

Étude sur les besoins en mobilité sur le territoire de l'Ardèche

Phase 1 analyse des besoins en mobilité -
diagnostic

Emmanuel Perrin, Mathias Gent

Plan du diagnostic

- 1) Le territoire ardéchois et ses dynamiques
- 2) Les besoins et comportements de mobilité
- 3) Les offres de transport
- 4) L'usage des réseaux de transport et leurs impacts
- 5) Quels enjeux et questions vives ?
- 6) Annexe : synthèse des entretiens réalisés

1) Le territoire ardéchois et ses dynamiques

Une géographie contrastée qui rend les déplacements difficiles

Une population modérée qui croît grâce aux nouveaux arrivants

Un vieillissement de la population déjà à l'œuvre

Des jeunes adultes moins nombreux et faiblement scolarisés

Un territoire peu dense et inégalement peuplé

De faibles concentrations de population

1) Le territoire ardéchois et ses dynamiques

Des actifs touchés par la crise économique

Des emplois regroupés et moins nombreux

Un secteur tertiaire dominant, même si l'industrie et l'agriculture résistent

Encore peu d'écomobilité à l'échelle des grands générateurs

Des pôles d'enseignement supérieur extérieurs au territoire pour l'essentiel

De fortes inégalités d'accès aux services au public

Un renforcement de l'intégration communautaire

Des SCOT à des niveaux d'avancement variables

Des territoires TEPCV porteurs d'actions de mobilité

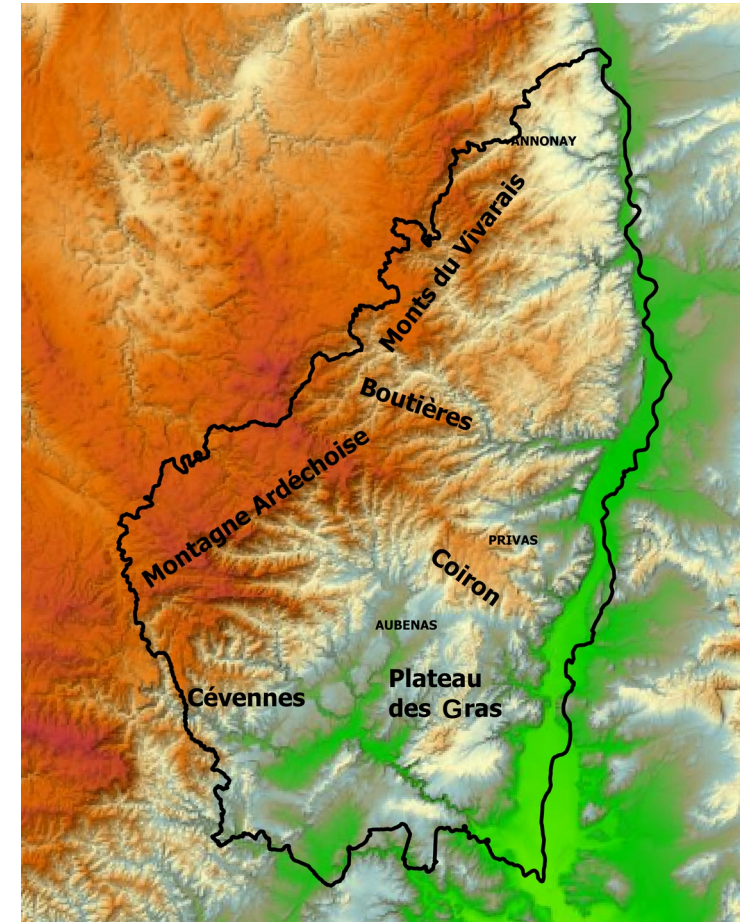
Une géographie contrastée qui rend les déplacements difficiles

Le département de l'Ardèche se caractérise par **une géographie physique très contrastée** :

- 5 grandes régions naturelles peuvent être distinguées : la montagne à l'ouest (avec une altitude moyenne de 1 100 mètres), les plateaux du Haut-Vivarais et des Cévennes (zone de transition entre la montagne et la vallée), le bas-Vivarais, le plateau des Coirons (avec une altitude d'environ 800 mètres) et la vallée du Rhône ;
- des hauts-plateaux du Massif Central à l'ouest à la vallée du Rhône à l'est, le territoire départemental connaît des altitudes comprises entre 1 754 mètres au Mont Mézenc à 40 mètres au confluent du Rhône et de la rivière Ardèche.

Le fait que les **3/4 du territoire** soient **composés de zones de montagne** rend les déplacements au sein de l'Ardèche difficiles.

Avec une superficie de 5 529 km², la taille apparemment modeste du département (65ème rang des départements français) s'accompagne de **temps de parcours très importants** pour se rendre d'un point à un autre du département, en raison du relief, des caractéristiques du réseau routier et des conditions de circulation notamment en hiver.



Une population modérée qui croît grâce aux nouveaux arrivants

Le département de l'Ardèche compte 322 381 habitants en 2014. Il représente 4,1% de la population de la région Auvergne-Rhône-Alpes dont il constitue un des départements les moins peuplés (10ème rang sur 12 départements).

S'il gagne progressivement de la population depuis les années 60, c'est :

- à un rythme supérieur à la moyenne nationale mais inférieur à celui de la région ;
- presque exclusivement sous l'effet des migrations, le solde naturel étant proche de 0. Le département de l'Ardèche est en effet, depuis les années 70, **un lieu d'installation de nouveaux arrivants**, en provenance des autres départements français voire de l'étranger.

	Population	Variation moyenne annuelle
1968	256 927	
1975	257 065	0,0 %
1982	267 970	0,6 %
1990	277 581	0,4 %
1999	286 023	0,3 %
2009	313 578	0,9 %
2014	322 381	0,6 %

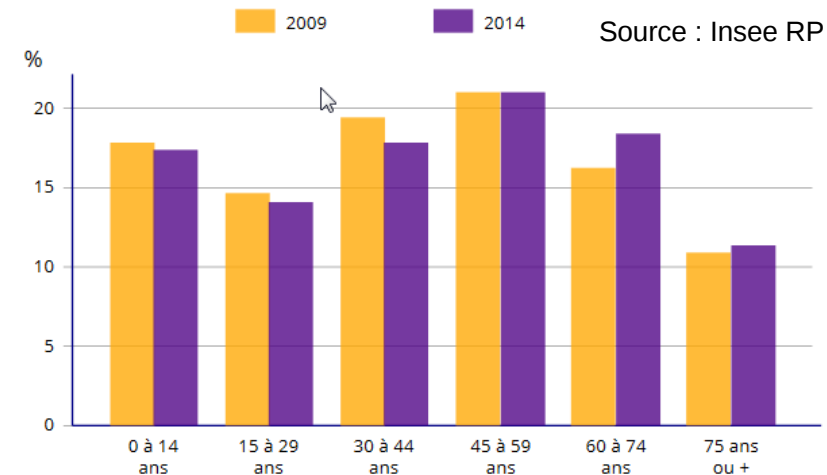
Source : Insee RP

Un vieillissement de la population déjà à l'œuvre

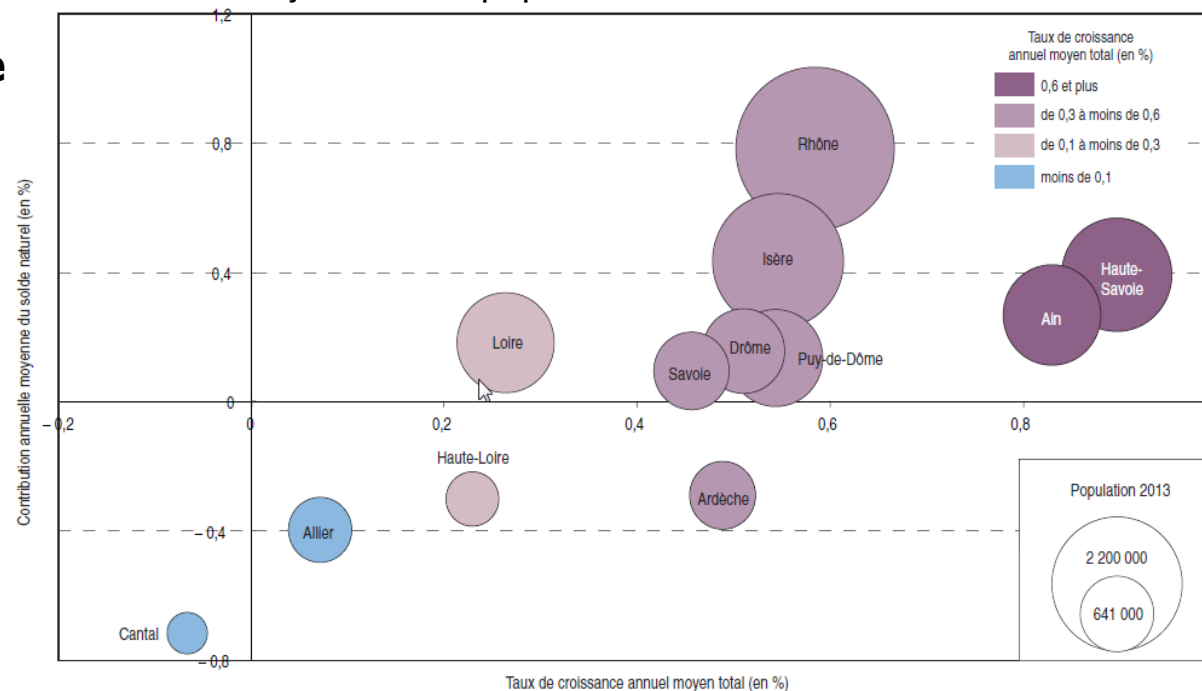
Si l'Ardèche est un département attractif, son dynamisme démographique est limité par la moyenne d'âge relativement élevée de sa population : en 2014, le département compte **29,8 % d'habitants de plus de 60 ans** (contre 24,6 % en France métropolitaine), en nette augmentation depuis 2009 (27,1%).

Par ailleurs, les projections de population faites par l'Insee à l'horizon 2050 estiment que l'Ardèche « connaîtrait **une augmentation importante de sa population âgée de 65 ans et plus** mais une stagnation démographique pour les classes d'âge plus jeunes. Aussi, l'accroissement de la population ardéchoise serait exclusivement lié à sa forte attractivité résidentielle, notamment à l'égard des seniors. » (INSEE Analyses n°41, juin 2017)

Population par grandes tranches d'âge



Projections de population à l'horizon 2050



Des jeunes adultes moins nombreux et faiblement scolarisés

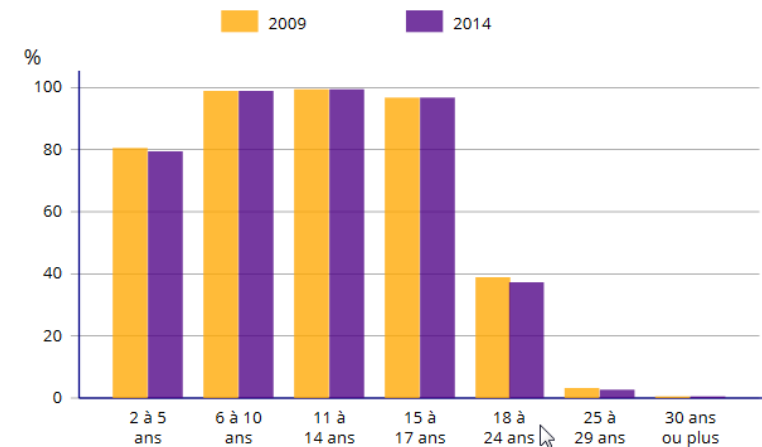
La population de moins de 30 ans, qui représente 31,5 % de la population ardéchoise en 2014, **est pour sa part inférieure à la moyenne nationale (36,2%), en particulier pour les 15-29 ans** : 14,1 % en Ardèche contre 17,9 % en France métropolitaine, avec une baisse de cette population en volume entre 2009 et 2014.

En matière de formation, on relève par ailleurs une **forte baisse du taux de scolarisation à partir de 18 ans**, passant de 96,9 % entre 15 et 17 ans à 37,2 % entre 18 et 24 ans (alors que cette baisse n'est que de 96,1 % à 52,4 % en France métropolitaine).

Cela n'est pas sans conséquences sur les niveaux de diplôme qui, même s'ils augmentent, accusent un retard croissant sur la moyenne nationale : en 2014, seuls 22,6 % de la population non scolarisée de 15 ans ou plus avaient un diplôme de l'enseignement supérieur, contre 27,8 % en France métropolitaine.

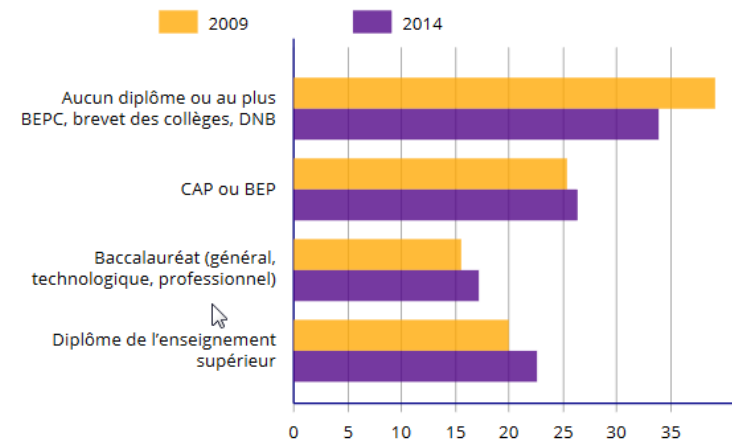
Cette faiblesse est à mettre en regard des problématiques d'accès à l'enseignement supérieur, qui apparaissent dans la dernière enquête menée en 2016 par le conseil départemental comme le **premier motif d'insatisfaction des habitants du département**, avec seulement 17 % de très ou assez satisfaits.

Taux de scolarisation en Ardèche selon l'âge



Sources : Insee, RP2009 (géographie au 01/01/2011) et RP2014 (géographie au 01/01/2016) exploitations principales.

Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus

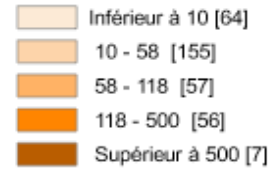


Sources : Insee, RP2009 (géographie au 01/01/2011) et RP2014 (géographie au 01/01/2016) exploitations principales.

Un territoire peu dense et inégalement peuplé

Densité de population 2014

Nombre d'habitants par km² [339]



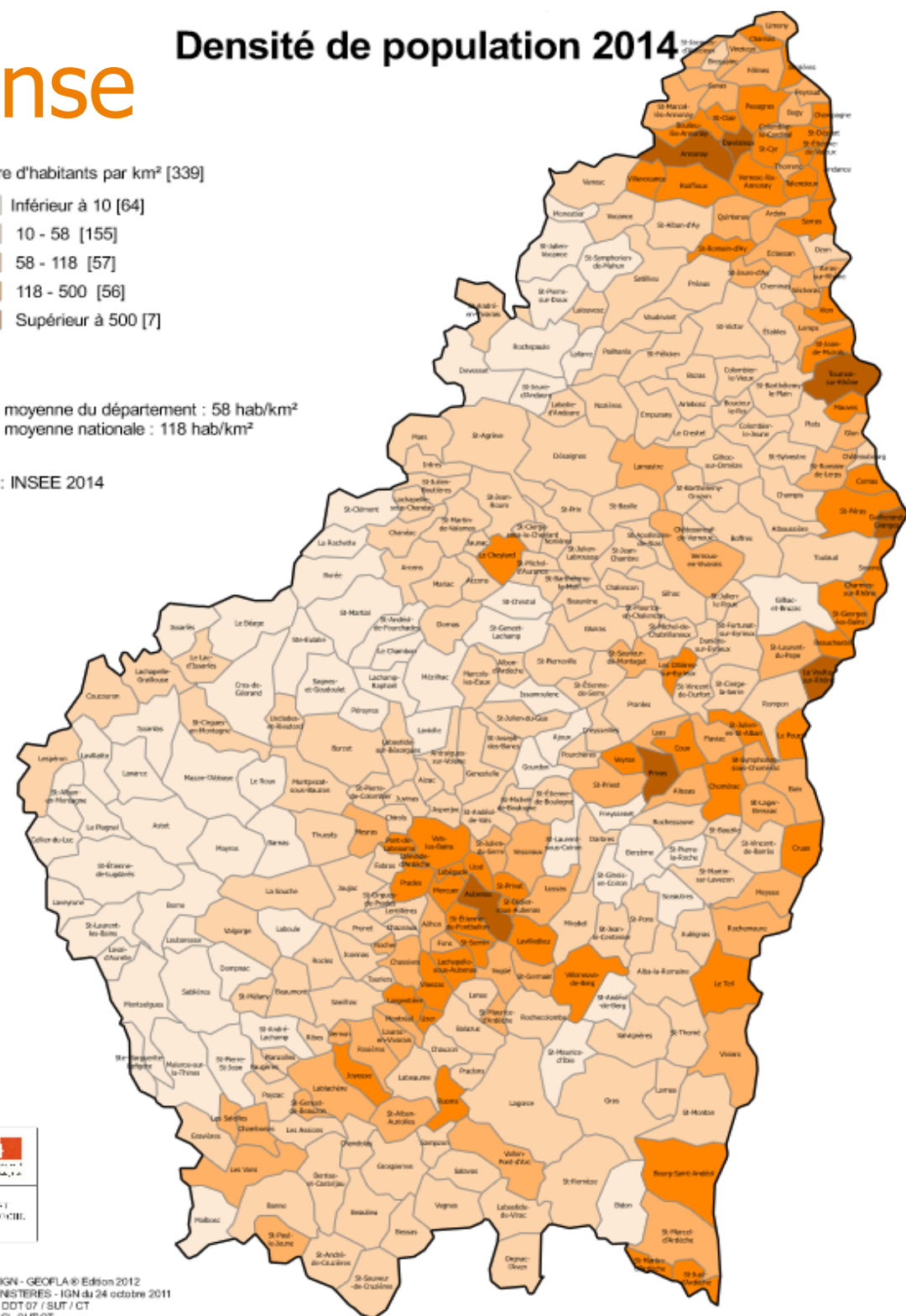
Densité moyenne du département : 58 hab/km²
Densité moyenne nationale : 118 hab/km²

Source : INSEE 2014

Le département de l'Ardèche se caractérise par **une faible densité de population avec 58 habitants par km² en 2014**, largement en dessous de la moyenne nationale (118 habitants par km²) et régionale (112 habitants par km²). En matière d'organisation des déplacements, cela constitue **un facteur de dépendance à l'automobile**.

Par ailleurs, la population ardéchoise se répartit de manière très inégale sur le territoire. Les densités les plus fortes se situent :

- dans la vallée du Rhône, **l'axe rhodanien concentrant 29 % de la population ardéchoise** ;
- autour des principales villes que sont Aubenas, Annonay et Privas au cœur du territoire.



Sources : © IGN - GEOFLA © Edision 2012
Protocole MINISTÈRES - IGN du 24 octobre 2011
Réalisation : CDT 07 / SUT / CT
ZUSIG_T en CL_SUT/CT
INSSEE/INSEE_2014/Densite/Pop_2014_036

De faibles concentrations de population

En lien avec cette faible densité du territoire, les communes ardéchoises se révèlent globalement peu peuplées. Ainsi, en 2014 :

- **plus de la moitié des communes** (182 sur 339) du département **ont moins de 500 habitants** ;
- l'Ardèche est le seul département dont la commune préfecture, Privas, compte moins de 10 000 habitants (8 313 habitants en 2014) ;
- **seules quatre communes ont plus de 10 000 habitants**, Annonay, Aubenas, Guilherand-Granges et Tournon-sur-Rhône.

Les formes urbaines les plus présentes en Ardèche, marquées par la présence de nombreux hameaux anciens à l'écart du centre bourg dans les communes, entraînent de plus un **mitage important** qui accentue le desserrement.

Cet éparpillement de la population sur le territoire et l'inexistence de fortes concentrations de population sont **des éléments qui compliquent la desserte en transports du territoire**.

