



Diagnostic territorial

Livret 4 : Mobilité et transport

Révision du SCoT- 2025

Version septembre 2025

Table des matières

1.	Préambule.....	4
1.1.	Cadrage préalable.....	4
1.2.	Une accessibilité au territoire et du territoire contrainte	5
2.	Un territoire enclavé avec une mobilité routière.....	6
2.1.	L'infrastructure routière.....	6
2.2.	Projets infrastructure : Contournement du Teil – Nationale 102	7
2.3.	Flux : un trafic routier conditionné par le flux pendulaire et touristique	8
2.3.1.	L'automobile, premier mode de déplacement sur le territoire	8
2.3.2.	Motif du déplacement : Flux domicile travail/domicile école.....	10
2.3.3.	Flux routier –Des engorgements localisés	13
2.3.4.	Accidentologie et distracteurs	14
2.4.	Infrastructure : Bornes recharges électriques.....	16
2.5.	Infrastructure : aire de Covoiturage :	16
2.6.	Flux : pratique du Covoiturage	17
2.6.1.	Préambule covoiturage au niveau national.....	17
2.6.2.	Covoiturage sur le territoire du SCOT.....	18
2.6.3.	Autopartage	19
2.6.4.	Autres dispositifs : « stop organisé »	20
3.	Transport commun du territoire	20
3.1.	Préambule.....	20
3.2.	Le ferroviaire : le grand absent au sein du territoire	21
3.3.	Panorama des Transports en commun et AOT avant 2017.....	22
3.3.1.	Cars Région : accès au territoire (réseau TER)	24
3.3.2.	Le département au niveau des transports en commun scolaire et pour les personnes à mobilité réduite.....	24
3.3.3.	Tout en bus.....	25
3.3.4.	La Communauté de Communes des Gorges Ardèche	26
3.4.	Transfert de la compétence Mobilité à la Région de 2017 à 2021	26
3.4.1.	Pole d'échange intermodaux.....	27
3.4.2.	Billetterie interopérable.....	28

3.4.3.	Transport à la demande	29
4.	Transport Poids lourds et de marchandises.....	29
4.1.	Transports exceptionnels.....	30
4.2.	Transports de bois ronds	30
5.	Transport fluvial.....	30
6.	Modes doux :.....	31
6.1.	Infrastructure pour mode doux : aménagements cyclables.....	31
6.1.1.	Plan vélo 2020-2025.....	31
6.1.2.	Cas particulier de la Via Ardèche :.....	32
6.1.3.	Les autres itinéraires vélo.....	34
6.1.4.	Service de VAE :.....	35
7.	L'accessibilité numérique	36
8.	Conclusion	37
9.	Analyse et synthèse du territoire en terme de mobilité	39
9.1.	Analyse AFOM	39
	Annexe : Bibliographie.....	41

1. Preamble

Le chapitre sur le transport des marchandises et la logistique commerciale est intégré au DAACL.

Définitions : Mobilité/transport/accessibilité

La mobilité est un concept différent de celui du transport, car elle désigne également les déplacements potentiels et donc les conditions qui permettent ou contraignent ces déplacements éventuels. La mobilité renvoie à la notion d'accessibilité des lieux de destination et à la capacité des individus à s'y rendre. La mobilité durable est ainsi un concept qui se distingue de celui du transport durable.

1.1. Cadrage préalable

Plusieurs lois successives ont renforcé la mise en cohérence des politiques d'urbanisme et de transports / déplacements aux différentes échelles de territoire.

- Les lois Grenelle 2 et ALUR en particulier ont inscrit la « diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile » parmi les principes à prendre en compte dans l'aménagement du territoire (art. 101-2 du code de l'urbanisme), afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, pour des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres : <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites>

Les trois piliers de la loi d'orientation des mobilités sont :

- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien,
- Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer : des solutions alternatives à la voiture individuelle, la mobilité domicile-travail au cœur du dialogue social dans les entreprises, un forfait mobilité durable pour aller au travail en covoiturage ou en vélo, un permis de conduire moins cher et plus rapide, l'accélération du développement des solutions innovantes de mobilité, la mobilité des personnes en situation de handicap facilitée,
- Engager la transition vers une mobilité plus propre : objectif neutralité carbone en 2050, prime à la conversion et possibilité de recharger partout son véhicule électrique, plan vélo, plan covoiturage pour le quotidien, zones à faibles émissions pour un air plus respirable, contribution des modes les plus émetteurs au financement des mobilités.

Plus récemment, la loi de 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets a modifié le contenu des pièces du SCoT relatif à l'offre de mobilité.

L'article L101-2 du Code de l'urbanisme assigne au document d'urbanisme un objectif de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile dans le cadre plus général de la prise en compte du développement durable des territoires.

1.2. Une accessibilité au territoire et du territoire contrainte

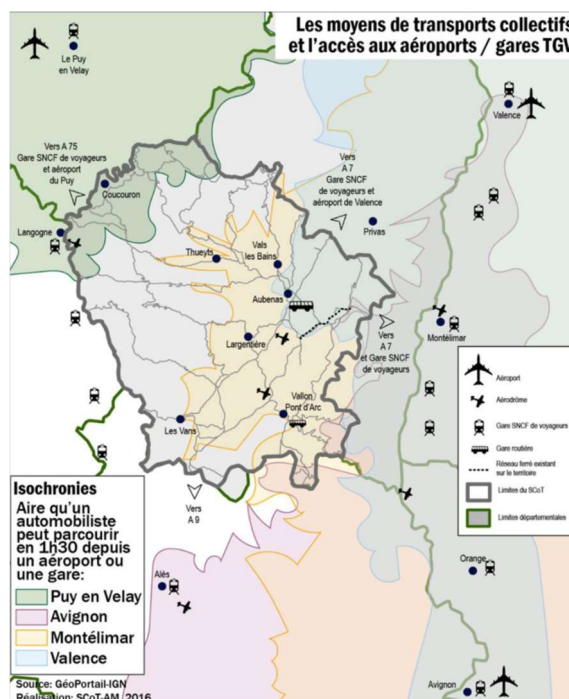
Ce qu'il faut retenir de manière synthétique est cette double notion :

- **D'accessibilité au territoire** (comment j'accède au territoire de l'extérieur),
- **D'accessibilité au sein du territoire** (comment je me déplace au sein du territoire).

Ces deux notions déterminent, en fonction des objectifs définis, l'efficacité des infrastructures et services de transport développés.

La mobilité au sein de l'Ardèche Méridionale est à la fois conditionnée par son relief contraint mais également par l'absence historique de ligne SNCF voyageur, l'absence d'aéroport et d'autoroute. L'accessibilité pour accéder au territoire ou s'y déplacer est donc essentiellement routière. Ainsi, **il faut, en moyenne, 31 minutes à un Ardéchois pour rejoindre une gare**. L'Ardèche est ainsi le deuxième département français, après la Corse du Sud, où les habitants sont les plus éloignés d'une gare. Il en va de même pour les échangeurs autoroutiers. De plus, l'accessibilité numérique ne permet pas de compenser ce déficit.

Document 1 – schéma accessibilité au territoire et au sein du territoire



Méthodologie : Dans un premier temps, seront définies :

- Les infrastructures existantes,
- Les services en terme de mobilité et les flux associés.

Un rapprochement sera également fait avec les besoins (notamment le livret sur l'économie et l'emploi et livret sur l'habitat) afin de vérifier l'adéquation entre l'offre et la demande – **et définir les secteurs ou facteurs limitants en terme de mobilité.**

2. Un territoire enclavé avec une mobilité routière.

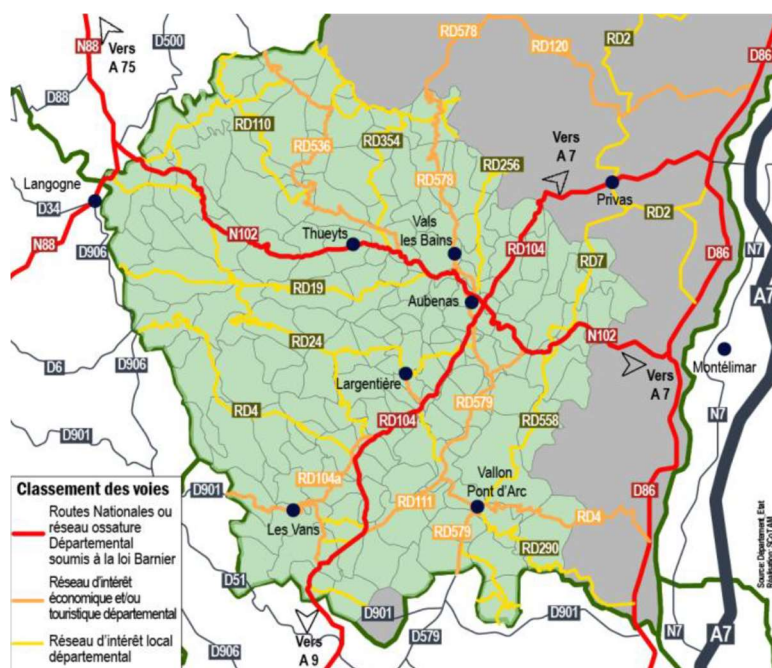
2.1. L'infrastructure routière

Le territoire du SCoT Ardèche méridionale est concerné par les principales routes départementales N°104, RD 901, RD 578, RD 4, RD 579, et par la route nationale RN 102.

La desserte routière est organisée selon 3 types de routes :

- **Le réseau ossature** assure l'ensemble des liaisons du département de l'Ardèche avec l'extérieur et les relations de desserte entre les grandes zones économiques du département ;
- **Le réseau d'intérêt économique et/ou touristique** permet d'atteindre et de desservir ces pôles départementaux et est complémentaire du réseau ossature ;
 - **Le réseau d'intérêt local** a toute son importance car il assure la desserte fine de tout le territoire ardéchois.

Document 2 : Infrastructure routière territoire du Scot (carte 2016)



En ce qui concerne les routes classées à grande circulation, en dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de leur axe (hors autoroute). Les dispositions de l'article L111-6 du code de l'urbanisme sont détaillées au chapitre 4.2.3.2.

Routes à grande circulation : N 102, RD 104 et RD 901

Document 2 – Route à grande circulation sur le territoire du SCOT

Route départementale	Route de début de section	Commune de début de section	Route de fin de section	Commune de fin de section
D 104	Extrémité	AUBENAS	D 901	BANNE
D 104	N 102	AUBENAS	Extrémité	LE POUZIN
D 901	D 104	BANNE	D 104	SAINT-PAUL-LE-JEUNE
D 96	Extrémité	SOYONS	D 86	GUILHERAND-GRANGES
D 86	Limite département 07/42	LIMONY	Limite département 07/30	SAINT-JUST
D 820	Limite département 07/42	SAINT-MARCEL-LES-ANNONAY	Limite département 07/38	SERRIÈRES
D 104	D 901	SAINT-PAUL-LE-JEUNE	Limite département 07/30	SAINT-PAUL-LE-JEUNE
D 86C	D 6	SARRAS	Limite département 07/26	SARRAS
D 93	D 86	VIVIERS	Limite département 07/26	VIVIERS
D 95	D 86	TOURNON-SUR-RHÔNE	Limite département 07/26	TOURNON-SUR-RHÔNE

2.2. Projets infrastructure : Contournement du Teil – Nationale 102

Le contournement du Teil s'inscrit dans le cadre de l'amélioration de la liaison entre Aubenas et l'autoroute A7. La RN 102 est un axe structurant pour le département de l'Ardèche. Elle accueille le trafic de transit entre le Massif central et la vallée du Rhône, les circulations touristiques à destination de l'Ardèche méridionale et les déplacements locaux en lien avec l'agglomération de Montélimar.

Document 3 : Déviation du Teil (source : le moniteur)



Carte le moniteur

La traversée du Teil constitue aujourd'hui un des principaux points durs en termes de nuisances et d'engorgement. Un premier maillon a été mis en service en 2010 avec la déviation de la RD86. Le 2^e volet a été mis en service en 2025.

Ce projet, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes a pour objectifs :

- ✓ La réduction d'une part importante du trafic dans la traversée du centre urbain du Teil et la réduction des nuisances associées,
- ✓ La fluidification du trafic sur la RN102 ainsi que l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité sur la RN102
- ✓ **L'optimisation de la liaison entre l'Ardèche méridionale (Aubenas) et la Vallée du Rhône.**

Le nombre de véhicule jour emprunté par la déviation est estimé à **7600 véhicules/jours** dont **15%** de poids lourds.

