



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Rapport de présentation

1.1 Diagnostic – Mobilités et déplacements

**Vu pour être annexé à la délibération d'approbation en conseil communautaire
en date du 24 février 2026**

Sommaire

1. Réseau d'infrastructures	3
1.1. Réseau routier	3
2. Habitudes de déplacements.....	6
2.1. Déplacements généraux.....	6
→ Les déplacements touristiques	8
2.2. Les mobilités pendulaires	10
→ Les déplacements domicile travail	10
→ Les déplacements domiciles études	16
3. Les solutions alternatives à la voiture	18
3.1. Offre de transport en commun	18
3.2. Déplacements doux	20
→ Réseau de déplacement vélo / mobilités douces	20
→ Réseau de randonnées	23
4. Capacité de l'offre en stationnement	26
5. Constats et enjeux.....	27
→ Constats	27
→ Enjeux.....	27

1. Réseau d'infrastructures

1.1. Réseau routier

Faisant partie d'un territoire composé de zones de montagne pour les $\frac{3}{4}$ de la superficie de l'Ardèche, le département est concerné par une problématique de déplacements difficile avec parfois des temps de parcours très importants. Le réseau routier est donc essentiel afin de désenclaver des zones où le réseau n'est pas optimisé ou sécurisé.

Le territoire de la communauté de communes des Gorges de l'Ardèche dispose d'une structure viaire assez développée malgré une topographie marquée.

Le territoire n'est pas traversé par un axe routier permettant d'assurer les liaisons interdépartementales sur de plus longues distances et d'assurer les liaisons nationales. Néanmoins le territoire intercommunal est bordé à l'ouest par la RD 104 qui assure la liaison nord-sud entre le Gard, l'Ardèche et la Drôme et au nord par la N102, axe majeur du réseau national en Ardèche traversant le département d'est en ouest de Montélimar (Drôme) à la Haute-Loire.

Il est structuré par 2 axes majeurs du réseau structurant de l'Ardèche assurant les liaisons interdépartementales et répondant aux besoins de déplacement des usagers en transit de longue distance :

- La RD 579, axe nord-sud irrigant la vallée de l'Ardèche au nord, faisant la liaison entre Vallon-pont-d'Arc, Ruoms et Aubenas en direction du nord, ainsi que vers Barjac et Uzès en direction du sud
- Un axe Est-Ouest structuré par la RD 111 côté ouest donnant accès au Gard et à Alès en direction du sud-ouest, et par la RD4 côté est donnant accès à la Vallée du Rhône en direction de l'est.

Un réseau d'intérêt départemental est caractérisé par la RD 1, la RD 4 et la RD 290. Ce réseau permet d'assurer les liaisons entre les bassins de vie, les zones économiques et les centres d'intérêt.

Le réseau routier est également caractérisé sur le territoire par des axes fortement touristiques. On y retrouve notamment :

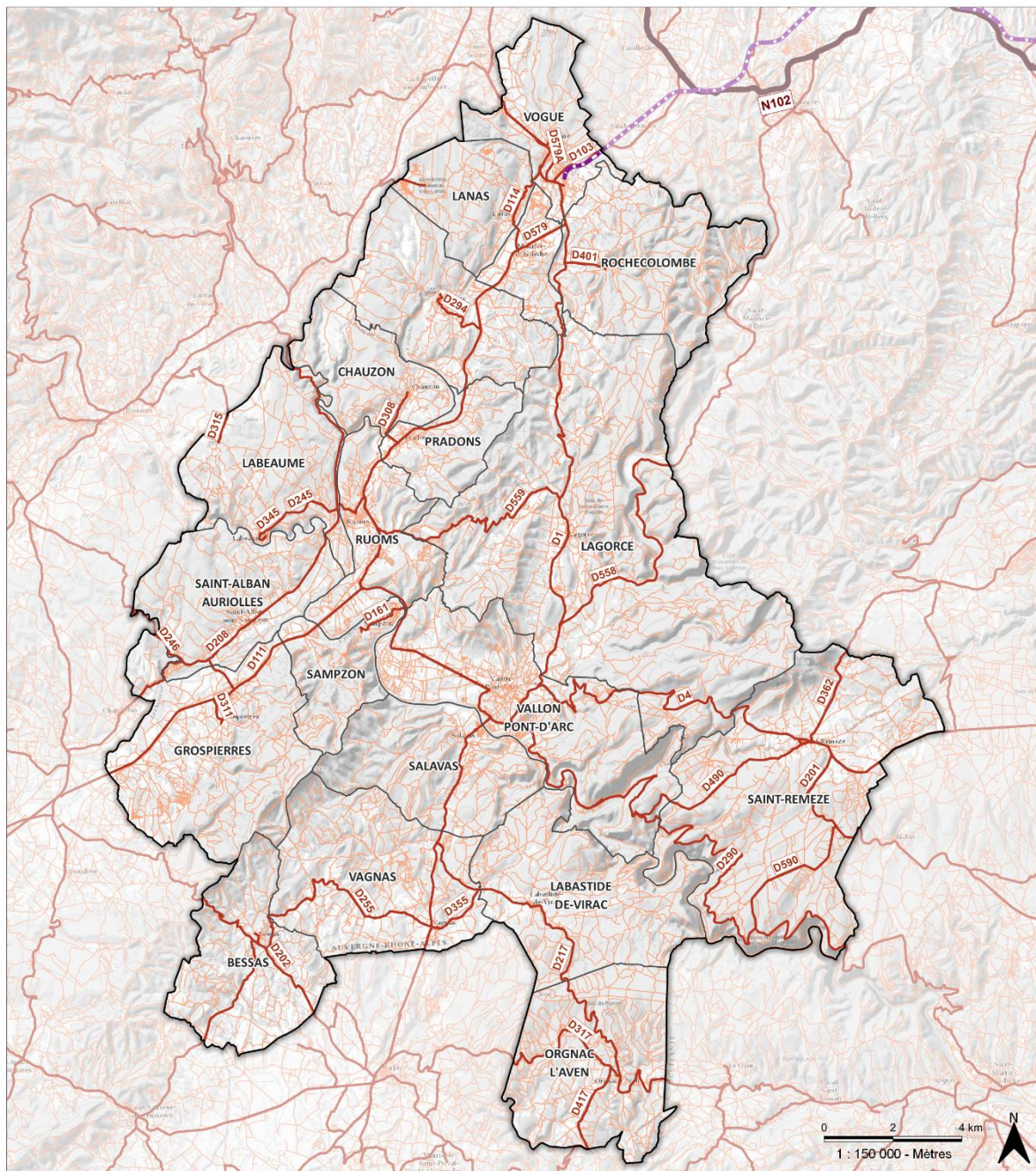
- La RD 290, axe du réseau d'intérêt départemental, longeant les gorges de l'Ardèche au sud-est,
- La RD 217 vers le site d'Orgnac,
- La RD 4 vers la Grotte Chauvet, axe du réseau d'intérêt départemental.

Tout un réseau secondaire, soit un réseau d'intérêt local (RIL) irrigue ensuite le territoire intercommunal.

DIAGNOSTIC
SOCIO-ÉCONOMIQUE

CC des Gorges de l'Ardèche

ACCESSIBILITÉ
Réseaux de transport



Auteur : [JP] - N° Version [1] / Réalisation : Planèd, 2023.

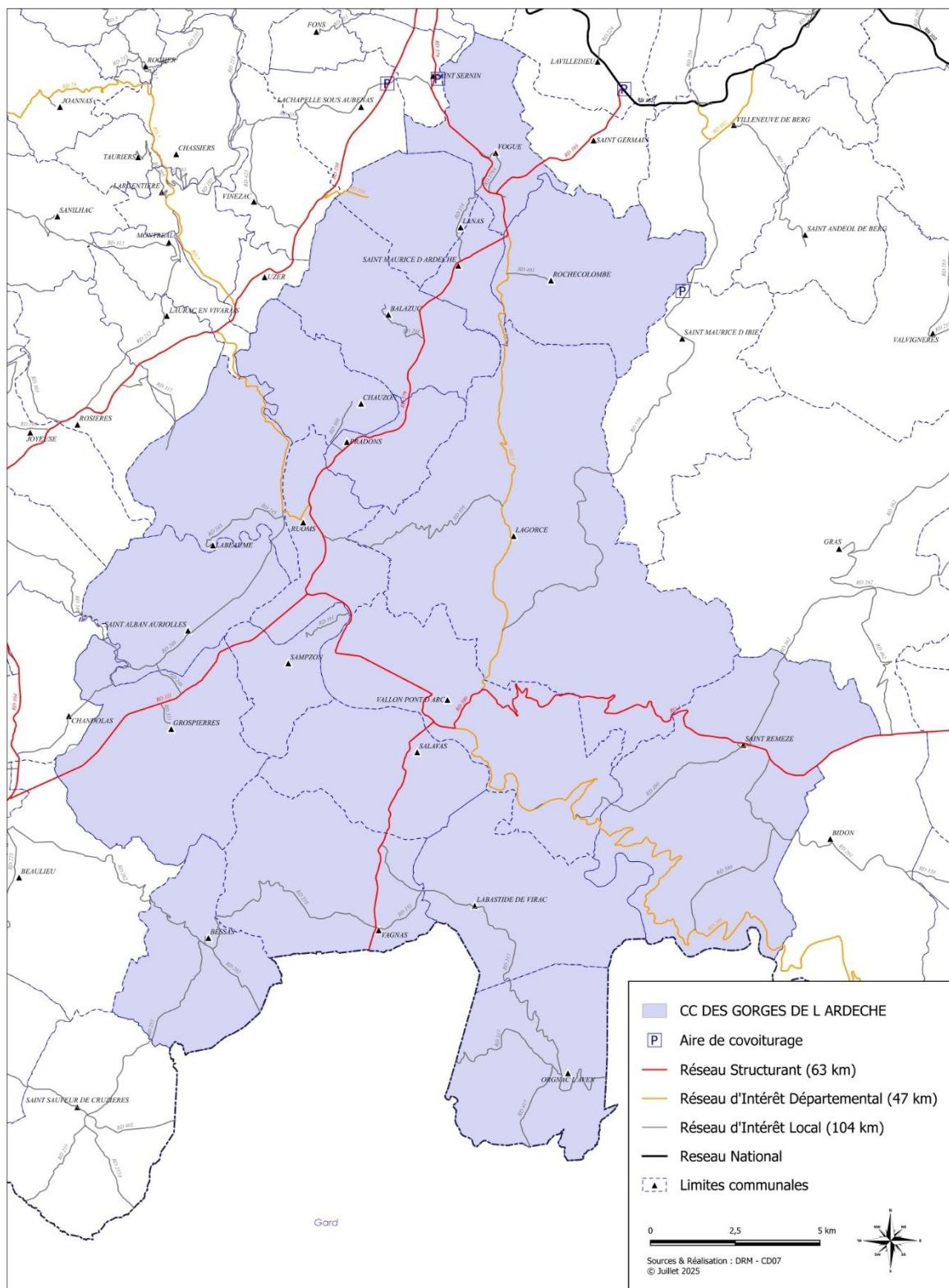
Source(s) : ©IGN - BD TOPO 2023. Fond : ESRI World Topo