Population communale en 2014

Nombre d'habitants



Population totale départementale : 322 381 habitants

Commune la plus peuplée :
Annonay, 16 302 habitants

Commune la moins peuplée :
Loubresses, 31 habitants

Source : INSEE 2014
Population légale municipale au 01/01/2017



Des actifs touchés par la crise économique

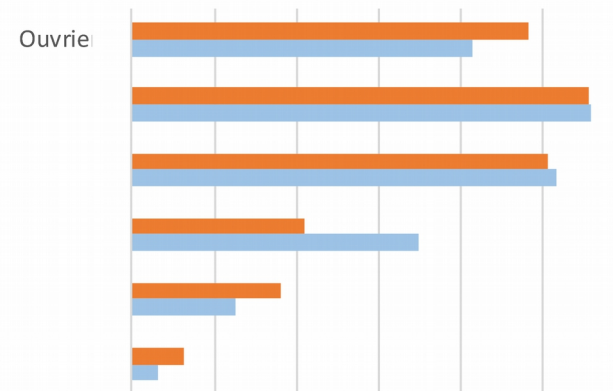
Sur une population active de plus de 142 000, l'Ardèche compte en 2014 un peu plus de 123 000 actifs ayant un emploi. Parmi eux, on relève :

- 83,1 % de salariés ;
- **22 % de personnes en temps partiel**, ce qui est supérieur à la moyenne nationale (17,4 %). Cela concerne **plus particulièrement les femmes** (38,6 % sont dans ce cas, contre 28,1 % au niveau national) alors qu'avec 8,3 % les hommes sont dans la moyenne nationale ;
- **Une surreprésentation des ouvriers, artisans, commerçants et agriculteurs** par rapport à la moyenne nationale. A contrario, les cadres et professions supérieures sont sous-représentés.

Le taux de chômage est en augmentation et supérieur aux moyennes régionale et nationale, qu'il s'agisse :

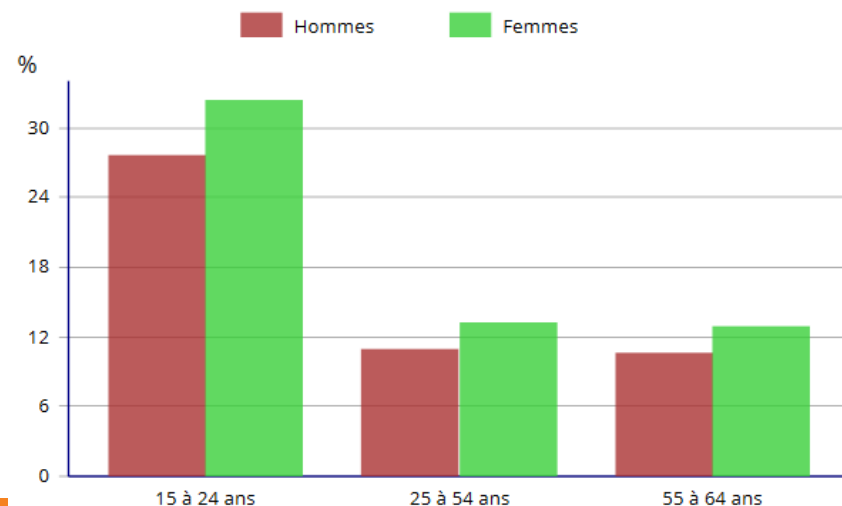
- du taux estimé par l'Insee à partir des données Pôle Emploi et de l'enquête emploi en continu : 10,7 % en Ardèche fin 2016, contre 8,7 % en région Auvergne-Rhône-Alpes et 9,7 % en France métropolitaine ;
- du taux de chômage des 15-64 ans au sens du recensement qui, avec 13,8 % en 2014, est en nette augmentation (11,2 % en 2009) et supérieure à la moyenne régionale (12 %). Comme ailleurs en France, ce sont les jeunes de 15 à 24 ans qui sont particulièrement touchés.

Catégorie socio-professionnelle des actifs de 15 à 64 ans ayant un emploi



Source : Insee RP

Taux de chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans en 2014



Source : Insee, RP2014 exploitation principale, géographie au 01/01/2016.

Des emplois regroupés et moins nombreux

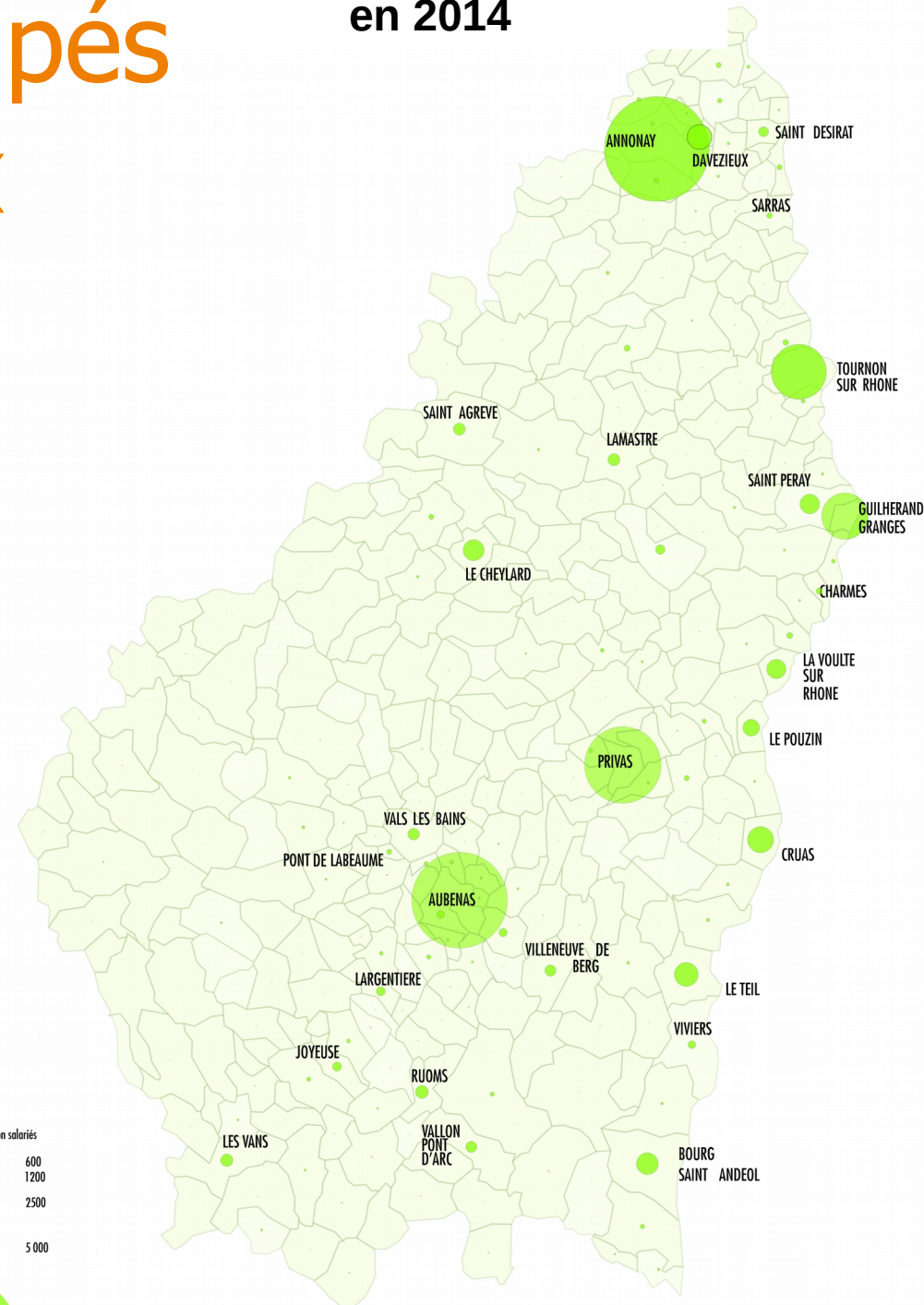
Emplois au lieu de travail en 2014

Avec **106 900 emplois en 2014**, l'Ardèche compte moins d'emplois que d'actifs ayant un emploi et n'accueille que 3,4% des emplois de la région Auvergne-Rhône-Alpes (contre 4,1 % de la population).

En termes de localisation, les emplois apparaissent plus regroupés que la population :

- les principaux pôles d'emplois sont Annonay (10 400 emplois), Aubenas (9 500) et Privas (7 600), ces trois communes regroupant le quart des emplois ardéchois. On trouve ensuite les communes de Tournon-sur-Rhône (5 500) et Guilherand-Granges (4 600) dans la vallée du Rhône ;
- **la grande majorité des emplois est répartie autour de ces 5 pôles, ainsi que dans la vallée du Rhône.**

Enfin, si 520 actifs viennent travailler en Ardèche en provenance de départements voisins, ils sont **12 700 actifs originaires de l'Ardèche à travailler dans d'autres départements**. Ils vont principalement travailler dans le département voisin de la Drôme, en particulier dans les communes de Valence, Montélimar et Pierrelatte.



Un secteur tertiaire dominant, même si l'industrie et l'agriculture résistent

Le tertiaire est le premier secteur économique du département

puisqu'il regroupe près de **70 % des emplois** présents en Ardèche :

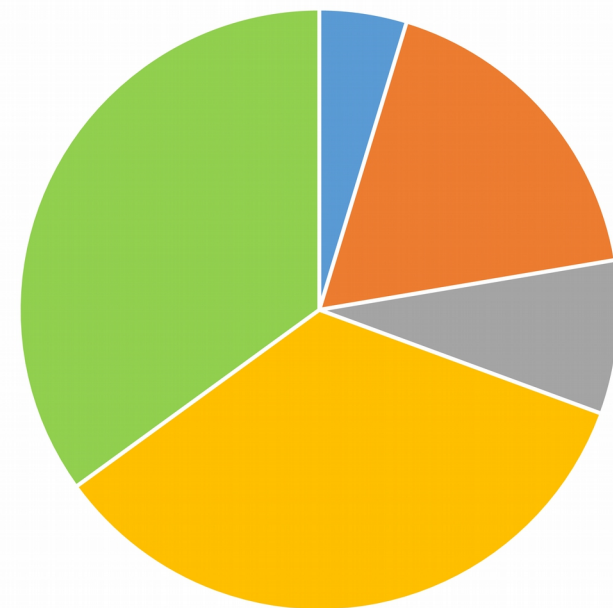
- les emplois de ce secteur se trouvent principalement dans les communes les plus peuplées du département ;
- l'activité de services s'appuie essentiellement sur la santé et l'action sociale, devant les services aux entreprises et l'hôtellerie - restauration notamment.

Cette prédominance de l'activité tertiaire s'avère toutefois moins importante qu'à l'échelle régionale où elle représente 74,8% des emplois, dans la mesure où l'industrie et l'agriculture restent des secteurs économiques importants du département :

- si le nombre d'emplois industriels est en baisse (2 400 emplois en moins entre 2009 et 2014), **l'industrie reste un pourvoyeur d'emploi important, avec 17,6 % des emplois ardéchois**. Ces emplois sont fortement localisés au nord du département, le long de la vallée du Rhône et dans le bassin du Cheylard ;
- avec 4,7 % des emplois et un positionnement plutôt haut de gamme, **l'agriculture est surreprésentée** par rapport aux moyennes régionale (2,4 %) et nationale (2,7 %). Les emplois agricoles sont répartis de manière à peu près égale sur le territoire.

Enfin, le secteur de la construction regroupe 8,3% des emplois ardéchois.

Emplois selon le secteur d'activité en 2014



Source : Insee RP

Encore peu d'écomobilité à l'échelle des grands générateurs

L'Ardèche accueille sur son territoire **quelques grands employeurs**, comme Électricité de France (plus de 1 200 employés à Cruas), Iveco (près de 1 200 employés à Annonay), Trigano (près de 700 employés à Tournon-sur-Rhône) ou Excelvision (450 employés à Annonay). Outre leur rôle de moteur économique, ils constituent localement des générateurs de déplacements importants, attirant parfois des employés habitant loin.

Or, **si ces entreprises se montrent généralement attentives à leur conditions d'accès, peu de démarches de management de la mobilité sont menées à l'échelle de ces grands générateurs**, pour inciter leurs employés à des pratiques de mobilité plus durables. Parmi les actions intéressantes menées sur le territoire, on peut toutefois relever :

- les 3 lignes de bus mises en place par Iveco à destination de ses employés ;
- les solutions proposées par Melvita (plus de 350 employés) à Lagorce dans le cadre de sa démarche PDE, avec des bus gratuits de ramassage pour ses employés et des places de stationnement réservées aux voitures partagées.

Par ailleurs, l'implantation de tiers-lieux de travail, télécentres ou espaces de coworking peuvent permettre de renforcer l'attractivité économique de territoires isolés tout en limitant la mobilité. En Ardèche, plusieurs initiatives de ce type ont été lancées par les collectivités : le réseau ardéchois « La trame » (qui compte 9 espaces) porté par le Syndicat Mixte du Pays de l'Ardèche Méridionale ou encore les télécentres du Cheylard et de Saint-Agrève.

Les entreprises ont besoin pour s'implanter de :

1. un accès facile à leur site
2. des services au quotidien pour leurs employés
3. des locaux satisfaisants

Entretien CCI le 30/8/17

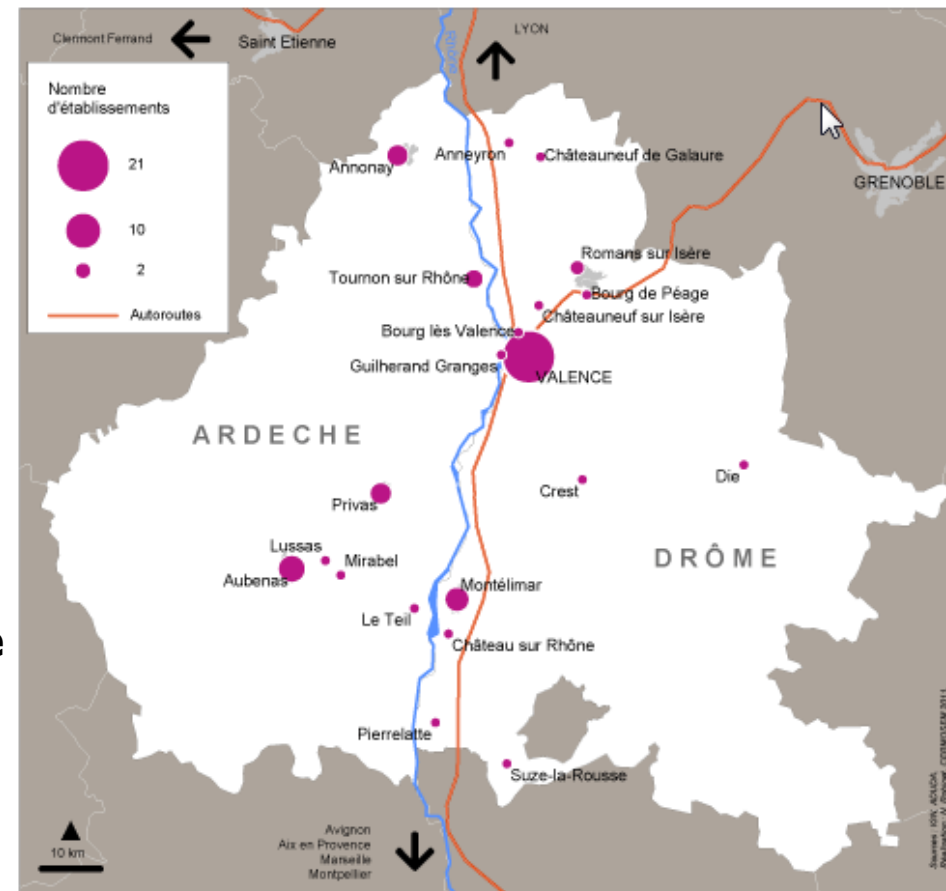
Des pôles d'enseignement supérieur extérieurs au territoire pour l'essentiel

Le territoire de l'Ardèche dispose d'une vingtaine d'établissements d'enseignement supérieur, proposant pour l'essentiel des formations courtes.

L'Université de rattachement est Grenoble Alpes, qui possède toutefois un site à Valence. Cette antenne propose en particulier des formations universitaires de premier cycle. **Le pôle d'enseignement-supérieur Drôme-Ardèche**, centré à Valence et fédérant les établissements des deux départements, accueille **10 000 étudiants dont 4 000 universitaires, dont 70 % des étudiants originaires de Drôme-Ardèche.**

Toutefois beaucoup d'étudiants désirant suivre des études supérieures doivent quitter le territoire et rejoindre des pôles universitaires plus éloignés comme Lyon, Grenoble, Saint-Etienne voire d'autres pôles extérieurs à la Région au sud.

Établissements d'enseignement supérieur en Drôme-Ardèche en 2016



Source : Nicolas ROBINET, Cermosem-IGA/UJF

De fortes inégalités d'accès aux services au public

D'après l'Insee (*Accessibilité des services au public dans l'Ardèche*, Insee Flash n°10, septembre 2016), **l'Ardèche fait partie des départements métropolitains où l'accessibilité des équipements présente de fortes inégalités**. Ainsi :

- les habitants de la vallée du Rhône et du sud ardéchois disposent d'un panel étoffé de commerces et de services utiles à la vie courante, avec des temps d'accès faibles en voiture ;
- a contrario, dans la partie montagneuse et rurale très peu dense, les équipements sont moins présents et les temps d'accès parmi les plus longs au niveau national ;
- enfin, **ces inégalités sont encore plus accentuées pour les jeunes de 19 à 29 ans et les familles avec enfants**, l'équipement des communes étant plus faible pour les besoins propres à ces populations.

Les services de l'État et le Conseil départemental de l'Ardèche travaillent en 2017 à l'élaboration d'un **Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public**. Après une phase de concertation, il a pour tâche de définir un programme d'actions pour 6 ans, et de déterminer un plan de développement sur la mutualisation des services. Il porte plus particulièrement sur les services considérés comme essentiels pour les habitants et l'économie locale.

