



PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE - Diagnostic

COMMUNAUTÉS DE COMMUNES
DU VAL DE DRÔME EN BIOVALLEE

Version arrêté – Mai 2025





SOMMAIRE

1

**LE TERRITOIRE
L'OFFRE DE MOBILITE**

p.3

2

**ORGANISATION TERRITORIALE,
GOUVERNANCE & REGARDS DES ACTEURS**

p.13

3

**SYNTHESE MOBILITE
FOCUS ACCESSIBILITÉ DES ZONES À ENJEUX**

p.19

CARTE D'IDENTITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES



Nombre de communes : 29 COMMUNES

Population : 31000 HABITANTS

Densité : 53 hab/km²

Région : Auvergne Rhône-Alpes

Département : Drôme

LE PDMS : UNE DEMARCHE DANS LA CONTINUTE DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGEES

La communauté de communes du Val de Drôme en Biovallée s'intéresse depuis plusieurs années aux questions de mobilité. Elle a mis en place une série d'actions en faveur d'une mobilité alternatives à la voiture solo, et affiche son volontarisme dans le domaine au travers de ses documents de planification, ainsi que par la prise de compétence mobilité en 2021. En 2023, la communauté de communes réalise un diagnostic mobilité sur le territoire, ainsi qu'une enquête auprès des usagers.

Elle souhaite aujourd'hui aller plus loin dans cette politique, en élaborant un plan d'actions cohérent et pragmatique à l'échelle de la communauté de communes, qui prend en compte les diversités du territoire, transcrit dans un Plan de Mobilité Simplifié.

MOINS D'AUTOSOLISME - UNE APPROCHE COHÉRENTE, AMBITIEUSE POUR TOUS LES MODES ET POUR TOUS

La communauté de communes voit dans cette étude l'opportunité se doter d'une vision structurée et complète de sa politique mobilité, permettant de déployer des solutions aux enjeux identifiés. L'attente est un plan d'actions clair, chiffré, programmé et opérationnel.

Le PDMS dans sa construction cherche à intégrer l'ensemble des enjeux mobilité sur le territoire, à considérer tous les publics, et à s'intéresser à l'ensemble des modes de transport, pour une stratégie cohérente sur le territoire, et au-delà.

COHÉRENCE / INTERACTION AVEC LES AUTRES INTERCOMMUNALITES, CONCERTATION

La construction de ce PDMS s'est voulue concertée avec les partenaires institutionnels (région, département, voisins), et les acteurs locaux (monde économique, associations, citoyens). Une démarche de concertation est menée tout au long de la démarche, pour intégrer ces différents partenaires à la réalisation de l'étude, et jusqu'à son approbation.



Les apports de la concertation sont identifiés dans le rapport par cette mise en forme



1 - LE TERRITOIRE, L'OFFRE DE MOBILITE



POINT DE DEPART : LE DIAGNOSTIC MOBILITE

1

UN DIAGNOSTIC EXISTANT, A COMPLETER PONCTUELLEMENT

En 2023, un diagnostic mobilité a été réalisé pour établir un état des lieux sur les questions de mobilité, et donner des pistes de réflexion quant à l'évolution des services de mobilité dans le futur.

2

Ce document comprend et décrit :

3

. Le contexte général du territoire : démographie, économie, topographie, environnement, pôles d'attractivité

. Les grands indicateurs mobilité : Flux et parts modales, dont analyse des flux touristiques

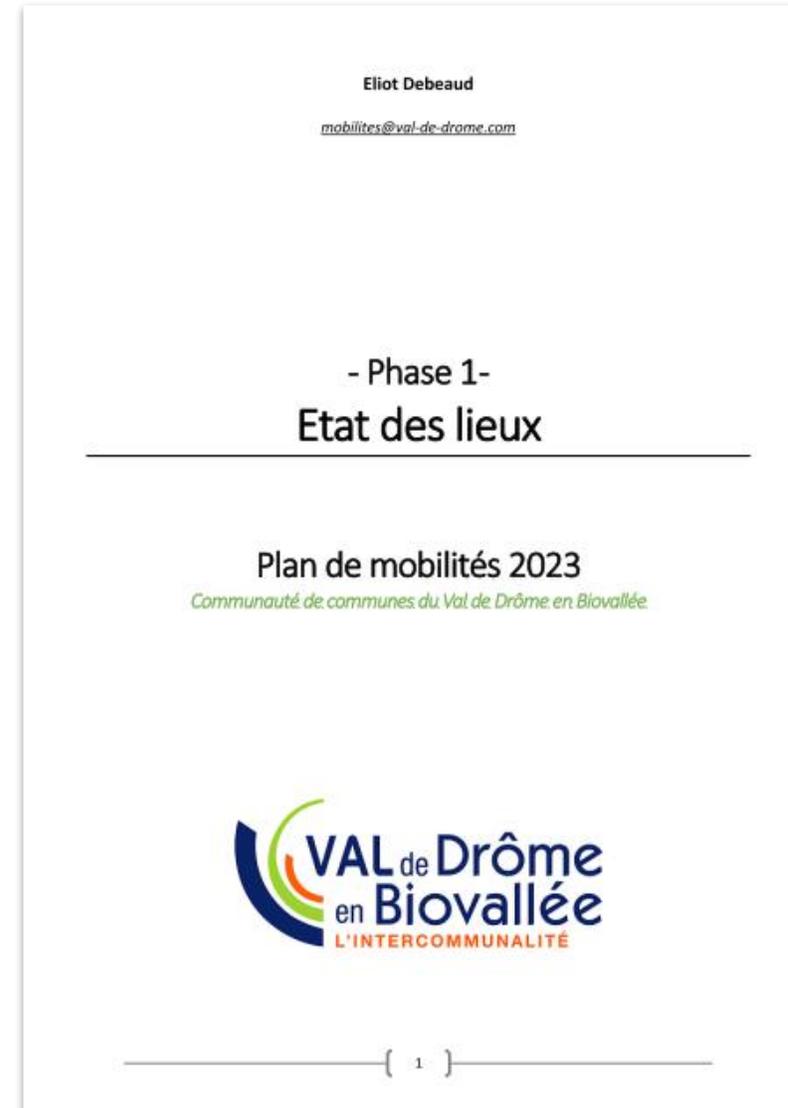
. Une analyse mode par mode : réseau routier et trafic, réseau et services cyclables, transports en commun et train, mobilités partagées

. Les principaux enseignements de l'enquête mobilité 2023.

Les principaux éléments nécessaires à la compréhension du fonctionnement de la mobilité sont présents et qualifiés.

Nous reprenons dans les pages suivantes les principaux enseignements de ce diagnostic, complétés ensuite de certains apports spécifiques (questions de logistiques, de gouvernance, accessibilité zoomée sur certaines zones à enjeux notamment).

Le document « Etat des lieux » est fourni en complément au présent document, et fait partie intégrante du PDMS.



LE TERRITOIRE, SES CENTRALITES, SON ECONOMIE

1

LE TERRITOIRE :

Composé de 29 communes et comptant 31 000 habitants, la Communauté de Communes du Val de Drôme en Biovallée est divisée en 4 bassins de vie – voir carte ci-contre.

Le diagnostic du plan de mobilité de 2023 définit :

- Deux pôles structurants : Livron-sur-Drôme ; Loriol-sur-Drôme, regroupant plus de 50% de la population et une majorité des activités ;
- 5 pôles relais : Alex, Grâne, Montoisson, Saou, Beaufort-sur-Gervanne.

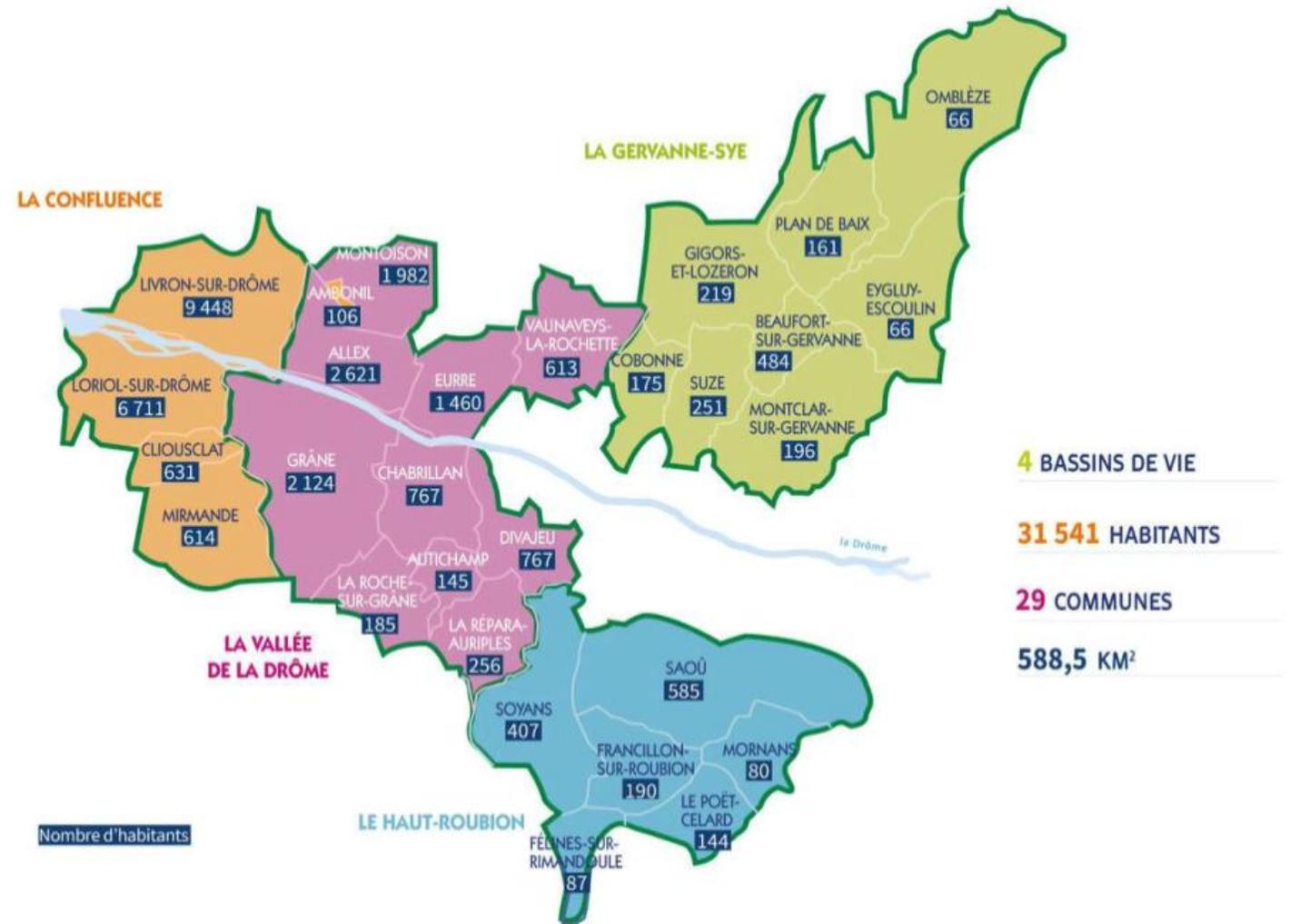
Le territoire est donc tourné vers Livron et Loriol, mais aussi vers Crest (qui ne fait pas partie de la CCVD, mais est le pôle de vie d'un grand nombre d'habitants de la CCVD).

La Drôme, en traversée de territoire, constitue un atout touristique, mais peut représenter une coupure d'un point de vue des déplacements. A noter également : 6 communes faisant partie du PNR du Vercors (Beaufort-sur-Gervanne, Plan de Baix, Ombléze, Eygluy-Escoulin, Suze, et Cobonne).

L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE :

Le territoire compte 9300 emplois, et 14 400 actifs (INSEE 2021).

9 zones d'activités regroupent environ 4000 emplois dans le territoire. Les plus importantes se trouvent dans le bassin de La Confluence et de La Vallée de La Drôme. Champgrand (Loriol) et l'Ecosite (Eurre) regroupent 1600 emplois à eux seuls.

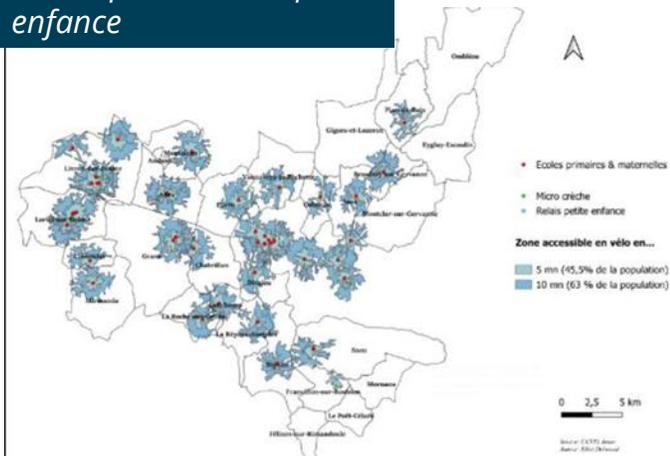


EQUIPEMENTS ET POINTS D'INTERET

1
2
3

Si l'on s'intéresse aux principaux équipements et lieux d'attractivité du territoire (hors zones économiques abordées page précédente), on constate que :

Ecoles primaires et petite enfance

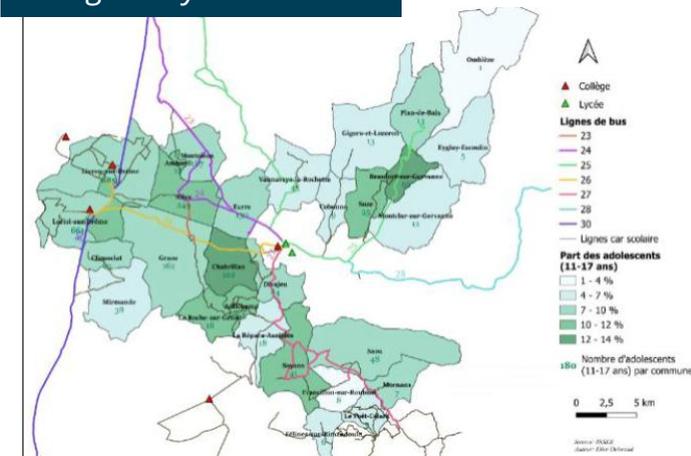


46% des écoliers sont à 5 min à pied d'un établissement.