Éléments de repère :

- Périmètre du PLUi
- Limite communale

- Voie ferrée
- Nationale
- Départementale

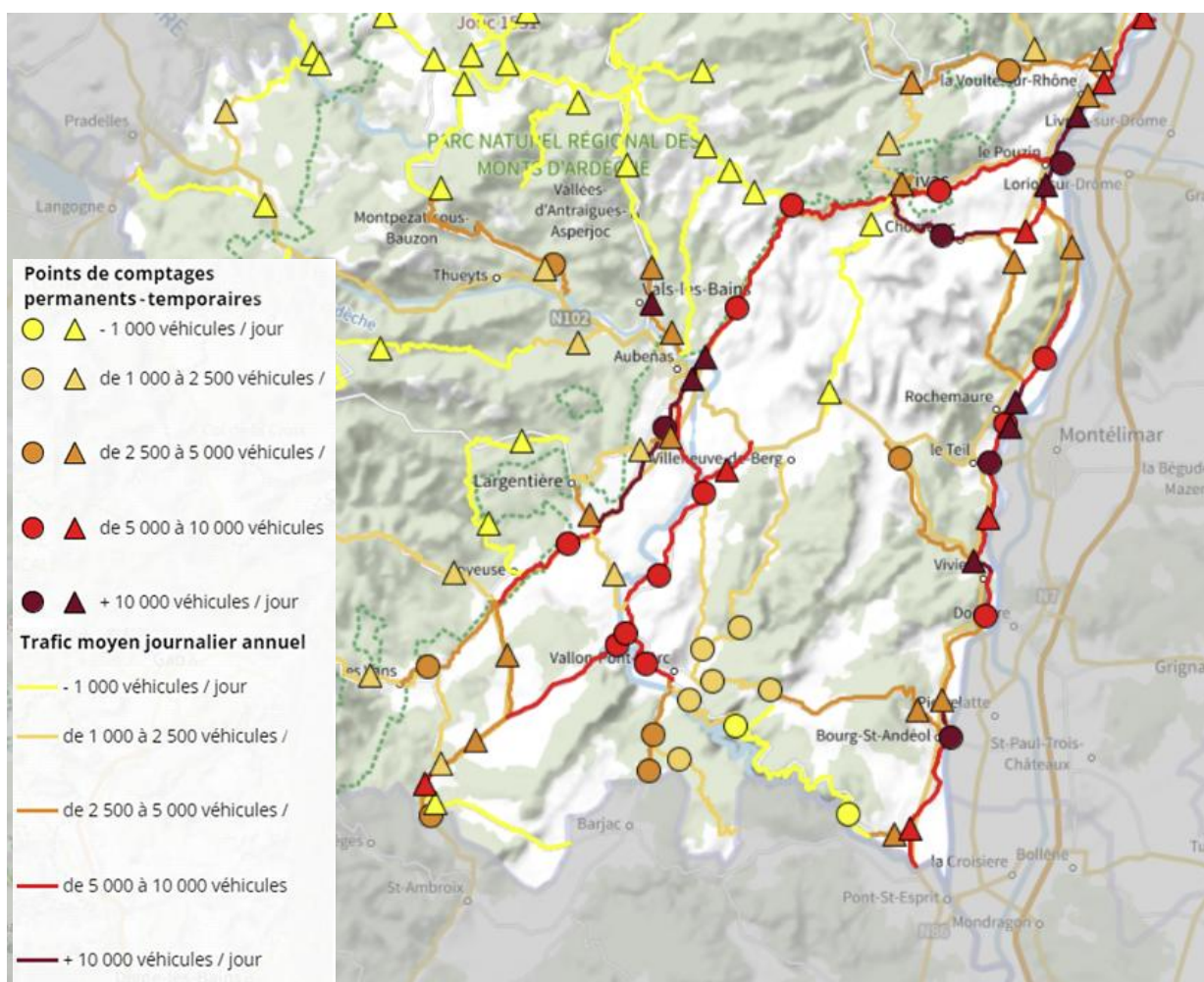
Hiérarchisation du réseau départemental



2. Habitudes de déplacements

2.1. Déplacements généraux

Les principaux axes routiers de la Communauté de Communes des Gorges de l'Ardèche sont soumis à d'importants flux. L'axe nord - sud composé par la RD 579 ainsi que l'axe est-ouest formé par la RD 111 (partie nord) sont des axes majeurs du territoire avec une fréquentation moyenne de 5 000 à 10 000 véhicules jour en 2021. Les axes est - ouest formés par la RD111 (partie sud) et la RD4 sont eux également structurants avec une fréquentation moyenne de 2 500 à 5 000 véhicules jour en 2021. Les axes principaux du territoire des Gorges de l'Ardèche comptent environ 7 % de poids lourds en moyenne, sauf sur la RD 290 qui concentre 9 à 10 %.

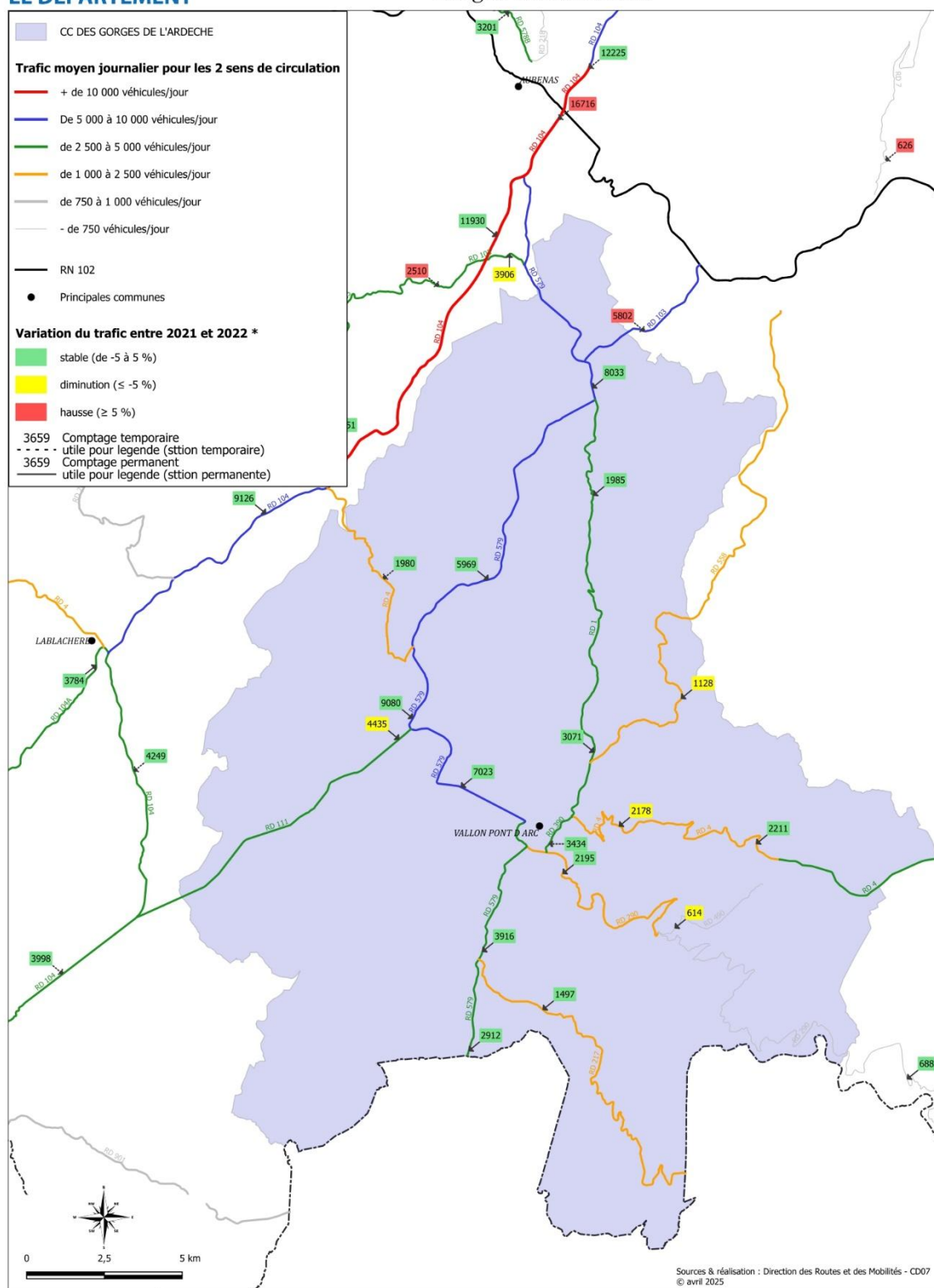


1

Les dynamiques ont peu évolué sur le territoire intercommunal entre 2021 et 2022 avec toutefois une baisse du trafic sur quelques axes comme la RD 290, la RD 558, la RD 4 en provenance de la Drôme.