1 Niveau d'équipement et éloignement des communes au panier « vie courante »

Panier de la vie courante

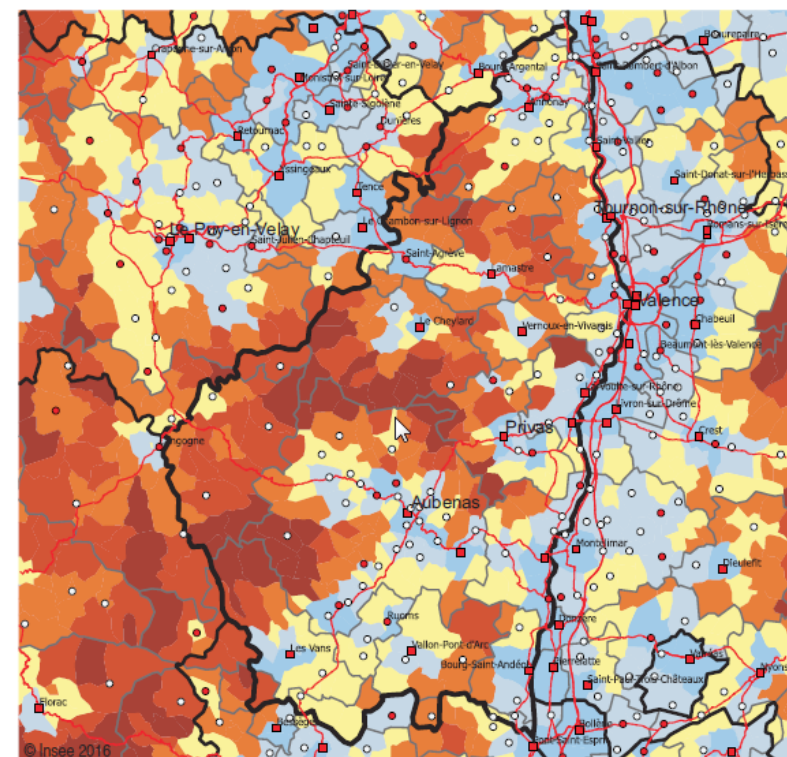
Nombre d'équipements du panier présents sur la commune

- de 20 à 22
- de 15 à 19
- de 7 à 14

Éloignement des communes au panier d'équipements (en minutes)

- 19,6
- 14,6
- 10,2
- 6,8
- 4,6

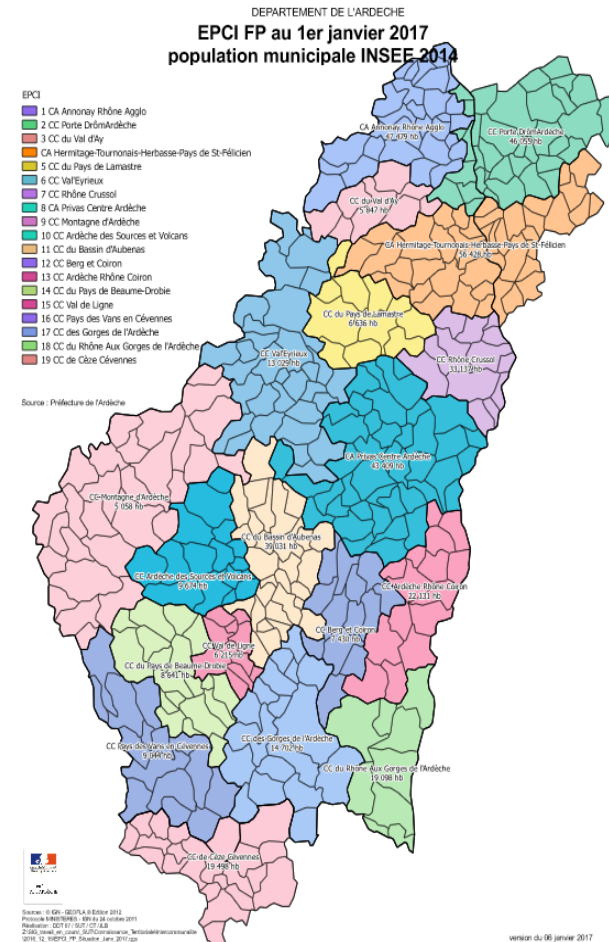
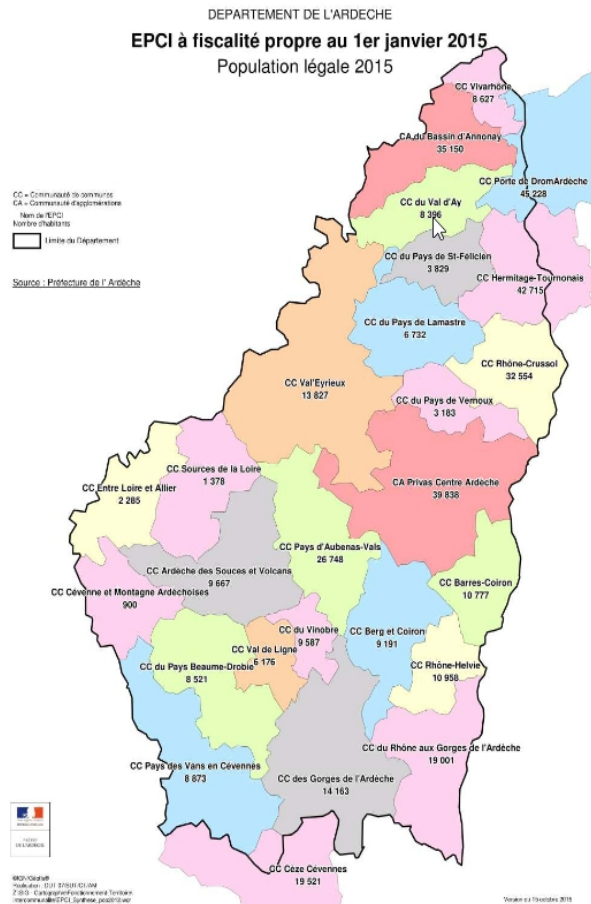
- Réseau routier principal
- ▭ Département
- Bassins de vie



Sources : Insee, Base permanente des équipements 2013 et 2014, Distancier metric.

Un renforcement de l'intégration intercommunale

Suite à la loi NOTRE, l'organisation intercommunale est passée **de 26 à 19 EPCI** au **1^{er} janvier 2017**



Un renforcement de l'intégration intercommunale

Suite à la loi NOTRE, l'organisation intercommunale est passée **de 26 à 19 EPCI** au **1^{er} janvier 2017**

En 2017, le département de l'Ardèche compte **339 communes** et 19 établissements publics de coopération intercommunale dont :

- **3 communautés d'agglomération (Annonay Rhône Agglo, Privas Centre Ardèche, Arche Agglo*)**
- **16 communautés de communes (CC)**

La communauté d'agglomération (CA) du Bassin d'Annonay intègre la CC Vivarhône et devient la CA Annonay Rhône Agglo le 1/1/17.

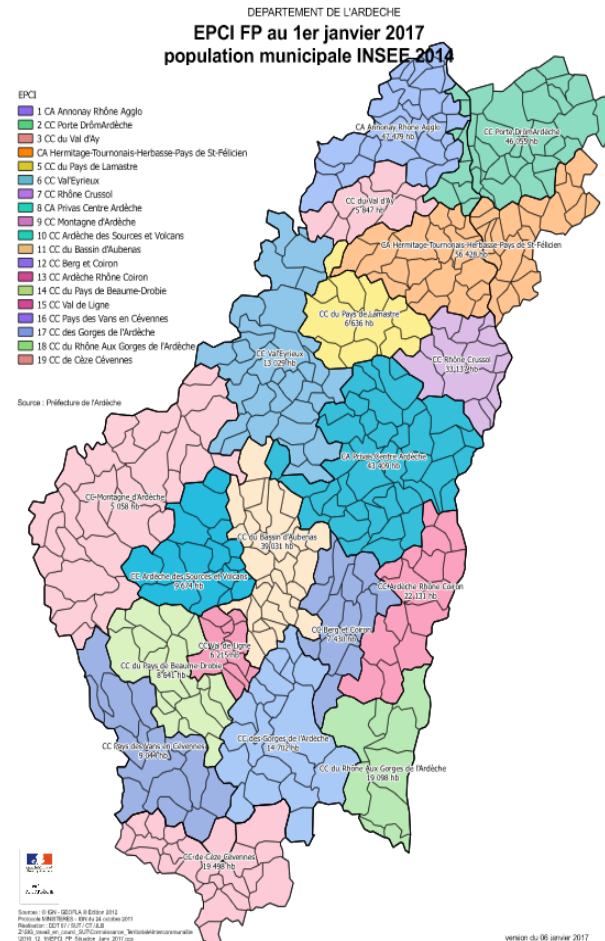
La CA Arche Agglo naît de la fusion des CC Pays de St-Félicien, Pays de l'Herbasse et Hermitage-Tournois le 1/1/17.

La CA Privas Centre Ardèche, née le 1/1/14, intègre la CC Pays de Vernoux le 1/1/17.

2 intercommunalités sont à cheval sur Ardèche et Drôme : Arche agglo et CC Porte de DrômArdèche.

La compétence transport fait partie des compétences obligatoires des CA. Dans l'ensemble du département, **la compétence transport est exercée par les 3 CA, le syndicat Toutenbus (sur 7 communes de la CC du Bassin d'Aubenas), la CC des gorges de l'Ardèche, le syndicat mixte Valence Romans Déplacement (sur la CC ardéchoise de Rhône Crussol, qui comprend Guilherand Granges), pour un total de 145 communes.**

** in extenso : Communauté d'agglomération Hermitage-Tournois-Herbasse-Pays de Saint Félicien, répartie en Archèche (Tournon et pays de Saint-Félicien) et dans la Drôme (Tain-l'Hermitage et pays de l'Herbasse)*



Des SCoT à des niveaux d'avancement variables

Le territoire devrait à terme être entièrement couvert* par **5 Schémas de cohérence territoriaux**, 2 actuellement en vigueur ou en révision, et 3 en projet.

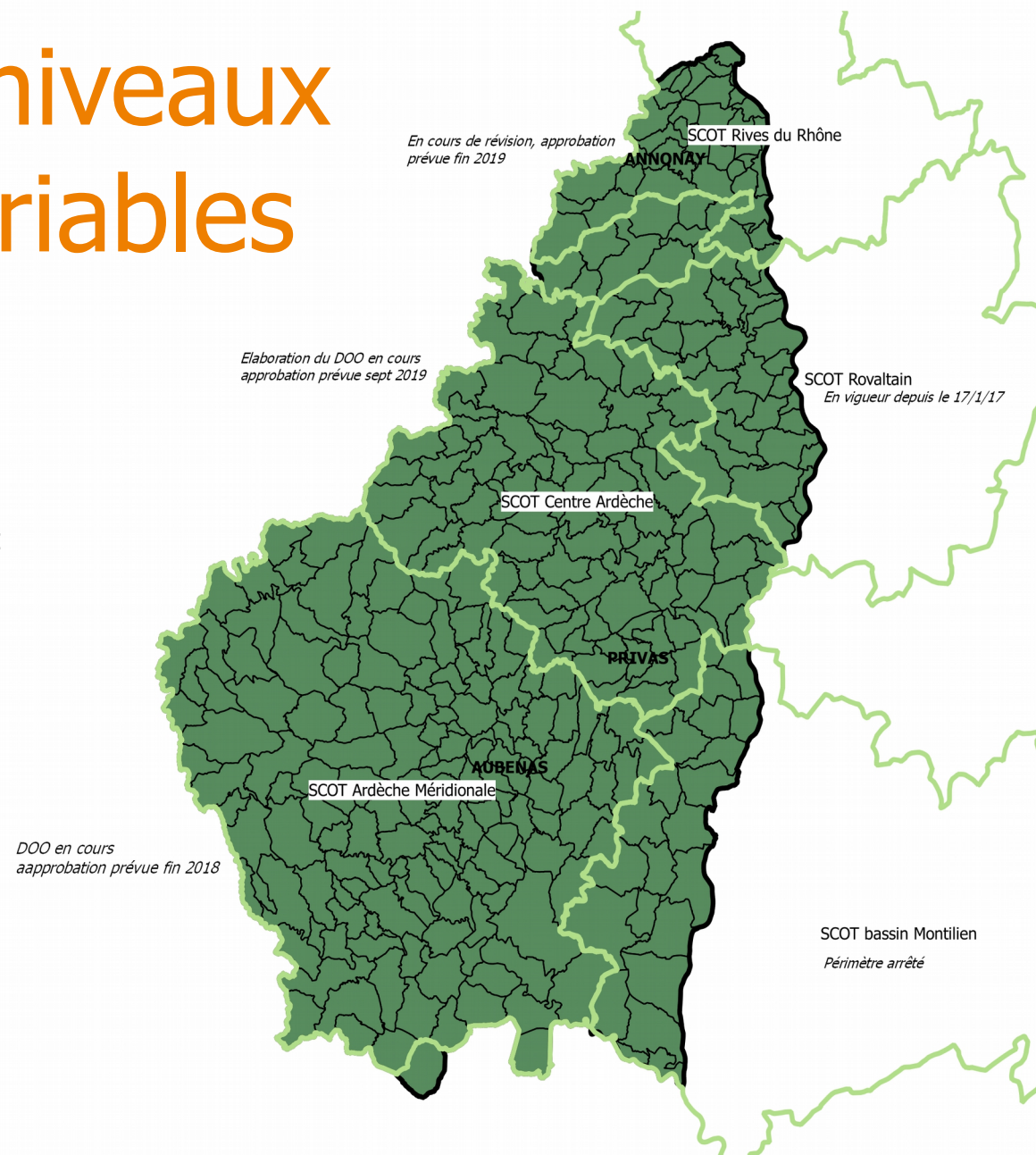
Deux sont exclusivement Ardéchois :

- le SCOT Centre Ardèche (qui comprend Privas) – *en cours d'élaboration (approbation prévue sept 2019)*, et
- le SCOT Ardèche Méridionale (qui comprend Aubenas) – *en cours d'élaboration (approbation prévue fin 2018)*

Trois sont partiellement, et pour moins de la moitié de leur périmètre, en Ardèche :

- le SCOT Rives du Rhône, qui comprend Annonay) et concerne les départements 07, 26, 42, 38, 69 - *en cours de révision (approbation prévue fin 2019)* ;
- le SCOT du Grand Rovaltain qui comprend Tournon, Guilherand-Granges et concerne les départements 07, 26 - *en vigueur depuis début 2017* ;
- le SCOT du bassin Montilien qui comprend Bourg-Saint-Andéol, le Teil et concerne les départements 07, 26, 84 (Vaucluse, région PACA) – *périmètre arrêté*.

* excepté la commune de Saint-Sauveur-de-Cruzières, appartenant à la CC de Cèze-Cévennes (siège Gard)



Des territoires TEPCV porteurs d'actions de mobilité

Les TEPOS sont des territoires à énergie positives, reconnus au niveau national par le Ministère de la transition écologique et solidaire et appartenant à un réseau. Ils ont pour objectif de réduire les besoins d'énergie au maximum, et de les couvrir par les énergies renouvelables locales. Cette démarche a été complétée par l'appel à projet **TEPCV** (« **Territoires à énergie positive pour la croissance verte** »). Les lauréats ont reçu une aide financière pour réaliser un certain nombre d'actions, qui peuvent faire partie du domaine de la mobilité.

En Ardèche, les lauréats de l'appel à projets sont :

- CC du Bassin d'Aubenas

> **mobilité, continuité de la voie verte, bornes pour véhicules électriques**

- CC du Pays de Vernoux (aujourd'hui incluse dans la CAPCA)

> **aménagement de voirie pour les modes doux**

- CC du Val'Eyrieux

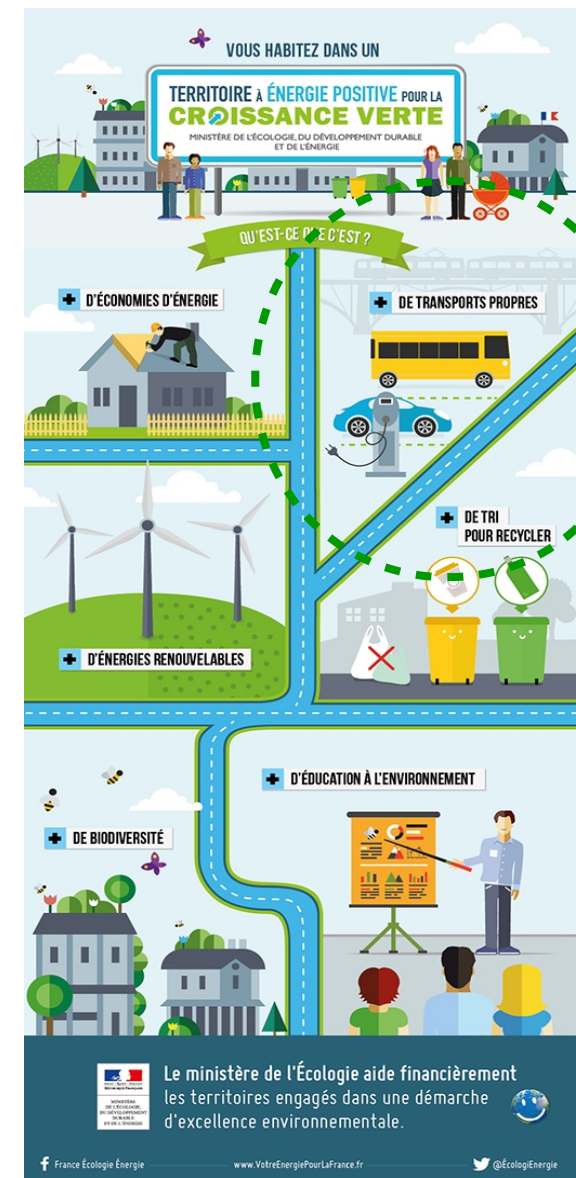
> **poursuite de la voie douce Dolce Via**

- Syndicat mixte du pays Ardèche verte

> **passerelle modes doux dans le cadre de la Via Fluvia**

- Territoire des Cévennes d'Ardèche

> **liaisons douces, flotte de véhicules électriques pour les CC et les communes, acquisition de 40 VAE**



2) Les besoins et comportements de mobilité

Des ménages de plus en plus petits et de plus en plus (multi)motorisés

De longs déplacements domicile-travail

Une prépondérance de la voiture pour les déplacements domicile-travail...

... et plus globalement pour tous les déplacements

Les transports collectifs, source d'insatisfaction pour les habitants

Les déplacements ressentis comme un point faible du territoire

Une activité touristique importante qui pose des questions de mobilité

Des ménages de plus en plus petits et de plus en plus (multi)motorisés

La taille des ménages ardéchois est similaire à ce que l'on observe en France métropolitaine, à savoir :

- en diminution constante depuis les années 60, avec **2,2 personnes par ménage en 2014** ;
- avec une proportion équilibrée de ménages composés d'une seule personne, de 2 personnes et de 3 personnes et plus.

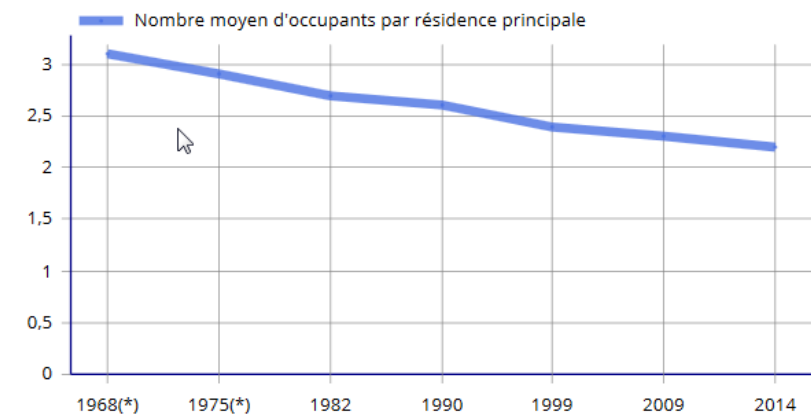
Le taux de motorisation des ménages est en revanche nettement supérieur aux moyennes régionale et nationale : **89,1 % des ménages ardéchois disposent au moins d'une voiture, contre 81,1 % en France métropolitaine.**

Par ailleurs, cette motorisation :

- est en augmentation constante dans le département ;
- se distingue par une proportion importante de ménages multimotorisés. Ainsi **43,9 % disposent de 2 voitures ou plus**, alors qu'ils ne sont que 34,5 % en France métropolitaine.

Enfin, l'enquête 2013-2015 sur les déplacements des rhônalpins indique que le nombre de vélos à disposition sur l'ancien territoire régional (4 millions) est supérieur au nombre de voitures à disposition (3,9 millions).

Evolution de la taille des ménages ardéchois



Source : Insee RP

Équipement automobile des ménages ardéchois

	2009	2014
Au moins 1 voiture	87,8 %	89,1 %
Dont 2 voitures ou plus	42,5 %	43,9 %

Source : Insee RP

De longs déplacements domicile-travail

En 2014, seuls **31,3 %** des actifs ardéchois de **15 ans ou plus ayant un emploi travaillent dans leur commune de résidence**, contre 32,2 % en 2009 et 34,2 en France métropolitaine.

