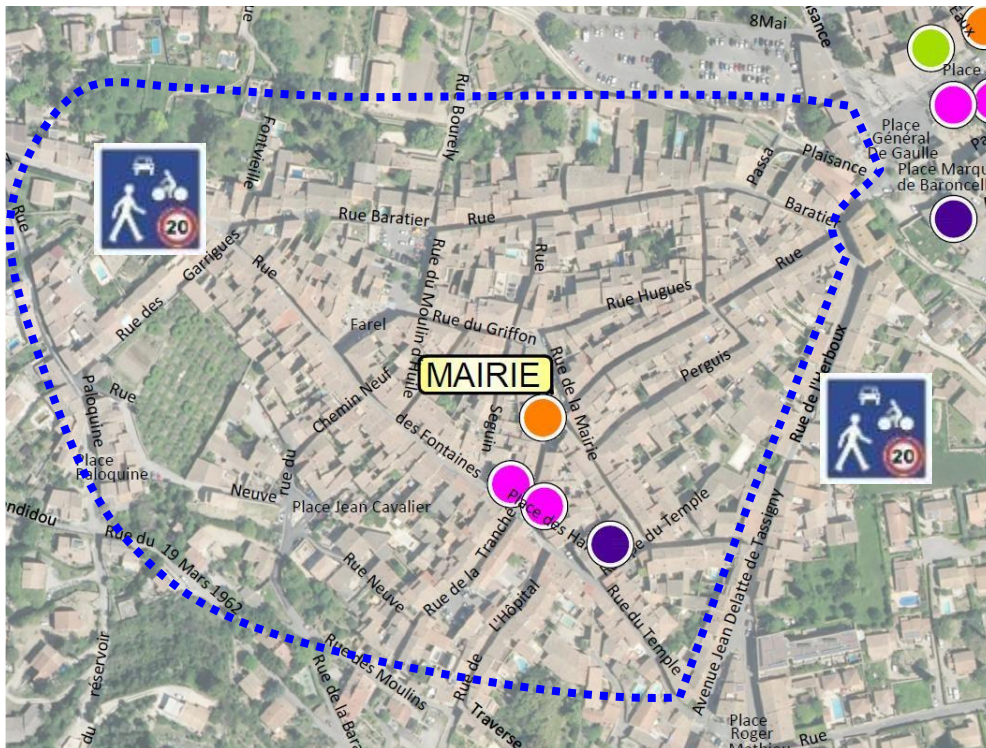


[illegible]

**Cette limitation de vitesse n'est toutefois pas suffisante pour rendre sa voirie cyclable et sécurisée pour l'ensemble des usagers, notamment pour les publics sensibles (jeunes, personnes âgées ...).**

67

## ZONES DE CIRCULATION APAISEE – ZONE DE RENCONTRE



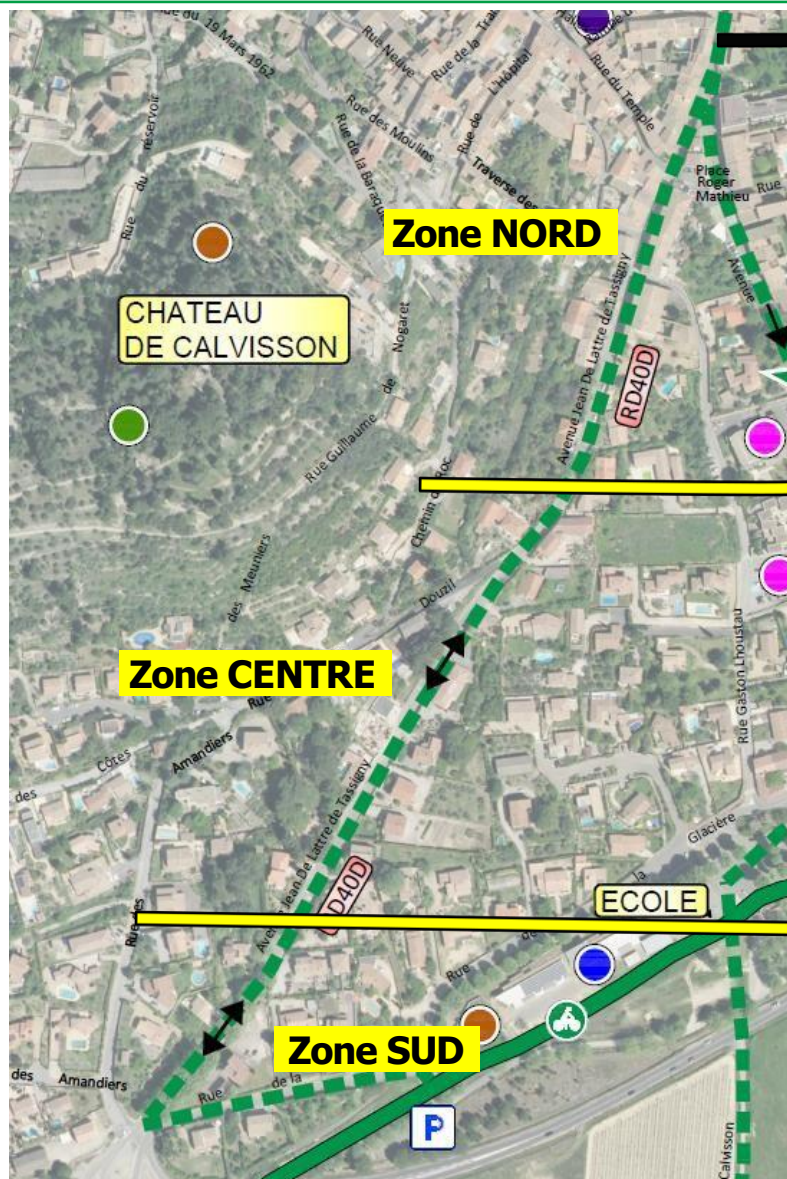
**Le cœur de ville / le vieux village peut être assimilé à une zone de rencontre du fait :**

- de caractéristiques géométriques viaires très limitées permettant généralement de maîtriser les vitesses et associées à un plan de circulation automobile peu attractif,
- de trafics automobiles limités à la desserte riveraine,
- d'une offre de stationnement existante mais relativement limitée (à quelques rues ou placettes).

**Dans ce cadre, la zone de rencontre peut être matérialisée par une signalisation verticale voire horizontale au droit des portes d'entrée et de sortie de cette zone.**

**Les circulations cyclables sont donc partagées avec celles des véhicules et des piétons sur les nombreux axes dépourvus de trottoirs.**





**Rue de l'Herboux : Maintien du double sens de circulation VL / Vélos géré par feux tricolores (alternat)**  
Le passage en zone de rencontre pourrait s'envisager sous réserve d'une mise à sens unique avec instauration du Double Sens Cyclable (D.S.C.).

Atouts de la voie	Trafic faible, trottoirs existants
Contraintes de la voie	Largeur réduite, stationnements nombreux, passages alternés, accès riverains
Typologie d'aménagement	Voie partagée avec double sens cyclable



Atouts de la voie	Trafic faible, largeur significative, accès riverains limités, stationnements très ponctuels
Contraintes de la voie	Absence d'aménagement piéton, vitesses parfois significatives
Typologie d'aménagement	Voie partagée avec double sens cyclable



Atouts de la voie	Trafic faible, accès riverains limités, stationnements ponctuels
Contraintes de la voie	Alignement d'arbres, largeur limitée, absence de trottoir
Typologie d'aménagement	Voie partagée avec double sens cyclable





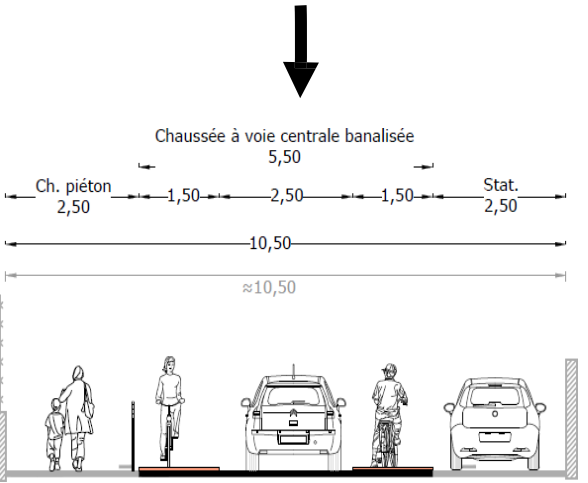
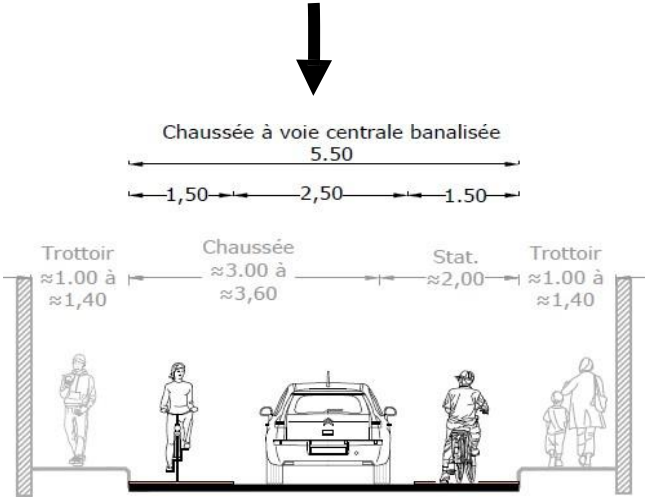
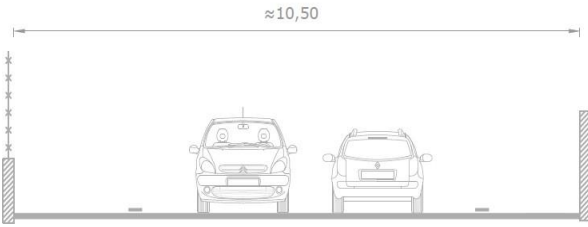
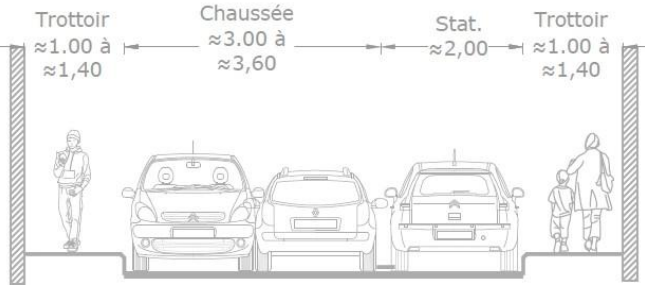
VOIES PARTAGEES – MIXTES

700 ml

VARIANTE 1

Avenue de Lattre de Tassigny  
Actuel  
Zone Nord

Avenue de Lattre de Tassigny  
Actuel  
Zone Centrale



Maintien du double sens de circulation automobile

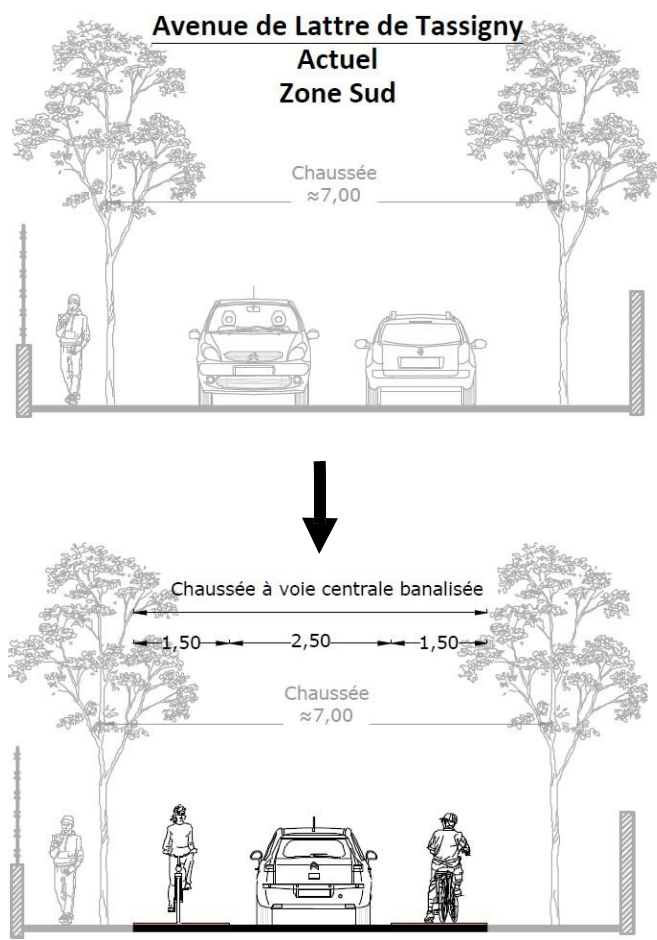
Sécurité	Convenable
Lisibilité	Marquage bilatéral
Desserte des pôles d'attraction	Desserte résidentielle, pas d'équipements
Amélioration des cheminements piétons	Eloignement des circulations auto
Adaptation du Plan de Circulation Auto	Maintien du double sens
Modification de l'offre de stationnement	Zone Nord : - 18 pl environ / - 35/40 (besoins)
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	Aménagement « léger »
Niveau d'investissement	
Horizon	Court terme

Alout	
Impact limité	
Contrainte	

VOIES PARTAGEES – MIXTES

700 ml

VARIANTE 1



Maintien du double sens de circulation automobile

Sécurité	Convenable
Lisibilité	Marquage bilatéral
Desserte des pôles d'attraction	Desserte résidentielle, pas d'équipements
Amélioration des cheminements piétons	Eloignement des circulations auto
Adaptation du Plan de Circulation Auto	Maintien du double sens
Modification de l'offre de stationnement	Absence d'offre
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	Aménagement « léger »
Niveau d'investissement	
Horizon	Court terme

Atout	
Impact limité	
Contrainte	

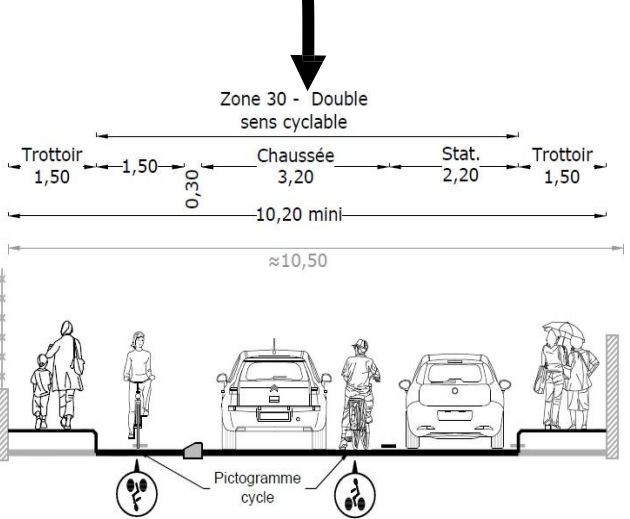
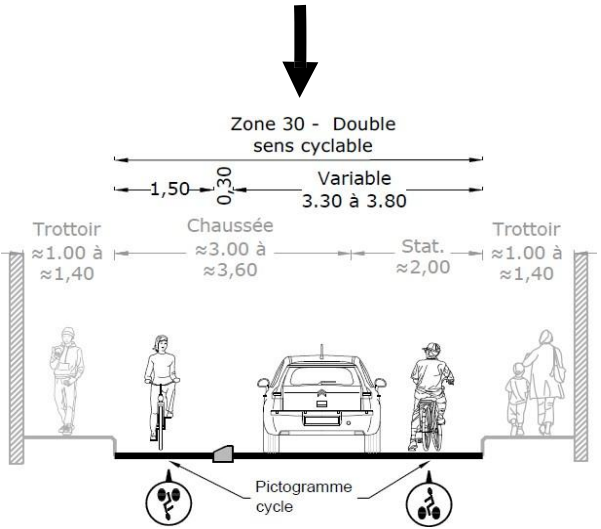
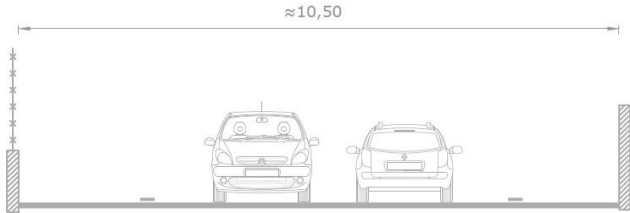
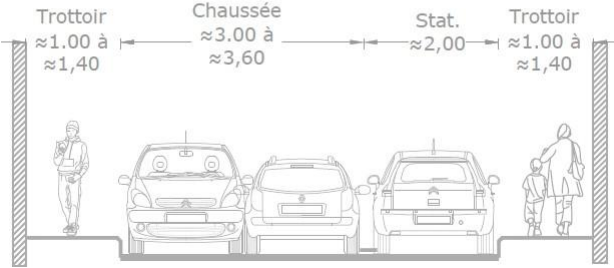
VOIES PARTAGEES – MIXTES

700 ml

VARIANTE 2

Avenue de Lattre de Tassigny  
Actuel  
Zone Nord

Avenue de Lattre de Tassigny  
Actuel  
Zone Centrale



Instauration du sens unique Sud ► Nord, en direction du centre ville, entre la rue de la Glacière et la rue de l’Herboux

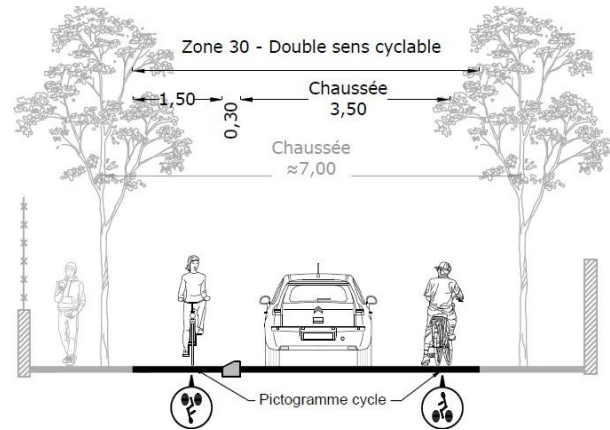
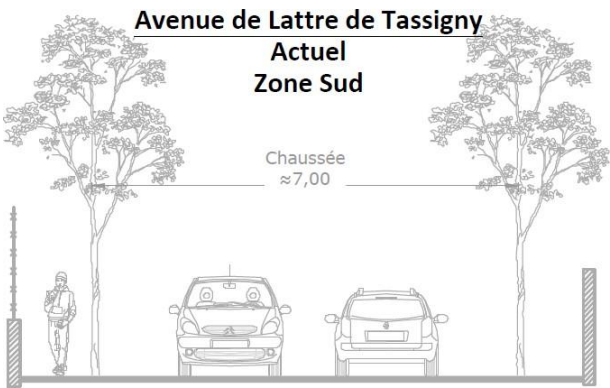
Sécurité	Améliorée / V1 liée à la suppression d’un sens de circulation auto
Lisibilité	
Desserte des pôles d’attraction	Desserte résidentielle, pas d’équipements
Amélioration des cheminements piétons	Création de trottoir en zone centrale
Adaptation du Plan de Circulation Auto	
Modification de l’offre de stationnement	Zone Nord : - 18 pl environ / - 35/40 (besoins)
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d’aménagement / enjeux de mobilité	Flux modes actifs limités
Niveau d’investissement	
Horizon	Moyen terme



VOIES PARTAGEES – MIXTES

← 700 ml →

VARIANTE 2



Instauration du sens unique Sud ► Nord,  
en direction du centre ville, entra la rue  
de la Glacière et la rue de l’Herboux

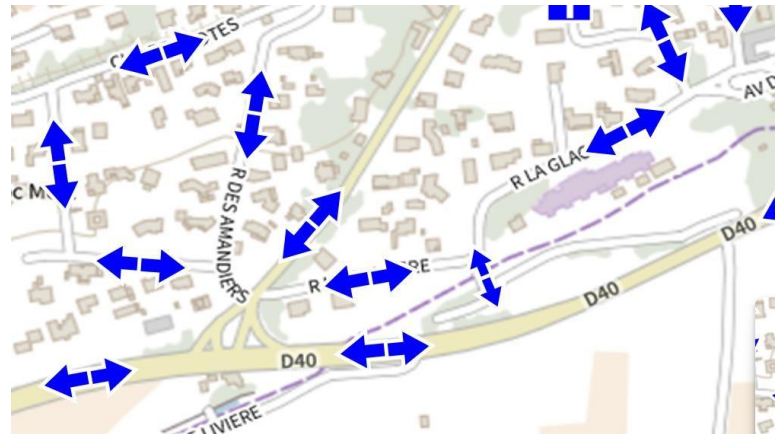
Sécurité	Améliorée /V1 liée à la suppression d’un sens de circulation auto
Lisibilité	
Desserte des pôles d’attraction	Desserte résidentielle, pas d’équipements
Amélioration des cheminements piétons	Eloignement des circulations auto
Adaptation du Plan de Circulation Auto	
Modification de l’offre de stationnement	Absence d’offre
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d’aménagement / enjeux de mobilité	Flux modes actifs limités
Niveau d’investissement	
Horizon	Court terme

Atout	
Impact limité	
Contrainte	

VOIES PARTAGEES – MIXTES

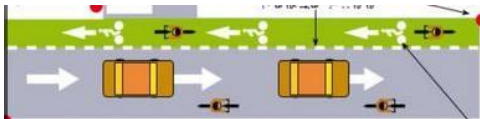
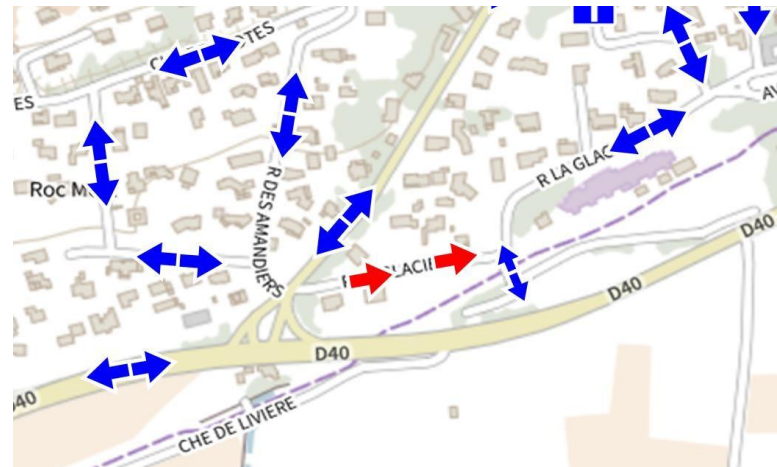
160 ml

Plan de circulation actuel



Rue de la Glacière

Plan de circulation futur



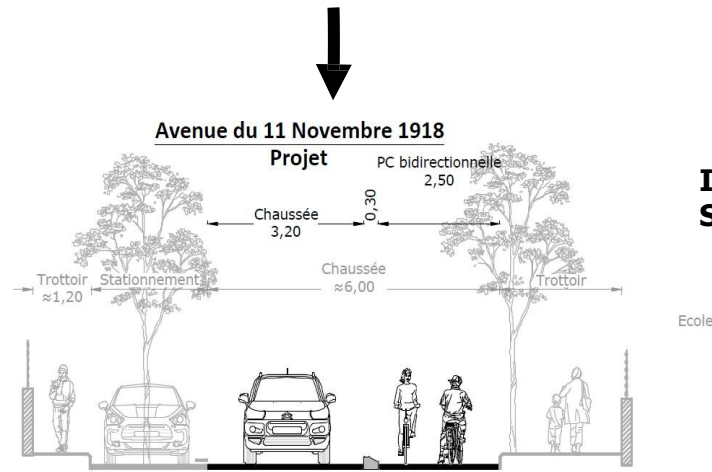
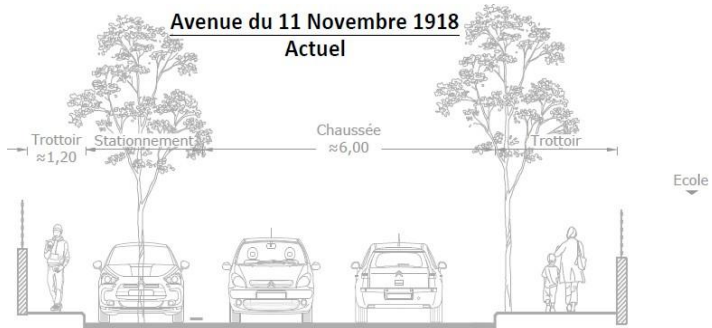
- Rue de la Glacière entre l'av de Lattre de Tassigny et l'accès au parking de la Voie Verte : mise à sens unique Ouest → Est + Double Sens Cyclable
- Rue de la Glacière entre l'accès à la V.V. et l'école : maintien du double sens de circulation

Sécurité	Convenable + carrefour Tassigny – Glacière+ sécurisé (visibilité)
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Voie verte, école
Amélioration des cheminements piétons	
Adaptation du Plan de Circulation Auto	
Modification de l'offre de stationnement	Absence d'offre
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	
Horizon	Court terme

Atouts de la voie	Trafic limité, trottoirs existants, desserte d'équipements communaux (écoles, piscine, tennis, centre socio culturel ...)
Contraintes de la voie	Av du 11 nov : alignement d'arbres, stationnements unilatéraux nombreux, accès riverains
Typologie d'aménagement	Sens unique auto + piste cyclable bidirectionnelle

VOIES  
SEPARÉES

← 400 ml →

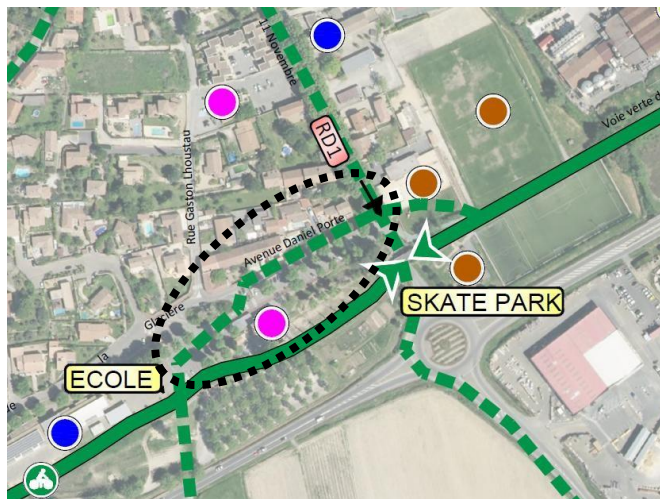


Instauration du sens unique Nord ► Sud, en direction de la RD40 entre la rue de l'Herboux et l'av D. Porte

Sécurité	Convenable malgré une largeur limitée de 2,50 m + carrefour Herboux – 11 nov – Tassigny (visibilité)
Lisibilité	Itinéraire bien identifié
Desserte des pôles d'attraction	
Amélioration des cheminements piétons	Eloignement des circulations piétonnes / V.P.
Adaptation du Plan de Circulation Auto	
Modification de l'offre de stationnement	- 9 pl (stat bataille ► stat longitudinal) Maintien des places longitudinales existantes
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	
Horizon	Court terme

Atout	
Impact limité	
Contrainte	





**Matérialisation de la continuité cyclable en traversée du carrefour av du 11 nov / av D. Porte jusqu'au trottoir en rive Sud de l'av D. Porte**



**Elargissement du cheminement existant de l'ordre de 0,8/1,0 m, réorganisation des places de stationnement en position longitudinale ► Liaison piéton / cycle avec la voie verte élargie, mieux identifiée**



**Prolongement du cheminement le long du centre de loisirs en cours d'aménagement et raccordement à la Voie Verte de la Vaunage**