La déviation devrait permettre de gagner une dizaine de minutes sur le trajet et de mettre ainsi Villeneuve-de-Berg à moins 25 – 30 minutes respectivement de Montélimar et de l'accès A7 – et de mettre Aubenas à environ 40- 45 minutes des mêmes itinéraires.

2.3. Flux : un trafic routier conditionné par le flux pendulaire et touristique

2.3.1. L'automobile, premier mode de déplacement sur le territoire

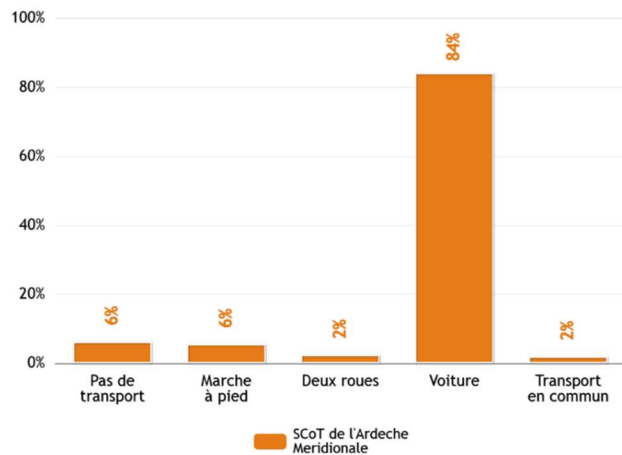
A l'échelle du SCOT, c'est **84.3%** des actifs qui utilisent leur voiture en 2011 – ce taux est identique en 2021, **1.8%** pour le TC en 2011 contre **1.9%** en 2021, **2.3%** pour le deux-roues en 2011 contre **1.9%** en 2021. Malgré la mise en place de service de transport en commun sur le

secteur d'Aubenas et la présence de lignes bus TER, la proportion n'a pas évolué à l'échelle du SCoT. On note sur la montagne d'Ardèche, un fort taux de personnes ne prenant pas de transport.

Document 4 : Mode de transport de actifs – Source Observeau

Mode de transport des actifs en 2021

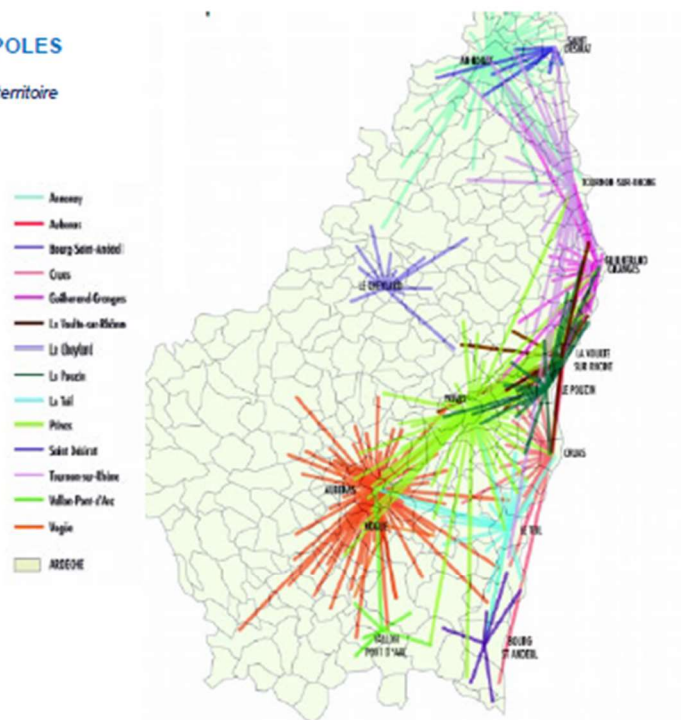
INSEE - Caractéristiques de l'emploi - Observeau.com



Document 5 : flux des principaux pôles d'emploi –Source :Cerema 2017

ATTRACTIVITE DES PRINCIPAUX POLES D'EMPLOI DU TERRITOIRE

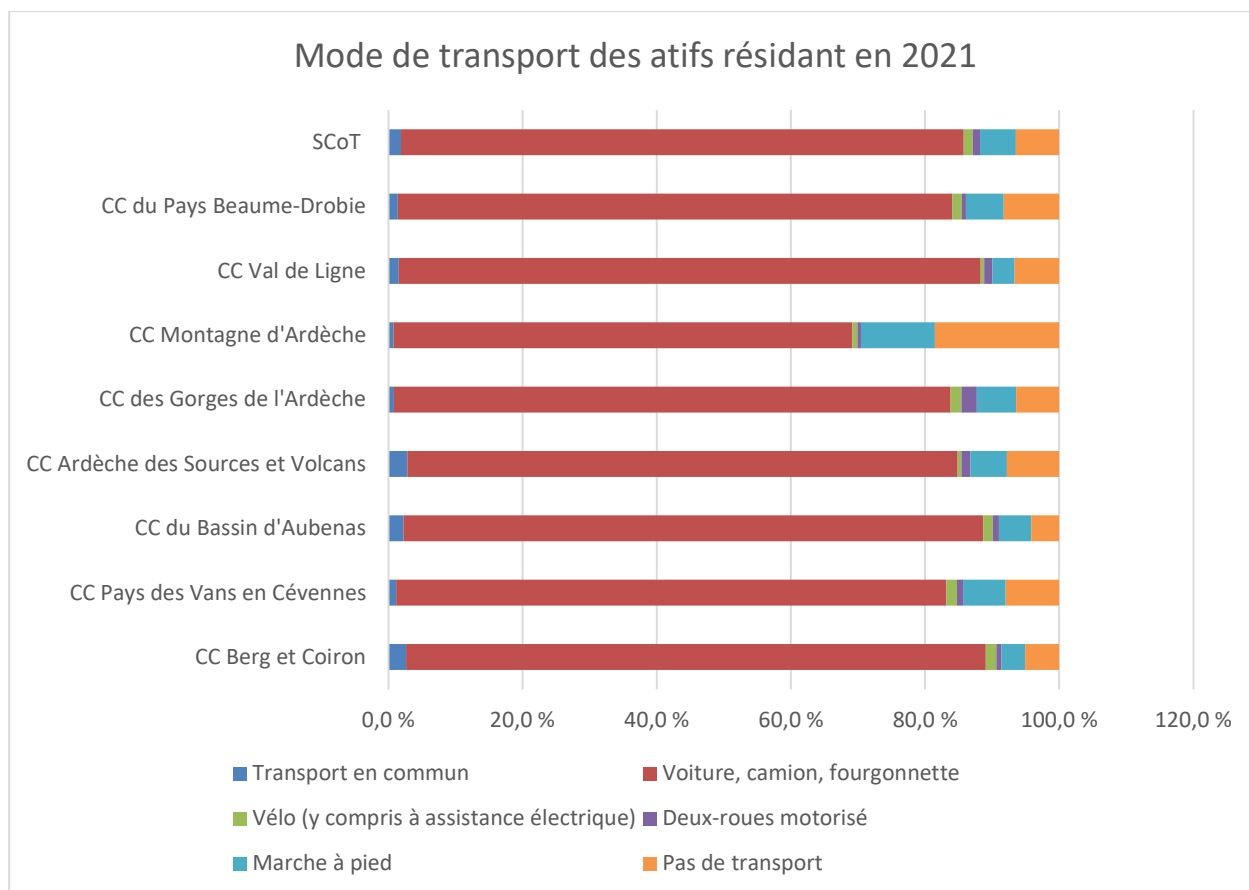
Source : Etude des besoins en mobilité sur le territoire de l'Ardèche 2017- Cerema



En 2021, près de **66.6 %** des actifs travaillent en dehors de leur commune de résidence (contre **71.4%** en Ardèche et **69.3 %** en région). Cette proportion a augmenté entre 2010-

2015-2021 à toutes les échelles. **84.1 %** des actifs utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail (comme la moyenne du département) : **ce qui augmente aussi la dépendance aux Véhicules légers en terme de mobilité pour l'accès à l'emploi.**

Document 6 : Mode de transport des actifs – Source : Observeau



2.3.2. Motif du déplacement : Flux domicile travail/domicile école

Les flux pendulaires sont de plusieurs types

- **Motif emploi** : concentration sur le pôle urbain
- **Motif scolaire** : concentré sur les pôles intermédiaires
- **Motif tourisme sur les secteurs touristiques** (bassin sud Ardèche)

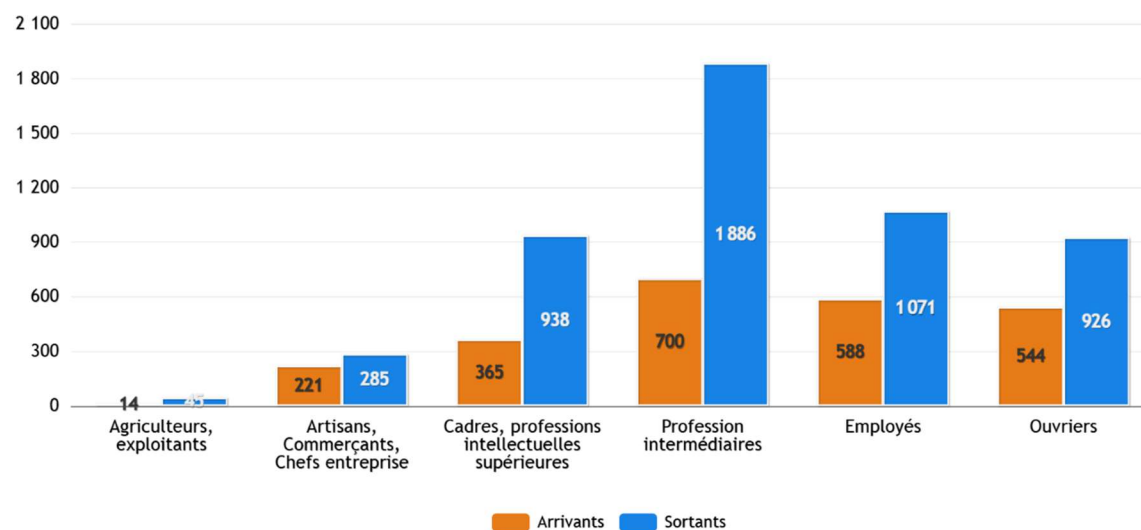
En 2021, **81.3%** des actifs résidant travaillent sur l'EPCI de leur domicile dont **33%** sur la même commune. **16%** des actifs résidant travaillent en dehors de leur EPCI et enfin, **6%** des actifs proviennent d'un territoire hors SCoT (actifs non résidents travaillant sur le SCoT).

Le solde entre les actifs entrants et sortants du territoire est négatif à la faveur des professions intermédiaires, cadres, employés et ouvriers.

