

Projet de la mission

ÉTUDE MOBILITÉ ET STATIONNEMENT EN CENTRE VILLE

Article 1. Objet

L'objet est la réalisation d'une étude de mobilité et de stationnement en cœur de ville au Vigan.

L'objectif de cette étude est de mieux comprendre les différentes dynamiques : routières, cyclistes et piédestres afin d'assurer la cohérence et de calibrer au mieux les aménagements de plusieurs projets structurants :

| Projet | Maîtrise d'ouvrage | Calendrier | Montant estimatif |
|---|--------------------|------------|-------------------|
| Pôle d'échange multimodal | CC PV | 2024-2025 | 1 M |
| Connexion au quartier des arènes | Mairie | 2024-2025 | NC |
| Requalification Esplanade | Mairie | 2025-2026 | NC |
| Développement des modes doux en agglomération | CC PV | 2025-2026 | NC |

Article 2. Contexte de la mission

2.1 Le territoire

a. un contexte global stratégique en pleine transformation

Ville centre, le Vigan compte 3 700 habitants (INSEE 2023), Pôle structurant de services et d'équipement, la ville concentre à elle seule 50 % des commerces du PETR Causses et Cévennes et un bon niveau de services (collège-lycée, cinéma, équipements sportifs supermarchés...). Pôle d'emplois c'est aussi un haut lieu de la culture locale avec de très nombreux évènements de tailles variés organisés tout au long de l'année. A titre d'exemple, le Céven'Trail (1^{er} samedi de mars) et la Foire de la Pomme (3^{ème} dimanche d'octobre) accueillent respectivement plusieurs milliers de participants. Le Vigan est donc un générateur de flux pour son territoire rural de moyenne montagne dont les déplacements sont contraints par la topographie.

Lauréate du programme Petites Villes de demain en 2021, la ville porte aux côtés de la communauté de communes du Pays Viganais une stratégie concertée et ambitieuse de développement de son centre bourg autour de quatre axes :

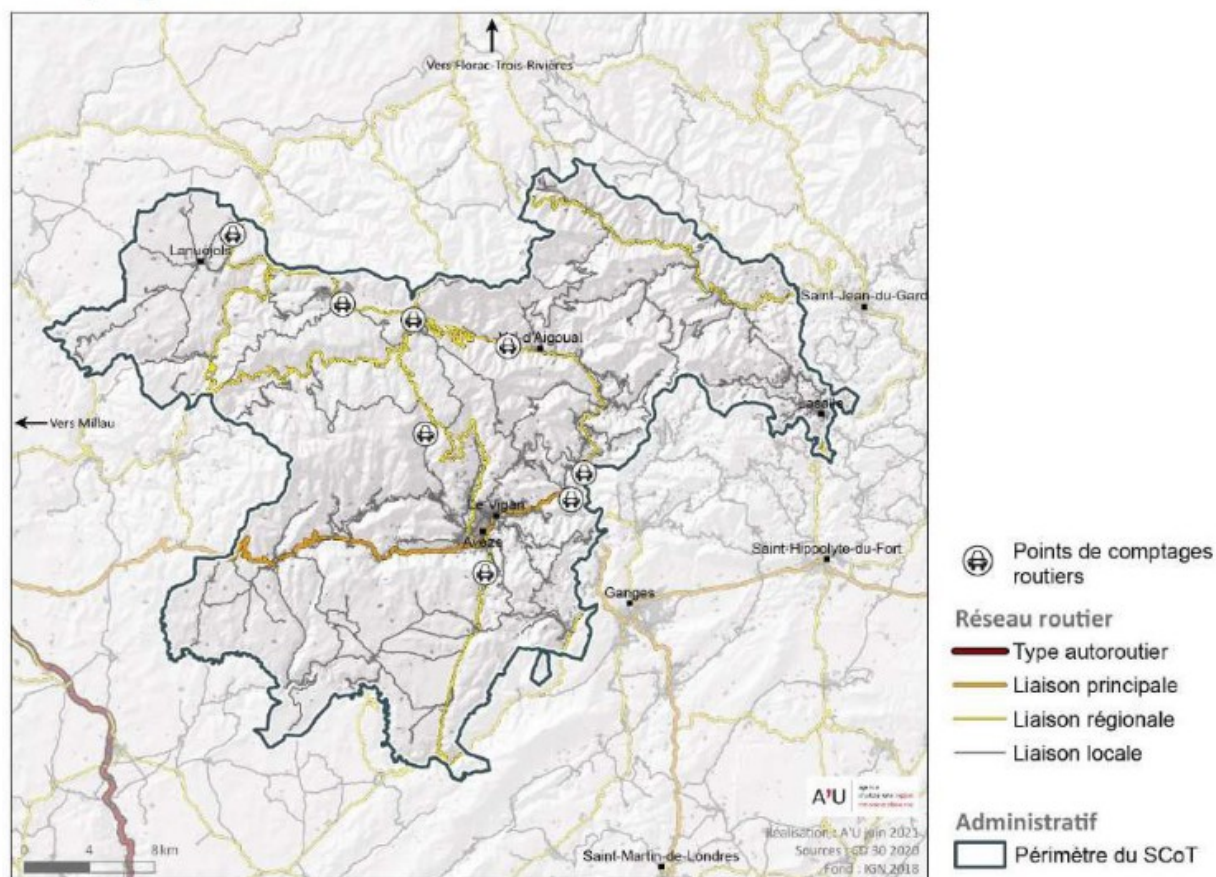
- rénover l'habitat et valoriser le patrimoine en cœur de bourg ;
- requalifier les espaces publics et favoriser le développement des mobilités alternatives ;
- permettre l'accès aux services et aux équipements de qualité ;
- favoriser le maintien des petits commerces et des activités économiques