Environ la moitié des communes des bassins du Haut-Roubion et de la Gervanne-Sye n'ont pas d'école primaire, générant ainsi des déplacements domicile - école intercommunaux en transport public pour 130 écoliers (50 dans le bassin du Haut-Roubion, 70 dans le bassin de la Gervanne-Sye).

La petite enfance est concentrée à l'ouest du territoire (5 micro-crèches), une micro crèche au sud (Soyans) et une nanocrèche au Nord (Beaufort).

Collèges et lycées



Il existe 7 collèges et 4 lycées dans le bassin de vie des habitants de la CCVD (dont 3 collèges et tous les lycées implantés en dehors du territoire, à Crest et Montélimar notamment).

La plupart des collégiens et tous les lycéens sont donc scolarisés en dehors du territoire. Ils utilisent le réseau de transports collectifs, dont certaines lignes sont adaptées aux horaires de ramassage scolaire.

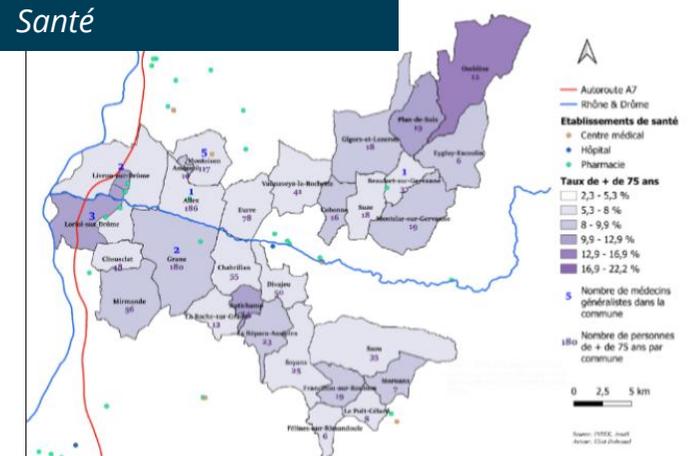
Commerces



La couverture commerciale sur le territoire est centrée sur Livron-sur-Drôme, Loriol-sur-Drôme et Crest, polarisant les habitants des bassins de vie de La Confluence et de la Vallée de la Drôme

Les habitants des bassins de la Gervanne et du Haut Roubion doivent se déplacer sur Crest pour une grande partie de leurs achats.

Santé



Le territoire a une faible présence d'équipements et professionnels de santé (1 maison de santé, 14 médecins généralistes, situés surtout à l'ouest du territoire).

Là encore, les habitants doivent souvent se rendre à Crest pour accéder à des spécialistes ou à un hôpital. Ceci touche surtout les bassins de la Gervanne et du Haut Roubion, où le nombre de personnes de + de 75 ans est important, et les déplacements moins faciles (plus isolé).

LES DEPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE

1

LES FLUX DOMICILE-TRAVAIL :

Sur les 14 300 actifs que compte l'intercommunalité, 11 400 se déplacent afin de se rendre à leur lieu de travail quotidiennement (INSEE 2019).

Le flux le plus remarquable est celui interne à la CCVD : 5000 (35%) actifs restent dans l'intercommunalité, et 3750 (26%) se déplacent au sein de leur commune de résidence. Ces flux internes sont polarisés vers Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme, et notamment depuis les communes des bassins de La Confluence et de La Vallée de la Drôme.

Vers l'extérieur, c'est le flux vers Valence qui est à noter, suivi par Crest, puis Montélimar et Privas. L'ensemble des flux sortants compte pour 46% des trajets domicile-travail du quotidien.

PARTS MODALES POUR LE DOMICILE-TRAVAIL :

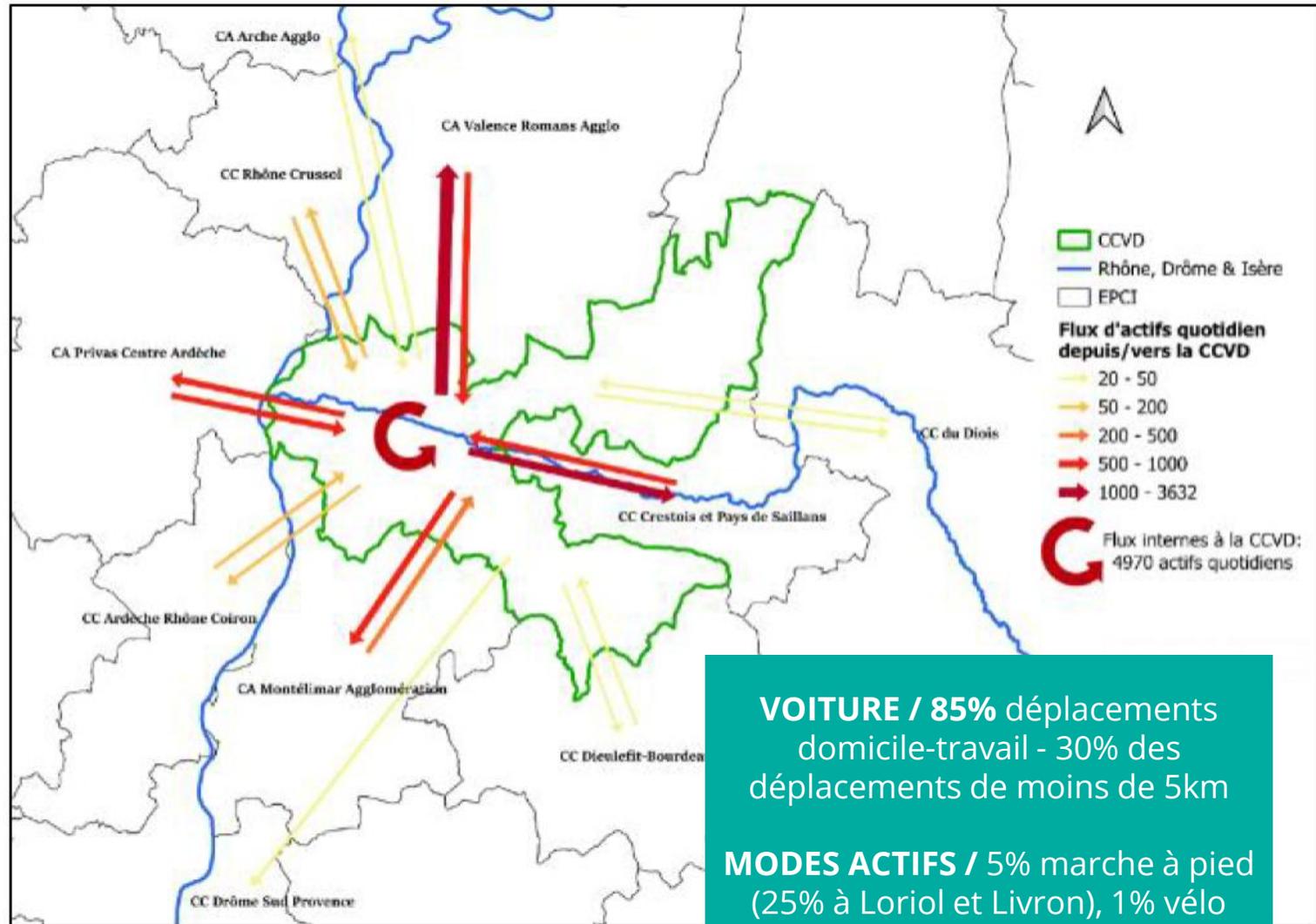
85% des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture solo. La voiture reste le mode de déplacement préféré, et ce même pour les actifs qui exercent leur métier dans la commune de résidence (80% en voiture solo).

La part de déplacements en modes actifs est faible dans l'intercommunalité - 5% marche à pied, 1% vélo - ; ce chiffre cache des disparités, avec notamment une part plus importante de déplacements à pied et à vélo à Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme (resp. 34% et 22%).

LES FLUX TOURISTIQUES :

Certaines communes font aussi l'objet de flux touristiques quotidiens importants pendant la période d'été, notamment Omlèze (820 visiteurs en moyenne par jour), Saoû (50 visiteurs en moyenne par jour), et Mirmande (50 visiteurs en moyenne par jour).

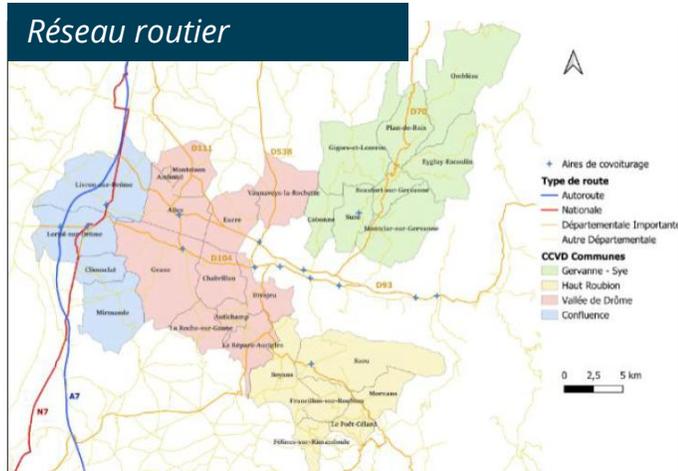
Source : diagnostic plan de mobilités, 2023 - nombre de passages à l'office de tourisme.



OFFRE MOBILITE : Infrastructures routières & Transports collectifs

1
2
3

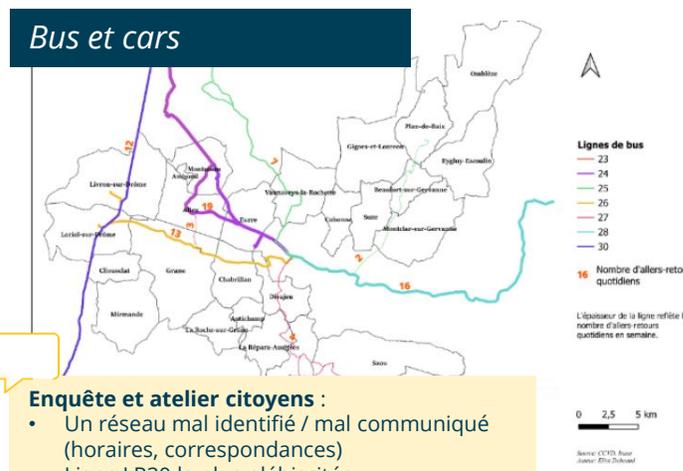
L'offre de mobilité, mode par mode, est résumée sur cette page, et les 2 suivantes :



L'A7 et la N7 traversent le territoire du nord au sud, passant par Livron et Loriol-sur-Drôme. Les départementales D104 et D93 assurent les liaisons est-ouest.

Le trafic sur la N7 et la A7 est important. Une déviation de la N7 est prévue à horizon 2035, avec pour objectif la réduction du trafic traversant Livron et Loriol (-40% de trafic projeté dans la traversée de Livron par exemple).

Le réseau routier supporte également des flux logistiques, avec notamment la desserte des zones d'activités (l'Écosite, ZA Blaches, parc d'activités de Fiancey,...). Le taux de poids lourds est aujourd'hui de 11% à 12% sur les routes majeures, selon la DIRCE

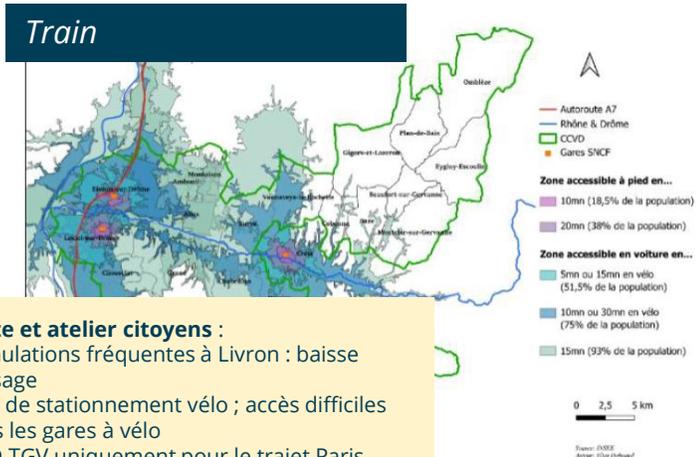


Le territoire est traversé par 7 lignes de cars (4 vers Valence, 3 vers Crest). Les lignes 24, 26, 28, et 30, très fréquentées, offrent des horaires adaptés aux écoliers. Leur fréquence limitée (1 car par heure) est peu pratique pour les actifs. Le bassin de la Gervanne est particulièrement mal desservi, surtout le week-end.