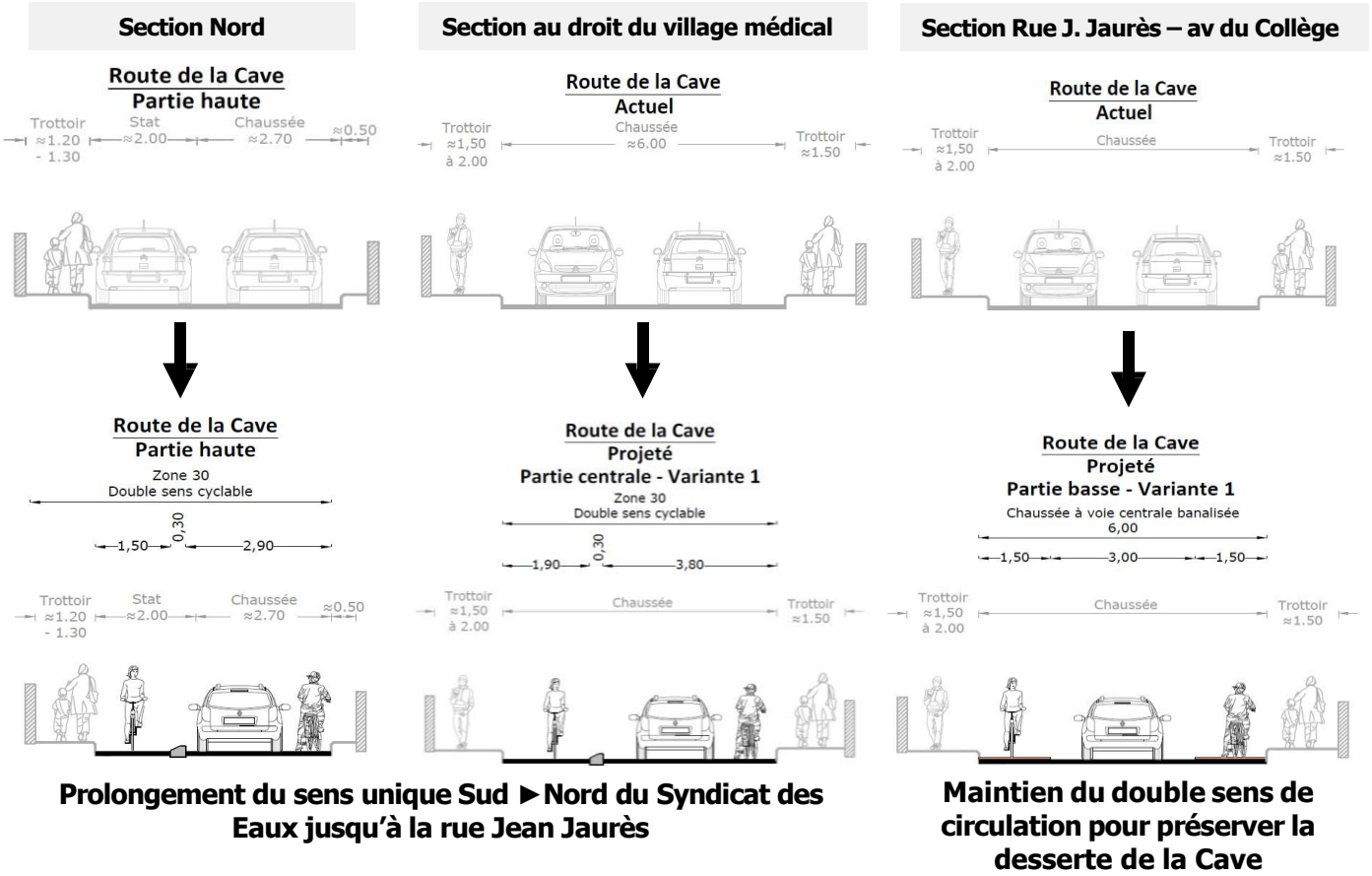


Atouts de la voie	Trafic majoritairement entrant (vers le centre ville), trottoirs existants, aménagements relativement récents
Contraintes de la voie	Largeur limitée et stationnements en partie Nord, desserte de la Cave
Typologie d'aménagement	Voie partagée = sens unique VL + double sens cyclable OU C.V.C.B. avec double sens VL

VOIES PARTAGEES MIXTES

550 ml

VARIANTE 1



Sécurité	Convenable
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Liaison C.V. – Voie Verte, aire de jeux
Amélioration des cheminements piétons	
Adaptation du Plan de Circulation Auto	
Modification de l'offre de stationnement	- 17 pl Section Nord
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	Maintien des dessertes Lio
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	
Horizon	Court terme

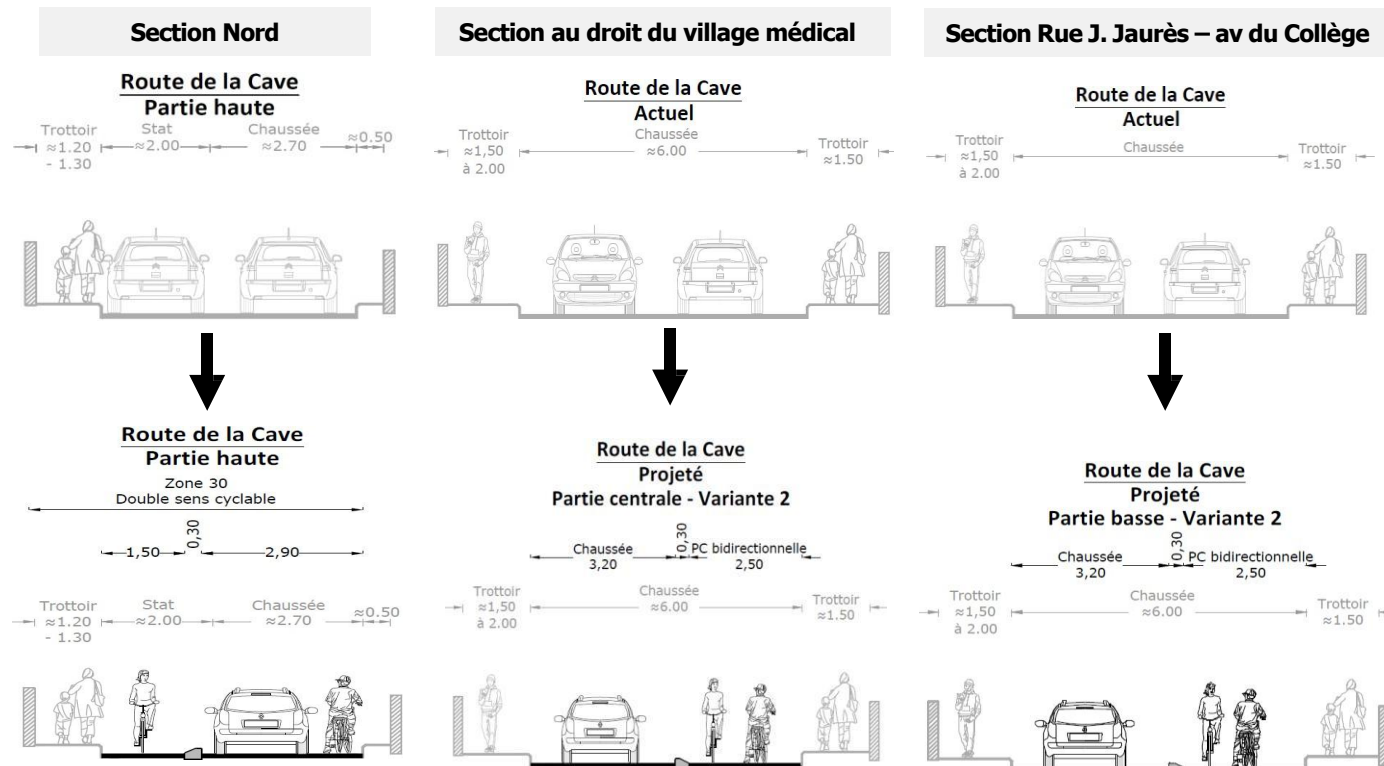
Atout	
Impact limité	
Contrainte	

Atouts de la voie	Trafic majoritairement entrant (vers le centre ville), trottoirs existants, aménagements relativement récents
Contraintes de la voie	Largeur limitée et stationnements en partie Nord, desserte de la Cave
Typologie d'aménagement	Voie partagée = sens unique VL + double sens cyclable / Piste cyclable bidirectionnelle

## VOIES SEPARÉES

← 550 ml →

## VARIANTE 2



**Prolongement du sens unique Sud ► Nord du Syndicat des Eaux jusqu'à l'avenue du Collège**

NB ; Desserte de la Cave via la boucle circulaire Rte de la Cave ► rue J. Jaurès ► av de la République ► av du Collège

Sécurité	Convenable malgré une largeur limitée de 2,50 m
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Liaison C.V. – Voie Verte, aire de jeux
Amélioration des cheminements piétons	
Adaptation du Plan de Circulation Auto	
Modification de l'offre de stationnement	- 17 pl Section Nord
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	Maintien des dessertes Lio
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	
Horizon	Court terme

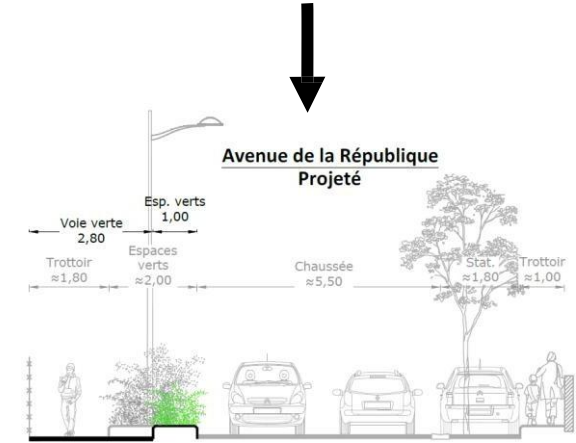
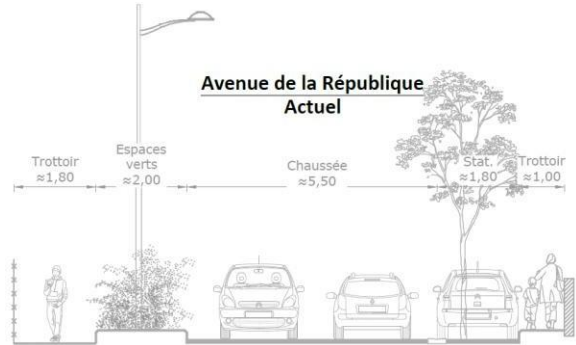
Atout	
Impact limité	
Contrainte	



Atouts de la voie	Trafic limité, trottoirs existants bilatéraux, accès aux équipements communaux et à la Z.A. du Vigné (commerces et services)
Contraintes de la voie	Stationnements existants côté Est
Typologie d'aménagement	Elargissement du cheminement doux en rive Ouest → « Voie Verte »

VOIES EN SITE  
PROPRE

← 550 ml →



Rue du Vieux Chemin de Nîmes : réaménagement de la rive Sud pour prolonger la voie douce jusqu'à la rue de l'Aire

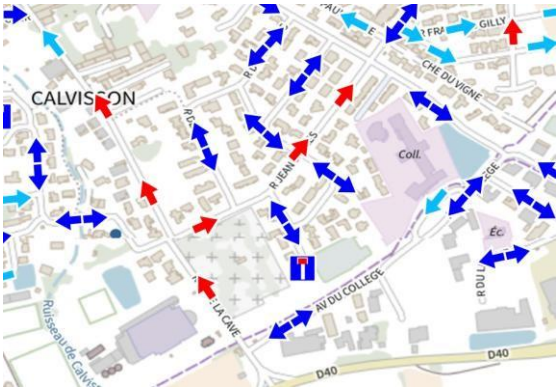
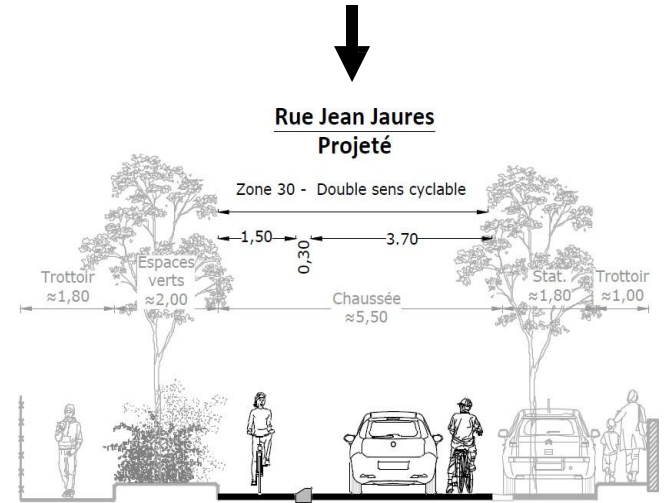
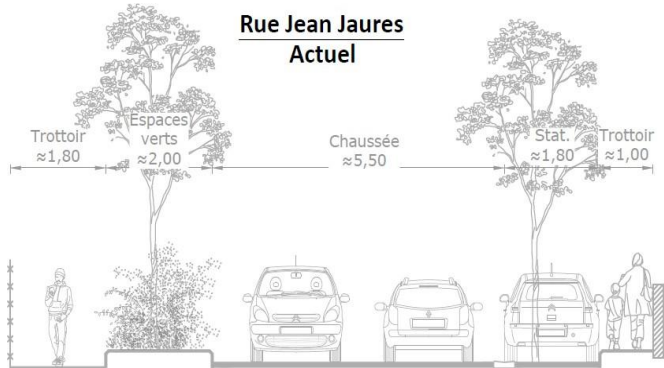
Sécurité	Convenable malgré la mixité Piéton/cycle sur trottoir
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Liaison Collège – Z.A. du Vigné
Amélioration des cheminements piétons	Voie Verte sur trottoir
Adaptation du Plan de Circulation Auto	Maintien du double sens
Modification de l'offre de stationnement	Suppression de 5 places sur la rue du Vieux ch de Nîmes
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	Maintien des dessertes Lio
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	
Horizon	Court terme

Atout	
Impact limité	
Contrainte	

Atouts de la voie	Largeur convenable, trottoirs existants bilatéraux
Contraintes de la voie	Accès riverains de part et d'autre
Typologie d'aménagement	Voie partagée : Sens unique auto + double sens cyclable

VOIES PARTAGEES MIXTES

← 350 ml →



Adaptation du plan de circulation, en cohérence avec la variante 2 sur la Route de la Cave. Possibilité d'inverser le sens de la rue Jean Jaurès si V1 Route de la Cave

Sécurité	
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Liaison Est - Ouest
Amélioration des cheminements piétons	Maintien des trottoirs existants
Adaptation du Plan de Circulation Auto	Sens unique Ouest → Est
Modification de l'offre de stationnement	
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	
Horizon	Court terme

Atout	
Impact limité	
Contrainte	

## VARIANTE 1

Atout	
Impact limité	
Contrainte	



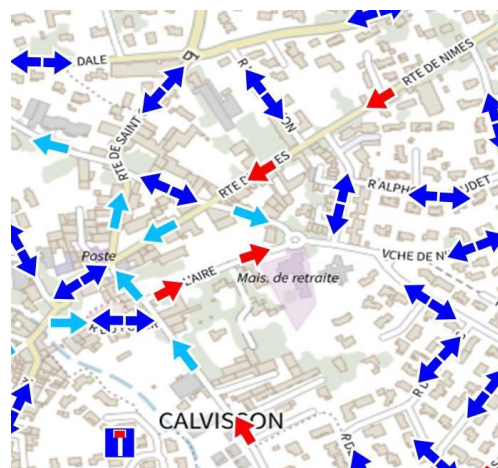
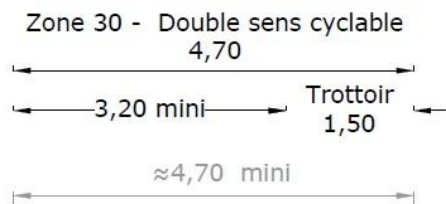
Atouts de la voie	Liaison Cœur du village – Axe République, absence d'accès riverains en rive Nord
Contraintes de la voie	Largeur réduite, murs de clôture, accès riverains en rive Sud
Typologie d'aménagement	Voie partagée : Sens unique auto + double sens cyclable + trottoir unilatéral

## VOIES PARTAGEES MIXTES

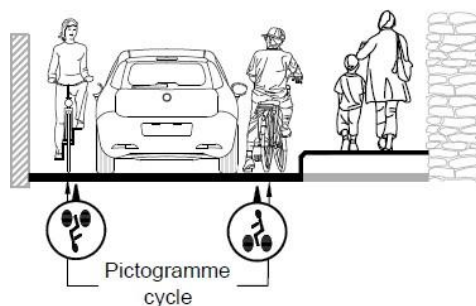
← 170 ml →

## VARIANTE 2

### Rue de l'Aire Projeté Variante 2



Adaptation du plan de circulation



Sécurité	Convenable malgré la largeur de chaussée de 3,20 m
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Liaison Est - Ouest
Amélioration des cheminements piétons	Trottoir en rive Sud
Adaptation du Plan de Circulation Auto	Sens unique Ouest ► Est
Modification de l'offre de stationnement	inexistante
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	
Horizon	Court terme

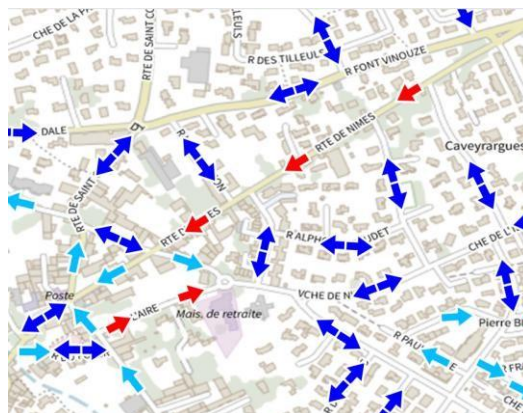
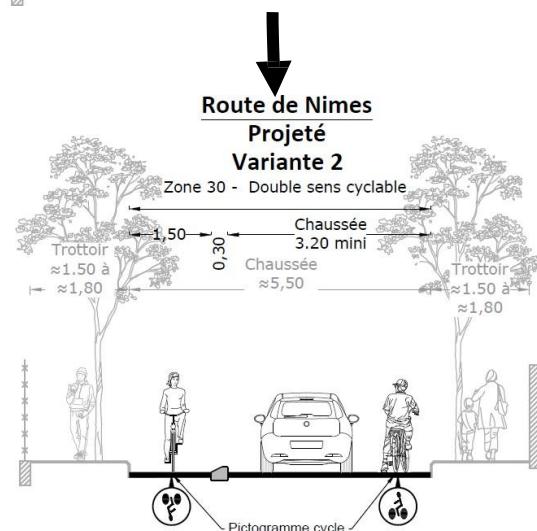
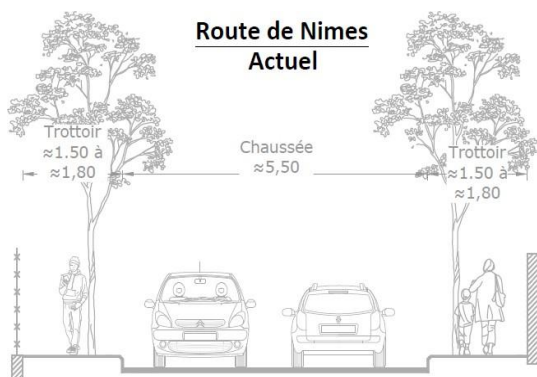


Atouts de la voie	Trottoirs existants
Contraintes de la voie	Largeur limitée, stationnements existants
Typologie d'aménagement	Voie partagée : Sens unique auto + double sens cyclable

## VOIES PARTAGEES MIXTES

← 650 ml →

## VARIANTE 2



Adaptation du plan de circulation

Sécurité	Satisfaisante / V1
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Liaison Quartiers Est – Centre ville
Amélioration des cheminements piétons	Maintien des trottoirs existants
Adaptation du Plan de Circulation Auto	Sens unique Est - Ouest
Modification de l'offre de stationnement	- 50 pl environ
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	Maintien des dessertes Lio
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	
Horizon	Court terme

Atout	
Impact limité	
Contrainte	

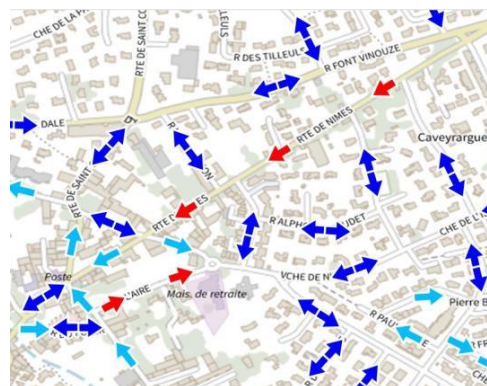
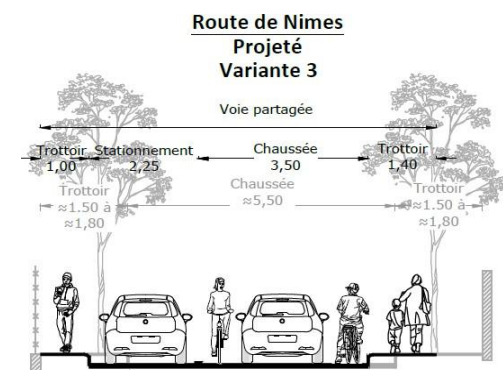
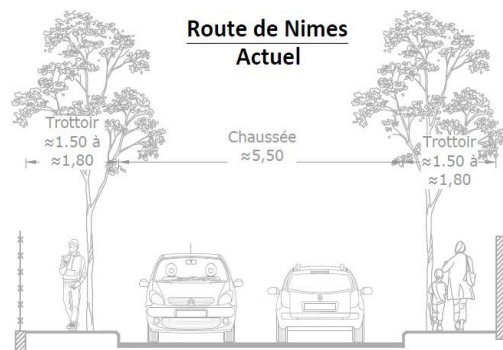


Atouts de la voie	Trottoirs existants
Contraintes de la voie	Largeur limitée, stationnements existants
Typologie d'aménagement	Voie partagée : Sens unique auto + double sens cyclable Elargissement du trottoir en rive Sud et intégration de stationnements entre platanes en rive nord

## VOIES PARTAGEES MIXTES

← 650 ml →

### VARIANTE 3



Adaptation du plan de circulation

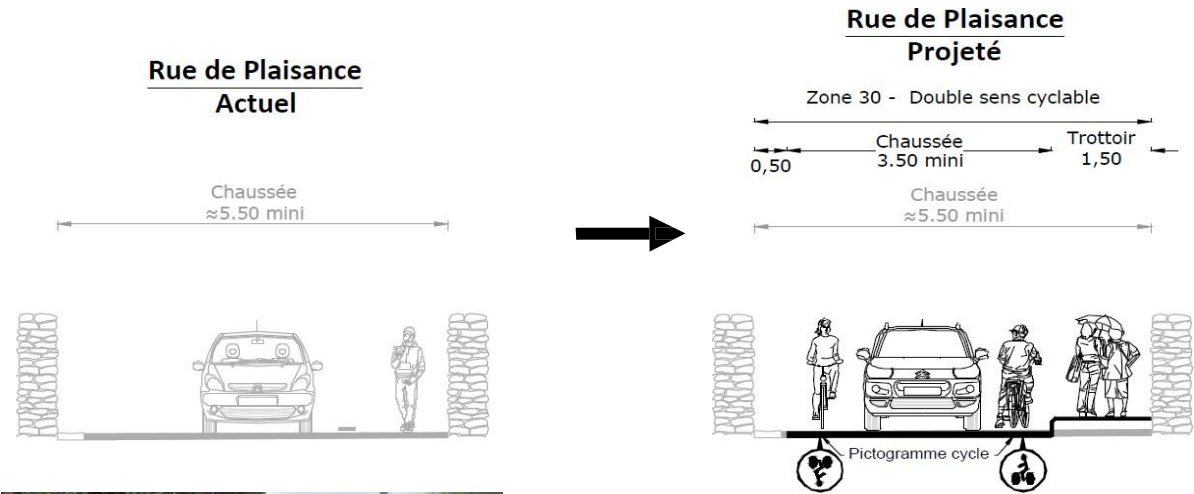
Sécurité	Satisfaisante / V1
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Liaison Quartiers Est – Centre ville
Amélioration des cheminements piétons	Elargissement du trottoir Sud
Adaptation du Plan de Circulation Auto	Sens unique Est - Ouest
Modification de l'offre de stationnement	Maintien de 28 /30 pl environ (entre platanes)
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	Maintien des dessertes Lio
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	
Horizon	Moyen terme

Atout	
Impact limité	
Contrainte	

Atouts de la voie	Trafic faible, cheminement piéton existant mais partiel et peu matérialisé
Contraintes de la voie	Largeur limitée et variable, quelques stationnements en partie Sud
Typologie d'aménagement	Voie partagée : Sens unique auto + double sens cyclable

VOIES PARTAGEES MIXTES

◀ 240 ml ➡



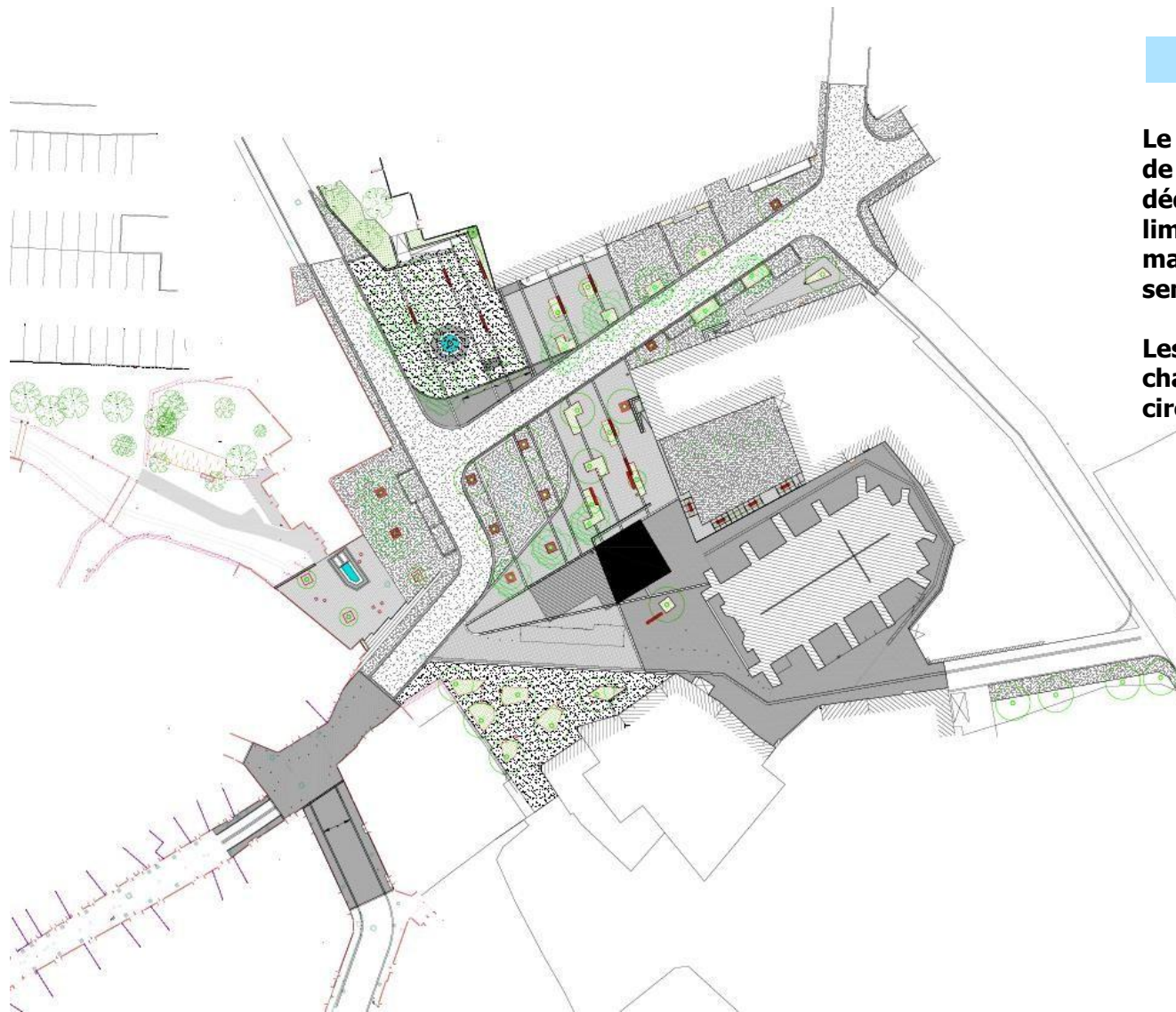
Sécurité	Convenable
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Liaison Sinsans – Secteurs Nord – Centre ville
Amélioration des cheminements piétons	Trottoir en rive Est
Adaptation du Plan de Circulation Auto	Maintien du sens Nord ► Sud
Modification de l'offre de stationnement	- 5 pl côté Sud
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	Aménagement compatible avec le passage des cars Lio et inversion du sens de circulation
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	
Horizon	Court terme

Atout	
Impact limité	
Contrainte	

### VOIES PARTAGEES - MIXTES

Le projet de requalification de la place Charles de Gaulle intègre une extension des espaces dédiés aux circulations piétonnes et une limitation des chaussées automobiles, avec maintien du plan de circulation actuel (double sens sur les trois axes de la place).

Les parcours cyclables s'opèrent sur la chaussée dans le cadre d'une zone de circulation apaisée (zone 30).