L'ensemble de cette stratégie est détaillée dans la convention d'Opération de revitalisation de territoire annexée au présent document.

b. Les grandes tendances de mobilités

La vallée de l'Arre est traversée par la RD 999 qui draine l'essentiel des flux du territoire (cf. tableau et carte ci dessous). Avec environ 5 000 véhicules jour, c'est le principal axe du territoire et c'est une véritable colonne vertébrale du réseau routier.

Comptages routiers



| Point de comptage | Route | Trafic Moyen Journalier 2020 | Part de poids lourds |
|-------------------------|-------|------------------------------|----------------------|
| St-André-de-Majencoules | D999 | 5 464 | 6,5 % |
| St-André-de-Majencoules | D986 | 2 011 | 3,5 % |
| Valleraugue | D986 | 811 | NC |
| L'Espérou | D986 | 690 | NC |
| Pommiers | D485 | 600 | NC |
| Sauveur | D986 | 555 | NC |
| Salagosse | D48N | 350 | NC |
| Lanuéjols | D986 | 280 | NC |

La mobilité est un sujet important porté par le PETR Causses et Cévennes qui va se lancer dans un plan global de mobilité à échelle du SCOT. Le sujet a également fait l'objet d'un stage de fin d'étude en 2022.

2.2. Les infrastructures et solutions de transports au Vigan

a. la structure urbaine

Le centre historique du Vigan est bâti dans l'élargissement de la vallée de l'Arre, en rive gauche. Il forme un écusson compact composé d'un parcellaire petit et resserré. Le bâti offre peu de vides, les ruelles sont étroites. Le développement des échanges entre les XVe et XVIIe siècles entraîne une expansion importante du bourg. Le faubourg s'étire vers la rivière et des hôtels particuliers apparaissent sur les boulevards en périphérie. Les mas et hameaux se sont implantés dans les parties plus reculées, sur des lignes de crête, à mi-pente dans un réseau de terrasses ou au sommet d'un versant.



À la fin du XIXe siècle, la construction de la gare et de la ligne de chemin de fer transforme radicalement la structure de la ville en la scindant en deux.