Documents 7 : CSP des actifs entrants-sortants du SCoT

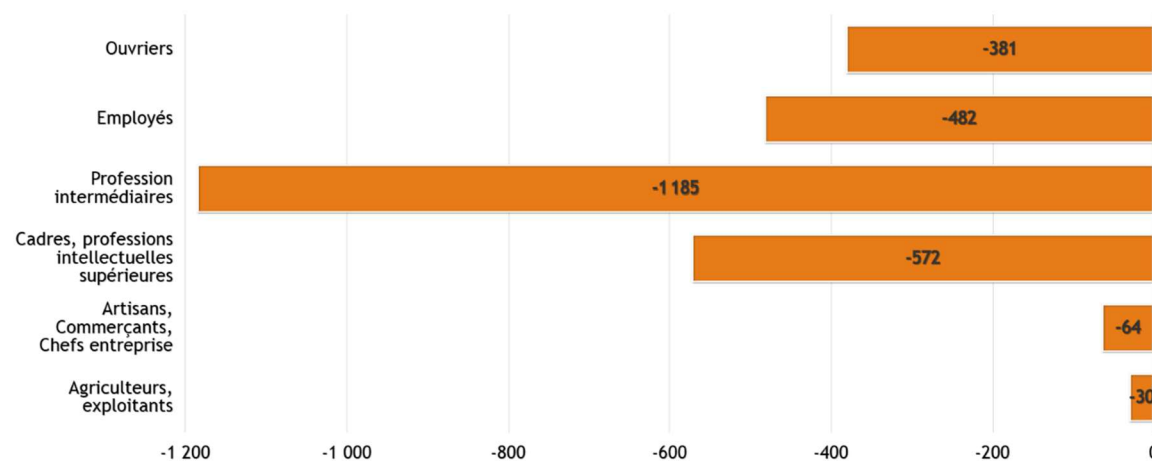
CSP de la population entrant/sortant du territoire en 2021

Source : INSEE - Mobilités professionnelles des individus - Observeau.com



Solde des entrées/sortie selon le CSP en 2021

Source : INSEE - Mobilités professionnelles des individus - Observeau.com

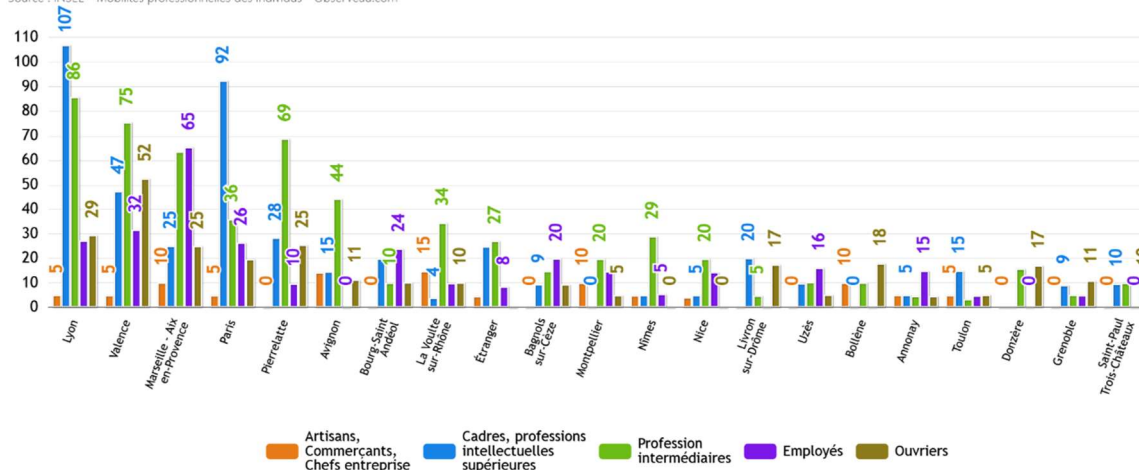


Seuls quelques flux sortent du territoire vers Montélimar, Pierrelatte et Langogne côté montagne d'Ardèche.

Document 8 : Catégorie socio professionnels des actifs sortant du SCoT pour travailler dans les pôles alentours –source : Observeau

CSP des actifs sortant pour travailler dans les grands pôles alentours en 2021

Source : INSEE - Mobilités professionnelles des individus - Observeau.com



Sur le SCoT, l'ensemble des EPCI sont déficitaires entre arrivées et départs des actifs.

	2021
Actif résidant travaillant dans le territoire	32 901 Dont 40% même commune
<i>Dont Flux pendulaire au sein scot (hors EPCI de résidence)</i>	8657
Actif résidant ne travaillant pas dans le territoire	5154
Actif non résidant travaillant sur le territoire	2436

- Pour les actifs travaillant sur le territoire, **73.7%** travaillent sur la même EPCI et **26.3 %** dans une autre EPCI du SCoT. Les flux pendulaires se font en faveur de la CCBA pour **47 %** (4030 actifs) et **13 %** sur la CCGA (1149 actifs).
- Pour les actifs ne travaillant pas sur le territoire, la majorité (**61.6%**) partent en région AURA (ont **30.1%** en Ardèche et **19.6%** en Drôme) ainsi que **19.9%** en Occitanie (dont **12.1 %** en Gard).
- En 2021, les actifs ne résidant pas sur le territoire, sont originaires pour **65.5%** de la région AURA (dont **42.7%** de l'Ardèche et **13,2%** de la Drôme) et **23.2%** d'Occitanie (dont **17.8%** du Gard).

2.3.3. Flux routier - Des engorgements localisés

Dans un contexte marqué par l'achèvement du plan départemental de désenclavement routier 2008-2016 et par le transfert sur la période 2017 -2021 des compétences en matière d'organisation des transports scolaires et interurbains à la Région, le Département de l'Ardèche a souhaité conduire, en concertation avec les autres acteurs de son territoire impliqués dans les politiques de déplacement, une réflexion globale sur la mobilité durable. Cette étude menée par le CEREMA en 2018 a conduit au **plan de mobilité du département**.

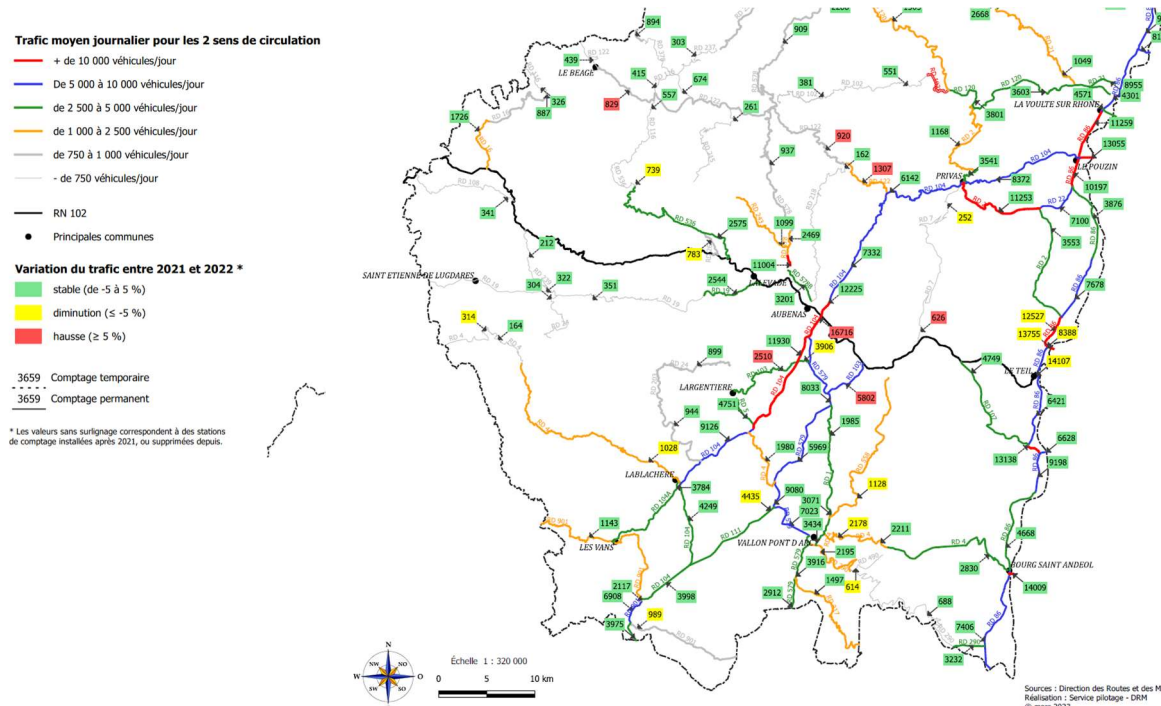
L'analyse des flux routiers et leur évolution permet de définir quelques axes principaux :

- RD 104 notamment par les flux domicile-travail liés aux pôles activités
- RD 579 sur les axes touristiques

Deux déviations majeures ont été réalisées dans les années 2000, l'une concerne la RD 104 au niveau de Lachapelle sous Aubenas et l'avenue de Bellande sur Aubenas en 2009 /2010 , et l'autre pour dévier Joyeuse et raccorder Lablachère. Ces deux déviations ont eu des incidences importantes en terme de report de flux, de migration et de périurbanisation. Elles ont amplifié un axe de développement d'un axe entre les Vans -Aubenas (concentré sur Lablachère-Aubenas) qui se retrouve sur l'analyse démographique et de la construction.

Sur la période 2021-2022, une augmentation importante est encore à noter sur la RD 104 entre Aubenas et Largentièrre avec une pointe à **16 716 véhicules/jour** sur le entre la RD 104 et N102. Cet axe est celui qui a corrélativement le plus augmenté depuis l'ouverture de la déviation en 2009/2010.

Document 9 : carte des flux routiers 2022



Document 10 : Evolution du trafic -source PAC 2025

Neyrac (carrefour RD 536)	Labégude	St-Pons
4713	17123	11371
-9,68%	-5,46%	+0,4%

Document 11 : Evolution des trafics moyens journaliers annuels pour les deux sens de circulation toute catégorie de véhicules confondus en 2019 et 2022 sur les principaux axes départementaux -source PAC 2025

	RD 104 RGC			RD 901 RGC	RD578		RD4		RD 579		
	St Privat	Laurac	St Paul le Jeune	St Paul le Jeune	Pont de Vals	Laviolle	Vallon-Pont-d'Arc	Lablachère	Vagnas	Ruoms	Vogüe
2022	12225	9126	3975	6908	11004	937	2178	1028	2912	9080	8033
2019	12257	8425	3854	6378	12240	914	2315	1369	3113	9489	8156
Evolution	0%	8%	3%	8%	-10%	2%	-6%	-25%	-6%	-5%	-1%

2.3.4. Accidentologie et distracteurs

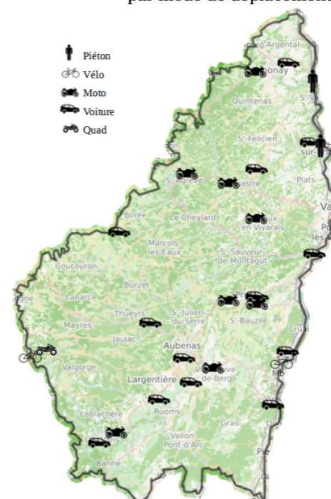
Les chiffres de l'accidentologie en Ardèche de 2023 mettent en évidence :

Document 11 : éléments sur l'accidentologie en Ardèche -2023 *Source : préfecture

Années	Accidents	Tués	Blessés
2019	265	33	326
2020*	207	20	254
2021	278	21	343
2022	259	15	332
2023	276	26	331

* Les mesures de restriction des déplacements (confinement, couvre-feu) prises en 2020 et au 1er semestre 2021 pour gérer la pandémie de COVID 19 ont conduit à une forte réduction des accidents sur les années 2020 et 2021. Aussi, l'année référence utilisée pour le suivi de l'accidentalité sur la décennie 2020-2030 est l'année 2019.

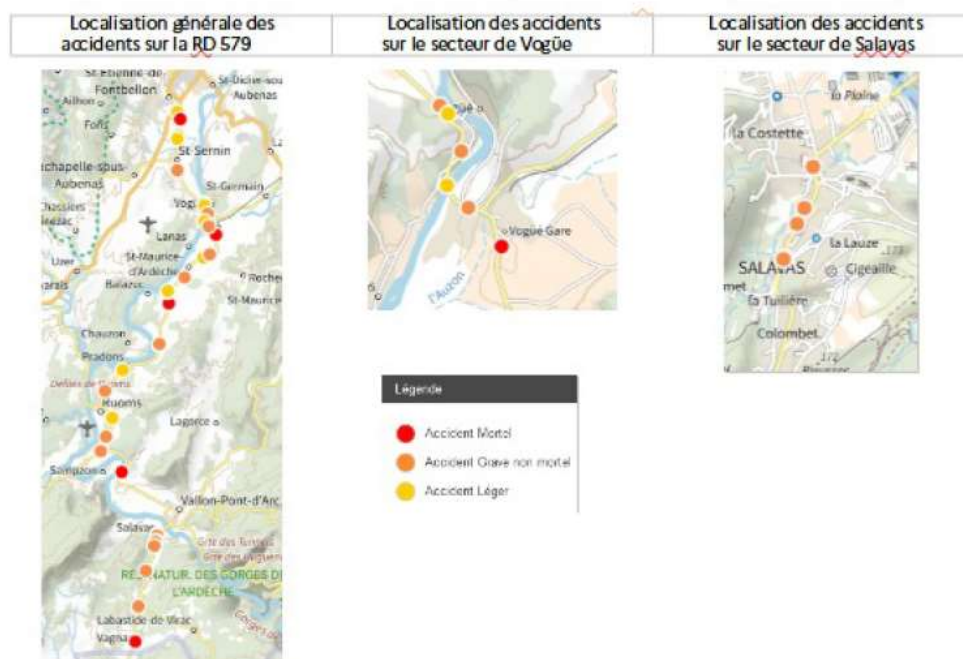
Localisation des accidents mortels par mode de déplacement



Source : bilan 2023 préfecture Ardèche

Document 12 : éléments sur l'accidentologie en Ardèche –2023 *Source : préfecture

	RN 102	RD 104	RD 901	RD 578	RD 4	RD 579
Nombre d'accidents corporels	55	44	11	10	11	38
Nombre de tués	7	1	0	0	2	7
Nombre de blessés	71	65	16	14	20	55

**Tendance 2023 sur les réseaux routiers en Ardèche**

Comme 2022, les routes hors agglomération enregistrent le plus grand nombre d'accidents (173) et de personnes décédées (19). Les routes départementales sont les plus touchées avec 21 accidents mortels sur 25. 16 % des accidents sont dû à des distracteurs.

