



Édito

Les questions de mobilité recouvrent des enjeux essentiels pour nos collectivités, en termes de politiques publiques et en termes de gestion. Nous le mesurons au moment où nous vous présentons notre Schéma des mobilités porté par Olivier Gaillard et Martin Delord.

En tant que gestionnaire, le Conseil départemental du Gard est en charge d'un réseau routier de 4 600 km dont 1 500 km en zone de montagne et 735 routes départementales sans compter les 140 km du réseau cyclable qui passeront bientôt à 350 km. Cela nous engage à rationaliser les opérations de gestion de l'infrastructure, avec notamment une sensibilité particulière aux risques naturels. C'est le sens de la recommandation qui nous a été faite récemment par la Chambre régionale des comptes qui nous a déterminés à produire ce Schéma.

D'un point de vue politique, notre Schéma répondra à trois objectifs qui s'inscrivent dans le projet du mandat.

Le premier de ces objectifs : relier les personnes et les territoires. D'abord, il est indispensable d'assurer une bonne desserte des territoires, des bassins de vie et des bassins d'emploi avec des temps de parcours et des conditions de circulation adaptés. La décongestion de nos agglomérations est un sujet prégnant. Le problème nîmois est connu, mais les communes d'Alès et de Bagnols-sur-Cèze connaissent aussi ces problématiques. L'engorgement du réseau à la saison touristique demande aussi toute notre attention. Il faut enfin, en bout de chaîne, créer les conditions d'un partage de la voirie entre ses différents usagers en toute sécurité, qu'il s'agisse des automobilistes, des usagers des transports collectifs, des cyclistes et des piétons.

Le deuxième objectif, plus social car c'est la vocation première du Conseil départemental, est **d'améliorer l'accès de tous à la mobilité**. Il nous faut veiller à ce que nos aménagements soient compatibles avec ces modalités de transports. Nous veillons également à bien accompagner les initiatives de mobilité solidaire, de mise à disposition de véhicules partagés et de vélos. Ces initiatives, souvent issues du monde associatif sont nombreuses et inventives. Elles méritent notre soutien.

Enfin le troisième objectif est lié à la santé et à la qualité de vie des Gardoises et des Gardois. La réduction des impacts environnementaux des déplacements est devenue un impératif non négociable. Nous nous efforçons d'encourager le développement de solutions alternatives à la voiture particulière. Nous travaillons beaucoup au développement des voies cyclables et des voies vertes afin d'obtenir un réseau interconnecté aussi bien pour le tourisme et les loisirs que pour les trajets domicile / travail avec notamment le développement des Pôles d'échanges multimodaux. Les aspirations des territoires en ce sens sont immenses. Nous l'avons mesuré lors des concertations menées auprès des Établissements publics de coopération intercommunale, des communes et des associations.

Remplir tous ces objectifs suppose une coordination avec l'ensemble des acteurs de terrain.

Les rencontres qui ont eu lieu dans le cadre de la construction du Schéma départemental des mobilités ont été tout à fait productives et stimulantes. Nous remercions chaleureusement chacune et chacun d'entre vous d'y avoir participé dans un esprit constructif pour l'intérêt du territoire.



Françoise LAURENT-PERRIGOT
Présidente du Conseil départemental



Martin DELORD,
*Vice-président délégué
aux Infrastructures routières*



Olivier GAILLARD
*Vice-président délégué
à l'Aménagement du territoire*



Préambule

Depuis les évolutions législatives de la dernière décennie⁽¹⁾, l'organisation de la mobilité sur les territoires relève de la compétence de la Région et des Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Ces Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ont notamment en charge les transports collectifs et scolaires, interurbains et urbains. Le rôle d'AOM ne se limite pas à l'organisation de services de transport : les AOM régionales et locales doivent également organiser l'offre de mobilité dans les territoires, en particulier pour lutter contre les « zones blanches » de la mobilité, là où il n'existe aujourd'hui aucune alternative à l'autosolisme.

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 donne également une nouvelle impulsion à la politique des mobilités afin d'œuvrer pour des mobilités du quotidien améliorées et moins émettrices de gaz à effet de serre. Elle élargit les compétences des AOM au développement et au soutien des mobilités actives (vélo, marche), partagées (covoiturage, autopartage) et solidaires (plateformes de mobilité, garages solidaires, ...).

Si le Conseil départemental du Gard ne détient plus de compétence en matière d'organisation de la mobilité, il est toutefois le gestionnaire d'un réseau routier important, structurant pour assurer les grandes mobilités et les connexions entre les grands pôles d'activités et ce, au-delà des limites départementales, mais irriguant aussi finement tout le territoire gardois. Les routes et véloroutes gérées par le Conseil départemental du Gard (CD30) sont le support de déplacements réalisés à l'aide de différents modes : véhicules particuliers, transports collectifs, vélos, poids lourds, ... La mobilité du quotidien dans le Gard s'appuie ainsi sur la sécurité du réseau routier notamment du réseau départemental. Ce dernier est au cœur des préoccupations des élus et des citoyens, tant dans la résorption de l'accidentologie que dans le maintien des conditions de circulation (confort, temps de trajet, viabilité, ...). Il s'agit de faciliter la vie locale (économique et sociale), à l'échelle des bassins de vie. Les politiques publiques en matière d'infrastructures de transport doivent se concevoir de manière partagée autour des projets de territoires tant dans la connexion aux infrastructures de grandes mobilités et aux bassins d'emplois que dans une approche plus solidaire vers les territoires peu denses.

LE SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES MOBILITÉS POURSUIT AINSI PLUSIEURS OBJECTIFS

- Il affirme la politique de mobilité du Conseil départemental du Gard, afin de mettre en œuvre des services publics permettant de toujours mieux relier les hommes et les territoires ;
- Il définit les principes de gestion et d'entretien du patrimoine routier (routes et voies vertes) permettant de mettre en cohérence le niveau de service des voies et les besoins des usagers.



En tant qu'acteur public de premier plan, le Conseil départemental du Gard joue un rôle majeur en matière d'atténuation des effets des activités humaines sur le réchauffement climatique et sur le déclin de la biodiversité. C'est à ce titre que sa politique de mobilité doit œuvrer en faveur du report modal depuis la voiture individuelle vers des modes de déplacement moins émetteurs de gaz à effet de serre ainsi que vers des pratiques d'aménagement du territoire plus respectueuses des sols et de la biodiversité environnante.

À travers le Schéma départemental des mobilités, le Conseil départemental du Gard confirme donc sa volonté de mener une politique publique favorisant l'émergence de **routes plus durables, plus sûres, connectées et vectrices de l'intermodalité**.

Ce Schéma départemental des mobilités est amené à vivre et ainsi évoluer avec le contexte réglementaire et les bonnes pratiques et recommandations techniques liées à l'action publique en matière d'infrastructures.

^[1] Adoption de la loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, adoption de la loi portant Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 et adoption de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019.





POURQUOI, COMMENT, EN RÉSUMÉ

Jusque-là le **Schéma routier départemental**, établi pour la **période 2002-2014**, a apporté une vision globale du patrimoine routier, une hiérarchisation des voies départementales en 4 niveaux et une déclinaison opérationnelle du métier de gestionnaire routier à travers un cahier de normes techniques routières.

En complément, le **Schéma départemental des aménagements cyclables**, établi en **2006**, a permis, au cours des quinze dernières années, d'instaurer une réelle politique cyclable mise en œuvre par le Conseil départemental : aménagement de voies vertes, partenaire des collectivités locales pour la mise en place de boucles cyclodécouverte...

Aujourd'hui, le Schéma départemental des mobilités, vient replacer au sein d'un seul document, le réseau routier départemental et le réseau de véloroutes et voies vertes dans un système de mobilités répondant à l'ambition de la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, à savoir : améliorer les mobilités du quotidien et les rendre moins émettrices de gaz à effet de serre.

Ce Schéma départemental des mobilités est le document de planification de l'action de la collectivité en matière de mobilité. Il s'inscrit dans le projet départemental « relier les personnes et les territoires ».

Une **démarche de concertation** a été menée auprès des 17 Établissements publics de coopération intercommunale du Gard, des communes, et d'associations d'usagers des infrastructures départementales de mobilité.

L'élaboration de ce schéma s'est appuyée sur les compétences et le savoir-faire des agents départementaux qui ont élaboré des doctrines d'intervention au fil du temps.

LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LE SCHÉMA ?

- Agir pour **la réduction des impacts environnementaux** des déplacements en favorisant le développement des solutions alternatives à la voiture particulière ;
- Ancrer l'infrastructure routière au sein d'un **dispositif de mobilité multimodal** ;
- Mettre en œuvre des **techniques innovantes** de création et d'entretien de chaussée ;
- Assurer la **desserte des territoires** avec des temps de parcours et des conditions de circulation adaptés ;
- Permettre le **partage de la voirie** et la **sécurité routière** pour tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes et usagers des transports collectifs) ;
- Poursuivre la politique d'entretien du réseau routier dans un objectif de **résorption de la dette grise*** ;
- Améliorer l'accès à la **mobilité pour tous**.

**dette invisible, correspondant au manque d'investissement dans l'entretien des infrastructures, et risquant de générer dans le futur un surcoût financier important pour leur remise en état.*

PLAN DU SCHÉMA

Le Schéma des mobilités propose une déclinaison de l'action départementale en matière de mobilité selon 4 grandes missions :

- **Aménager les grandes infrastructures de mobilité**

La dynamique démographique du Gard associée aux attentes sociétales génèrent des demandes de mobilité, vecteur essentiel de cohésion sociale, de vitalité économique et d'attractivité des territoires. Le Conseil départemental du Gard a l'ambition de répondre à ces enjeux en construisant les ouvrages ou équipements qui permettent de relier les pôles urbains, les bassins d'emplois et les pôles économiques du territoire aux grandes infrastructures de mobilité (réseaux autoroutiers et ferrés) ou en participant à la réalisation de ces grandes infrastructures de mobilité.

- **Exploiter, entretenir et gérer le patrimoine routier**

La mise en place d'une politique d'entretien constitue un enjeu majeur permettant d'assurer une bonne gestion du patrimoine des routes, des voies vertes et des ouvrages d'art. Elle permet de privilégier des opérations programmées en évitant autant que possible les interventions de réhabilitation en urgence.

- **Moderniser et sécuriser les déplacements quotidiens**

Le Conseil départemental du Gard donne, depuis de nombreuses années, la priorité à la mobilité du quotidien.

Par cette politique publique, les accès aux bassins d'emplois sont modernisés et sécurisés. L'amélioration de l'offre routière est ici ciblée sur des objectifs de sécurité, de confort, de réduction des émissions et des nuisances aux riverains, d'accès pour un certain nombre de territoires aujourd'hui mal desservis et de facilitation de la circulation des transports collectifs ou partagés.

- **Créer un réseau d'itinéraires cyclables structurant le territoire départemental**

Le Conseil départemental entend participer au développement d'un système vélo afin de faciliter l'accès à l'usage du vélo pour l'ensemble des Gardoises et des Gardois en priorisant :

- Le déploiement du réseau de véloroutes et voies vertes d'échelle départementale ;
- L'amélioration de l'accessibilité des collèges à vélo ;
- L'accompagnement et la réalisation d'aménagements cyclables pour les mobilités du quotidien ;
- L'identification et la valorisation des itinéraires cyclotouristiques et cycloportifs ;
- L'accompagnement et le développement du pôle vélo de Méjannes-le-Clap.

QUELLES NOUVEAUTÉS DANS LE SCHÉMA ?

- une nouvelle organisation du réseau routier départemental selon trois catégories : le réseau structurant, le réseau de liaison et le réseau de proximité ;
- la mise en place d'une politique d'entretien mobilisant des outils de connaissance du patrimoine ;
- une politique cyclable toujours plus ambitieuse : extension de l'infrastructure cyclable sécurisée à l'échelle départementale, renforcement du dispositif de cofinancement d'aménagements cyclables du quotidien d'échelle intercommunale, sensibilisation des collégiennes et collégiens ;
- une implication nouvelle du Conseil départemental du Gard dans l'aménagement d'aires de covoiturage en interface avec le réseau routier départemental.