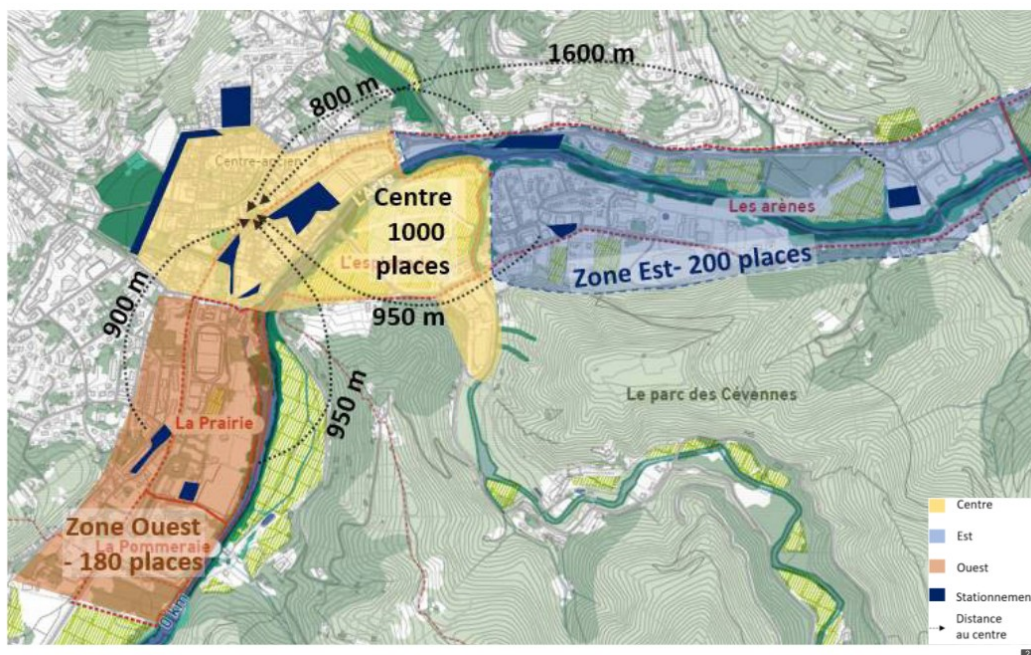
Dans la période post-industrielle et d'après-guerre, la ville occupe progressivement les terrains en plaine proches du centre. En deuxième partie du XXe siècle l'urbanisation s'étend sur les coteaux. Les maisons individuelles se construisent sur des terrasses avec des pentes fortes. Mais l'exposition au soleil et les vues dominantes créent un cadre de vie appréciable.



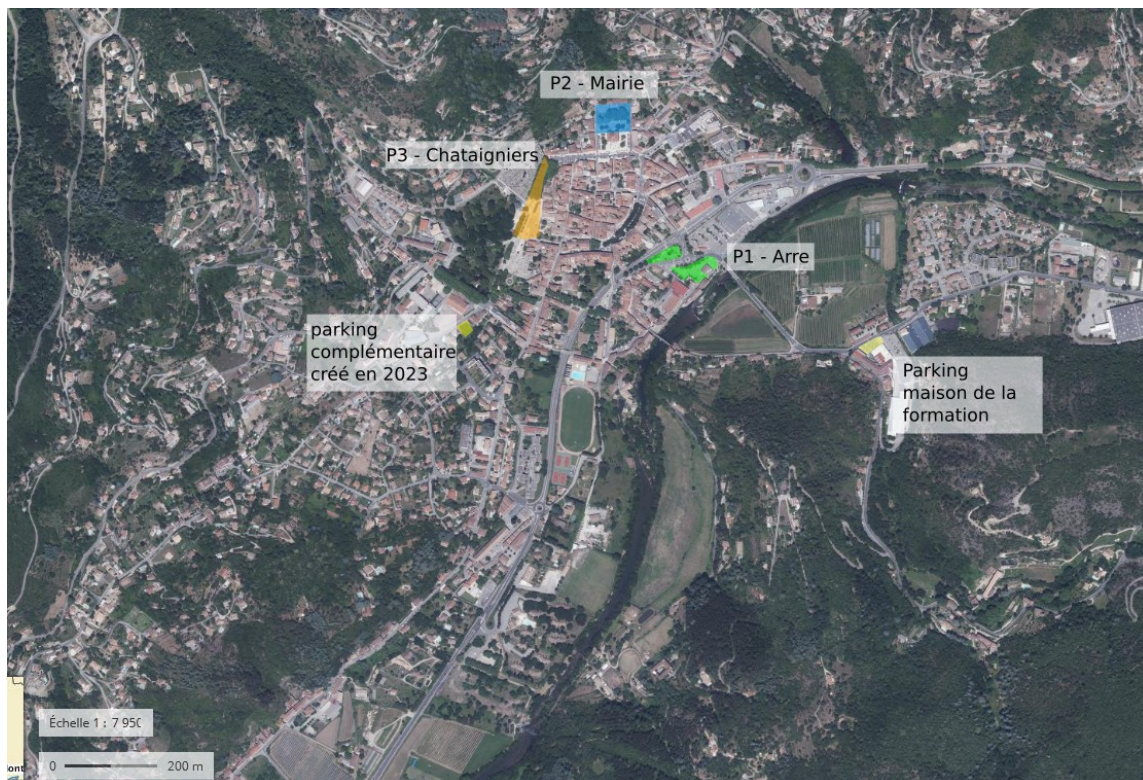
Aujourd'hui, le centre se trouve en contact direct avec des bâtiments modernes et une zone commerciale. Une série d'équipements s'étale entre la RD 999 et les rives de l'Arre offrant un paysage hybride où petits collectifs, pavillonnaires et services se juxtaposent.