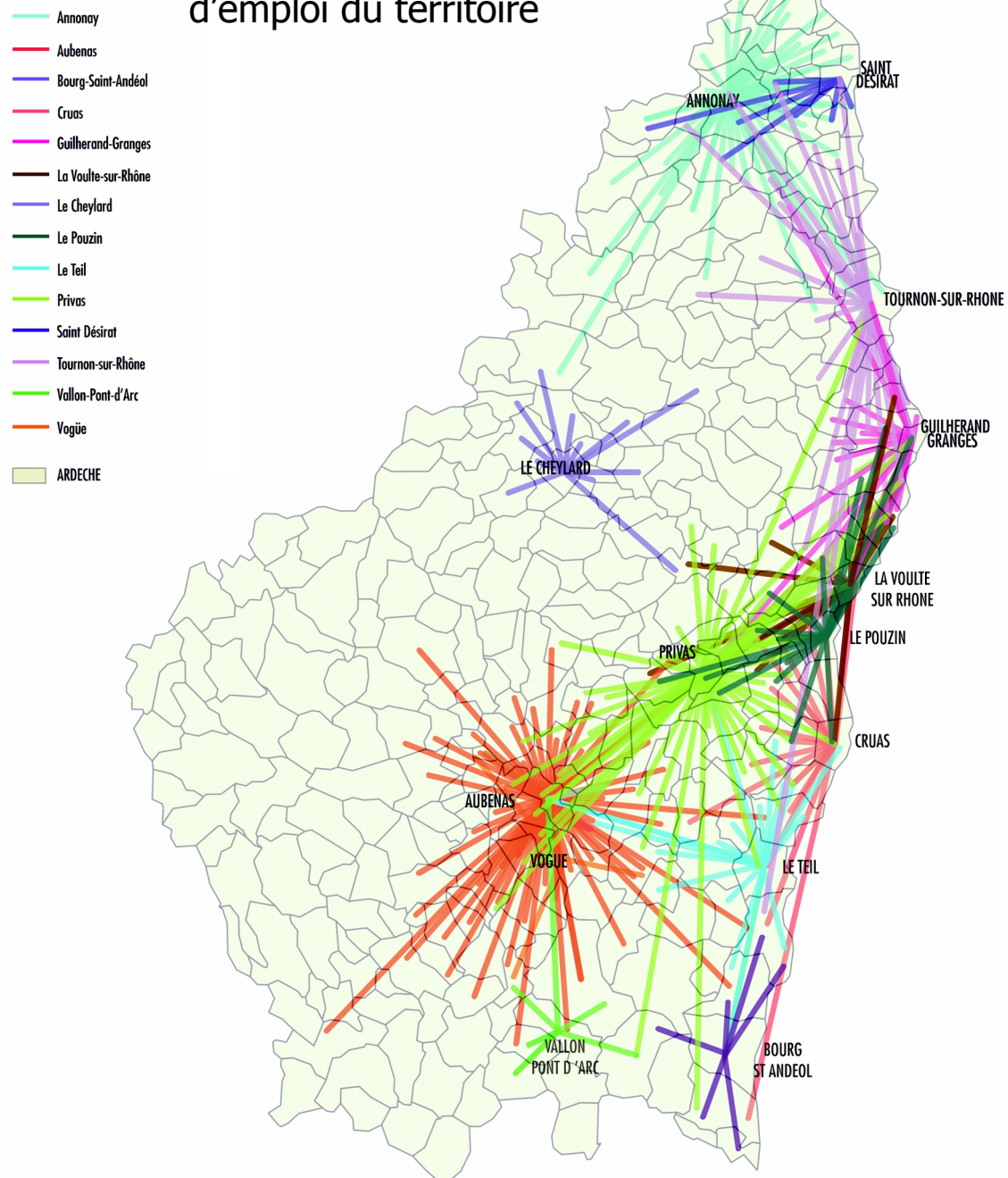
La carte des principaux déplacements domicile-travail au sein du département fait alors apparaître :

- des déplacements très orientés vers quelques pôles d'emploi au cœur du territoire et vers l'est tout au long de la vallée du Rhône ;
- l'étendue des aires d'attraction des principaux pôles d'emploi du territoire, comme Annonay, Aubenas, Privas et même Tournon-sur-Rhône ;
- l'absence de flux importants en provenance des territoires de montagne situés à l'ouest.

Au final, la longueur moyenne des déplacements domicile-travail se situe :

- dans la fourchette haute des tendances régionales pour les habitants du secteur de Privas avec **9,7 km** ;
- dans la fourchette basse pour les habitants du secteur de Valence avec 7,1 km.

Attractivité des principaux pôles d'emploi du territoire



De longs déplacements domicile-travail

En 2014, **seuls 31,3 % des actifs ardéchois de 15 ans ou plus ayant un emploi travaillent dans leur commune de résidence**, contre 32,2 % en 2009 et 34,2 en France métropolitaine.

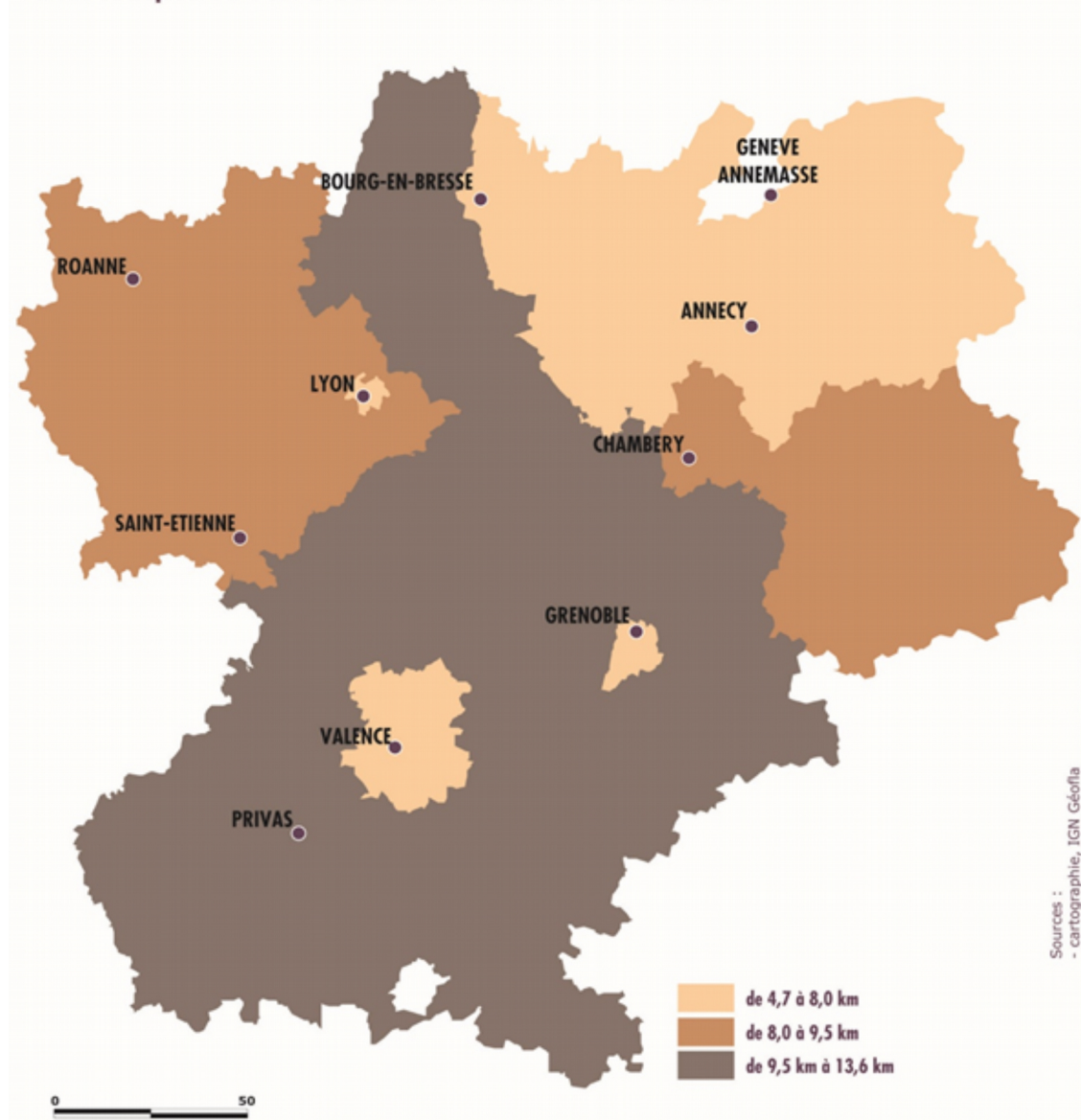
La carte des principaux déplacements domicile-travail au sein du département fait alors apparaître :

- des déplacements très orientés vers quelques pôles d'emploi au cœur du territoire et vers l'est tout au long de la vallée du Rhône ;
- **l'étendue des aires d'attraction des principaux pôles d'emploi du territoire**, comme Annonay, Aubenas, Privas et même Tournon-sur-Rhône ;
- l'absence de flux importants en provenance des territoires de montagne situés à l'ouest.

Au final, **la longueur moyenne des déplacements domicile-travail** se situe :

- dans la fourchette haute des tendances régionales **pour les habitants du secteur de Privas avec 9,7 km** ;
- dans la fourchette basse pour les habitants du secteur de Valence avec 7,1 km.

Portée de déplacement entre le domicile et le lieu de travail habituel



Source : Enquête régionale sur les déplacements en Rhône-Alpes, 2013-2015

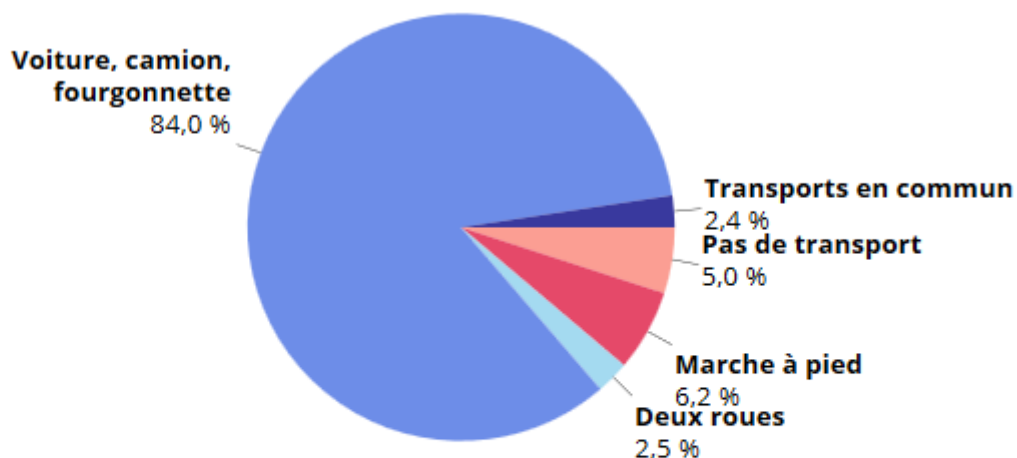
Une prépondérance de la voiture pour les déplacements domicile-travail...

La voiture particulière est, et de loin, le premier mode de déplacements utilisé par les ardéchois pour se rendre au travail. En 2014, sa part de marché en Ardèche est particulièrement importante puisqu'elle assure :

- 84 % des déplacements domicile-travail (contre 74,2 % en Région Auvergne-Rhône-Alpes et 69,9 % en France métropolitaine)
- **88 % des déplacements effectifs**, si on enlève les personnes qui ne se déplacent pas pour travailler.

La marche est le deuxième mode de déplacements utilisé pour aller travailler, devant les deux-roues et les transports collectifs.

Moyens de transport utilisés par les ardéchois pour se rendre au travail en 2014



Source : Insee RP

... et plus globalement pour tous les déplacements

L'enquête 2013-2015 sur les déplacements des rhônalpins permet de connaître la répartition modale pour l'ensemble des déplacements. Le découpage territorial de l'enquête ne permet pas de se limiter au seul département de l'Ardèche mais donne à voir autour de Privas et Valence sur un périmètre englobant l'Ardèche et une partie de la Drôme :

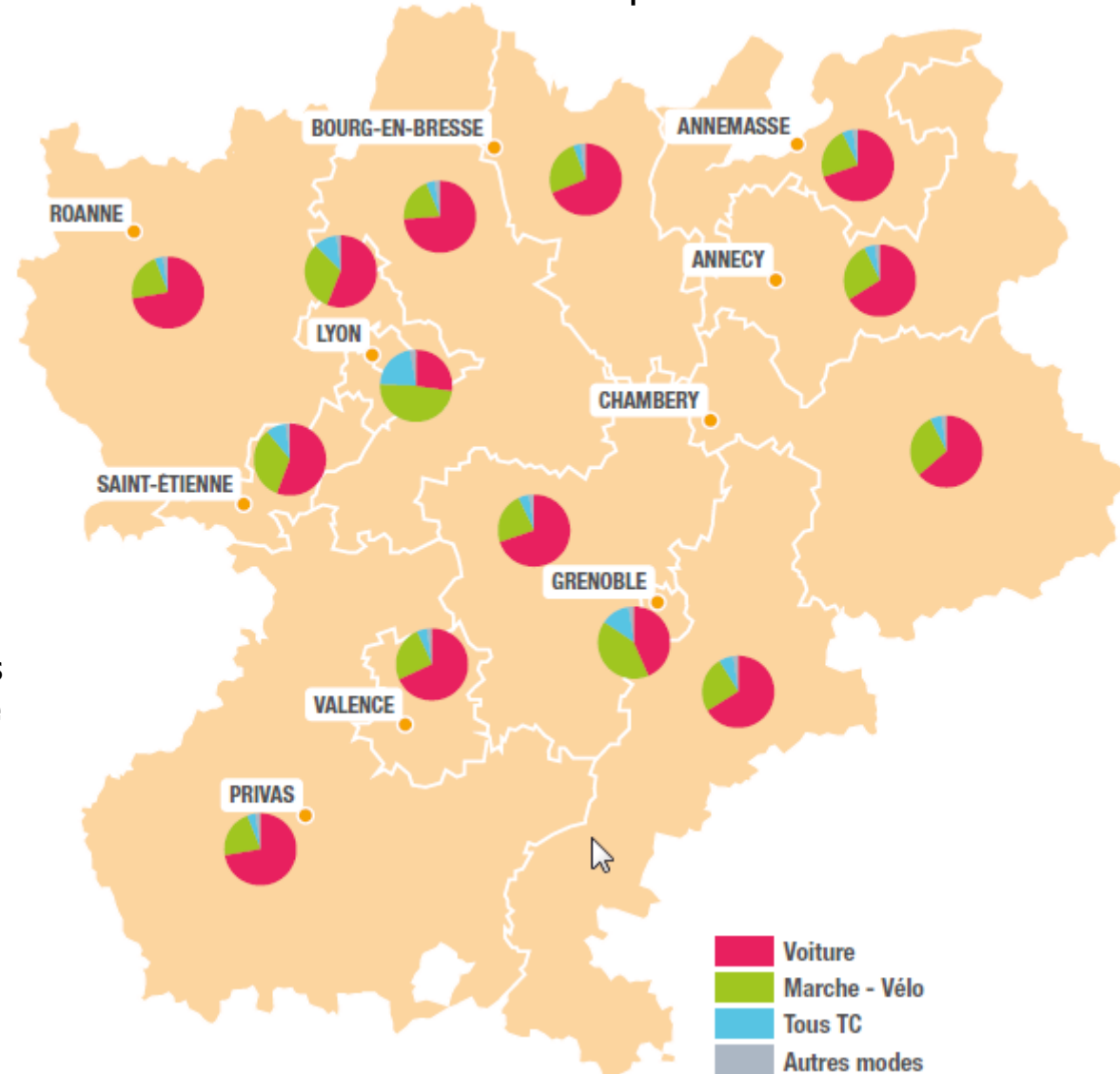
- **une nette domination de la voiture, qui est utilisée pour 70 % des déplacements (contre 61 % à l'échelle rhônalpine) ;**
- une résistance de la marche qui assure près du quart des déplacements ;
- **une faible utilisation des transports collectifs et du vélo, qui ne sont respectivement utilisés que pour 4 % et 2 % des déplacements (contre 8 % et 2 % à l'échelle rhônalpine).**

Cette répartition modale favorable à la voiture est encore accentuée si on ne considère que le seul territoire autour de Privas.

La culture de l'autosolisme est très forte, dans tous les territoires de l'Ardèche.

Entretien ARC et DRAGA le 30/6/17

Répartition modale des déplacements des Rhônalpins de 11 ans et plus



Les transports collectifs, source d'insatisfaction pour les habitants

Les habitants de l'Ardèche se disent globalement **satisfaits de leurs conditions de vie (94 % en 2016 comme en 2009)**, avec un gain d'image sur cette période en termes d'attractivité du territoire et de modernisation/innovation.

En revanche, pour les thèmes liés à la mobilité, les taux de satisfaction recueillis en 2016 apparaissent moins forts et plus disparates :

- **les routes 68 % (2009 : 59 %)**
- **les transports scolaires 42 % (2009 : non connu)**
- **les transports en commun 27 % (2009 : 28 %)**

Parmi l'ensemble des thèmes, les éléments d'**insatisfaction** les plus forts concernent l'accès à l'enseignement supérieur, à la santé, à la culture pour les jeunes et aux **transports en commun**.

Entre 2009 et 2016, les **évolutions de satisfaction** les plus marquantes sont : la baisse sur la téléphonie mobile/internet (-8 pts), **la hausse sur les routes (+9 pts)**.

Les priorités (sur 26 proposées) pour les habitants concernent la santé (en 1 - le nombre de médecins et en 2 – le secours aux personnes), l'environnement (en 3) et les déchets (en 7), les NTIC (en 4), **les routes (en 5, en légère baisse) et les transports en commun (en 8)**.

Enquête départementale 2016 - CD07

Cerner l'état d'esprit des ardéchois et leur perception de la **vie en Ardèche**, les points de satisfaction et d'insatisfaction.

> parmi les 1ers thèmes abordés : les **déplacements**

Volet quantitatif

2 000 questionnaires auto-administrés complets (3/4 internet – 1/4 papier)

Volet qualitatif

16 entretiens qualitatifs (en présentiel ou au téléphone) : 12 résidents, 4 leaders d'opinion

Une activité touristique importante qui pose des questions de mobilité

L'Ardèche est réputée en particulier pour ses paysages naturels et ses sites prestigieux (gorges de l'Ardèche, caverne du Pont-d'arc Unesco, mont Gerbier de Jonc). Son offre de loisirs de pleine nature en fait par ailleurs le leader régional du tourisme vert.

Chaque année, cette activité génère plus de 15 millions de nuitées (source ODET ADT 07) et **implique d'accueillir plus de 2 millions de personnes, dont 98 % viennent en voiture, campings-cars ou motos :**

- en 2016, on recense 2,11 millions de visiteurs accueillis dans 81 sites touristiques sur l'ensemble du territoire ardéchois, dont plus de 500 000 à la Caverne du Pont d'Arc ;
- la fréquentation des sites touristiques connaît une saisonnalité bien marquée, puisque la haute saison en juillet et août représente près de la moitié de la fréquentation de l'année. On estime ainsi qu'**au 15 août il y a presque presque autant de non-résidents que de résidents sur le territoire de l'Ardèche.**

Dans les enquêtes menées auprès des touristes, deux points négatifs sont régulièrement cités : la couverture en téléphonie mobile et les transports collectifs. **Si aujourd'hui l'accès touristique au territoire se fait essentiellement en voiture, l'offre de solutions de mobilité alternative apparaît en effet comme un enjeu d'avenir :**

- pour répondre aux besoins d'une clientèle moins motorisée, ce qui implique à la fois une bonne accessibilité du territoire et une praticabilité interne autrement qu'en voiture ;
- pour favoriser la pratique du vélo qui apparaît comme une pratique potentiellement déclencheuse de séjours ;
- pour assurer la desserte en transports collectifs de certains sites importants. A ce titre, le succès de la navette estivale de Vallon Pont d'Arc (20 000 usagers) est riche d'enseignements, dans la mesure où elle est en partie liée à la contrainte de stationnement qui pèse sur le site.

3) Les offres de transport

Des infrastructures routières en « peigne » le long de la vallée du Rhône

Une ligne ferroviaire à grande vitesse « à proximité »

Des transports régionaux assurés exclusivement en cars

Un réseau TC départemental modernisé

Les AOM ne couvrent que les zones les plus denses du territoire

Un syndicat pionnier à Aubenas

Un jeune réseau urbain à Annonay

Bientôt un réseau à part entière à Privas

Mais aussi...