¹ Geoids.geardeche.fr

Recensement de la circulation en 2022 Gorges de l'Ardèche

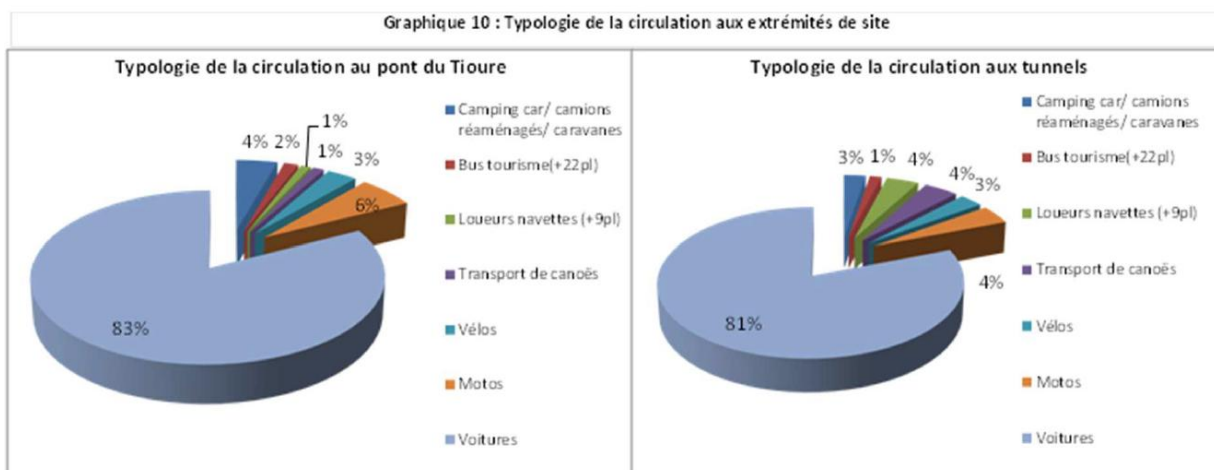


→ Les déplacements touristiques

Le fort attrait touristique que présente la CC des Gorges de l'Ardèche engendre inévitablement des flux importants sur le territoire. L'intercommunalité avait fait réaliser une étude sur les mobilités touristiques par le syndicat de gestion des Gorges de l'Ardèche en 2013 sur la base de données de 2011.

Cette étude démontre entre autres une répartition inégale des gabarits de véhicules sur le territoire, et en fonction de la proximité des points d'intérêts touristiques majeurs. Il est question ici des circulations entre Vallon-Pont-d'Arc et Châmes, un cheminement important notamment pour la pratique des descentes en canoë, les hébergements, la restauration, la baignade...

L'étude démontre des ruptures de charge comme au cœur de site et à Châmes notamment par le fait qu'il y a deux fois plus de circulation aux tunnels qu'au pont du Tioure. En effet, les loueurs représentent 8% des véhicules contre 2 % au pont de Tioure. Cette situation traduit l'importance de la pratique des mini-descentes ce qui génère plusieurs allers retours journaliers entre Châmes et Vallon-Pont-d'Arc.



De plus de nombreux embouteillages sont sensibles à travers cette étude, notamment au niveau du parking de « l'auberge du Pont-d'Arc », au niveau de la plage aval avec la création d'un nouveau parking privé, le belvédère historique, blocage lié à l'étroitesse de la route.

En moyenne les flux touristiques dans les sites classés se traduisent par 81 % de voiture personnelle, 13 % de camping-car ou caravanes et 4 % de motos et par les transports en commun. Au sein des sites classés les déplacements se font à 60 % en voiture au moins une fois par jour. Sur les 193 touristes interrogés, 85 % utilisent la voiture pour aller faire les courses, autours de 60 % des touristes interrogés utilisent leurs voiture pour visiter le village de Vallon-Pont-d'Arc ou d'autres sites touristiques.

Ces observations pourraient refléter qu'un maillage piéton ou cycliste plus attractif et plus adapté à l'offre touristique du territoire serait un enjeu intéressant.

Ces constats, issus de l'étude sur les mobilités touristiques menée au début des années 2010, trouvent un écho renforcé dans les dynamiques touristiques récentes observées à l'échelle départementale. Les données de fréquentation les plus récentes confirment en effet un niveau élevé et durable de fréquentation touristique et excursionniste, combinant des pics saisonniers marqués (période estivale, ponts du printemps) et une fréquentation diffuse tout au long de l'année. La montée en puissance des excursions à la journée, majoritairement issues des départements limitrophes, ainsi que la concentration des usages sur certains sites majeurs, contribuent à accentuer les pressions sur le réseau viaire, en particulier sur les axes d'accès et de traversée des secteurs les plus attractifs.

La prédominance persistante de la voiture individuelle dans les pratiques de déplacement, déjà identifiée dans l'étude de 2013, reste cohérente avec les profils de fréquentation actuels, marqués par

des clientèles de proximité, des séjours courts et des usages fractionnés de l'espace touristique. Les pics observés lors des week-ends prolongés, des périodes estivales et des fortes chaleurs, combinés à la multiplication des allers-retours journaliers liés aux activités de loisirs, renforcent les phénomènes de congestion ponctuelle, de saturation des parkings et de conflits d'usages, notamment sur les sites classés et leurs abords.

Dans ce contexte, l'évolution récente de la fréquentation ne remet pas en cause les enseignements structurels de l'étude initiale. Elle souligne l'intérêt d'une réflexion renouvelée sur l'organisation des déplacements, la diversification des modes d'accès aux sites, et le renforcement des continuités piétonnes et cyclables, afin de limiter les effets de concentration automobile, d'améliorer le fonctionnement des sites les plus fréquentés et de préserver la qualité des paysages et des espaces naturels.

Depuis le lancement de l'Opération Grand Site (OGS) des Gorges de l'Ardèche, engagée au début des années 2010 et labellisée *Grand Site de France*, plusieurs aménagements structurants ont été réalisés afin de maîtriser la fréquentation, réorganiser les mobilités touristiques et préserver les paysages et milieux naturels, en particulier autour du secteur du Pont d'Arc et des sites classés.

Un premier axe majeur a porté sur la réorganisation de l'accès au Pont d'Arc, avec la création et l'aménagement de parkings dédiés en retrait des espaces sensibles, la suppression ou la limitation du stationnement anarchique, et la requalification des cheminements piétons vers les sites. Ces aménagements visent à réduire la pression automobile au plus près du site classé et à sécuriser les déplacements des visiteurs.

Dans ce cadre, un dispositif de navettes estivales a été progressivement mis en place (type « *Pont d'Arc, allons-y en navette* »), reliant les principaux pôles de stationnement, les centres urbains (notamment Vallon-Pont-d'Arc) et les sites touristiques majeurs. Ces navettes ont pour objectif de limiter l'usage de la voiture individuelle, de réduire les congestions sur les axes les plus contraints, et d'offrir une alternative de mobilité collective pendant les périodes de forte affluence.

Parallèlement, plusieurs actions ont concerné la gestion des flux liés aux activités de loisirs, en particulier la pratique du canoë-kayak, avec une meilleure organisation des points d'embarquement et de débarquement, la régulation des accès à certains secteurs, et des actions de sensibilisation visant à limiter les allers-retours motorisés répétés entre Vallon-Pont-d'Arc et Châmes.

L'OGS a également intégré des aménagements paysagers et environnementaux, comprenant la restauration de milieux dégradés, la requalification de belvédères, la canalisation des cheminements piétons, et la mise en place de dispositifs d'information et de signalétique harmonisée, contribuant à une meilleure lisibilité des sites et à une réduction des impacts liés à la sur-fréquentation.

Enfin, ces aménagements ont été accompagnés d'une stratégie globale de gestion de la fréquentation, combinant régulation des usages, diversification des sites de visite, promotion des périodes et itinéraires alternatifs, et montée en puissance des mobilités douces et collectives, afin de mieux répartir les flux à l'échelle du territoire.

2.2. Les mobilités pendulaires

→ Les déplacements domicile travail

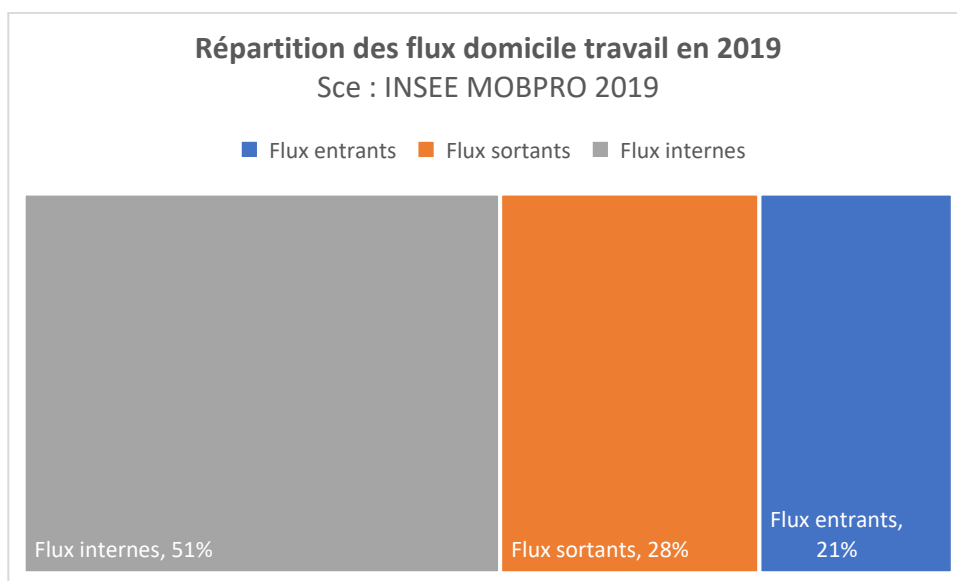
Note : Le calcul de la valeur IPONDI, qui cumulé représente les flux du territoire, peut ne pas être comptabilisé la même année selon la taille de la commune et du fait de l'étalement de la collecte.