b. le stationnement

Il existe majoritairement trois zones de stationnements :

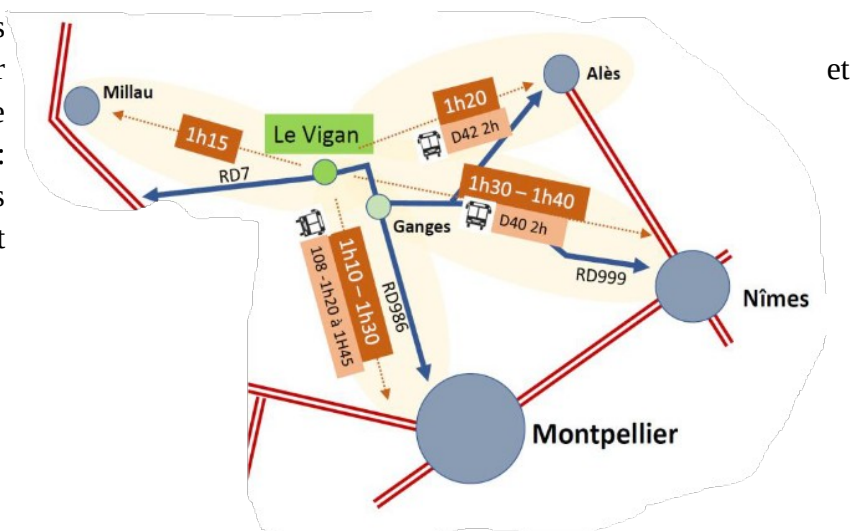


Dans la zone centre, plusieurs poches de parkings dont : P1 – Arre (100 places) ; P2 – Mairie (100 places) ; P3 – Châtaigniers (140 places) sont à distinguer



c. le services de transports en commun

Le Vigan est en bout de lignes régionales : Alès, Montpellier Nîmes sont accessibles via le service Lio à un tarif attractif : 1,60€ mais avec des horaires contraints et un déplacement compliqué.



| Numéro de ligne | Destination | Voyages Aller par jour | Voyages retour par jour |
|-----------------|-------------|------------------------------|---------------------------------------|
| F608 | Montpellier | 6h05 ; 8h10 ; 12h05 ; 17h15 | 6.45 ; 12h45 ; 17h45 ; 18h45 |
| D140 | Nîmes | (5h40 ; 6h40 ; 12h05 ; 18h30 | 6h40 ; 12h25 ; 16h15 ; 17h15 ; 18h 15 |
| D | Alès | 6h40 - 13H05 | 11h ; 18h |

Plusieurs lignes plus petites existent vers les villages voisins. Elles sont utilisées mais peu lisibles.

Le transport scolaire est également prévu pour l'accès à la cité scolaire et à l'école primaire en centre.

c. le développement des mobilités douces.