Une interopérabilité des TC encore partielle

3) Les offres de transport

Des initiatives de mobilité sociale et solidaire

Des aires et des services pour le partage des véhicules

Le développement de bornes pour les véhicules électriques

Des infrastructures cyclables qui dessinent un réseau structurant

Un schéma départemental en faveur du vélo

Le vélo à assistance électrique, un mode émergent adapté au territoire

Des politiques en faveur de la marche encore peu axées sur les déplacements du quotidien

Des infrastructures routières en « peigne » le long de la vallée du Rhône

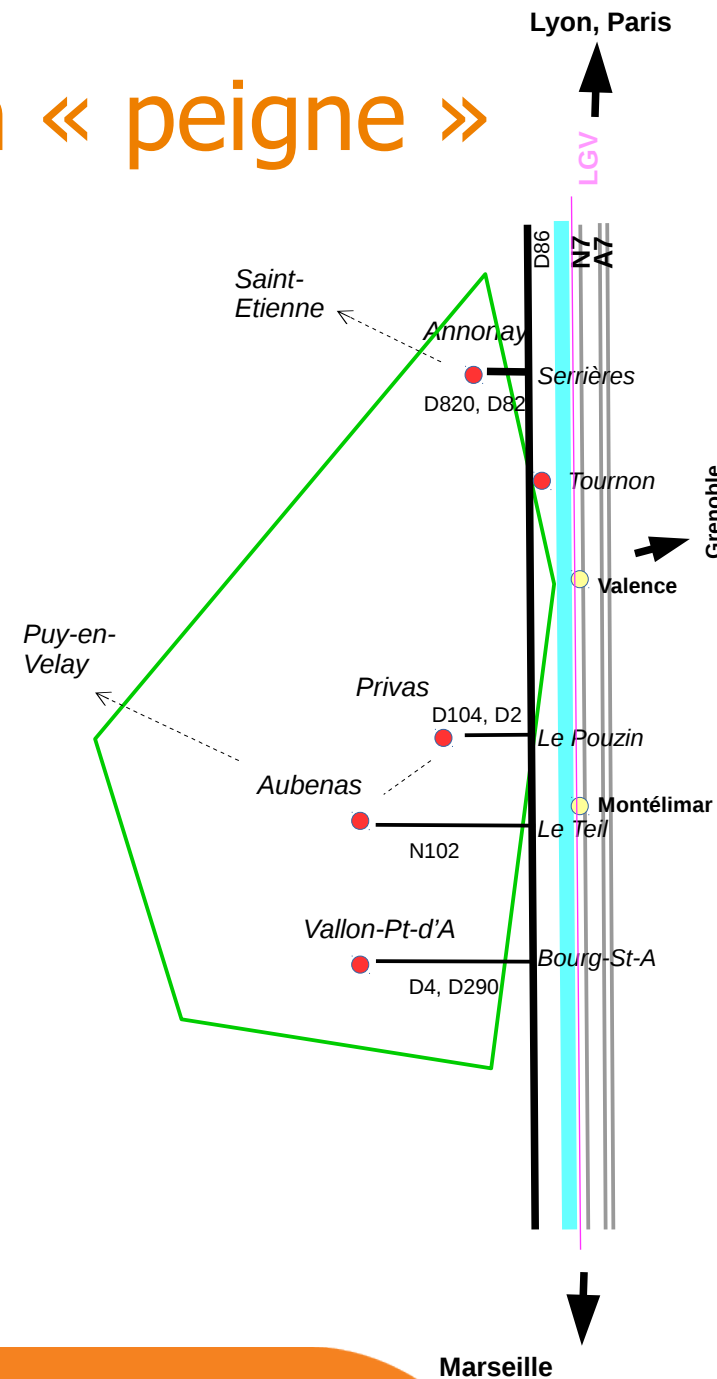
Le département possède un positionnement privilégié au cœur du « Grand Sud-Est » au bord de la vallée du Rhône, axe européen majeur. Mais **le milieu physique rend difficiles les déplacements internes. Les principaux axes secondaires se développent ainsi « en peigne », perpendiculairement à la vallée du Rhône** et vers l'intérieur, reliés entre eux par l'axe primaire.

Le réseau routier de l'Ardèche compte **3 800 km de routes départementales, dont 2 600 en zone de montagne**, avec comme axe primaire :

- l'A7 (Lyon-Marseille), N7 dans la vallée du Rhône ;
- la D86 : route Nord-Sud longeant l'axe rhodanien, véritable épine dorsale qui est un outil fort de desserte « en peigne » de tout le département.

Et comme axes secondaires :

- la D820 (depuis Serrières) : barreau desservant Annonay, 1^{er} bassin industriel, et se prolongeant vers Saint-Etienne et le département de la Loire, secondé par D82 depuis Andance ;
- la D104 : liaison transversale de Privas vers l'axe rhodanien (secondé dans cette direction par la D2 passant par Chomérac) et vers Aubenas, 2^e pôle d'emploi et porte du Sud-Ardèche ;
- la N102 : pénétrante, axe de désenclavement du Massif Central vers la vallée du Rhône, passant par Aubenas ;
- la D4 (depuis Bourg-Saint-Andéol) et D290 (route touristique) vers Vallon-pont-d'Arc et les gorges de l'Ardèche.



Une ligne ferroviaire à grande vitesse « à proximité »

La **LGV Méditerranée** est en service depuis 2001 avec 3 nouvelles gares dont **Valence-TGV**. Les gares sont conçues comme des centres multimodaux et des génératrices de développement économique.

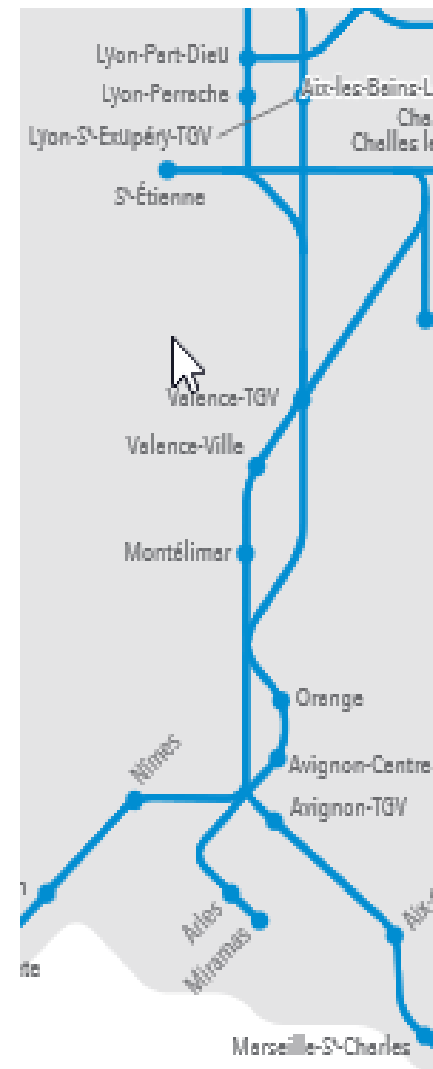
La gare de Valence bénéficie :

- d'une desserte de 60 TGV / jour en moyenne ;
- d'une liaison à Paris en 2h10, à Lyon en 35 minutes, à Marseille en 1h05 et à Bruxelles en 4h30.

Cette infrastructure est le pendant ferroviaire de l'A7 dans la vallée du Rhône et permet la desserte du territoire hors du département, en particulier vers Lyon, Paris, le sud de la France. Elle est à la fois une opportunité majeure de déplacements, d'**envergure européenne**, aux portes du département... et **difficile d'accès** depuis l'intérieur des terres (par ailleurs située sur l'autre rive du Rhône).

2h de TGV pour Paris, mais 2h pour aller jusqu'au TGV.

Entretien CC Bassin d'Aubenas le 30/6/17



Des transports régionaux assurés exclusivement en cars

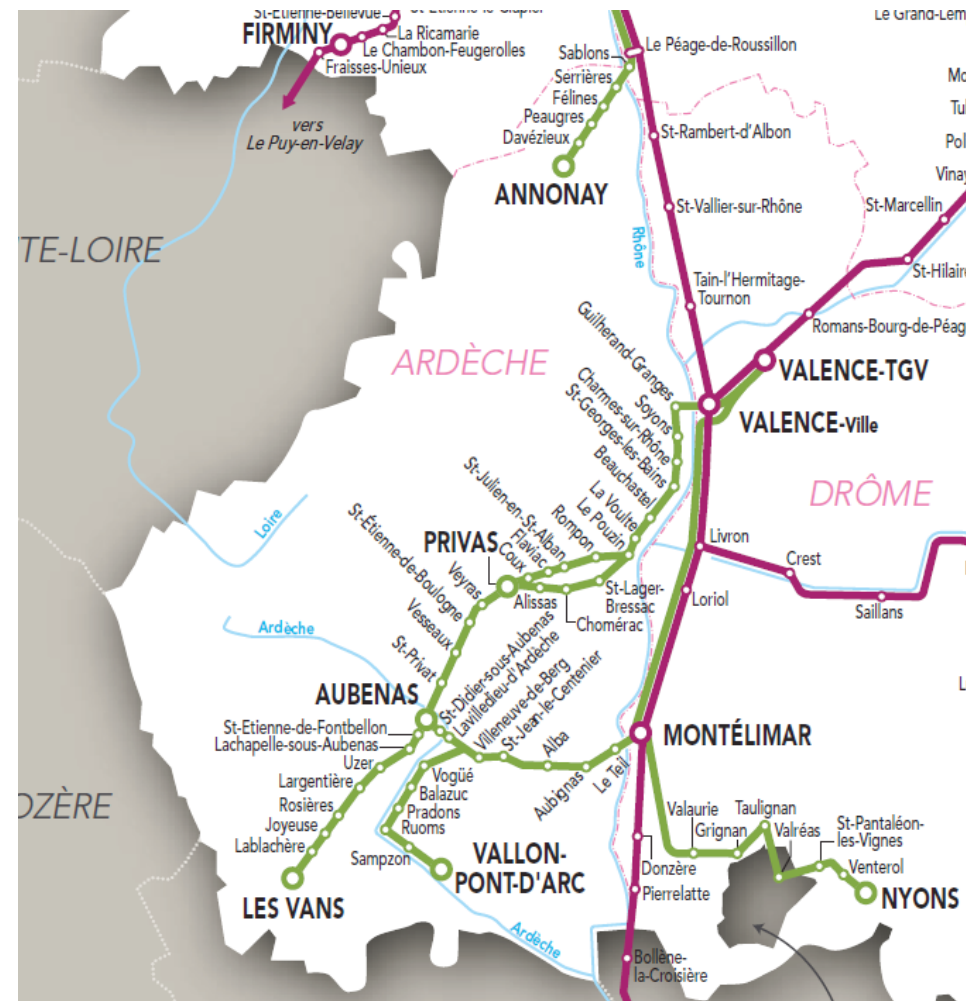
Les transports collectifs régionaux ne proposent pas de desserte ferroviaire interne au département pour le transport de voyageurs*, ce qui constitue une situation unique en France.

L'offre proposée aux ardéchois est assurée par des services régionaux routiers avec les **Cars Auvergne-Rhône-Alpes**, issus notamment des anciens cars TER.

4 lignes assurent une desserte orientée vers les principaux pôles du territoire :

- la ligne 73 Privas-Valence-ville-TGV proposant 20 AR/j ;
- la ligne 74 les Vans-Aubenas-Montélimar-Valence TGV proposant 18 AR/j ;
- la ligne 75 Lyon-Péage de Roussillon-Annonay avec 10 AR/j ;
- la ligne 76 Vallon-Pont-d'arc-Valence TGV, assurée uniquement en période estivale.

* à l'exception du chemin de fer touristique du Vivarais, dit « Le Mastrou »



Un réseau TC départemental modernisé

Le département s'est attaché depuis 2009 à la modernisation de son offre de transports collectifs, en portant ses efforts sur les aspects suivants :

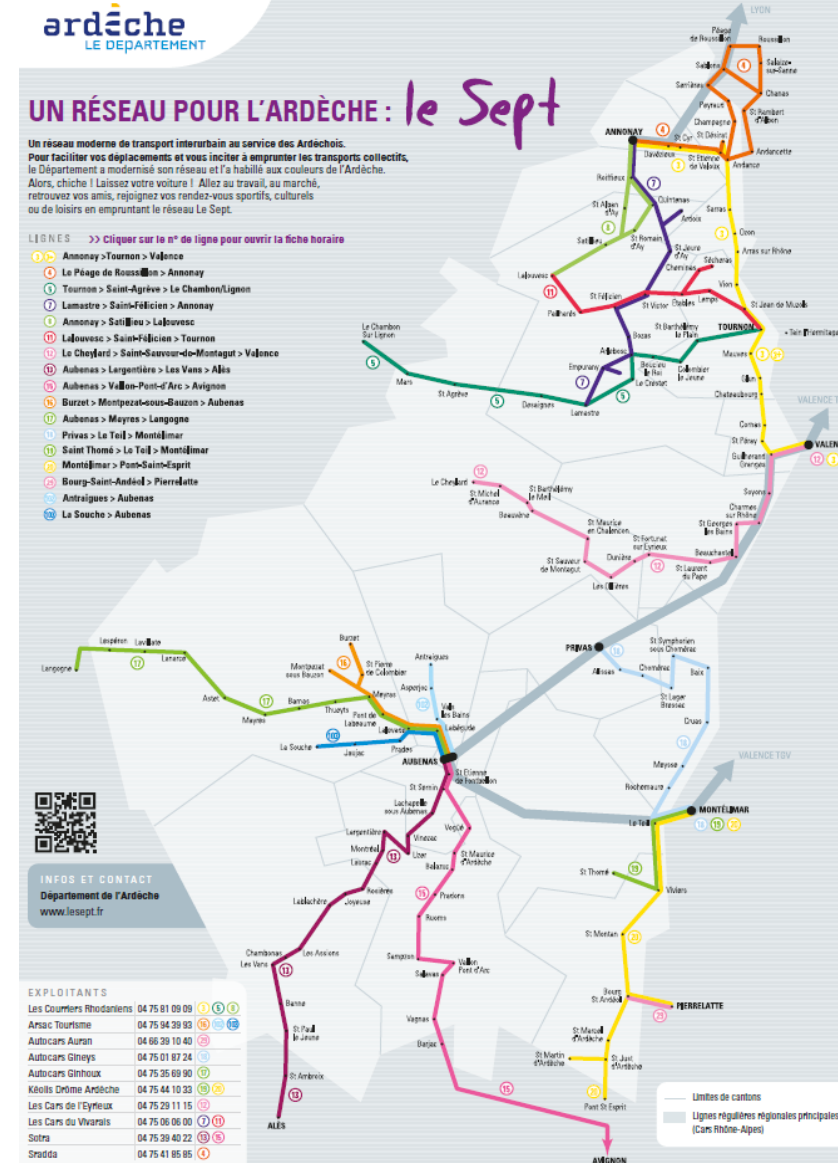
- la **billettique** : intégration à la carte OÙRA ! ;
- l' **optimisation du réseau** : complémentarité avec les différents réseaux, suppression des doublons et augmentation du rabattement vers le réseau régional ;
- une **tarification** simplifiée et avantageuse : tarif unique à 3€ maximum partout, tarifs réduits.

Aujourd'hui, le réseau « le Sept » comprend :

- **21 lignes régulières**, dont les lignes 3 et 3+ Annonay/Tournon et Tournon/Valence qui apportent environ 1/3 de la fréquentation totale du réseau ;
- **5 navettes estivales** (*Le Sept*) ;
- 35 lignes de transport à la demande (TAD) (*AccèsSept*) ;
- du transport de personnes à mobilité réduite (PMR) (*AccèsSept*) ;
- des lignes scolaires avec un total de 350 cars transportant 20 000 enfants.

Quelques exemples de fréquence proposée sur les lignes régulières (en semaine) :

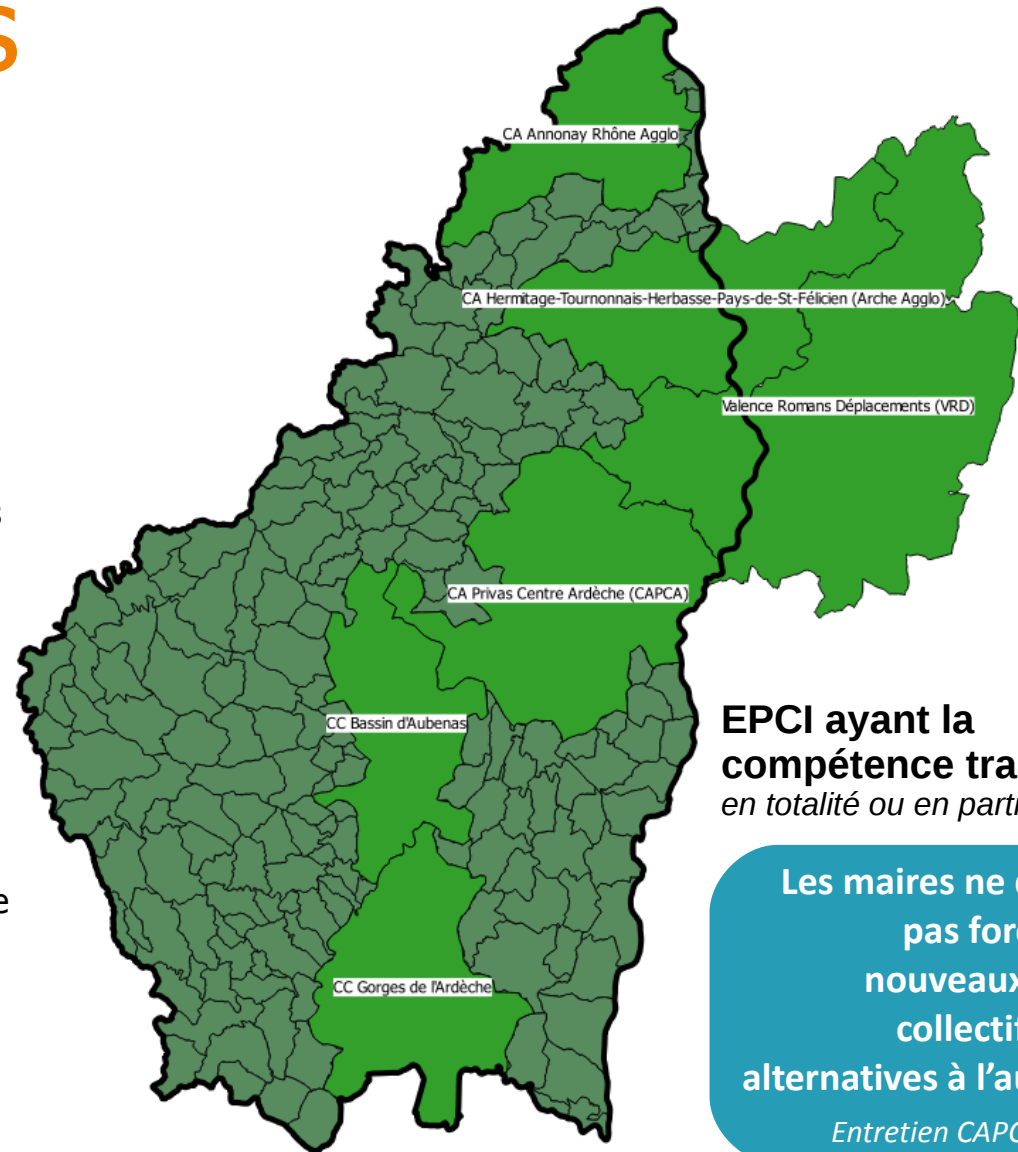
- Valence-Annonay : 8 AR/j
- Privas-Montélimar : 8 AR/j
- Aubenas-Vallon Pont d'Arc : 8 AR/j
- Aubenas- Avignon : 4 AR/j
- Aubenas-Les Vans : 4 AR/j



Les AOM ne couvrent que les zones les plus denses du territoire

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), qui ont en particulier en charge l'organisation du transport public urbain sur leur territoire, **couvrent les zones les plus denses du territoire :**

- elles sont présentes dans les zones les plus denses du territoire, **autour des pôles urbains** d'Annonay au nord, de Privas au centre et d'Aubenas plus au sud, ainsi que **dans une partie de la vallée du Rhône** ;
- la communauté de communes des Gorges de l'Ardèche, située **dans un territoire très touristique**, a aussi pris cette compétence, sans toutefois mettre en place de service de transport collectif régulier ;
- elles sont en revanche absentes de la frange ouest du département et du sud de la vallée du Rhône.



EPCI ayant la compétence transports
en totalité ou en partie en Ardèche

Les maires ne demandent pas forcément des nouveaux transports collectifs, mais des alternatives à l'autosolisme.

Entretien CAPCA le 28/6/17

Un syndicat pionnier à Aubenas

A Aubenas, le syndicat Tout'énbus propose depuis 2007 à 7 communes de la communauté de communes du bassin d'Aubenas (une 8ème commune sera prochainement intégrée à cette desserte) et à leurs 25 000 habitants :

- 4 lignes urbaines régulières, 1 ligne et 1 navette gratuite centre-ville temporaires, 10 lignes scolaires et du transport PMR ;
- des locations de 85 VAE (vélo à assistance électrique) longue durée avec aide possible de l'employeur ;
- 3 parkings relais intermodaux voiture/TC/covoiturage.

Par ailleurs, une gare routière a été aménagée au croisement des deux principales routes de l'Ardèche Méridionale, avec une participation financière de la Région et du Département à son fonctionnement.



L'ensemble de la flotte VAE est louée en permanence.
Vif succès.

Entretien Aubenas le 4/7/17

Un jeune réseau urbain à Annonay

A sa création en 2014, la communauté d'agglomération d'Annonay a pris la compétence transports urbains et transports scolaires.



Aujourd'hui, via le réseau de transport urbain Babus, **la communauté d'agglomération Annonay Rhône Agglo propose à ses 36 500 habitants :**

- 3 lignes régulières fortes, 5 lignes complémentaires en période scolaire, 1 navette centre-ville, 4 lignes de TAD virtuelles ;
- un abonnement scolaire qui permet la libre circulation sur le réseau.

La libre circulation des scolaires sur le réseau urbain est très appréciée des jeunes et de leurs familles, car les liaisons en modes actifs avec la périphérie résidentielle est très difficile à cause du relief.