TABLE DES MATIÈRES

1^{RE} PARTIE : ÉTAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC	11
1. LE RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL	11
2. LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL DE VOIES VERTES	14
3. LES TRANSPORTS EN COMMUN ROUTIERS INTERURBAINS ET URBAINS	15
4. LA MOBILITÉ FERROVIAIRE	15
5. L'ACTION DÉPARTEMENTALE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ	16
5.1 LE CADRE D'INTERVENTION	16
5.2 LES INVESTISSEMENTS	16
5.3 L'ENTRETIEN DES CHAUSSÉES : DE LA NÉCESSITÉ D'ENTREtenir LE PATRIMOINE ROUTIER DÉPARTEMENTAL	19
5.4 L'ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ART	20
5.5 LE TRAITEMENT DES RISQUES DE CHUTE DE PIERRES	20
5.6 L'ENTRETIEN DES DÉPENDANCES BLEUES ET VERTES	21
5.7 LA SURVEILLANCE ET L'EXPLOITATION DU RÉSEAU	21
2^E PARTIE : CONCERTATION AVEC LES TERRITOIRES – LES ENJEUX DE MOBILITÉ	23
3^E PARTIE : ORIENTATIONS ET ACTIONS	27
1. PRINCIPES ET OUTILS GÉNÉRAUX DE L'ACTION DÉPARTEMENTALE	28
2. LE BUDGET D'INVESTISSEMENT	29
2.1 MOB 1 - AMÉNAGER LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ	29
2.2 MOB 2 - EXPLOITER, ENTREtenir ET GÉRER LE PATRIMOINE	30
2.2.1 LES INVESTISSEMENTS D'ENTRETIEN DES CHAUSSÉES	30
2.2.2 LES INVESTISSEMENTS D'ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ART (OA)	32
2.2.3 LES INVESTISSEMENTS D'ENTRETIEN DES ÉQUIPEMENTS DU RÉSEAU	33
2.2.4 PROPOSITION GLOBALE	33
2.3 MOB 3 - MODERNISER ET SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS	34
2.4 MOB 4 - POLITIQUE CYCLABLE	35
3. LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT LIÉ À L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DU PATRIMOINE DÉPARTEMENTAL	36
4. LE BUDGET D'AUTRES DIRECTIONS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU GARD	38
5. LE PLAN D'ACTIONS	40
ANNEXES	42
[ANNEXE 1] CARTE DE LOCALISATION DES PREMIÈRES AIRES DE COVOITURAGE À AMÉNAGER PAR LE CD30	42
[ANNEXE 2] DISPOSITIF DE FINANCEMENT DES AIRES ET PLACES DE COVOITURAGE	42
[ANNEXE 3] CARTE DU RÉSEAU DE VÉLO ROUTE ET VOIES VERTES D'ÉCHELLE DÉPARTEMENTALE	43
[ANNEXE 4] DISPOSITIF FINANCIER DU VOLET CYCLABLE	43
[ANNEXE 5] DÉVELOPPEMENT DU PÔLE VÉLO AUTOUR DU CENTRE SPORTIF DE MÉJANNES-LE-CLAP	44
A LE CENTRE DE PRÉPARATION AUX JEUX OLYMPIQUES	44
B LE PÔLE VÉLO	45
C DES ROUTES DÉPARTEMENTALES ADAPTÉES AU SUCCÈS DU PÔLE VÉLO	46





PREMIÈRE PARTIE

État des lieux et diagnostic



État des lieux et diagnostic

L'analyse territoriale et socio-économique menée met en évidence les principaux enseignements généraux suivants :

- Un morcellement administratif relatif
- Un département démographiquement dynamique
- Une croissance économique inégale
- Une mobilité pour le travail importante
- Une mobilité liée à l'éducation parfois complexe

DU POINT DE VUE DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL, ON PEUT IDENTIFIER PLUSIEURS CARACTÉRISTIQUES

1. LE RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL

Il compte 735 routes se déployant sur 4 600 km, dont 1 550 km situés en zone de montagne. Il est hiérarchisé selon **4 niveaux de voies** :

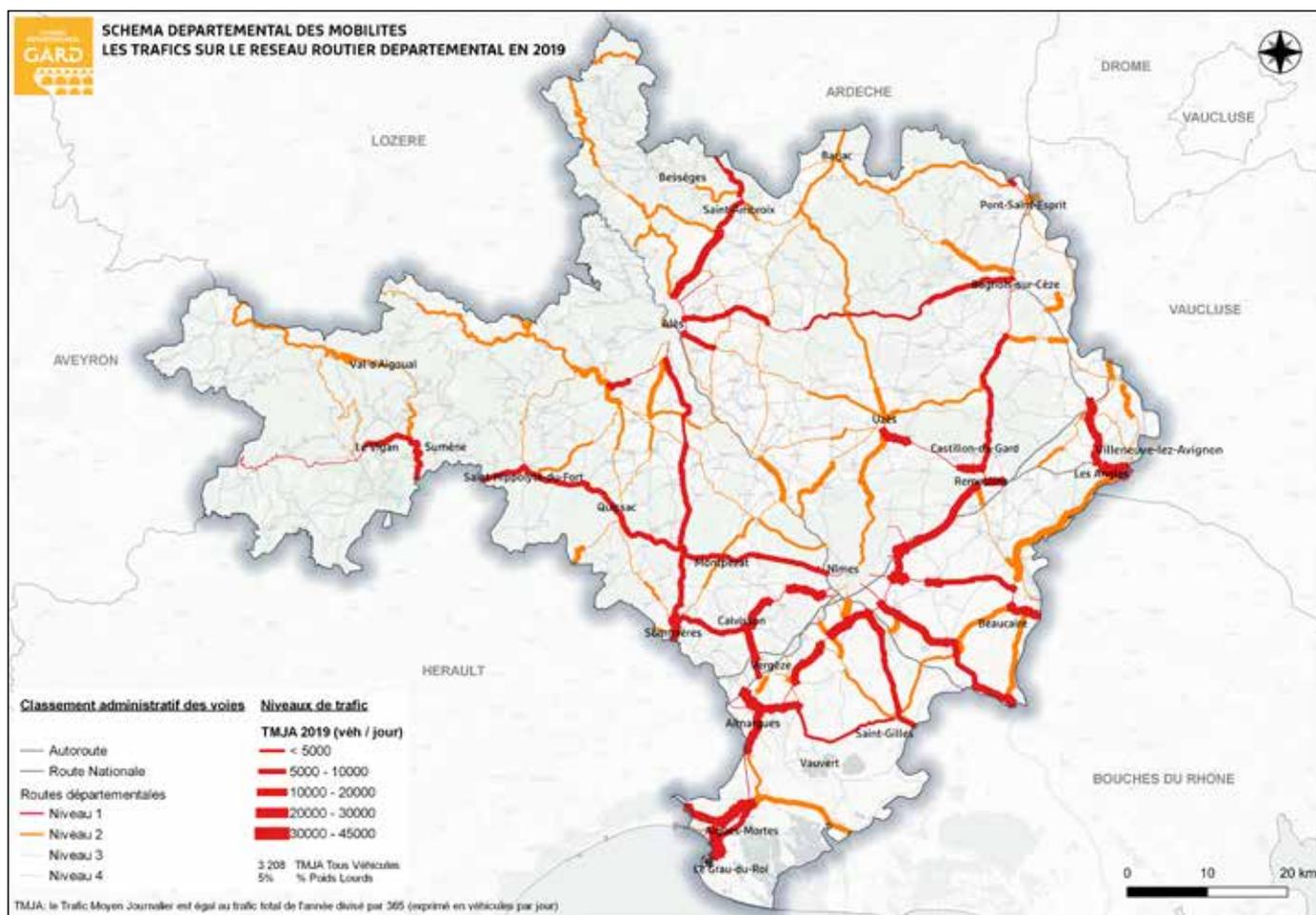
- Les voies structurantes (niveau 1)
- Les voies de liaison (niveau 2)
- Les voies d'accès (niveau 3)
- Les voies de desserte locale (niveau 4)

Le linéaire du réseau départemental est réparti selon les niveaux de voies comme présenté dans le tableau ci-après :

Niveau	Kilomètres	Part du linéaire routier départemental
1	631,47	14 %
2	966,56	21 %
3	947,05	20 %
4	2 102,83	45 %

TRAFICS

Les niveaux de trafic observés sur le réseau départemental sont présentés sur la carte ci-après pour les routes de niveau 1 et 2.



On observe :

- Des trafics générés par l'activité économique des territoires
- Des échanges avec les départements limitrophes
- De forts taux de poids lourds sur les axes en prolongement des routes nationales
- Un réseau départemental très sollicité aux abords des zones d'activités sur les traversées du Rhône
- Des sites touristiques générant de forts trafics saisonniers
- Les pénétrantes vers les agglomérations très sollicitées, supportant les plus forts trafics de poids lourds.
- Un encombrement des traversées de villages
- Un réseau secondaire très sollicité en période estivale
- Un difficile partage de la voirie

ACCIDENTOLOGIE

Le Conseil départemental réalise depuis 2018 un bilan annuel et un bilan mensuel de l'accidentologie sur les routes départementales du Gard. Ce bilan analyse la typologie des accidents par types d'usagers, localisation et causes.

Les données brutes de l'accidentalité au niveau du département du Gard (extrait du bilan 2021) sont les suivantes :

	2017	2018	2019	2020	2021	Variation /2017
Accidents	502	469	465	358	446	-11,16 %
Tués	60	64	54	37	30	-50 %
Blessés	701	604	634	495	591	-15,69 %

Tableau 1: Les données brutes de l'accidentalité au niveau du Département du Gard (extrait du bilan 2021)

Au niveau départemental, nous constatons depuis 2020 une remontée significative de tous les indicateurs, sauf concernant le nombre de tués. Cependant, une tendance à la baisse depuis l'année 2017 s'esquisse avec respectivement - 11.16% du nombre d'accidents corporels, - 15.69 % du nombre de blessés et - 50 % du nombre de tués.

Les premières estimations des chiffres de l'accidentalité en 2022 laissent entrevoir une augmentation par rapport à 2021.



2. LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL DE VOIES VERTES

Le réseau de véloroutes et voies vertes du département du Gard compte plus de 350 km identifiés dont près de **140 km sont aujourd'hui ouverts au public**.

IL EST COMPOSÉ DE :



2 itinéraires EuroVelo

qui se superposent dans leur partie gardoise

- La Méditerranée à vélo EV8 (65 km)
- La ViaRhôna EV17 (110 km)



Des itinéraires nationaux

- Tarn – Causse - Quissac V85 (49 km)
- La Régordane V70 (81km)
- Sommières – Nîmes - Beaucaire V66 (63 km)
- Azur Camargue V65 (13 km)



Des itinéraires départementaux

- Anduze - Cardet (10 km)
- Nîmes - La Mer (42 km)
- Uzès - Vers-Pont-du-Gard (9 km)

À ces itinéraires, s'ajoute la Véloroute Oc'Via, itinéraire constitué de tronçons de routes partagées, réalisée le long de la ligne grande vitesse du contournement Nîmes / Montpellier.

La fréquentation sur ces itinéraires a connu une forte progression entre 2019 et 2021 (+16 % à + 44 % selon les sites), conformément à la tendance nationale.

3. LES TRANSPORTS EN COMMUN ROUTIERS INTERURBAINS ET URBAINS

Le réseau d'autocars interurbains du département (géré désormais par la Région Occitanie : LiO) dessert une grande partie du territoire.

La pointe nord du département n'est toutefois pas desservie par une ligne régionale, de ce fait des communes comme La Grand'Combe (5 041 habitants), Bessèges (2 844 habitants) ou Les Salles-du-Gardon (2 600 habitants) n'ont pas de desserte interurbaine régionale. Plus au sud, la commune de Saint-Gilles, pourtant 5^e ville la plus peuplée du département (13 607 habitants), n'est traversée par aucune ligne LiO.

Des lignes interurbaines permettent de relier le Gard aux communes des départements voisins grâce aux lignes LiO, avec des liaisons vers Montpellier depuis Aigues-Mortes, Quissac et Le Vigan, une liaison vers

Castelnau-le-Lez depuis Sommières, une ligne entre Mende et Alès et plusieurs liaisons vers Avignon depuis Pont-Saint-Esprit, Beaucaire, Bagnols-sur-Cèze et Nîmes. Enfin, le Gard est aussi desservi par les lignes de la Région Auvergne Rhône Alpes entre Alès et Aubenas, Aubenas et Avignon et Pont-Saint-Esprit et Montélimar.

Ce maillage est complété par une desserte urbaine organisée autour des grandes agglomérations : Tango à Nîmes Métropole, Ales'Y sur Alès Agglomération, le réseau Bus Uggo sur le territoire du Gard Rhodanien et le réseau Orizo de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon.

4. LA MOBILITÉ FERROVIAIRE

- La principale ligne reliant Tarascon à Sète via Nîmes, se prolonge d'une part jusqu'à l'Espagne (Port-Bou) et de l'autre vers Avignon. Elle voit circuler un trafic TER pour l'essentiel, mais également grande vitesse.
- La seconde ligne en importance est celle reliant Nîmes à Alès, qui a connu une évolution importante en termes d'offre ces dernières années, et qui se prolonge après Alès en direction de Clermont-Ferrand (ancienne ligne du Cévenol).
- Une autre ligne relie Nîmes au Grau-du-Roi, permettant un accès à la mer et à la Camargue.
- Et enfin, le Gard est traversé par le contournement Nîmes-Montpellier, la ligne TGV mise en service en 2017 qui dessert la gare de Nîmes-Pont-du-Gard pour les directions de Montpellier, Lyon, Paris et Marseille.