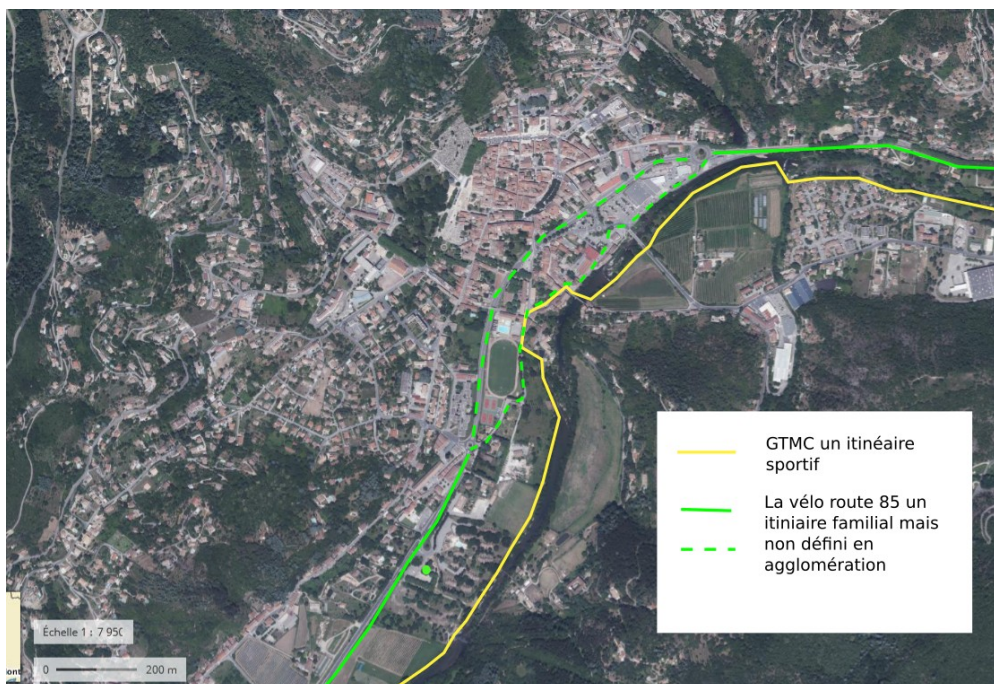
La dépendance à la voiture individuelle est un enjeu pour demain. Conscients de ces enjeux et des potentialités bénéfiques de la présence des piétons la ville a lancée à l'été 2022 une piétonisation de la place centrale dites « place du quai ». Afin de pouvoir en période estivale :

- sécuriser les utilisations piétons captifs (jeunes et personnes ages)
- limiter l'émission de nuisances (pollutions, sonores)

Ce passage ne s'est pas fait sans conflit avec les commerçants.

Le développement du vélo est pensé au fur et à mesure de la requalification des espaces publics avec la mise en place de bornes et de stationnements. Il n'y a pas eu de plan de matérialisation de pistes cyclables.

