



PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

STRATEGIE / ACTIONS / PROGRAMMATION

Communauté de Communes du Val de Drôme en
Biovallée

Version soumise à approbation – Novembre 2025



Ce document constitue le livrable « Stratégie, plan d'actions et programmation » du Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes du Val de Drôme en Biovallée (CCVD).

Un certain nombre de documents le complète, notamment :

- Le diagnostic mobilité et la synthèse des enjeux
- Le tableau de programmation du PDMS
- Les documents liés à la consultation : copie des avis des personnes publiques associées, compte rendu de consultation du comité des partenaires du 2 Octobre 2025, synthèse des avis des partenaires et du public et les réponses apportées.

La Communauté de Communes du Val de Drôme en Biovallée s'est dotée de la compétence mobilité en Juillet 2021, visant à développer les mobilités alternatives à la voiture solo.

Dans cet esprit, un schéma directeur cyclable a été approuvé en décembre 2021. En complément, la CCVD a mené, en 2023, un diagnostic des mobilités, au travers notamment d'une enquête mobilité à laquelle plus de 500 habitants du territoire ont répondu (400 habitants et 100 personnes travaillant sur le territoire). Le résultat de ce premier état des lieux a été partagé avec les élus du territoire (4 conférences territoriales ont été organisées) et le comité des partenaires. Ce travail a permis de poser les briques d'une stratégie.

Le Plan de Mobilité Simplifié a été construit en tenant compte des orientations mobilité portées par les différents documents de planification du territoire (Projet de territoire, SCOT, PCAET, PLUi) qui proposent des pistes d'actions quant à l'évolution des mobilités sur le territoire.

Le présent Plan de Mobilité Simplifié a pour objectif d'organiser et prioriser les différentes pistes d'action, afin de construire une vision structurée et cohérente pour le futur, avec des actions claires, opérationnelles et programmées.

Ce document présente le rappel du diagnostic, la stratégie retenue par les élus de la communauté de communes, la programmation technique et budgétaire des actions et leur cadrage général (fiches actions).

Un glossaire en fin de document explicite les différents acronymes utilisés.

Le Plan de Mobilité Simplifié s'est construit en concertation avec les acteurs et habitants du territoire.

Elus, partenaires institutionnels, associations, entreprises, employeurs, habitants et actifs du territoire ont été associés au travers de divers formats de collaboration et d'échange au fil de la démarche qui s'est déclinée en 3 phases :

I. En phase diagnostic :

- 1 enquête mobilité à destination des citoyens en 2023
- 1 échange sur l'état des lieux avec les membres du comité de partenaires en 2024
- 1 atelier Citoyens Elus Acteurs du territoire « Vécu de la mobilité », le 13 Novembre 2024
- Une trentaine d'entretiens avec les partenaires institutionnels (Région AURA, Département, EPCI voisines, DDT, DIRCE), avec les associations du territoire, avec le monde économique (23 employeurs, 3 transporteurs)
- 1 Comité de Suivi le 4 Décembre 2024

II. En phase stratégie :

- 1 atelier Citoyens Elus Acteurs du territoire « Achète tes actions », le 20 Janvier 2025, pour orienter une stratégie et les actions à travailler dans le cadre du PDMS.
- 1 Comité de Suivi le 5 Février 2025

III. En phase actions :

- 4 ateliers de co-construction (1 par bassin de vie) ouvert aux habitants en Mars 2025
- 2 Comités de suivi (12 Mars 2025 et 9 Avril 2025)

Le comité de suivi est composé de l'ensemble des membres du comité des partenaires (membres de la commission mobilité, entreprises, associations, habitants tirés au sort, représentants des établissements scolaires, acteurs de la solidarité et acteurs du transport), des élus référents mobilité dans leur commune ainsi que des techniciens de la Région et du Département.

Un Comité de pilotage, composé des élus de l'exécutif de la CCVD, de la Région, du Département et de la DDT s'est réuni à chacune de ces phases pour validation.