La CCVD va organiser des transports dans le cadre de l'apprentissage à la natation pour les élèves en école primaires (CP et CM2) vers les piscines de Loriol, Livron (interne), Bourdeaux, et Mirabel-et-Blacons.

Enquête et atelier citoyens :

- Un réseau mal identifié / mal communiqué (horaires, correspondances)
- Ligne LR30 la plus plébiscitée
- Interconnexions difficiles entre lignes, et entre cars et trains



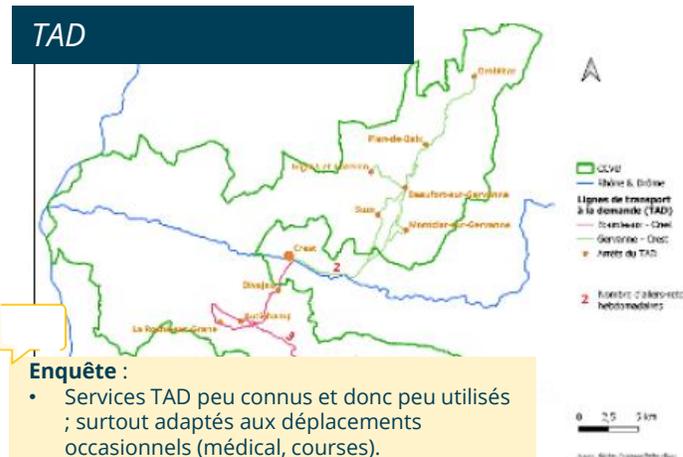
Le territoire compte 2 gares en son sein (Livron et Loriol), et 1 à proximité immédiate (Crest). La gare TGV de Valence est accessible en un peu plus d'une demi-heure en voiture, ou TAD.

Malgré une fréquence journalière importante (36 trains en gare de Livron par exemple), moins de 6% des actifs prennent le train quotidiennement – soit 150 actifs.

Quelques chiffres : 19% de la population peut accéder à une gare en moins de 10 minutes à pied, 52% en 15 minutes à vélo, et 93% en 15 minutes en voiture.

Enquête et atelier citoyens :

- Annulations fréquentes à Livron : baisse d'usage
- Peu de stationnement vélo ; accès difficiles vers les gares à vélo
- TAD TGV uniquement pour le trajet Paris
- Pas de possibilité de louer un vélo à la gare d'arrivée, compliquant les déplacements



Les bassins de La Gervanne-Sye et du Haut Roubion disposent d'un service de transport à la demande pour pallier le manque de transports collectifs.

Le service offre 2 lignes, 2 à 3 fois par semaine en aller-retour vers Crest, avec une correspondance pour les communes isolées.

Un TAD vers la gare de Valence TGV existe, divisé en 3 zones desservant la Confluence, le Haut-Roubion, et la vallée de la Drôme.

Enquête :

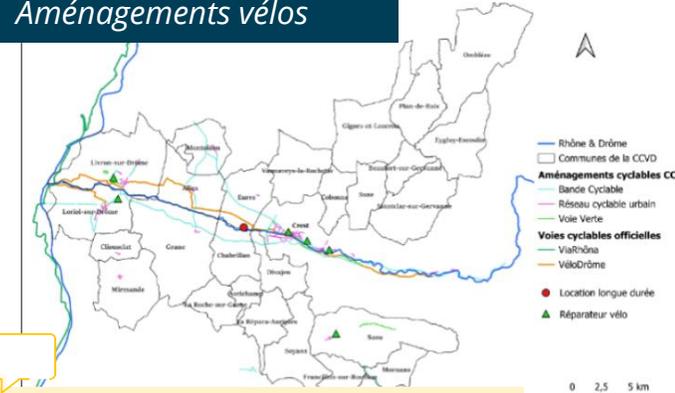
- Services TAD peu connus et donc peu utilisés ; surtout adaptés aux déplacements occasionnels (médical, courses).
- Les tarifs sont élevés

Voir détail offres TC en annexe

OFFRE MOBILITE : Vélo, Marche à pied & Communication/Sensibilisation

1
2
3

Aménagements vélos



Enquête et atelier citoyens :

- Insécurité ressentie à vélo
- 70% des enquêtés aimeraient pratiquer le vélo

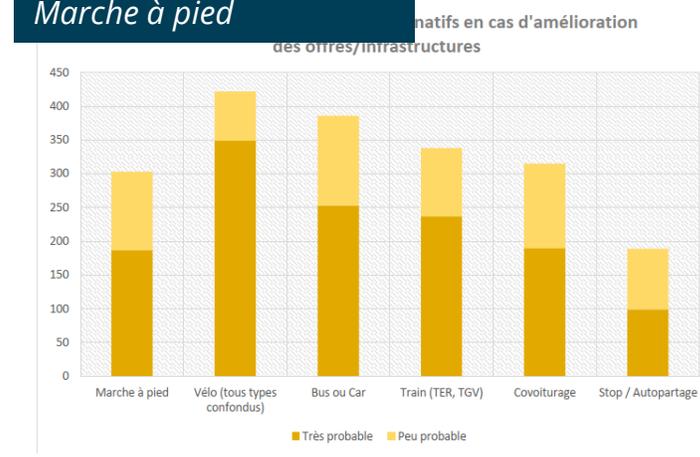
Le réseau cyclable est concentré dans la vallée de la Drôme, avec peu de pistes sécurisées.

Deux itinéraires touristiques traversent le territoire : la VéloDrôme (véloroute) et la ViaRhôna.

En 2023, un schéma directeur cyclable a permis de définir les aménagements à créer pour un réseau cyclable sur le territoire. La programmation temporelle de ces aménagements n'est pas détaillée dans le document.

Une étude détaillée a été lancée pour un franchissement cyclable modes actifs de la Drôme entre Livron et Loriol.

Marche à pied

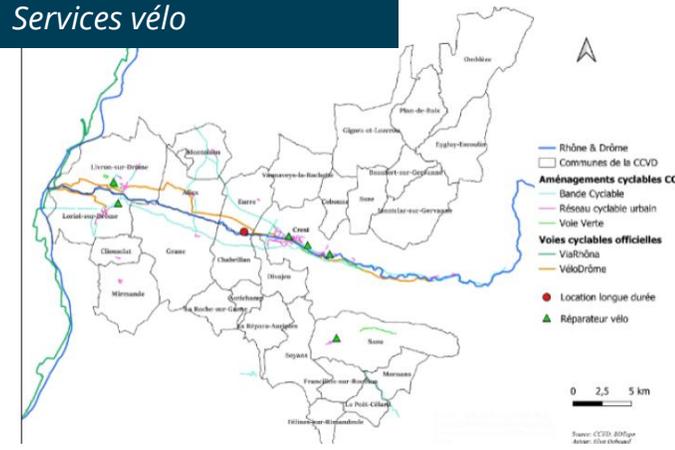


Bien que la marche à pied n'ait pas été abordée de manière détaillée dans le diagnostic 2023, l'enquête révèle un fort potentiel pour son développement.

Près de 200 répondants sur 530 indiquent qu'ils se déplaceraient davantage à pied si les infrastructures étaient améliorées.

Des nombreux cheminements existent aujourd'hui entre les communes, pratiqués par des clubs de marche mais peu pour le quotidien.

Services vélo



Un service de location VAE longue durée existe sur le territoire, avec 4 lieux de location (Loriol, Livron, Eurre, Saoû). Ce dispositif est complété par un dispositif d'aide à l'achat piloté par la CCVD.

En termes de stationnements vélo, on recense :

- 440 arceaux vélo
- 96 en abris/consigne individuelle sécurisée
- 16 en abris couverts non sécurisés.

Sensibilisation



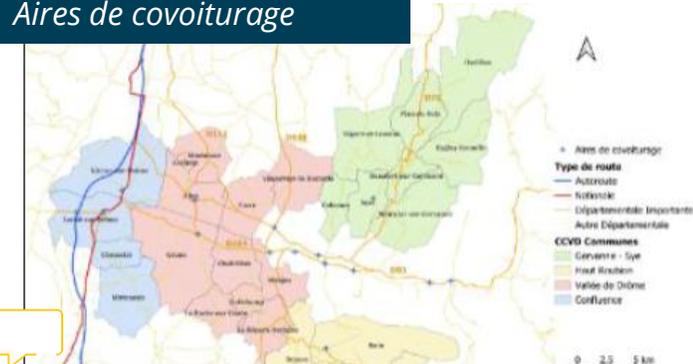
Plusieurs actions de sensibilisation / formation aux alternatives à la voiture soliste existent :

- L'association Dromolib prête des vélos et organise des ateliers d'apprentissage au vélo, ainsi que des sessions d'information sur les alternatives à la voiture soliste.
- Le dispositif « Savoir Rouler à vélo » - 8 écoles en 2023/2024. Vélo dans la Ville et Autour du Cycle y interviennent périodiquement.
- Un atelier de réparation existe à Crest géré par Autour du Cycle
- L'association Vélo dans la Ville (Crest) sensibilise à la pratique du vélo (atelier sur la visibilité nocturne, l'entretien, sorties 10 scolaires)

OFFRE MOBILITE : Covoiturage, Autopartage, Taxis

- 1
- 2
- 3

Aires de covoiturage



- Enquête mobilité :**
- Le covoiturage, un mode de transport peu attirant
 - Paradoxalement, le levier le plus utilisé par les personnes interrogées comme alternative à la voiture solo sur le territoire

Avec 7 aires de covoiturage sur le territoire, et 6 autres à proximité sur le territoire de la CCCPS, la pratique est valorisée sur le territoire.

Les aires sont inégalement fréquentées ; certaines sont très utilisées - notamment celle en sortie de la A7 et l'Aire des Blaches.

Autopartage

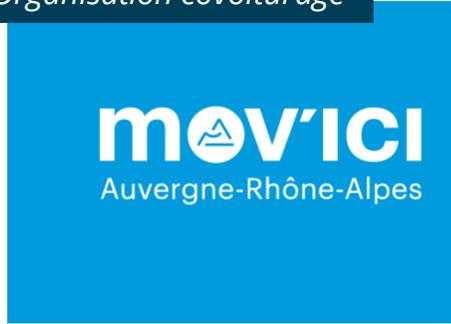


4 véhicules en autopartage sont proposés sur le bassin de vie (CCVD + CCCPS). Ce service nommé Libelul était piloté et organisé par l'association Dromolib.

Testé en 2023 et 2024, il sera repris par les intercommunalités.

Dromolib proposera le développement de l'autopartage entre particuliers ou entreprises avec les véhicules existants.

Organisation covoiturage

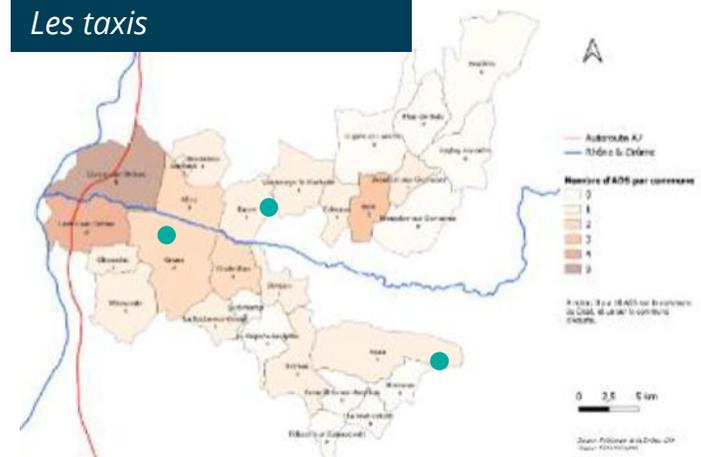


La CCVD a lancé le dispositif RezoPouce sur son territoire. Aujourd'hui, le maillage couvre la quasi-entièreté des communes.

En termes de plateforme de mise en relation des covoitureurs, existent sur le territoire :

- L'appli Mobicoop (en lien avec RezoPouce)
- L'appli régional Mov'ici.

Les taxis



Les taxis sont une offre complémentaire aux services existants.

3 opérateurs ont été contactés, et indiquent que :

- Leurs principaux usagers sont les usagers de services médicaux, ainsi que des touristes en période estivale
- Ils sont conventionnés par la CPAM pour les trajets de santé.
- Certains proposent des services vers les gares de train et l'aéroport de Lyon.

MOBILITE DES MARCHANDISES : première approche logistique

1

LES FLUX LOGISTIQUES, CENTRÉS SUR LORIOLE ET LIVRON

Dû à sa desserte par la N7 et la A7, et ses zones d'activité (Les Blaches, Champgrand, Le Fiancéy,...), la majorité des déplacements logistique se trouve sur le pôle Lorient / Livron.

2

A titre d'exemple, le trafic moyen journalier de poids lourds sur la N7 est proche 1000PL/jour en traversée de Lorient.