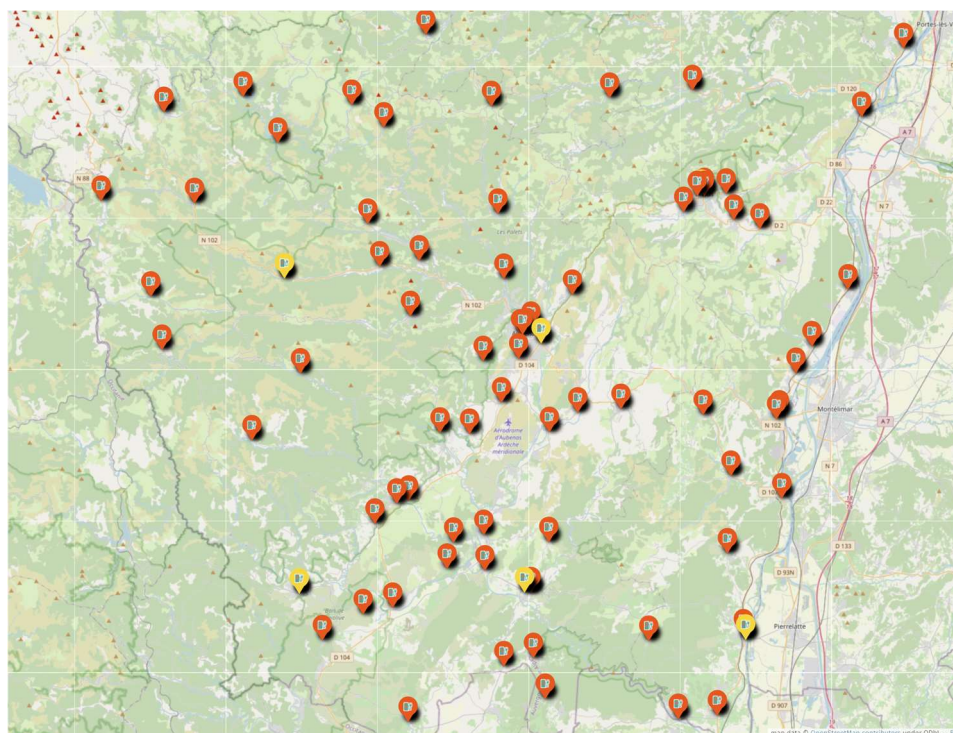
En terme d'accidentologie, la qualité et l'entretien des infrastructures sont donc prépondérants – la présence de distracteurs « peut relever des aménagements et de l'urbanisation. Il est donc important de les retenir même s'ils ne relèvent pas directement du SCoT.

En terme de distracteurs, les éléments visuels marquants tels que certaines enseignes clignotantes lumineuses, l'utilisation du portable peuvent influencer l'attention du conducteur.

2.4. Infrastructure : Bornes recharges électriques

Le département comprend **228 bornes** de recharges électriques dont une cinquantaine sur le périmètre du SCoT qui sont globalement plutôt bien réparties. Un plan de déploiement a été porté par le SDE07 au niveau des communes afin d'équiper chaque commune et chaque EPCI avec au moins une borne de recharge rapide.

Document 13: Carte emplacement bornes de recharge électrique



2.5. Infrastructure : aire de Covoiturage :

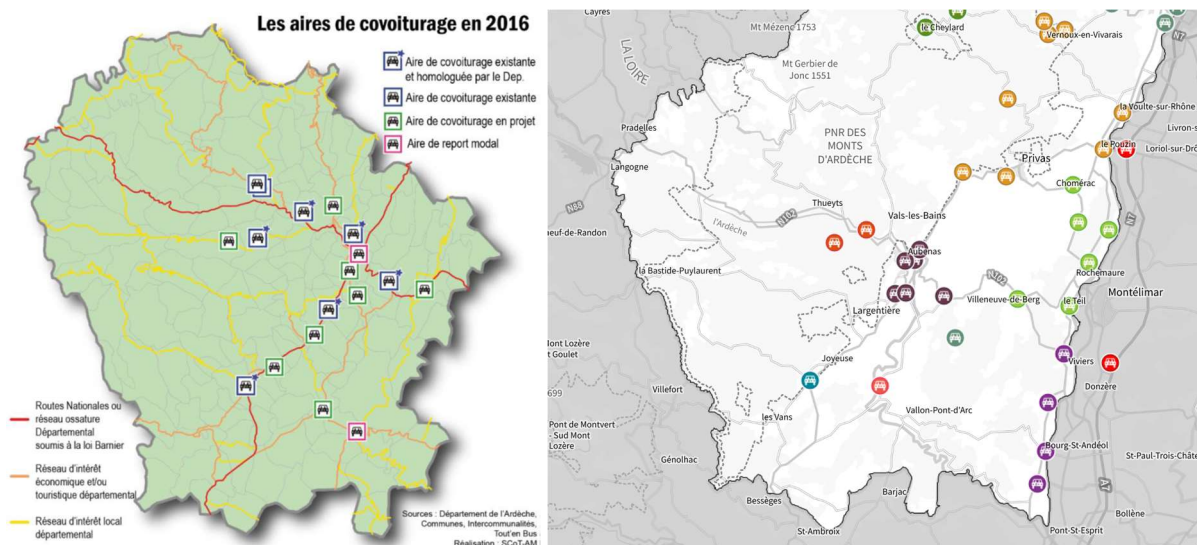
Les aires de co-voiturages sont réparties principalement le long des 2 axes structurants : la **RN102** et la **RD104**.

En 2016, 17 aires sont localisées sur la carte ci-dessous :

- **2 aires de report modal existantes à la gare routière d'Aubenas et à Vallon Pont-d'Arc.** L'intermodalité consiste à laisser son véhicule personnel sur une aire de report modal pour utiliser ensuite un moyen de transport collectif.
- **7 aires homologuées par le Département qui offrent un total de 117 places de stationnement au minimum.**

En 2024 , le nombre d’aire est sensiblement le même, quelques projets ont été réalisés notamment à Ruoms. Il n’existe pas de recensement exhaustif de l’ensemble des aires de covoiturage homologuées et celles qui se sont organisées sur des parkings privés. La carte interactive du département et le site [mouv ici](#) de la région recensent les aires officielles sur le domaine public.

Document 14 : carte aires de covoiturage 2016 / aire de covoiturage en 2020 (carte interactive : département Ardèche)r



2.6. Flux : pratique du Covoiturage

2.6.1. Préambule covoiturage au niveau national

Au niveau national, les déplacements professionnels en voiture concernent très majoritairement un conducteur seul sur courte distance (**88 %**). L'autosolisme¹ est également assez fréquent pour d'autres motifs de déplacements locaux non récréatifs, comme faire ses courses (**41 %**), se faire soigner ou effectuer une démarche administrative (**50 %**). (Sources : SDES-Insee – © Enquête mobilité des personnes 2018-2019). Par ailleurs, le plus souvent, le covoiturage est réalisé avec l'entourage (famille, collègues, travail ou amis). **En l'état des connaissances, nous estimons à moins de 4% la part des trajets quotidien covoiturés qui sont réalisés par l'intermédiaire de plateformes de mise en relation.**

¹ L'autosolisme désigne l'ensemble des déplacements réalisés seul en voiture.

2.6.2. Covoiturage sur le territoire du SCOT

Malgré la mise en place de nombreux dispositifs incitatifs en faveur du covoiturage à différentes échelles (mouv'ici région Aura, sites payant comme blablacar , etc), ce mode de transport a **peine à se développer face à l'autosolisme** – en dehors de période de tension économique pour faire face au coût du carburant – il reste encore marginal sur le territoire.

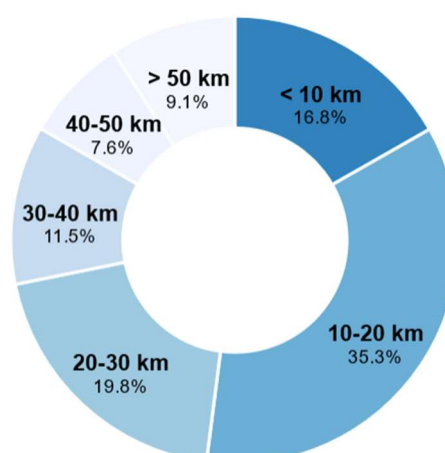
Les seules données officielles sont issues du site « observatoire.covoiturage.gouv » mais ne représentent qu'une partie de la réalité.

Il existe peu d'études quantitatives sur l'utilisation des aires de covoiturage et de report modal sur le territoire pour évaluer la fréquentation. La politique départementale consiste à prévoir l'aménagement d'aires de covoiturage à proximité d'arrêts de bus (TER Région, Tout'en Bus) afin de favoriser l'intermodalité.

Document 15 : Département Ardèche – source : site : Observatoire covoiturage. Gouv



Document 16 : distance moyenne du covoiturage sur le SCot – Source : Observeau



A l'échelle du département, on note en 2023 : **16 340** covoiturages réalisés sur des petites et moyennes distances (**de 10 à 30 km**) pour la majorité. Une particularité aux Vans sur un trajet les Vans –Guérigny qui n'est pas représentatif de la moyenne des autres années.

Au niveau du SCoT, c'est sur le secteur de Berg et Coiron, bassin d'Aubenas et des Gorges de l'Ardèche que l'on compte le plus de covoiturage décalé sur la plateforme. Les plus longs trajets se font sur Ardèche des Sources et Volcans notamment en direction de Lagorce (CF. plan mobilité employeur (de + de 50 salariés)

Document 17 : En 2023 – source : observatoire covoiturage.

Collectivité	Nombre covoiturage	Nombre personne /véhicule	Distance moyenne en km	Temps moyen en min	Trajet int du T	a Tonne Co2 économisée
CC BC	1597	2,04	20	23	20%	6
CC SV	95	2,13	43	43	5.3%	1
CCGA	484	2,07	24	28	15.7%	2
CC MA	46	2,24	29	32	26.1	0
CCBA	1102	2,05	39	27	13.6	8
CCVL	71	2,01	18	21	0%	0
CCPVC	51	2,38	147	116	3.9%	1
CCBD	117	2,03	39	17	6,80%	1
SCoT (moyenne)	3563	2,12	44,88	38,38		19
<i>Département Ardèche</i>	<i>16340</i>	<i>2.07</i>	<i>26</i>	<i>28</i>	<i>30.6%</i>	<i>84</i>

2.6.3. Autopartage

Le syndicat tout en bus , la communauté de communes Privas centre Ardèche (CAPCA)(avec initialement Annonay Rhône agglo) ont mis en place un service d'autopartage par le biais d' un appel à projet de l'ADEME. Sur 2021-2022

L'expérimentation a consisté a mettre en place plusieurs véhicules électriques en autopartage : soit 2 zoé et 1 kangoo sur Ucel, Vesseaux et Aubenas.

La réservation se faisait par créneaux de 2 heures a un cout de 5 euros sans abonnement, 3 euros avec abonnement de 8 euros/mois. Le verrouillage et déverrouillage de la voiture se faisant par smartphone.