L'analyse des déplacements domicile/travail est importante, car elle permet de connaître la dynamique d'un territoire et ses logiques de spatialisation.

L'analyse de ces déplacements permet d'anticiper les politiques en matière de déplacements, car le déplacement domicile/travail demeure le plus régulier.

Les flux de déplacements sont de 2 types, les flux entrants, et les flux sortants. Les flux entrants correspondent aux nombres de personnes résidants hors du territoire, mais travaillant sur le territoire de la communauté de communes. Il s'agit de ceux qui entrent travailler sur le territoire. Les flux sortants représentent ceux qui sortent du territoire pour aller travailler. Enfin, il existe les flux internes au territoire, c'est-à-dire ceux qui résident et travaillent sur le territoire.

En 2019, 51% des actifs occupés de la CC GA occupent un emploi qui se situe sur le territoire intercommunal, soit 3 420 flux dits internes.



Les actifs des Gorges de l'Ardèche ayant un emploi à l'extérieur du territoire, comptés dans les flux sortants, représentent 28 % des flux domicile travail, soit 1860 flux sortants. Les principales destinations de ces actifs sont :

- La CC du Bassin d'Aubenas : 687 flux sortants
- CC du Pays Beaume-Drobie : 141 flux sortants
- CC de Cèze Cévennes : 115 flux sortants

La part des flux domicile travail entrant sont plus restreints et ne représentent que 21 % des flux (1388 flux). Les actifs travaillant sur le territoire de la CC GA mais n'y habitant pas viennent principalement :

- La CC du Bassin d'Aubenas : 438 flux sortants
- CC du Pays Beaume-Drobie : 185 flux sortants
- La CC Val de Ligne – Sud Meuse : 130 flux sortants

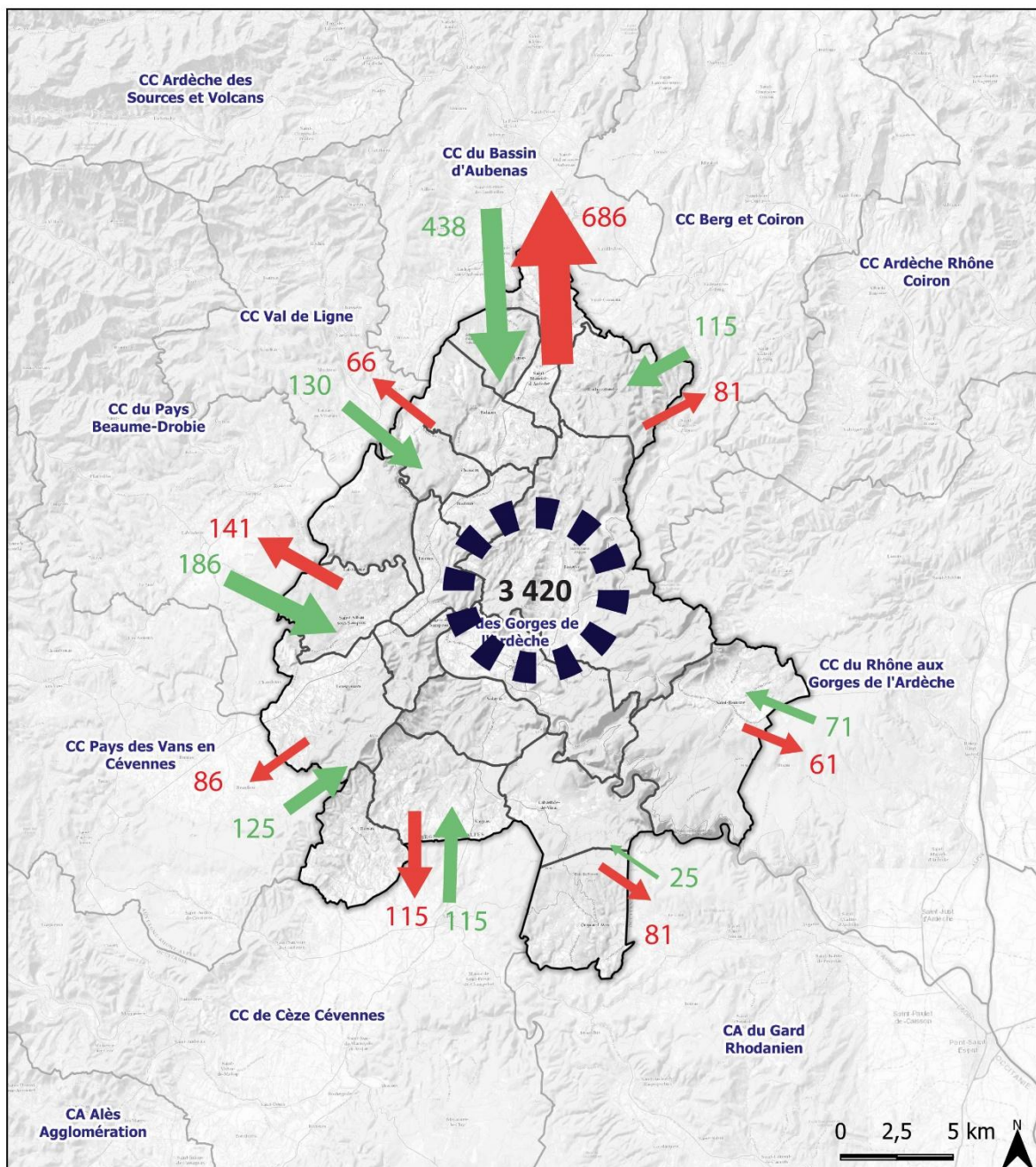
Cela soulève des questions notamment en matière de déplacements pendulaires et de congestion automobile, puisque l'automobile est le moyen de déplacement privilégié des habitants du territoire.

Questionner la mobilité au regard des emplois et de l'offre d'habitat est un enjeu important du PLUi, qui devra définir le modèle de développement souhaité et soutenable pour les années à venir. Si les déplacements domicile-travail sont aujourd'hui en grande partie des flux internes, cette situation doit être intégrée et questionnée quant au développement souhaité à l'échelle intercommunale et entre les principales polarités du territoire.

DIAGNOSTIC
SOCIO-ÉCONOMIQUE
CC des Gorges de l'Ardèche

MOBILITE
Principales mobilités professionnelles en 2019

GORGES DE
L'ARDÈCHE
L'INTERCO

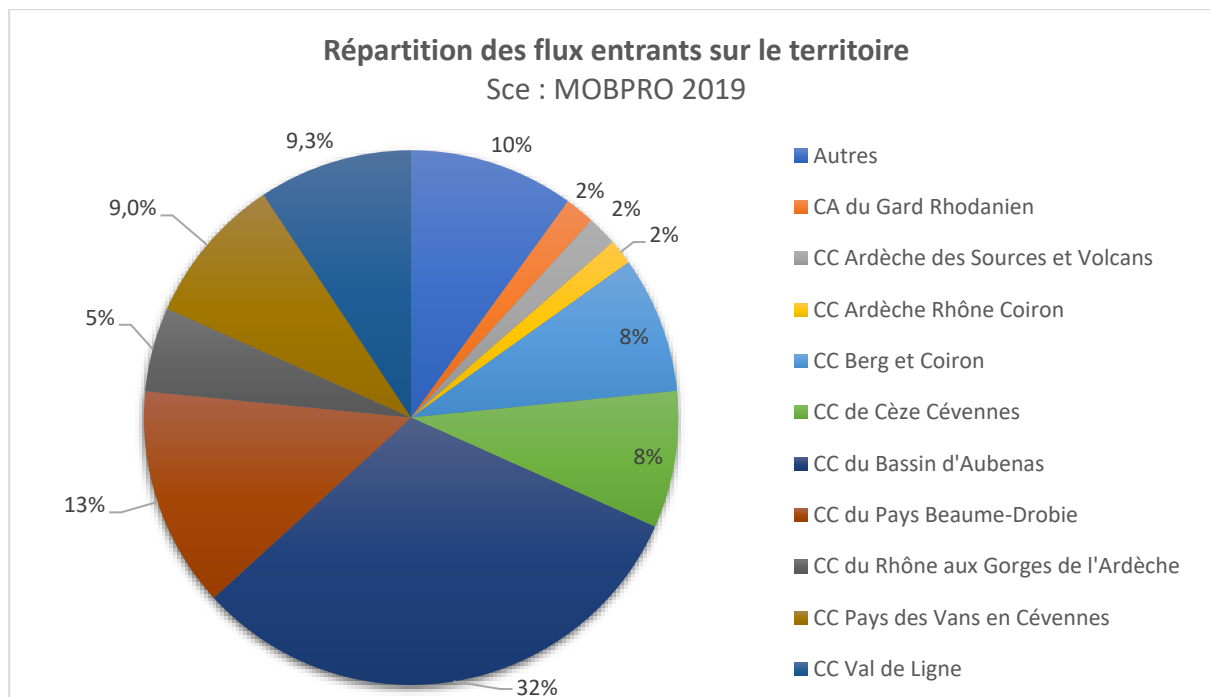


Auteur : [PB] - N° Version [1] / Réalisation : Planèd, 2023.