3

PREMIERE APPROCHE LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE : EN SYNTHÈSE

Lors du présent PDMS, les transporteurs principaux sur le territoire ont été interrogés, afin d'environner les enjeux logistiques sur le territoire (détaillés ci-contre). Les enjeux, en synthèse :

- Les volumes transportés sont globalement faibles, et se font surtout depuis et vers Valence.
- La majorité des transports sont faits dans des véhicules porteurs (12 mètres) et des VL 3T500.
- A l'intérieur du territoire, ce sont des transporteurs locaux qui font la majorité des livraisons.
- Les tournées sont globalement jugées « peu rentables » ou « à l'équilibre ».
- Les motorisations et carburants utilisés sont plutôt innovants, et les réflexions d'évolution en cours.

A ce stade, une étude de faisabilité d'un centre de distribution est envisageable, en associant les distributeurs (qui doivent être moteurs et motivés pour que ce type de service fonctionne).

DETAIL DES ENTRETIENS MENES :

3 transporteurs de type messagerie ont été sollicités :

- Transports MAZET, 26 Montélimar
- Transports KUEHNE & NAGEL, 26 Valence
- Transports BMV, 26 Valence

Ce type de distribution (messagerie) est généralement le plus représentatifs en termes d'activité et de volumétrie.

Les interlocuteurs ont été les responsables d'exploitation chez MAZET et KUEHNE & NAGEL, et le directeur d'agence chez BMV, tous parfaitement opérationnels et décideurs dans leur site. Les bilans d'entretien complets sont disponibles en annexe.

Les objectifs de ces entretiens étaient de proposer à la communauté de communes une « vue d'avion » de la logistique sur le territoire, une vision macro des pratiques actuelles et l'identification d'éventuelles pistes d'évolution.

Les questions posées en entretien ont donc naturellement été orientées vers l'organisation de la distribution du secteur Lorient – Livron – Crest, la volumétrie globale, les moyens matériels mis en œuvre, les motorisations et un point sur la décarbonation, le type de clientèle concerné, leurs projets ou orientations souhaitées.

Au titre de synthèse rapide, sont listés ci-dessous les points importants évoqués :

- Le secteur géographique est économiquement plutôt déclaré « pauvre » en termes de livraisons par les différents acteurs, mais « porteur » en ce qui concerne les enlèvements à réaliser
- La distribution est très majoritairement effectuée au départ de Valence, au détriment de Montélimar
- Le kilométrage parcouru est donc bien plus important pour l'ensemble des tournées au départ de Valence
- Les tournées sont quotidiennement adaptées aux volumes à distribuer, par les responsables de camionnage
- Les tournées de livraison sont globalement jugées « peu rentables », ou juste « à l'équilibre »
- Les volumes varient bien sur selon la taille des opérateurs, mais sont globalement plutôt faibles
- Les ressources matérielles utilisées sont souvent les mêmes (porteur + VL 3T500)
- Les motorisations et carburants utilisés sont plutôt innovants, et les réflexions d'évolution en cours
- La mutualisation des livraisons, de type ELU (Espace Logistique Urbain), n'est pas un sujet à ce jour, puisque pas de demande, ni d'offre ... mais tous restent à l'écoute.
- Toutefois, des correspondants locaux ou régionaux (ex : transports BLANC à Malissard) sont utilisés pour la desserte de certaines localités, ou en cas de pic d'activité - ce qui est un grand classique dans les métiers du transport.

Proposition de continuer ce travail d'investigation, en le dirigeant vers :

- De nouveaux transporteurs « messagerie », à fort potentiel : par exemple GEODIS et DB SCHENKER (tous les deux à Valence)
- D'autres spécificités ou métiers : lots partiels, complets, navettes, monocolistes, petits colis, citernes ...
- D'autres transporteurs d'origine locale et/ou régionale.

Le tout dans le but d'élargir et de compléter la vision de ces questions logistiques.



2 - ORGANISATION TERRITORIALE, GOUVERNANCE & REGARDS DES ACTEURS

Après une synthèse de la gouvernance mobilité sur le territoire, et sur les territoires voisins, résumé des entretiens menés auprès des acteurs du territoire et partenaires institutionnels.

Bilan d'entretiens complets en annexe.



GOVERNANCE MOBILITE

1

Le schéma ci-contre vise à synthétiser la gouvernance mobilité sur le territoire, et les territoires voisins.

2

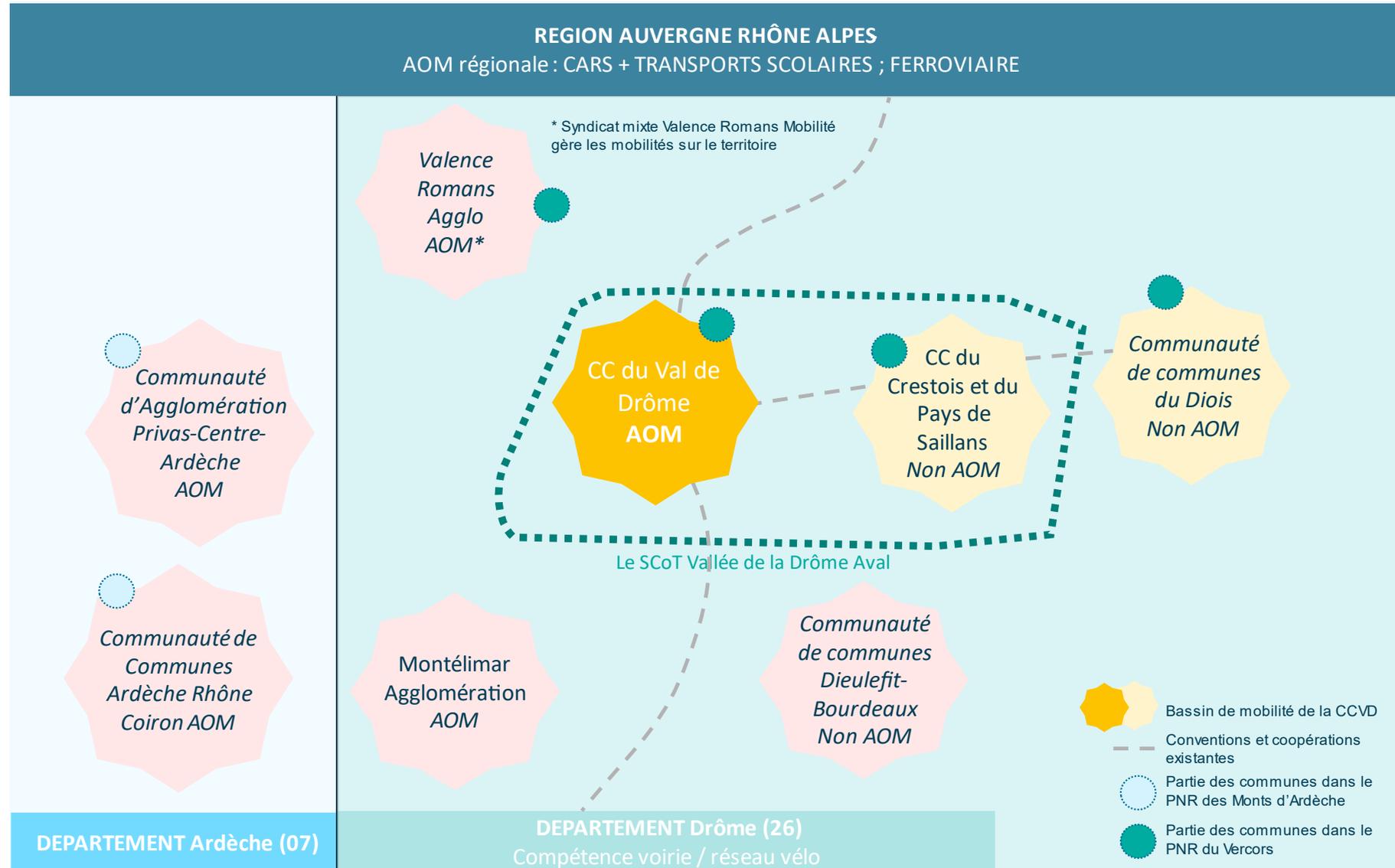
La communauté de communes du Val de Drôme a choisi en juillet 2021 de prendre la compétence mobilité sur son territoire. Elle est la seule communauté de communes de la Drôme ayant pris la compétence.

3

La CCVD est à la frontière de 2 départements (Ardèche et Drôme), ce qui est à considérer - en termes de stratégie cyclable notamment.

La CCVD fait partie, avec la communauté de communes du Crestois et du Pays de Saillans, du SCOT Vallée de la Drôme en Aval qui a été arrêté en 2021 et qui aujourd'hui donne des objectifs quant à l'évolution des mobilités sur le territoire

La Région reste autorité organisatrice de la mobilité régionale sur le territoire, et porte notamment l'organisation de l'offre de cars régionaux, transports ferroviaires et transports scolaires.



POINT DE VUE DES COLLECTIVITES VOISINES par séries d'entretiens Nov 24 - Jan 25

Région

- Objectif de doubler l'offre de TC au niveau régional d'ici 2035 : des réflexions quant à l'évolution de certaines lignes traversant le territoire
- Déviation routière Loriol et Livron : réflexion sur l'offre TC à avoir
- Retour d'expérience positif du TAD vers Valence TGV (Allex et Saoû), fréquentation moindre à Grâne

DIRCE

- Objectif que la N7 devienne un axe à 2 voies dans la section entre le GPA et Livron (aujourd'hui, un axe à 2 voies avec un créneau de dépassement).
- Alimente les réflexions de projets de partage routier entre véhicules et vélos - cette thématique est notamment abordée dans les traversées d'agglomération, ou traversées d'axe.

Valence Romans Mobilité

AOM

- Déploiement d'un réseau d'aménagements cyclables à visée utilitaire
- Incitation au covoiturage avec BlablacarDaily (dont aide financière). REX : beaucoup d'inscrits, moins d'actifs
- REX autopartage : service sollicité
- En projet : schéma directeur des points de livraison hors domicile.

CCCPS

Non AOM. Pas de schéma mobilité.

- Schéma directeur cyclable commun avec la CCVD
- Service d'autopartage Libelul commun avec la CCVD
- Réaménagement des alentours de la gare de Crest (consigne vélo ; lien cyclable vers l'ouest en bande cyclable)

Département

- Un service spécialisé en appui sur le vélo - suivi des schémas directeurs cyclables
- Un contrat de partenariat avec la CCVD, pour le développement du vélo
- Création du comité d'itinéraire regroupant les 3 communautés de communes du bassin mobilité (CCVD, CCCPS, Pays Diois).

CAPCA

AOM

- Application Karos depuis 2023, avec prise en charge de 1€ par trajet -> constat de groupes spontanés qui se créent. Des usagers depuis Eurre et Livron vers Privas.
- Des demandes des habitants pour une liaison vers la gare de Loriol.
- Expérimentation d'un service TC en 2022/2023 sur demande de la CC -> Le service ne correspondait pas à la demande, et n'a donc pas fonctionné.
- Enjeu du lien entre Le Pouzin / La Voulte et la CCVD : vélo, TC, et covoiturage

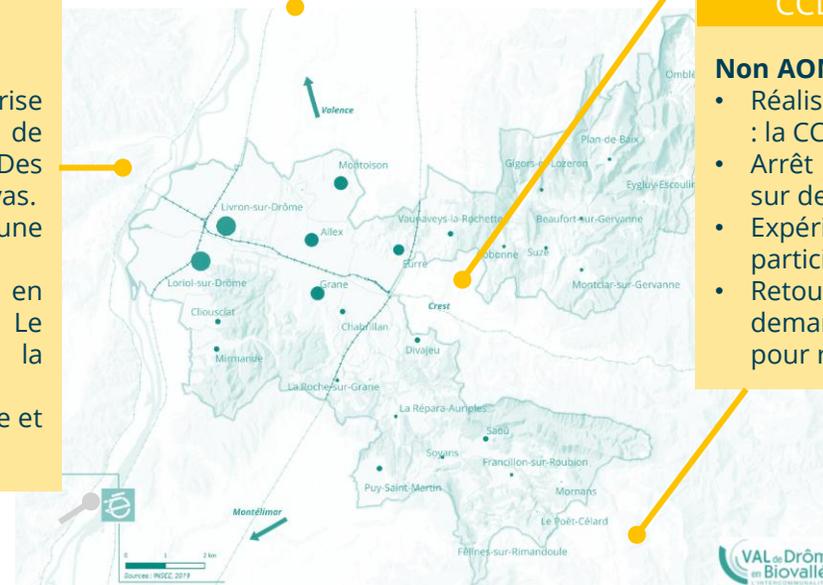
CCDB

Non AOM

- Réalisation d'un schéma directeur cyclable : la CCVD sera associée à la démarche
- Arrêt de RézoPouce en 2022 -> réflexion sur des solutions lowtech (Halt-ô-Stop)
- Expérimentation d'autopartage, avec participation de Dromolib
- Retours sur le TAD Valence TGV : en demande de modifications vers la Région pour renforcer le service.

DDT

- Accompagnent les territoires dans la recherche de financements, au cas par cas, sur des projets avec une vraie réflexion (pas des démarches créées en raison d'une aide spécifique)
- Souhait d'organiser la coopération territoriale en matière de mobilité
- Attente que le PDMS prenne en compte les documents territoriaux existants (SCOT, PCAET, PLUi, ...)