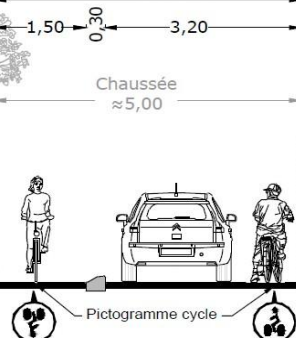
Atouts de la voie	Trafic faible,
Contraintes de la voie	Largeur variable, très réduite sur la section Bourely – Fontvieille
Typologie d'aménagement	Voie partagée : Sens unique auto + double sens cyclable

## VOIES PARTAGEES MIXTES

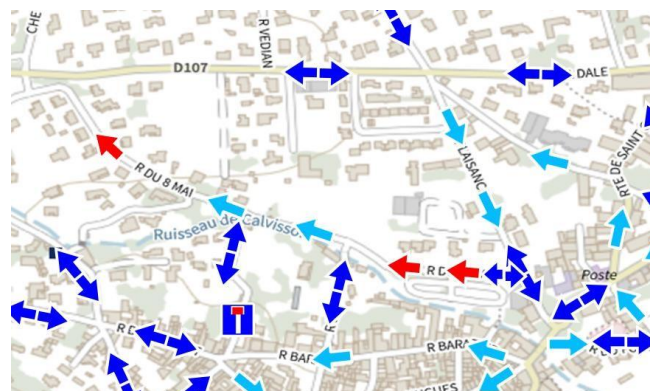
← 550 ml →

Rue du 8 mai  
Projeté  
Zone Parking

Zone 30 - Double  
sens cyclable



**Aménagement complémentaire : Déplacement de la sortie du parking en limite « Est » → Maintien d'une gestion à double sens de circulation de la rue du 8 mai entre la sortie du parking et la rue de Plaisance (section très courte).**



Adaptation du plan de circulation

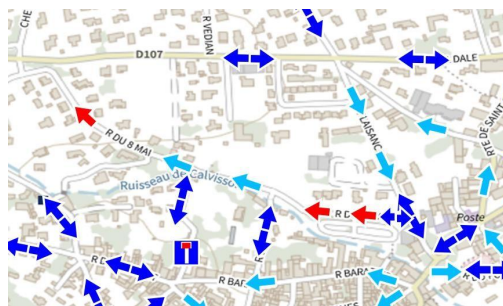
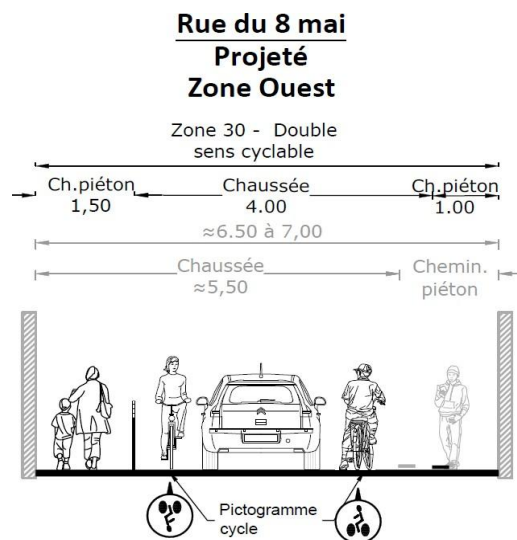
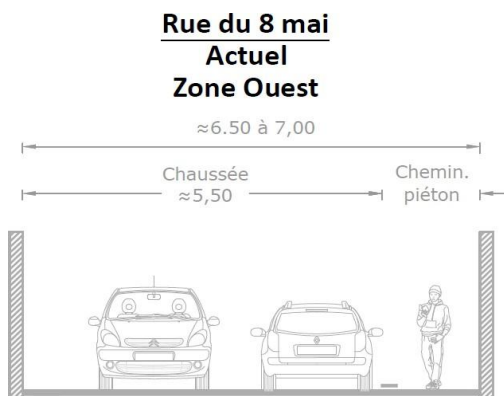
Sécurité	
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Liaison quartiers Nord Ouest – Centre-ville
Amélioration des cheminements piétons	
Adaptation du Plan de Circulation Auto	Sens unique Est ► Ouest
Modification de l'offre de stationnement	
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	
Horizon	Court terme

Atout	
Impact limité	
Contrainte	

Atouts de la voie	Trafic faible,
Contraintes de la voie	Largeur variable, quelques stationnements ponctuels
Typologie d'aménagement	Voie partagée : Sens unique auto + double sens cyclable

## VOIES PARTAGEES MIXTES

← 550 ml →



Adaptation du plan de circulation

Sécurité	
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Liaison quartiers Nord Ouest – Centre-ville
Amélioration des cheminements piétons	Délimitation du cheminement
Adaptation du Plan de Circulation Auto	Sens unique Est ► Ouest
Modification de l'offre de stationnement	
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	
Horizon	Court terme

Atout	
Impact limité	
Contrainte	

Atout	
Impact limité	
Contrainte	

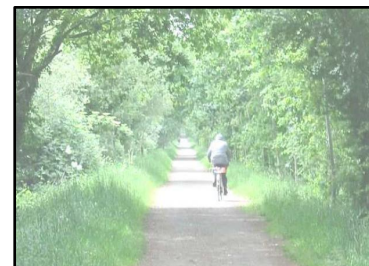
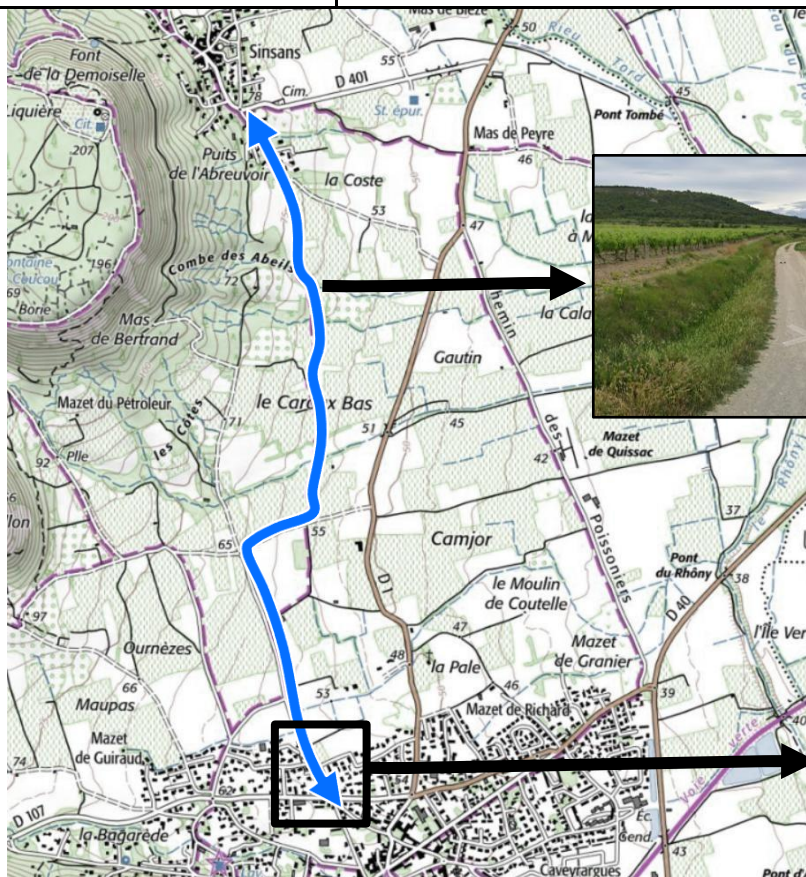


Atouts de la voie	Chemins existants, voie de desserte riveraine/locale, itinéraire apaisant
Contraintes de la voie	Domanialités, entretien des chemins
Typologie d'aménagement	Voie Verte sur le chemin de randonnée Voie partagée en traversée de Sinsans (rue de l'Abrivado) et entre l'actuel chemin de randonnée et l'avenue de Gerbu

## VOIES PARTAGEES MIXTES ET VOIES EN SITE PROPRE

← 2800 ml →

### VARIANTE 2



Ch de Sinsans : Possibilité de mise à sens unique pour mieux sécuriser le double sens cyclable jusqu'à l'axe Gerbu – Dale (RD107)



Traversée piétonne / cyclable RD107 à sécuriser

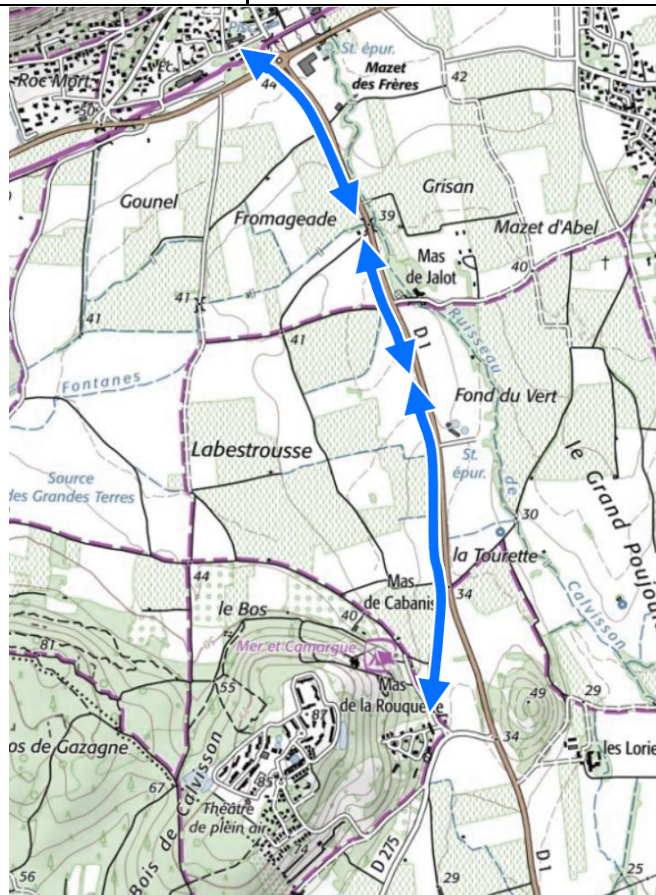
Sécurité	
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Flux limité
Amélioration des cheminements piétons	
Adaptation du Plan de Circulation Auto	Maintien de la desserte riveraine
Modification de l'offre de stationnement	
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	Variable suivant le type de revêtement sur les chemins existants
Horizon	Court terme

Atouts de la voie	Lisibilité de l'axe
Contraintes de la voie – RD1	Trafic significatif, caractéristiques routières, pont sur le ruisseau de Fontanès + habitation en bordure de RD1, traversée de la RD40
Typologie d'aménagement	Voie Verte RD1 et chemin de randonnée à la Tourette

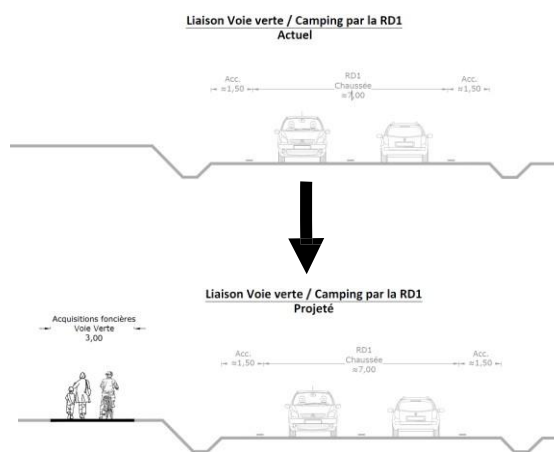
**VOIES EN SITE PROPRE**

← 2600 ml →

**VARIANTE 1**



Raccordement à la Voie Verte de la Vaunage



Sécurité	Sous réserve d'un traitement adapté de la RD40
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Fréquentation saisonnière
Amélioration des cheminements piétons	
Adaptation du Plan de Circulation Auto	Absence de modification
Modification de l'offre de stationnement	
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	
Faisabilité technique	Foncier
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	Si itinéraire limité au secteur résidentiel, non prolongé vers Vergèze
Niveau d'investissement	Traversée RD40 + Section courante + O.A. Ruisseau de Fontanès
Horizon	Moyen - long terme

Atout	
Impact limité	
Contrainte	

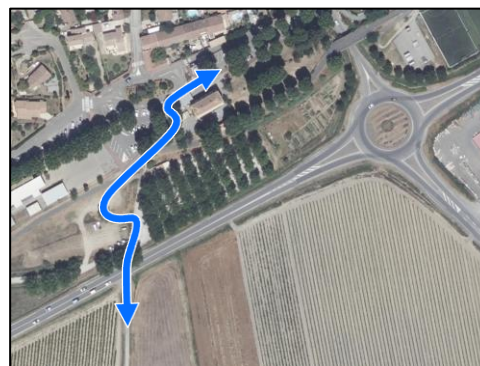
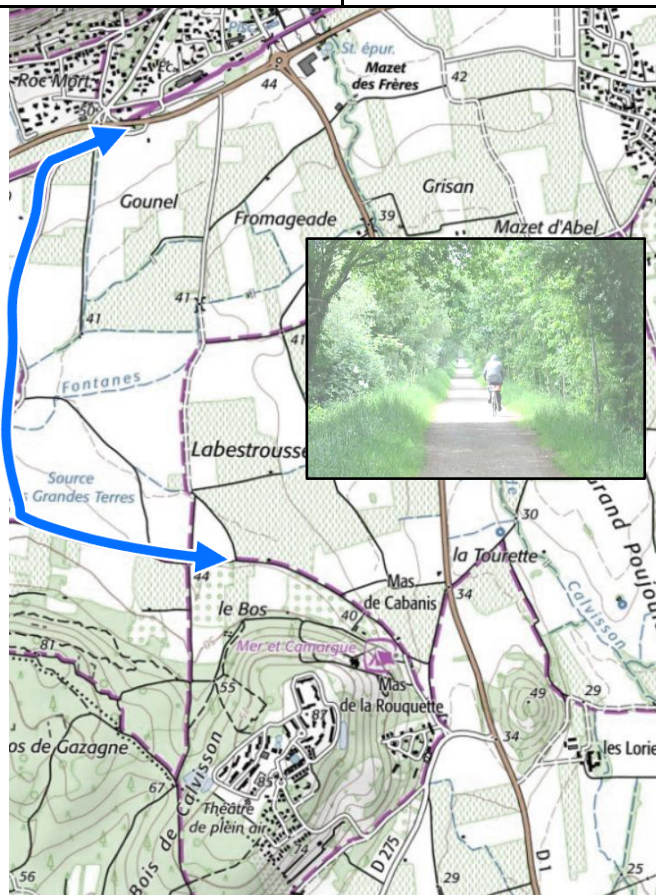


Atouts de la voie	Chemins existants, itinéraire apaisant
Contraintes de la voie	Traversée de la RD40, domanialités, entretien des chemins
Typologie d'aménagement	Voie Verte entre l'école et le secteur de la Rouquette, possibilité de variante d'itinéraire « Ouest » évitant la traversée de la RD40

## VOIES EN SITE PROPRE

← 2600 ml →

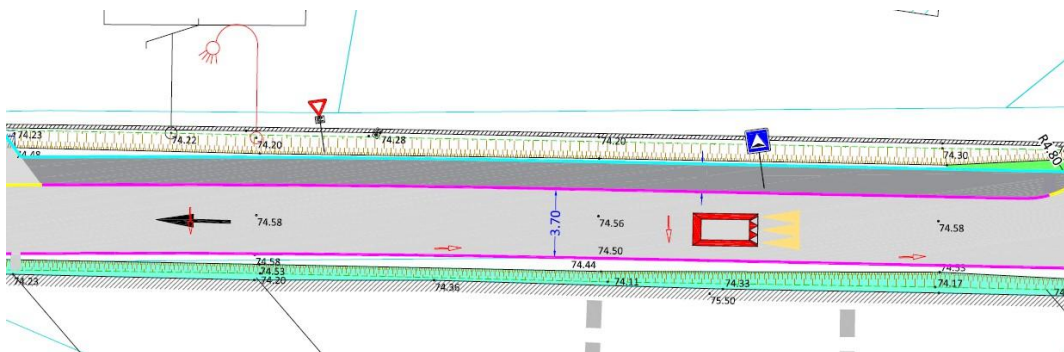
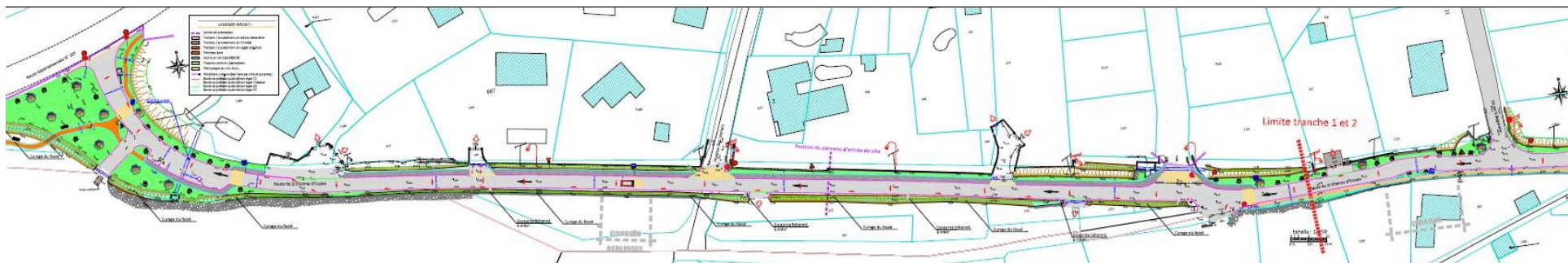
## VARIANTE 2



Raccordement à la Voie Verte de la Vaunage

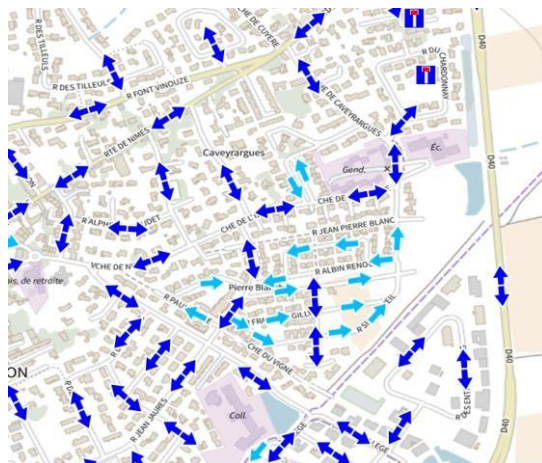
Sécurité	Sous réserve d'un traitement adapté de la RD40
Lisibilité	
Desserte des pôles d'attraction	Fréquentation saisonnière
Amélioration des cheminements piétons	
Adaptation du Plan de Circulation Auto	Absence de modification
Modification de l'offre de stationnement	
Compatibilité avec le flux automobile	
Adaptation des itinéraires T.C.	
Faisabilité technique	
Cohérence Typologie d'aménagement / enjeux de mobilité	
Niveau d'investissement	Traversée RD40 + Variable suivant le type de revêtement
Horizon	Court terme



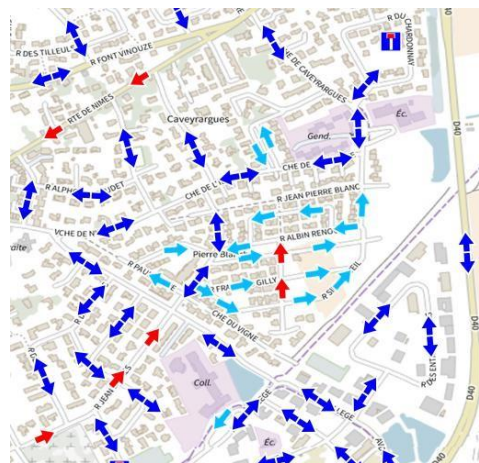


- Une requalification intégrant la création d'un cheminement piéton unilatéral
- Une largeur de chaussée de 3,70 m à sens unique VL, autorisant potentiellement un double sens cyclable dans le cadre d'un aménagement de type Zone 30





Plan de circulation actuel



Adaptation du plan de circulation

## Rue André Hébrard :

- Mise à sens unique Sud ► Nord entre la place Albouy (impasse) et la rue Antoine
- Suppression du trottoir partagé, exclusivement piéton
- Double Sens Cyclable sur chaussée

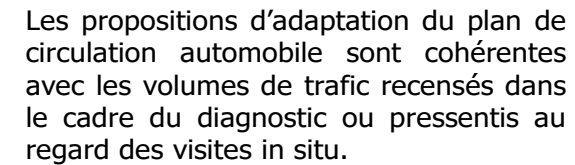


- Valorisation de l'itinéraire piéton reliant la rue du Vieux Chemin de Nîmes à la rue du Cabernet
- Rue du Cabernet





## Plan de Circulation FUTUR



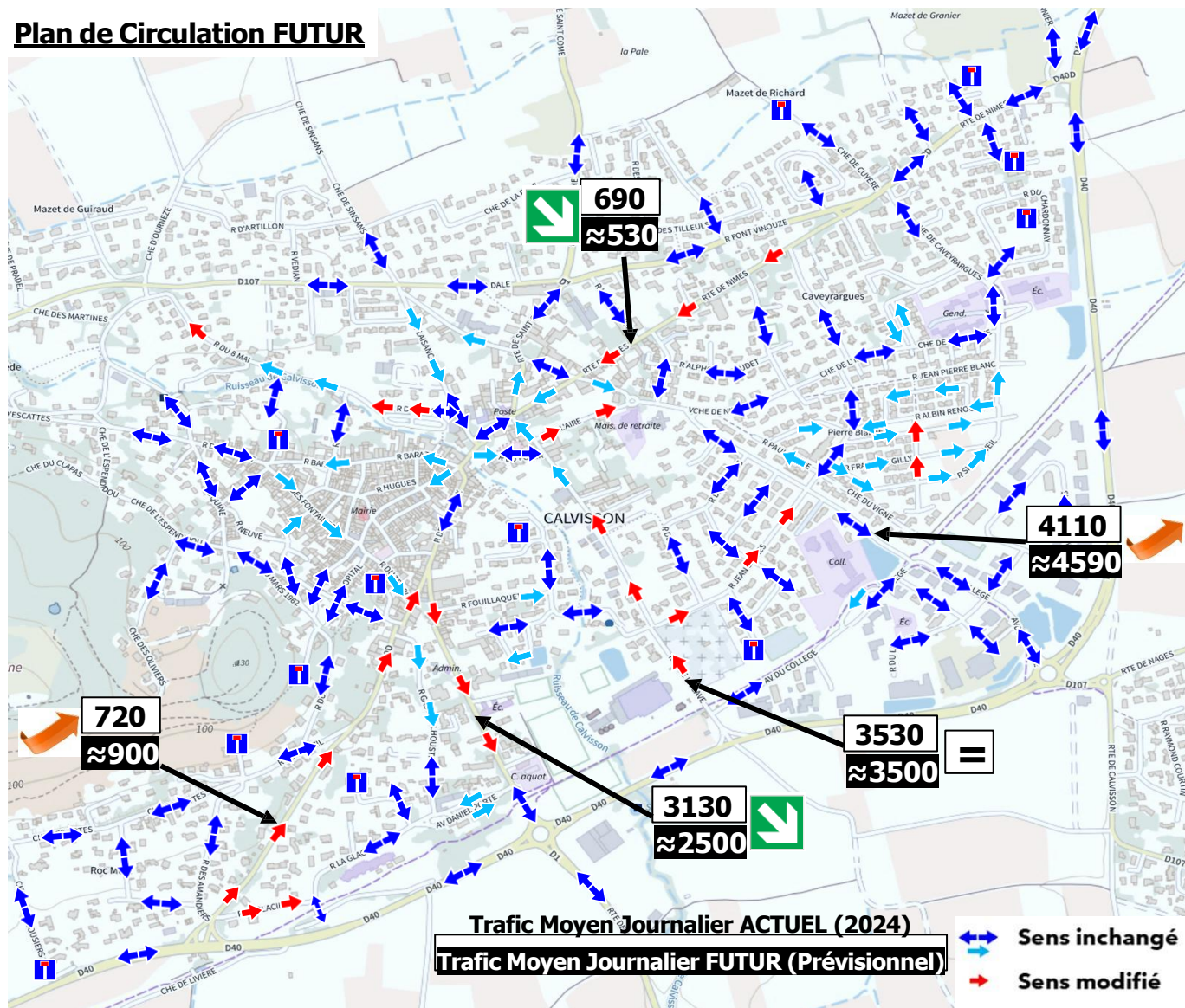
Les voiries et carrefours des différentes itinéraires modifiés sont en capacité de répondre aux reports de trafic induits par les mises à sens unique des voiries sur lesquelles il est proposé un aménagement piéton et/ou piéton/cycle sécurisé.

Dans tous les cas, les trafics sont largement inférieurs à 4 000 véhicules/jour, valeur de référence dans le cadre d'aménagements viaires partagés (voitures – vélos).



# IMPACTS CIRCULATOIRES

## Plan de Circulation FUTUR



Les projections de trafic sur les principales infrastructures mettent en évidence les évolutions suivantes :

- Des baisses de trafic av du 11 novembre et Route de Nîmes : - 20 à - 23 %, une évolution favorable à la sécurisation de l'ensemble des flux, notamment piétons et cycles,
- Une hausse des flux av de Lattre de Tassigny et Av de la République : respectivement de + 25 % et de + 12 %. La croissance significative des trafics sur l'axe « Tassigny » résulte du report des flux entrant actuellement par l'av du 11 nov (40 %), qui n'est pas compensé par la suppression des véhicules sortant. Le volume global reste toutefois très faible, largement inférieur à celui projeté sur les autres voies radiales et cohérent avec les deux variantes d'aménagement proposées.
- Une relative stabilité des flux sur la Route de la Cave : la suppression des flux sortant est « compensée » par le report d'une partie des flux entrant (actuellement) par l'av du 11 nov.
- Sur les voiries de desserte plus locales, les impacts seront plus limités : rue Jean Jaurès, rue de l'Aire, rue du 8 mai, rue André Hébrard.



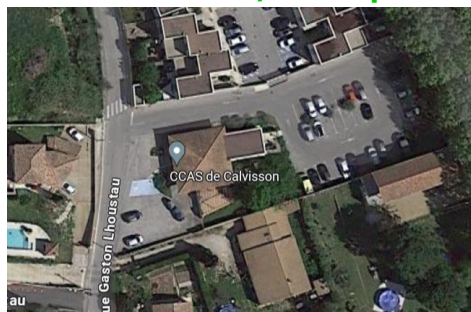
## IMPACTS SUR LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT

**Av de Lattre de Tassigny**  
**Section Douzil - Herboux**

**Offre supprimée  $\approx$  18 places**  
**Besoins supprimés  $\approx$  35 / 40 places**



**Parking CCAS**  
**Offre disponible ≈ 10 places**  
**à ≈ 300 m et 3/4 mn à pied**



**Av de Tassigny section centrale**  
**Offre potentielle  $\approx 30$  places**  
**à  $\approx 400$  m et 5/6 mn à pied**

**Rue Gaston Lhoustau**  
**Offre potentielle  $\approx 10$  places**  
**à  $\approx 180$  m et 2/3 mn à pied**

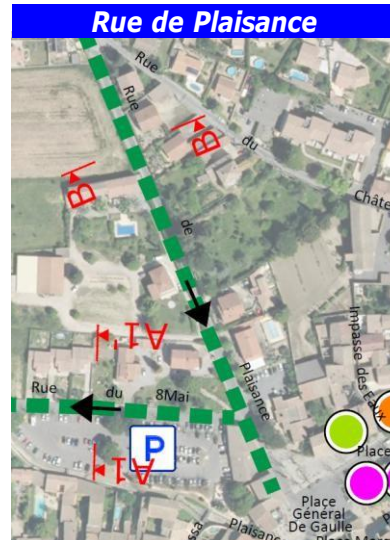


**Av du 11 novembre**  
**Section Fouillaquet - CCAS**

**Offre supprimée ≈ 9 places**



**Parking CCAS**  
Offre disponible  $\approx 10$  places  
à  $\approx 180$  m et 2/3 mn à pied

**Rue de Plaisance**

**Offre supprimée  $\approx 5$  places**  
**Besoins supprimés  $\approx 5$  places**

**Parking du 8 mai 1945**  
**Offre disponible ≈ 10 / 15 places**  
**à moins de 2 mn à pied**



# IMPACTS SUR LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT

## Route de Nîmes

Offre supprimée  $\approx 50$  places  
Besoins supprimés  $\approx 30$  places



Route de Nîmes requalifiée (V3)  
Offre potentielle  $\approx 28/30$  places



Parking Route de Nîmes  
Offre potentielle  $\approx 30$  places





### **3.3. PROPOSITIONS**

***PHASE DE CONCERTATION - ATELIER HABITANTS***

### **3.3. PROPOSITIONS**

#### ***PHASE DE CONCERTATION***

#### ***1 - REUNION PUBLIQUE DU 02/12/2024 – SUPPORT DE PRÉSENTATION***

# SCHEMA DIRECTEUR DES MOBILITES ACTIVES – COMMUNE DE CALVISSON

**REUNION PUBLIQUE DU 02/12/2024 (18H15) - FOYER MUNICIPAL**

**PARTAGE DU DIAGNOSTIC**

**Calvisson**

## Partenariat mairie et population pour le schéma des mobilités douces

La première réunion publique du schéma directeur des mobilités actives sur la commune organisée par la municipalité a eu lieu au foyer.

André Sauzède, le maire, a remercié la population présente ce soir-là et a présenté David Delahaie de la société Horizon conseil, venu rendre compte aux habitants des résultats du travail, mené sur les besoins des mobilités actives sur la commune.