Source(s) : Fond : ESRI World Topo

Les flux entrants

Si on regarde uniquement les flux entrants, on remarque que la majorité des flux proviennent des EPCI voisins tels que les communautés de communes du Bassin d'Aubenas (32 %) et de la CC du Pays Beaume-Drobie (14,1%).



Les actifs venant travailler sur le territoire sont principalement issus de la catégorie des employés (29%), des ouvriers (27%) et des professions intermédiaires (24%). Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent toutefois 11% des flux entrants du territoire soit plus que les artisans commerçants et chefs d'entreprises.

	AGRICULTEURS EXPLOITANTS	ARTISANS, COMMERCANTS, CHEFS D'ENTREPRISES	CADRES ET PROF. INTELLECTUELLES SUPERIEURES	PROFESSIONS INTERMEDIAIRES	EMPLOYES	OUVRIERS
NOMBRE DE FLUX	10	113	148	339	402	375
PART EN %	1%	8%	11%	24%	29%	27%

NOMBRE DE FLUX SORTANTS ET PART SELON LA CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE – SOURCE : INSEE
MOBPRO2019

Les déplacements domicile/travail soulèvent des enjeux majeurs en matière de mobilité. Les flux entrants dépendent beaucoup de l'accessibilité au territoire que ce soit automobile ou en transports en commun. L'offre en transports en commun étant relativement minime, l'automobile reste le moyen de déplacement préférentiel pour accéder au territoire. En effet, 95% des déplacements pendulaires entrants sur le territoire sont faits au moyen de la voiture individuelle.

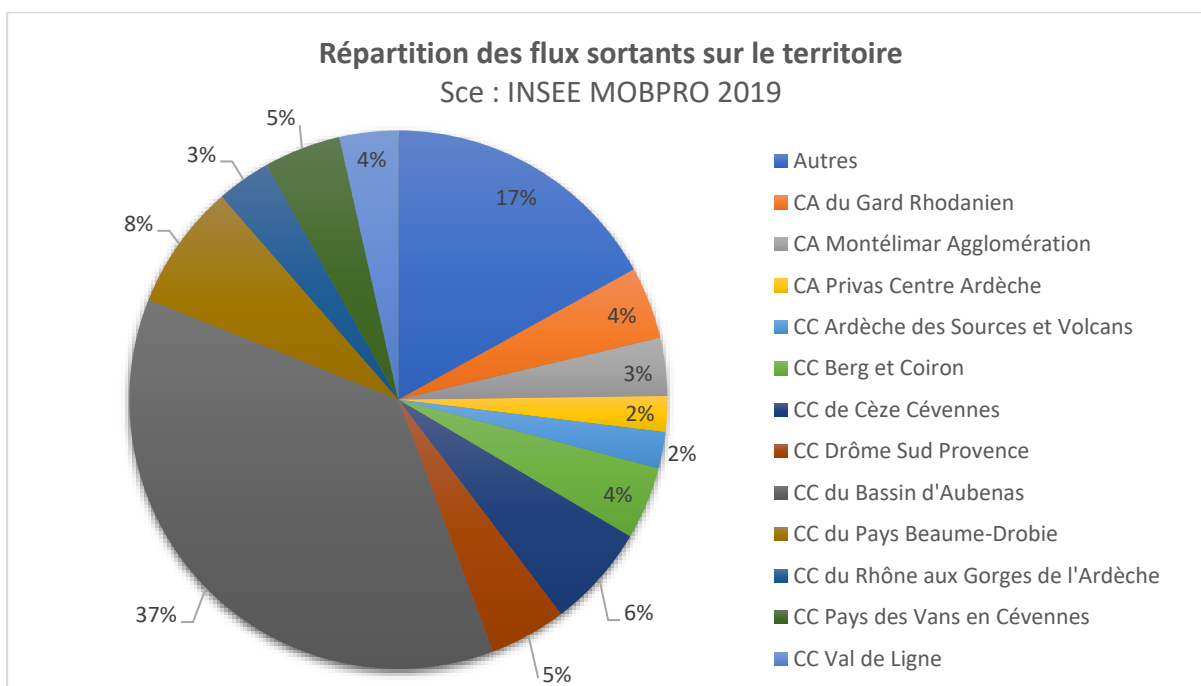
A l'échelle nationale, il est important de noter l'importance de la voiture par rapport aux autres modes de transports. En France, moins de 3 français sur 4 utilisent leur voiture pour aller travailler et 15,2% utilisent les transports en commun.

	PAS DE TRANSPORT	MARCHE A PIED (ou roller, patinette)	VELO (y compris à assistance électrique)	DEUX ROUES MOTORISE	VOITURES, CAMION, FOURGONETTE	TRANSPORTS EN COMMUN
NOMBRE DE FLUX	20	15	0	25	1 770	30
PART EN %	1.1%	0.8%	0%	1.3%	95.1%	1.6%
PART A L'ECHELLE NATIONALE ²	4.1%	6.1%	2.3%	1.8%	70.4%	15.2%

NOMBRE DE FLUX SORTANTS ET PART SELON LE MODE DE TRANSPORT- SOURCE : INSEE MOBPRO2019

Les flux sortants

Les flux sortants du territoire se dirigent principalement vers la CC du Bassin d'Aubenas concentrant une fois encore les flux de la CC des Gorges de l'Ardèche soit plus d'un quart des flux sortants (37%). Cette part importante de flux sortants vers l'intercommunalité d'Aubenas interroge sur les motivations liés à ces déplacements pendulaires. Le prix du foncier, plus attractif que sur Aubenas et l'accessibilité relativement importante, conjugué à un cadre de vie rural sont les facteurs expliquant l'importance des migrations pendulaires.



Les actifs sortants du territoire pour aller travailler sont principalement issus de la catégorie des professions intermédiaires (33%), des employés (25%) et des ouvriers (17%). Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent toutefois 15% des flux entrants du territoire.

² L'échelle nationale induit une analyse unique par moyens de transport utilisés pour se rendre au travail.

	AGRICULTEURS EXPLOITANTS	ARTISANS, COMMERCANTS, CHEFS D'ENTREPRISES	CADRES ET PROF. INTELLECTUELLES SUPERIEURES	PROFESSIONS INTERMEDIAIRES	EMPLOYES	OUVRIERS
NOMBRE DE FLUX	10	157	281	616	474	322
PART EN %	1%	8%	15%	33%	25%	17%

NOMBRE DE FLUX SORTANTS ET PART SELON LA CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE – SOURCE : INSEE
MOBPRO2019

Comme pour les flux entrants, le mode de transport dominant utilisé pour se rendre au travail reste la voiture. Cela soulève des enjeux majeurs en matière de mobilité.

L'objectif est d'offrir une ou des alternative(s) à la voiture individuelle, notamment pour les habitants travaillant à proximité de secteurs desservis par les transports en commun.

	PAS DE TRANSPORT	MARCHE A PIED (ou roller, patinette)	VELO (y compris à assistance électrique)	DEUX ROUES MOTORISE	VOITURES, CAMION, FOURGONNETTE	TRANSPORTS EN COMMUN
NOMBRE DE FLUX	20	15	0	25	1 770	30
PART EN %	1.1%	0.8%	0%	1.3%	95.1%	1.6%
PART A L'ECHELLE NATIONALE ³	4.1%	6.1%	2.3%	1.8%	70.4%	15.2%

NOMBRE DE FLUX SORTANTS ET PART SELON LE MODE DE TRANSPORT– SOURCE : INSEE MOBPRO2019

Les flux internes

Pour rappel, 51% des flux globaux sont des flux se faisant à l'intérieur même du territoire de la CC GA (soit 3 420 flux). Ces flux ont un impact direct sur la circulation au sein du territoire et sur les politiques en matière de déplacements (mise en place de navettes intercommunales, développement des liaisons douces). En 2019, les trois quarts des flux internes du territoire, soit 75 %, sont effectués en voiture individuelle (ou camion, fourgonnette).

Malgré l'existence d'une ligne de bus et d'un dispositif de transport à la demande, on constate un manque de transports en commun et d'aménagements pour les déplacements doux de dimension intercommunale qui reflète l'inutilisation de ce mode de transport. Seulement 0.3% des déplacements internes sont faits en transports en commun. Il faut toutefois souligner que 10.7% des mobilités internes au territoire sont effectués par la marche à pied.

L'enjeu dans les déplacements internes au territoire est de réduire l'utilisation de la voiture en incitant les habitants à utiliser les modes doux de déplacements. Cela passe par la mise en place d'une politique en matière de déplacements doux et le développement de liaisons cyclables et piétonnes sécurisées entre les différentes communes du territoire et plus particulièrement en direction des gares et bassins d'emplois (zones d'activités, centres-villes etc).

³ L'échelle nationale induit une analyse unique par moyens de transport utilisés pour se rendre au travail.

	PAS DE TRANSPORT	MARCHE A PIED (ou roller, patinette)	VELO (y compris à assistance électrique)	DEUX ROUES MOTORISE	VOITURES, CAMION, FOURGONETTE	TRANSPORTS EN COMMUN
NOMBRE DE FLUX	367	316	50	111	2 565	10
PART EN %	10.7%	9.2%	1.5%	3.3%	75%	0.3%
PART A L'ECHELLE NATIONALE	4.1%	6.1%	2.3%	1.8%	70.4%	15.2%

Les actifs internes au territoire sur le territoire sont principalement issus de la catégorie des employés (31.6%), des ouvriers (28%) et des professions intermédiaires (19.4%). Les cadres et professions intellectuelles supérieures ne représentent que 5.1% des flux entrants du territoire.