POINT DE VUE DES EMPLOYEURS

LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL :

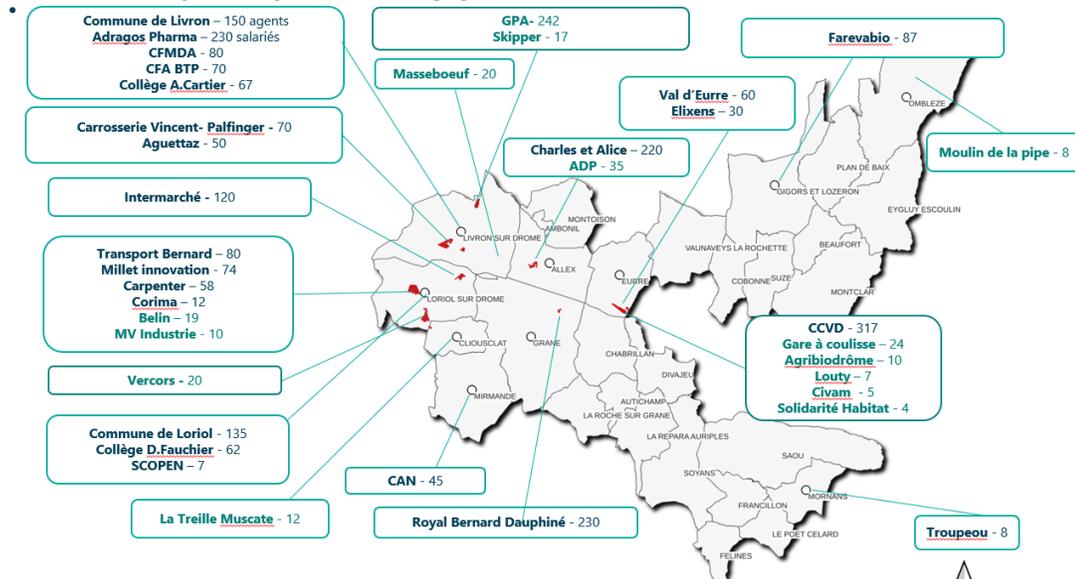
1

Comme évoqué dans le diagnostic territorial, plus de 85% des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture, tandis que le tiers de ces déplacements est inférieur à 10kms aller-retour et que 30% des trajets domicile-travail sont inférieurs à 5km. Afin d'affiner et d'approfondir les besoins, problématiques et leviers possibles sur ce type de déplacement, une enquête a été menée auprès des employeurs du territoire, en lien avec la Direction développement économique/ Service aux entreprises de la CCVD.

2

Le service mobilité a ainsi rencontré 23 employeurs privés et publics (entre novembre 24 et avril 2025) et un questionnaire en ligne a été diffusé. Au total **41 employeurs** ont répondu au questionnaire. Leurs établissements se répartissent sur l'ensemble des bassins de vie du territoire et représentent des secteurs d'activités (industrie, tertiaire, enseignement, service public...), des tailles (entre 1 et 320 salariés) et des implantations (centre ville, zone d'activité, zone rurale) variées. Elles sont représentatives de près de **2700 salariés soit près de 30% des actifs du territoire.**

3



En parallèle, et afin d'obtenir une vision plus complète et précise, la plupart de ces employeurs ont accepté de transmettre un questionnaire à leurs salariés. Les résultats des questionnaires à destination des salariés ne sont pas présentés ici. Seuls apparaissent les résultats de l'enquête menée auprès des employeurs.

Des difficultés RH liées à la mobilité domicile-travail

62% des employeurs déclarent que certains de leurs **salariés rencontrent des problèmes financiers liés au coût du déplacement domicile-travail.**

73% des employeurs déclarent que leur structure a déjà connu des **échecs de recrutement liés aux difficultés de déplacement domicile-travail.**

Des initiatives déjà mises en place par les employeurs enquêtés et contribuant à limiter les déplacements et encourager les modes actifs et partagés :

- **Le télétravail** est mis en place par **50% des structures**. Cela représente seulement **15% des salariés** de l'ensemble des structures enquêtées car tous les postes ne sont pas télétravaillables.
- **90%** des employeurs sont équipés pour mener des **réunions en visioconférence**
- **30%** des employeurs offrent la possibilité **d'adaptation des horaires** pour faciliter le covoiturage et la prise des transports en commun
- **68%** des structures disposent de **stationnements vélo** dans/devant leur établissement mais la plupart **pourrait être amélioré** (seulement 8% d'abris couverts et sécurisés)
- **30%** des employeurs facilitent la mise en lien des salariés pour qu'ils pratiquent le **covoiturage** mais demandent des outils plus structurés et incitatifs
- **20%** des employeurs ont déjà organisé le **challenge mobilité durable**
- **7%** des employeurs ont mis en place le **Forfait Mobilité Durable**
- **27%** des employeurs autorisent le **remisage à domicile des véhicules de service**
- **82%** des employeurs mettent à disposition de leurs salariés une salle de pause déjeuner suffisamment dimensionnée et équipée – Certains font venir des food-truck sur le site ou disposent de distributeurs de sandwiches/salades, etc. Autant d'initiatives **limitant les déplacements pour la pause déjeuner.**
- **70%** des employeurs mettent à disposition de leurs salariés qui viennent à vélo des **douches** et un endroit pour se changer

➔ **Des initiatives à essaimer, élargir et renforcer.**

POINT DE VUE DES EMPLOYEURS

Propositions spontanées de la part des employeurs :

1

Les employeurs interrogés expriment spontanément que les **principaux leviers** pour inciter les salariés à venir travailler autrement que seuls dans leur voiture seraient :

2

En priorité :

- Des **voies cyclables continues et sécurisées** jusqu'aux zones d'emploi
- **Accès piéton/cyclable** vers/depuis les **gares**
- Faciliter la mise en lien et inciter au **covoiturage**
- Une adaptation et une fiabilité des **horaires de train**
- Si ligne de bus existante, un **arrêt à proximité** de l'établissement et des **horaires adaptés**
- Une **navette** pour les trajets domicile-travail
- Meilleures liaisons avec l'Ardèche et Valence

3

Accompagnement :

- Le prêt/la location de vélos aux actifs du territoire
- L'accompagnement à la mise en place du Forfait Mobilité Durable
- L'accompagnement à l'organisation du challenge mobilités

Autres idées et propositions :

- Communiquer aux service RH des établissements, les offres et aides liées à la mobilité durable sur le territoire
- Création d'une aire de covoiturage sur la N7
- Mettre en place un parking relais à l'entrée de Livron
- Mise à disposition d'une flotte de vélos électriques pour les salariés
- Incitation au covéloitage
- Meilleur accès à la gare Valence TGV

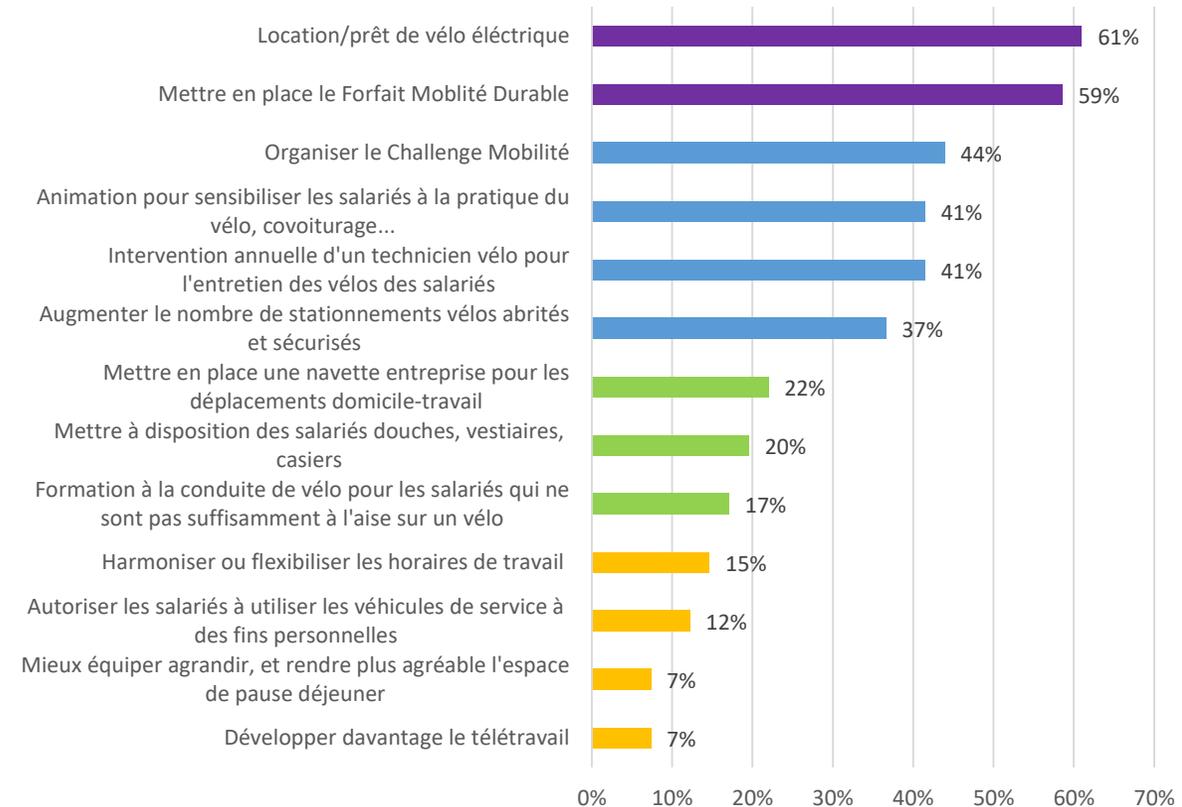
Un point de vigilance est soulevé par bon nombre d'entreprises pratiquant des horaires décalés ou postés en 2x8 et 3x8 et par rapport aux cadres ayant des horaires flexibles.

Avis des employeurs sur les propositions formulées par la CCVD (cf graphique ci-contre) :

Pour **60%** d'entre-eux, le fait de **prêter ou louer à leur collaborateurs des vélos électriques** et/ou la **mise en place du forfait mobilité durable** pourraient inciter leurs collaborateurs à un report modal pour leurs trajets pendulaires.

Pour **40%** d'entre-eux, l'organisation du **challenge mobilité**, l'organisation **d'animations de sensibilisation**, l'intervention d'un **mécanicien vélo** dans la structure **pour entretenir et réparer les vélos des collaborateurs** et des **stationnements vélo abrités et sécurisés supplémentaires** pourraient avoir un impact sur le mode de déplacement des collaborateurs.

D'après vous quelles actions seraient utiles pour inciter vos collaborateurs à se rendre au travail autrement que seul dans leur voiture ?



POINT DE VUE DES EMPLOYEURS

1

Pour **plus de la moitié** des employeurs le fait de mettre en place des actions ou équipements en faveur de déplacements en modes actif ou partagé pour se rendre au travail aurait un sens au regard de :

2

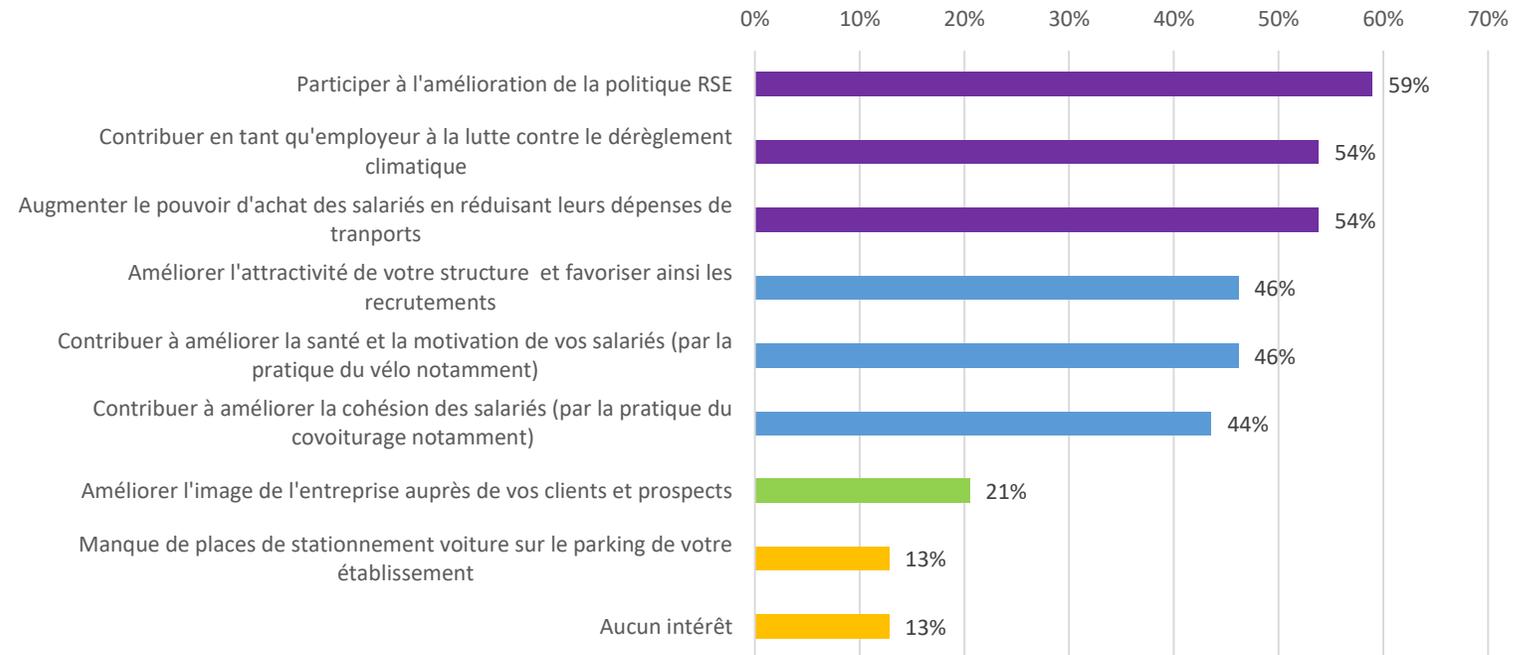
- La **politique RSE** de la structure
- La contribution à **la lutte contre le dérèglement climatique**
- **L'augmentation du pouvoir d'achat** des collaborateurs en réduisant leurs dépenses de transport

3

Pour **plus de 40%** des employeurs, le fait de mettre en place des incitations à la mobilité alternative à la voiture solo permettrait également :

- d'améliorer l'attractivité de la structure et de **faciliter les recrutements**
- de contribuer à améliorer la **santé et la motivation** des collaborateurs (par la pratique du vélo notamment)
- de contribuer à améliorer la **cohésion** entre les salariés (par la pratique du covoiturage notamment)

Quels sont les facteurs de motivation des employeurs pour inciter à une mobilité domicile-travail alternative à la voiture solo ?