Ce service n'a pas été poursuivie sur le secteur tout en bus au-delà de l'expérimentation pour différentes raisons: sortie Annonay Rhône agglo, difficulté de coordination,

désengagent des compagnies d'assurance, problème d'accessibilité et fiabilité des bornes électriques mise à disposition pour ce projet, utilisation du smartphone pouvant rebuter une partie de la population, démarrage pendant le covid – insuffisance de communication et donc sous-utilisation des véhicules.

La CAPCA a maintenu ce service en récupérant l'ensemble du parc et en simplifiant son utilisation par des boîtes à clé avec code.

Cette expérimentation a également été mise en place sur Beaume Drobie de 2017 à 2019 (1 zoé et un kangoo)

2.6.4. Autres dispositifs : « stop organisé »

Il existe d'autres initiatives comme par exemple sur la CC de Beaume Drobie en partenariat avec le Parc Naturel Régional, le stop organisé :

La mobilité de la CC de Beaume Drobie enregistre **des trajets domicile/trajet court** (domicile-travail : 40% des actifs parcourent moins de 5 km, 25% à plus de 20 km (aller) et une distance moyenne de déplacement domicile-travail de 17 km). **Ces trajets de courtes durées sont effectués à 90% en voiture, souvent de manière individuelle** (Un taux d'occupation des véhicules faible : 1.3 en semaine) *. Les aires de co-voiturage mis en place par le Département ne couvrent pas encore tout le territoire et les sites collaboratifs de covoiturage ne sont pas pertinents sur des courtes distances.

La Communauté de Communes Ardèche des Sources et Volcans étudie également la mise en service d'un réseau d'autostop organisé en liaison avec les offres de transports existantes dans un souci de multimodalité (points d'arrêts communs : TC, covoiturage ...)

3. Transport commun du territoire

3.1. Préambule

L'article 15 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) a transféré aux régions les compétences historiquement exercées par les départements en matière de transports non urbains. De ce fait, les régions sont devenues des autorités organisatrices de transports (AOT), au sens de l'article L.3111-1 du code des transports.

Les transports scolaires s'inscrivent pleinement dans ce transfert de compétence. Les régions en sont ainsi chargées depuis le 1er septembre 2017.

3.2. Le ferroviaire : le grand absent au sein du territoire

Les lignes de train n'ont circulé dans le département de l'Ardèche que de 1862 à 1973. Le trafic a eu du mal à être rentable. De plus, l'affaire de la faillite des Tramways de l'Ardèche qui sillonnaient le département depuis Le Pouzin jusqu'à Saint-Paul-le-Jeune via Aubenas, Largentière et les Vans, à peine mis en service en 1910 et déjà fermé en 1914, annonce la lente agonie du réseau ferré ardéchois.

La concurrence du car, plus rapide et bien implanté localement, et de la voiture met à mal la rentabilité du transport ferroviaire. Les compagnies de chemin de fer et le gouvernement s'interrogent sur la pérennité des lignes déficitaires. Par les décrets-lois du 31 août 1937, l'État, à la recherche d'économies, élabore un plan de coordination des transports transférant le trafic voyageur déficitaire sur la route et en nationalisant les compagnies ferroviaires avec la création de la SNCF en 1938. Le Conseil Général est saisi par l'État en 1938 d'un plan de fermeture de lignes et de la création « de service automobile de remplacement ». Principale mesure, la fermeture en septembre 1938 de la desserte voyageurs Privas-Livron. Privas est la première préfecture de France métropolitaine à perdre sa desserte voyageuse. La faible fréquentation de la ligne, en moyenne 78 voyageurs/mois avant sa fermeture, l'allocation de subventions de l'État pour financer les lignes de cars en plein développement et la dette du Département après la faillite des Tramways de l'Ardèche qui cours jusqu'en 1955, vont favoriser la décision de fermeture des lignes ferroviaires ardéchoises. Elles se poursuivront jusqu'à la disparition complète de la desserte voyageurs de l'Ardèche en 1973.

Ainsi l'emprise publique a été progressivement vendue (transfert de domanialité publique) en partie au SEBA pour y installer une partie des adductions d'eau. Une partie de ses voies a été aménagée sous convention avec le SEBA en piste cyclable.

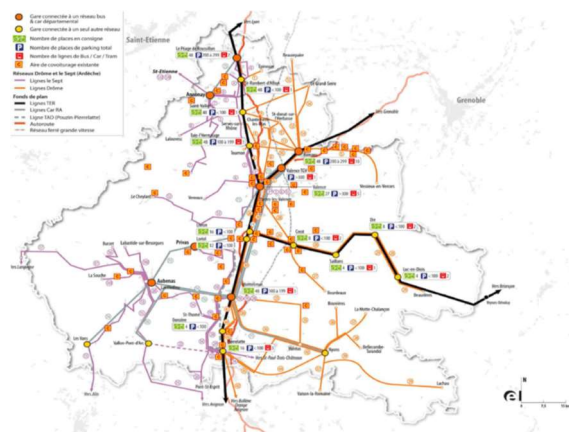
Il faut noter cependant trois projets ferroviaires projetés lors de l'élaboration du SCoT en 2022 :

- **Le projet de Gare TGV Montélimar-Allan** est actuellement à l'arrêt – l'Etat et la SNCF ne souhaitent pas le financer ce projet.
- **La réouverture de la rive droite du Rhône** au trafic ferroviaire de voyageurs : Fermée aux voyageurs pendant 50 ans, **la ligne de la rive droite du Rhône a pu réouvrir et voir de nouveaux circuler des trains depuis le 29 août 2022**, grâce à la mobilisation de la Région Occitanie. Cela concerne essentiellement les TER sur l'Occitanie.

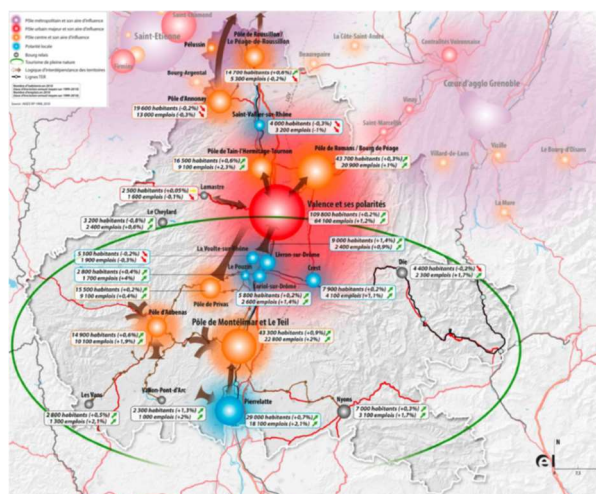
Avant 2017, le transport régional est organisé principal est organisé principalement autour de deux lignes ferroviaires fortes (vallée du Rhône notamment) et plusieurs lignes routières pour desservir les polarités ardéchoises. Les transports collectifs non urbains dont les cars départementaux (le 7) couvent la plupart de territoire non desservie par les train régionaux. Cependant la coordination intermodale reste à renforcer.

Il existait en 2016, plusieurs Autorités Organisatrices des Transports (AOT) locale sur le périmètre du SCoT : le département jusqu'en 2017/Tout en bus/CCGA et la région pour les accès au territoire : TRV (Train Régional Voyageur) devenu ensuite TER (Train Express Régional).

Documents 20-21 : Etat de la desserte locale avant 2017



Dynamiques territoriales –sources : étude épures 2014



AOM avant 2017 – et services proposés

AOM avant 2017	Transport scolaire	TC voyageur (hors scolaire)	TAD (transport a la demande)	Autre service
AURA		3 lignes régulières TER / 81 cars/jours passe par aubenas		
Département : le sept	6 lignes de transport scolaire (1 arrêt a moins de 30mn de toutes les communes du Scot)	e		
CCAV puis Tout en bus		6 communes puis 11 desservies	oui	VAE
CCGA		Ligne Pont d'arc en saison	oui	VAE

3.3.1. Cars Région : accès au territoire (réseau TER)

Il existe 3 lignes régulières qui assurent des liaisons entre l'Ardèche Méridionale et le nord de la région Rhône-Alpes, principalement vers Valence. Il n'existe pas de lignes de car entre l'Ardèche méridionale et l'Auvergne en 2016.

L'ensemble de ces trois lignes représentent un flux de 517 000 voyageurs en 2014.

- **Ligne 73** : Aubenas < Privas < Valence ville TGV *trajet complet en 2 h 25 contre 1 h 25 en voiture / 23 arrêts dont 6 en Ardèche Méridionale* 51 cars par jour, **340 000 voyageurs en 2014** . 48% des déplacements étaient professionnels, 32% pour un motif personnel et 21% pour un déplacement scolaire ou universitaire.
- **Ligne 74** : Les Vans < Aubenas < Montélimar < Valence TGV *trajet complet en 3 h 20 contre 2 h en voiture / 23 arrêts dont 17 en Ardèche Méridionale* 36 cars par jour, **150 000 voyageurs en 2014** . 30% des déplacements étaient professionnels, 54% pour un motif personnel et 16% pour un déplacement scolaire ou universitaire.
- **Ligne 76** : Vallon-Pont-d'Arc < Valence TGV *trajet complet en 2 h 35 contre 1 h 45 en voiture* 2 cars par jour renforcés à 8 par jour en été, **27 000 voyageurs en 2014** . 43% des déplacements étaient professionnels, 38% pour un motif personnel et 19% pour un déplacement scolaire ou universitaire.

Au total ce sont 89 cars Région par jour qui traversent l'Ardèche Méridionale dont 81 qui passent par Aubenas en 2016

3.3.2. Le département au niveau des transports en commun scolaire et pour les personnes à mobilité réduite

En Ardèche Méridionale, le réseau est composé de 6 lignes régulières dont les temps de parcours entre les points extrêmes de départ et d'arrivée sont **plus longs qu'un trajet en voiture** car le nombre d'arrêt en bus sur une même commune peut parfois être démultiplié. Ce sont les lignes à destination de la Montagne Ardéchoise qui sont les plus rapides au regard du temps de trajet effectué par une voiture. Toutes les communes situées sur les contours du périmètre du SCoT ont accès à au moins 1 arrêt de bus en moins de 30 min.

– Ligne 17 (Aubenas < Mayres < Langogne), *trajet complet en 1 h 30 contre 1 h 15 en voiture / 37 arrêts dont 35 en Ardèche Méridionale.*

- Ligne 16 (Aubenas < Burzet < Montpezat-sous-Bauzon), *trajet complet en 40 min contre 40 min en voiture et pourtant la ligne dessert 38 arrêts dont 7 sur Montpezat-sous-Bauzon ou Lalevade et 8 sur Meyras.*
- Ligne 102 (Aubenas < Antraigues), *trajet complet en 40 min contre 25 min en voiture / 19 arrêts dont 8 uniquement sur Vals-les-Bains.*
- Ligne 103 (Aubenas < La Souche), *trajet complet en 45 min contre 30 min en voiture / 25 arrêts dont 9 uniquement sur Jaujac.*
- Ligne 13 (Aubenas < Largentière < Les Vans < Alès), *trajet complet en 2h10 contre 1h30 en voiture / 44 arrêts dont 39 en Ardèche Méridionale.*
- Ligne 15 (Aubenas < Vallon-Pont-d'Arc < Avignon) *trajet complet en 2 h 45 contre 1h 45 en voiture / 27 arrêts dont 24 en Ardèche Méridionale.*

3.3.3. Tout en bus

Le **Syndicat Tout'en Bus** autour d'un réseau de transport urbain du même nom. Initié en 2007 par la Communauté de Communes d'Aubenas vals qui a souhaité lancer une expérimentation grandeur nature d'un service de transport urbain.

C'est en 2009 qu'est créé le Syndicat Intercommunal de Transport Urbain Tout'en bus regroupant alors 6 communes (Aubenas, Labégude, St Didier Sous Aubenas, St Privat, Ucel, Vals les Bains) avec reprise progressive des lignes scolaires.

Tout'enbus assure alors le transport Urbain et Scolaire sur un périmètre élargi à 11 communes : Aubenas, Fons, Labégude, Lachapelle-sous-Aubenas, Lavilledieu, Saint-Didier-sous-Aubenas, Saint-Etienne-de-Fontbellon, Saint-Privat, Ucel, Vals-les-Bains et Vesseaux.

Une ligne estivale fonctionne également le dimanche et jours fériés de juillet à fin août pour la liaison Aubenas-Vals

Chaque mois ce sont plus de 17 000 trajets pour 10 000 ventes hors services scolaires.