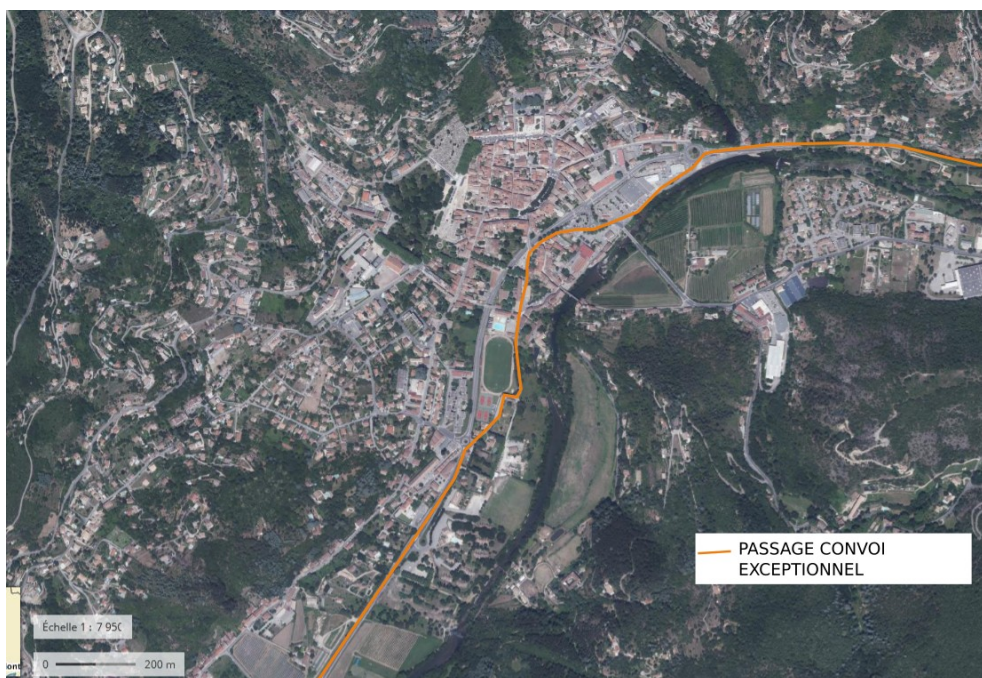
L'enjeu actuel est le passage de la vélo route 85 au sein de l'agglomération. Le projet est inscrit au sein du schéma départemental des mobilités.



La ville a également mis en place des aides à l'achat de VAE plafonné à 200 € sans conditions de ressources.

d. la thématique particulière du passage de convois exceptionnels

Le passage des camions et des convois exceptionnels conditionne l'utilisation du centre