La réouverture de deux autres lignes est en cours d'analyse et de préparation sur le territoire par la Région Occitanie. La ligne ferroviaire de la Rive droite du Rhône, qui a vu son dernier passager monter en 1973, est progressivement remise en service entre Nîmes et Pont-Saint-Esprit, et permet ainsi de

desservir à nouveau le nord-est du département en train, notamment la commune centre de Bagnols-sur-Cèze. La seconde est la ligne Alès – Bessèges, fermée aux voyageurs en juillet 2012, dont la remise en service au moins partielle est sérieusement envisagée.

5. L'ACTION DÉPARTEMENTALE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

5.1 LE CADRE D'INTERVENTION

Dans le domaine des mobilités, le Conseil départemental du Gard s'est doté au fil des ans d'outils de prospective, de programmation et de gestion. Ont ainsi été mis en place :

- Un **Schéma routier départemental** (SRD) en 2002
- Un **Schéma des aménagements cyclables** (SDAC) en 2006
- Un **Règlement de voirie départemental** (RVD) en 2015 qui fixe l'étendue des obligations du Conseil départemental du Gard en matière de conservation et d'entretien des éléments constitutifs du domaine public routier départemental, et détermine les modalités de son occupation par les tiers, notamment lorsqu'ils exécutent des travaux

5.2 LES INVESTISSEMENTS

Sur les 5 dernières années, les dépenses effectuées par le Conseil départemental du Gard en matière d'Infrastructures de mobilité varient entre 40 M€ et 50 M€ par an.

Les dépenses sont réparties selon **4 grandes missions** de mobilité qui répondent aux enjeux de développement, de sécurisation, d'entretien du réseau routier départemental et de développement des mobilités alternatives aux énergies carbonées :



Mission MOB 1

Préparer le réseau gardois aux enjeux de demain : construction / participation / équipement des grandes infrastructures de mobilité.



Mission MOB 2

Exploiter, entretenir et gérer le patrimoine routier.



Mission MOB 3

Moderniser et sécuriser les déplacements quotidiens.



Mission MOB 4

Créer un réseau d'itinéraires cyclables structurant le territoire départemental

La répartition des dépenses selon les missions

RÉPARTITION DES DÉPENSES SUR LA PÉRIODE 2017 À 2021

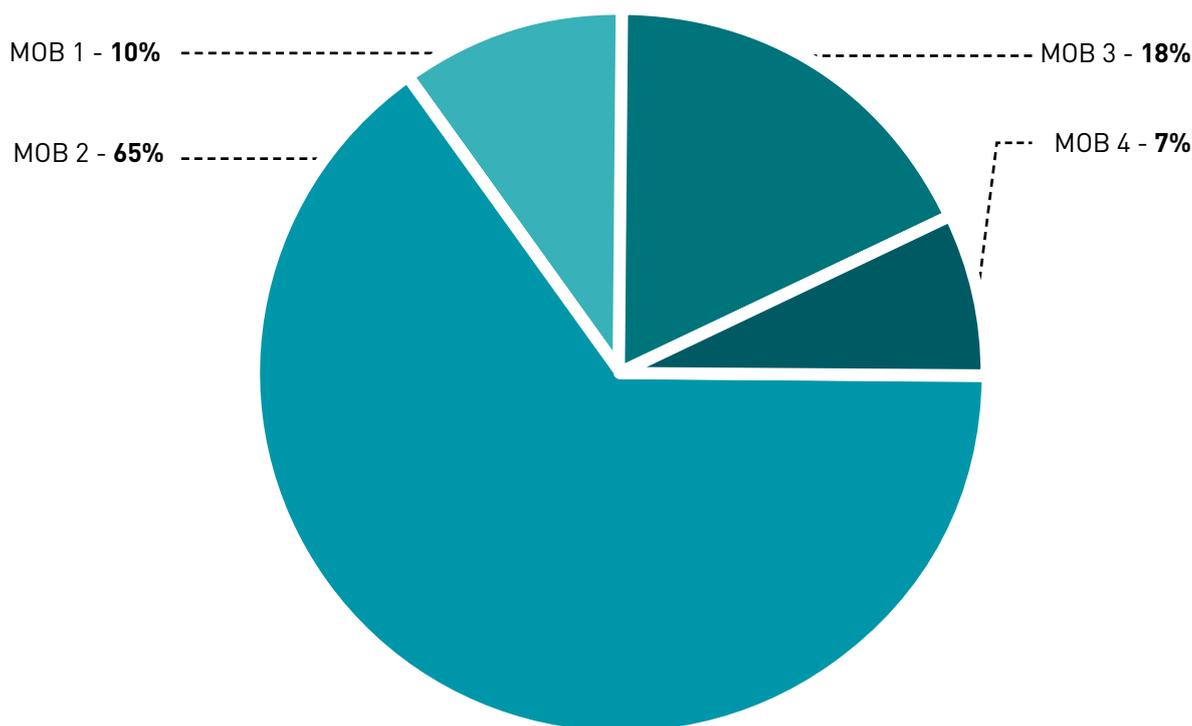


Figure 1: La répartition des dépenses par grande mission sur la période 2017 - 2021

La répartition des dépenses entre les grandes missions fait apparaître la **part prépondérante des dépenses liées à la mission d'entretien, exploitation et gestion du patrimoine routier (MOB 2)**. Cette mission mobilise plus de 50 % des dépenses entre 2017 et 2021.

LE SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SE DÉCLINE SELON 5 OBJECTIFS :

- **Objectif 1** : Développer les véloroutes et voies vertes dans les zones à forts enjeux (bassin de population important ou enjeu touristique)
- **Objectif 2** : Promouvoir la pratique utilitaire du vélo auprès des collégiens
- **Objectif 3** : Sécuriser les entrées et sorties des zones urbaines
- **Objectif 4** : Sécuriser la pratique en zone rurale
- **Objectif 5** : Sécuriser et favoriser la pratique à l'intérieur des zones urbaines

La Mission MOB 4 – Créer un réseau d'itinéraires cyclables structurant le territoire départemental correspond à la mise en œuvre du Schéma départemental des aménagements cyclables (SDAC).

LES MACRO-OPERATIONS RATTACHÉES À CHAQUE GRANDE MISSION⁽²⁾

Mission MOB 1 - Préparer le réseau gardois aux enjeux de demain : construction / participation / équipement des grandes infrastructures de mobilité :

- Contournements de Nîmes
- Contournements d'Alès
- Liaison Alès - A7
- Desserte du bassin vignais par la RD 999
- Liaison Uzès - Alès
- Liaison Uzès - Nîmes
- Autres partenariats sur infrastructures stratégiques
- Liaison Alès - Montpellier Nord
- Liaison Nîmes - Beaucaire

Mission MOB 2 - Exploiter, entretenir et gérer le patrimoine routier :

- Reconstruction des voiries (réhabilitation des structures de chaussées)
- Investissement sur l'outil de travail - bâtiments « routes »
- Investissement sur l'outil de travail - flotte matériels « routes »
- Amélioration des chaussées (renforcement, étanchéification, renouvellement des couches de chaussées)
- Entretien préventif des ouvrages d'art et des murs de soutènement
- Entretien curatif (réhabilitation lourde, reconstruction) des ouvrages d'art
- Entretien des équipements du réseau
- Intempéries

Mission MOB 3 - Moderniser et sécuriser les déplacements quotidiens

- Priorités locales
- Priorités partagées
- Priorités départementales

Mission MOB 4 - Créer un réseau d'itinéraires cyclables structurant le territoire départemental

- V66 Axe « Rétro-Littoral »
- V70 La Régordane
- V85 Tarn - Causses - Quissac
- EV17 Via Rhôna
- VVD Remoulins - Uzès - Alès
- VVD L'Espiguette
- VVD Nîmes à la mer
- VVD Cardet - Anduze
- VVD Véloroute CNM
- Autres axes du SDAC (boucles cyclo-découvertes, ligne verte des Cévennes, accès aux collèges, desserte des zones urbaines).

⁽²⁾ Les Macro-opérations évoluent avec l'actualité de l'action départementale. Il s'agit ici des macro-opérations actives en 2021 et 2022.

5.3 L'ENTRETIEN DES CHAUSSÉES : DE LA NÉCESSITÉ D'ENTREtenir LE PATRIMOINE ROUTIER DÉPARTEMENTAL

LA ROUTE DEMEURE LE PRINCIPAL RÉSEAU POUR LES DÉPLACEMENTS INDIVIDUELS ET COLLECTIFS, COMMERCIAUX OU NON. LE MODE ROUTIER EST INCONTOURNABLE ET REPRÉSENTE, PAR EXEMPLE :

- 87 % des déplacements domicile / travail des Gardoises et des Gardois
- 88 % du transport de marchandises

Le patrimoine d'infrastructures publiques d'une nation a une valeur souvent méconnue. Le sous-investissement ou l'absence d'entretien peuvent alors conduire à leur dépréciation.

La connaissance de l'état du réseau routier est donc primordiale, tout comme le suivi des interventions sur chaussées.

Le Conseil départemental du Gard a mis en place un Schéma routier départemental du Gard 2002 – 2014 définissant les modalités d'auscultation du réseau.

Il a fait réaliser des auscultations à grand rendement sur son réseau principal (niveaux 1 et 2) en 2012 et en 2016, et sur son réseau secondaire (niveaux 3 et 4) en 2015.

Au vu des résultats des auscultations réalisées en 2012 sur le réseau départemental, la réponse a été de focaliser les efforts financiers et techniques sur le réseau le plus dégradé.

La campagne d'auscultation de 2016 a conduit à poursuivre les efforts financiers et techniques sur le réseau le plus dégradé.

Les solutions généralement retenues ont été de type entretien curatif à savoir le renforcement des couches de structure.

De plus, **l'expertise du Laboratoire routier départemental** sur chaque opération permet de limiter significativement le renforcement systématique des chaussées et de cibler les interventions afin de maintenir le niveau de service du patrimoine routier et de réduire le patrimoine fortement dégradé.



5.4 L'ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ART

LES PONTS

Le patrimoine ouvrage d'art du département du Gard est constitué essentiellement à 80 % d'ouvrages en maçonnerie de dimensions petites et moyennes et de quelques ouvrages exceptionnels (Pont suspendu de Roquemaure, Pont d'Aramon, Bow string de Saint-Gilles, Pont-Saint Nicolas...).

Le nombre de ponts du département du Gard est de 3 128 unités. Ce nombre correspond à environ 444 896 m² de tablier

L'état des ponts est mesuré au moyen d'un système de cotation dit IQOA (Image qualité des ouvrages d'art). Pour le patrimoine gardois, la répartition par classe d'état est la suivante :

Classe d'état IQOA	BON ÉTAT		ÉTAT MOYEN	MAUVAIS ÉTAT	
	1	2/2S	2E/2ES	3/3S	3U/3US
% 2022	71 %		24 %	5 %	
% 2019	73 %		23 %	4 %	
% 2016	79 %		17 %	4 %	

La valeur neuve de ce patrimoine peut être évaluée à environ 1.335 milliards d'euros (sur la base d'un coût de 3 000 € m² de tablier).

LES MURS DE SOUTÈNEMENT

Concernant les murs de soutènement, le patrimoine est très peu connu car n'ayant pas fait l'objet d'un recensement précis tant sur le nombre que sur l'état. Les données actuelles datent de 2005 et sont issues de documents papiers d'époque.

Le patrimoine murs représenterait 7 500 murs pour une surface de 1 200 000 m² et une longueur cumulée de 450 km. La hauteur des murs est comprise entre 2 et 20 mètres.

LES TUNNELS

Le patrimoine départemental compte 22 tunnels, 2 tunnels routier (à Alzon et Peyrolles) et 20 tunnels sur les voies vertes, sachant que tous les tunnels sur les voies vertes ne sont pas encore en exploitation.

5.5 LE TRAITEMENT DES RISQUES DE CHUTES DE PIERRES

Du fait de son contexte géomorphologique, hydraulique et climatique, le département est soumis à un aléa de chute de pierres en de nombreuses zones, qui peut affecter le réseau routier et présenter donc un risque pour les infrastructures et leurs usagers.

Le Conseil départemental du Gard ne dispose pour l'heure que d'un recensement des zones ayant déjà présenté des chutes de blocs et qui ont été purgées ou ont fait l'objet de la mise en œuvre de systèmes de protection.