POINT DE VUE DES ASSOCIATIONS par séries d'entretiens Nov 24 – Jan 25

Autour du Cycle

Activités :

- Ateliers de réparation de vélo accessibles à l'ensemble du public
- Distribution de vélos aux publics en situation de précarité
- Des interventions ponctuelles éducation au vélo, intervention dans les écoles, souvent avec d'autres associations (Dromolib, Vélo dans la ville)

Souhaits & constats :

- Manque de stationnement cyclable
- Souhaitent être informés des avancées des projets (pour relayer auprès des bénévoles et usagers)
- Besoin de soutien de la part de la collectivité (financier, local, ...)

Vélo dans la ville

Activités :

- Sensibilisation, formation et entraînement à l'utilisation du vélo – y compris dans les écoles
- Accompagnement des sorties scolaires
- Prêt de vélos, organisation d'une bourse aux vélos
- Travail en relation avec les élus et responsables locaux concernant la mobilité

Souhaits & constats :

- Besoin d'une communication favorable au vélo de la part des institutions
- Rendre le réseau de voirie secondaire sécurisé et confortable pour les vélos
- Comptage vélo 2024 sur Crest : 2000 passages au total sur 2 compteurs
- Volonté de développer la coopération avec la CCVD (consultation, information, participation pour des événements)
- Manque d'éclairage nocturne dans les villes et bourgs

Dromolib

Activités :

- Faciliter la mobilité sur la Drôme, notamment celle du quotidien
- Informer (bus de la mobilité), outiller (ateliers, animations et formations) et innover (tester des modes de déplacement).

Souhaits & constats :

- Être davantage interpellée par la CCVD afin de travailler sur le territoire
- Trouver une coordination avec la CCVD sur la base de la complémentarité des deux -> aller là où la CCVD ne souhaite pas, ou ne peut pas, aller – qui fait quoi, quand et jusqu'à quand, et où ?

Mobilité 07/26

Activités :

- Accompagnement des publics précaires sur la mobilité
- Information, coordination des acteurs, bilan et accompagnement des publics en insertion
- Atelier d'apprentissage à la mobilité, mise à disposition de véhicules

Souhaits & constats :

- Transversalité entre les différents services (information et actions)
- Mise à disposition de véhicules propres, en complémentarité avec Dromolib
- Communication des services mobilité auprès des publics, et notamment ceux en situation de précarité.

LE VECU MOBILITE DES CITOYENS & ASSOCIATIONS

1

Ci-contre la synthèse des besoins à adresser, priorisés, tels que vécus par les citoyens et associations (issus d'un atelier de concertation mené en novembre 2024).

2

EN DEUX MOTS : LES BESOINS A ADRESSER :

3

- Le manque de pistes cyclables sécurisées et continues : un enjeu prioritaire pour les habitants.
- Et aussi :
 - La sensibilisation au partage de la route
 - La desserte des communes plus isolées
 - La visibilité et la communication autour de l'offre mobilité
- Dans une moindre mesure, ressortent également comme à traiter :
 - La difficulté d'utilisation de l'application RézoPouce
 - Les horaires inadaptés pour le domicile-travail
 - Le manque de communication sur les services TAD



LA VOLONTE DE CHANGEMENT DES DEPLACEMENTS

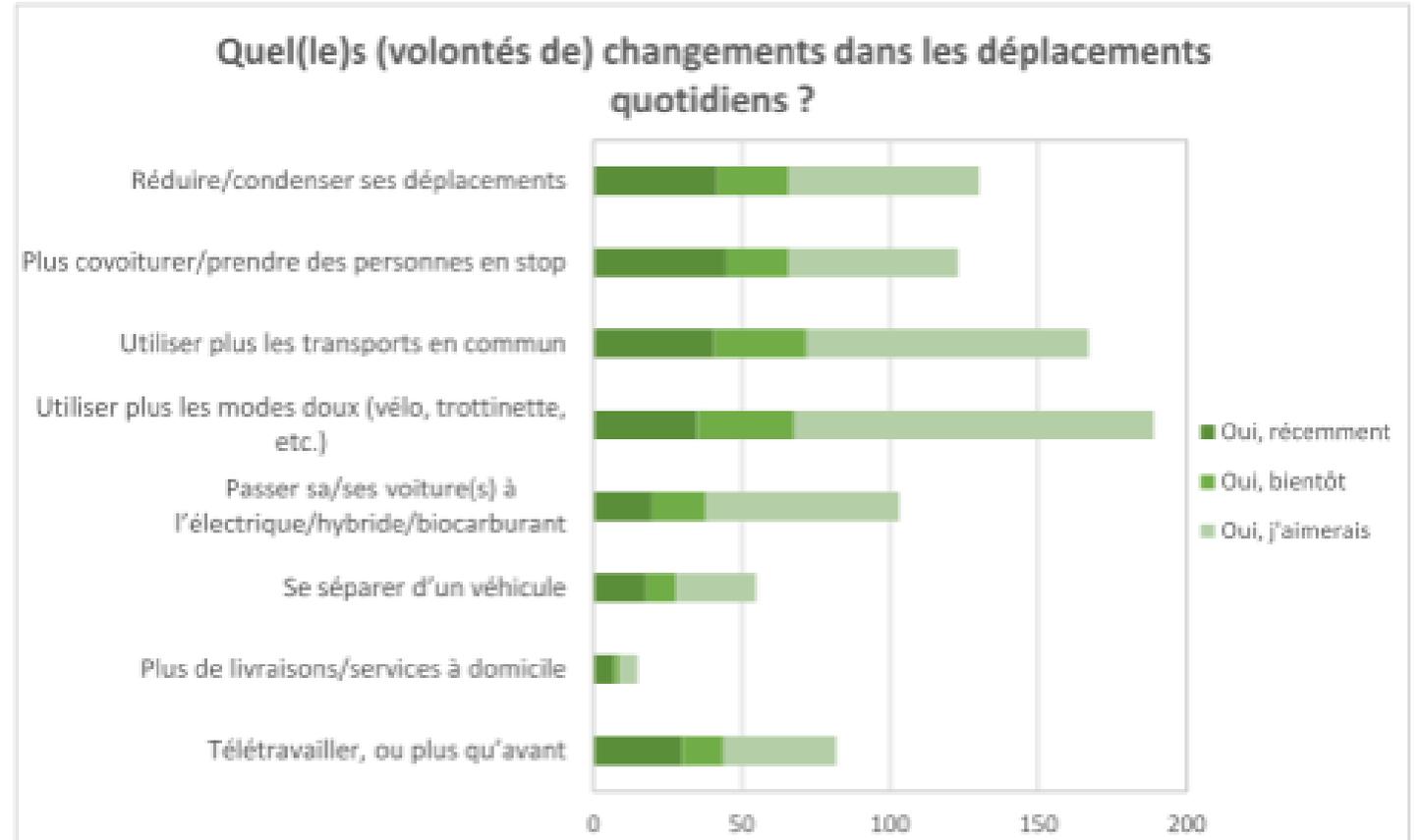
1 Lors de la réalisation du diagnostic mobilité en 2023, une enquête avait recensé, entre autres, la volonté de changement des habitudes de déplacement des enquêtés.

2 À la date de sa réalisation, presque 50% des répondants affirmaient vouloir changer, ou envisager de changer prochainement. Un quart avait déjà changé ses modes de déplacement dans les 3 années précédentes, et un autre quart ne comptait pas changer ses habitudes.

3 Sur les changements que les enquêtés voulaient entreprendre, l'utilisation plus régulière des modes doux, suivie d'un plus grand usage des transports en commun, sont les deux actions que les enquêtes aimeraient mettre en place en priorité.

En attendant, le covoiturage et le stop sont les actions qui ont été le plus engagées.

Il est important de marquer la part importante de personnes qui veulent réduire ou condenser leurs déplacements, montrant un fort potentiel de démobilité sur le territoire.





3 - SYNTHÈSE ACCESSIBILITÉ ENJEUX

Ce dernier chapitre dresse la synthèse des enjeux mobilité sur le territoire, tels qu'ils ont été identifiés par le diagnostic, et par les ateliers de concertation.

Puis présente des focus d'accessibilités sur les gares du territoire, et sur les principales zones d'activité.



MOBILITE, FOCUS
DES ZONES À

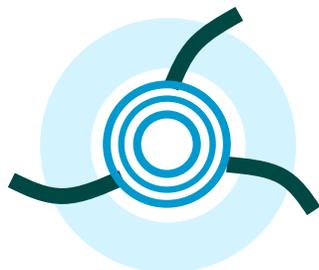
SYNTHESE DU DIAGNOSTIC, EN QUELQUES LIGNES



LA MOBILITE DU QUOTIDIEN : L'OPPORTUNITE DE LA COURTE DISTANCE

Un environnement encore très routier en traversée des principaux bourgs, mais la présence visible de pratiques de mobilités alternatives à la voiture (autostop, vélo notamment).

Le potentiel des mobilités actives sur le pôle Livron-Loriol et en interne des communes – part important de flux domicile-travail intra communaux et entre des communes de la CCVD (30% de déplacements domicile-travail font moins de 5km de distance).



LES LIAISONS VERS LES POLES DE VIE DU TERRITOIRE : LIVRON, LORIOLE, CREST ...

La CCVD : un territoire attractif d'un point de vue économique, organisé autour de 3 pôles de vie (Livron, Loriol, Crest)

De premières offres de mobilité vers ces pôles de vie (transport à la demande vers Crest, RézoPouce...) mais de la demande pour un renfort des alternatives à la voiture solo.

... ET VERS L'EXTERIEUR : VALENCE, MONTELIMAR, PRIVAS

Le potentiel offert par la présence de 3 gares (Loriol, Livron, et Crest), avec un niveau de service perçu comme peu fiable (retards et annulations) malgré une fréquence satisfaisante.

Des lignes de bus mal adaptées aux horaires des actifs.



UN RESEAU DE PARTENAIRES ET ACTEURS LOCAUX INVESTIS SUR LES QUESTIONS DE MOBILITE

Des territoires voisins actifs sur les questions de mobilité, avec notamment pour les longues distances le développement de politiques d'incitations au covoiturage, et à l'autopartage.

Des acteurs associatifs investis sur le territoire et à Crest, notamment pour le développement des modes actifs, portant des ateliers de sensibilisation, formation, acculturation aux questions de mobilité.

BILAN DES DESSERTES SUR LE TERRITOIRE (1/3)

1

Au-delà de la synthèse dressée page précédente, le diagnostic a cherché à synthétiser la qualité de desserte sur l'ensemble des communes du territoire.