Le syndicat a mis en place le versement transport en 2009 (2.8M euros en 2021) (devenu versement mobilité depuis) qui a été abandonné lors du transfert à la région en 2021. La dernière loi de finance de 2025 permet aux régions de le remettre en place. Ce n'est à ce jour à priori pas d'actualité.

Avec le versement transport, Tout en bus a également travaillé sur le **Plan de Déplacements Inter Entreprises et administrations** (PDIE) est un ensemble de mesures visant à **optimiser les déplacements** liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Le PDIE est un vrai projet d'entreprise, qui peut s'inscrire dans une démarche « Qualité » (tel que la RSE) ou dans un système de **management environnemental de l'entreprise**.

Tout en bus enregistre près de 371 000 montées/an en 2024.

3.3.4. La Communauté de Communes des Gorges Ardèche

La Communauté de Commune des Gorges de l'Ardèche a pris la compétence facultative en Janvier 2016 « l'Organisation et la gestion des mobilités y compris « transport à la demande » en y incluant l'option « service de location de vélos ». Elle met alors en place des navettes gratuites pour desservir les Gorges de l'Ardèche et notamment le pont d'arc (sur le secteur projeté du Grand Site) ainsi que de la location de vélos électriques à destination des habitants. Cette compétence est transférée à la Région en 2021. Il a également été envisagé de mettre en place une navette gratuite jusqu'à l'Espace de restitution de la grotte Chauvet, mais à défaut d'accord avec le prestataire de gestion du site, cette navette n'a pas pu être mise en place. Globalement, l'accès aux équipements touristiques se fait principalement en véhicule léger – hormis l'accès au pont d'arc. Des lignes de TAD (Transport à la demande) ont perduré jusqu'en 2020.

3.4. Transfert de la compétence Mobilité à la Région de 2017 à 2021

Avec la loi LOM du 24 /12/2019, La région Auvergne Rhône-Alpes a repris la compétence mobilité en devenant Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) conformément aux articles L. 3111-17 et L. 3421-2 du Code des Transports « *les services non urbains, réguliers ou à la demande, sont organisés par la région* »..

A l'échelle de chaque bassin, la Région coordonne toutes les AOM sur la mobilité locale par le biais d'un Contrat Opérationnel de Mobilité (1 bassin = 1 contrat) qui définit :

- Les modalités de l'action commune des AOM (horaires, tarification, distribution, information, pôle d'échanges...)
- Les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures

La gouvernance s'organise ainsi autour de ce comité de mobilité de la vallée du Rhône Sud et est définie à travers l'élaboration de la feuille de route régionale ***Mobilités positives 2035***.

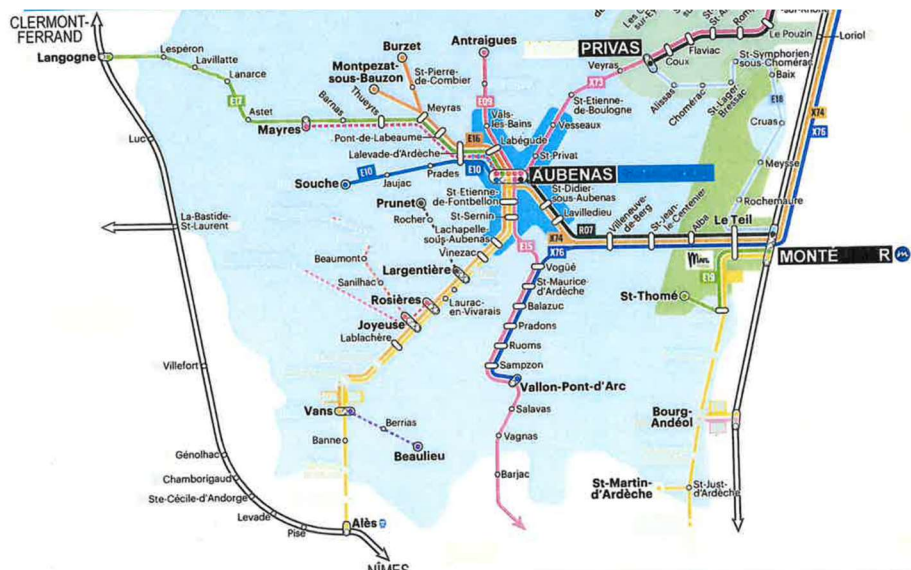
Ainsi l'offre de transport en commun est essentiellement centrée sur plusieurs services :

- **Transport voyageurs TER** (et notamment en transfert correspondance des grandes lignes nationales et lignes TGV SNCF dans la vallée du Rhône comme Montélimar, Valence, Avignon, etc)
- **Transport scolaire**
- Services de **transport à la demande** (TAD)

- Evolution du service entre 2016 et 2021 (tableau) nombre ligne et nombre personnes / élèves transportés par secteur (information 2021 non disponible)
- L'offre TER a peu évolué globalement entre 2016 et 2021 hormis la réorganisation des maitres d'ouvrage – on notera cependant la progression du transport urbain du réseau tout en bus..

	2016	2021/2024
AOT/AOM	AURA/CG07/CCGA/Tout en bus	AURA
Nombre lignes voyageurs	3+ 6 + 1+	Tout en bus : 371 000 montées/an
Lignes touristique	2 (aubenas/vals) + Pont d'arc	2 (aubenas/vals) + Pont d'arc
Nombre personnes transportées	Région : 517 000 voyageurs en 2014	
Transport scolaire		

Document 22 : carte transport AURA en sur ardèche en 2021

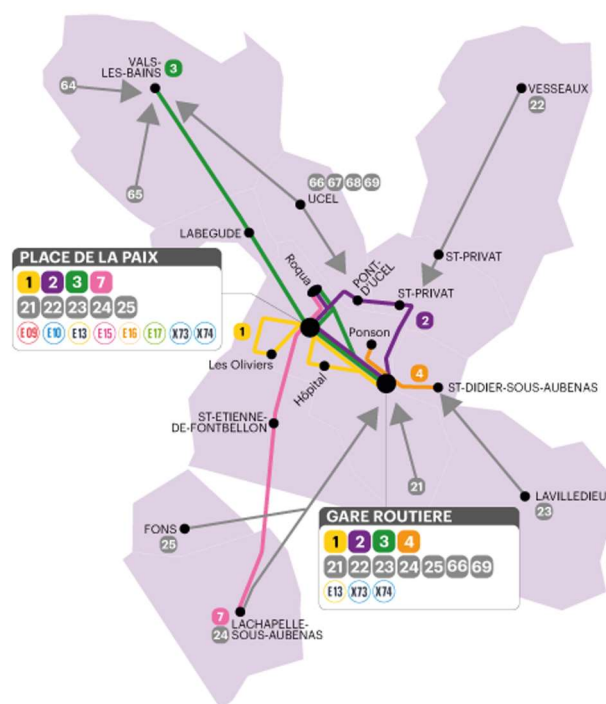


3.4.1. Pole d'échange intermodaux

Il existe 3 gares routières intermodales sur le territoire (et plusieurs points d'intermodalité) : deux sur Aubenas (place de la paix et la gare routière, construite par la société Ginoux et rachetée en 2007 par la ville d'Aubenas avant transfert au syndicat Tout en bus) et une à vallon pont d'arc.

Elles sont associées pour deux d'être elles ont une offre de stationnement en intermodalité. (Hormis place de la paix)

Document 23 : Déserte tout en bus et intermodalité – 2024



3.4.2. Billetterie interopérable

Dès 2010, tout en bus passe en billetterie interopérable avec la carte ouïra.

La flexibilité d'accès aux lignes se développe avec l'ouverture à l'ensemble des TER de la région depuis 2024/2025 pour les scolaires – ainsi un scolaire peut dorénavant avoir accès à l'ensemble de l'offre TER de sa région (hormis tout en bus). Notons cependant que le titre de transport scolaire est ainsi passé de 90 à 120 euros/an sur l'année scolaire 2025/2026. Seule Aubenas étant pourvu de lycée sur le périmètre SCoT, il est dommage que l'augmentation du tarif n'inclue pas le service « tout en bus » de la ville centre plutôt qu'un accès TER régionale, moins sollicité par les usagers. L'absence de train, la durée moyenne d'un trajet en car ainsi que le grand nombre de rupture de charge nécessaire pour un trajet régional restant à la faveur de la voiture. Cette augmentation de tarif n'a donc, dans les faits, peu de chance de correspondre à un besoin quotidien des lycéens à l'échelle du SCoT. Il permet cependant une plus grande accessibilité hors du territoire pour d'autres usages.

3.4.3. Transport à la demande

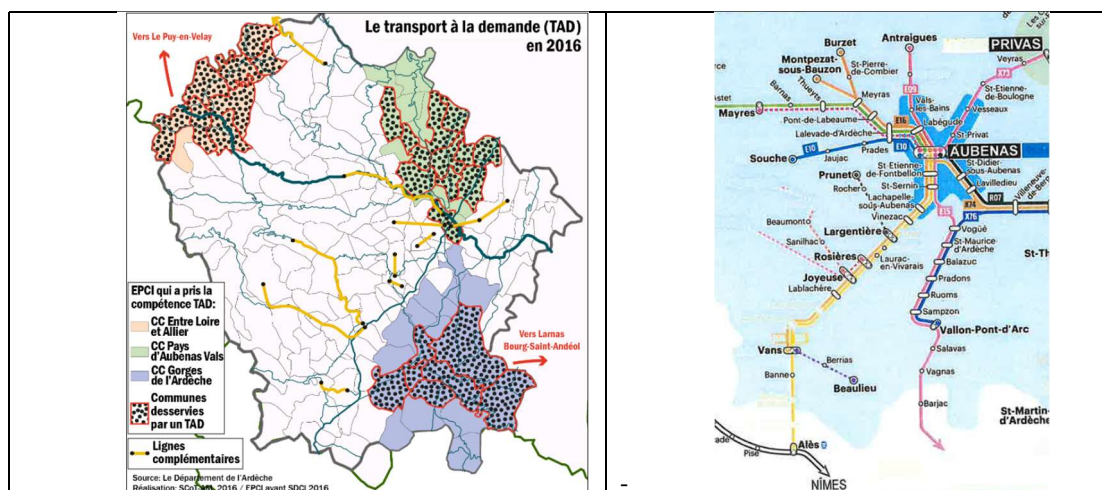
Le TAD : un service adapté pour les zones rurales non desservies par le Sept ou les Cars Région

Quelques services de transport à la demande (TAD) ont ainsi été mis en place mais pour une grande majorité ils ont été suspendus pour des raisons de coût.

Il perdure quelques lignes :

- TAD au sein de tout en bus pour des personnes à mobilité réduite là où le transport en commun n'est pas accessible.
- TAD Aubenas-Mayres
- TAD Les Vans – Berrias-Beaulieu
- TAD Largentière-Prunet
- TAD Rosières – valgorge
- TAD Rosières – Sablières

- Document 24 : carte TAD de 2016



4. Transport Poids lourds et de marchandises

Il est important de noter le trafic important de poids lourd sur le territoire est en constante évolution d'une part liée à l'absence d'autres modes de transport (frêt, fluvial) .

La question des infrastructures notamment eu égard aux filières économiques locales en en terme de flux d'approvisionnement, export) est une vraie difficulté car elle limite les possibilités de développement, voire de maintien de certaines activités dans un marché concurrentiel (sylviculture, carrières, etc).

La question du dernier km en terme de commerce sera abordé dans le DAACL.

4.1. Transports exceptionnels

L'existence d'itinéraires de transports exceptionnels (TE) assurant une fonction essentielle pour le bon fonctionnement du système de transports, et au-delà du système économique doit être mentionnée.

Ce statut particulier devra être pris en compte, en particulier lors de la réalisation d'aménagements de voirie, et dans le cadre de projets de traverses de bourgs.

En plus des itinéraires TE, la desserte routière de certains établissements nécessite de conserver certaines caractéristiques de gabarit, pour permettre le passage des approvisionnements ou/et des expéditions.

4.2. Transports de bois ronds

Le transport de bois ronds est un mode de transport routier présentant un caractère exceptionnel du fait d'un dépassement de la limite réglementaire fixée à 40 tonnes pour les véhicules de plus de 4 essieux. Au vu de ce caractère exceptionnel, une liste d'itinéraires est fixée par arrêté préfectoral pour autoriser le passage des transporteurs de bois ronds sur certaines voies.