Il conviendrait à terme de disposer d'un recensement exhaustif des zones potentiellement concernées, d'une hiérarchisation afin de pouvoir établir, à l'échelle départementale et sur une base d'itinéraires, les priorités d'interventions en termes de planification des investissements publics pour la mise en sécurité progressive (travaux de prévention et de protection) du réseau contre les phénomènes de chutes de blocs.

Dans l'attente, un entretien curatif est mis en œuvre sur les zones à risque ou présentant des éboulements récurrents ou occasionnels.

5.6 L'ENTRETIEN DES DÉPENDANCES BLEUES ET VERTES

L'entretien des dépendances vertes d'une infrastructure routière est avant tout indispensable pour garantir la sécurité des usagers (visibilité des équipements et de la chaussée, lisibilité de la route) et le maintien des fonctions techniques des dépendances (recueil et évacuation des eaux de pluie, implantation des équipements routiers, support de panneaux, accès riverains, ...).

La régie départementale intervient de manière régulière sur l'entretien des dépendances bleues (principalement les fossés, mais également quelques bassins), pour assurer un bon écoulement des eaux de plateformes des chaussées et maintenir autant que faire se peut la viabilité des chaussées en cas de fortes pluies.

CONCERNANT LES DÉPENDANCES VERTES, LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL INTERVIENT SUR PLUSIEURS THÉMATIQUES :

- Le fauchage des accotements
- L'entretien des bords de certaines routes départementales pour la défense contre l'incendie
- L'entretien des plantations d'alignement
- L'entretien des espaces verts réalisés hors agglomération

Depuis 2016, le Conseil départemental du Gard a accentué ses pratiques de **fauchage raisonné** sur les accotements des routes départementales. Ces améliorations ont été mises en œuvre dans la continuité d'une démarche environnementale initiée

depuis plusieurs années : **abandon des produits phytosanitaires, augmentation de la hauteur de coupe, adaptation des périodes de fauchage et débroussaillage**, formation à la conduite des engins de fauchage.



5.7 LA SURVEILLANCE DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU

Dans un objectif d'assurer la viabilité du réseau et la circulation des usagers dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité, le Conseil départemental du Gard a mis en place plusieurs modalités.

Pour la surveillance du réseau, un système de patrouillage est mis en œuvre.

Par ailleurs, un Plan de viabilité hivernale départemental (PVHD) a été élaboré. Il hiérarchise le réseau avec des niveaux de services différents selon

les itinéraires et adaptés à chaque territoire par un plan d'exécution. Le PVHD définit trois niveaux de service selon l'importance du trafic, la liaison entre les pôles économiques, le transport en commun, la desserte socio-économique avec notamment les hôpitaux, les lycées et collèges, les sites à fort enjeu.

Les objectifs sont, par ailleurs, adaptés en zone de montagne où la viabilité hivernale est organisée en fonction d'un hiver rigoureux avec des précipitations de neige récurrentes.



DEUXIÈME PARTIE

Concertation avec les territoires Les enjeux de mobilité



Concertation avec les territoires Les enjeux de mobilité

Des réunions de concertation avec les EPCI du département se sont tenues au 1^{er} trimestre 2022.

ETAIENT INVITÉS À CES RENCONTRES :

- Les élus et techniciens des EPCI
- Les Conseillers départementaux des cantons concernés par chaque rencontre

Les principaux axes de réflexions issus de cette concertation :

- Poursuivre les études pour un réseau routier et cyclable modernisé et accompagnant les projets de développement des territoires
- Maintenir le niveau adéquat de sécurité des usagers des routes et véloroutes
- Mener une politique de gestion du patrimoine routier au service des territoires
 - » *Consolider les outils de suivi de l'état du réseau et de ses usages*
 - » *Vers une nouvelle classification des routes*
 - » *Définir des critères de priorisation des opérations d'investissement*
 - » *Préciser les techniques d'aménagement routier et paysager adaptées au territoire*
 - » *Adapter le réseau routier aux nouveaux enjeux de mobilité (intermodalité, alternatives à l'autosolisme, ...)*
- Affirmer une politique de soutien au développement des usages du vélo
 - » *Définir un nouveau schéma des itinéraires modes doux*
 - » *Promouvoir les mobilités actives dans les politiques départementales (insertion, handicap, collègues, ...)*
 - » *Accompagner les différents Maitrise d'ouvrages (MOA) pour des aménagements cyclables sur le réseau départemental ou en lien avec la politique cyclable départementale*
 - » *Adapter la politique d'entretien aux enjeux locaux des territoires*
 - » *Consolider les outils de suivi de l'usage du réseau cyclable*

HISTORIQUE ET ÉVOLUTION

SCHÉMA ROUTIER DÉPARTEMENTAL 2002

- + Vision globale du réseau à l'échelle départementale
- + Hiérarchisation du réseau en quatre niveaux
- + Déclinaison opérationnelle à travers un cahier des normes techniques
- Approche monomodale de la route
- Horizon de réalisations des projets à mettre en cohérence avec les capacités d'investissement du Conseil départemental du Gard

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES 2006

- Aménagement de véloroutes et voies vertes par le Conseil départemental du Gard - vocation touristique
- Participation technique et financière aux projets de boucles cyclodécouverte portés par les communes ou groupements de communes
- Un dispositif de financement destiné à accompagner les projets de mobilité cyclable du quotidien qui a été peu mobilisé



SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES MOBILITÉS 2023

RÉSEAU ROUTIER

- Nouvelle organisation du réseau routier en 3 catégories
- Confirmation de doctrines d'entretien mises en place par les services au fil de l'eau
- Des outils de suivi de l'action départementale au service d'une politique d'entretien du patrimoine (routes, ouvrages d'art, murs)
- Un réseau routier support de mobilités tous modes

VÉLO

- Poursuite du développement du réseau de véloroutes et voies vertes
- Accompagnement des communes et groupements de communes pour la réalisation d'aménagements cyclables « du quotidien »
- Incitation plus forte à l'usage des vélos par les collégiens (volet infrastructures et volet sensibilisation)





TROISIÈME PARTIE

Orientations et actions



Orientations et actions

À travers le Schéma départemental des mobilités, le Conseil départemental du Gard confirme sa volonté de mener une politique publique de gestion des infrastructures de déplacement intégrées à leur environnement, favorisant l'émergence de **routes plus durables, plus sûres, connectées et vectrices de l'intermodalité**.

Cette politique publique
est structurée
selon 4 missions



AMÉNAGER LES GRANDES
INFRASTRUCTURES
DE MOBILITÉ.



EXPLOITER, ENTREtenir
ET GÉRER LE PATRIMOINE
ROUTIER.



MODERNISER
ET SÉCURISER
LES DÉPLACEMENTS
QUOTIDIENS.



CRÉER UN RÉSEAU
D'ITINÉRAIRES CYCLABLES
STRUCTURANT LE TERRITOIRE
DÉPARTEMENTAL.

1. PRINCIPES ET OUTILS GÉNÉRAUX DE L'ACTION DÉPARTEMENTALE

Le Schéma départemental des mobilités propose des principes et outils transversaux qui seront pour certains, des guides pour chaque opération menée.

MOBILITÉS ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Conseil départemental du Gard s'est depuis plusieurs années engagé à intégrer le développement durable dans ses missions de gestionnaire du patrimoine routier. Ainsi, ses objectifs en matière de durabilité sont de tendre vers l'efficacité économique, la responsabilité environnementale et la solidarité sociale.

Dans ce cadre et en complément des actions déjà entreprises dans ce domaine, le Conseil

départemental du Gard et les acteurs locaux souhaitent s'unir dans un nouvel engagement collectif pour prolonger cette dynamique : le Pacte d'engagement. Il permettra un ancrage plus systématique des principes de durabilité dans l'ensemble des opérations routières que ce soit pour l'entretien ou pour l'investissement en stimulant l'innovation pour mettre en œuvre la solution la mieux adaptée au contexte rencontré.

UN RÉSEAU STRUCTURÉ

Le réseau routier départemental a été organisé dans le Schéma routier départemental 2002-2014 (SRD) selon quatre niveaux : les voies structurantes, de liaison, d'accès et de desserte locale. Cette organisation est toujours cohérente avec les équilibres du territoire (des évolutions dans la

classification de certaines routes sont apportées à la marge). Le nombre de catégories nécessite toutefois d'être modifié pour être réduit à 3 catégories, cette nouvelle organisation permettant notamment une homogénéisation avec les pratiques des autres départements français.

On distingue ainsi les routes :

- Du réseau **structurant** (620 km représentant près de 15% du linéaire départemental) ;
- Du réseau **de liaison** (970 km représentant autour de 20% du linéaire) ;
- Du réseau **de proximité** (plus de 3 050 km représentant autour de 65% du linéaire).

Au terme de ce travail de révision de la hiérarchie du réseau routier départemental, les équilibres de répartition des types de routes sont maintenus.

Ces trois catégories constitueront le socle des niveaux de service attendus sur le réseau routier et de la politique d'entretien qui sera mise en œuvre. Des indicateurs supplémentaires sont par ailleurs attribués à certains itinéraires afin de rendre compte de l'intérêt spécifique qu'ils présentent dans la desserte de sites touristiques ou dans la pratique

du vélo (pratique touristique et sportive). Cette caractérisation des usages particuliers de certaines routes permet en effet d'adapter les niveaux de service proposés sur les itinéraires concernés.

Sur cette base, le « cahier des normes techniques » annexé au Schéma des mobilités détaille les niveaux de service attendus pour chaque catégorie de route et les éventuelles adaptations prévues pour les usages particuliers.

2. LE BUDGET D'INVESTISSEMENT

Le budget d'investissement des infrastructures de mobilité permettant de mettre en oeuvre les propositions du Schéma des mobilités s'élève à 57 M€ annuels.

2.1 MOB 1 – AMÉNAGER LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ

Une part des dépenses imputées sur la MOB 1 concerne aujourd'hui les projets de grandes déviations, réalisés dans le cadre des mobilités supra-départementales ou des mobilités départementales. Il s'agit notamment des opérations de contournement Ouest de Nîmes, déviation Nord de Nîmes, déviation de Caissargues, déviation de Saint-Christol-les-Alès, déviation Nord-Ouest de Bagnols, contournement ouest d'Uzès, déviation de Redessan et de Jonquières-Saint-Vincent, participation à la Rhodanienne.

La temporalité de ces opérations qui est fortement liée aux contraintes environnementales, hydrauliques ou encore aux compensations agricoles, ainsi que leur montant important, rendent nécessaire une inscription spécifique de ces projets au budget de la collectivité.

Lorsqu'on ne tient pas compte de l'investissement dans les projets de grandes déviations, les dépenses associées à la MOB 1 au cours des 5 dernières années sont les suivantes :

	2018	2019	2020	2021	2022*
Dépenses (€ TTC)	5,4M	5,3M	5,9M	1M	4,2M

(*) prévisionnel

UN BUDGET ANNUEL D'INVESTISSEMENT DE 5 M€ EST PROPOSÉ POUR LA MOB 1 AFIN DE DONNER SUITE AUX PROJETS DE MODERNISATION DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES MOBILITÉS.

Il ne comprend pas le coût des études et travaux de réalisation des projets de déviations, qui feront donc l'objet de financements spécifiques, validés par l'Assemblée départementale, en leur temps.

Budget de la Mission MOB 1 sans les grandes déviations de 2018 à 2022 et proposition du Schéma des mobilités



2.2 MOB 2 – EXPLOITER, ENTREtenir ET GÉRER LE PATRIMOINE

LA MISSION MOB 2 EST ASSURÉE À TRAVERS 5 CATÉGORIES D'INVESTISSEMENTS :

- Les investissements d'entretien des chaussées ;
- Les investissements d'entretien des Ouvrages d'art (OA) et des murs ;
- Les investissements sur les bâtiments nécessaires aux actions de la régie routière ;
- Les investissements sur la flotte de matériels nécessaire aux actions de la régie routière ;
- Les investissements d'entretien des équipements du réseau.