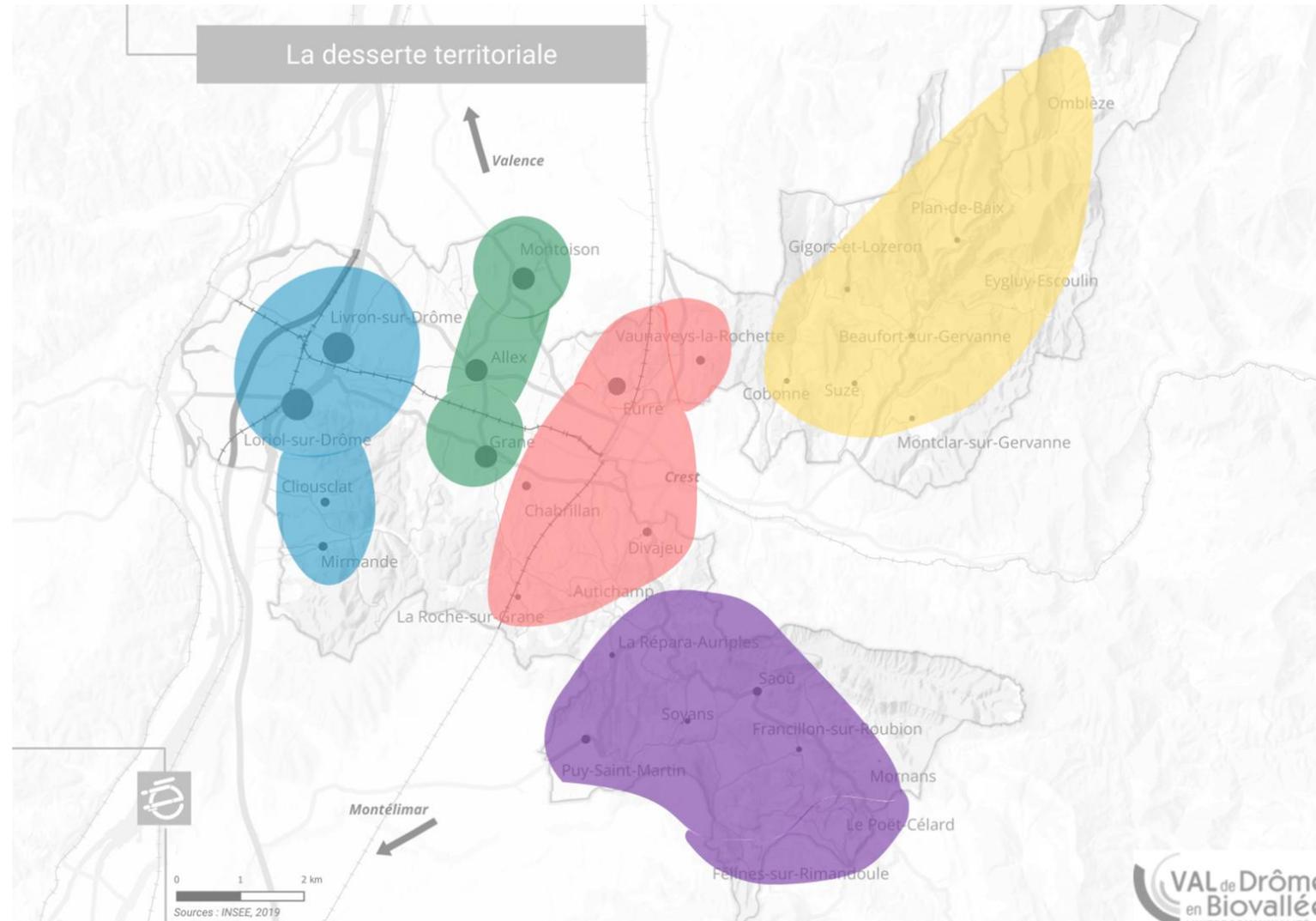
2

Le territoire a été découpé en 5 zones territoriales, cohérentes avec les zones identifiées par le projet de territoire.

3

ZONAGE TERRITOIRE

-  La Confluence
-  La Vallée de la Drôme - Ouest
-  La Vallée de la Drôme - Est
-  La Gervanne-en-Sye
-  Le Haut-Roubion



BILAN DES DESSERTES SUR LE TERRITOIRE (2/3)

1

Pour chaque zone, il a ensuite été cherché à qualifier le niveau de desserte mobilité :

2

Ce niveau de desserte a été évalué par zone, pour chaque type de mobilité permettant une alternative à la voiture solo : transports en commun (cars régionaux et transport à la demande), train, covoiturage, vélo. La marche à pied n'est pas intégrée dans ce travail, qui vise à qualifier la qualité de desserte pour les moyennes et longues distances.

3

Mode par mode, a ensuite été qualifié un niveau de qualité de service - voir ci-contre pour la définition de la qualité de service, mode par mode.

La carte de synthèse identifie également les communes ne disposant d'aucune desserte de ligne régulière.

PAR ZONE : 4 MODES EVALUES



TC : Car / Bus



Train



Covoiturage



Vélo

EVALUATION PAR MODE



Existant, service de bonne qualité



Existant, service faible qualité



Existant, service de moyenne qualité



Inexistant

Spécifié pour les TC : commune sans aucune desserte de ligne régulière



LA QUALITE PAR MODE



Présence d'une gare avec 15+ passages/jour



Aires de covoiturage très utilisées et système performant



Cadencement inférieur à 30 min



Itinéraires sécurisés ; services (stationnement)

BILAN DES DESSERTES SUR LE TERRITOIRE (3/3)

1

La carte de synthèse des dessertes est présentée ci-contre.

2

On constate que :

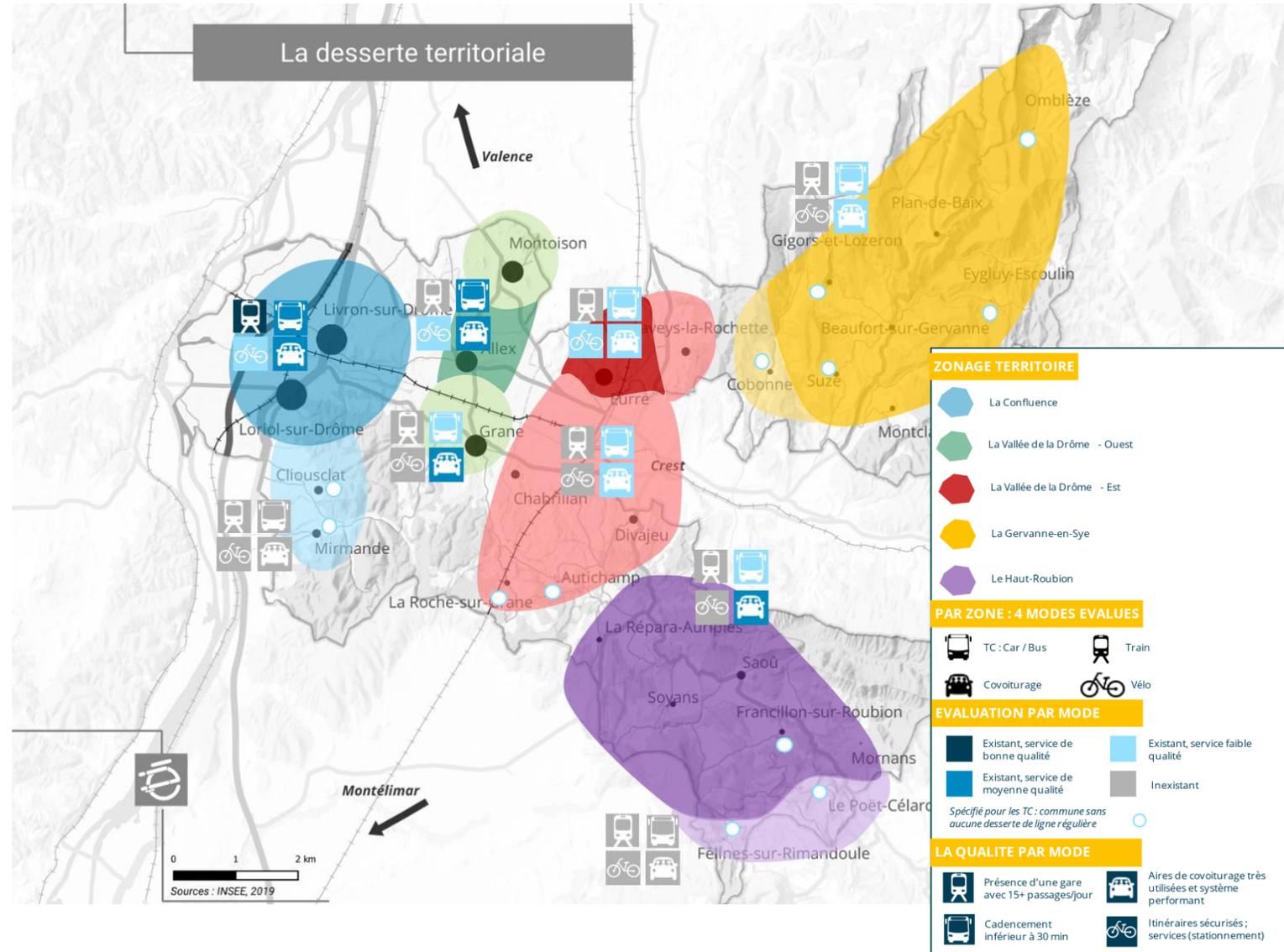
- Sur le pôle de Livron/Loriol, l'ensemble des modes est présent, avec des niveaux de service plutôt élevés. Cette qualité de service reste présente sur le secteur de la Vallée de la Drôme Ouest.
- En dehors de ces deux secteurs, les niveaux de services deviennent moindres, voire absents.
- Certaines communes n'ont pas d'alternative à la voiture solo : Mirmande, Clionscat, Le Poët-Célar, et Félines-sur-Rimandoule.

3

En analysant cette carte mode par mode, il ressort que :

- Les aménagements cyclables qui restent aujourd'hui disparates, non continus.
- Le covoiturage présent dans la plupart des zones au travers du réseau d'aires de covoiturage et du maillage RézoPouce.
- Un bon service de train dans la zone de Loriol et Livron – vers les polarités extérieures (et Valence notamment).
- Plusieurs communes n'ont pas de transport collectif régulier, la plupart se trouvant dans le Haut-Roubion et la Gervanne-Sye.

>> Les pages suivantes présentent des focus d'accessibilité sur des zones clés du territoire, pour la mobilité : les 3 gares, et les ZA comptant le plus grand nombre d'emplois.



FOCUS : ACCESSIBILITE DES GARES : GARE DE LIVRON

1

La gare de Livron est un peu éloignée du centre-ville (à plus de 15 minutes à pied).

2

A vélo, en 15 minutes, il est possible de rejoindre depuis la gare : le centre de Livron et la ZA de Fiancey.

3

Fréquentation : Près de 96 000 passagers en 2023, une augmentation de 13 000 par rapport à l'année précédente

Offre :

. Vers Valence : qualitative : 20 allers directs vers Valence Ville, 14 retours directs. 4 allers le matin entre 7h30 et 8h30. 5 retours le soir entre 16h30 et 18h30 – pas cadencés. On note une absence de desserte entre 7h08 et 7h54.

. **Depuis Valence : non adaptée aux actifs.** 1 aller le matin mi-adapté aux actifs, à 7h36 – 3 retours le soir entre 16h30 et 18h30.

Temps de trajet train : 9 min / car : 30 min

ACCESSIBILITE



Stationnement : une vingtaine de places sur le parking de la gare. Occupation : saturé. Stationnement gratuit.

Connexion TC : pas d'arrêt de bus au niveau de la gare. Arrêt sur la D86 à proximité de Lidl (ligne D26 Loriol / Livron - Crest, à 5 minutes à pied -> arrêt non signalisé en sortie de gare (et inversement).

Accessibilité en vélo : pas d'aménagement cyclable aux alentours de la gare. Bande cyclable en traversée de la D86.

Parkings vélos : box à vélo, pour une capacité totale de 12 vélos. 80% occupation constaté lors de la visite du territoire.

Accessibilité à pied : pas de cheminement piéton aux abords de gare et sur le parking.



FOCUS : ACCESSIBILITE DES GARES : GARE DE LORLIOL

1

Actuellement en travaux (nov-déc 24), la gare de Loriol offre un accès direct au centre de Loriol (**en moins de 15 minutes de marche**). Il faut toutefois noter que les cheminements piétons sont peu repérés.

2

En vélo (mécanique et VAE), il est possible d'accéder aux zones d'activité de la commune (ZIA Champgrand, ZA Blâches), en moins de 15 minutes.

3

Fréquentation : Près de 95 000 en 2023, une augmentation de 15 000 par rapport à 2022.

Offre :

. Vers Valence : qualitative. 15 allers directs vers Valence Ville, 14 retours directs. 2 allers entre 7h et 9h avec des horaires adaptés aux actifs (7h50, 8h15), et 3 retours entre 16h30 et 18h30.

. **Depuis Valence : non adaptée aux actifs**. 1 aller mi-adapté aux actifs le matin, à 7h36 – 3 retours le soir entre 16h30 et 18h30

Temps de trajet train : 12 min / car : 40 min

ACCESSIBILITE



Stationnement : une trentaine de places sur le parking de la gare. Occupation : saturé. Stationnement gratuit.