	AGRICULTEURS EXPLOITANTS	ARTISANS, COMMERCANTS, CHEFS D'ENTREPRISES	CADRES ET PROF. INTELLECTUELLES SUPERIEURES	PROFESSIONS INTERMEDIAIRES	EMPLOYES	OUVRIERS
NOMBRE DE FLUX	196	726	188	683	1 045	583
PART EN %	5.7%	21.2%	5.5%	20%	30.5%	17.1%

NOMBRE DE FLUX SORTANTS ET PART SELON LA CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE – SOURCE : INSEE
MOBPRO2019

Les données récentes

Les données issues du recensement de la population 2022 (INSEE, MOBPRO) mettent en évidence une mobilité pendulaire significative au sein de la Communauté de communes des Gorges de l'Ardèche. Sur un total d'environ 5 570 actifs occupés résidant sur le territoire, un peu plus de 61 % travaillent au sein même de l'intercommunalité (3 422 actifs), traduisant un niveau d'ancrage local de l'emploi relativement élevé.

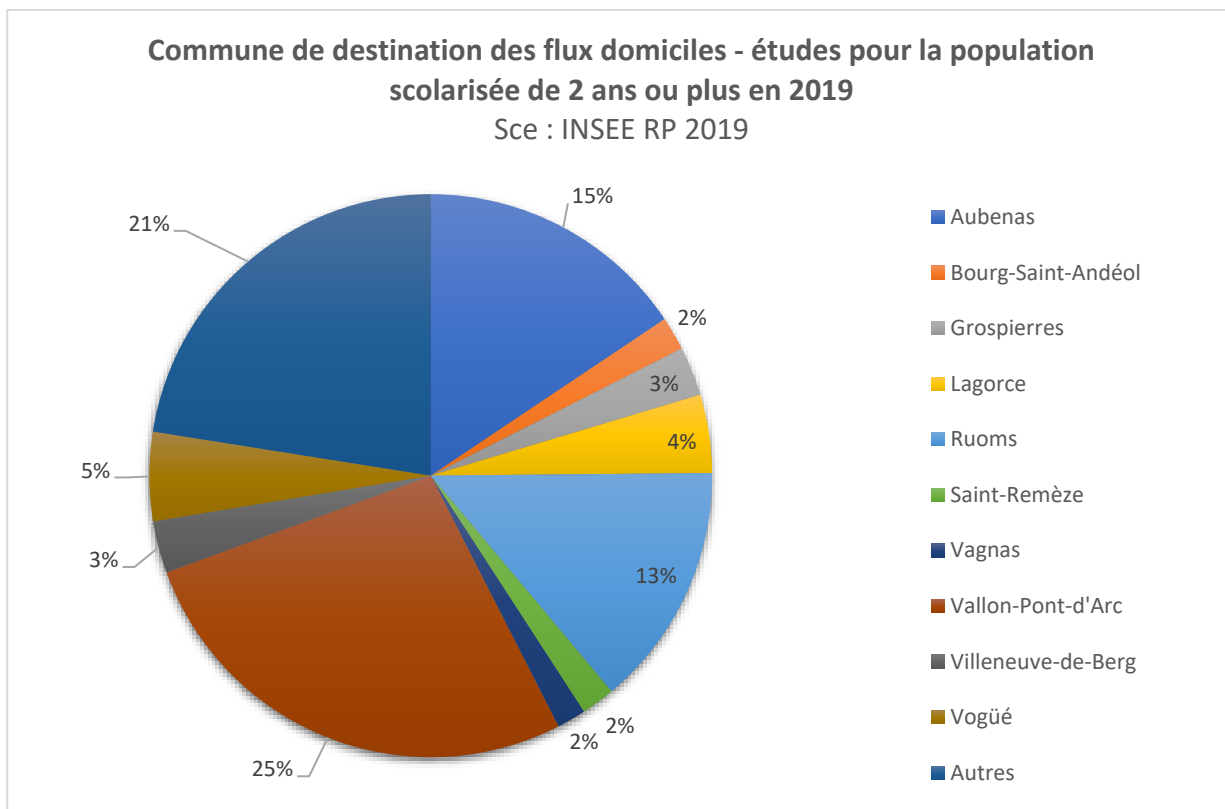
Toutefois, près de 39 % des actifs résidents exercent leur activité professionnelle en dehors du territoire, soit 2 147 flux sortants, révélant une dépendance notable aux pôles d'emploi extérieurs et des flux quotidiens sortants importants. Parallèlement, la CC des Gorges de l'Ardèche accueille environ 1 549 actifs entrants, qui résident hors de l'intercommunalité mais y travaillent, confirmant son rôle de territoire d'accueil d'emplois, notamment dans certains secteurs d'activité.

L'analyse des flux domicile-lieu de travail 2022 (uniquement les flux communaux supérieurs à 100) met en évidence un échange sortant principal vers la Communauté de communes du Bassin d'Aubenas, avec environ 122 actifs identifiés dans cet extrait. En revanche, aucun flux entrant supérieur à 100 n'apparaît isolément, ce qui indique que les actifs entrants proviennent d'un ensemble de territoires voisins via des flux plus diffus, répartis entre plusieurs couples de communes, le plus souvent en dessous du seuil de diffusion retenu dans cette feuille.

Dans leur ensemble, ces flux croisés domicile-travail structurent fortement les mobilités quotidiennes du territoire et constituent un enjeu central pour le PLUi, en lien avec l'organisation des déplacements, la dépendance à la voiture individuelle, la gestion des flux sur les axes structurants et la cohérence entre développement de l'habitat et localisation de l'emploi, tout en appelant à une lecture prudente des relations interterritoriales fines au regard des limites méthodologiques des données mobilisées.

→ Les déplacements domiciles études

Concernant les établissements scolaires, la majorité des enfants sont regroupés sur les RPI (Regroupement Pédagogiques Intercommunaux) présent sur Vallon-Pont-d'Arc, Ruoms, Vagnas... C'est pourquoi une majorité des déplacements domiciles études sont concentrés sur ces communes. De plus, un collège se trouve à Vallon-Pont-d'Arc, ce qui génère des flux. En effet, Vallon-Pont-d'Arc concentre 25 % soit 625 des 2500 flux environ liés au lieu d'études en 2019.



En 2018 pour la CC des Gorges de l'Ardèche, la majorité des résidents ont une mobilité domicile-études relativement courte. En effet, près de 70% des personnes âgées de 15 ans et plus du territoire ont un temps de trajet quotidien de moins de 30 minutes pour se rendre à leur lieu d'études. Les transports en commun sont peu utilisés, avec seulement 15% des personnes utilisant ce mode de transport pour se rendre à l'école ou à l'université. La voiture est le mode de transport le plus couramment utilisé, avec près de 60% des personnes se déplaçant en voiture pour se rendre à leurs études. Ce constat est par ailleurs confirmé par les élus qui explique que les lycéens et collégiens se rendent en grande majorité sur la commune d'Aubenas.

3. Les solutions alternatives à la voiture

3.1. Offre de transport en commun

Les transports en commun sont gérés par la région Auvergne – Rhône-Alpes qui propose un réseau de ligne de cars sur le département de l'Ardèche.

Sur le territoire de la CCGA, l'offre de transport en commun est constituée par :

- 1 ligne régulière interurbaine
- 1 navette à destination de la gare Valence TGV (depuis Vallon-Pont-d'Arc)
- un circuit de transports scolaires.

Les 2 lignes quotidiennes qui desservent le territoire de la CCGA sont :

- La ligne E15 – Avignon/Ruoms/Vallon Pont d'Arc/Aubenas permet la desserte des pôles structurants du département ainsi que la connexion directe à l'agglomération d'Avignon et propose 7 passages quotidiens entre Vallon-Pont-d'Arc et Aubenas en desservant Ruoms, Pradons, Balazuc, St Maurice d'Ardèche, Vogüé. De plus la ligne effectue 4 trajets entre Vallon-Pont-d'Arc et Avignon quotidiennement en passant par Salavas et Vagnas.
- La ligne X76 étant un « Cars Région Express » entre Vallon-Pont-d'Arc et Valence TGV via Montélimar. Cette ligne propose 4 passages quotidiens entre de Vallon-Pont-d'Arc et Valence TGV en desservant les communes de Sampzon, Ruoms, Pradons, Balazuc, Vogüé.
- Les lignes E15 et E90 sont renforcées par des services de doublage scolaire, assurant des circulations supplémentaires aux heures d'entrée et de sortie des établissements afin de répondre aux besoins de transport des élèves du territoire et d'éviter la saturation des services réguliers.

Le territoire de la CC GA est assez peu desservi par les transports en commun. C'est notamment un constat mis en avant par les habitants et les acteurs du territoire lors d'ateliers participatifs.