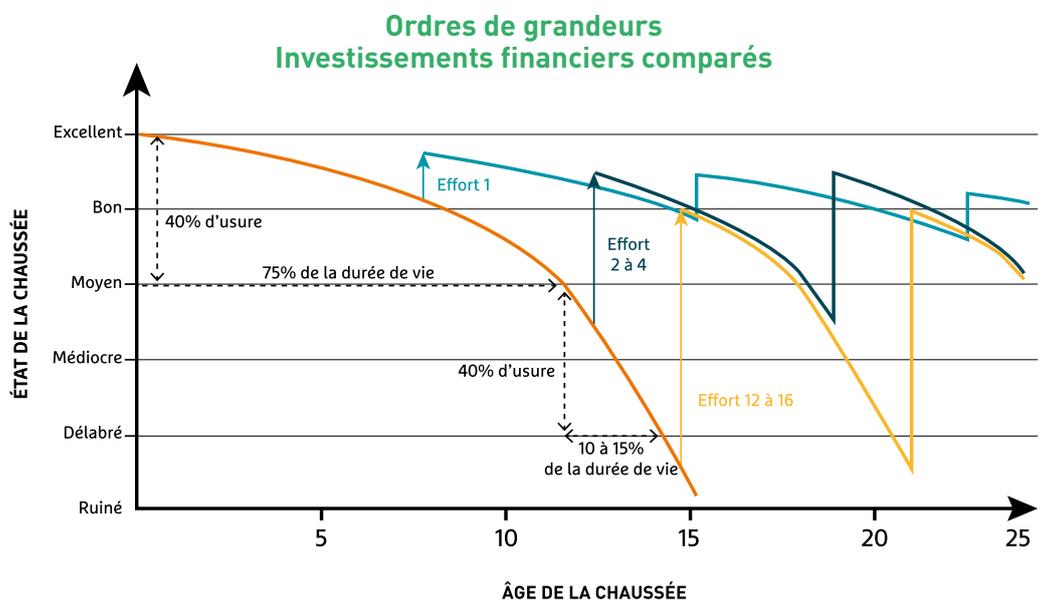
2.2.1 LES INVESTISSEMENTS D'ENTRETIEN DES CHAUSSÉES

Les opérations d'entretien des chaussées portent sur :

- L'entretien curatif des routes diagnostiquées « en mauvais état » ;
- L'entretien préventif et intermédiaire des routes diagnostiquées « en bon état » et « nécessitant entretien ».

Les tendances d'évolution de l'état de la chaussée reconnues par l'état de l'art sont représentées sur la figure ci-dessous. Il apparaît que les efforts fournis en matière d'entretien préventif

des chaussées (avant détérioration de celles-ci) atténuent leur courbe de vieillissement, prolongeant ainsi leur durée de vie et réduisant les dépenses d'entretien curatif in fine.



Compte-tenu de ces tendances, diverses stratégies peuvent être envisagées pour le patrimoine routier gardois. Les variables sont les suivantes :

- La période de réalisation de l'entretien curatif sur le patrimoine des routes structurantes et de liaison en mauvais état. Ces investissements peuvent être lissés sur 10 ans, 15 ans ou 20 ans.
- La réalisation ou non d'opérations d'entretien préventif sur le patrimoine des routes structurantes et de liaison en bon état.

Les niveaux d'investissement correspondants sont présentés ci-dessous :

Entretien curatif des routes structurantes et de liaison en mauvais état :

Période de réalisation	Investissement annuel (€ TTC)
10 ans	12,6 M
15 ans	8,4 M
20 ans	6,3 M

Dépenses d'entretien préventif et intermédiaire étalées sur une période de 15 ans :

	Investissement annuel (€ TTC)
SCÉNARIO AMBITIEUX <ul style="list-style-type: none"> Entretien préventif sur routes structurantes et de liaison en bon état Entretien préventif et intermédiaire sur routes structurantes et de liaison nécessitant entretien Enduit superficiel d'usure (ESU) sur l'ensemble des routes de proximité 	19,8 M
SCÉNARIO MODÉRÉ <ul style="list-style-type: none"> Entretien préventif et intermédiaire sur routes structurantes et de liaison nécessitant entretien Enduit superficiel d'usure (ESU) sur l'ensemble des routes de proximité 	11,3 M

C'est l'option d'un entretien curatif étalé sur **20 ans** et du scénario d'entretien préventif et intermédiaire modéré qui a été retenue dans la proposition globale. Elle correspond à un budget annuel de **17,6 M€**.

En complément de ce budget, il est nécessaire de prévoir une dépense d'environ **2 M€/an** pour les petites réparations non prévisibles réalisées au moyen du marché accord-cadre.

Le Schéma des mobilités propose ainsi de consacrer un budget annuel de 19,6M€ à l'entretien des chaussées.

On peut comparer ce budget prévisionnel aux dépenses des dernières années rassemblées dans le tableau ci-dessous :

	2018	2019	2020	2021
Grosses réparations voirie (M€ TTC)	20,94	15,12	21,42	20,20
<i>dont préventif (M€ TTC)</i>	15,3	12,76	17,8	13,84
<i>dont curatif (M€ TTC)</i>	5,64	2,36	3,62	6,36

2.2.2 LES INVESTISSEMENTS D'ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ART (OA)

La mission d'information sénatoriale dans son rapport N°609 de 2019, « Sécurité des ponts : éviter un drame », met en évidence qu'à minima le budget alloué à la maintenance des ouvrages d'art doit représenter de l'ordre de 0,5 à 0,8% de la valeur à neuf du patrimoine, qui est aujourd'hui estimée à 1 335 M€ pour le réseau routier départemental (3 000 € / m² de tablier).

Sur cette base, il conviendrait de consacrer 6,7 à 10,7 M€ par an à la maintenance des ouvrages d'art.

Il est prévu au titre du Schéma des mobilités de **consacrer 7 M€ par an à l'entretien préventif et curatif des ponts.**

Cela permet de réaliser l'entretien des ouvrages courants de manière régulière pour 4 M€ et de programmer l'entretien curatif des grands ouvrages les plus dégradés mentionnés ci-dessous pour 3 M€, soit d'assurer leur traitement sur 8 ans environ.

Nom du pont	Type	L (m)	S (m ²)	IQOA	Coût estimé
Pont d'Aramon	Poutres caissons BP	485	4 270	3US	6 400 000
Pont de Vallabrègues	Poutres caissons BP	167	1 550	3U	2 300 000
Pont Neuf sur l'Arre	Poutres préfa BP	60	510	3	765 000
Pont du barrage de l'Homol	Poutres préfa BP	134	1 200	2E	1 800 000
Pont de Roquemaure	Métallique suspendu	395	4 600	2ES	6 900 000
Viaduc de BEZ	Maçonnerie	96	820	3S	1 230 000
Pont de la Tour Carbonnière	Maçonnerie	830	6 000	3US	1 500 000
Pont de Pont-Saint-Esprit	1 voûte BA 35 voûtes MA	867	7 750	3	2 500 000
TOTAL					23 395 000

Il conviendra sans doute ensuite de consacrer ce budget au renforcement des ouvrages présentant des limitations de tonnages préjudiciables pour le territoire.



On peut comparer le budget prévisionnel proposé aux dépenses des dernières années rassemblées dans le tableau ci-dessous :

	2018	2019	2020	2021
Grosses réparations d'ouvrages d'art (M€ TTC)	3,6	5,5	4,2	4,1
<i>dont préventif (M€ TTC)</i>	<i>3,2</i>	<i>2,2</i>	<i>1,9</i>	<i>2,3</i>
<i>dont curatif (M€ TTC)</i>	<i>0,4</i>	<i>3*</i>	<i>2,3</i>	<i>1,8</i>

(*) dont 1 M€ consacré à la réparation du tunnel d'Alzon.

2.2.3 LES INVESTISSEMENTS D'ENTRETIEN DES ÉQUIPEMENTS DU RÉSEAU

En complément des investissements déjà en place en matière d'entretien des équipements du réseau, le budget prévoit l'enrichissement des outils de gestion du réseau par une solution de gestion prédictive de l'accidentalité. Cela représente une augmentation du budget de l'ordre de 100 000 € par an.

2.2.4 PROPOSITION GLOBALE

POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DES MOBILITÉS, IL EST DONC ENVISAGÉ DE PORTER LE BUDGET ANNUEL MOYEN D'INVESTISSEMENT DE LA MOB 2 À 35 M€. CETTE ENVELOPPE SE DÉCOMPOSE DE LA MANIÈRE SUIVANTE :

- Entretien des chaussées (préventif et curatif) et petites réparations : budget de 19,6 M€.
- Entretien des ouvrages d'art (préventif et curatif) : budget de 9,5 M€, dont 7 M€ pour les ponts, 2 M€ pour les murs de soutènement, et 500 000 € pour la sécurisation des falaises (incluant l'élaboration du Plan de Gestion du Risque Rocheux).
- Investissement sur l'outil de travail – bâtiments « routes » : maintien d'un budget annuel de 3 M€. Ce budget est indépendant des objectifs du Schéma des mobilités – porté par d'autres services du Conseil départemental du Gard.
- Investissement sur l'outil de travail – flotte matériels « routes » : maintien d'un budget annuel de 2,5 M€ identique aux années précédentes.
- Entretien des équipements du réseau : budget annuel de 450 000 €.

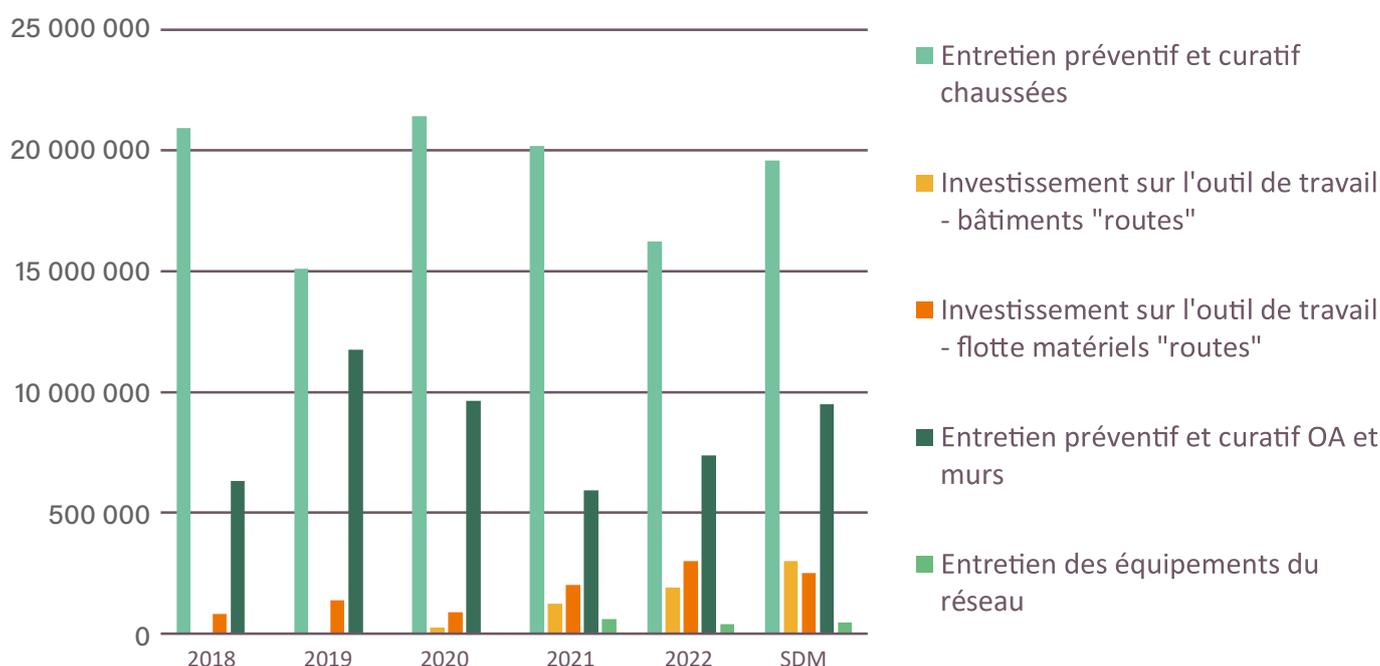
À noter que cette proposition n'inclut pas d'enveloppe dédiée aux réparations du réseau des dégâts d'intempéries qui peuvent être rendues nécessaires ; elles feront l'objet, lorsqu'elles surviennent, d'un vote spécifique en assemblée.

L'évolution des dépenses associées à la MOB 2 au cours des 5 dernières années est présentée dans le tableau puis sur le graphique ci-dessous.

	2018	2019	2020	2021	2022*
Dépenses (M€ TTC)	28	28,4	33,4	33,6	30,4

(*) prévisionnel.