David Delahaie a expliqué : les objectifs des mobilités actives, les habitudes de déplacements en voiture, vélo ou à pied des habitants ainsi que les différents cheminements piétons et cyclables existants. Il a précisé que l'idée était de permettre aux cyclistes de circuler à Calvisson dans des conditions de sécurité les plus acceptables possible et

dans le même temps de sécuriser des parcours piétons, de développer les modes actifs au quotidien en lien avec les écoles et collèges et de capter les flux touristiques et loisirs de la voie verte.

Une soirée où a été soulevée la question de renforcement d'aménagements de sécurité, de déplacement vers les pôles d'at-

traction et qui s'est poursuivie par une séance de questions et de remarques de la part des habitants sur divers sujets.

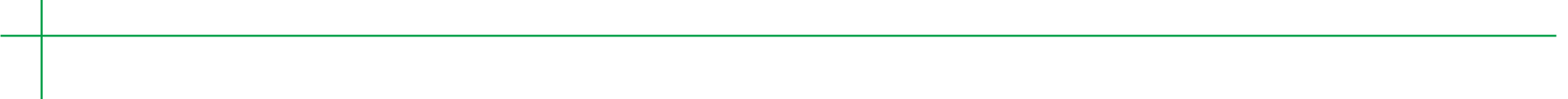
**Nouvelle réunion le 16 décembre**

Pour certains les deux hameaux de Calvisson ne sont plus adaptés à la circulation. Ont été évoqués également la vitesse excessive dans le village, poubelles et voitures garées sur les trottoirs... Des questions auxquelles se sont aimablement prêtés MM. Delahaie et Sauzède avant d'inviter la population à la prochaine réunion le 16 décembre à 18 h 15 pour un atelier participatif de travail collectif à la définition des aménagements et équipements piétons et cyclables de demain à Calvisson.

► Correspondant Miel Libre  
bernard@alloué@gmail.com





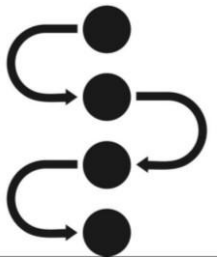
- 
- 1. Objectifs du Schéma des Mobilités Actives**
  - 2. Votre territoire et vos habitudes de déplacement**
  - 3. Les cheminements piétons et cyclables existants**
  - 4. Votre point de vue – Vos attentes**
  - 5. Enjeux du Schéma des Mobilités Actives**
  - 6. Vous avez la parole !**
  - 7. L'atelier participatif**

# ***1. OBJECTIFS DU SCHÉMA DES MOBILITÉS ACTIVES***

- ⇒ Une préoccupation croissante pour sécuriser les parcours piétons et cyclables et maîtriser l'usage de l'automobile
- ⇒ Calvisson : des parcours cyclables limités .... à la voie verte de la Vaunage
- ⇒ La volonté d'améliorer la qualité des espaces publics et la qualité de vie des habitants



**Rendre la voirie cyclable – Sécuriser les parcours piétons**  
**Développer les modes actifs au quotidien, en lien avec les écoles/collège, les commerces, services, équipements de loisirs et sportifs .....**  
**Capter les flux touristiques / de loisirs de la Voie Verte**



**Un diagnostic PARTAGE**

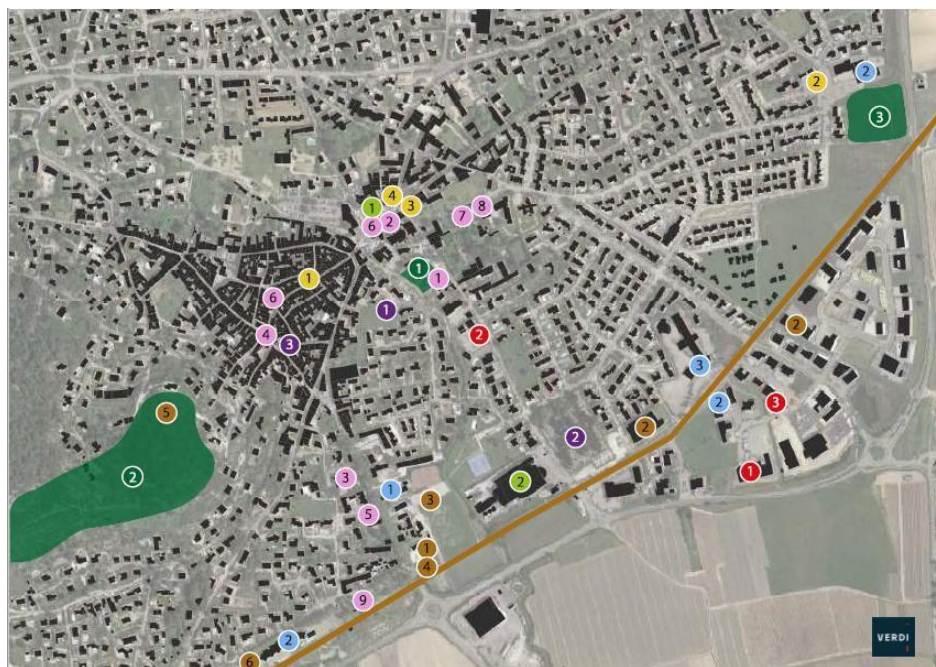
**La définition du schéma des liaisons piétonnes et cyclables**

**Le projet : la typologie des aménagements, les équipements associés, les actions d'accompagnement, la programmation**

***Schéma des Mobilités Actives = Le document de programmation qui a pour rôle d'aider la collectivité dans le déploiement des modes actifs sur son territoire.***



## ***2. VOTRE TERRITOIRE ET VOS HABITUDES 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

► 6 400 habitants

► **De multiples équipements / pôles d'attraction**, dont le centre ville et ses commerces et services, les équipements sportifs, les écoles et le collège

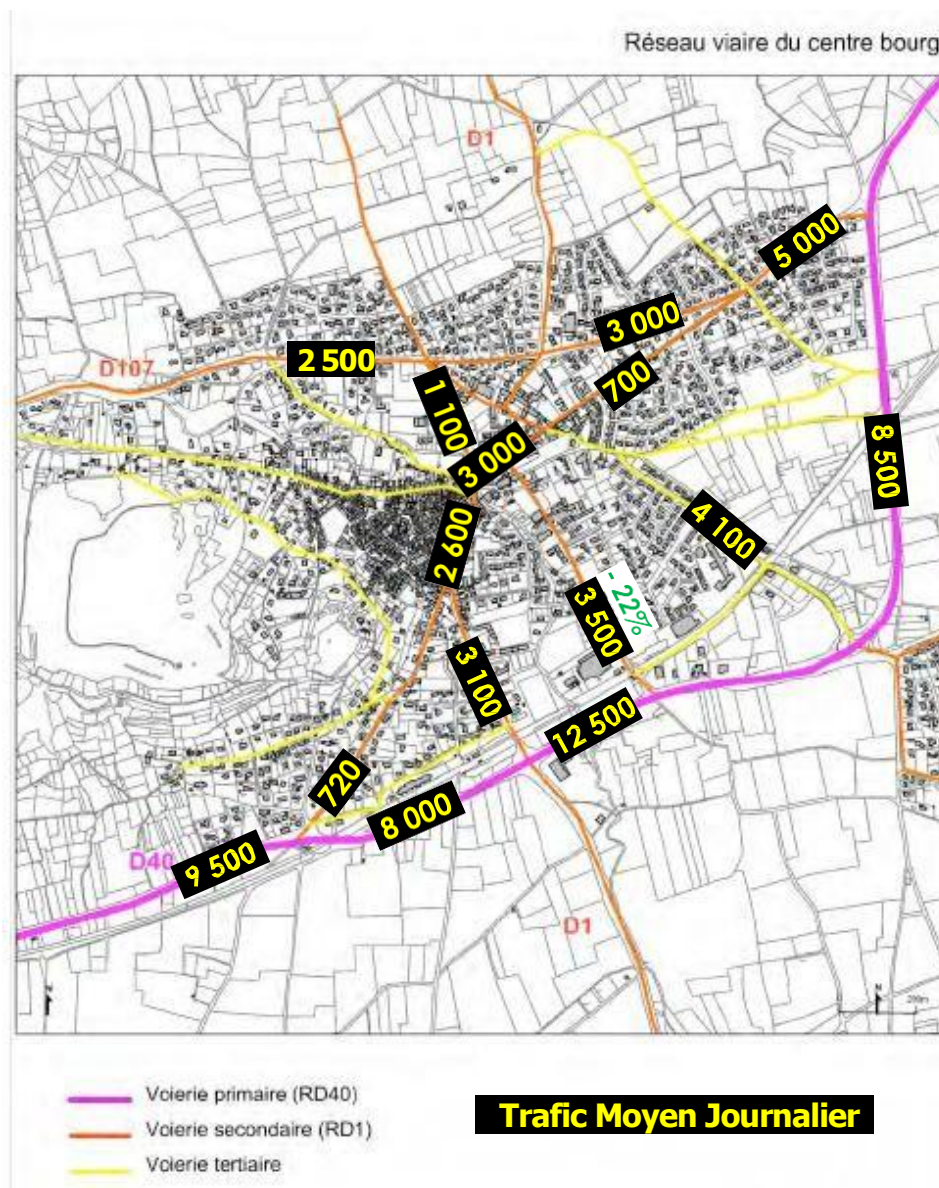
- 590 élèves en écoles maternelles et primaires

- 590 élèves scolarisés au collège Le Vignet

► 1 220 emplois à Calvisson dont le pôle d'activités économiques artisanales et commerciales du Vigné

► **Un positionnement de Calvisson au cœur d'un vaste territoire touristique, doté de structures d'accueil capacitaires**, notamment : Résidence Odalys Le Mas des Vignes, Résidence Mer et Camargue, Villa Occitania, Résidence Les Lodges du Lagon ....

► **Des manifestations, des temps forts et une accessibilité à satisfaire** : marché dominical, fête votive et apéritifs gourmands (été), visites guidées Résidence Odalys Le Mas des Vignes en particulier.



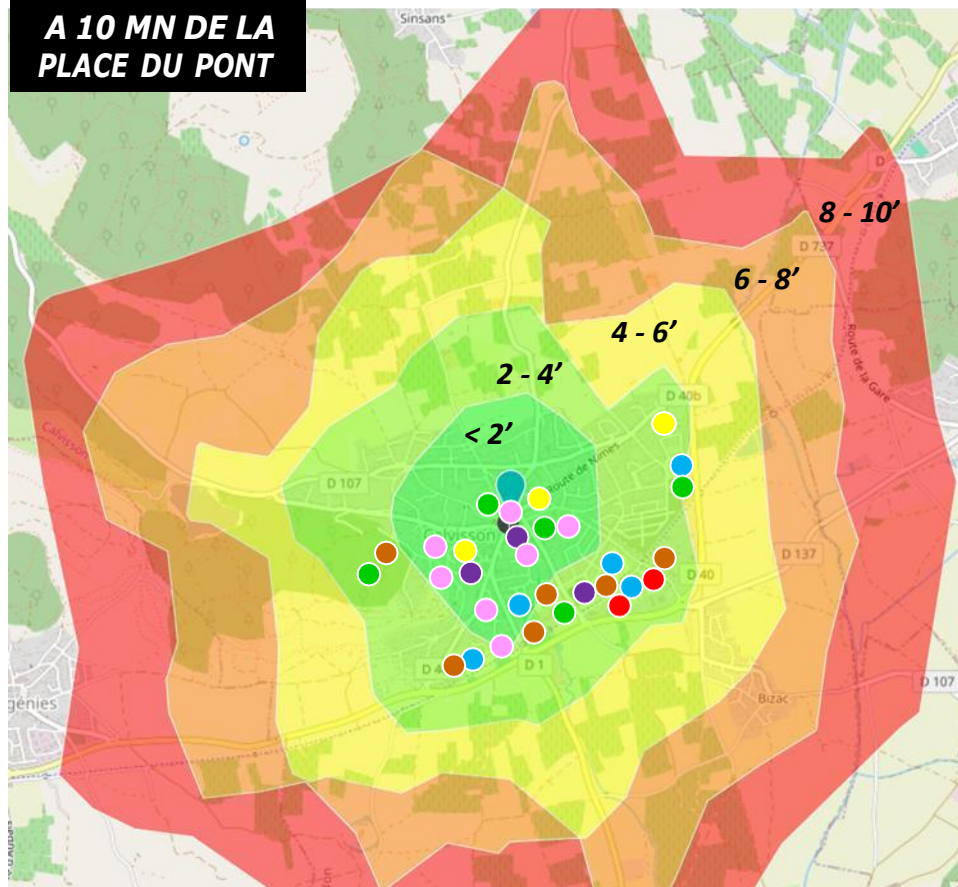
► Une organisation du réseau de voiries protégeant globalement Calvisson, son centre ville et ses quartiers résidentiels des principaux trafics de transit à l'échelle de la Vaunage

► Sur le réseau viaire interne : des volumes de trafic faibles à limités suivant les axes.

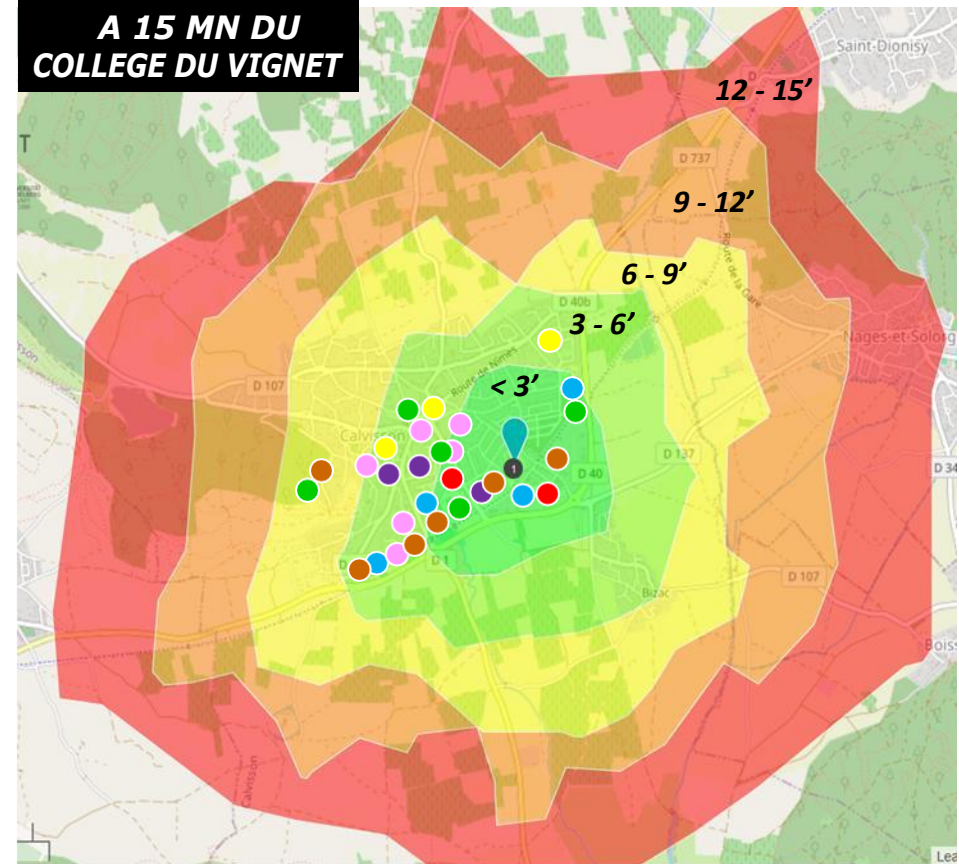


► Une zone urbanisée sans déclivité significative, facilitant à priori la pratique du vélo

## A 10 MN DE LA PLACE DU PONT



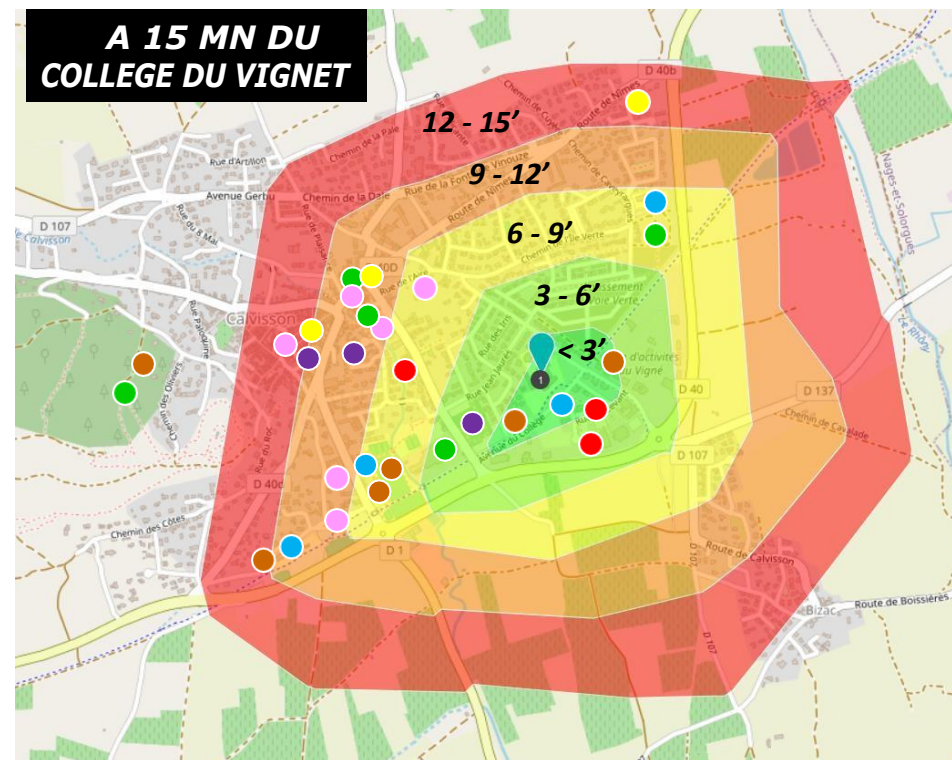
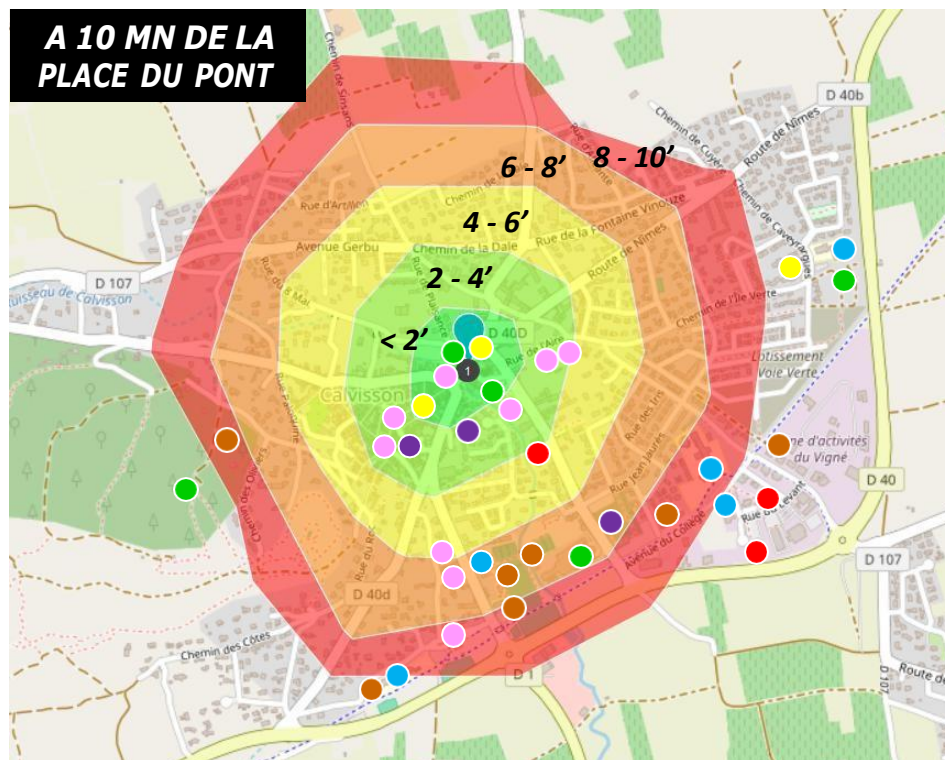
## A 15 MN DU COLLEGE DU VIGNET



- Des parcours cyclables internes de quelques minutes (vitesse de 13 km/h en moyenne)
- 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



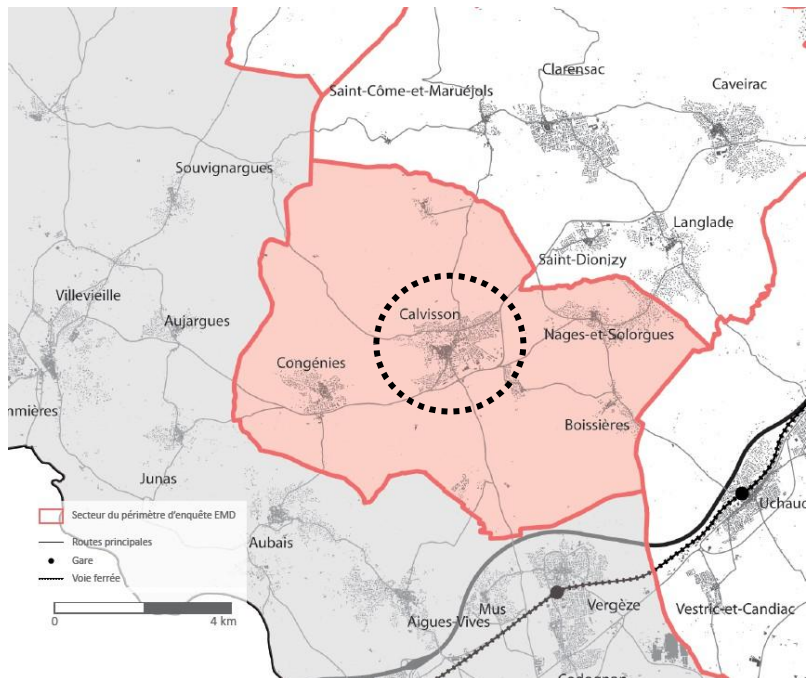


- **Un centre ville à l'échelle des déplacements piétons**
- **Depuis la Place du Pont : des équipements à moins de 10 mn, une Z.A. à 15 mn environ**
- **Depuis le collège du Vignet : des trajets de moins de 15 mn, excepté pour les quartiers résidentiels sur la frange Ouest de la zone urbanisée**
- **VELO ET MARCHÉ À PIED = DEUX MODES COMPLÉMENTAIRES POUR SE DÉPLACER DANS CALVISSON**

- 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



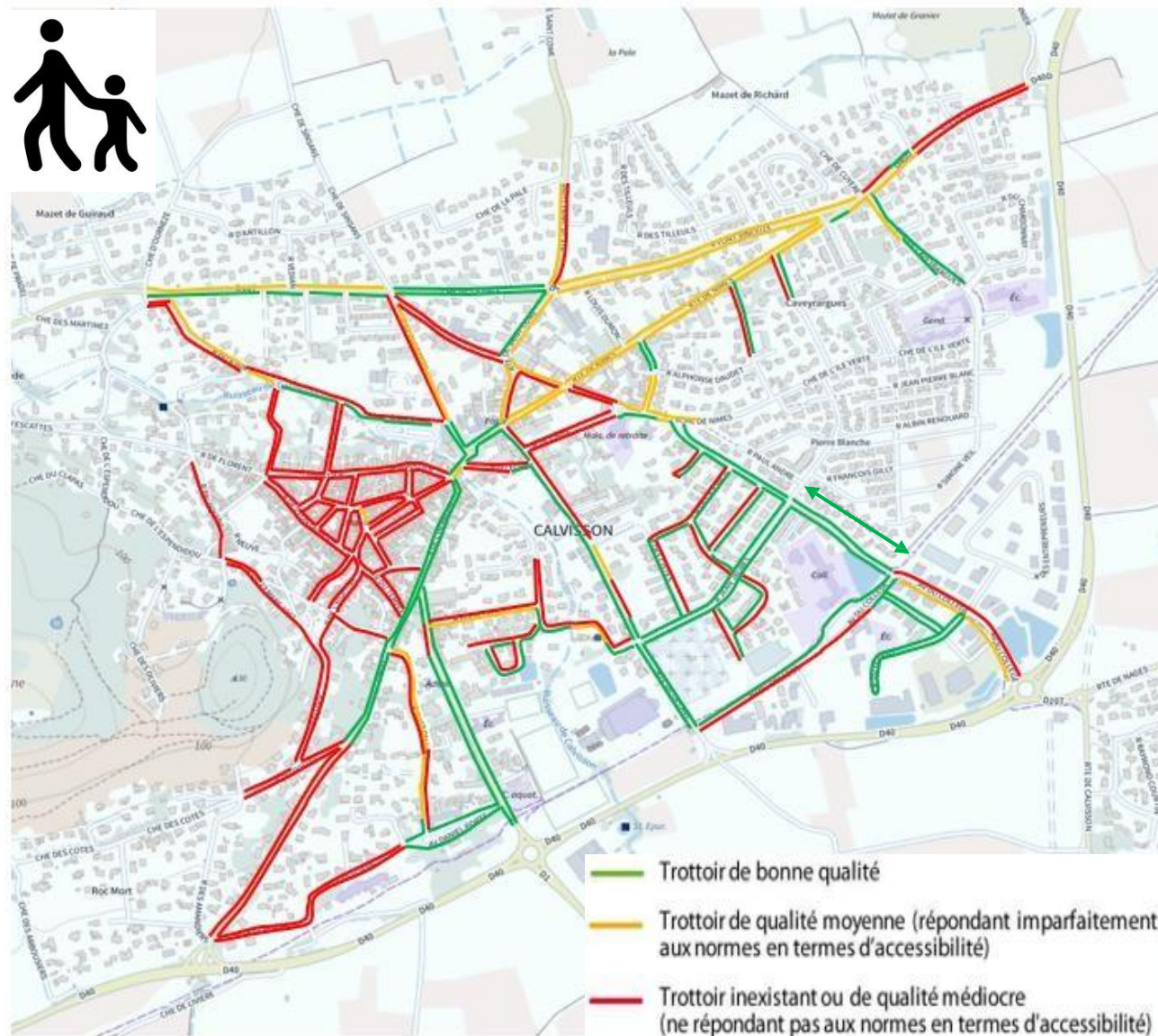
### Vos habitudes de déplacements



- ▶ **76 % des déplacements effectués en Voiture Particulière**
- ▶ **1/3 des déplacements de moins d'1 km : 60 % à pied ou en deux roues**
- ▶ **Au-delà d'1 km : 4 déplacements sur 5 en voiture**
- ▶ **25 % des déplacements en lien avec le travail / les études, 75 % des trajets pour des usages « autres », variés et notamment l'accompagnement (écoles, collège) → une mobilité qui ne se résume pas aux trajets Domicile – Travail vers Nîmes !**
- ▶ **Des trajets Domicile – Travail majoritairement « externes » (77 %), largement assurés en Voiture (87 %), des usages piétons et cyclables marginaux (à peine 5 %)**
- ▶ **20 % des emplois de Calvisson occupés par des résidents de la commune .... et des parcours d'1 à 2 km en moyenne !**
- ▶ **Les déplacements liés aux études : 33 % à pied, 16 % en deux roues → des parts modales à sécuriser**
- ▶ **52 % des déplacements internes au secteur Vaunage Ouest, sur de relatives courtes distances (< 5 km).**

### ***3. LES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES EXISTANTS***





► Des 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, av de la République, rue J. Jaurès, ch de la Dale,

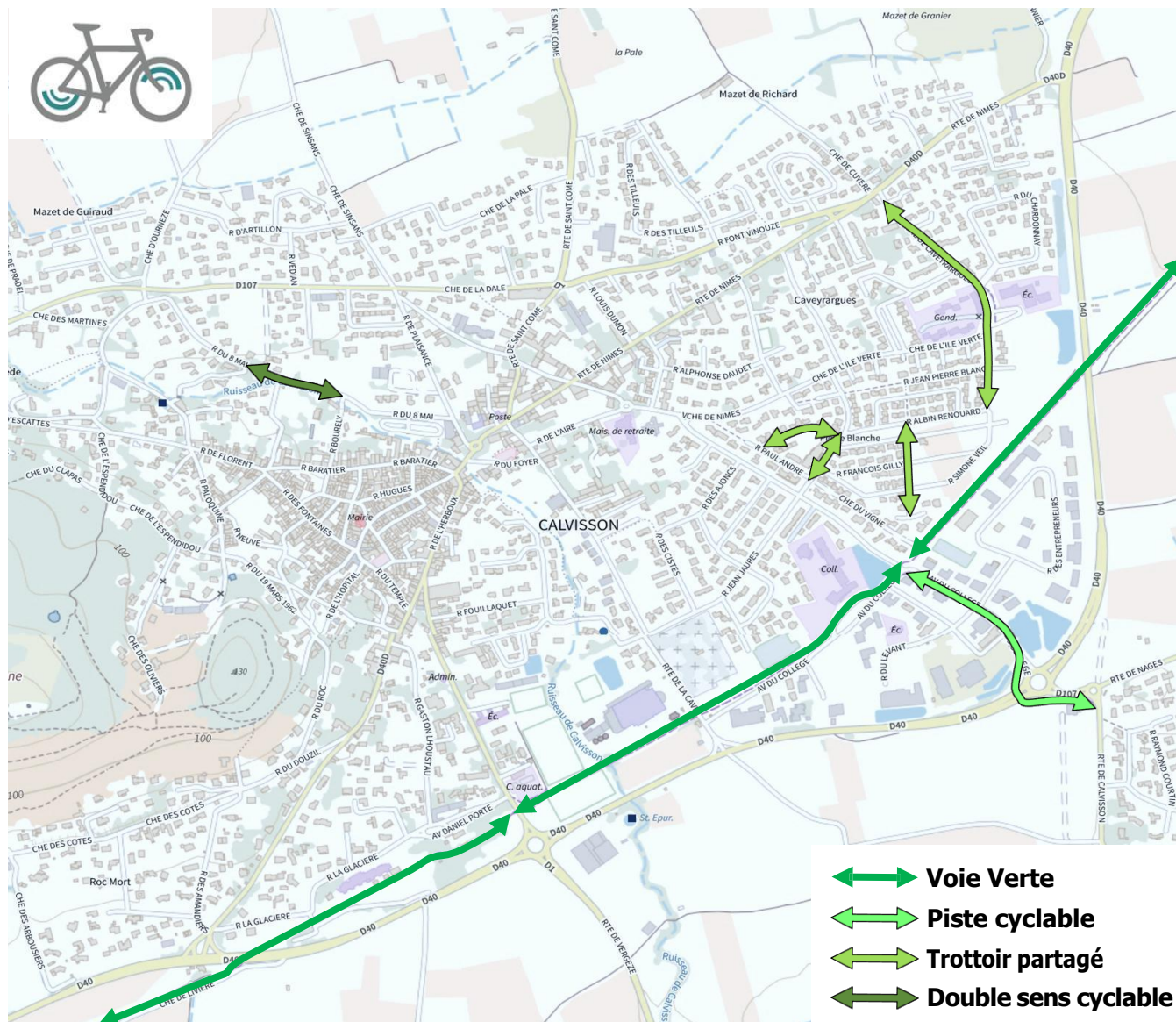
► Une logique absence de cheminements piétons en cœur de village (centre ancien),

► Des cheminements piétons de qualité moyenne sur les axes Font Vinouse (RD107), Route de Nîmes

► Des liaisons piétonnes inter quartiers globalement perfectibles.