Il est toutefois possible dans le cas d'une desserte locale comme l'accès à des lieux de production ou de transformation de bois, d'obtenir une dérogation autorisant le passage exceptionnel des bois ronds. Ces dérogations doivent être sollicitées auprès des centres techniques départementaux du Conseil Départemental de la Drôme.

5. Transport fluvial

L'axe fluvial Rhône-Saône relie une grande partie des territoires du quart Sud-Est de la France sur plus de 650 km, abritant un bassin de vie de 22 millions de personnes et concentrant près de 30 % de la richesse intérieure. Il est connecté aux ports maritimes de Marseille et de Sète et accueille une quinzaine de port multimodaux.

Le trafic fluvial se stabilise à 5 millions de tonnes de marchandises (matériaux de construction, produits agricoles, chimiques, énergétique...) pour une part modale encore modeste. Il concerne en grand partie le transport fret sur lequel il existe un fort potentiel de développement inscrit notamment au contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) Plan Rhône-Saône 2021-2027.

Le développement du transport voyageur reste à la marge, excepté pour l'activité de loisir et touristique (croisières) . Ainsi, il existe plusieurs ports de plaisance ou d'apponement

pour croisière à proximité : Viviers, Châteauneuf du Rhône, Cruas par exemple. Le port de Viviers et Châteauneuf se situent à 45 minutes d'Aubenas.

6. Modes doux :

6.1. Infrastructure pour mode doux : aménagements cyclables

Définitions :

La piste cyclable est exclusivement réservée aux vélos.

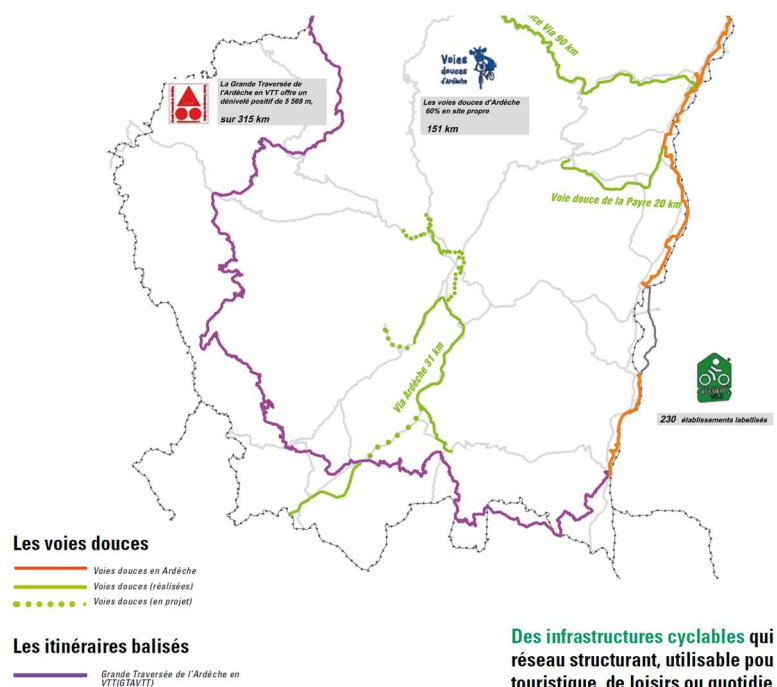
La voie verte est une voie dédiée aux modes doux (vélo, trottinette, piéton, etc).

Le vélo route est un aménagement cyclable en cohabitation avec d'autres usages tel que la voiture.

Le chaucidou : voie partagée alternativement entre vélo et voiture (Cf chapitre suivant)

6.1.1. Plan vélo 2020-2025

- Document 25 : plan vélo



L'Ardèche est un département engagé en faveur du vélo. Le Conseil départemental, s'est doté en 2011 d'un premier schéma départemental vélo. Le second a été établi pour en 2019 pour la période 2020-2025.

On peut ainsi noter un développement prioritaire de l'offre de pistes cyclables sur cette période :

A l'échelle du département :

- ✓ **6 464 km** à l'échelle du département en 2020
- ✓ • dont Les voies douces d'Ardèche (267 km à terme) que sont
 - et la Via Fluvia coté nord Ardèche et interconnectée à la dolce via (73, 25 km à terme)
 - la Dolce Via (93 km) sur le SCoT centre Ardèche,
 - la voie verte de la vallée de la Payre (21.64 km),
 - la Voie Bleue (12 km),
- ✓ et enfin
 - la Via Ardèche (73 km en 2024) qui se situe sur le territoire du SCoT
- ✓ • Sur les routes de l'Ardéchoise, on décompte 4 232 km de circuits aménagés.

Le Schéma Départemental en faveur du Vélo avait identifié plusieurs maillons manquants pour connecter les voies vertes et les tronçons aménagés pour le vélo-route afin de créer un réseau pouvant répondre à tous les usagers. En plus de ces maillons identifiés à l'échelle départementale, le SCoT a quant à lui identifié les secteurs où des principes de connexions intercommunales pourront être envisagés, en s'appuyant notamment sur les études de faisabilité réalisées par plusieurs communautés de communes comme Vinobre, Val de Ligne ou Pays des Vans en Cévennes.

6.1.2. Cas particulier de la Via Ardèche :

La Via Ardèche a particulièrement été développée ces dernières années, une marque a été déposée et un ensemble de services adjoints (services de location de vélo, de réparation, gîtes accueil). Même si la population ciblée est en priorité touristique, la voie sert également aux loisirs le week-end (Cf. Livret tourisme) et dans une moindre mesure, aux trajets domicile travail.

Ainsi, un linéaire continu d'environ 53 km en 2024 a été aménagé du Sud au Nord du territoire.

- La jonction de Vogüé à Saint-Germain reste à réaliser pour assurer la connexion jusqu'à Saint-Jean-le-Centenier (futur tronçon à réaliser par la Communauté de Communes Berg et Coiron).
- L'interconnexion avec Lavilledieu est également programmée.
- Au sud, la jonction entre Grospierres et Beaulieu a été mise en service en juillet 2024 afin de rejoindre la section aménagée entre Beaulieu et Saint-Paul-le-

Jeune (réalisée par la Communauté de Communes du Pays des Vans en Cévennes).

Document 26 Carte via Ardèche et état d'avancement des travaux : 53 km en 2024 avec un objectif à terme de 70 km



La Via Ardèche inscrite au schéma directeur départemental en faveur du vélo 2020-2025 qui dessert directement Lalevade, Aubenas, Vogue, Ruoms, Saint Paul Le Jeune et permet de rejoindre le Gard.

Réalisée en étoile depuis Vogüé gare, elle dessert aussi Largentièr depuis Saint Sernin via Uzer.

(Fin des travaux de la dernière tranche Uzer – Largentièr : début 2026).

La liaison existante Via Ardèche Vallon Pont d'Arc à partir du sud de Ruoms présentent de fortes déclivités limitant son accessibilité. L'amélioration de la liaison modes doux de Ruoms à VPA et la desserte de la combe d'Arc depuis Vallon, tous deux en secteurs à fortes contraintes constituent un enjeu majeur pour le sud Ardèche, de décarbonations des déplacements mais aussi de développement touristique. La saturation chronique du trafic concentré sur la départementale sans alternative possible, dessert l'attractivité du territoire.

Les contraintes naturelles (Gorges de l'Ardèche) entre VPA et la combe d'Arc ne permettent pas d'aménager une infrastructure pour les modes doux. Des solutions de régulations et de partage de la voirie doivent être recherchées en concertation avec tous les acteurs. Une étude de Flux sera lancée à l'été 2025.

La liaison Via Ardèche - Via Rhône de Vogüé jusqu'à la gare au Teil dont les travaux débutent sur 20km en 2025 devrait être terminée en 2026. Ils concernent la CC des gorges (1km), la CCBA (0,8km), la CC Berg Coiron (14,5km) et la CC Ardèche Rhône Coiron (10,5km).

La sécurisation de l'itinéraire jusqu'à la Via Rhôna au niveau de la Passerelle sur le Rhône à Rochemaure finalisera la réalisation de la liaison Via Rhôna – Via Ardèche jusqu'au Gard.

La liaison Villeneuve de Berg à la liaison Via Ardeche Via Rhôna est en projet.

La liaison Joyeuse Lablachère à fort enjeu de sécurisation de l'accès au nouveau collège, en service coté Joyeuse, devrait être finalisée coté Lablachère mi 2026.

La voie verte Aubenas Saint-Privat Vesseaux est en service depuis fin 2024.

La liaison Vesseaux – Privas via le col de l'Escrinet , axe structurant en projet (CCBA et CAPCA) à vocation essentiellement touristique de par les déclivités, permettra de relier la Via Rhôna à la Via Ardèche, du Pouzin à Aubenas, via Privas.

Les CCBA continuent, CC Souces et Volcans et Val de Ligne continuent le déploiement de leur schéma vélo et la sécurisation des itinéraires modes doux sur leurs territoires.

Aujourd'hui, une partie du réseau via Ardèche a plus de 10 ans et il va se poser la question de l'entretien des revêtements (notamment pour les revêtements à la chaux plus sensible à l'érosion mais plus adapté en terme de perméabilité et qui stock moins la chaleur). Par ailleurs, pour le réseau utilisant les anciennes voies ferrées sous lequel se situe le réseau d'adduction d'eau potable (AEP) du SEBA, chaque intervention d'entretien AEP endommageant le revêtement de la voie verte reste à la charge des EPCI et vient alourdir la facture d'entretien.

De plus, la majorité des tronçons structurants ont été aménagés, le réseau secondaire pour relier les villages, en voie partagée reste à construire avec la difficulté de faire cohabiter les usages.

Bilan évolution pistes cyclables depuis 2016

Pistes cyclables sur le périmètre SCOT			
	2016	2021	2024
Via ardèche	30 km env	53 km	73 km
Via rhona		v	

6.1.3. Les autres itinéraires vélo

Les communautés de communes Ardèche Sources et Volcans, Bassin d'Aubenas et Beaume Drobie ont approuvé un schéma stratégique Vélo. Les intercommunalités de Val de Ligne, Gorges de l'Ardèche et Pays des Vans en Cévennes disposent d'un schéma vélo inter EPCI.

6.1.4. Service de VAE :

Plusieurs collectivités ont proposé des services de location de vélo électriques :

Tout'enbus a proposé des vélos à assistance électrique en location longue durée à un tarif attractif. Ce service s'adressait aux particuliers, entreprises, associations, collectivités sur les communes d'Aubenas, Fons, Labégude, Lachapelle-sous-Aubenas, Lavilledieu, Saint-Didier-sous-Aubenas, Saint-Etienne-de-Fonbellon, Saint-Privat, Ucel, Vals-les-Bains et Vesseaux. Il concernait un parc qui a au plus fort de son activité concernée jusqu'à 84 vélos. Le service s'est interrompu en 2021.

La CCGA :

La communauté de communes des gorges de l'Ardèche a également mis en place une location VTC à assistance électrique à destination des habitants afin de lancer la pratique du vélo sur le territoire. Le service a été effectif de 2017 à 2019. Les vélos ont ensuite été prêtés aux communes membres. Un nouveau service de location a été remis en place en 2024 avec une flotte de 15 vélos à assistance électrique, pour une location de 6 mois (renouvelable 1 fois).

Dans les deux cas, ce service à un cout abordable pour quelques mois à une année de location (selon les collectivités) a permis de tester en réel l'utilisation de vélo. Il a rencontré un vrai succès auprès des utilisateurs.

Elles ont toutes deux abandonnées le service afin de laisser le privé s'emparer de cette offre. La CCGA a remis en place une nouvelle offre en 2024 , près de 5 ans après le 1^{er} service.

Cependant, il faut préciser que si l'offre privé est bien en place, elle concerne la location courte durée, notamment touristique. Notons également que si les infrastructures se sont améliorées, l'accessibilité aux villages reste problématique (notamment en terme de conflit d'usage avec les voiture) ce qui limite l'usage du vélo.