Budget de la Mission MOB 2 de 2018 à 2022 et proposition Schéma des mobilités



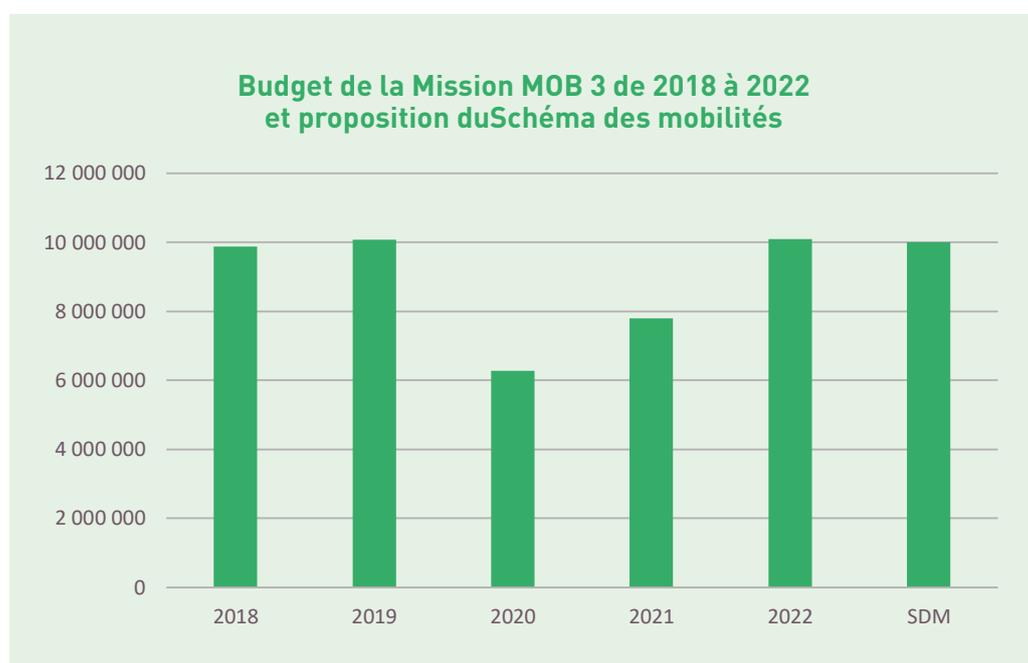
2.3 MOB 3 - MODERNISER ET SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

Les dépenses associées à la MOB 3 au cours des 5 dernières années sont présentées ci-dessous.

	2018	2019	2020	2021	2022*
Dépenses (M€ TTC)	9,9	10	6,3	7,8	10,1

(*) prévisionnel.

POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DES MOBILITÉS, IL EST ENVISAGÉ DE MAINTENIR LE BUDGET ANNUEL MOYEN D'INVESTISSEMENT DE LA MOB 3 À 10 M€, incluant 4 M€ pour la réalisation des contrats territoriaux – traversées d'agglomération et 500 000 € par an pour les priorités partagées relatives à l'intermodalité (PEM principalement) et à l'aménagement d'aires de covoiturage.



2.4 MOB 4 - POLITIQUE CYCLABLE

Les dépenses associées à la MOB 4 au cours des 5 dernières années sont présentées ci-dessous.

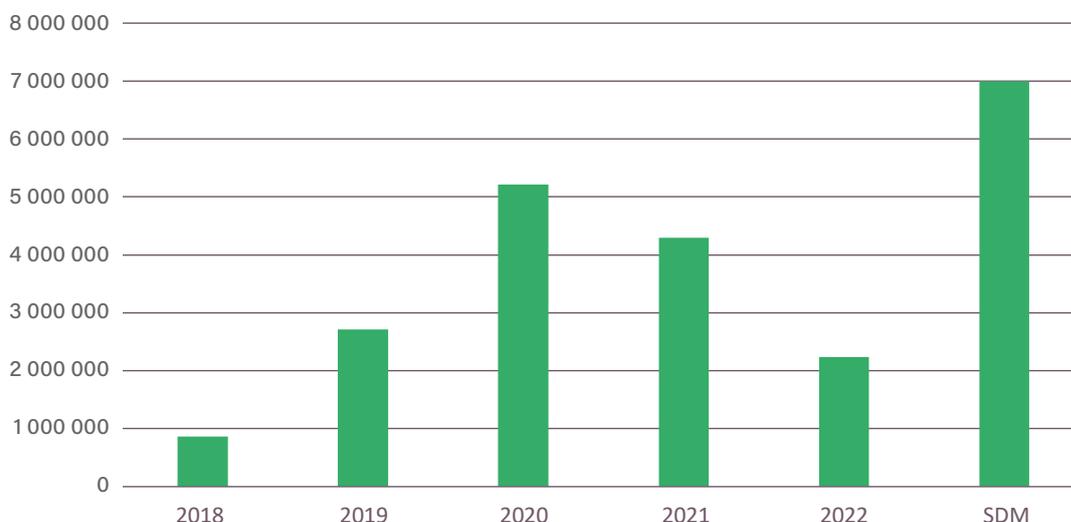
	2018	2019	2020	2021	2022*
Dépenses (M€ TTC)	0,9	2,7	5,2	4,3	2,2

(*) prévisionnel.

POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DES MOBILITÉS, IL EST ENVISAGÉ DE PORTER LE BUDGET ANNUEL MOYEN D'INVESTISSEMENT DE LA MOB 4 À 7 M€. Cet investissement se décompose de la manière suivante :

- Investissement annuel dans la réalisation de véloroutes et voies vertes d'échelle départementale : budget annuel moyen de 6,2 M€
- Réalisation d'études d'accessibilité de 10 collèges : budget annuel moyen de 30 000 €
- Financement d'aménagements d'accès aux collèges : budget annuel de 200 000 €
- Financement d'aménagements cyclables pour les mobilités du quotidien : budget annuel moyen de 500 000 €
- Aménagement d'accotements revêtus (colorés ou non) : budget annuel moyen de 35 000 €
- Financement de boucles cyclo-découverte : maintien d'un budget annuel de 20 000 €
- Financement de parcours cyclosportifs : budget annuel moyen de 15 000 €

Budget de la Mission MOB 4 de 2018 à 2022 et proposition Schéma des mobilités



À ce budget annuel général s'ajoute l'investissement qu'il convient d'allouer à l'entretien de routes adaptées aux exigences de qualité, liées au développement du pôle vélo autour du Centre sportif départemental de Méjannes-le-Clap.

Cet effort d'investissement particulier représentera un budget d'investissement de 3 M€ environ à réaliser dans le courant de l'année 2023. Il est composé :

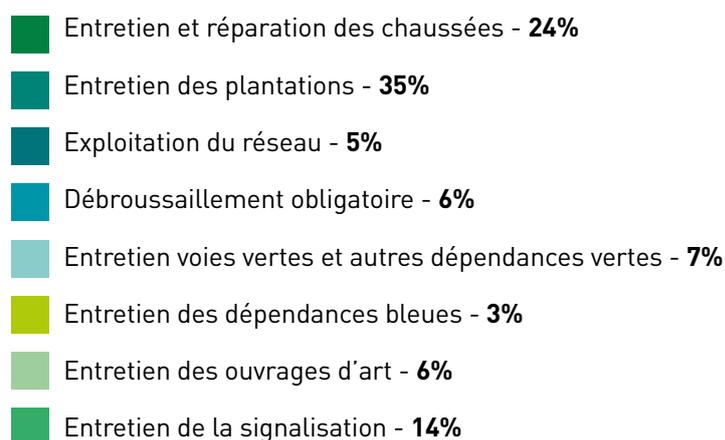
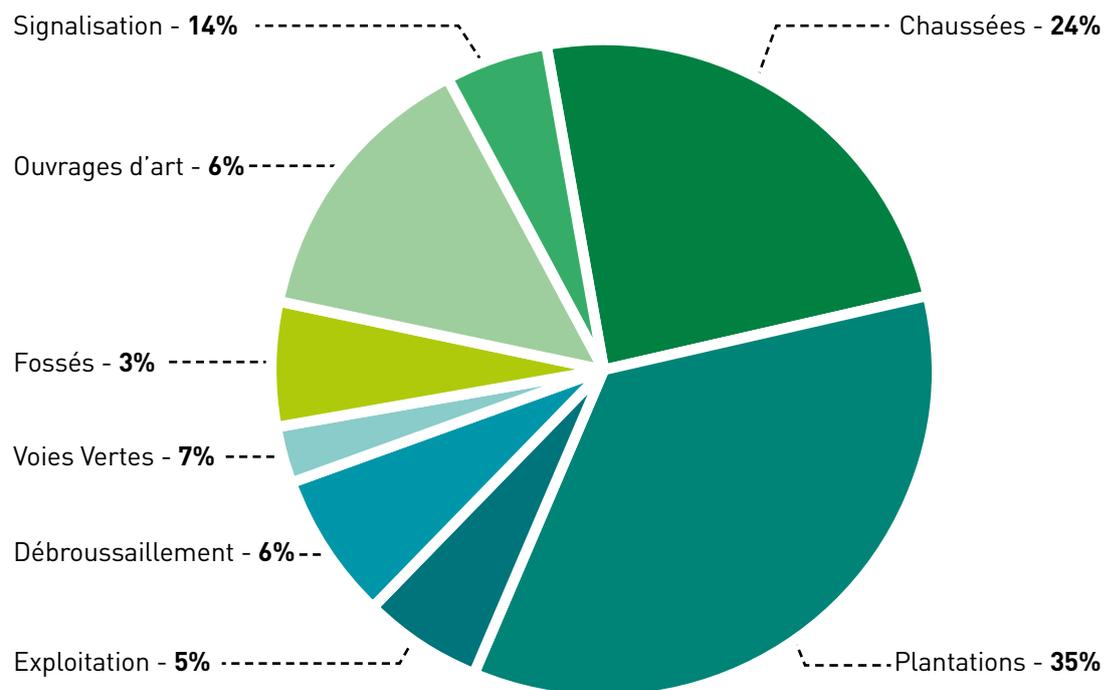
- D'environ 25 000 € pour le jalonnement des boucles,
- D'environ 1 M€ pour le revêtement de la RD 979,
- D'environ 2 M€ pour l'aménagement de la boucle paracyclisme.

3. LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT LIÉ À L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DU PATRIMOINE DÉPARTEMENTAL

Le budget de fonctionnement permet d'imputer les dépenses relatives à l'entretien et l'exploitation du patrimoine départemental, soit pour des travaux réalisés par les agents de la régie routière (fournitures de matériaux et locations de matériels), soit par les entreprises (travaux).

Il est décomposé en diverses prestations qui sont :

- l'entretien et la réparation des chaussées
- l'entretien des plantations d'alignement
- le débroussaillage obligatoire le long des routes départementales (DFCI)
- l'entretien des voies vertes et autres dépendances vertes
- l'entretien des dépendances bleues (fossés)
- l'entretien des ouvrages d'art
- la signalisation routière
- l'exploitation du réseau, dont la viabilité hivernale



L'évolution des dépenses relatives à l'entretien routier au cours des 5 dernières années est présentée dans le tableau ci-dessous :

	2018	2019*	2020*	2021	2022*
Budget voté (M€ TTC)	5.052 M€	3.297 M€	2.890 M€	5.045 M€	5.091 M€

(* Fort impact du pacte financier Etat – collectivités, dit pacte de Cahors)

Le budget de fonctionnement des infrastructures de mobilité sera impacté par la mise en œuvre du Schéma des mobilités et notamment par la définition des niveaux de service et l'élaboration des différents documents opérationnels d'usage à venir (Schéma de la signalisation directionnelle, Charte route et biodiversité et plans de gestion afférents, Plans d'intervention des crues hydrauliques, Plan de viabilité hivernale, Schéma d'accès à la ressource forestière...).

Il est toutefois prévu, pour l'heure, de **conforter le budget de fonctionnement** relatif à l'entretien et l'exploitation du patrimoine départemental à **5 M€ par an**. Il pourra être amendé au fur et à mesure de l'élaboration des documents opérationnels d'usage. En outre, la mission d'entretien des voies vertes générera des coûts de fonctionnement supplémentaires qu'il n'est pas encore possible de dimensionner. La finalisation du plan de gestion des voies vertes permettra de connaître les moyens matériels et financiers nécessaires à la réalisation des missions, au fur et à mesure de l'augmentation du linéaire de voies vertes et véloroutes qui seront mises en service.

Enfin, le renforcement des équipes départementales est envisagé à hauteur d'un Équivalent temps plein (ETP) afin d'assurer les missions de réparation des ouvrages d'art non courants.



4. LE BUDGET D'AUTRES DIRECTIONS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU GARD

L'équipement des collèges en emplacements de stationnement constitue un budget qui sera défini plus précisément avec l'avancement des études d'accessibilité aux collèges en modes doux et l'évolution plus précise des besoins.

Le travail de sensibilisation des collégiennes et collégiens à la pratique du vélo devrait générer des dépenses de matériel et de personnel. L'avancement des réflexions sur cette action au sein des collèges permettra de définir des besoins de formation, voire de recrutement d'agents départementaux qui deviendraient les référents vélo des collèges.

Enfin, la mise en œuvre des engagements du Schéma des mobilités sur le rapprochement des services avec les citoyens n'implique pas d'investissement dans le budget des infrastructures de mobilité. Toutefois, d'autres budgets du Conseil départemental du Gard seront impactés pour la mise en œuvre des actions suivantes :

- Mise en œuvre d'une application « routes et véloroutes » pour le public
- Accompagnement à la formation d'instructeurs de « Savoir rouler à vélo »
- Organisation d'événements autour de la pratique du vélo.