# DIAGNOSTIC PARTAGE - LES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES EXISTANTS



**Un unique itinéraire cyclable largement identifié : la Voie verte de la Vauvage**

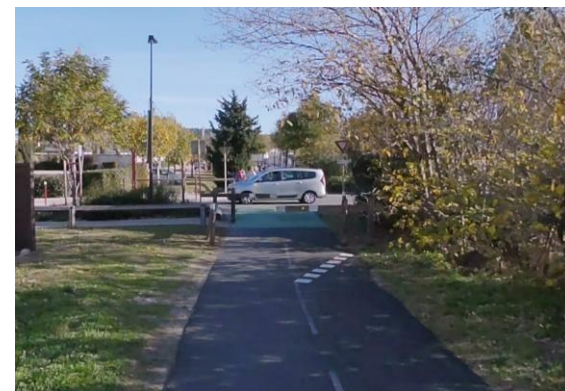
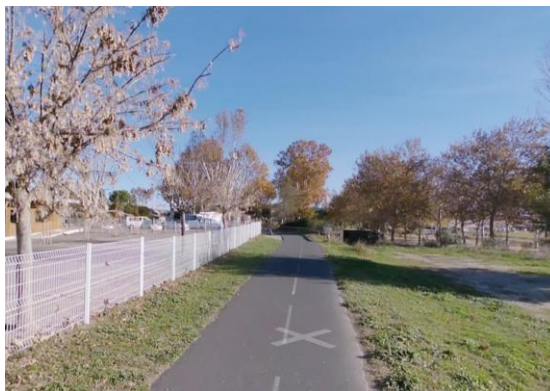
**Quelques aménagements ponctuels :**

- **Piste cyclable avenue du Collège jusqu'à l'entrée du hameau de Bizac**
- **Double sens cyclable rue du 8 mai (le long de l'Escattes)**
- **Trottoir partagé au sein du quartier de l'Ile Verte (aménagement non cyclable)**

**RD1 Calvisson – Vergèze : un axe départemental « Partageons la Route » ► un dispositif peu cohérent avec la largeur de la voie, les trafics et les vitesses**

**Un réseau cyclable qui reste à construire .....**

### Voie Verte de la Vaunage



► Une proximité avec les équipements communaux, notamment l'école 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





### Avenue du Collège – Liaison avec Bizac



**Liaison Voie Verte / Collège – RD40 - Entrée/sortie du hameau de Bizac**  
**Une largeur globalement convenable / acceptable**  
**Des traversées de carrefour signalées**

**MAIS un statut à clarifier, en voie verte malgré la présence du trottoir associé.**





## DIAGNOSTIC PARTAGE - LES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET 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*

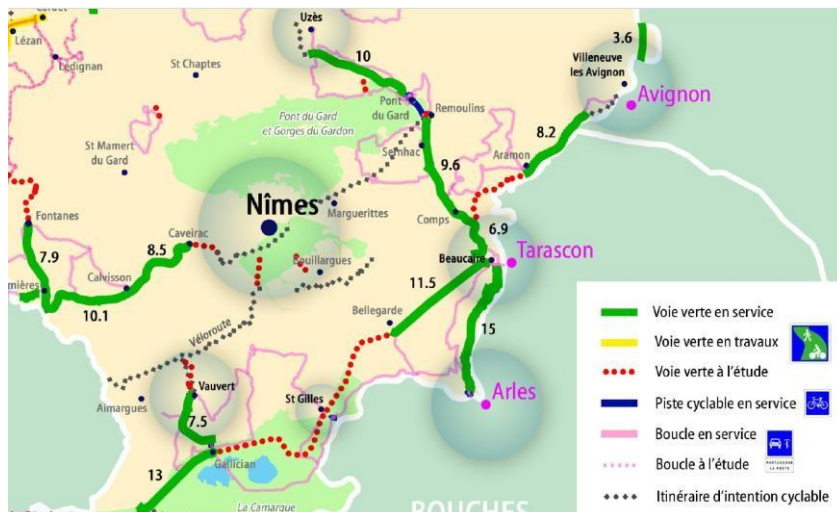
### Double sens cyclable rue du 8 mai entre la rue Bourely et la rue de la Carriérette



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



# DIAGNOSTIC PARTAGE - LES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES EXISTANTS



## Deux boucles cyclo découverte au départ de Calvisson (parking du cimetière) : les Olivettes et le Vidourle

► Des itinéraires s'adossant à la Voie Verte sur une partie du parcours et à des axes de circulation peu circulés, sans aménagement cyclable en traversée de Calvisson → des itinéraires partagés à mieux sécuriser, à valoriser ....

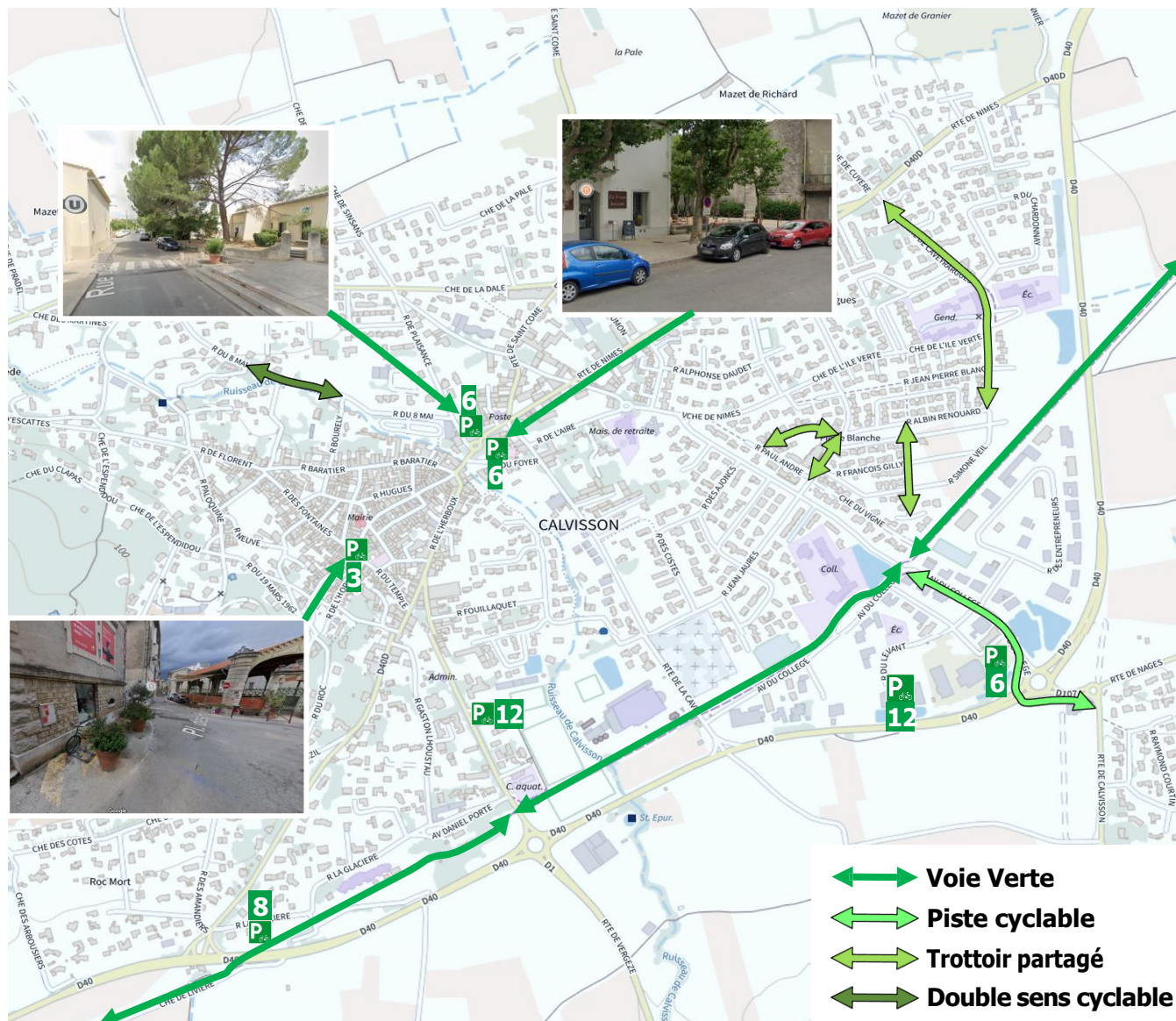
## Des extensions projetées de la Voie Verte :

- 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.





# DIAGNOSTIC PARTAGE - LES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES EXISTANTS



► Des arceaux Vélos implantés sur quelques secteurs : Place des Halles, Place de Gaulle, Maison de Santé, enseigne commerciale U Express

► Mais des emplacements non signalés, parfois peu qualitatifs et confidentiels (place des Halles)

► Une absence de stationnement Vélos au droit de nombreux équipements et espaces publics :

- Ecole primaire de l'île Verte
- Calade - Centre socio culturel
- Maison de la Famille / Solidarités
- Equipements sportifs communaux (tennis, stade ..)
- Ecole de Musique
- Place / rue du 8 mai 1945

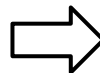
.....



## ***4. VOTRE POINT DE VUE – VOS ATTENTES***



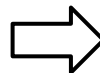
Un fort équipement automobile et .... cyclable !



*Des résidents très motorisés, majoritairement équipés de 2 véhicules*

*Entre 2 et 3 vélos « musculaires » par ménage, 30 % à Assistance Electrique, 18 % des ménages sans vélos  
46 % disposent d'au moins une trottinette*

Des usages piétons et cyclables différenciés suivant les motifs de déplacements



*Pour aller travailler : entre 5 % et 10 % à pied ou à vélo*

*Pour faire ses achats/courses : 7 % à vélo et 11 % à pied*

*Pour ses loisirs : 26 % à vélo et 9 % à pied*

*Pour aller sur son lieu d'études : 39 % à vélo et à pied (50/50)*

*Des déplacements plutôt réguliers (55 %)*

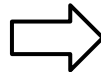
► Des modes actifs intégrés aux déplacements liés aux écoles / loisirs ► des usages à conforter, à sécuriser, à développer !

► Un mode « Vélo » très peu utilisé pour les trajets Domicile – Travail / Achats ► un mode à activer !

Questionnaire  
MOBILITÉ



Votre ressenti des  
aménagements existants



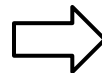
*Trois principales difficultés de déplacement à vélo :*

- *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 cyclable*

Questionnaire  
**MOBILITÉ**

Vos attentes en termes  
d'aménagement



*Un « plébiscite » pour des aménagements dédiés / 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.....*



Pistes cyclables



Bandes cyclables



Voies à trafic réduit

## Vos attentes sur les équipements à desservir

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%

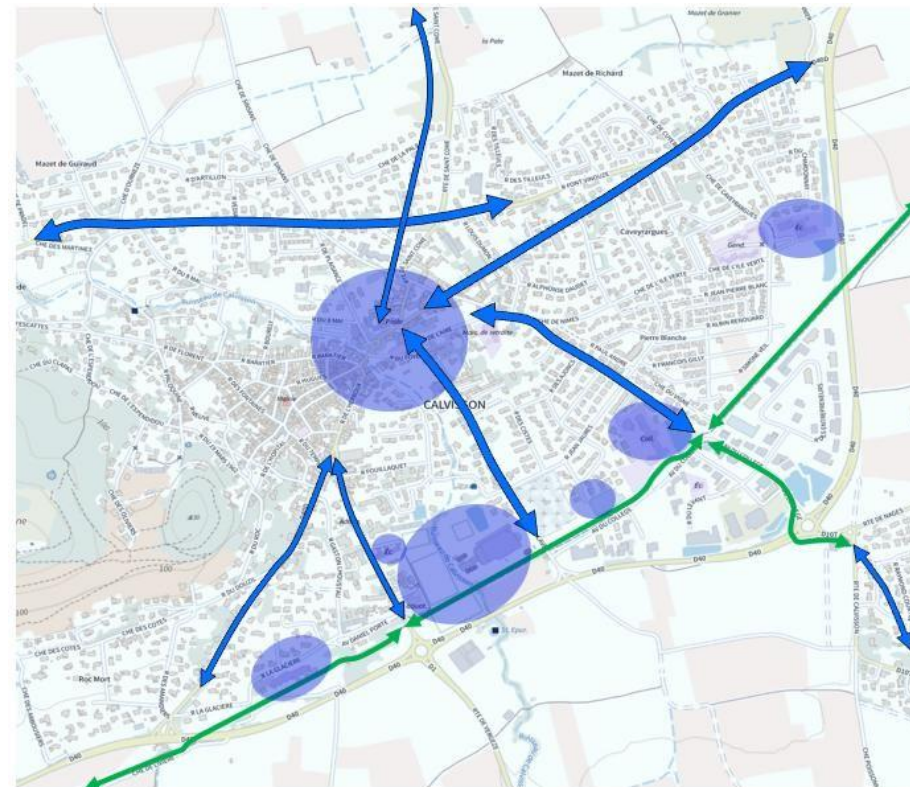
**Un FORT niveau d'attente : 42 % des priorités**

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

- la Halle des Sports,
- les groupes scolaires Leenhardt (au-delà de 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 et la Maison de la Petite Enfance**

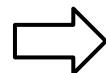
## et les liaisons à aménager / à sécuriser



**Des attentes confirmant le besoin de logiques et multiples liaisons entre secteurs résidentiels et équipements, en connexion avec la Voie Verte ....**

**Un niveau d'ambition à traduire à terme de propositions**

**Vos pratiques**



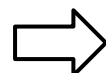
*55 % des scolaires accompagnés régulièrement en voiture, un mode routier certes significatif mais non exclusif !*

*33 % des scolaires régulièrement à vélo ou à pied (quotidiennement ou plusieurs fois par semaine)*

*Un usage secondaire de la trottinette (19 % régulièrement ou quelques fois par semaine)*

Questionnaire  
—  
**MOBILITÉ**

**Vos attentes en termes d'aménagement**

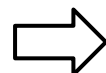


*Des aménagements cyclables dédiés largement plébiscités*

*Des bandes cyclables et les rues calmes : pourquoi pas ? mais sous conditions*

*Des axes jalonnés sans aménagement : un principe peu attractif ... à proscrire*

**Vos attentes en termes d'aménagement**











*Un niveau d'attente accentué pour desservir le collège du Vignet, les trois groupes scolaires et les équipements sportifs - Halle des Sports, stade, pumptrack ....*



## ***5. ENJEUX DU SCHÉMA DES MOBILITÉS ACTIVES***



*Au-delà de la Voie Verte : des parcours piétons et cyclables au service des déplacements quotidiens*

Statut de la zone ou de la voie				
	zone piétonne	zone de rencontre	zone 30	ZONE 3006 COURPIÈRE
Vitesse maximale	30 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation				

*Communication et pédagogie  
« Les bonnes pratiques »*

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

*Des itinéraires jalonnés et des possibilités de stationnement*

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 liaisons vers les structures touristiques et vers les hameaux*



***6. VOUS AVEZ LA PAROLE !***




## ***7. L'ATELIER PARTICIPATIF***

## **Atelier de travail participatif avec les habitants volontaires, sur inscription**

 **Lundi 16 décembre 2024 – 18h15 - Foyer municipal**

 **Objectif : Coconstruire les aménagements et équipements cyclables et piétons de demain**

**Trois temps :**

-  **1 - Présentation des différents types d'aménagements, d'équipements et d'actions en faveur de la marche et du vélo**
- 2 - Travail en 3 à 4 groupes sur les liaisons à aménager, les types d'aménagement, les équipements (stationnements, jalonnement....), les actions d'accompagnement et de promotion**
- 3 - Restitution des échanges et synthèse**

## MAIRIE DE CALVISSON

### SCHEMA DIRECTEUR DES MOBILITES ACTIVES

#### COMPTE-RENDU

#### Réunion publique – Partage du diagnostic

02/12/2024 – 18h15 au Foyer Communal

#### OBJECTIFS ET ORGANISATION DE LA REUNION PUBLIQUE

- 1. Contexte et objectifs du Schéma des Mobilités Actives
- 2. Le territoire, les habitudes de déplacement
- 3. Les cheminements piétons et cyclables existants
- 4. Le point de vue, les attentes des habitants
- 5. Les enjeux du Schéma des Mobilités Actives
- 6. Echanges avec le public
- 7. La suite – L'atelier participatif

Voir support de présentation de la réunion publique en pièce jointe

#### CONTENU DES ECHANGES – RETOURS DES PARTICIPANTS

- Pôles générateurs de déplacements : ajouter l'école de musique
- Liaison cyclable incomplète vers le hameau de Bizac (arrêt de la piste cyclable au droit de la route départementale)
- Liaison cyclable à aménager vers le hameau de Sinsans, via le chemin existant
- Manque de respect des vitesses maximales autorisées, du feu tricolore rue de l'Herboux – Priorité au respect des réglementations existantes
- Ville à 30 km/h : Réglementation peu lisible

- Présence de poubelles sur les trottoirs – obstacles aux cheminements piétons
- Prendre en compte les conflits d'usage sur trottoirs entre piétons et cyclistes
- Fréquents stationnements sur trottoirs, pénalisant les cheminements piétons,
- Conflits Piétons / Cycles au droit de l'école Leenhardt (fermeture projetée de l'accès côté V.V.)
- Manque de stationnements Vélos au droit du collège pour les lycéens empruntant les cars scolaires
- Signalisation de la Voie Verte – Priorité variable suivant les secteurs
- Manque de sécurité piétonne sur la rue de la Glacière
- Problème d'entretien de certaines haies, masquant la visibilité
- Projet rappelé par le Maire : Liaison douce entre Calvisson et Vergèze, le long du Rhône

#### SUITE

Le maire invite les participants à s'inscrire à l'atelier participatif prévu le lundi 16 décembre 2024 à 18h15 au foyer communal.

Objectif : Co construire le schéma de mobilités actives de Calvisson, identifier les liaisons à aménager



### **3.3. PROPOSITIONS**

***PHASE DE CONCERTATION***  
***2 - ATELIER HABITANTS DU 16/12/2024 – SUPPORT DE PRÉSENTATION***

# SCHEMA DIRECTEUR DES MOBILITES ACTIVES – COMMUNE DE CALVISSON

**ATELIER PARTICIPATIF DU 16/12/2024 (18H15) - FOYER MUNICIPAL**

**DU DIAGNOSTIC AUX PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT**

**Calvisson**  
**Élus et habitants construisent le schéma des mobilités douces**

Mardi 17 décembre au foyer a eu lieu un atelier participatif, citoyens et élus, sur le schéma directeur des mobilités actives organisé par la municipalité et dirigé par David Delahaie de la société Horizon Conseil.

David Delahaie a organisé quatre groupes de travail dont l'objectif est de construire les aménagements et équipements cyclables et piétons de demain à Calvisson. Il a rappelé les enjeux du schéma des mobilités actives et fait la présentation des typologies d'aménagement.

**Des groupes investis et constructifs**  
« Une réunion de quatre groupes investis, qui pendant quarante-cinq minutes ont échangé où des points d'accords ou des axes sur lesquels étaient nécessaires de sécuriser les piétons et cycles », explique David Delahaie avant de poursuivre : « C'est une réunion constructive qui va nous permettre d'avancer et de conforter les premiers éléments que nous avons en tête, pour bâtir et construire ce schéma cyclable ensemble où plusieurs points communs en sont sortis, comme sécuriser la rue de l'Aire, signaler les aménagements piétons et cyclables, parkings vélos, et maîtriser la vitesse des automobilistes. »

David Delahaie se dit très satisfait de cette réunion de travail citoyens élus, qui dit-il « va nous permettre de travailler dans le temps mais aussi à court terme, et surtout au-delà du diagnostic et dans la continuité de ces groupes de travail, de ces ateliers participatifs. Maintenant on va bâtir des propositions de schéma cyclables et piétons ».

► Correspondant Alain Lohr  
alain.lohr@calvisson.fr



Groupes de travail élus, citoyens au foyer.

## Atelier de travail participatif avec les habitants

⇒ **Objectif : Coconstruire les aménagements et équipements cyclables et piétons de demain**

### **Le programme :**



- ⇒
- 1. Rappel des enjeux du Schéma des Mobilités Actives ≈ 5 mn***
  - 2. Présentation des typologies d'aménagement ≈ 15 mn***
  - 3. Ateliers - Groupes de travail ≈ 40 à 45 mn***
  - 4. Synthèse des ateliers - Orientations à retenir pour l'élaboration du schéma des mobilités actives ≈ 25 à 35 mn***



# ***1. RAPPEL DES ENJEUX DU SCHÉMA DES MOBILITÉS ACTIVES***



*Au-delà de la Voie Verte : des parcours piétons et cyclables au service des déplacements quotidiens*

Statut de la zone ou de la voie				
	zone piétonne	zone de rencontre	zone 30	50 km/h
Vitesse maximale	0 km/h	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation				
	100% piétons	100% piétons	100% piétons	100% piétons

*Communication et pédagogie  
« Les bonnes pratiques »*

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

*Des itinéraires jalonnés et des possibilités de stationnement*

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 liaisons vers les structures touristiques et vers les hameaux*

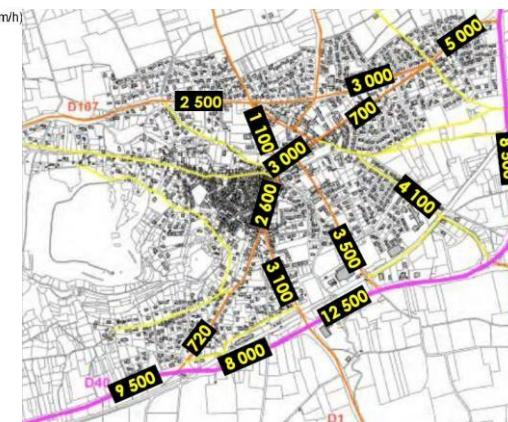
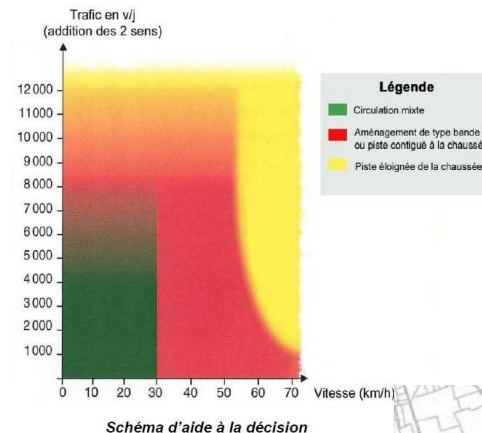


## ***2. PRÉSENTATION DES TYPOLOGIES D'AMÉNAGEMENT***











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

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORISÉ 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)
<b>30</b> 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	
<b>50</b> KM/H	< 1500	Trafic mixte	Piste ou bande cyclable	Piste cyclable
	1500 À 6000			
	> 6000			
<b>70/80</b> 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	



- Un réseau viaire local, des trafics inférieurs ou égaux à 4 000 véhicules/jour, un environnement circulatorie relativement apaisé,
- 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 <sup>(*)</sup>	< 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

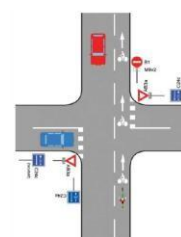
- R** rien en section courante
- MNS** marquage non séparatif (pictogramme vélo + flèches)
- MS** marquage séparatif de type axial ou bande cyclable
- S** séparateur (piste)



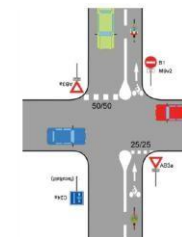
Cerema



Priorité à droite



Voie DSC prioritaire



Voie DSC non prioritaire



absence de marquage



pictogramme et flèche







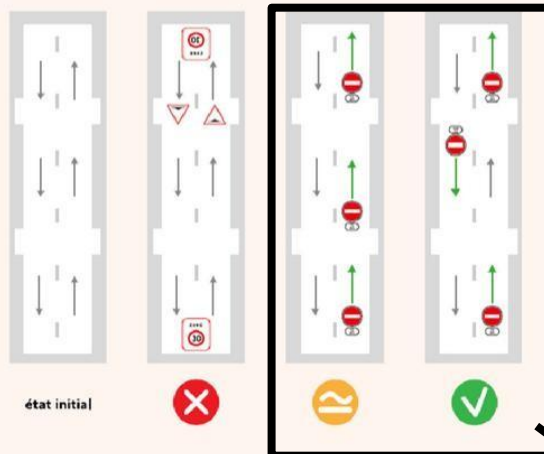
## ZOOM SUR UN OUTIL FONDAMENTAL DU PLAN DE CIRCULATION : LE DOUBLE-SENS CYCLABLE



❌ 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



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



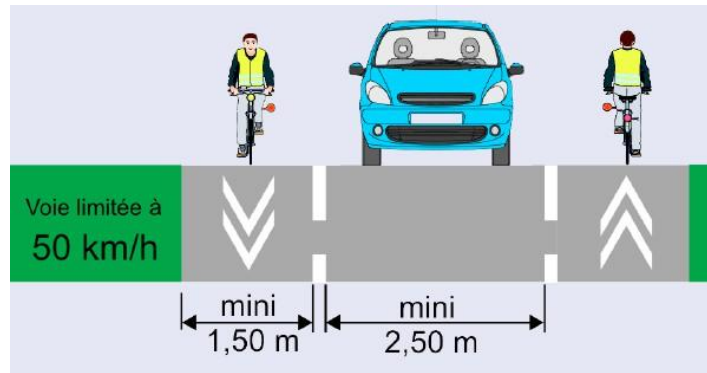
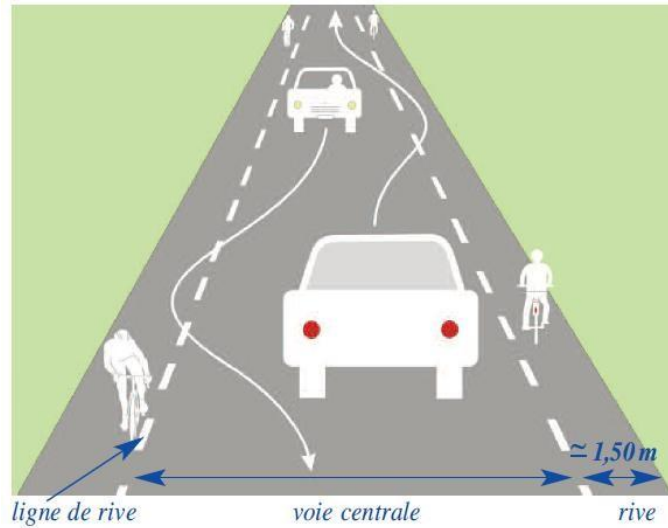
1' pour comprendre la vélorue



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.