ville. En effet, la hauteur sous les ponts ne permet plus leur passage via la D999. Un itinéraire bis a été mis en place.



Aujourd'hui insatisfaisant, pour deux plusieurs raisons :

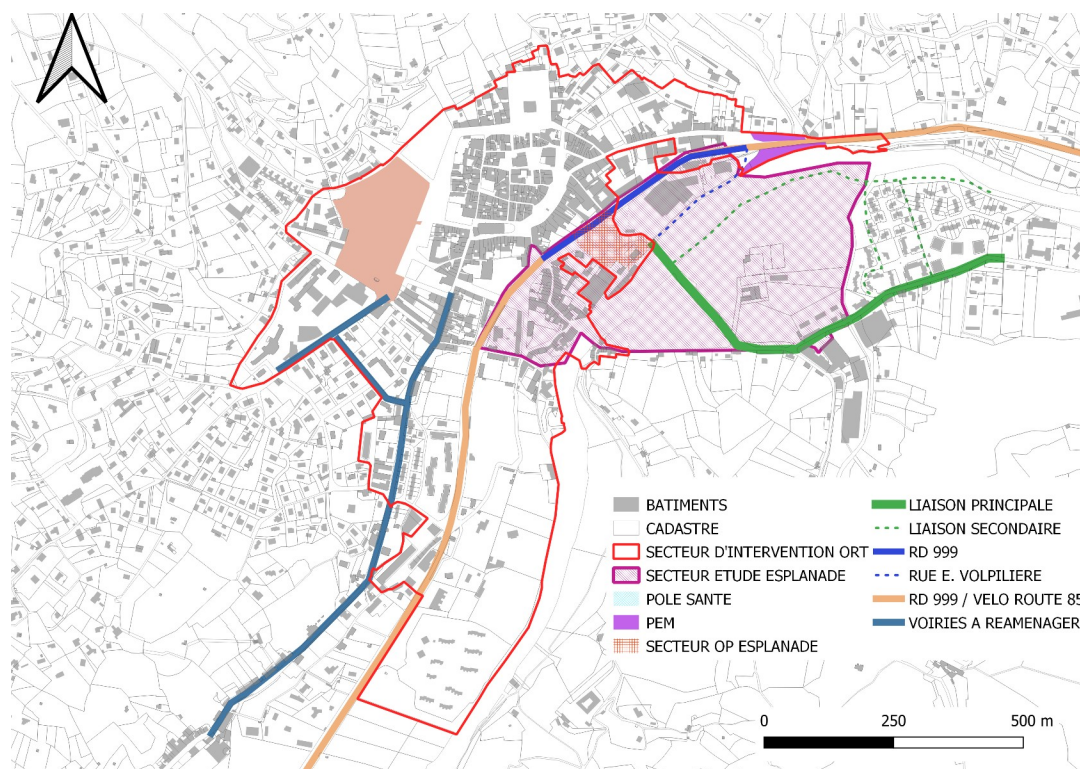
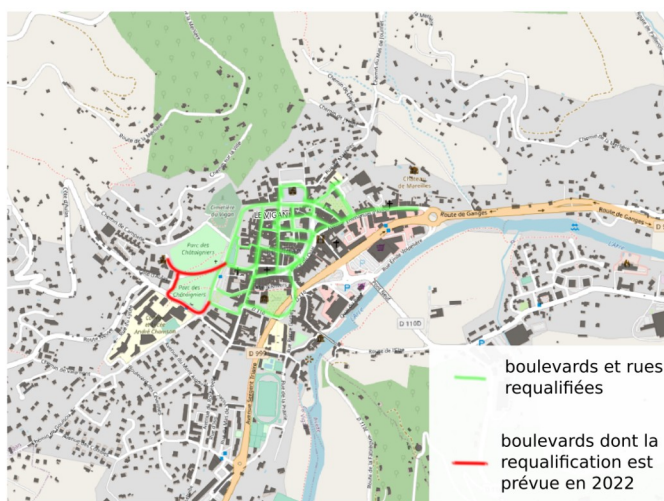
- il emprunte des voiries étroites dont une portion à sens unique
- il passe devant l'école primaire ;
- il emprunte le trajet d'une éventuelle piste cyclable apaisée et à visée plus touristique.