5. LE PLAN D' ACTIONS

Principes et outils généraux de l'action départementale en matière d'infrastructures de mobilité

1. Élaborer la déclinaison gardoise du pacte d'engagement des acteurs des infrastructures de mobilité – poursuivre ainsi la veille sur les techniques routières innovantes permettant de réduire l'impact de l'infrastructure sur l'environnement et de l'adapter aux risques climatiques (sécheresse et inondations) pour ensuite expérimenter ces pratiques
2. Poursuivre la définition des indicateurs supplémentaires rendant compte de l'intérêt spécifique de certains itinéraires (pour la desserte de sites touristiques ou dans la pratique du vélo)
3. Mettre en œuvre, dans les opérations routières, le cahier des normes techniques conformément à la classification des routes
4. Pérenniser le dispositif de veille foncière

MOB 1 - Aménager les grandes infrastructures de mobilité

1. Poursuivre la modernisation des itinéraires stratégiques

MOB 2 - Rénover le patrimoine routier

1. Définir la valeur patrimoniale des routes du réseau gardois
2. Poursuivre le recensement du patrimoine (chaussées et ouvrages d'art) et la connaissance de son état
3. Formaliser et mettre en œuvre la politique d'entretien des chaussées, des ouvrages d'art et des murs de soutènement
4. Élaborer un plan de gestion du risque rocheux
5. Mettre à jour ou élaborer des documents opérationnels d'usage : schéma de la signalisation directionnelle, charte route et biodiversité et plans de gestion afférents, plans d'intervention des crues hydrauliques, plan de viabilité hivernale, schéma d'accès à la ressource forestière
6. Mettre à jour le cahier des normes techniques des véloroutes et voies vertes
7. Structurer la gestion du patrimoine des voies vertes (référentiel, guide de gestion)

MOB 3 - Moderniser et sécuriser les déplacements quotidiens

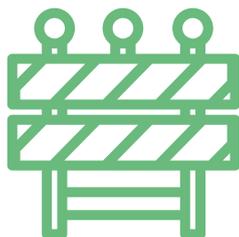
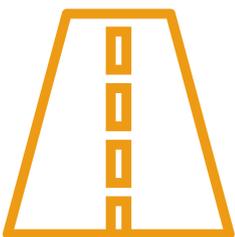
1. Poursuivre l'établissement d'un programme pluriannuel d'opérations hiérarchisées "petits aménagements de sécurité"
2. Améliorer la gestion des obstacles latéraux, dont les arbres d'alignement
3. Se doter d'un outil prédictif permettant d'améliorer la sécurité routière
4. Systématiser les diagnostics d'itinéraires
5. Aménager des aires de covoiturage

MOB 4. Créer un réseau d'itinéraires cyclables structurant le territoire départemental

1. Mettre en œuvre le réseau de véloroutes et voies vertes départemental
2. Favoriser l'usage du vélo pour les collégiennes et les collégiens
3. Accompagner les gestionnaires et aménageurs de voiries dans la mise en place d'un réseau cyclable support des déplacements du quotidien
4. Favoriser un usage partagé des routes pour accompagner la pratique cyclo sportive et cyclotouristique
5. Mettre en place des boucles pour le cyclisme sur route et le paracyclisme à Méjannes-le-Clap
6. Poursuivre la mise en place d'outils de développement et gestion de l'infrastructure cyclable (cf. Action 6 de MOB 2)
 - » *Affiner les méthodes de suivi des usages du réseau de véloroutes et des aménagements cyclables propriétés du Conseil départemental du Gard*
 - » *Développer un partenariat avec les associations d'usagers (sportifs et non sportifs)*
 - » *Faire connaître les outils de signalisation des problématiques rencontrées par les usagers (points durs)*
 - » *Tenir à jour un référentiel des aménagements cyclables*
 - » *Élaborer un plan d'entretien des aménagements cyclables*
 - » *Élaborer et tenir à jour un référentiel des services associés aux infrastructures cyclables (stationnements vélos, stations de charge et réparation, points d'eau, parkings,...)*

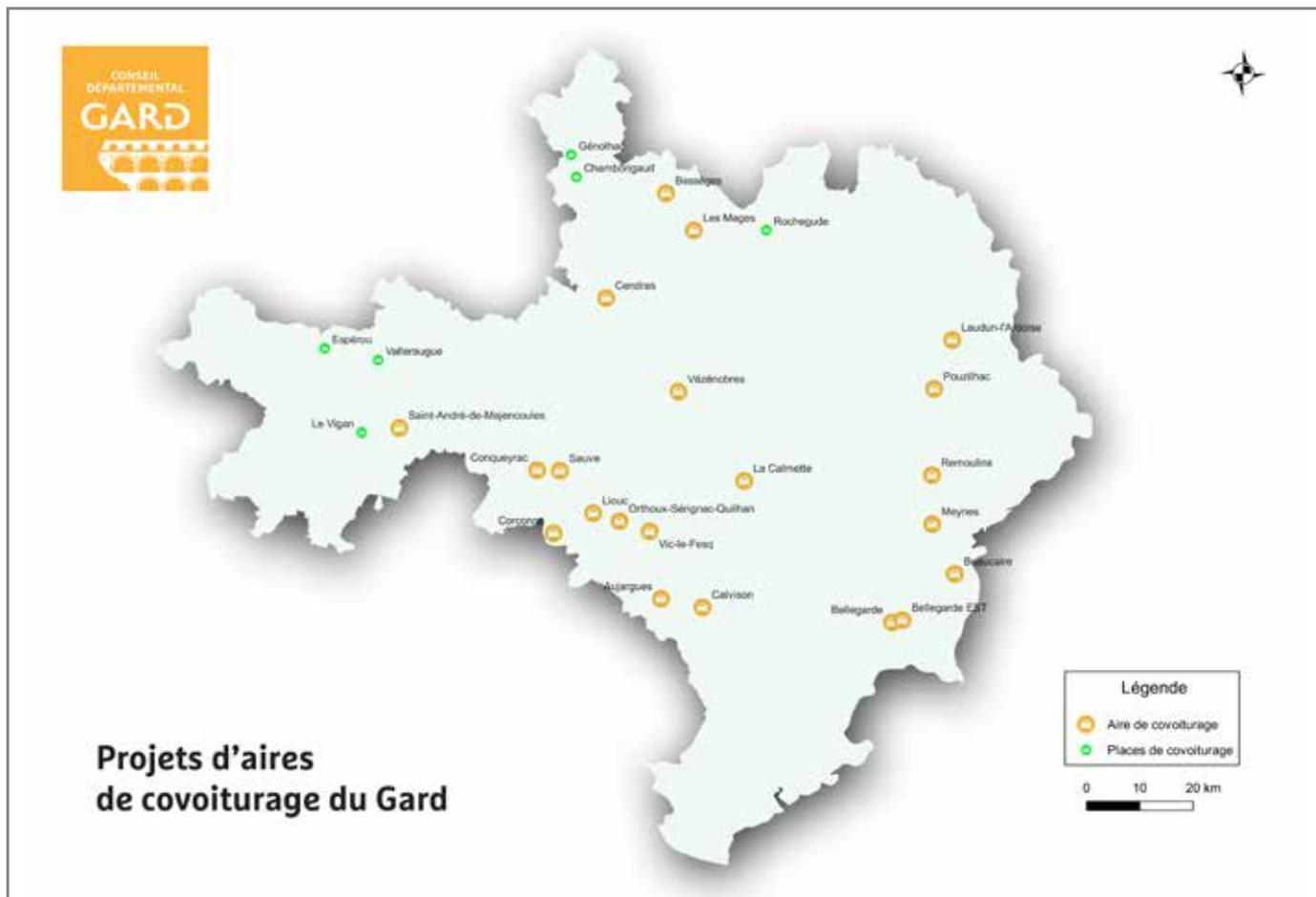
Rapprocher les services des citoyens

1. Mise en place d'une application publique rassemblant les informations relatives au réseau départemental routier et des voies vertes
2. Mise en place de comités d'usagers
3. Agir pour le développement d'un système vélo dans le Gard :
 - » *Accompagnement de la formation des instructeurs de « Savoir rouler à vélo »*
 - » *Accompagnement à la formation de « remise en selle » pour certains publics*
 - » *Organiser des événements de promotion de la pratique du vélo (en lien avec le pôle vélo de Méjannes-le-Clap)*



ANNEXES

[ANNEXE 1] CARTE DE LOCALISATION DES PREMIÈRES AIRES DE COVOITURAGE À AMÉNAGER PAR LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL



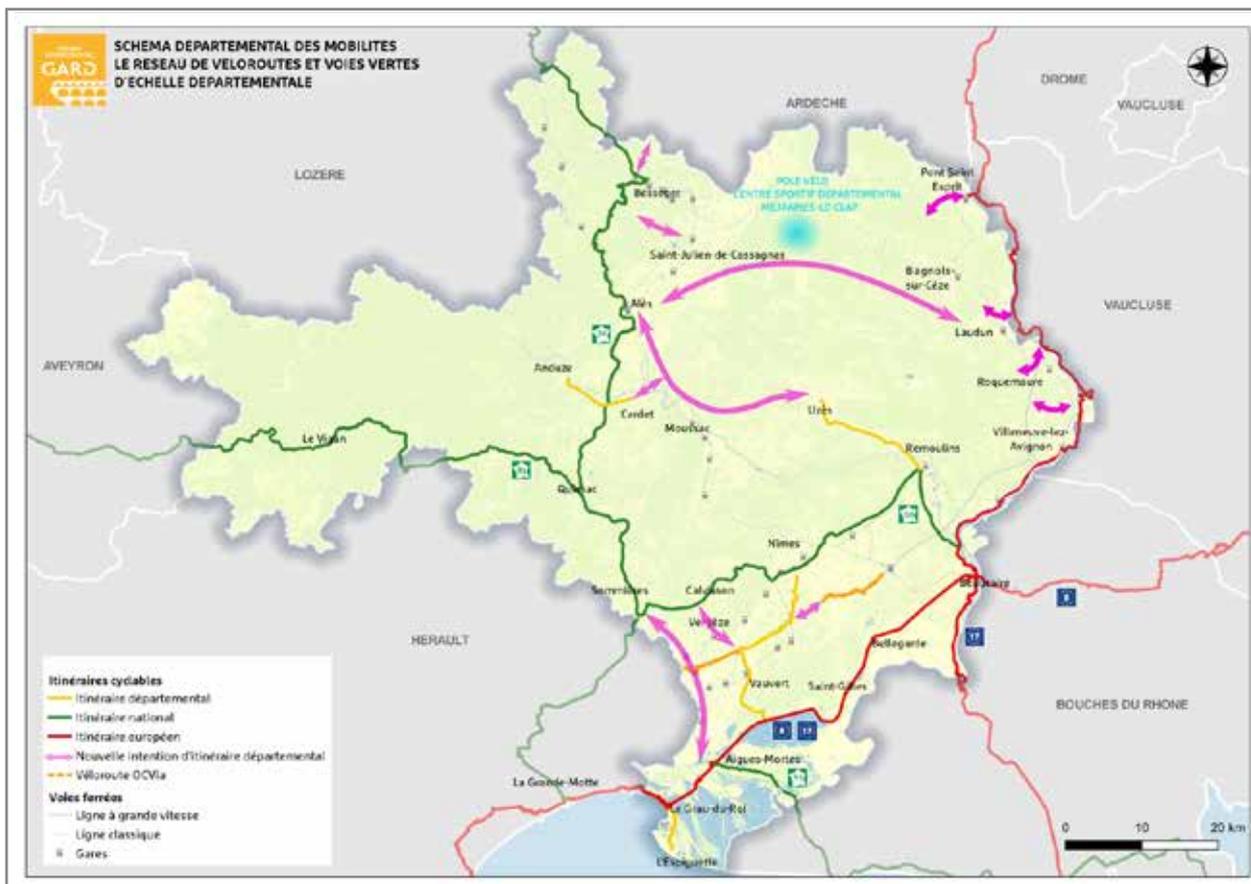
[ANNEXE 2] DISPOSITIF DE FINANCEMENT DES AIRES ET PLACES DE COVOITURAGE

Préambule: l'accompagnement financier du Conseil départemental sera conditionné à l'intérêt départemental du projet d'infrastructure et à sa pertinence vis-à-vis du fonctionnement du réseau viaire