Entretien Annonay Rhône Agglo le 29/6/17

Bientôt un réseau à part entière à Privas

La communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche (CAPCA) a pris la compétence depuis 2014 mais l'a déléguée au département jusqu'à fin 2016.

Aujourd'hui, le réseau de transports collectifs de l'agglomération ne propose **pas de lignes urbaines régulières** mais :

- 33 lignes scolaires dont 25 accessibles à tous (septembre 2017) ;
- un système de location de 23 VAE courte et longue durée.

Un **projet en cours de création d'une offre de mobilité globale** doit déboucher sur la mise en place en septembre 2018 :

- d'un service complet de transport collectif (lignes régulières, TAD, scolaires) ;
- d'actions sur le stationnement ;
- d'un schéma de mobilité durable intégrant les modes actifs et les nouveaux services à la mobilité.



Mais aussi...

La communauté d'agglomération Hermitage-Tournonnais (Arche Agglo) a acquis cette compétence au 1^{er} janvier 2017. Aujourd'hui, une navette estivale de centre d'agglomération est proposée sur Tain, Tournon et les environs immédiats, avec une expérimentation de prolongation en septembre et octobre 2017. Parallèlement, une étude en cours pour la mise en œuvre d'un schéma de mobilité à l'horizon 2018.



La communauté de communes des Gorges de l'Ardèche organise un système de navettes gratuites de Vallon Pont d'Arc vers le Pont d'Arc et les gorges de l'Ardèche. Elle a également mis en place un système de location de 20 vélos à assistance électrique (VAE) en location touristique courte pendant l'été et au mois le reste de l'année.



Le Syndicat Valence Romans Déplacements (VRD) couvre une partie du territoire ardéchois. Le réseau de transport urbain Citéa couvre l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération Valence Romans Agglo (qui compte plus de 250 000 habitants) et dessert 3 communes ardéchoises (environ 20 000 habitants) : Guilhaud-Granges, Cornas et Saint-Péray. VRD agit aussi dans les autres champs de la mobilité (stationnement, promotion et accompagnement des modes actifs, covoiturage).



Une interopérabilité des transports collectifs encore partielle

La carte Oûra a vocation à servir de support billettique pour l'ensemble des réseaux de transports collectifs de la région Auvergne Rhône-Alpes :

- **les réseaux régionaux** : TER Auvergne-Rhône-Alpes, Cars Auvergne-Rhône-Alpes, navettes Aéroport ;
- **les réseaux départementaux** des 8 départements rhônalpins, dont l'Ardèche (réseau le Sept) ;
- **les réseaux urbains** : **en Ardèche**, Tout'enbus (Aubenas), Citéa (sur le territoire de VRD) et à proximité Montélibus (Montélimar).



Aujourd'hui, en Ardèche, il reste à intégrer dans ce système les lignes de car TER Auvergne-Rhône-Alpes en permettant leur équipement billettique. A terme, il paraît intéressant que les autres AOM ardéchoises soient intégrées.

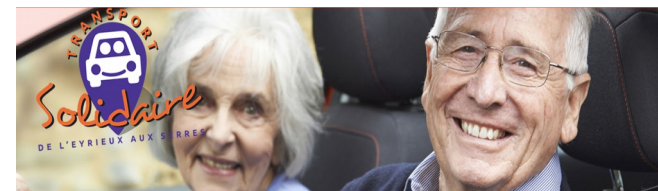
Les cars régionaux vers la vallée du Rhône doivent être rendus utilisables par les usagers du réseau urbain.

Entretien Annonay Rhône Agglo le 29/6/17

Des initiatives pour la mobilité sociale et solidaire

Transport associatif :

- **Eyrieux solidaire** propose un transport social à la demande, reposant sur **un réseau de bénévoles**, et ayant vocation plus largement à développer l'entraide



Mobilité et emploi :

- Permis de conduire aidé : démarche « **un permis pour l'emploi** » du Département de l'Ardèche. **Aide au financement** du permis pour les jeunes engagés dans un projet socio-professionnel, en échange d'un travail citoyen de 10 heures minimum
- **L'association Mobilité 07-26**, a développé un **panel d'actions** pour accompagner la mobilité en faveur de l'emploi (mise à disposition de mobylettes, auto-écoles associatives, mise à disposition de voitures, ateliers de mobilité, diagnostics...)
- **Plate-forme mutualisée** : la platformemobilite-ra.fr procure des informations mises en commun entre Mobilité 07-26, le DIEDAC-PLIE du Valentinois et la plateforme mobilité de Grenoble-Alpes Métropole



DIEDAC PLIE
du Valentinois
MOBILISE LES ENERGIES VERS L'EMPLOI

Mobilité 07-26
Pour être libre de se déplacer

GRENOBLE-ALPES
MÉTROPOLITAINE

Des aires et des services pour le partage des véhicules

Covoiturage

Le département s'est engagé pour 3 ans en 2013 dans une démarche de développement du covoiturage, en partenariat avec le département de la Drôme et Valence Romans Déplacements. Elle s'est concrétisée par la mise en place d'un site Internet de covoiturage (ecovoiturage0726, plutôt destiné au covoiturage régulier ou au covoiturage local), le déploiement d'un réseau d'une quarantaines d'aires de covoiturage et une animation de terrain. Aujourd'hui, le site est hébergé dans la plateforme régionale Covoitoura.

Autopartage

2 véhicules en autopartage, gérés par Citiz Alpes-Loire, ont été mis en service proche de la gare de Valence TGV et 2 à Valence ville, pour une utilisation à tout moment sur réservation, avec inscription préalable et avec ou sans abonnement. Des véhicules supplémentaires sont attendus d'ici fin 2017.

Autostop

L'autostop est réputé pour être actif et efficace dans le département. En revanche, il n'existe pas à ce jour de réseau identifié d'autostop organisé.

En périphérie d'Annonay, un projet de *Rezopouce* a émergé mais n'a pu aboutir.

Entretien Annonay Rhône Agglo le 29/6/17

Le développement de bornes pour les véhicules électriques

Outre les initiatives des collectivités qui se dotent notamment de véhicules pour leurs propres services, dans un objectif de promotion et d'exemplarité, l'appropriation de véhicules électriques par les particuliers **repose fortement sur les infrastructures de recharge** mises à leur disposition.

Afin de répondre à ce besoin, le Syndicat des Energies de l'Ardèche (SDE 07) a lancé, en partenariat avec l'Ademe et les communes, **un programme ambitieux de maillage du territoire avec une borne pour 3 000 habitants, soit 110 bornes à terme**, pour prévenir les pannes à tout endroit du territoire. **Au 26 juillet 2017, 75 bornes étaient en service.**

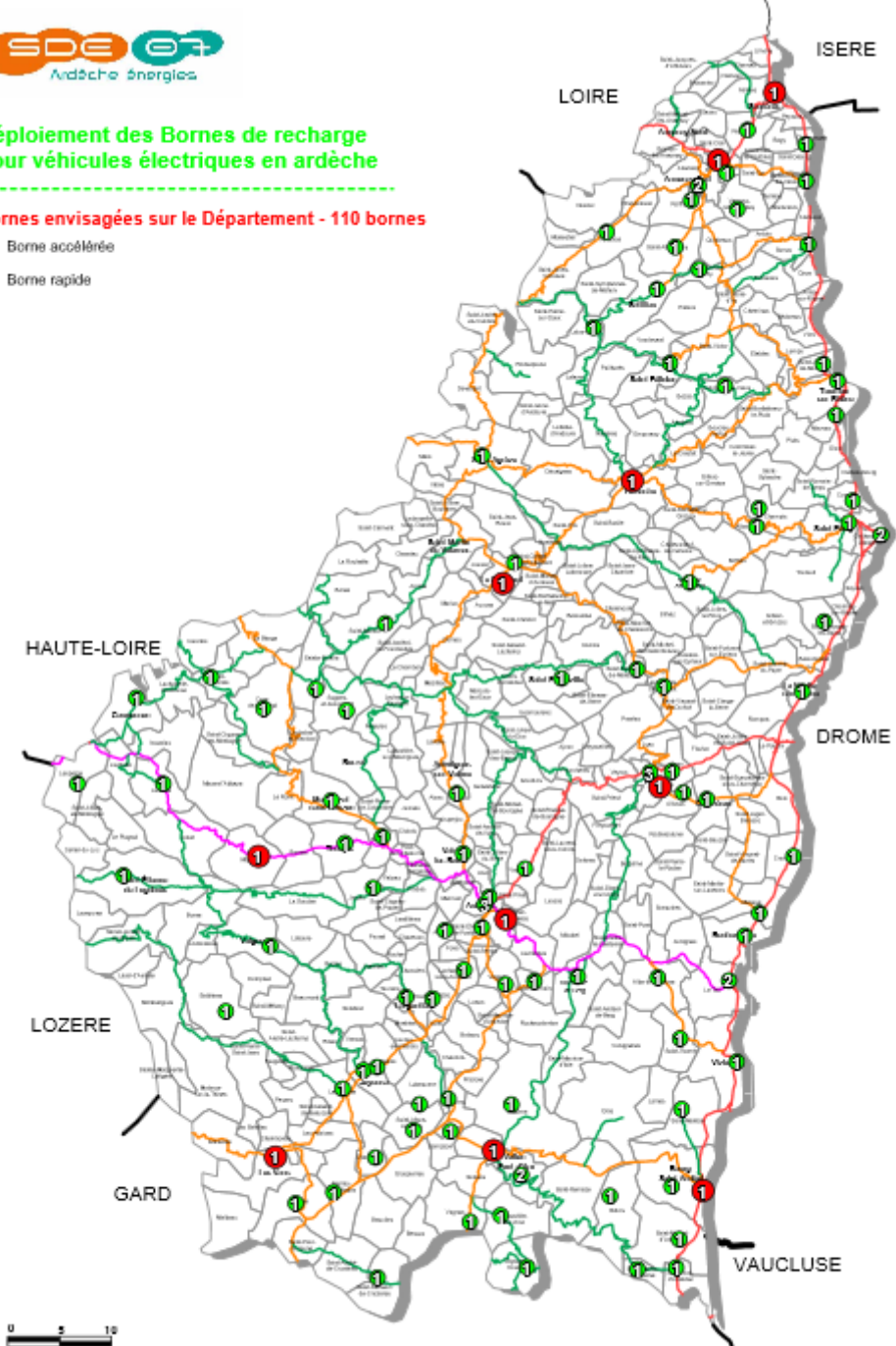
Coût et financement :

- 1 borne = 13k€ (ADEME : 6k€ + SDE : complément)
- Installation = 2,5k€ (commune)
- Maintenance = 1 – 1,5 k€

Déploiement des Bornes de recharge pour véhicules électriques en ardèche

Bornes envisagées sur le Département - 110 bornes

- Borne accélérée
- Borne rapide

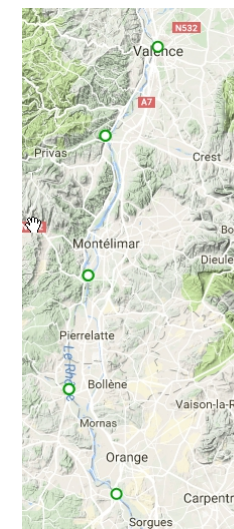


Des infrastructures cyclables qui dessinent un réseau structurant

L'Ardèche offre une **gamme importante d'infrastructures vélo structurantes** :

- la véloroute-voie verte (VVV) **ViaRhôna**, du Léman à la Méditerranée, le long des berges du Rhône pour l'essentiel de son trajet, avec notamment le tronçon Valence Avignon qui longe une bonne partie de l'Ardèche (164 km, 4 étapes). Elle pourrait jouer le même rôle d'épine dorsale que les grandes infrastructures de la vallée du Rhône ;
- la VV **Via Fluvia**, itinéraire partiellement réalisé d'environ 120 km, reliant la Loire au Rhône et passant par Annonay ;
- la **Dolce Via**, voie douce (marche, VTT, VTC) de 77km dans la vallée de l'Eyrieux ;
- des **itinéraires locaux**. Exemple : la **Via Ardèche**, à terme 30km sur l'ancienne ligne de chemin de fer Le Teil-Alès, proche de Vallon-Pont-d'Arc ; la voie douce de **la Payre**, du Pouzin à Privas, 8km réalisés et 11km en cours en octobre 2017.

Ce type d'infrastructures peuvent servir aussi bien pour un usage touristique, un usage de loisirs (résidents), un usage quotidien (domicile-travail, domicile-école).



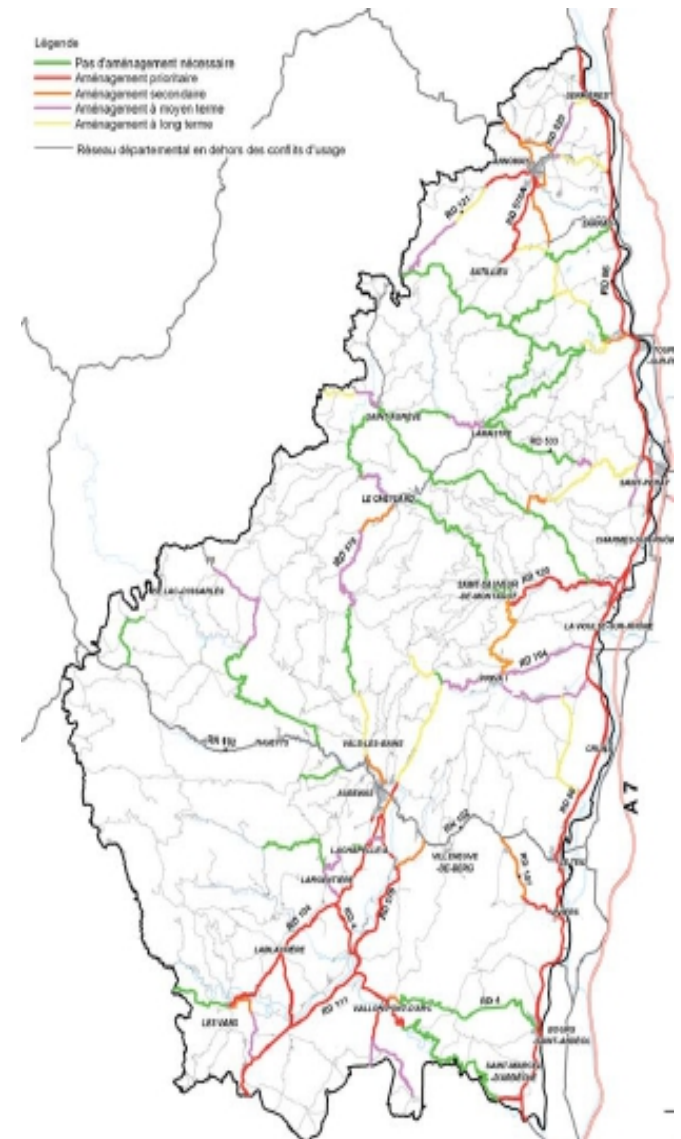
Un schéma départemental en faveur du vélo

Afin de favoriser et d'accompagner les modes de déplacement doux, l'Ardèche s'est dotée en 2011 d'un schéma départemental en faveur du vélo. Les actions portent sur :

- **l'aménagement et la sécurisation** du réseau routier départemental, priorisé selon le niveau d'enjeux des routes pour ces modes
- l'émergence d'un **réseau de VVV locales** en complémentarité de la ViaRhona
- les **déplacements utilitaires** et l'intermodalité (encore peu de pratique et peu d'aménagements)
- la **valorisation** et la promotion

Par ailleurs, le cyclisme de route est symbolisé dans le département par l'**Ardéchoise**, course de 4 jours créée il y a 25 ans. Elle trouve aujourd'hui une déclinaison hors compétition en un réseau d'itinéraires appelé « **l'Ardéchoise permanente** » ou « Sur les routes de l'Ardéchoise », mis en avant dans le schéma départemental vélo.

Des territoires développent en particulier la thématique du vélo sportif, comme le pays de Saint-Félicien (proche de Tournon), labellisé « Espace cycloport » par la FFC.



Le vélo à assistance électrique, un mode émergent adapté au territoire

Le vélo à assistance électrique apparaît comme une solution de mobilité intéressante pour le territoire, dans la mesure où il permet d'augmenter la portée des déplacements en vélo et de faciliter ces déplacements dans des zones au relief contraint.

Il est aujourd'hui **mis en valeur par les AOM et les collectivités**, notamment :

- le syndicat Toutenbus (location longue durée), pionnier en la matière ;
- plus récemment la CAPCA, qui développe son offre (**location courte et longue durée**) ;
- des collectivités dans le cadre de leurs projets TEPCV (territoire des Cévennes d'Ardèche).

Les **loueurs privés, présents aussi sur ce marché**, ont pour leur part davantage vocation à proposer une offre de courte durée (**tourisme et loisirs**), avec un objectif de rentabilité.



Des politiques en faveur de la marche encore peu axées sur les déplacements du quotidien

Les infrastructures pour les modes actifs existant sur le territoire peuvent servir également pour certaines (les **voies vertes** en particulier) aux déplacements des piétons.

L'Ardèche présente **6 000 km de sentiers balisés**, qui font pleinement partie de l'offre touristique du département, réputé pour ses loisirs de pleine nature.

A signaler la présence de nombreuses **ruelles et calades** dans les centres des villages, mais aussi dans les villes (centre bourg d'Annonay).



La signalétique piétons est un outil efficace pour la marche en centre ville.

Entretien CAPCA le 28/6/17

4) L'usage des réseaux de transport et leurs impacts

Des trafics routiers inégaux selon les territoires

Des points de convergence des trafics, parfois synonymes de congestion

Un usage des différents réseaux de transport collectif qui progresse mais qui apparaît encore modeste

849 accidents et 120 tués en 5 ans

Un nombre d'accidents en hausse depuis 2013

Une concentration des accidents sur les axes principaux hors agglomération

Les transports routiers contribuent encore significativement aux émissions de NOx et de GES

Une sensibilité du territoire à la pollution à l'ozone

Des trafics routiers inégaux selon les territoires

Si en 2015 **les routes avec des trafics supérieurs à 10 000 véhicules / jour restent rares et limitées pour l'essentiel à quelques liaisons avec la vallée du Rhône**, plusieurs axes connaissent des circulations supérieures à 5 000 véhicules / jour :

- le long de la façade rhodanienne (D86) sur la quasi totalité de l'itinéraire ;
- dans le bassin d'Annonay ;
- le long de l'axe vallée du Rhône-Privas-Aubenas-Sud-est du département.