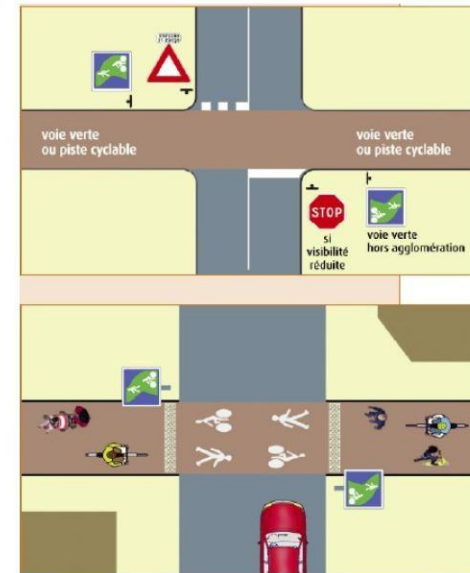


C113



Figurine encadrée





## **Le trottoir ne peut être ...**

**...ni un espace partagé**



**...ni une voie verte**



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



### ***3. ATELIERS - GROUPES DE TRAVAIL***



- 1. Les itinéraires PIETONS – CYCLABLES : Où passer ? Pour aller où ?**
- 2. Comment les aménager ?**
- 3. Quels équipements indispensables ? Stationnements, box, signalétique .....**
- 4. Quelles actions de promotion : éducation à la pratique cyclable, guide, sensibilisation, police municipale .....**



Schéma Directeur des Mobilités Actives de la commune de Calvisson - Synthèse de l'Atelier Participatif "Habitants" du 16 décembre 2024 - 35 personnes dont 7 élus					
Thématique	Principes d'action	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4
Itinéraires cyclables souhaités	Liaison vers la salle de sports / Auto école - Z.A.C. du Vigné				X
	Chemin du Vigné (parallèle à l'av de la République) - rue du Vieux chemin de Nîmes				X
	Liaison Vélo franchissant les bassins de rétention entre le secteur de l'île Verte et la Voie Verte de la Vaunage				X
	Rue de Font Vinouse				X
	Rue de l'Aire - Sens unique + Zone de rencontre	X			
	Rue de l'Aire - Sens unique + suppression du stationnement			X	X
	Rue de l'Aire - Sens unique + places de stationnement		X		
	Suivant le ruisseau de l'Escatte / itinéraire Nord - Sud				X
	Rue Gaston Lhoustau : accès aux écoles			X	X
	Voie Verte sur le hameau de Sinsans via le ch de Sinsans		X	X	X
	Rue du 8 mai 1945 : Sens unique Voiture + Double Sens Cyclable			X	X
	Maintien des axes principaux pour protéger l'accès aux commerces et privilégier les axes secondaires pour les liaisons en faveur des cyclistes et des piétons				X
	RD107 - Ch Poissonnier - Ch de Carcan / Bizac		X	X	
	RD137 - Bizac Nord			X	
	Av de la République - rue E. Mauzac - Chemin du Vigné - Rue du Vieux Chemin de Nîmes			X	
	Avenue du 11 novembre : sens unique sortant	X			
	Avenue de Gerbu - Chemin de la Dale	X		X	
	Route de la Cave : Piste cyclable + suppression du stationnement		X		
	Liaison vers les résidences de tourisme / Prolongement de l'avenue de Lattre de Tassigny - Ch de Livrière / Mas St Martin (en laissant passer les engins agricoles)	X	X		
	Passerelle franchissant l'Escatte au droit des tennis		X		X
	Impasse de la Fabrique - Rue des Cystes		X		
	Avenue de la République / Elargissement du trottoir côté Ouest		X		
	Rue de Plaisance			X	
	Avenue de Lattre de Tassigny avec sens unique ENTRANT	X			

Signalisation des aménagements cyclables	Double sens cyclable en zone 30	X		X	X
	Marquage au sol "30"	X			X
	Entretien des plantations d'alignement / Taille des haies			X	

Stationnement des vélos	au droit du collège pour les lycées prenant les cars scolaires				X
	Place du Pont				X
	Ecole de l'île Verte				
	Parking du 8 mai 1945				X

Cheminements piétons	Protéger les trottoirs avec des barrières pour éviter les stationnements illicites	X	X		X
	Rangement des poubelles / Containers enterrés [CCPS]	X			X
	Réaliser des trottoirs pour entrer dans la Z.A.C. du Vigné				X
	Rue de l'Aire	X			X
	Passerelle franchissant l'Escatte au droit des tennis		X		X
	Avenue de Lattre de Tassigny				X
	Rue de la Clacière				X
	Passage piéton entre l'enseigne Super U et la ZAC du Vigné		X		
	Place du Pont en Zone de Rencontre	X			
	Panneaux de jalonnement piéton, avec indication des temps de parcours	X			

Autres	Transport en commun vers la gare de Vergèze		X		
	Actions de communication auprès des écoles et parents d'élèves - Sensibilisation par la Police Municipale	X			
	Mettre en sens unique rue de l'Herboux + av du 11 novembre	X			
	Mettre la signalétique de double sens cyclable (signalisation verticale et horizontale)	X			
	Inciter au contournement de Calvisson par les axes D40 et rue de Fontvinouse	X			
	Radar pédagogique	X			



Dans la continuité de l'atelier participatif « Habitants » du 16 décembre 2024, une réunion du bureau municipal a eu lieu le 20 janvier 2025, suivie d'une réunion de travail le 24 janvier 2025 permettant de communiquer à HORIZON Conseil les liaisons douces retenues par les élus de la commune de Calvisson :

Liaisons retenues :

- Avenue de Lattre de Tassigny
- Avenue du 11 novembre 1918, avec maintien du double sens entre l'accès au parking de la piscine et la rue Daniel Porte,
- Rue de l'Aire,
- Rue du Vieux Chemin de Nîmes - Avenue de la République,
- Route de Nîmes,
- Rue de Plaisance
- Liaison centre ville – Hameau de Sinsans par le chemin de randonnée
- Liaison centre ville – Secteur résidentiel touristique (La Rouquette)

Liaisons non retenues :

- Rue de la Glacière (maintien du double sens de circulation)
- Route de la Cave
- Rue Jean Jaurès
- Rue du 8 mai 1945

Liaisons complémentaires souhaitées :

- Avenue de Gerbu
- Rue Font Vinouze

Les liaisons inscrites au schéma directeur des mobilités actives sont présentées sous forme de fiches actions, classées suivant leur horizon de réalisation ; ces derniers tenant compte du niveau de priorité au regard des enjeux de mobilité, des éventuelles difficultés et contraintes techniques et financières de réalisation :

- Aménagements à court terme
- Aménagements à moyen terme,
- Aménagements à long terme.

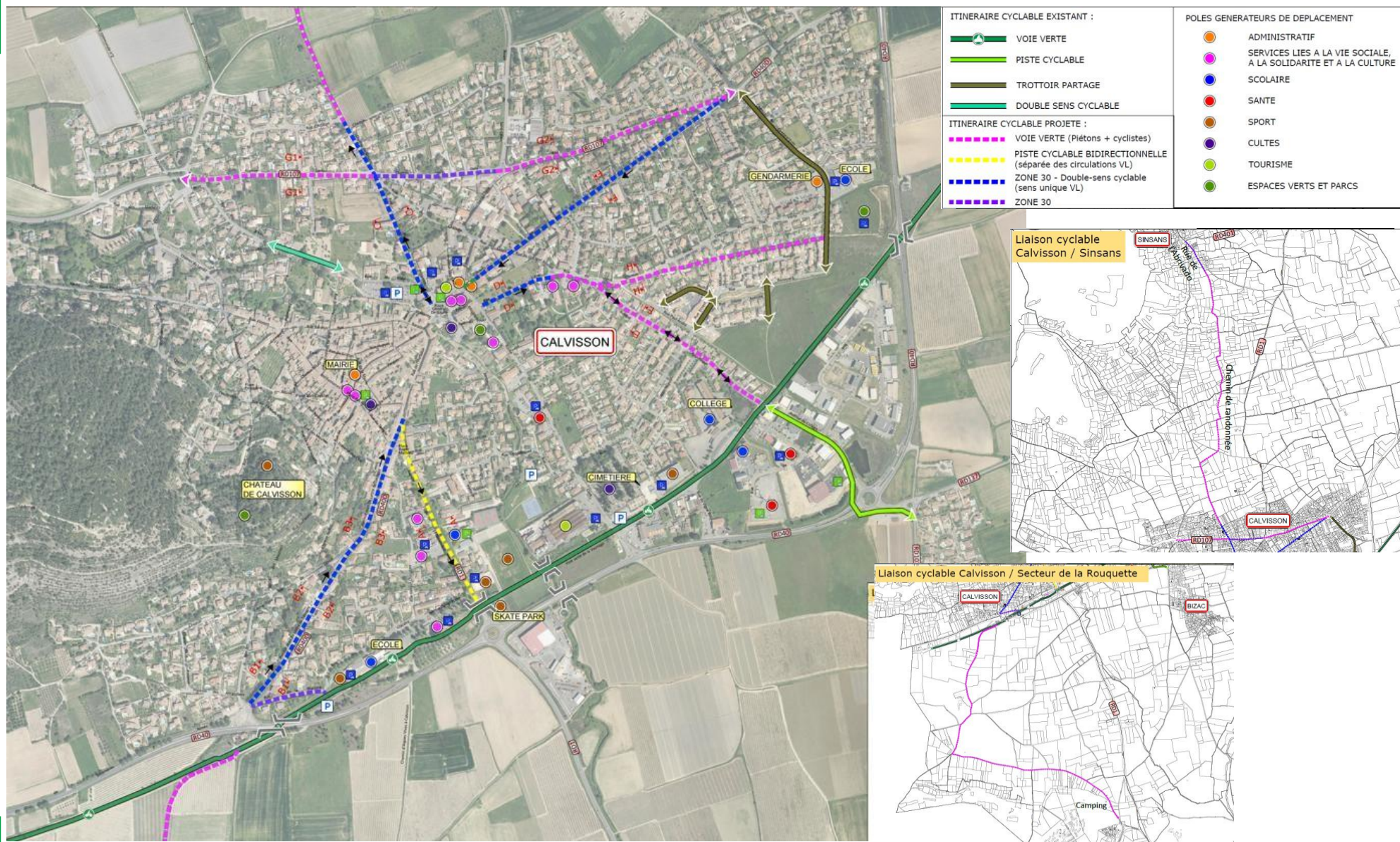
## **4. PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES**

## **4.1. PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES**

### ***PLAN GENERAL***



# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – PLAN GENERAL



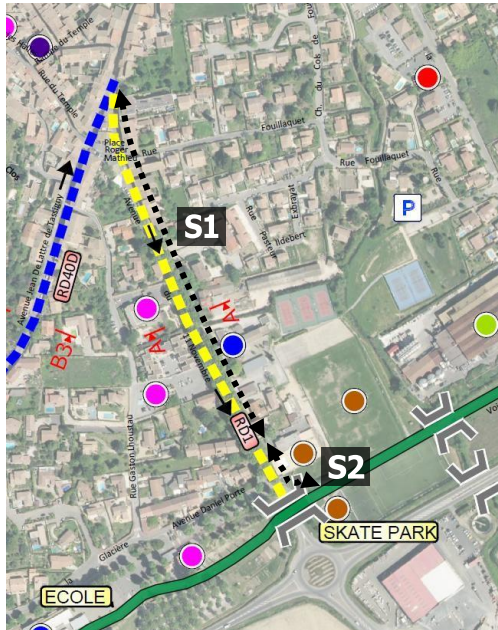
## **4.2. PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES**

### ***FICHES ACTIONS - AMÉNAGEMENTS A COURT TERME***



# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – AMENAGEMENT A COURT TERME

## AVENUE DU 11 NOVEMBRE 1918



Choix des élus de maintenir le double sens de circulation VL entre l'accès à la piscine et la rue Daniel Porte pour préserver la desserte automobile du parking de cet équipement  
► Impact : Connexion à la voie verte de la Vaunage et liaison vers l'école Leenhardt via le large trottoir existant avenue du 11 novembre et la rampe d'accès existante

**Section 1 entre la rue de l'Herboux et l'accès à la piscine : Aménagement SEPARATIF – PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE UNILATERALE + Mise en sens unique Nord ► Sud, en direction de la D40**

**Section 2 entre l'accès à la piscine et la rue D. Porte : Maintien du double sens de circulation et trottoir partagé en rive Est**

### Section 1

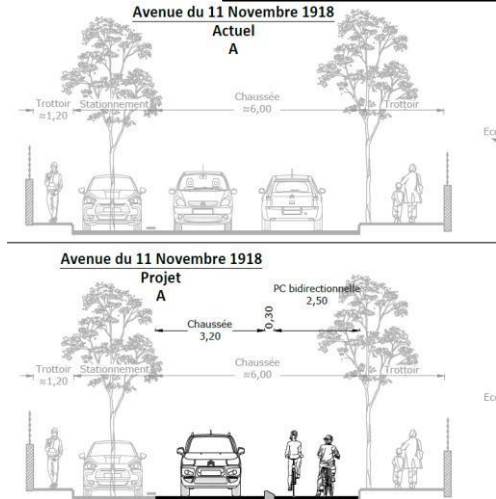


Image illustrative

Objectifs de desserte : Desserte résidentielle, écoles, Calade, équipements sportifs et de loisirs

Usagers : Cyclistes

Complexité technique : faible

Cohérence type d'aménagement / enjeux de mobilité : satisfaisante malgré une largeur limitée de 2,50 m

Impact circulatorio : - 1 000 véhicules/jour

Impact Stationnement : - 2/3 à - 9 places sur la section S1 suivant le positionnement des stationnements (longitudinal ou en épi) et les emprises précises disponibles (à affiner en étude de projet)

Coût Travaux : 148 000 € H.T.

Programmation : COURT terme



# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – AMENAGEMENT A COURT TERME

## RUE DE L'AIRE

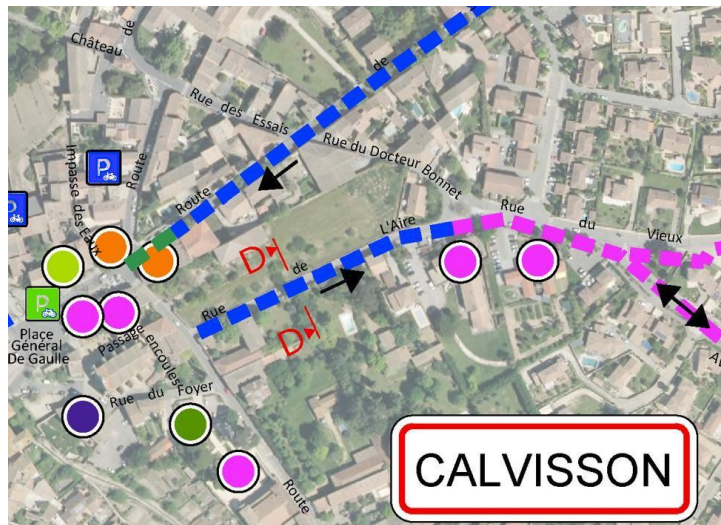


Image illustrative

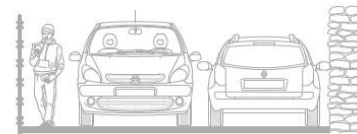
### Aménagement PARTAGE – DOUBLE SENS CYCLABLE Cheminement piéton unilatéral

Mise en sens unique Ouest ► Est, vers la rue du vieux chemin de Nîmes

#### Rue de l'Aire

Actuel

D ≈ 4,70 mini



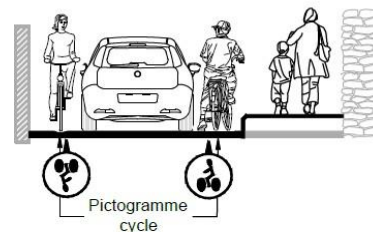
#### Rue de l'Aire

Projeté

Zone 30 - Double sens cyclable  
4,70

3,20 mini Trottoir 1,50

≈ 4,70 mini



Possibilité d'élargissement à terme suivant l'évolution foncière en rive Nord ► création d'un trottoir Nord + élargissement du contre sens cyclable

Objectifs de desserte : Desserte résidentielle, liaison centre ville – Collège – zone d'activités, centre ville – quartiers Est, équipements de loisirs

Usagers : Cyclistes + Piétons

Complexité technique : faible

Cohérence type d'aménagement / enjeux de mobilité : satisfaisante

Impact circulatorio : résiduel (très faibles trafics reportés)

Impact Stationnement : nul (stationnement constaté NON autorisé)

Coût Travaux : 41 700 € H.T.

Programmation : COURT terme

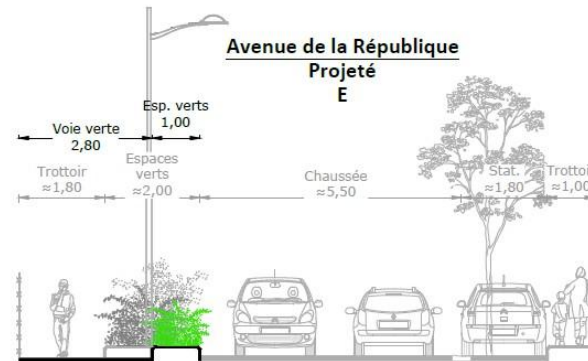
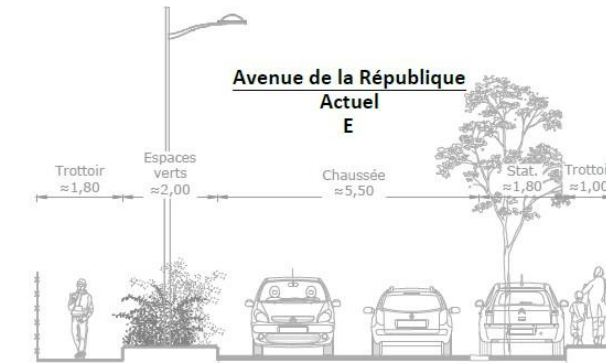
## **PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – AMENAGEMENT A COURT TERME**

**AVENUE DE LA REPUBLIQUE**



*Image illustrative*

## Aménagement EN SITE PROPRE – VOIE VERTE



Légère réduction de l'espace vert existant en rive Ouest, sans déplacement des candélabres existants pour limiter les coûts

Objectifs de desserte : Desserte résidentielle, liaison centre ville – Collège – zone d’activités - Bizac

Usagers : Cyclistes + Piétons

Complexité technique : faible

Cohérence type d'aménagement / enjeux de mobilité : convenable malgré une largeur limitée de 2,80 m et une cohabitation Vélos/Piétons sur trottoir, acceptable au regard des flux en jeu et de la présence d'un trottoir en rive Est

Impact circulatoire : nul

Impact Stationnement : nul

Coût Travaux : 72 300 € H.T.

Programmation :  
COURT terme



# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – AMENAGEMENT A COURT TERME

## RUE DE PLAISANCE

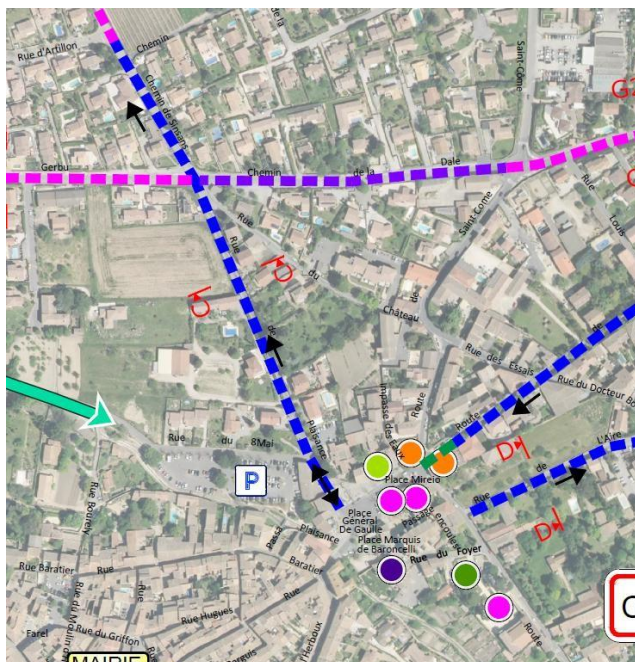


Image illustrative

## Aménagement PARTAGE – DOUBLE SENS CYCLABLE Confortement du cheminement piéton en rive Est Inversion du sens de circulation (Sud ► Nord en direction du chemin de la Dale)

### Rue de Plaisance Actuel C

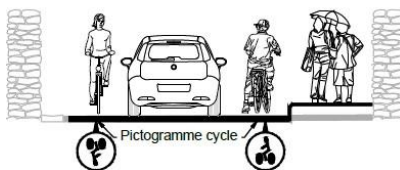
Chaussée  
≈ 5.50 mini



### Rue de Plaisance Projeté C

Zone 30 - Double sens cyclable

Chaussée 3.50 mini Trottoir 1,50  
0,50  
Chaussée ≈ 5.50 mini



Objectifs de desserte : Desserte résidentielle, liaison centre ville – hameau de Sinsans

Usagers : Cyclistes + Piétons

Complexité technique : faible

Cohérence type d'aménagement / enjeux de mobilité : convenable

Impact circulatoire : faible

Impact Stationnement : nul

Coût Travaux : 58 700 € H.T.

Programmation :  
COURT terme



## **4.2. PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES**

### ***FICHES ACTIONS - AMÉNAGEMENTS A MOYEN TERME***

# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – AMENAGEMENT A MOYEN TERME

## AVENUE DE LATTRE DE TASSIGNY

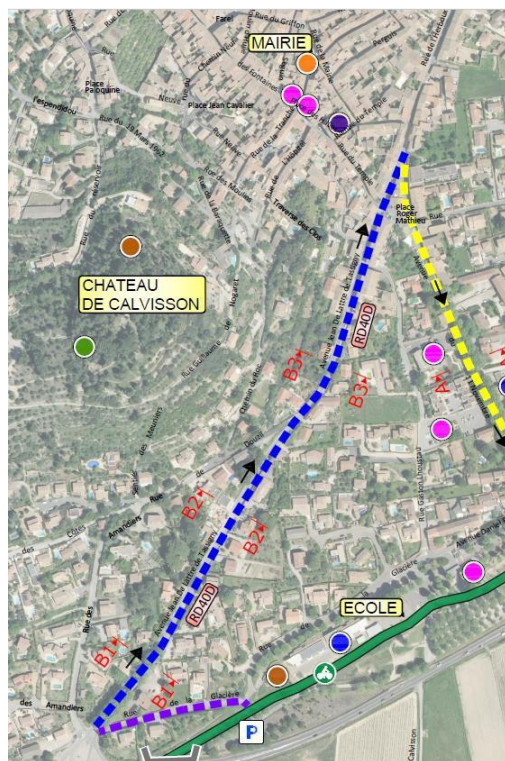
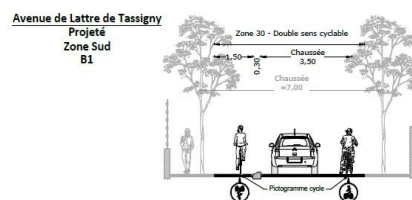
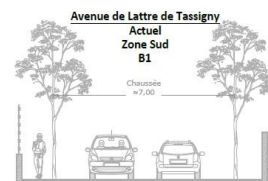
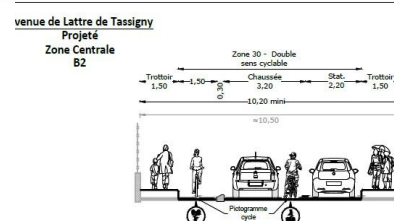
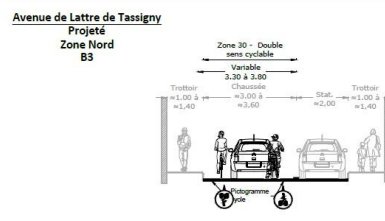
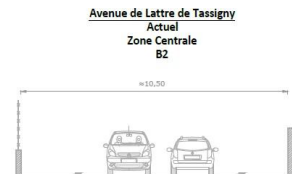
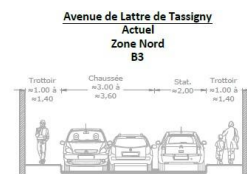


Image illustrative

**Aménagement PARTAGE – DOUBLE SENS CYCLABLE  
+ Cheminement piéton bilatéral sur la section centrale**  
**Mise en sens unique Sud ► Nord, en direction du centre ville, entre la rue de la Glacière et la rue de l'Herboux**



**Panneaux et marquages réglementaires :  
une signalétique particulière**

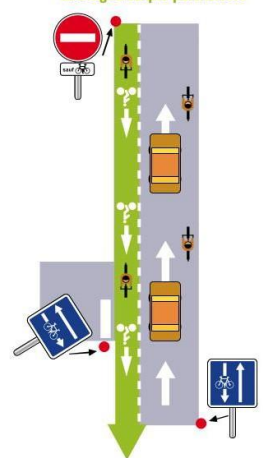


Schéma illustratif

Objectifs de desserte : Desserte résidentielle, liaison Centre ville – Voie verte de la Vaunage

Usagers : Cyclistes + piétons

Complexité technique : faible

Cohérence type d'aménagement / enjeux de mobilité : satisfaisante

Impact circulatorio : (très) faible  
(+ 330 véhicules/jour)

Impact Stationnement : Nul

Coût Travaux : 334 300 € H.T.

Programmation :  
MOYEN terme (priorité à court terme à l'axe Av du 11 novembre pour desservir les écoles et équipements sportifs)

# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – AMENAGEMENT A MOYEN TERME

## ROUTE DE NIMES

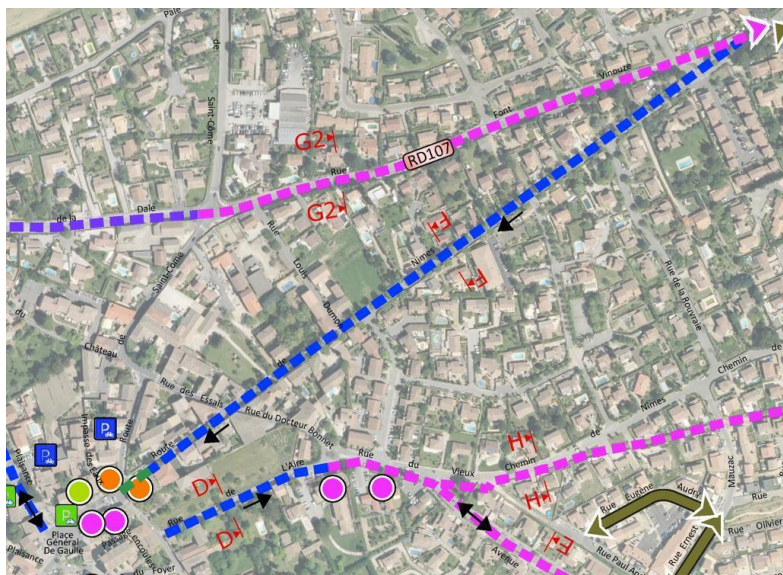
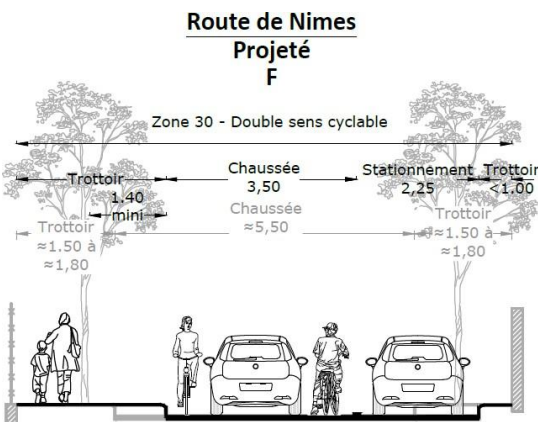
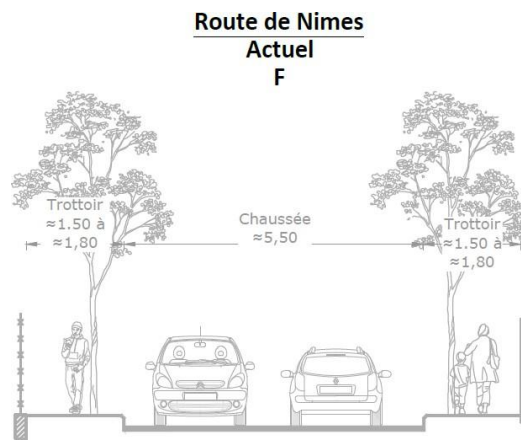


Image illustrative

### Aménagement PARTAGE – DOUBLE SENS CYCLABLE Confortement du cheminement piéton en rive Sud Mise en sens unique Est ► Ouest, en direction de la place de Gaulle



Objectifs de desserte : Desserte résidentielle

Usagers : Cyclistes + Piétons

Complexité technique : moyenne (alignement d'arbres)

Cohérence type d'aménagement / enjeux de mobilité : satisfaisante

Impact circulatorio : - 160 véhicules/jour

Impact Stationnement : matérialisation des places sur chaussée

Coût Travaux : 449 600 € H.T.