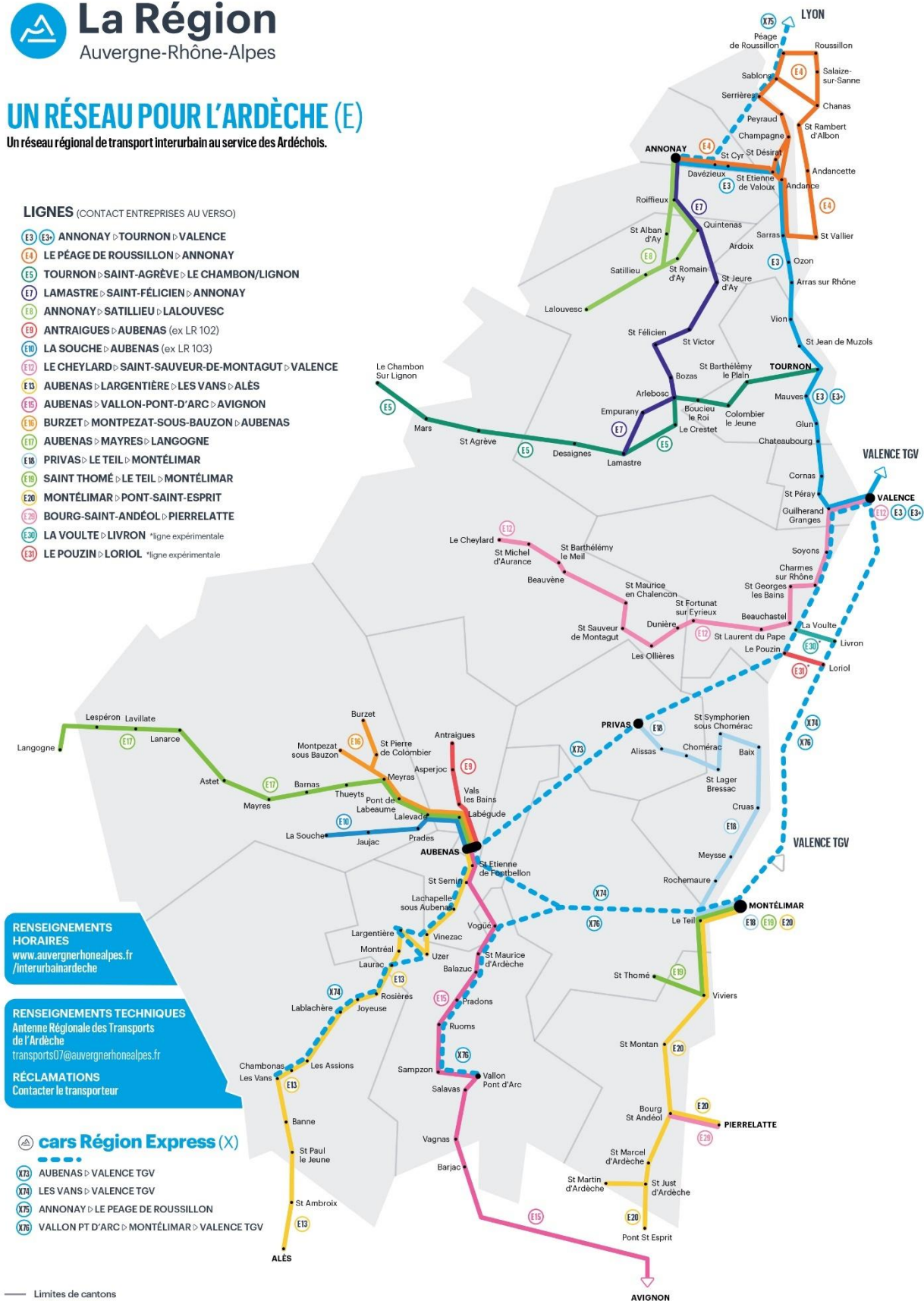


UN RÉSEAU POUR L'ARDECHE (E)

Un réseau régional de transport interurbain au service des Ardéchois.

LIGNES (CONTACT ENTREPRISES AU VERSO)

- E3 E3+ ANNONAY ▶ TOURNON ▶ VALENCE
- E4 LE PÉAGE DE ROUSSILLON ▶ ANNONAY
- E5 TOURNON ▶ SAINT-AGRÈVE ▶ LE CHAMBON/LIGNON
- E7 LAMASTRE ▶ SAINT-FÉLICIEN ▶ ANNONAY
- E8 ANNONAY ▶ SATILLIEU ▶ LALOUVESC
- E9 ANTRAIGUES ▶ AUBENAS (ex LR 102)
- E10 LA SOUCHE ▶ AUBENAS (ex LR 103)
- E12 LE CHEYLARD ▶ SAINT-SAUVEUR-DE-MONTAGUT ▶ VALENCE
- E13 AUBENAS ▶ LARGENTIÈRE ▶ LES VANS ▶ ALÈS
- E15 AUBENAS ▶ VALLON-PONT-D'ARC ▶ AVIGNON
- E16 BURZET ▶ MONTPEZAT-SOUS-BAUZON ▶ AUBENAS
- E17 AUBENAS ▶ MAYRES ▶ LANGOGNE
- E18 PRIVAS ▶ LE TEIL ▶ MONTÉLIMAR
- E19 SAINT THOMÉ ▶ LE TEIL ▶ MONTÉLIMAR
- E20 MONTÉLIMAR ▶ PONT-SAINT-ESPRIT
- E26 BOURG-SAINT-ANDÉOL ▶ PIERRELATTE
- E30 LA VOULTE ▶ LIVRON *ligne expérimentale
- E31 LE POUZIN ▶ LORIOL *ligne expérimentale



3.2. Déplacements doux

→ Réseau de déplacement vélo / mobilités douces

Le réseau cyclable joue un rôle important à l'échelle du territoire. Il permet aux habitants de se rendre dans des lieux qu'ils côtoient au quotidien en réduisant l'utilisation de la voiture. Par exemple, certaines habitations sont à l'écart des équipements sportifs, commerces de proximité ou autres services. Néanmoins, en 2022, le vélo reste un moyen de déplacement pour se rendre au travail limité avec seulement 2,6% de ces déplacements réalisés à vélos. Ainsi, le développement d'un réseau cyclable apparaît primordial pour que tout un chacun puisse se déplacer de manière autonome et sécuritaire que ce soit pour se rendre au travail, se divertir ou encore pour la pratique sportive par exemple.

Le réseau cyclable a plusieurs utilités. Il a d'abord une utilité quotidienne, car les aménagements cyclables permettent de se rendre au travail, à l'école ou dans les commerces. Mais il a aussi une utilité ponctuelle, de loisirs avec une utilisation pour les promenades. De plus, il appartient également à l'offre touristique que peut proposer un territoire, notamment sur le territoire où de nombreux cyclistes parcourent les routes intercommunales. C'est d'ailleurs un point souligné par les élus locaux qui indiquent qu'en pleine saison estivale, les routes sont parfois soumises à de forts conflits d'usages liés à la circulation des vélos.

Toutefois, ces déplacements sur les axes routiers départementaux présentent un manque de sécurité qui n'incite pas les pratiques de ce type.

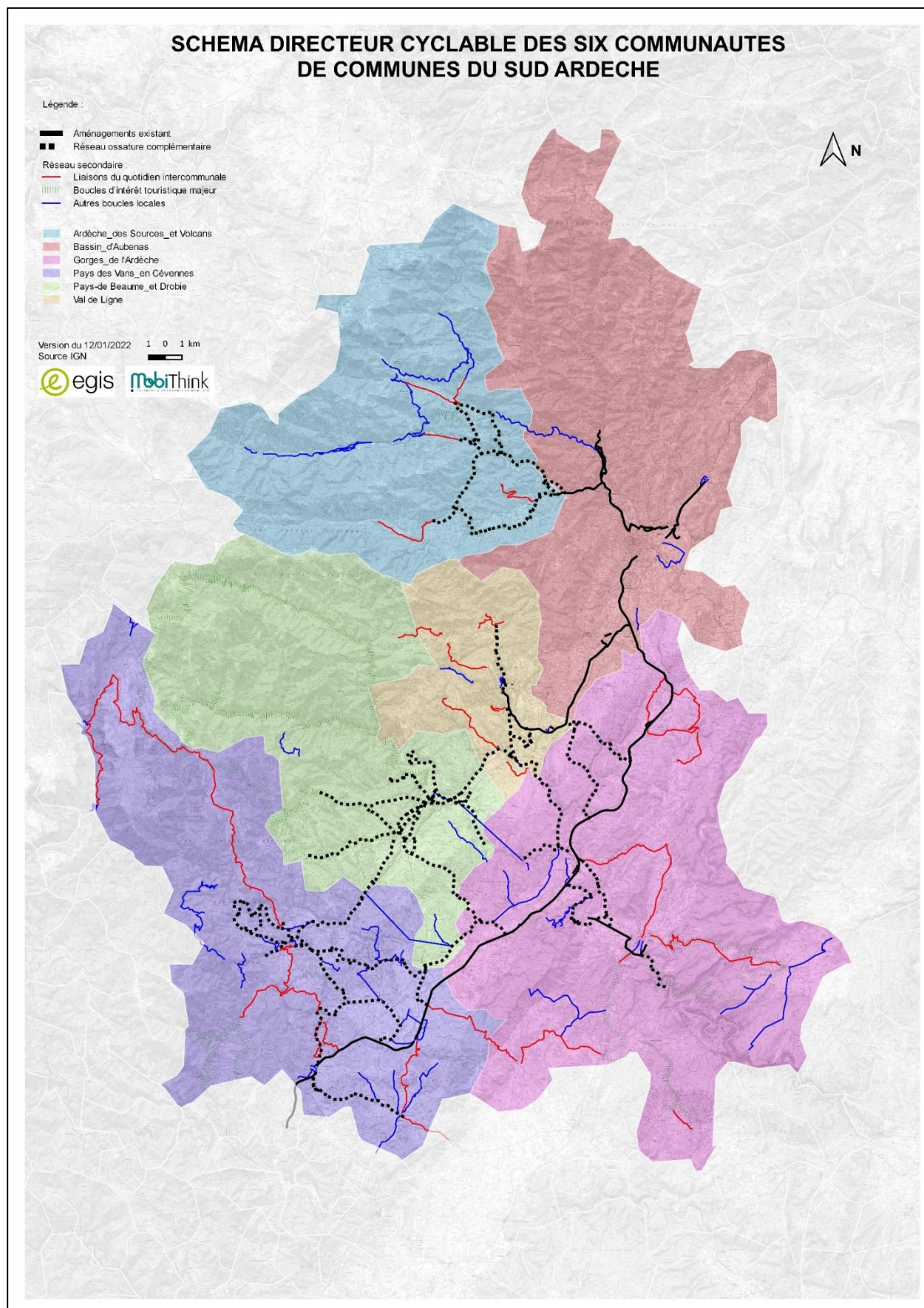
L'offre en voies dédiées aux déplacements vélos de pratique quotidienne est inégale sur le territoire intercommunal. Il existe aujourd'hui la voie verte nommée « Via Ardèche » à l'échelle du département desservant principalement le nord du territoire. Celle-ci permet l'usage d'une piste dédiée aux mobilités douces de 24 km entre Vogüé et Grospierrres. Elle dessert notamment les communes de Grospierrres, Sampzon, Ruoms, Pradons, Saint-Maurice-d'Ardèche, Lanais, et Vogüé.