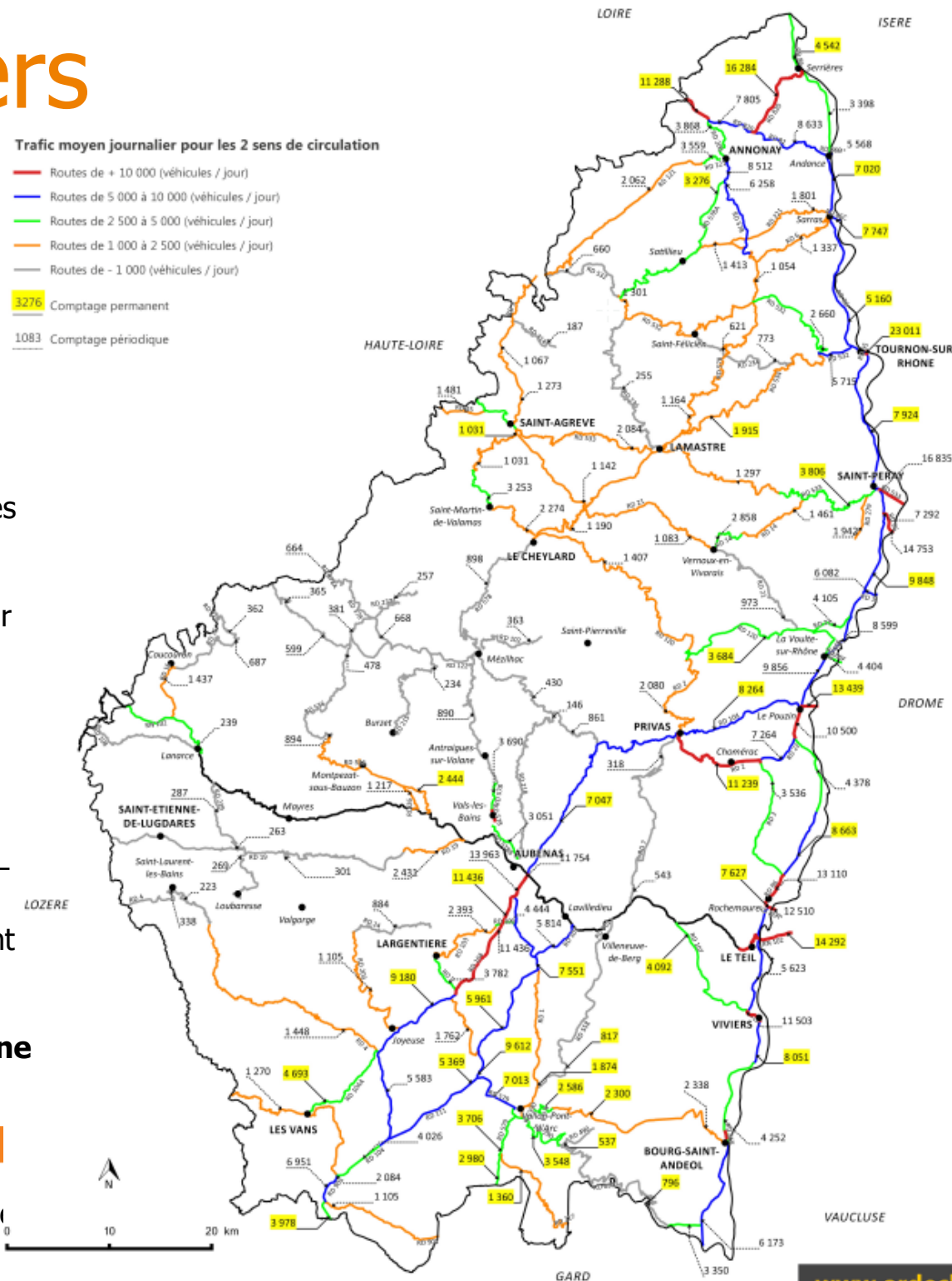
Le cœur de la partie nord du département – secteur StFélien/StAgréve/LeCheylard/Lamastre – connaît **des trafics modérés et homogènes** (entre 1 000 et 2 500 véhicules / jour pratiquement partout).

Enfin, la circulation reste **faible dans la montagne** entre Le Cheylard, Aubenas et Coucouron.

Trafic moyen journalier pour les 2 sens de circulation

- Routes de + 10 000 (véhicules / jour)
- Routes de 5 000 à 10 000 (véhicules / jour)
- Routes de 2 500 à 5 000 (véhicules / jour)
- Routes de 1 000 à 2 500 (véhicules / jour)
- Routes de - 1 000 (véhicules / jour)

- 3276 Comptage permanent
- 1083 Comptage périodique

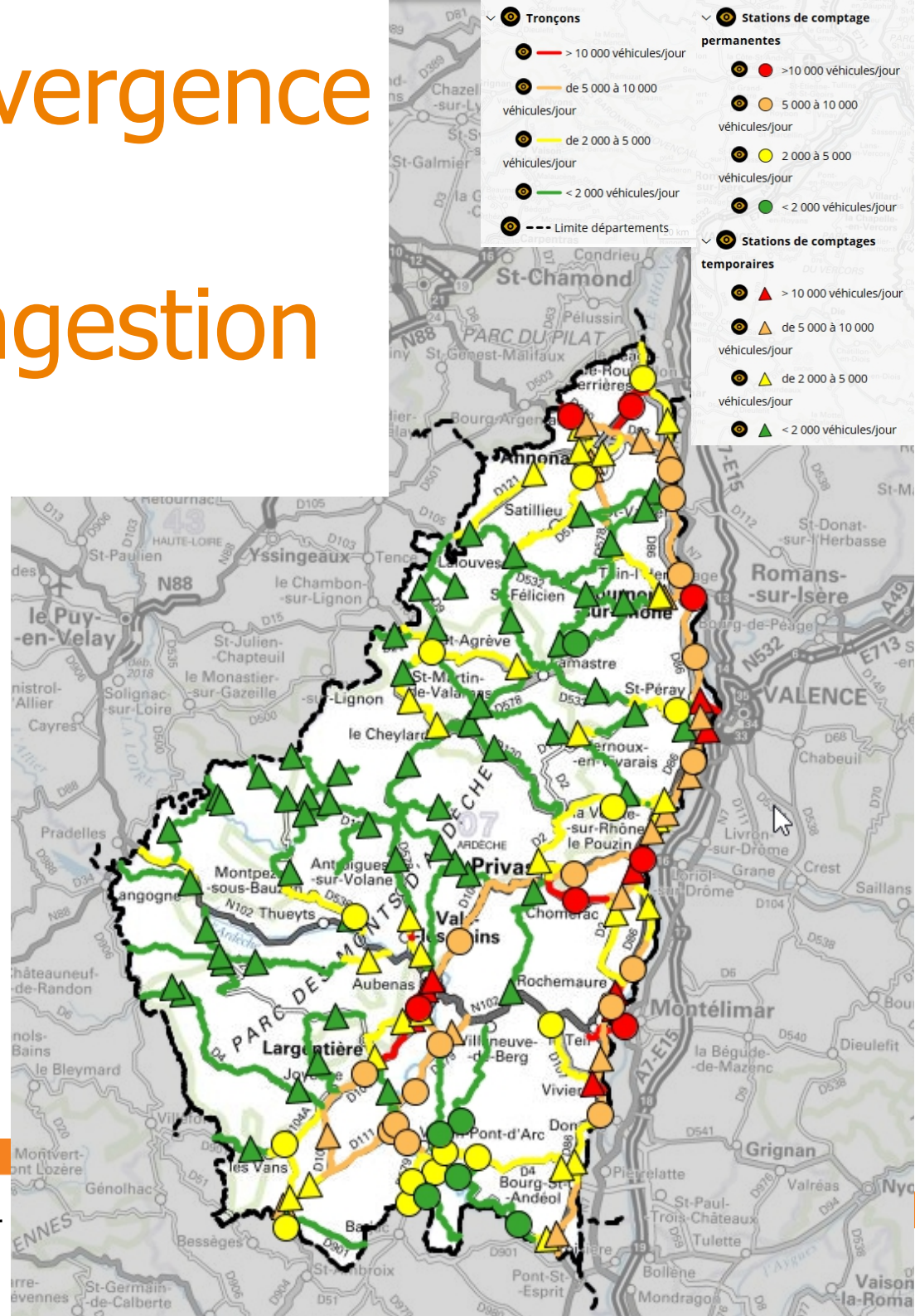


Des points de convergence des trafics, parfois synonymes de congestion

En 2015, les trois points de comptage qui connaissent les plus forts trafics sont :

- Tournon (pont sur le Rhône vers Tain-l'Hermitage : 23 011 véhicules / jour)
- Guilhaud-Granges (Pont-de-la-Beylese D533/D86) : 16 835 véhicules / jour
- Serrières (route Serrières-Annonay D820) : 16 284 véhicules / jour

Parmi les points de comptages qui connaissent des trafics importants, certains (situés aux branches du « peigne ») **peuvent atteindre le seuil de congestion** : les trois points ci-dessus (Tournon, Guilhaud-Granges, Serrières) ainsi que Rochemaure Nord.



Un usage des différents réseaux de transport collectif qui progresse mais qui apparaît encore modeste

Les données de fréquentation des transports collectifs, liées à l'usage des différents réseaux, demeurent incomplètes et inégales dans le temps. On peut toutefois déduire des données éparses disponibles que :

- **le premier réseau en termes de fréquentation est celui proposé par la Région, avec 4 lignes de cars Rhône-Alpes** dont une saisonnière, transportant sans doute plus de 500 000 voyages par an (en 2012, on recensait 290 000 voyages sur la ligne 73, plus de 150 000 sur la ligne 74 et 22 000 sur la ligne saisonnière 76, tandis que la fréquentation de la ligne 75 n'était pas connue) ;
- **le réseau départemental a connu, avec sa modernisation, une progression importante de sa fréquentation**, avec un doublement entre 2008 et 2012. En 2014, plus de 340 000 voyageurs étaient transportés sur les 21 lignes régulières proposées, plus les 20 000 enfants qui utilisent les lignes scolaires mises en place et les 12 000 utilisateurs des services à la demande ;
- **les deux réseaux urbains d'Annonay et Aubenas** connaissent respectivement en 2015 une fréquentation annuelle de 522 000 et 215 000 voyages. Ils **présentent alors des niveaux de fréquentation nettement inférieurs à la moyenne des agglomérations de moins de 50 000 habitants**, que ce soit en nombre de voyages par habitant du ressort territorial de l'AOM (14,3 à Annonay et 8,7 à Aubenas contre 101,5 au niveau national) ou en nombre de voyages par kilomètre offert (1,6 à Annonay et 0,6 à Aubenas contre 3,4 au niveau national).

Globalement, **ces données de fréquentation qu'il faudrait pouvoir conforter donnent à voir un usage des transports collectifs qui reste encore relativement modeste.**

849 accidents et 120 tués en 5 ans

Sur les 5 ans de la période 2012-2016, 849 accidents ont été recensés en Ardèche, dont 111 accidents mortels (13%) et 653 (77 %) avec des tués ou blessés hospitalisés.

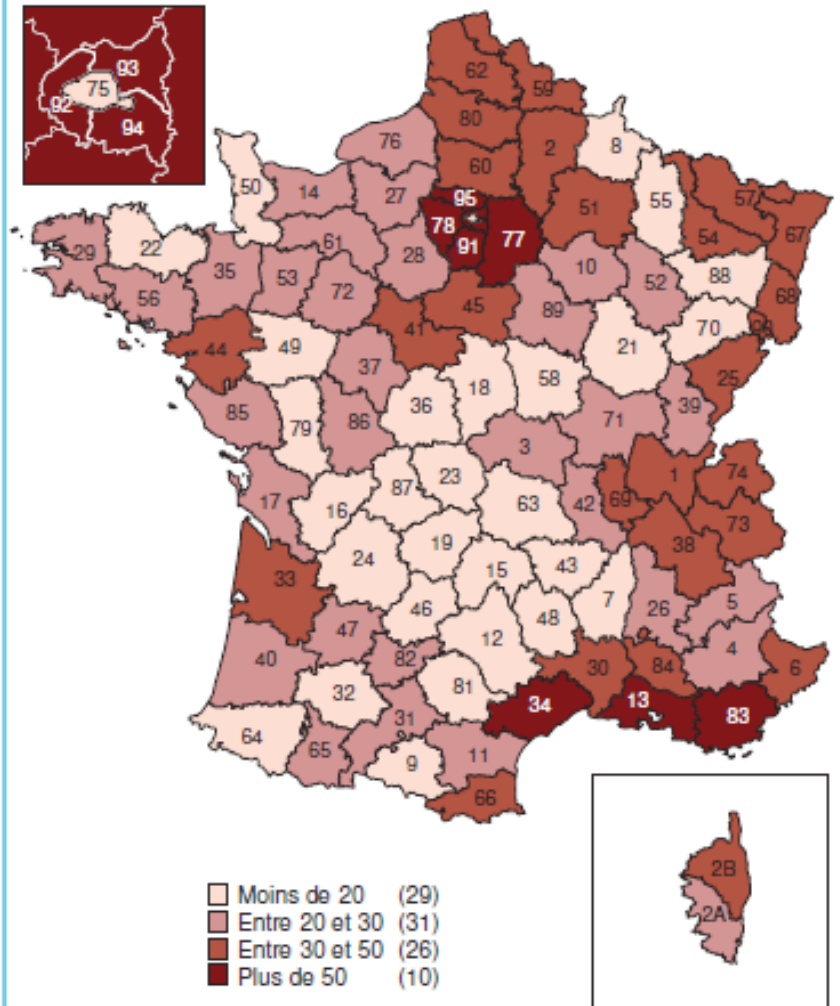
Les véhicules légers et utilitaires étaient impliqués dans 80 % des cas, les deux-roues motorisés dans 37 %, les piétons dans 15 % et les vélos dans 7 %. On peut ainsi noter **une surreprésentation habituelle des deux-roues motorisés mais aussi des vélos dans les accidents par rapport à leur importance dans les déplacements.**

120 personnes ont été tuées dans ces accidents et 1 116 blessés, dont 685 blessés hospitalisés. Sur les **120 tués** :

- 68 étaient des automobilistes, 29 des utilisateurs de deux-roues motorisés, 11 des piétons, 10 des cyclistes vélos ;
- ce nombre de tués **rapporté au km de routes du département apparaît en dessous de la moyenne nationale** ;
- en revanche, avec 74 tués par million d'habitants contre 53 en France métropolitaine, il apparaît **supérieur à la moyenne nationale rapporté à la population ardéchoise**, ce qui est caractéristique des départements ruraux où les accidents en rase campagne (plus meurtriers) sont proportionnellement plus nombreux.

Nombre moyen annuel de personnes tuées hors agglomération pour 10 000 km de routes sur la période 2012-2016 par département

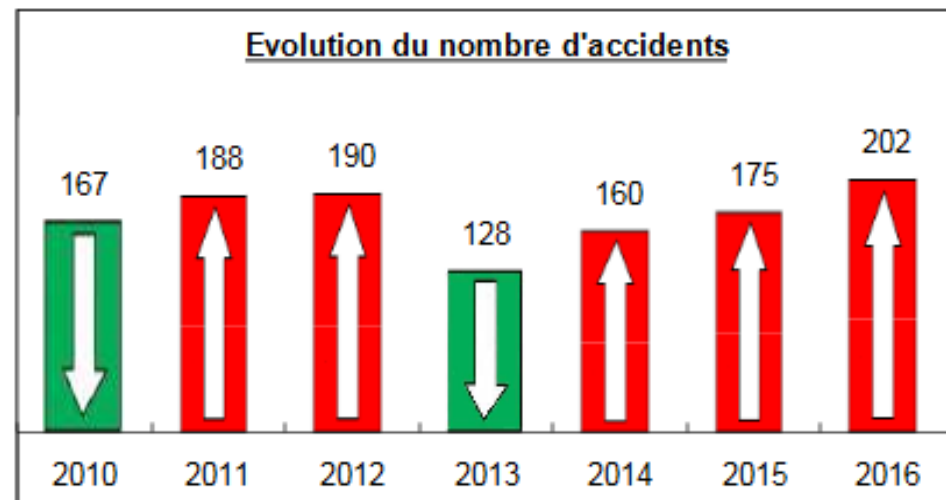
Zoom Paris/petite couronne



Source : ONISR, *La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de 2016*

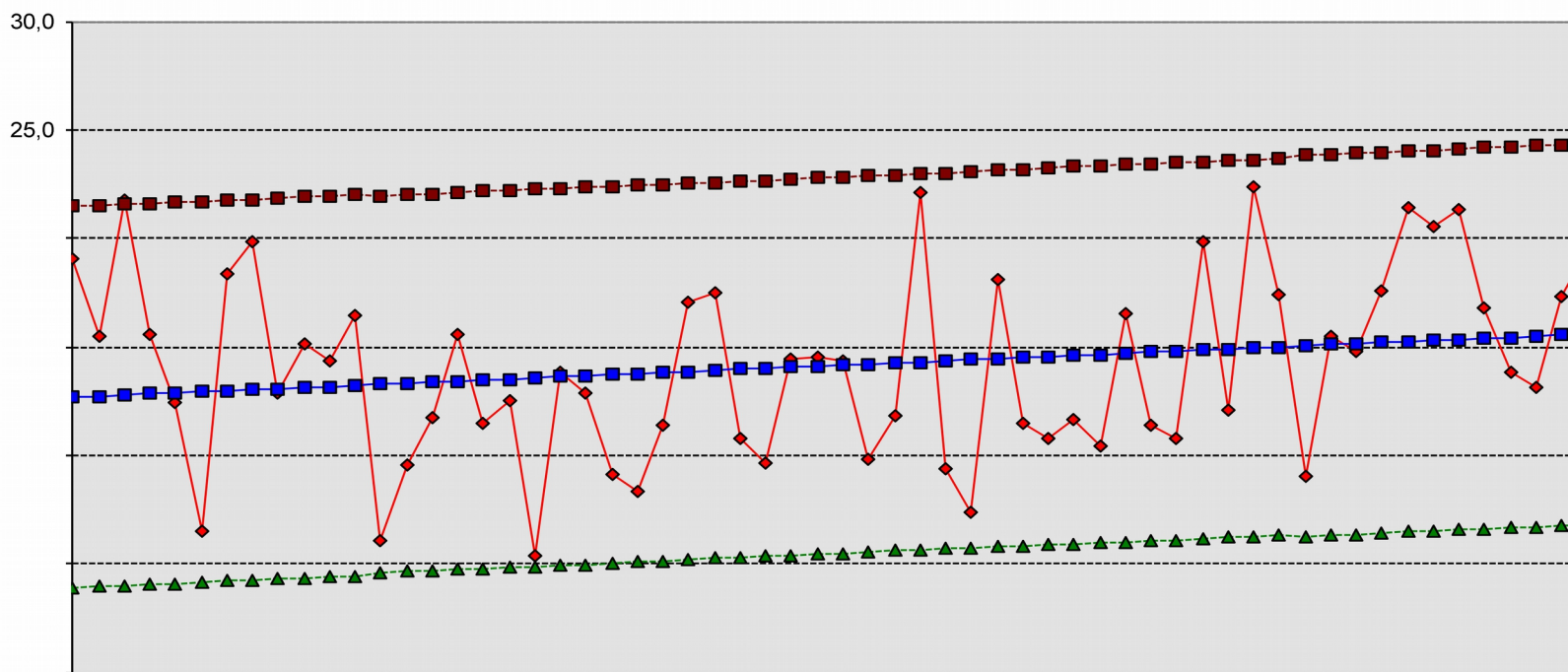
Un nombre d'accidents en hausse depuis 2013

- ◆— Nombre d'accidents / mois
- Courbe de tendance
- - -▲- - - Valeurs inf de l'intervalle de confiance
- - -■- - - Valeurs sup de l'intervalle de confiance



Source : DDT 07

Nombre d'accidents mortels et corporels 2012-2016 par mois



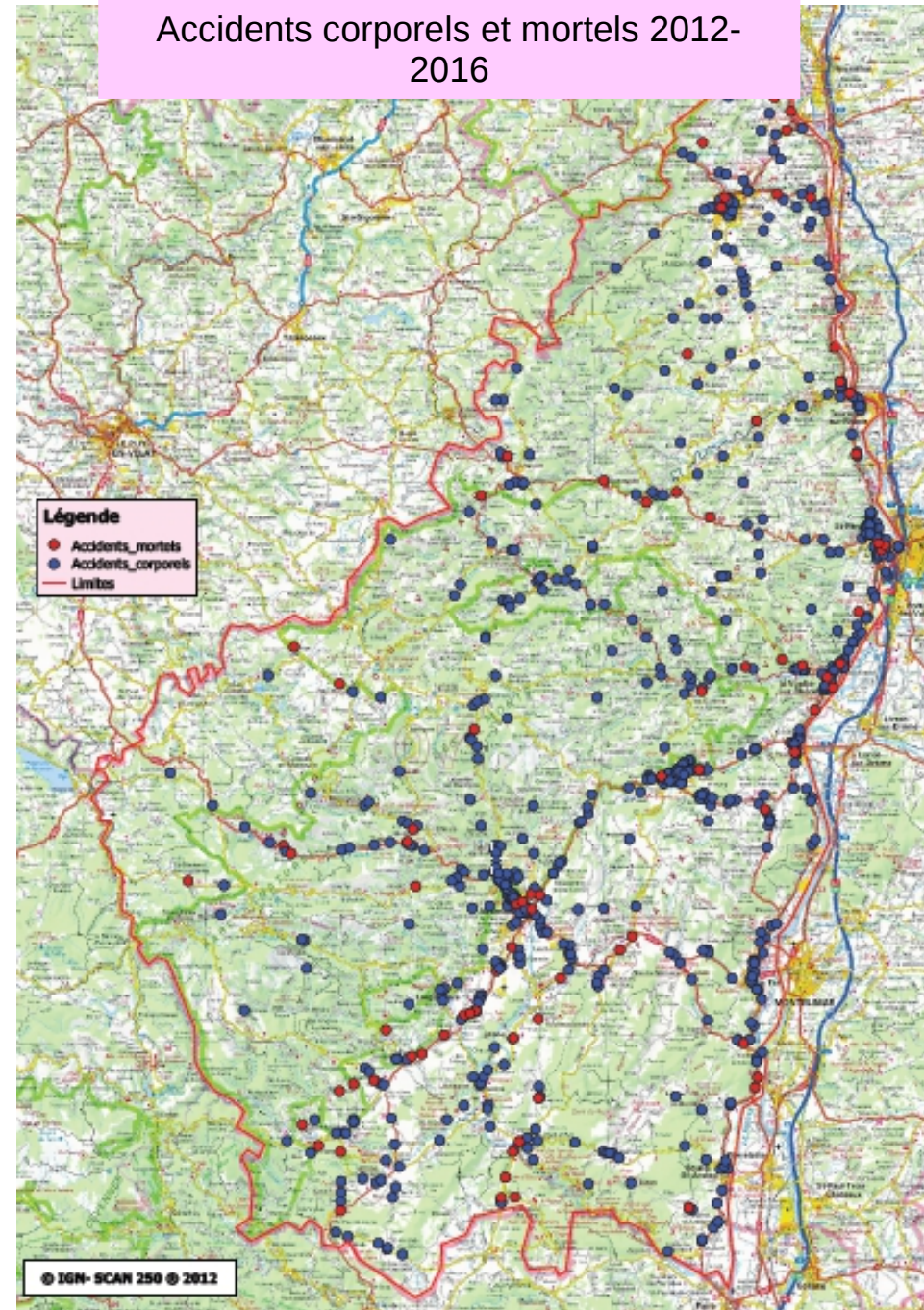
Source : Concerto

Une concentration des accidents sur les axes principaux hors agglomération

Les 849 accidents de la période 2012-2016 se sont produits :

- à 82 % dans des conditions atmosphériques normales (699 accidents) ;
- à 71% de jour (604 accidents) ;
- à 70 % sur RD (594 accidents) ;
- à 86 % hors intersection (730 accidents) ;
- à **62 % hors agglomération** (530 accidents) **et à 24 % dans des villes de 5 000 à 20 000 habitants** (201 accidents).