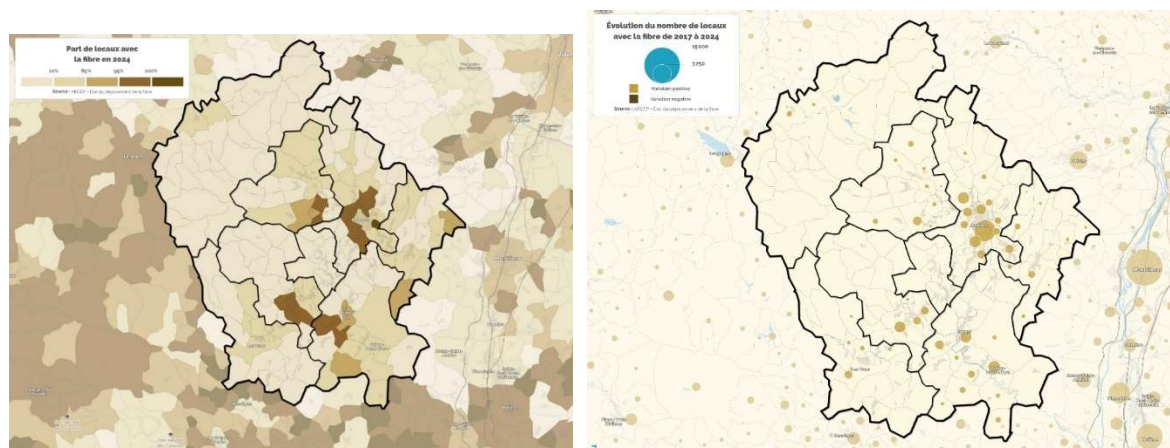
7. L'accessibilité numérique

L'Ardèche est le département de la région le moins bien positionné pour la couverture numérique fixe en très haut débit. Seulement 29 % des logements et locaux à usage professionnel y étaient éligibles en juin 2017, contre 53 % en moyennes régionale et nationale. L'Ardèche se classe parmi les dix derniers départements français sur cet indicateur. C'est aussi l'un des départements français les plus en retard sur la couverture 4G et 5G. Début 2019, seulement **56 %** du département est couvert par au moins deux opérateurs (contre **74 %** en moyenne régionale). L'amélioration de l'accessibilité au numérique semble donc être un enjeu majeur pour l'Ardèche.

Le Syndicat Mixte Ardèche Drôme Numérique (ADN) opère depuis sa création en 2007 au déploiement de la fibre optique dans les départements de l'Ardèche (07) et de la Drôme (26). Les travaux comprennent le déploiement de près de 16 000 km de câbles et l'installation de 310 000 prises optiques à travers les 2 départements. La construction est menée par le Syndicat Mixte, et l'exploitation et la commercialisation sont menées par l'entreprise ADTIM FTTH, filiale d'Axione au titre d'une DSP de 25 ans. Le déploiement a débuté pour les zones d'activités puis s'est poursuivi à compter de 2016 auprès des particuliers jusqu'à fin 2025.

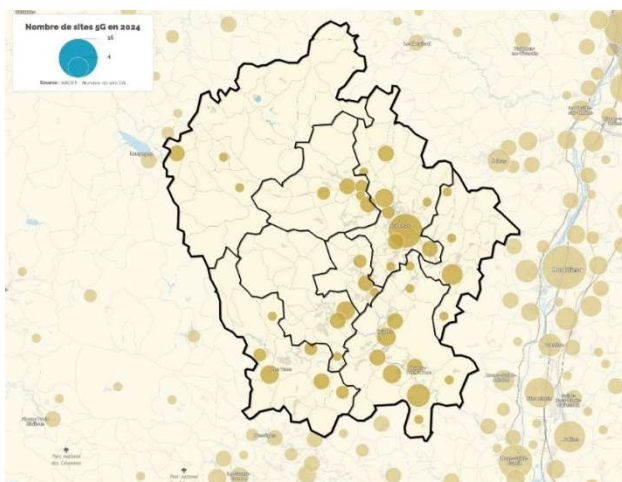
Le déploiement de la fibre pour les particuliers (via leur opérateur ensuite) devrait s'achever normalement fin 2025 même s'il a pris beaucoup de retard sur le planning initial.

Document 27 : Taux de couverture de la fibre sur le territoire d SCoT – Source Observeau 2024 / nombre locaux raccordés entre 2017-2024



Le raccordement en 5G (50 fois plus puissant que la 4G) est quant à lui plus aisé techniquement parlant et devance déjà l'arrivée de la fibre optique (Cf document 28 sur l'accès 5G) – il pose cependant d'autres problèmes notamment en terme d'impact visuel et vis-à-vis de la sensibilité électromagnétique.

Document 28 : Accès à la 5G



8. Conclusion

Reflète de la géographie contrainte, les populations se répartissent de manière très contrastée au sein du SCoT.

Autour de la polarité d'Aubenas et le long des grands axes de circulation (RN102 – RD104 – RD579), ce sont les flux pendulaires qui se concentrent – on retrouve à la fois l'augmentation de la distance temps (isochrone au lieu d'emploi accompagné, à différentes échelles, de périurbanisation). Le besoin en déplacement ses dernières décennies a ainsi notamment augmenté. Il s'accompagne ponctuellement de saturation du réseau aux heures de pointes (surtout du matin) avec près de 16000 véhicules jour (Jonction RD 104/n102). Par ailleurs le réseau de transport n'a pas de site propre , il est donc également impacté par cette saturation.

Malgré la présence de ces trois axes structurants, la géographie escarpée, la faible densité de population et l'habitat diffus induisent des temps de déplacement longs et conduisent à un certain enclavement du territoire. En hiver, l'isolement des populations montagnardes ne doit pas être négligé.

Dans le bassin Montagne en revanche, la majorité des actifs travaillent dans leur commune de résidence, ce qui limite l'utilisation de la voiture individuelle.

En grossissant les rangs des populations captives et/ou non motorisées, le vieillissement des populations renforce les besoins d'amélioration de l'offre de mobilité sur le territoire.

L'offre en transports en commun demeure encore insuffisante et inadaptée aux besoins réels des habitants. Avec le transfert de la compétence sur une seule AMO, le service a même eu tendance à diminué et est plus éloigné des préoccupations locales . Néanmoins, lorsque l'offre existe, sa fréquentation augmente (notamment sur le réseau tout en bus). Du fait des faibles densités de population et de la dispersion de la demande, le service est peu

viable pour les collectivités, qui tendent en conséquence à se désengager sur ces questions tel que le TAD. Cela reste d'autant plus vraie en concentrant la charge sur une seule AOM car en territoire peu dense, on ne peut faire d'économie d'échelle pour optimiser le service. En revanche, elle permet d'augmenter la palette des services accessible mais ne résous pas le problème localement (accès au TER régionale à cout modique pour les élèves).

La voiture individuelle représente, comme dans tous les territoires peu denses, le mode de transport dominant. La lutte contre l'autosolisme reste donc une priorité à développer sous toutes ses formes.

L'émergence d'une offre alternative de transports, par le biais, d'une part, du développement du covoiturage et du vélo électrique et, d'autre part, de développement des gares multimodales (Aubenas, Vallon-Pont-d'Arc) représentent des opportunités pour l'amélioration de la mobilité pour tous – pour autant le cout du service en ai le principal frein et les expérimentations n'ont souvent pas été suivi de la mise en place effective d 'un service.

Par ailleurs, malgré le développement et le bon accueil par les habitants des voies douces, le relief freine le développement des transports actifs (vélo, marche), tant en raison des difficultés d'aménagement des routes (étroitesse) que du fait de la sélectivité des publics concernés. Son développement se fait de plus, plutôt dans un contexte loisir et touristique que pour du déplacement pendulaire. La majorité de l'infrastructure structurante primaire a été faite, le maillage secondaire pour diffuser sera plus complexe à mettre en place, de plus, l'entretien du réseau primaire va progressivement alourdir les charges des collectivités avec son vieillissement.

Au sein des polarités, des réflexions sur la place du piéton pourraient amener à une requalification des traversées des bourgs et favoriser le développement de mobilités douces – elle va de paire avec une densification des polarités existantes et la fin du mitage.

Enfin, l'absence de trains voyageurs sur le territoire du SCoT renforce d'autant plus la prédominance de la voiture sur le territoire et entraîne une saturation d'une partie du réseau routier en période touristique.

La qualité encore médiocre de l'accessibilité au territoire est susceptible de poser problème pour son développement économique. Là également, lorsque qu'une voie est aménagée sont impact en terme de diffusion des flux est immédiate (déviation du Teil).

Il relève bien des politiques publiques en terme d'aménagement et de mobilité d'avoir une stratégie afin de coordonner les actions et répondre aux enjeux définis du SCoT.

Les enjeux de mobilité a l'échelle du SCoT

✓ La fonctionnalité des axes de transit structurants

- ✓ Le stationnement dans les villages
- ✓ La place du co-voiturage dans les déplacements quotidiens
- ✓ Le réseau de voies douces
- ✓ La qualité de la connexion avec les grandes infrastructures hors SCoT (autoroutes, gares TGV, ports fluviaux, aéroports)
- ✓ Le devenir de l'aérodrome de d'Aubenas – Ardèche Méridionale
- ✓ L'articulation entre l'offre de transport collectif et le développement de l'urbanisation (résidentielle et économique)

9. Analyse et synthèse du territoire en terme de mobilité

9.1. Analyse AFOM

L'analyse des forces et faiblesses, Opportunités et Menaces (AFOM) de 2016 restent d'actualité au vu de l'actualisation des données.

FORCES :

- ✓ Territoire traversé par 3 axes structurants (RN102 – RD104 – RD579)
- ✓ un aérodrome et des plusieurs aéroclubs ;
- ✓ Une seule AOM depuis 2021 (pas pu analyser l'évolution service pour voir si cela a eu un impact)

FAIBLESSES :

- ✓ Des routes principalement de faibles largeurs (peu de possibilité de mise en place de pistes cyclables) ;
- ✓ Un territoire enclavé qui s'articule principalement autour de la route et de la voiture individuelle ;
- ✓ Une densité de population qui ne permet pas un bon développement des transports en commun ;
- ✓ Un relief qui rend les déplacements en modes actifs (marche, vélo notamment) plus difficiles – y compris pour le transport de marchandise ;
- ✓ Un relief qui compromet le développement de certaines filières (comme la filière bois) .

- ✓ Une amélioration de la déserte numérique mais qui reste en retard aux regard des autres territoires concurrentiels pour attirer des télétravailleurs ou entreprises de manière significative (objectif du SCOT précédent) ;

OPPORTUNITES :

- ✓ Une offre de covoiturage en train de se structurer sur l'ensemble du territoire ;
- ✓ Des voies vertes qui rencontrent un franc succès auprès de la population ;
- ✓ Développement du vélo électrique ;
- ✓ Des gares multimodales en pleine croissance (Aubenas – Vallon Pont d'Arc) ;(manque de données sur 2021)
- ✓ La déviation du Teil effective début 2025 peut avoir de nombreuses conséquences bénéfiques pour le territoire (emploi, économie, logement) ;
- ✓ Des projets ferroviaires sur le département du Gard qui peuvent être bénéfiques à certaines portion du territoire (Réouverture de la ligne Saint-Ambroix Bessèges ; réouverture ligne rive droite du Rhône) ;

MENACES :

- ✓ Surcharge du réseau routier durant les périodes touristiques/Congestion localisée dans le temps et en saison (pointe matin domicile travail sur le secteur d'Aubenas et ne saison sur le secteur touristique)
- ✓ Des temps de parcours qui tendent à s'allonger avec la raréfaction des services publics
- ✓ Une population vieillissante qui vient grossir les chiffres des populations captives (ne pouvant se déplacer par elle-même)

Annexe : Bibliographie

- «Le train et l'Ardèche : une histoire contrariée source : Archives départementales de l'Ardèche.
- Carte de circulation 2022 : Direction des Routes et des Mobilités - CD07 - Réalisation : Service pilotage - DRM (Cg 07)
- Étude CEREMA -fiche de synthèse + Étude des besoins en mobilité sur le territoire de l'Ardèche
- Plan des mobilités - département Ardèche - 2019
- Plan départemental de désenclavement routier 2008-2016
- Schéma départemental en faveur du vélo 2020-2025
Projet de connexion directe de la RN 102 à l'A7 en Ardèche - source
- Insee dossier AURA -n°6 - février 2021 : « département de l'Ardèche, une certaine attractivité qui ne bénéficie pas à l'ouest du département ».