Programmation : MOYEN terme



# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – AMENAGEMENT A MOYEN TERME

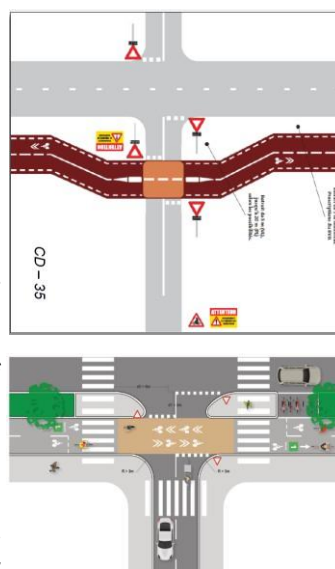
## Liaison AVENUE DE LA REPUBLIQUE – RUE A. RENOUD

## Aménagement EN SITE PROPRE – VOIE VERTE

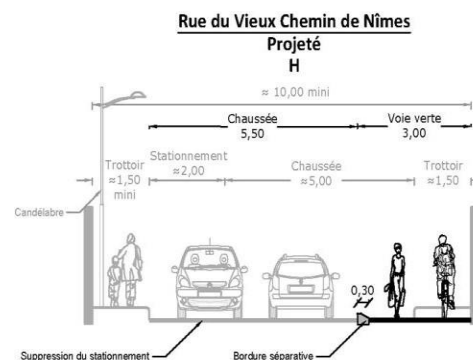


Traitement du carrefour République – Vieux Ch de Nîmes : Matérialisation de la traversée de la voie verte (signalisation verticale et horizontale), avec raccordement sur le cheminement de l'axe République

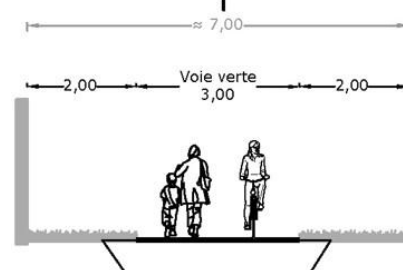
Quelques principes envisageables : resserrement des emprises de chaussée, ajustement des règles de priorité, décalage de la traversée, surélévation, suivant les girations, la contrainte d'accès au petit parking et au 1<sup>er</sup> riverain et l'environnement hydraulique.



Schémas - types



### Liaison Rue du Vieux Chemin de Nîmes / Rue du Cabernet Projeté



Typologie de la desserte : Desserte résidentielle / Equipements du secteur de l'île Verte

Usagers : Cyclistes + Piétons

Complexité technique : faible

Cohérence type d'aménagement / enjeux de mobilité : convenable

Impact circulatorioire : nul

Impact Stationnement : - 5 places rue du Vieux Chemin de Nîmes entre le ch du Vigné et le n°108

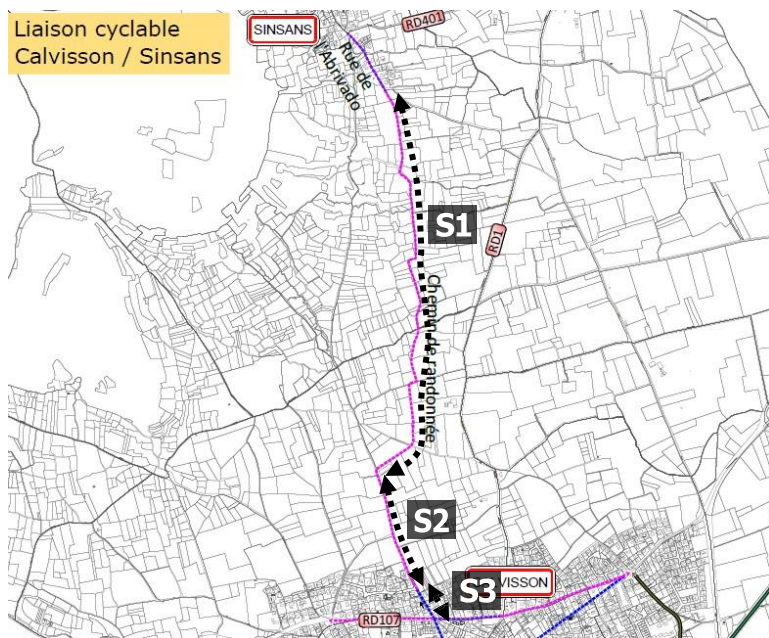
Coût Travaux : 146 400 € H.T.

Programmation : MOYEN terme

# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – AMENAGEMENT A MOYEN TERME

## CENTRE VILLE – HAMEAU DE SINSANS

Liaison cyclable  
Calvisson / Sinsans



### Section 1



*Image illustrative  
Opportunité de mise en place de  
dispositifs interdisant l'usage routier sur  
l'ensemble de l'itinéraire (bornes/barrière),  
à étudier en phase d'étude technique*

### Section 1 : Aménagement EN SITE PROPRE – VOIE VERTE

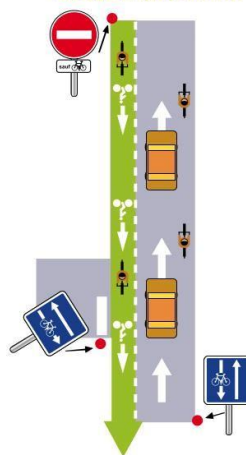
### Section 2 : Aménagement PARTAGE

### Section 3 : Aménagement PARTAGE DOUBLE SENS CYCLABLE



### Section 3

Panneaux et marquages réglementaires :  
une signalétique particulière



Mise à sens unique du ch de Sinsans  
entre le ch de la Pale et le carrefour Ch  
de la Dale – Av de Gerbu – rue de  
Plaisance : mesure favorisant la sécurité  
des traversées de l'axe D107

Objectifs de desserte : liaison Centre ville  
– hameau de Sinsans

Usagers : Cyclistes + Piétons + desserte  
des parcelles agricoles

Complexité technique : faible

Cohérence type d'aménagement /  
enjeux de mobilité : satisfaisante  
(Largeur de 2,50 à 3,00 m sur la section 1)

Impact circulatorio : résiduel au regard  
des faibles trafics sur le chemin de  
Sinsans

Impact Stationnement : nul

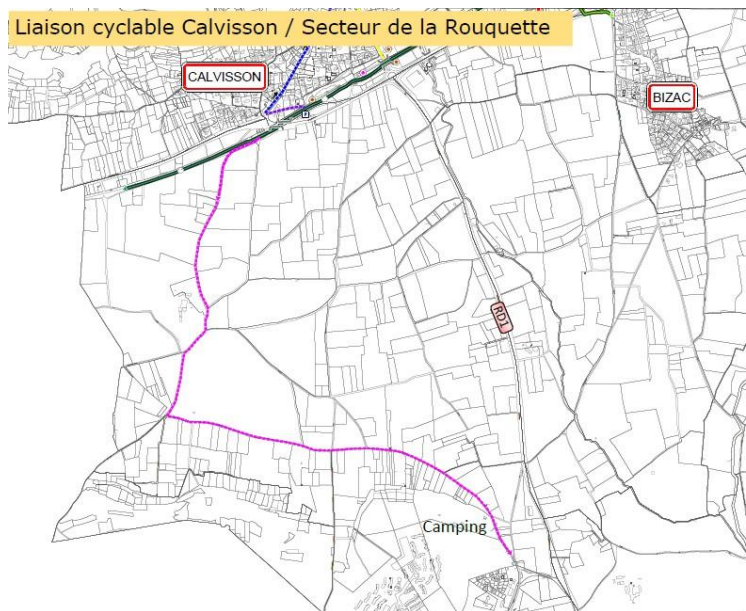
Coût Travaux : 197 600 € H.T., avec  
revêtement en enrobé entre le chemin  
de Sinsans et la rue l'Abrivado (section  
actuellement non revêtue), sans  
élargissement des chemins existants

Programmation :  
MOYEN terme



# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – AMENAGEMENT A MOYEN TERME

## VOIE VERTE DE LA VAUNAGE - SECTEUR DE LA ROUQUETTE



*Image illustrative  
Opportunité de mise en place de  
dispositifs interdisant l'usage routier sur  
l'ensemble de l'itinéraire (bornes/barrière),  
à étudier en phase d'étude technique*



Connexion Av de Lattre de Tassigny – Ch de Livière via la rue de la Glacière (maintenue à double sens) et une courte section de la voie verte (avec passage sous la D40)

## Aménagement EN SITE PROPRE – VOIE VERTE

Objectifs de desserte : liaison Centre ville – pôle résidentiel touristique du secteur de la Rouquette

Usagers : Cyclistes + Piétons + desserte des parcelles agricoles

Complexité technique : faible

Cohérence type d'aménagement / enjeux de mobilité : satisfaisante (Largeur de 2,50 à 3,00 m suivant les sections)

Impact circulatorio : nul

Impact Stationnement : nul

Coût Travaux : 244 200 € H.T., avec revêtement en enrobé entre le chemin de Livière (hors section parallèle à la voie verte existante) et le secteur des campings, sans élargissement des chemins existants

Programmation :  
MOYEN terme



## **4.2. PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES**

### ***FICHES ACTIONS - AMÉNAGEMENTS A LONG TERME***

# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – AMENAGEMENT A LONG TERME

## AVENUE DE GERBU

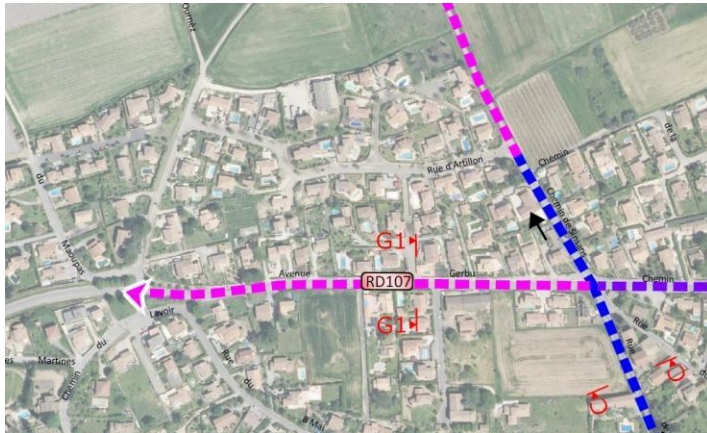


Image illustrative

## Aménagement EN SITE PROPRE – VOIE VERTE

Objectifs de desserte : Desserte résidentielle, liaison vers St Etienne d'Escattes

Usagers : Cyclistes et piétons (faibles volumes en jeu)

Complexité technique : faible

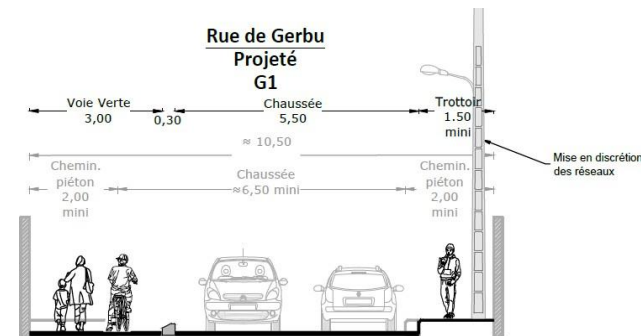
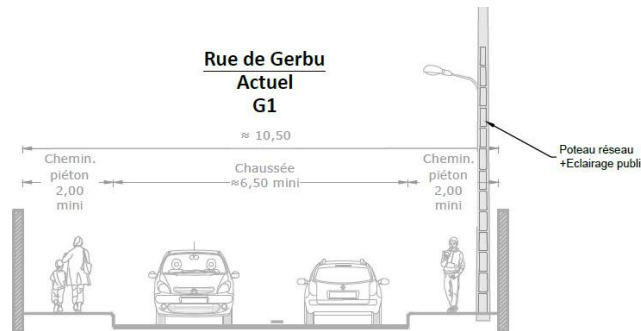
Cohérence type d'aménagement / enjeux de mobilité : moyenne en raison d'un aménagement « à l'écart » des principaux pôles générateurs de déplacements

Impact circulatorioire : nul

Impact Stationnement : nul

Coût Travaux : 303 000 € H.T.

Programmation : LONG terme



- Voie verte en rive Nord de largeur 3,00 m
- Réduction de la largeur de chaussée à 5,50 m (pour maîtriser les vitesses sur cet axe rectiligne)
- Réduction à 1,50 m du trottoir en rive Sud avec enfouissement des réseaux

NB : Continuité d'aménagement non assurée à l'est, sur le chemin de la Dale, en raison des contraintes d'emprise sur un axe à double sens de circulation.

# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – AMENAGEMENT A LONG TERME

## CHEMIN DE FONT VINOUBE

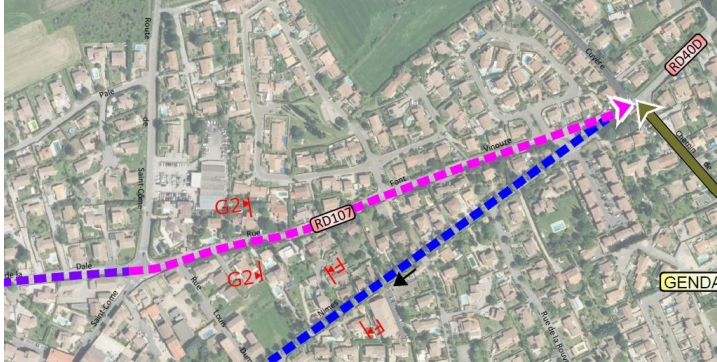


Image illustrative

## Aménagement EN SITE PROPRE – VOIE VERTE

Objectifs de desserte : Desserte résidentielle, liaison vers St Etienne d'Escattes

Usagers : Cyclistes et piétons (faibles volumes en jeu)

Complexité technique : faible

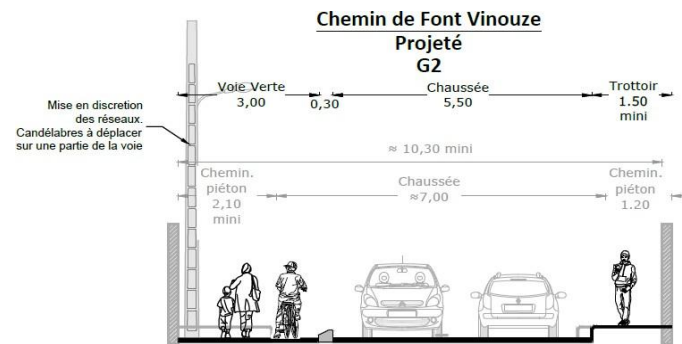
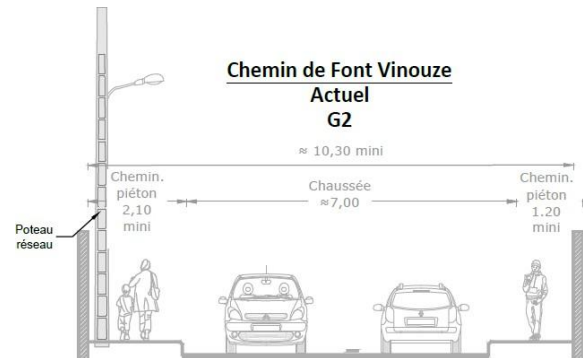
Cohérence type d'aménagement / enjeux de mobilité : moyenne en raison d'un aménagement « à l'écart » des principaux pôles générateurs de déplacements

Impact circulatorio : nul

Impact Stationnement : nul

Coût Travaux : 399 900 € H.T.

Programmation :  
LONG terme



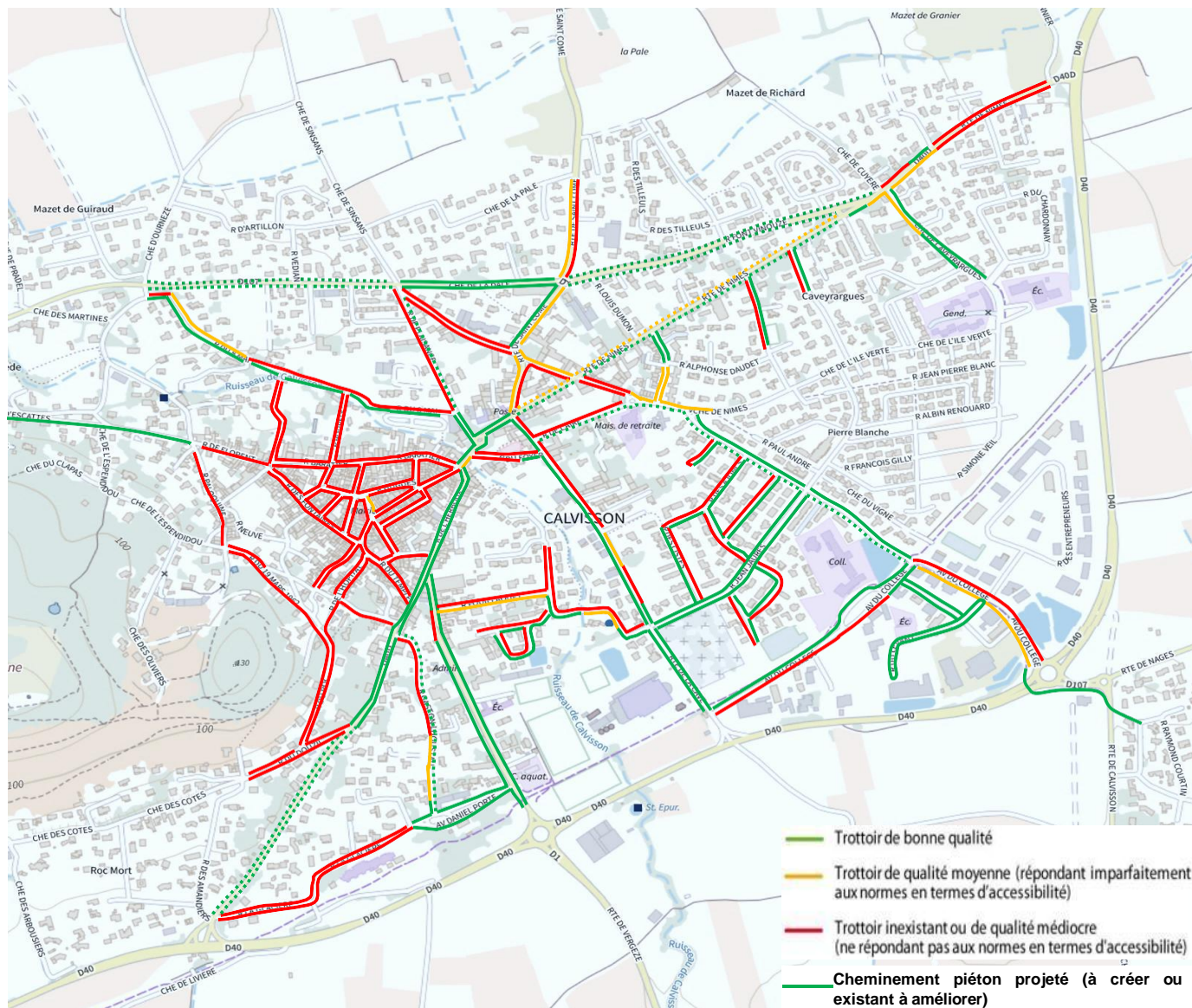
- Voie verte en rive Nord de largeur 3,00 m
- Réduction de la largeur de chaussée à 5,50 m (pour maîtriser les vitesses sur cet axe rectiligne)
- Léger élargissement du trottoir en rive Sud



## **4.3. PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES**

### ***CHEMINEMENTS PIÉTONS***

# SECURISATION DES CHEMINEMENTS PIETONS



Les propositions d'aménagement intègrent la sécurisation de plusieurs cheminements piétons :

- route de Nîmes
- rue de Plaisance
- avenue de Lattre de Tassigny
- rue de l'Aire et son prolongement la rue du Vieux chemin de Nîmes jusqu'à l'avenue de la République.
- Avenue de Gerbu et rue Font Vinouze de part et d'autre du chemin de la Dale.

En complément, il paraît opportun d'intégrer un cheminement piéton sécurisé sur la rue Gaston Lhoustau en lieu et place du simple marquage existant.

# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES

## RUE GASTON LHOUSTAU



*Exemples  
d'aménagement,  
sans et avec places  
de stationnement  
unilatérales*



## Cheminement piéton unilatéral

Objectifs de desserte : Desserte résidentielle, liaison centre ville – maison des familles – école Leenhardt

Usagers : Piétons

Complexité technique : faible excepté dans la courbe Nord (largeur limitée ne permettant pas d'envisager un trottoir de largeur minimale 1,40 m)

Cohérence type d'aménagement / enjeux de mobilité : satisfaisante, liaison complémentaire à celle existante av du 11 novembre

Impact circulatorio : nul

Impact Stationnement : organisation de stationnements latéraux au droit du centre socio culturel intercommunal

Coût Travaux : 25 000 € H.T.

Programmation :  
MOYEN terme

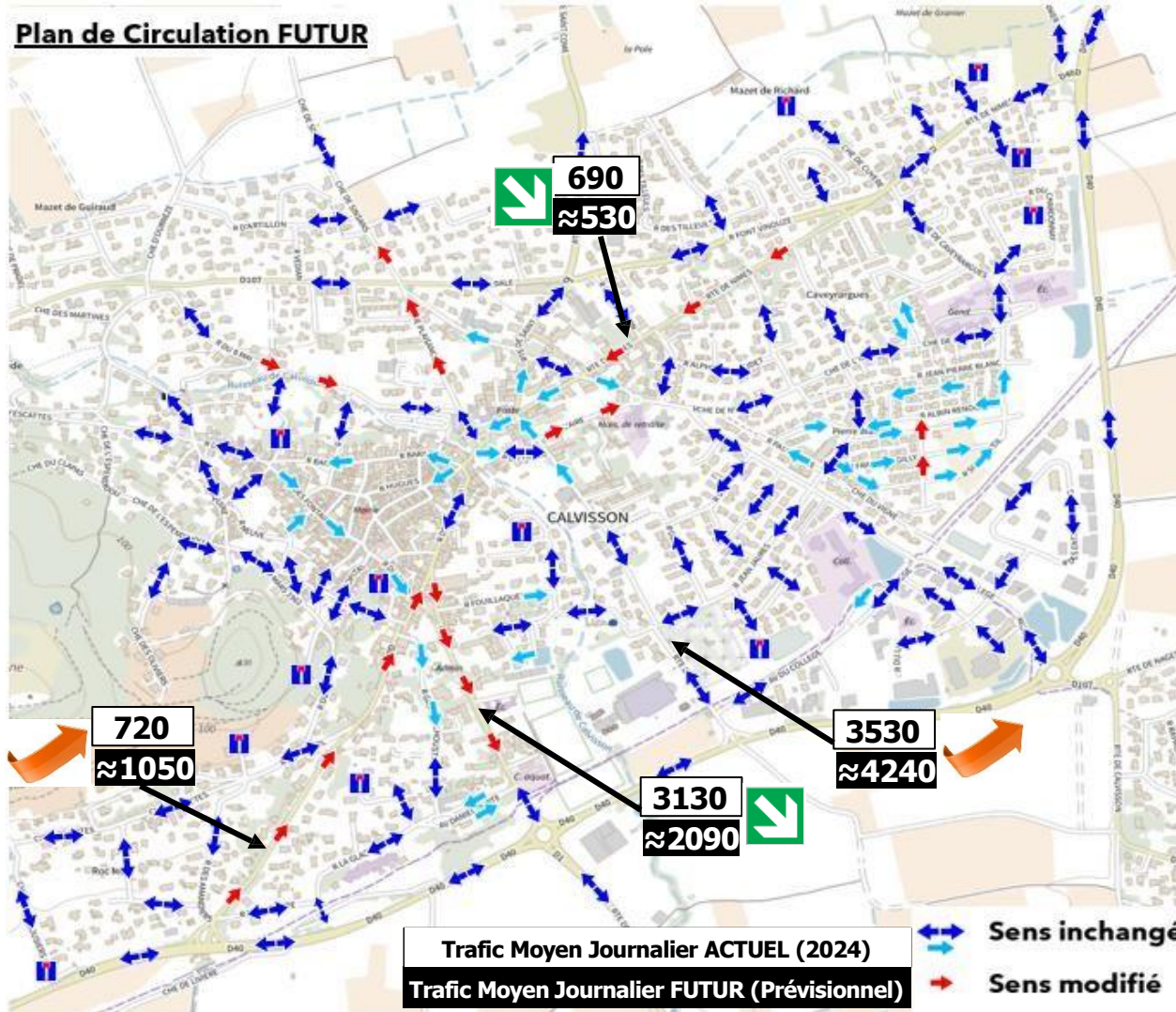


## **4.4. PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES**

### ***EVOLUTION DU PLAN DE CIRCULATION***

# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – EVOLUTION DU PLAN DE CIRCULATION

## Plan de Circulation FUTUR



Les projections de trafic sur les principales voiries faisant l'objet d'une modification de leur sens de circulation mettent en évidence les évolutions suivantes :

- Route de Nîmes : - 23 %
- Avenue du 11 novembre : - 33 %
- Avenue de Lattre de Tassigny : + 46 %
- Route de la Cave : + 20 %

Ces baisses ou croissances de trafic en valeur relative ou en volume brut restent :

- cohérentes avec les caractéristiques géométriques des voies,
- favorables à la sécurisation de l'ensemble des usagers du vélo dans le cadre d'aménagements de double sens cyclable ; les volumes journaliers étant inférieurs à 4 000 véhicules/jour (valeur de référence maxi pour des aménagements viaires partagés voitures – vélos).

Les voiries et carrefours sur les différents itinéraires modifiés sont en capacité de répondre aux trafics projetés, maintenant des conditions de circulation fluides.

En outre, les mises à sens unique ou inversions de sens de circulation sur les axes Rue de l'Aire, rue de Plaisance, chemin de Sinsans au sud du chemin de la Pâle et rue Henri Hébrard induiront des évolutions de trafic (très) secondaires au regard des faibles flux routiers en jeu.