La carte des accidents corporels et mortels tend enfin à montrer **une forte concentration des accidents sur les axes principaux du réseau routier** et notamment sur certains itinéraires particulièrement fréquentés.

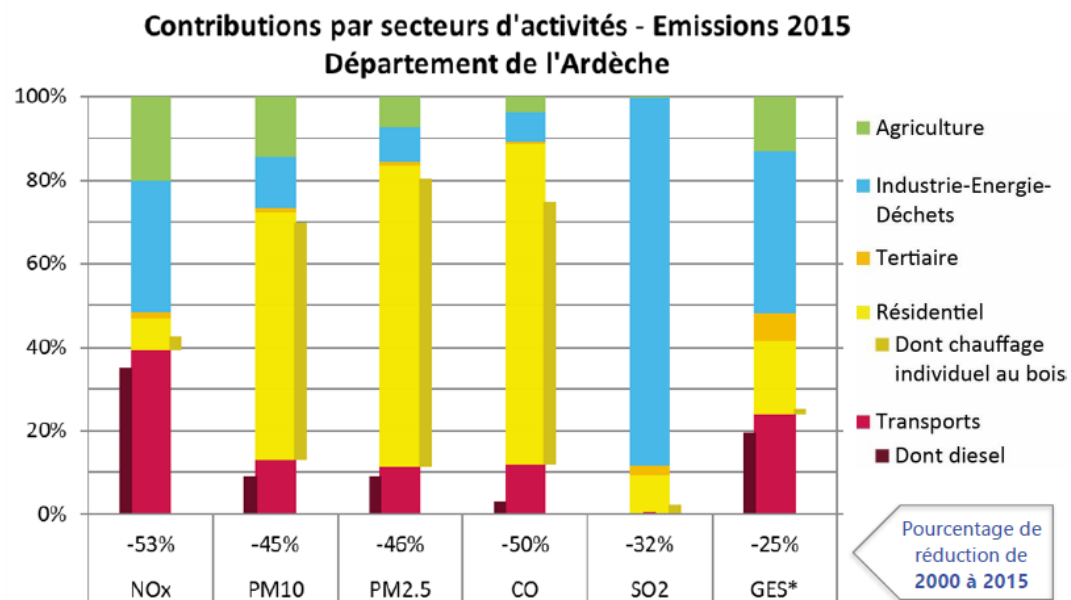
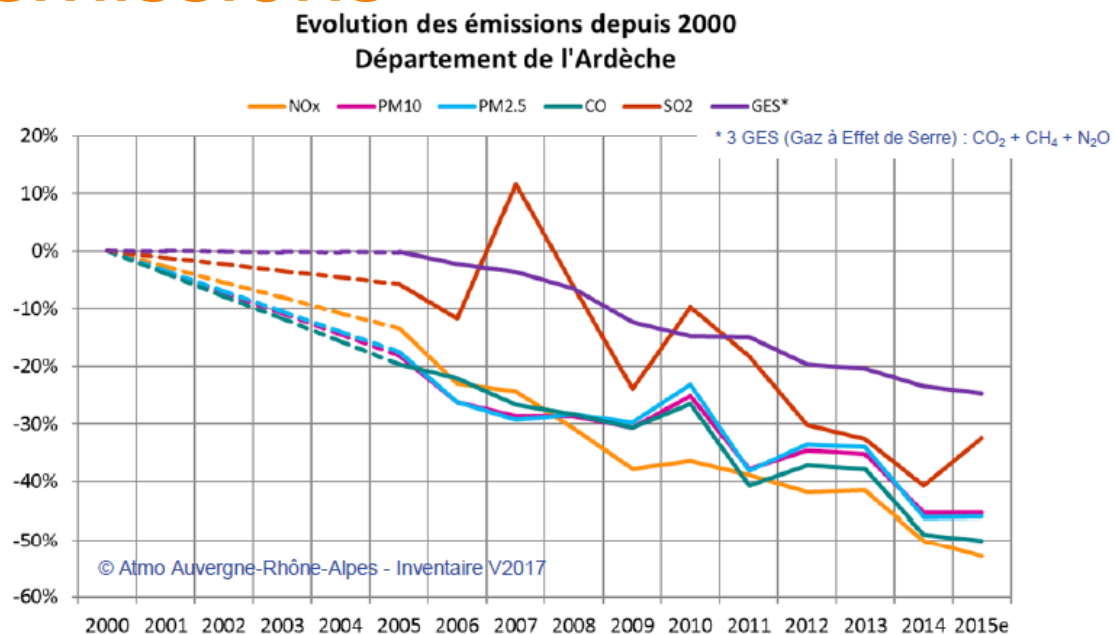


Source : ODSR

Les transports routiers contribuent encore significativement aux émissions de NOx et GES

Les émissions de polluants en Ardèche ont globalement connu une baisse significative sur la période 2010-2015. Cette amélioration apparaît plus forte sur les polluants locaux que sur les gaz à effet de serre.

Les transports routiers ont contribué à cette baisse grâce aux évolutions technologiques sur les véhicules et au renouvellement du parc. Ils n'en restent pas moins **à l'origine de près de 40 % de NOx** (un des précurseurs de l'ozone) **et de près d'un quart des émissions de GES** en 2015.



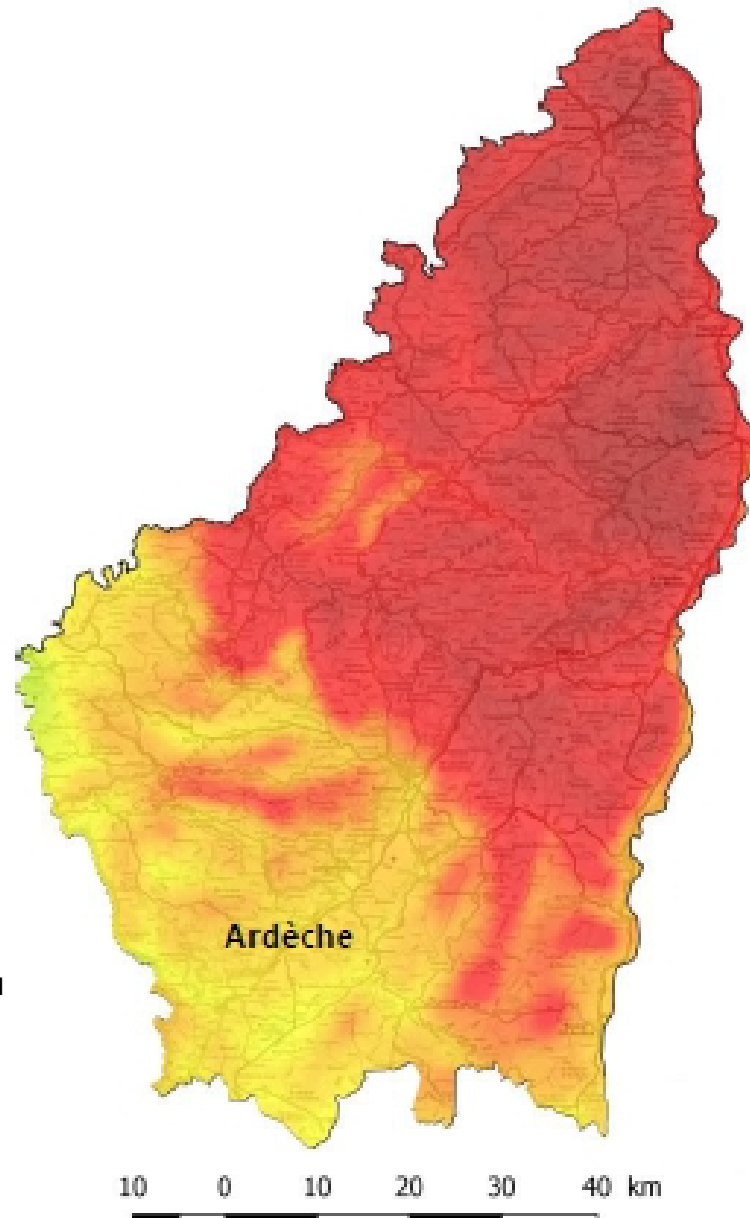
Une sensibilité du territoire à la pollution à l'ozone

L'Ardèche reste un **département sensible en termes de qualité de l'air, en raison de sa topographie et de sa climatologie**. Il est particulièrement sensible à la pollution à l'ozone, du fait d'éléments favorables à la formation de ce polluant secondaire (températures estivales élevées et influence du climat méditerranéen). Par ailleurs, la vallée du Rhône tend à concentrer les pollutions aux oxydes d'azote et aux particules, liées aux trafics routiers élevés sur l'axe Nord-Sud et au passage de masses d'air parfois déjà très chargées en polluants en provenance d'autres territoires.

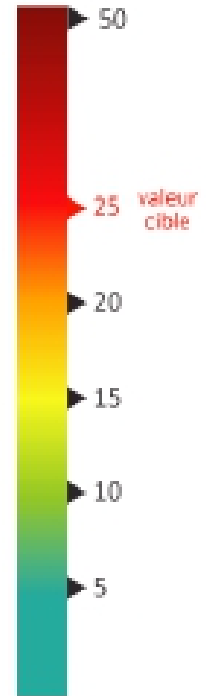
Si globalement la qualité de l'air s'est améliorée au cours des dernières années, des problèmes subsistent :

- en matière de **dépassements des valeurs cibles de concentrations d'ozone** pour la protection de la santé et de la végétation. Ces dépassements restent importants et touchent 168 000 habitants (soit 52 % de la population) 2 200 km² (soit 40 % du territoire) ;
- en matière de **dépassements des seuils recommandés par l'OMS de PM10 et PM2,5**, qui concernent respectivement 44 000 et 70 000 habitants (soit 14 % et 22 % de la population).

Ozone (O₃)



Nombre de jours de dépassement en O₃ (> 120µg.m⁻³)



5) Quels enjeux et questions vives ?

Quelle prise en compte des enjeux environnementaux ?

Comment améliorer la sécurité des déplacements ?

Comment répondre aux enjeux liés au vieillissement de la population ?

Comment répondre aux besoins de mobilité des jeunes ?

Comment répondre aux besoins de mobilité quotidienne des actifs ?

Quelle politique de mobilité pour les touristes ?

Peut-on réduire la demande de déplacements ?

Faut-il un nouvel aménagement du territoire ?

Quelle gouvernance des politiques de transport ?

Annexes

Synthèses des entretiens préalables réalisés avec les acteurs du territoire

- CAPCA
- CA Annonay Rhône Agglo
- ARC DRAGA
- CA Aubenas
- Arche Agglo
- CC Montagne d'Ardèche
- VRD
- CCI
- CD 07

Besoins de mobilité – éléments qualitatifs

Synthèse des entretiens réalisés avec les intercommunalités et autres acteurs

Besoins identifiés, actions et avenir	
CAPCA	<p>(<u>Etudes récentes</u> : Etude pour schéma de mobilité CAPCA, 2017)</p> <p><u>Enjeux</u> : intermodalité du fait de la multipolarité du département, publics des travailleurs et des captifs, rabattement vers les axes, besoin pas systématiquement de TC mais d'alternatives à l'autosolisme</p> <p><u>Actions</u> : déspecialisation des transports scolaires, location VAE, développement voies douces (la Payre,...)</p> <p><u>Projets</u> : mise en place du schéma de mobilité d'agglomération (sept 2018), recalibrer les véhicules pour déspecialisation généralisée, extension du TAD, unification des tarifications, 3 lignes urbaines à Privas</p> <p><u>Voir + loin</u> : autopartage (avec administrations, intergénérationnel,...), marchabilité (signalétique distance+temps dans centres urbains), mobilité douce pour scolaires, gouvernance (syndicat avec ARC et la Drôme pour « traverser le Rhône »?), maintien de la qualité des routes</p>
CA Annonay Rhône agglo	<p>(<u>Etudes récentes</u> : PLUiH avec volet mobilité en cours)</p> <p><u>Enjeux</u> : culture voiture individuelle très élevée, publics des scolaires et des captifs, congestion dure au pont de Serrières, stationnement autour de l'hôpital, vélo oublié des aménagements-notamment de commune à commune, covoiturage pour les jeunes</p> <p><u>Actions</u> : développement du réseau urbain Babus, participation à l'étude mobilité d'Annonay, à l'étude sur la voie verte</p> <p><u>Projets</u> : extension du TAD, à coordonner avec la Région</p> <p><u>+ loin</u> : intégration des services et intégration tarifaire (entre bus urbain et bus vers Serrières, péage de Roussillon), rapprocher guichet SNCF et gare routière, mobilité des grandes entreprises (PDE, PDA)</p>

Besoins de mobilité – éléments qualitatifs

Synthèse des entretiens réalisés avec les intercommunalités et autres acteurs

Besoins identifiés, actions et avenir	
ARC DRAGA	<p><u>Enjeux</u> : attrait des villes centres de la vallée du Rhône (Montélimar, gare, Pierrelatte) et congestion très forte du trafic local, déplacements domicile-W vers l'extérieur importants (>50 % pour ARC), culture de l'autosolisme, besoin de covoiturage autre que vallée du Rhône</p> <p><u>Actions</u> : (pas de compétence transport)</p> <p><u>Projets</u> : MSAP à Bourg-Saint-Andéol (1 existante à Saint-Marcel)</p> <p><u>Voir + loin</u> : sécurisation des routes pour les vélos, poursuite du développement des TC, création d'aires de covoiturage (quasiment inexistantes), partage du stationnement (ex : salle polyvalente/école à Meysse), nécessité de gouvernance interterritoires (ARCD+DRAGA+26) à l'échelle du SCOT</p>
CC Bassin d'Aubenas	<p><u>(Etudes récentes : Elaboration d'un schéma de développement des modes actifs sur la CC, 2017)</u></p> <p><u>Enjeux</u> : mauvaise desserte des TGV (2h pour Paris, mais aussi 2h pour aller au TGV), salariés d'entreprises emblématiques (verrière Ol, Melvita), développement touristique de Vals, desserte locale jours fériés, vallées du Nord, franchissement de l'Ardèche</p> <p><u>Actions</u> : création et développement du syndicat Toutenbus</p> <p><u>Projets</u> : actions TEPCV (mobilité dont continuité de la voie verte, bornes pour véhicules électriques)</p> <p><u>+ loin</u> : schéma de développement des modes actifs sur la CC, à intégrer dans les documents d'urbanisme, Communication numérique (toutes thématiques de la CC) : fort investissement sur les réseaux sociaux, marchabilité : remettre en état les calades dans les villages, projet de circuit vélo de villages de caractère</p>

Besoins de mobilité – éléments qualitatifs

Synthèse des entretiens réalisés avec les intercommunalités et autres acteurs

Besoins identifiés, actions et avenir	
Arche Agglo	<p>(Etudes récentes : Etude 2016-17 pour un schéma des mobilités durables)</p> <p><u>Enjeux</u> : congestion (not. Axe nord-sud), scolaires et changement des flux, besoins propres à chaque sous-territoire de la CA, mise en place du VT, stationnement, rationalisation de la Via Rhôna(VR)</p> <p><u>Actions</u> : navettes estivales de centre-ville à Tournon, expérimentation hors mois d'été à l'automne 2017</p> <p><u>Projets</u> : actions prévues dans le schéma des mobilités : stationnement, transport et pôles urbains, TAD (St Donnat Saint Félicien), aires de covoiturage, mobilités douces (not. en lien avec création de collège St Donnat)</p> <p><u>Voir + loin</u> : maillage en mobilité de l'ensemble du territoire de la CA, gouvernance : travailler en bidépartemental, VAE (gros potentiel), rendre la ville aux habitants, optimisation de la VR (touristes+habitants), covoiturage : mini-aires dans les villages</p>
VRD	<p>(Etudes récentes : diagnostic pour PDU - enquête publique : oct-nov 2017)</p> <p><u>Enjeux</u> : 2 contextes de territoires très différents (urbain et rural), objectif principal=alternatif à l'autosolisme et objectif sous-jacent=économique et social (publics cibles : 1 actifs, 2 : seniors, 3 : vulnérables et captifs)</p> <p><u>Actions</u> : feuille de route 2016 du PDU (not. : Volet stationnement important, urba/déplacements : actions à intégrer directement dans PLU), covoiturage (24+10-20 en projet), animation terrain (100 stands/an), vélo : chèques VAE, vélo pliants, TC et TAD : vigilance en usage et coût pour le développement, ~15 PDE/PDA sur le territoire</p> <p><u>Projets</u> : actions TEPCV (bus faible émission, consignes vélo sécurisées)</p> <p><u>+ loin</u> : gouvernance : coopération avec Arche agglo (mutualisations pendant le mandat 2020-26?), coopération plus en amont avec le(s) département(s) sur les projets d'infras</p>

Besoins de mobilité – éléments qualitatifs

Synthèse des entretiens réalisés avec les intercommunalités et autres acteurs

Besoins identifiés, actions et avenir	
CCI	<p><u>Enjeux</u> : entrée dans les terres (70 % de l'activité économique à l'intérieur et non vallée du Rhône), route pour seule infra, attachement de la population au territoire, déplacement à la journée sur Paris, accès numérique fondamental, recrutement des cadres-formation des non cadres, communication sur le VT (entreprises non desservies), externalisation du pouvoir décisionnaire des entreprises, beaucoup de TPE, PME, d'entreprises qui ont un sens localement</p> <p>besoins des entreprises : 1 accès au site 2 services du quotidien présents pour leurs employés 3 locaux satisfaisants</p> <p><u>Actions</u> : entreprise Melvita : PDE, navette, Vinci autoroute : aire de covoiturage gratuite 72h, CCI : espace de télétravail Privas, formations numérique, e-commerce</p> <p><u>Voir + loin</u> : rôle important de la mobilité pour l'activité économique, travail sur le foncier (vigilance sur la consommation, valorisation et réutilisation de l'existant, des friches), vélo (rôle des axes 1aires et 2aires) VAE solution contre la congestion, bornes électriques, covoiturage</p>
CD07	<p><u>(Etudes récentes : enquête direction de la communication 2016)</u></p> <p><u>Enjeux</u> : dépendance et culture de l'automobile, faible usage TC, territoires différents et séparés (not. schisme nord-sud), publics sensibles (<20 ans, âgés, actifs, vulnérables), développement du vélo, du VAE,</p> <p><u>Actions</u> plan de mobilité 2013-2020, réseau le 7, TAD, plateforme 07-26, ...</p> <p><u>Projets</u> : révision du schéma routier, développement des aires de covoiturage, des bornes électriques, création d'un réseau d'acteurs vélo</p> <p><u>+ loin</u> : optimisation des mobilités à l'échelle des EPCI, anticiper un tourisme sans voiture (pour venir et sur place)</p>