Des solutions techniques diverses sont recherchés (décaissement de la route, surélévation des ponts) pour permettre le passage sur la départementale.

2.3. Les derniers projets structurants de requalifications

Fidèle à un plan guide élaboré en 2014, la commune conduit régulièrement des travaux de requalification de sa voirie. Les derniers doivent s'achever en 2023.

Les principaux projets à venir se retrouve dans l'axe deux de l'Opération de revitalisation.



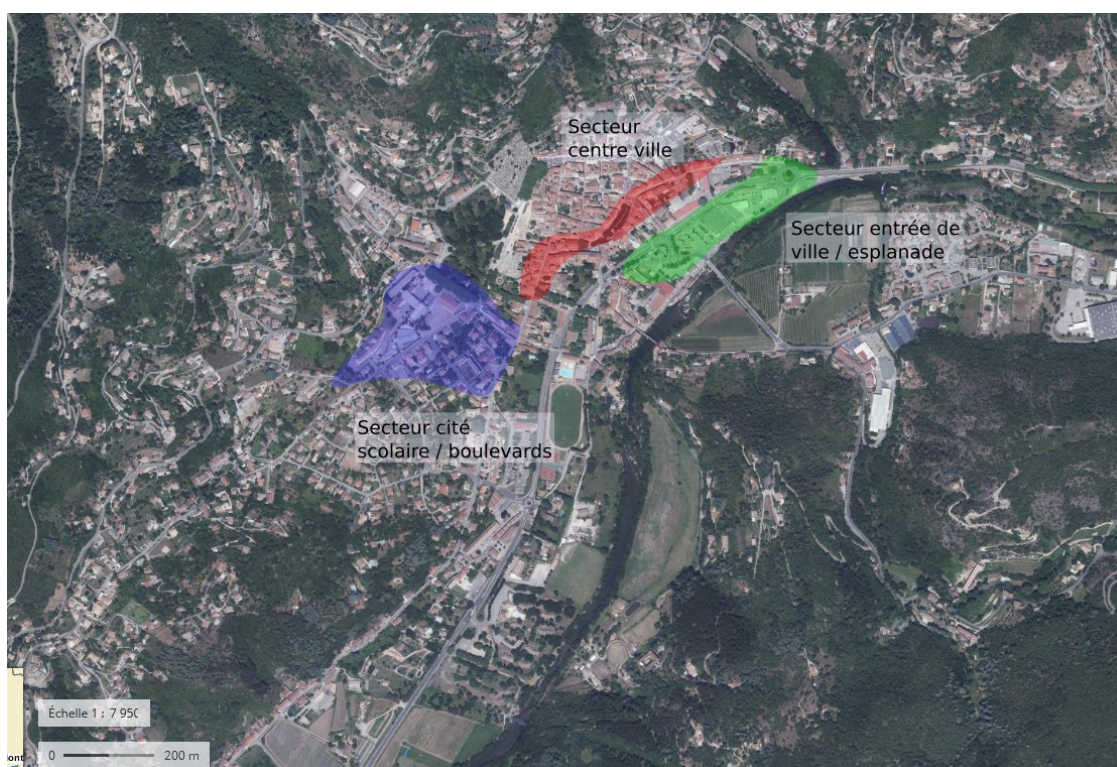
Article 3. Contenu de la mission

a. Rappel objectif

Dans l'élaboration de sa stratégie de revitalisation le territoire marque un objectif important qui mêle requalification des espaces publics et développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle. Très opérationnelle, l'étude demandée ici a pour objectifs de venir quantifier les flux et apporter un regard global sur le fonctionnement de la ville pour accompagner les futurs travaux.

b. Les zones à étudier

Trois secteurs clés ont été identifiés comme structurant pour cette étude, il s'agit de :



- ➔ **Entrée de ville / secteur de l'esplanade** : poche principale de parking en entrée de ville, c'est dans ce secteur que sera aménagé le PEM et l'esplanade. L'ensemble urbain est aujourd'hui peu lisible notamment pour les piétons. La voiture tient une place importante. L'avenue sergent triaire qui reprend la D999 est assez emblématique des problématiques de stationnements avec 5 places aménagés, on constate un usage régulier de plus de 85 véhicule.
- ➔ **Cité scolaire / boulevards** : la cité scolaire est un générateur de flux important, les principaux boulevards viennent d'être requalifiés non sans conséquences sur les rues et avenues adjacentes avec la mise en place d'un sens unique de circulation sur le boulevard des Cévennes. La sécurisation de l'accès des scolaires à l'équipement et leurs circulations piétonne est la priorité de ce secteur.
- ➔ **Centre ville** : le centre ville se structure autour d'un axe routier qui passe en plein milieu de

la place principale. Les enjeux ici sont marchands et il faut rechercher l'apaisement et la mixité des usages notamment en période estivale

c. Les mesures attendues

POUR LE DIAGNOSTIC

Une vision quantitative des enjeux avec :

- des comptages du trafic sur les points identifiés notamment en période d'affluence (le samedi matin) dont la part des points lourds et des convois exceptionnels.
- utilisation des principales poches de stationnement (rotation, voiture tampons) ;
- comptage du trafic cycliste.

Plusieurs campagnes de comptages seront organisées par l'équipe à des horaires et des périodes différentes avec à minima :

- en période scolaire sur des horaires de sorties / entrées d'écoles
- le samedi matin lors du marché influence maximum
- en semaine sur un horaire plus standard pour envisager le trafic minimum.



Les points suivants sont suggérés. Toutefois, le bureau peut en proposer des différents ou des compléments si jugés nécessaire.

Les campagnes de terrains, s'attacheront également à évaluer le taux d'utilisation des espaces de parkings : rotation, taux d'occupation.

Une vision qualitative sera également apporter avec des temps d'échanges auprès d'acteurs clés :

- chefs de projets des aménagements
- représentant des commerçants
- utilisateurs / usagers
- élus / techniciens

POUR LA STRATÉGIE ET RECOMMANDATIONS

Il est attendu la production d'un plan de circulation global avec :

- le sens de circulation et leurs usages (éventuelles piétonisations)
- des recommandations sur les capacités de stationnements nécessaires au projet urbain
- des pistes de pour une stratégie de communication et de sensibilisation pour les sujets de tensions ou pour la mise en place des aménagements futurs.

De manière générale, le bureau d'étude organisera sur ces différentes phases à minima un comité technique et un comité de pilotage qui fera l'objet d'un rapport complet.