## **4.5. PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES**

### ***ESTIMATIONS FINANCIÈRES DÉTAILLÉES***



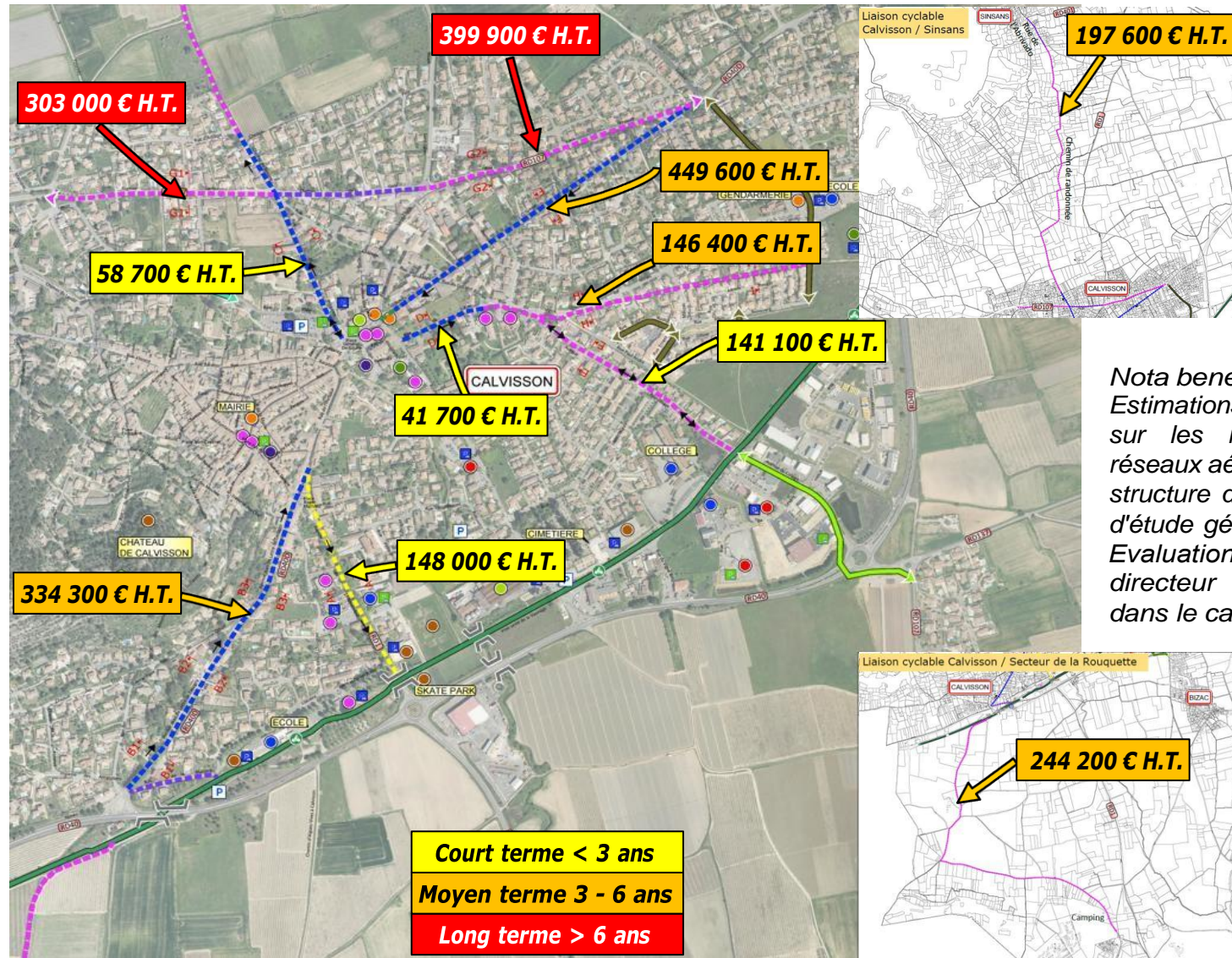
PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – EVALUATIONS FINANCIERES DETAILLEES

Désignation	Unité	Prix unitaire	Avenue du 11 Novembre		Avenue Laffre de Tassigny		Rue de Plaisance		Rue de l'Aïre		Avenue de la République		Route de Nîmes		Avenue Gerbu		Avenue Font Vénouse		Rue du Vieux Chemin de Nîmes - liaison vers école / gendarmerie		Liaison secteur La Rouquette		Liaison Sinsans		QUANTITE TOTALE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS
			QUANTITE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS	QUANTITE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS	QUANTITE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS	QUANTITE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS	QUANTITE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS	QUANTITE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS	QUANTITE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS	QUANTITE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS	QUANTITE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS	QUANTITE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS	QUANTITE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS		
Installation de chantier / Exploitation	Fl	8,00%		10 032 €		22 662 €		3 978,00 €		2 826,00 €		9 564,00 €		30 476,00 €		20 404,00 €		26 928,00 €		9 852,00 €		16 440,00 €		13 300,00 €		166 462,00 €
Démolition de trottoir / espaces publics	m²	20 €									1 000	20 000,00 €	2 400	48 000,00 €	1 870	37 400,00 €	2 100	42 000,00 €	560	11 200,00 €					7 930	158 600,00 €
Rabotage de chaussée	m²	10 €	2 640	26 400 €	5 700	57 000 €	1 520	15 200,00 €	860	8 600,00 €			4 120	41 200,00 €	3 040	30 400,00 €	4 350	43 500,00 €							22 230	222 300,00 €
BBSG D/10 pour chaussée, stationnement	m²	20 €	2 640	52 800 €	4 700	94 000 €	970	19 400,00 €	580	11 600,00 €			4 300	86 000,00 €	2 570	51 400,00 €	3 400	68 000,00 €							19 160	383 200,00 €
Trottoir en béton	m²	50 €			990	49 500 €			110	5 500,00 €			2 540	127 000,00 €	700	35 000,00 €	1 000	50 000,00 €							5 340	267 000,00 €
Voie verte en béton bitumineux Di6	m²	20 €									1 540	30 800,00 €							1 760	35 200,00 €					6 550	131 000,00 €
Epaulement pour voie verte	m²	40 €									550	22 000,00 €			1 400	56 000,00 €	1 850	74 000,00 €	1 200	48 000,00 €					1 750	70 000,00 €
Liaison cyclable sur chemin existant avec revêtement en BBSG D/10 - largeur 2,50m avec requalification de la structure actuelle	ml	95 €																		1 500	142 500,00 €	1 750	166 250,00 €	3 250	308 750,00 €	
Liaison cyclable sur chemin existant avec revêtement BBSG D/10 - largeur 2,50m avec scarification de la couche de roulement actuelle	ml	70 €																		900	63 000,00 €			900	63 000,00 €	
Banquette végétalisée (terre végétale / arrosage / végétaux)	m2	50 €									550	27 500,00 €													550	27 500,00 €
bordure pardonnante largeur 30 cm	ml	100 €	440	44 000 €	460	46 000 €									470	47 000,00 €	620	62 000,00 €	200	20 000,00 €					2 190	219 000,00 €
Bordure T / A / I	ml	50 €			660	33 000 €	275	13 750,00 €	175	8 750,00 €			1 500	75 000,00 €	470	23 500,00 €	620	31 000,00 €							3 700	185 000,00 €
Bordure P	ml	30 €									550	16 500,00 €							120	3 600,00 €					670	20 100,00 €
Regard avaloir grille / visite	U	1 200 €																								
Buse ø 400 / ø500	ml	100 €																								
Mise à la cote de tampon	U	100 €																								
Mobilier : potelet / plot / barrière	U	200 €																	10	2 000,00 €					10	2 000,00 €
Marquage	ml	5 €	440	2 200 €	755	3 775 €	275	1 375,00 €	175	875,00 €	550	2 750,00 €	750	3 750,00 €	470	2 350,00 €	620	3 100,00 €	630	3 150,00 €					4 665	23 325,00 €
ALEAS ET IMPREVUS 10%	Fl	10,00%		12 540 €		28 328 €		4 972,50 €		3 532,50 €		11 955,00 €		38 095,00 €		27 545,40 €		36 352,80 €		13 300,20 €		22 194,00 €		17 955,00 €		216 769,90 €
MONTANT TOTAL EN € HT				148 000 €		334 300 €		58 700 €		41 700 €		141 100 €		449 600 €		303 000 €		399 900 €		146 400 €		244 200 €		197 600 €		2 464 500 €
MONTANT TVA 20%				29 600 €		66 860 €		11 740 €		8 340 €		28 220 €		89 920 €		60 600 €		79 980 €		29 280 €		48 840 €		39 520 €		492 900 €
MONTANT TOTAL EN € TTC				177 600 €		401 160 €		70 440 €		50 040 €		169 320 €		539 520 €		363 600 €		479 880 €		175 680 €		293 040 €		237 120 €		2 957 400 €

Nota : Estimation financière hors éventuels travaux sur les réseaux, hors enfouissement des réseaux aériens, hors éventuel renforcement de structure de chaussée (à identifier sur base d'une étude géotechnique)

# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES

## EVALUATIONS FINANCIÈRES – PROPOSITION DE PROGRAMMATION



## **4.6. PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES**

### ***STATIONNEMENT***



# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – STATIONNEMENTS VELOS

Trois principaux types de stationnement à envisager pour satisfaire des besoins de stationnement variés :

## Arceaux



- ▶ Coût faible / limité : environ 100 € / arceau (soit 50 € / place Vélo)
- ▶ Facilité de mise en œuvre / Phase de test facilitée
- ▶ Stationnement au plus près des pôles générateurs de déplacements, bien adapté aux stationnements minutes

## Abri + Arceaux



- ▶ Coût : environ 6 000 € / abri de 12 places (soit 500 € / place Vélo)
- ▶ Protection contre les intempéries
- ▶ Positionnement de l'abri à objectiver au regard des besoins et de la morphologie des espaces publics (choix)

## Vélo box



- ▶ Coût : environ 6 000 € / abri de 6 places (soit 1 000 € / place Vélo)
- ▶ Protection contre les intempéries et le vol
- ▶ Offre adaptée aux stationnements de longue durée (à la journée par exemple)
- ▶ Positionnement de l'abri à objectiver au regard des besoins et de la morphologie des espaces publics (choix)

## En complément : Borne de réparation en libre service



- ▶ Coût : environ 2 000 €
- ▶ Positionnement au droit d'un des parkings de la Voie Verte et en centre ville de Calvisson

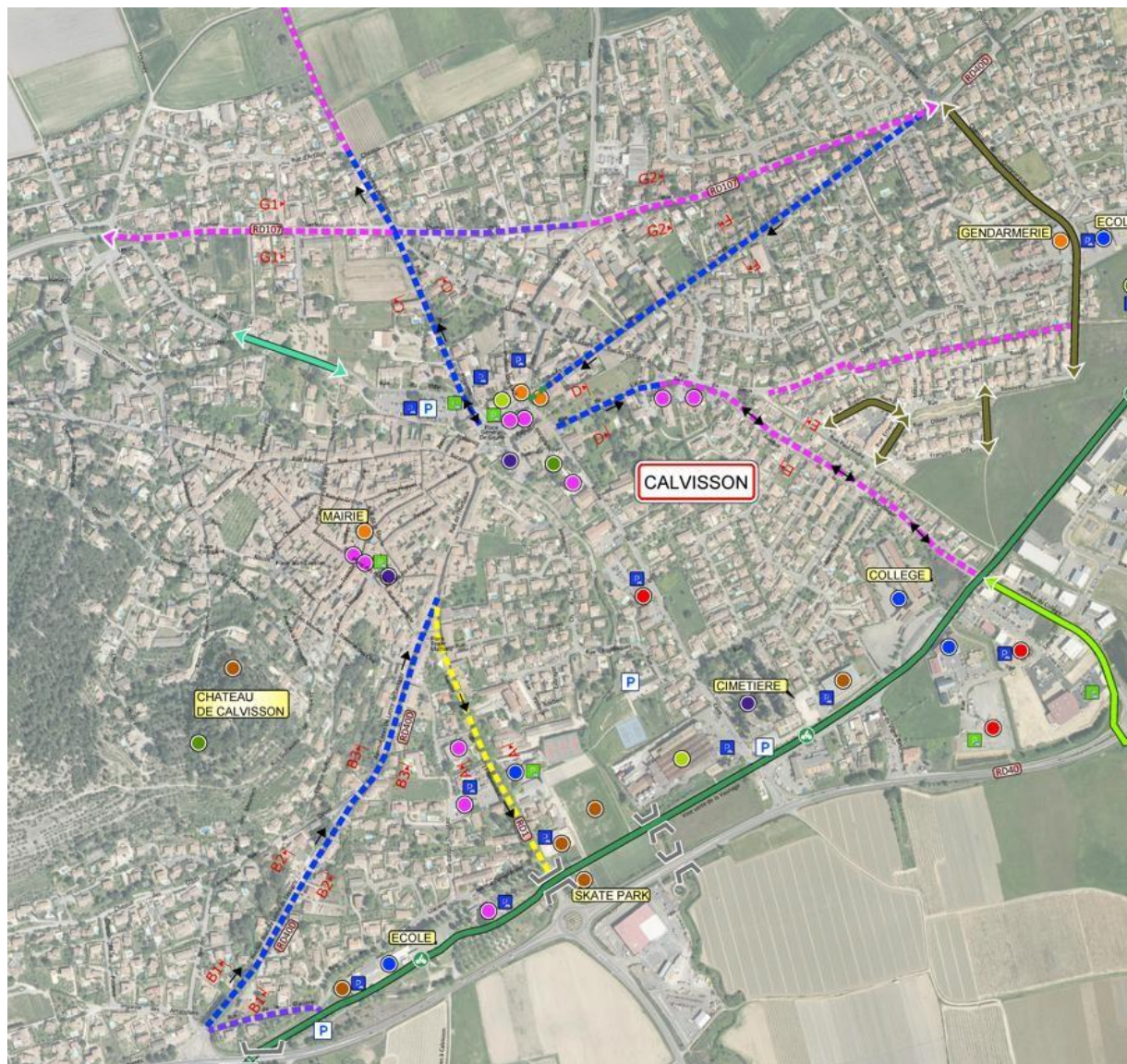
## Proposition d'objectif d'offre de stationnement au droit des équipements communaux

Type d'équipement	Nombre de places Vélos par équipement
Services publics	8
Banque / Poste	4
Services de proximité	4
Commerce alimentaire	4
Commerce non alimentaire	4
Etablissement / service de santé	4
Médecins	2
Pharmacie / Laboratoire	2
Crèche	8
Action sociale	4
Equipement sportif	8
Equipement culturel	16
Etablissement touristique	8









Le tableau ci-contre présente le nombre d'arceaux vélo à envisager (1 arceau = 2 places Vélos) à partir d'une liste d'équipement / pôle générateur de déplacement.

Cette proposition est à adapter suivant la mutualisation possible des équipements en fonction de leur localisation.






# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – STATIONNEMENTS VELOS









## POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENT

-  ADMINISTRATIF
-  SERVICES LIES A LA VIE SOCIALE, A LA SOLIDARITE ET A LA CULTURE
-  SCOLAIRE
-  SANTE
-  SPORT
-  CULTES
-  TOURISME
-  ESPACES VERTS ET PARCS

## ITINERAIRE CYCLABLE EXISTANT :

-  VOIE VERTE
-  PISTE CYCLABLE
-  TROTTOIR PARTAGE
-  DOUBLE SENS CYCLABLE
-  AMENAGEMENT CYCLABLE PROJETE

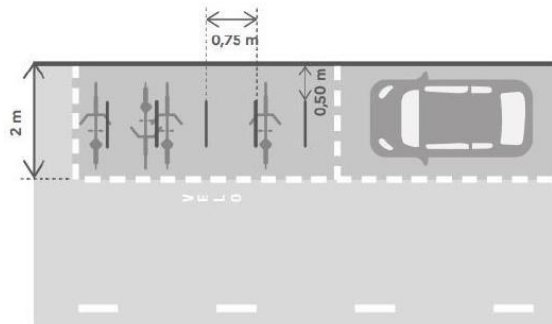
## ITINERAIRE CYCLABLE PROJETE :

-  VOIE VERTE (Piétons + cyclistes)
-  PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE (séparée des circulations VL)
-  ZONE 30 - Double-sens cyclable (sens Inique)
-  ZONE 30
-  PARKING VELO EXISTANT
-  PARKING VELO PROJETE

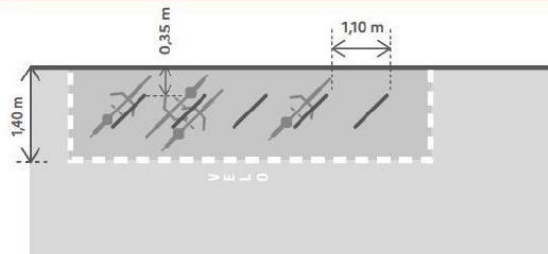


## Positionnement de l'offre de stationnement pour vélos : Exemple des arceaux Vélos sur chaussée (en dehors des espaces piétons)

### ORGANISATION PERPENDICULAIRE



### ORGANISATION EN ÉPI

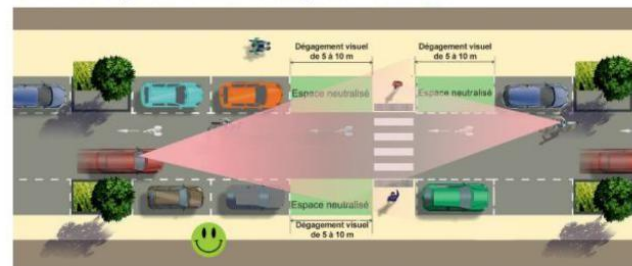


### • Voie sens unique avec double sens cyclable - Réglementé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bord droit

### • Voie sens unique avec double sens cyclable - Recommandé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bords droit et gauche pour la voie tous véhicules et bord droit sens réservé vélo

Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. »

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. » (Article 52 de la LOM)

**Des principes d'aménagement à intégrer dans l'aménagement des axes :**

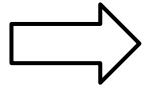
- Av de Lattre de Tassigny
- Av du 11 novembre 1918
- Route de Nîmes

## **4.7. PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES**

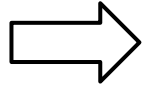
### ***ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT***

## **Action 1 - Sensibiliser les citoyens aux bienfaits de l'usage du vélo**

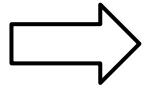
*Rappel : un mode de déplacement rapide, fiable, bon marché, sain et non polluant, adapté au plus grand nombre et pour des déplacements internes à Calvisson et, plus secondairement, d'échanges avec des territoires extérieurs*



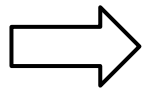
*Mesure 1 : Définir une stratégie de communication, visant à développer et rendre visible les pratiques cyclables sur le territoire, publier régulièrement des informations à propos du vélo à l'aide des moyens de communication existants (réseaux sociaux, site internet, journaux locaux, presse communale, ....) pour initier une certaine culture vélo et de la marche auprès de la population. Insister sur les bénéfices à l'usage du vélo, sur le bien-être et la santé, pour sensibiliser les citoyens.*



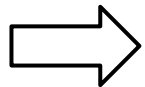
*Mesure 2 : Engager une réflexion sur l'organisation d'un événement de type « Fête du vélo » et défis (« Tous à l'école en Vélo », « Au boulot, j'y vais en vélo »...).*



*Mesure 3 : Elaboration de la carte du territoire cyclable ► aménagements, équipements, boucles loisirs, temps de parcours, ....en lien avec le schéma directeur de jalonnement (en cours d'étude)*



*Mesure 4 : Diffuser – Communiquer sur les bonnes pratiques (cf. exemples pages suivantes)*



*Mesure 5 : Informer la population des avancées du Schéma Directeur Mobilités Actives sur le territoire (une bonne communication autour des nouveaux services et aménagements pour donner envie aux citoyens de les tester)*



## Communiquer sur les aménagements Vélos / Expliquer - rappeler les bonnes pratiques

Les propositions intégrées dans le schéma des mobilités actives intègrent majoritairement des principes de voies partagées, avec les véhicules, plus ponctuellement avec les piétons, à défaut d'être en mesure de proposer des aménagements intégralement dédiés à la pratique cyclable au regard des contraintes d'emprises, de la nécessité de prendre en compte les différents usages et/ou de choix des élus.

Dès lors, des actions de communication seront à engager afin de sensibiliser l'ensemble des usagers – automobilistes, piétons, cyclistes, usagers des E.D.P.M. - au respect du code de la route et aux bonnes pratiques de cohabitation lorsque cela est nécessaire.

**Sont présentés ci-après quelques exemples de documents de communication élaborés par les acteurs, notamment associatifs, en charge de promouvoir les mobilités actives, sans se limiter aux déplacements à vélo.**

**En complément de ces guides, expliquer, c'est aussi rassurer les usages cyclistes en proposant une carte incitative des temps de trajet à vélo, en cohérence avec les orientations du schéma de jalonnement en cours de définition.**

### À pied, à vélo, mieux se comprendre

Pour une cohabitation  
vigilante et bienveillante



BROCHURE RÉALISÉE PAR LES ASSOCIATIONS



### À pied, à vélo, mieux se comprendre

Les usagers dits « vulnérables » savent très bien que, pour être en sécurité, le simple respect du code de la route est une condition nécessaire mais loin d'être suffisante. Il leur est tout aussi indispensable de comprendre et savoir anticiper les comportements, licites ou non, des uns et des autres.

C'est cette compréhension mutuelle entre piétons, cyclistes et conducteurs d'EDPM que vient éclaircir cette fiche en s'adressant à ces mêmes usagers à travers les notions de vigilance et de bienveillance.



Dossier

Rue de l'avenir, association qui milite au plan national pour des villes et des villages plus surs, plus conviviaux et plus agréables à vivre.  
[www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)



Droit au Vélo - ADAV Association de défense des modes actifs dans les Hauts-de-France (particulièrement le Nord et le Pas-de-Calais)  
[www.droitauvelo.org](http://www.droitauvelo.org)



Source : Rue de l'avenir

# PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES – COMMUNICATION



## C'EST QUOI UN PIÉTON ?

### DÉFINITION

Il se déplace à pied mais peut aussi...

- se déplacer en rollers, skate, trottinette (sans moteur), en fauteuil (motorisé ou non) ou mener à la main un vélo, une trottinette électrique ou tout autre EDPM (engin de déplacement personnel motorisé),
- être à mobilité réduite (béquilles, déambulateur, poussette, valise, etc.).

Il peut être...

- en situation de handicap, visuel, auditif, physique ou cognitif,
- un enfant (champ de vision réduit, facilité de distraction, difficulté à estimer vitesses et distances),
- un senior (aptitudes physiques et réactivité réduites).

### SON COMPORTEMENT

Il cherche à occuper au plus court, il peut...

- être lent (mobilité réduite, seniors, etc.) ou rapide (joggers, rollers, trottinette sans moteur, etc.),
- changer de direction ou s'arrêter sans prévenir,
- mal percevoir ou mal comprendre son environnement par distraction ou handicap (ne pas entendre la sonnette d'un cycliste par exemple), faire des erreurs, ne pas respecter le code.



## C'EST QUOI UN CYCLISTE ?

### DÉFINITION

Pour le code de la route, le cycliste est un conducteur.

Son véhicule est :

- un vélo avec ou sans assistance électrique,
- ou un cycle à 2 ou 3 roues (tandem, vélo cargo, vélo couché, triporteur, etc.).

Il peut transporter une charge, un passager ou tirer une remorque. Il peut être peu aguerri (débutant enfant ou adulte), expérimenté, sportif, pressé ou prenant son temps.

### SON COMPORTEMENT

Il cherche à occuper au plus court, à éviter les successions d'arrêts-redémarrages. Il peut être inattentif, distrait, utiliser téléphone, écouteurs ou casque. Au guidon d'un vélo à assistance électrique, il peut être rapide et accélérer brusquement. Il peut ne pas respecter le code de la route.



## C'EST QUOI UN CONDUCTEUR D'EDPM ? \*

\* Engin de Déplacement Personnel Motorisé ou de cyclomoteur léger

### DÉFINITION

Il doit avoir plus de 14 ans et ne peut transporter aucun passager.

Son véhicule est :

- équipé d'un moteur non thermique,
- limité à une vitesse de 25 km/h,
- ou sans place assise (trottinette électrique, gyropode, skate électrique, etc.), sauf si c'est un cyclomoteur léger, il a alors une seule place assise (drasienne électrique).

Pour le code de la route, il est vu comme un cycliste, avec quelques contraintes en plus, par exemple, concernant les règles de circulation : les aménagements cyclables lui sont obligatoires. Il peut être novice, aguerri voir tertiaire (conducteur souvent jeune).

### SON COMPORTEMENT

Peu économe de son énergie, les arrêts-redémarrages ne le gênent pas. Petit véhicule et sensation de « glisse » peuvent inciter à un usage « ludique » peu respectueux du code. Dans ce qui suit, sauf exception, il sera assimilé à un cycliste rapide.

## Cohabiter dans une rue « normale » ou en zone 30

### VIGILANCE



### PIÉTON

Pour traverser, je dois utiliser les passages piétons situés à moins de 50 mètres et tenir compte de la vitesse d'approche des véhicules.

L'absence de bruit sur la chaussée n'est pas synonyme d'absence de véhicule !

Regarder des deux côtés n'est pas un luxe : une rue en sens unique pour les voitures peut être à double-sens pour les cycles et les EDPM, notamment là où la vitesse est limitée à 30 km/h.

### CYCLISTE

Quand je circule, je m'éloigne des voitures en stationnement, je surveille le trottoir d'où peut s'échapper un piéton (notamment un enfant), et, avant de dépasser un bus ou une voiture à l'arrêt, je m'assure que leurs conducteurs n'accrochent pas le passage à des piétons.

A l'approche d'un passage piéton, je ralentis et je suis sur le qui-vive pour réagir si un piéton jusque-là non visible survient.

Quand je circule dans un double-sens cyclable, je reste attentif aux piétons qui ne s'attendent pas à me voir arriver.

## Cohabiter sur une voie verte



### VIGILANCE



### PIÉTON

Sur une voie verte, même en présence de trottoirs ou d'accotements, je peux marcher sur la chaussée, près de l'un des bords, et privilégier le côté gauche pour voir arriver les usagers rapides (vélos, etc.).

Je peux traverser partout en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des autres usagers.

### CYCLISTE

La voie verte ne m'impose pas de limite de vitesse. Je suis donc simplement soumis au « principe de prudence » envers les autres usagers. Je maîtrise ma vitesse et l'ajuste en fonction de l'état de la voie, du flux d'usagers et des obstacles. Je ralentis quand je croise ou dépasse des piétons.

Si j'utilise la voie verte pour mes déplacements quotidiens, je surveille ma vitesse et veille à la sécurité des autres usagers.

Je veille à ce que mon vélo ou EDPM soit équipé d'une sonnette, c'est obligatoire et... indispensable !

## Cohabiter à proximité d'une piste cyclable

### VIGILANCE



### PIÉTON

Je ne dois pas marcher sur une piste cyclable, sauf si je ne dispose pas d'espace dédié praticable.

Lorsque je m'engage pour traverser la piste, je n'oublie pas que certains cycles peuvent être rapides et je regarde des deux côtés, même si la piste est unidirectionnelle.

### CYCLISTE

Je laisse la priorité au piéton qui manifeste son intention de traverser la piste ou qui s'engage régulièrement. Je ne frôle pas un piéton amené à marcher sur la piste, j'utilise ma sonnette.

Lorsque la piste longe des immeubles, des magasins, j'anticipe la survenue de piétons inattentifs.

## Cohabiter dans une zone de rencontre



### VIGILANCE

### PIÉTON

Si je circule sur la chaussée, je dois plutôt le faire sur le côté gauche afin de ne pas être surpris dans mon dos par un vélo ou autre véhicule. Lorsque je m'apprête à traverser et même si je suis prioritaire, je veille à regarder des deux côtés avant de m'engager.

### CYCLISTE

A vélo ou avec un EDPM, je peux facilement atteindre ou dépasser la vitesse maximale de 20 km/h. Chacun doit adapter sa vitesse au contexte, donc souvent rouler en deça de la limite afin de permettre un arrêt quasiment sur place, pour faire face à tout comportement brusque d'un piéton.

Je dois redoubler de vigilance face aux masques de visibilité (végétation haute, mobilier urbain, etc.) lors des traversées de piétons, particulièrement des enfants. Je roule sur la chaussée avec les autres véhicules et laisse un espace d'un mètre lorsque je croise un piéton.

## Cohabiter sur un trottoir

### VIGILANCE

### PIÉTON

Je reste vigilant vis-à-vis des cyclistes qui peuvent accéder à un parking aménagé ou en sortir et vis-à-vis des skates, rollers ou trottinettes susceptibles de surgir rapidement.

Si, comme j'y suis autorisé, je circule sur le trottoir, en skate, roller ou trottinette (non motorisée !), je le fais prudemment et veille à ne pas gêner les autres piétons.

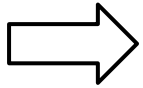
### CYCLISTE

Si j'ai moins de 8 ans, je peux rouler sur le trottoir mais à l'allure du pas et sans occasionner de gêne aux piétons. Les adultes à vélo qui m'accompagnent doivent circuler sur la chaussée.

Source : Rue de l'avenir

## Action 2 - Développer l'apprentissage du vélo

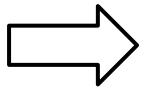
*Rappel : Un nécessaire apprentissage pour assurer la sécurité de tous*



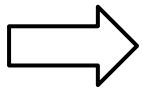
*Mesure 1 : Accompagner la mise en œuvre réglementaire du programme « Savoir rouler à vélo » auprès des groupes scolaires de la commune pour favoriser à l'apprentissage du vélo, chez les enfants de 6 à 11 ans, pour une pratique plus sécurisée.*



Savoir Rouler à vélo © Ministère de l'Éducation nationale



*Mesure 2 : Tester le ramassage scolaire par vélo-bus, susciter l'intérêt pour le vélo dès le plus jeune âge et limiter le nombre de déplacements des parents en voiture devant / aux abords des écoles.*

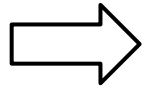


*Mesure 3 : Elaboration de la carte du territoire cyclable ► aménagements, jalonnement, équipements, boucles loisirs, temps de parcours, ....*



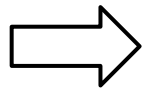


## Action 3 - Intégrer les pratiques cyclables dans les projets communaux



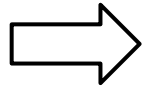
*Mesure 1 : Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries*

*Poser systématiquement la question des aménagements cyclables (et piétons) dans ces projets au moment de leur conception en application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines*  
*Intégrer lors de l'étude et la validation des projets d'espace public une analyse au regard de l'ambition portée par le territoire en matière d'aménagements cyclables et piétons.*



*Mesure 2 : Entretenir les aménagements cyclables de manière régulière*

*Un entretien régulier des infrastructures cyclables garantissant leur qualité, leur attractivité, et donc leur utilisation : enlèvement des feuilles et gravillons, taille des plantations, signalisation verticale et horizontale*



*Mesure 3 : Favoriser – Systématiser la maîtrise des vitesses sur les voiries partagées (avec les voitures)*

*Outils à privilégier suivant les caractéristiques des voies : perte de priorité sur l'axe principal (gestion des priorités aux carrefours), coussins berlinois, carrefours plateaux, chicanes, radars pédagogiques, revêtements / marquage*