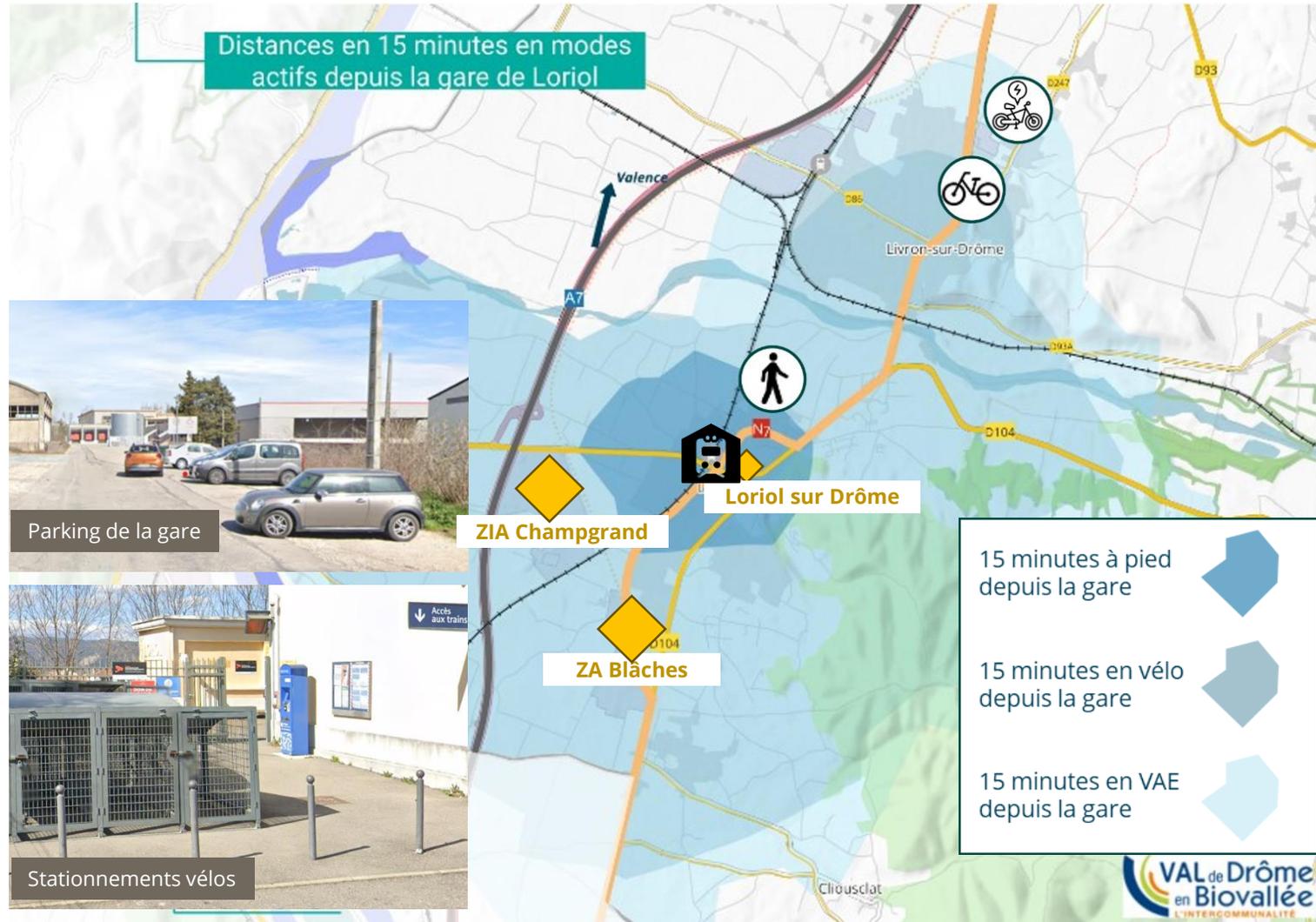
Connexion TC :

Pas d'arrêt de bus au niveau de la gare. 7 minutes à pied de l'arrêt Loriol Centre, pour les lignes D30 (Valence-Montélimar) et D26 (Loriol / Livron - Crest) -> arrêt non signalisé en sortie de gare.

Accessibilité en vélo : Absence d'aménagement cyclable aux alentours de la gare.

Parkings vélos : box à vélo, pour une capacité totale de 12 vélos. 0% occupation – vraisemblablement en raison des travaux

Accessibilité à pied : pas de cheminement piéton aux abords de gare et sur le parking.



FOCUS : ACCESSIBILITE DES GARES : GARE DE CREST

1

Actuellement en travaux (nov-déc 24), la gare de Crest est la gare la plus proche pour les habitants du Haut-Roubion, de la Gervanne-Sye, et d'une partie de la Vallée de la Drôme. La gare se situe à moins de 15 minutes à vélo (par le réseau de voirie existant) des communes d'Eurre (dont l'écosite), Vaunaveys-la-Rochette et Divajeu.

2

Fréquentation : 100 000 en 2023, une augmentation de 5 000 par rapport à 2022.

3

Offre train + car TER :

. Vers Valence : offre satisfaisante, mais non cadencée aux heures de pointe. 7 allers directs vers Valence Ville ou gare routière, 8 retours directs. 1 aller entre 7h et 9h (en train), et 3 retours entre 16h30 et 18h30 (environ 40 minutes d'attente entre les trois), dont 1 en car TER.

. **Depuis Valence : non adaptée aux actifs.** 1 aller à 7h (car TER), 1 retour à 18h30

Temps de trajet train : 30 min / car : 45 min

ACCESSIBILITE



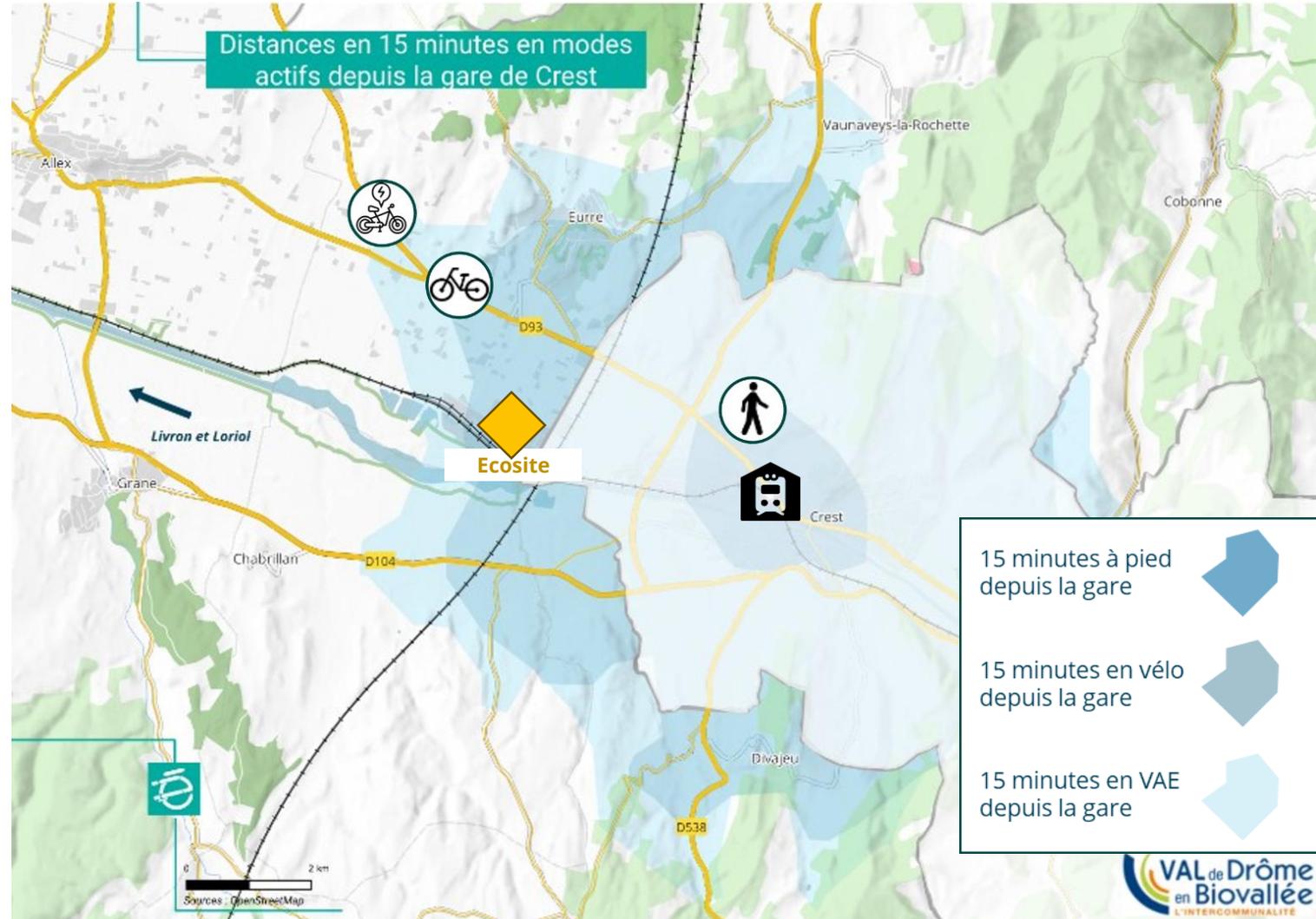
Stationnement : 75 places, stationnement gratuit. Occupation : non évaluée (poche de stationnement en travaux).

Connexion TC : Plusieurs lignes (5 lignes cars, TAD réguliers et de correspondance vers la Gervanne-Sye et le Haut-Roubion, ainsi que TAD TGV) ont un arrêt à la gare.

Accessibilité en vélo : Vélo-dôme en desserte de la gare, vers l'écosite – voir page suivante. Divajeu et Vaunaveys-La-Rochette à 15 minutes à vélo, mais pas accessibles en sécurité (partage de voirie sur axes départementaux fréquentés)

Parkings vélos : box à vélo, pour une capacité totale de 8 vélos. 0% occupation – vraisemblablement en raison des travaux. Des arceaux à vélo à proximité (médiathèque).

Accessibilité à pied : Cheminement piéton, et accès PMR pour les habitants de Crest. À plus de 15 minutes à pied de la CCVD.



FOCUS : ACCESSIBILITE DES ZONES D'ACTIVITE : L'ECOSITE

1

Dédié aux activités liées au développement durable, l'Ecosite d'Eurre regroupe plusieurs domaines d'activité : campus Biovallée (formation et évènementiel), artisanat, pôle bio, espaces ateliers, éco-construction, déchetterie... Ces différents domaines génèrent des flux de déplacement divers (poids-lourds, voitures, vélos).

Les navetteurs sur la zone viennent principalement de Crest et de Loriol / Livron.

2

L'Ecosite se trouve à 15 minutes de la gare de Crest à vélo par la Velodrôme. En traversée du site, le cheminement vélo est peu sécurisé (partage de voirie entre vélo, voiture, et poids lourds). Du stationnement vélo est présent sur le site.

3

La ligne D24 (Crest-Valence) passe une fois par heure sur le site entre 7h et 20h, mais l'accès piéton à l'arrêt n'est pas sécurisé et inaccessible aux PMR.

L'Ecosite est un lieu de valorisation des mobilités alternatives à la voiture, avec notamment au siège de la CCVD, la possibilité de louer des vélos (VAE et vélo-cargo), et une station de véhicules en autopartage accueillant 1 véhicule.



Stationnement : Parkings entreprises utilisés. Pas de stationnement désorganisé observé.

Connexion TC : Un arrêt pour la ligne D24 (Crest - Valence)

Accessibilité en vélo : La vélodrome traverse l'axe principal de l'Ecosite. Pas d'aménagement sécurisé (uniquement jalonnement vertical). Présence de poids lourds sur l'axe, pouvant créer des conflits d'usage sur le tracé.

Parking vélo : 22 places tout public (8 arceaux et 4 box). Des places installées par des structures (CCVD : abri fermé et sécurisé 10 places, Pôle Bio : arceaux vélo, Gare à coulisse : racks vélo).

Accessibilité à pied : Peu de trottoirs ou d'itinéraires piétons, notamment pour accéder à l'arrêt de bus et au lieu de prise en charge RézoPouce.

Autopartage : 1 véhicule à ce jour.



FOCUS : ACCESSIBILITE DES ZONES D'ACTIVITE : CHAMPGRAND

1

Dédiée aux activités artisanales, la zone d'activités de Champgrand compte une mixité de PME sur son périmètre.

2

Elle se trouve à 15 minutes d'accès de la gare de Loriol en vélo, mais les liaisons sont peu sécurisées. Les voiries de la zone d'activité présentent un caractère routier. Elle se trouve aussi à proximité directe des entrées et sorties de l'A7, facilitant donc l'accès, notamment aux poids lourds – qui ont un parking à disposition dans la ZAE. Elle sera aussi à proximité immédiate du futur contournement de Livron / Loriol.

3

Sur la zone, les navetteurs viennent en grande majorité de Livron, suivi de Montélimar, Saucel-sur-Rhône, Valence, et la Voult-sur-Rhône (analyse fine des origines-destinations des flux domicile-travail).

Il est important de noter que la zone d'activités des Blâches (plus au sud, regroupant 300 emplois) est aussi atteignable en vélo en 15 minutes depuis la gare de Loriol.

ACCESSIBILITE



Stationnement : Stationnements privés (dans les entreprises) ; un stationnement qualitatif et bien identifié pour les poids lourds.

Connexion TC : Pas de ligne régulière.

Accessibilité en vélo : Pas d'itinéraires vélos prévus aujourd'hui. Opportunité : certaines routes secondaires au sud de la zone semblent être peu empruntées par du trafic routier (marqué par une double flèche sur la carte ci-contre)

Parkings vélos : pas de stationnement vélo repéré aujourd'hui

Accessibilité à pied : Absence de trottoirs

Covoiturage : Une aire de covoiturage en face de l'entrée / sortie de l'A7, très utilisée. Aujourd'hui, aucune connexion n'est possible entre l'aire et la zone d'activités.

Gare : 2 km

Distances en 15 minutes en vélo

Pas de plan de mobilité inter-entreprise

50 établissements
~ 850 emplois



Aire de covoiturage de Loriol autoroute



Stationnement P.L. ZA Champgrand



ZA Champgrand (All. des Lavandes)





FIN DU DOCUMENT

mobilites@val-de-drome.com

Réalisé par