Les bourgs et villages comptent des itinéraires modes doux reliant les équipements publics, commerces et services aux zones d'habitat. Ces itinéraires sont inégalement développés selon les communes. Une réflexion est à porter dans le cadre du PLUi. L'enjeu est d'améliorer les connexions modes doux du quotidien pour limiter les déplacements motorisés.



Le Département de l'Ardèche a adopté en 2020 un Plan Départemental en faveur du Vélo (2020-2025), qui permet de cadrer le développement des mobilités cyclables à l'échelle des 6 Communautés de Communes du sud Ardèche, dont la CC des Gorges de l'Ardèche. Ce plan prévoit notamment :

- Une hiérarchisation des aménagements : un réseau ossature et un réseau complémentaire. 31,1 km de linéaires sont prévus sur le réseau ossature concernant les Gorges de l'Ardèche
- Un développement de l'offre de stationnement vélo sur l'espace public : près d'une dizaine de sites identifiés et au moins une cinquantaine de places dans les projets prioritaires
- Actions d'accompagnement, d'animation et de promotion



→ Plan Départemental des Espaces Sites et Itinéraires (PDESI)

En complément des mobilités douces quotidiennes, le Département de l'Ardèche est historiquement impliqué dans le développement maîtrisé des sports de pleine nature. Dès 1992, il a adopté un Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR), puis en 2006 un Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires (PDESI), englobant de fait le PDIPR.

Cet outil juridique permet l'identification des espaces, sites ou itinéraires qui peuvent comprendre des voies, terrains ou soutènements (falaises, randonnées équestres, sites de baignade...) et de garantir leur accessibilité en évitant les discontinuités, issues d'escalades, etc., et de garantir leur accessibilité en évitant les discontinuités itinéraires (article L.361-1 du code de l'environnement et décret n°2013-91 du 31 janvier 2013).

Le territoire de la Communauté de communes des Gorges de l'Ardèche comprend un réseau d'environ 830 km de sentiers de randonnées pédestres, équestres PDIPR, GR et GR42, circuit d'escalade, VTT, sites d'accès aux espaces repérés au PDESI (embarquement canoë, escalades, spéléologie), sites de baignades. La carte ci-après présente les différents éléments composant les sites et itinéraires repérés par le PDESI.

Ardèche⁰⁷ LE DÉPARTEMENT

Sites PDIPR PDESI

CC GORGES DE L'ARDECHE

2025



→ Réseau de randonnées

La CC des Gorges de l'Ardèche offre de nombreux sentiers de randonnée pour les amateurs de plein air. Ces chemins et axes dédiés aux randonnées ont un intérêt local important parce qu'ils permettent de découvrir le territoire. Il y a des options pour tous les niveaux de randonneurs, des promenades faciles le long des rivières, pour les débutants aux sentiers escarpés pour les randonneurs expérimentés. Le département possède un PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée) recensant les parcours suivants⁴ :

- Sur les sentiers des Gorges de l'Ardèche au départ de La-Bastide-de-Virac faisant 12km et étant un chemin difficile.
- Les balcons de l'Ibie au départ de Vallon-Pont-d'Arc faisant 11 km et étant un chemin de difficulté moyenne.
- Le ruisseau du Tiourre au département de Vallon-Pont-d'Arc faisant 7 km et étant un chemin de difficulté moyenne.
- La Chames Patroux par le ruisseau de Tiourre et retour par Combe Longue au départ de Vallon-Pont-d'Arc faisant 15 km et étant un chemin de difficulté moyenne.
- La boucle du Dolmen de Chanet et du Bivouac de Gourmier au départ de St-Remèze faisant 6 km et étant de difficulté moyenne.
- Le Bois de Saleyron à Labastide-de-Virac au départ de la commune du même nom faisant 7 km et étant de difficulté moyenne.
- Au bord de l'Ardèche depuis les Crottes au départ de Labastide-de-Virac faisant 8 km et étant un chemin difficile.
- Boucle par le Cirque d'Estre et le Pont d'Arc au départ de Vallon-Pont-d'Arc faisant 8 km et étant de difficulté facile.
- Les Pionniers vont à la plage au départ de Saint-Remèze faisant 12 km et étant de difficulté moyenne.

⁴ visorando.com

4. Capacité de l'offre en stationnement

Les conditions de stationnement sont difficiles dans les centres-villes, centres-bourgs et certains hameaux anciens, en particulier lorsque les tissus urbains sont denses et contraints par la morphologie, la topographie ou la présence de patrimoines bâtis anciens. Ces difficultés sont accentuées par la forte dépendance à la voiture individuelle, tant pour les mobilités du quotidien que pour les usages touristiques. Des difficultés de stationnement sont ainsi régulièrement observées :

- ponctuellement, lors d'événements locaux tels que les marchés ou manifestations,
- de manière beaucoup plus marquée en période estivale, lorsque les flux touristiques exercent une pression importante sur les aires de stationnement, en particulier à proximité des sites touristiques majeurs.

Certaines communes voient leurs difficultés de stationnement, déjà présentes tout au long de l'année, devenir particulièrement aiguës durant la saison touristique. C'est notamment le cas des villages à forte valeur patrimoniale, tels que Vogüé, Labeaume ou Balazuc, où les capacités de stationnement sont structurellement limitées par la configuration des centres anciens et où la fréquentation estivale est élevée.

Vallon-Pont-d'Arc et Ruoms, qui constituent les deux principales centralités touristiques et de services du territoire, sont pour ces raisons fortement concernées par les problématiques de stationnement en période estivale. À Vallon-Pont-d'Arc, plusieurs parkings structurés sont identifiés (gare routière, Pont d'Arc, Méandre, belvédères), dont une partie fait l'objet d'une gestion payante saisonnière, généralement de fin mars à fin septembre, avec des tarifications à la durée ou au forfait journée. Ces dispositifs traduisent l'existence d'une offre de stationnement organisée et significative, mais également la nécessité de réguler une demande très concentrée sur une période limitée de l'année.

Les communes disposent par ailleurs de nombreuses aires de stationnement à proximité des équipements publics, contribuant à répondre aux besoins des habitants et des usagers en dehors des périodes de forte affluence. Toutefois, la capacité de stationnement, la taille des aires et leur répartition spatiale demeurent très variables d'une commune à l'autre, en fonction du niveau d'équipement, du développement urbain et de l'attractivité touristique. Le stationnement est encore majoritairement gratuit sur le territoire, y compris à proximité de nombreux pôles d'attractivité, ce qui limite les leviers de régulation de la demande et favorise la concentration des flux automobiles sur certains secteurs sensibles.

En période estivale, ces déséquilibres se traduisent par des phénomènes de saturation localisée, des temps de recherche de stationnement accrus et des reports sur la voirie ou sur des espaces non aménagés. Le long de la route touristique des Gorges de l'Ardèche, qui s'étend sur environ 29 km entre Vallon-Pont-d'Arc et Saint-Martin-d'Ardèche, on recense une dizaine de zones de stationnement ou d'arrêt aménagées (belvédères, points d'accès), illustrant une offre diffuse mais très sollicitée en haute saison. Ces situations ont des répercussions directes sur la circulation, la sécurité et la qualité des espaces publics, ainsi que des impacts paysagers et environnementaux, notamment lorsque le stationnement s'étend à proximité d'espaces naturels sensibles.

Enfin, certaines aires de stationnement sont situées dans des secteurs exposés à des risques d'inondation, ce qui constitue une contrainte supplémentaire en matière de gestion et de pérennité de l'offre. Les dispositifs de stationnement en retrait des sites les plus fréquentés, parfois associés à des navettes saisonnières ou à des cheminements piétons, notamment dans le cadre de l'Opération Grand Site autour du Pont d'Arc, restent ponctuels et essentiellement saisonniers. L'absence d'un recensement exhaustif et harmonisé des capacités de stationnement à l'échelle intercommunale limite aujourd'hui la possibilité d'un bilan quantitatif global, mais met en évidence la nécessité, dans le cadre du PLUi, d'une réflexion structurée sur le dimensionnement, la localisation et la gestion du stationnement, en lien avec la forte saisonnalité des usages, la maîtrise des flux automobiles et la préservation des paysages et des espaces naturels.

5. Constats et enjeux

→ Constats

- Deux axes routiers majeurs avec des flux particulièrement importants au nord entre Aubenas et Vallon-Pont-d'Arc
- Des axes fortement touristiques, notamment dans les gorges de l'Ardèche, avec des embouteillages fréquents l'été
- Des flux domicile-travail importants, notamment vers la CC du Bassin d'Aubenas
- Des déplacements domicile-travail réalisés en très grande majorité en voiture
- Une offre faible en transports en commun sur le territoire
- Une voie verte importante, la Via Ardèche, desservant uniquement le nord du territoire
- Des voies modes doux du quotidien inégalement développées selon les communes

→ Enjeux

- Organiser le territoire pour réduire la dépendance aux pôles extérieurs (emplois, services, équipements, ...)
- Développer les transports en commun au quotidien, notamment entre Vallon-Pont-d'Arc et Aubenas, afin de limiter l'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail
- Développer les transports en commun dans les secteurs touristiques lors de la saison touristique
- Favoriser le covoiturage, notamment en direction d'Aubenas, par une signalétique adaptée ou par la création d'aires de covoiturage
- Développer des mobilités alternatives pour le quotidien (mobilités douces) comme pour les déplacements domicile / travail (internes et externes)
- Etudier les possibilités de prolonger la Via Ardèche