TYPE D'AMÉNAGEMENT	FONCIER	CONCEPTION DU PROJET	FINANCEMENT	COMMUNICATION - PANNEAUX	ENTRETIEN
Aires de covoiturage	CD30	CD30	100 % par le CD30	Panneaux (1) avec logo CD30 seul	CD30, Communes ou EPCI
	Autre (communal, privé, intercommunal)	"Acquisition foncière par le CD30 Portage du projet par le CD30"	100 % par le CD30	Panneaux (1) avec logo CD30 seul	Commune ou EPCI
		Délégation par la commune ou l'EPCI de la MOA au CD30	Participation du CD30 jusqu'à 50 % de l'enveloppe de l'opération - hors équipements spécifiques (bornes de recharge électrique pour VL ou vélos, abris, éclairage public, vidéosurveillance,...)	Panneaux (1) avec logos CD30 et EPCI ou commune	Commune ou EPCI
		Portage par l'EPCI	"Cofinancement du CD30 à hauteur de 30 % Participation plafonnée à 10 000 € TTC"	Panneaux (1) avec logos CD30 et EPCI ou commune	Commune ou EPCI
Places de covoiturage	Communal	Accompagnement du CD30 auprès de la commune	100% par le CD30	Panneaux (2)	Commune

(1) Panneau aire de covoiturage- (2) Panneau place de covoiturage

[ANNEXE 3] CARTE DU RÉSEAU DE VÉLOROUTES ET VOIES VERTES D'ÉCHELLE DÉPARTEMENTALE



[ANNEXE 4] DISPOSITIF FINANCIER DU VOLET CYCLABLE

AXE D'INTERVENTION	EXIGENCES TECHNIQUES	PARTICIPATION DÉPARTEMENTALE			ENTRETIEN	PLAFOND DES DÉPENSES SUBVENTIONNABLES	
			MOA	TAUX			
Un réseau de véloroutes et voies vertes d'échelle départementale (Schémas Européen, National, Départemental des Véloroutes et Voies vertes)	Conformité au cahier des normes techniques du CD30	Études et travaux	CD30	100%	CD30	Voie jatonnée 3 500 € HT/Km	
		Études et travaux	Autres Moa	50% avec plafonds			
Des collèges accessibles à vélo	Distance au collège ≤ 3 km Aménagements conformes aux recommandations (du CEREMA)	Études préalables	CD30	Études portées par le CD30		Bande cyclable 75 000 € HT/Km	
		Réalisation (Études techniques et travaux)	Autres Moa	70% avec plafonds	Commune ou EPCI sur réseau autre que RD Sur RD, les charges d'entretien pourront faire l'objet d'une convention spécifique entre les communes, EPCI et CD30		
							CD30 peut assurer la Moa dans le cadre de programmes routiers ou en fonction des enjeux identifiés sur le territoire
Accompagnement à la réalisation d'aménagements cyclables pour les déplacements du quotidien	Longueur de l'itinéraire ≤ 15 km intérêt intercommunal (pôles d'échanges multimodaux, pôles d'emploi, lycées, sites touristiques,... - cf. règlement du dispositif de financement) Aménagements conformes aux recommandations du CEREMA notamment	Études préalables (plan vélo, plan de mobilité modes actifs ...)	Autres Moa	40% d'un montant plafonné à 50 000 € HT		Voie verte 350 000 € HT/Km	
		Réalisation (Études techniques et travaux)	Autres Moa	Autre domanialité: de 10 à 25% avec plafonds Sur RD: de 10 à 50% avec plafonds	En fonction des enjeux départementaux identifiés, le plafond des dépenses subventionnables pour les travaux d'ouvrage d'art (passerelle modes actifs,...) pourra être réévalué		Commune ou EPCI sur réseau autre que RD Sur RD, les charges d'entretien pourront faire l'objet d'une convention spécifique entre les communes, EPCI et CD30
Identifier et promouvoir des itinéraires cyclo touristiques et cyclosporifs	Boucles cyclodécouverte: cf. critères MOB4 § 4.a) Parcours cyclosporifs sur RD	Jalonnement	Autres Moa	50% avec plafond sur le linéaire de RD concernées		Ouvrage d'art 500 000 € HT/OA	
			CD30	100%			

Le dispositif est limité au dépôt d'un dossier par an et par commune ou groupement de communes pour chaque axe de la politique cyclable- sous réserve des capacités budgétaires du CD30

NB : La participation financière départementale tiendra compte des autres subventions déjà acquises

Le montant total des aides de l'ensemble des partenaires ne pourra excéder 80% du montant total HT du projet

En agglomération ce dispositif remplace, pour les aménagements cyclables sur route départementale, le dispositif des Traversées d'Agglomérations (Contrats Territoriaux)

[ANNEXE 5] DÉVELOPPEMENT DU PÔLE VÉLO AUTOUR DU CENTRE SPORTIF DE MÉJANNES-LE-CLAP

A LE CENTRE DE PRÉPARATION AUX JEUX OLYMPIQUES

Retenu par le Comité olympique pour figurer parmi les Centres de préparation aux Jeux olympiques et paralympiques 2024 (CPJ), ce site va faire l'objet de travaux pour accueillir dans un 1^{er} temps des délégations des JO dès 2023, et devenir dans un 2^e temps, au-delà de ce rendez-vous 2024, un lieu emblématique de la pratique sportive dans le Gard.

Le site pourra accueillir des délégations sportives internationales olympiques et paralympiques.

Le Centre sportif départemental sera une vitrine sportive et touristique pour le Gard basé sur un concept unique de sport et de loisirs adressé à un large public :

- Jeunes, adultes, en situation de handicap, sur prescription médicale, habitant le Gard ou de passage
- Pratiquants (même de haut niveau) ou amateurs
- Des séjours touristiques adaptés pour accueillir les centres sociaux ou de vacances.

Les installations seront modulables permettant de répondre aux attentes des différents publics et de mutualiser les équipements :

- des équipements sportifs et techniques : piste de pump track, stade vélo/VTT, espace BMX indoor, surface «beach», circuits pour le cyclisme sur route et le para-cyclisme
- la pratique d'activités de pleine nature
- des actions éducatives et préventives tels que le « savoir rouler » et le « savoir nager » en toute sécurité.

VUE AÉRIENNE DU PROJET



Une 1^{ère} phase de travaux démarrera à l'automne 2022 pour une livraison en juin 2023, dans le cadre du Centre de préparation des jeux (CPJ) avec :

- La réhabilitation d'une vingtaine de chambres de niveau 3 étoiles
- La création d'espaces de kinésithérapie
- La rénovation des espaces communs
- La création d'un préau sportif pour l'accueil du basket 3 x 3
- La création d'un vestiaire,
- L'identification de boucles pour le cyclisme sur route et le paracyclisme

Une deuxième phase de travaux est prévue de mi 2024 à l'horizon 2026.

B LE PÔLE VÉLO

La création du Pôle vélo à Méjannes-le-Clap s'articule autour de la pratique de cyclisme sur route, le paracyclisme, ainsi que les disciplines autour du VTT et du BMX.

La pratique du cyclisme sur route se fera au départ de Méjannes-le-Clap autour des 7 boucles suivantes :

- Le circuit du Mont Ventoux (boucle du Mont Ventoux) d'une longueur de 235 km avec un dénivelé positif de 3 558 m.
- Le circuit du Mont Lozère (boucle «À la source de la Cèze») d'une longueur de 232 km et un dénivelé positif de 4 138 m.

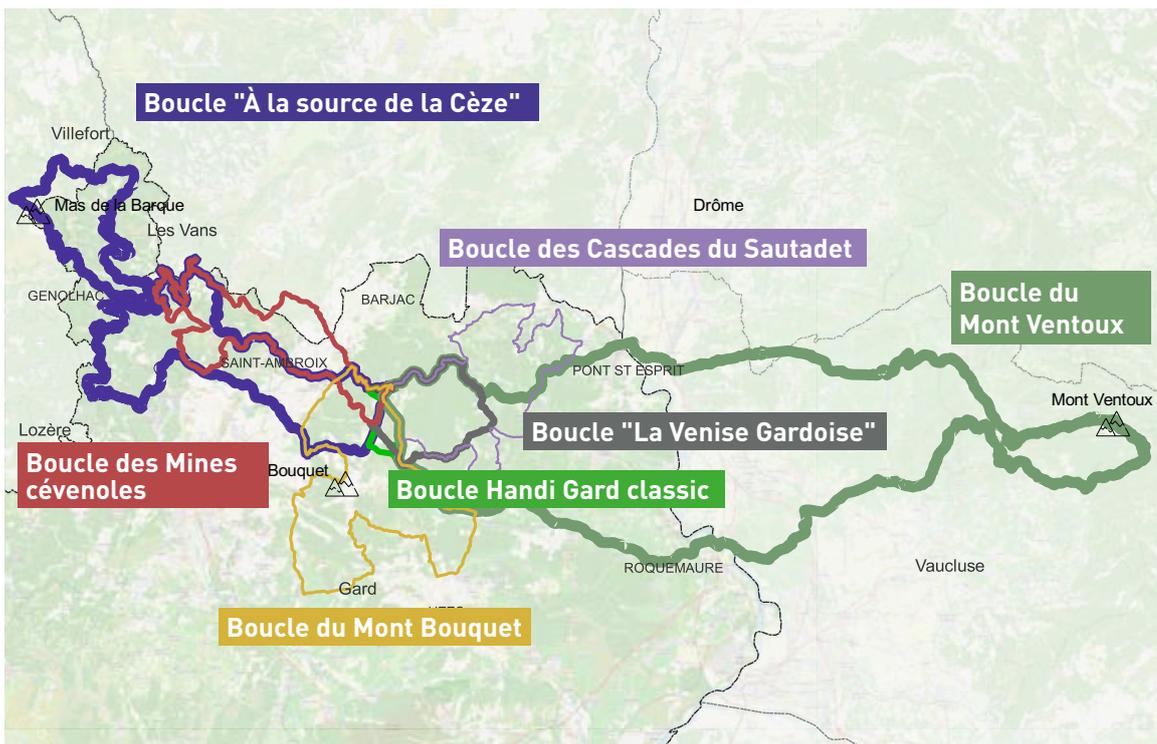
Ces 2 boucles sont dignes d'une étape du Tour de France dite de Montagne, avec leur dénivelé imposant et le mythique Mont Ventoux pour la première. Elles s'adressent en priorité aux sportifs aguerris.

- Le circuit Méjannes Sud (boucle du Mont Bouquet) arpentant les garrigues de Lussan et les pentes du Mont Bouquet, d'une longueur de 109 km avec un dénivelé positif de 1 604 m.
- Le circuit Méjannes Nord-Ouest (boucle des Mines cévenoles) arpentant la Cèze, d'une longueur de 110 km et un dénivelé positif de 1 515 m.
- Le circuit Méjannes Nord-Est (boucle des Cascades du Sautadet) arpentant les gorges de la Cèze et de l'Ardèche, d'une longueur de 99 km et un dénivelé positif de 1 345 m.

Ces 3 boucles s'adressent à un public de cyclistes confirmés avec le Mont Bouquet comme point remarquable et arrivée de l'étape 3 de la prochaine Étoile de Bessèges.

- Le circuit dit de la Petite Boucle (boucle «la Venise gardoise») d'une longueur de 45 km avec un dénivelé positif de 460 m.
- Le circuit spécifique au paracyclisme (boucle Handi Gard classic) d'une longueur de 25 km et un dénivelé positif de 282 m.

Ce dernier circuit sera le théâtre d'une épreuve de Coupe du monde de paracyclisme en juin 2023.





C DES ROUTES DÉPARTEMENTALES ADAPTÉES AU SUCCÈS DU PÔLE VÉLO

Jalonnement

Afin que les cyclistes usagers de ces boucles puissent se repérer sur le circuit emprunté, il est nécessaire de prévoir un jalonnement.

Ce jalonnement aurait une double utilité :

- D'une part, permettre aux cyclistes de se repérer par la mise en place d'une signalisation spécifique avec un cercle de couleur identifié pour chaque boucle,
- D'autre part, permettre une information en pied de côte sur la distance du col, le dénivelé, le pourcentage de la pente et l'altimétrie.

Une signalisation pourrait également identifier en début de col, si le col a fait l'objet d'une étape du Tour de France, de l'Étoile de Bessèges avec le record de temps de la montée et le détenteur de ce record.

De plus, afin de sécuriser l'ensemble des circuits et de prévenir les automobilistes, une signalisation de type « Partageons la route » pourrait être mise en place.

Revêtements

L'ensemble de ces circuits représente un linéaire total de près de 850 km, dont près de 400 km en niveau de desserte, revêtus par un Enduit superficiel d'usure (ESU).

Afin de garantir le confort, la sécurité des pratiquants, le Conseil départemental du Gard pourrait, dans le cadre des descentes et montées du Mont Bouquet, du Mont Lozère, pour les deux RD 167 et 167A autour de Méjannes-le-Clap (soit 45 km) et enfin pour le circuit paracyclisme, prévoir un revêtement différent d'un ESU.







Hôtel du Département
3, Rue Guillemette
30044 Nîmes cedex 9
Tél. : 04 66 76 76 76