SOMMAIRE

1

DU DIAGNOSTIC A LA STRATEGIE

p.4

2

STRATEGIE RETENUE

p.9

3

PROGRAMMATION, ELÉMENTS
FINANCIERS & ORGANISATIONNELS

p.17

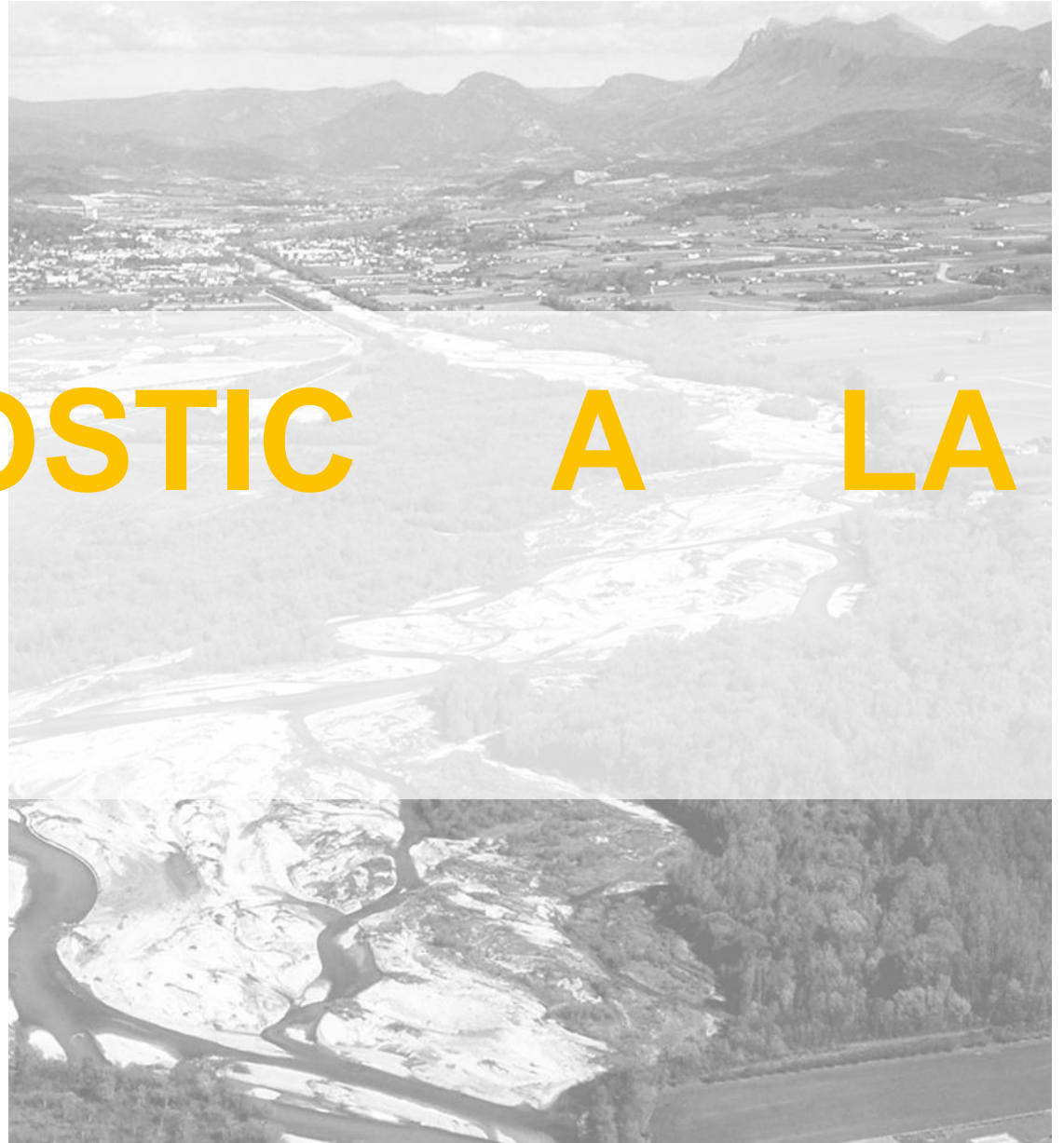
4

LES ACTIONS DANS LE DETAIL

p.25



DU DIAGNOSTIC A LA STRATEGIE



SYNTHESE DU DIAGNOSTIC EN QUELQUES LIGNES

1

Le diagnostic complet est fourni en annexe. Ci-dessous la synthèse du diagnostic, et les principaux enjeux à retenir.



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 importante 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, LORIOL, CREST ...

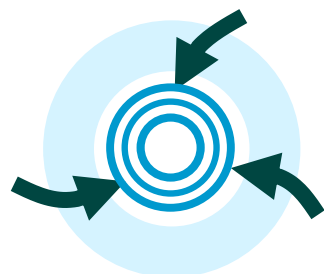
La CCVD : un territoire attractif d'un point de vue économique, organisé autour de 3 pôles de vie (Livron, Loriol, Crest)

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

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

Le potentiel offert par la présence de 4 gares (Loriol, Livron, Crest et Valence TGV), avec un niveau de service perçu comme peu fiable pour les 3 premières (retards et annulations) malgré une fréquence satisfaisante.

Des lignes de car 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 DE LA DESSERTE TERRITORIALE

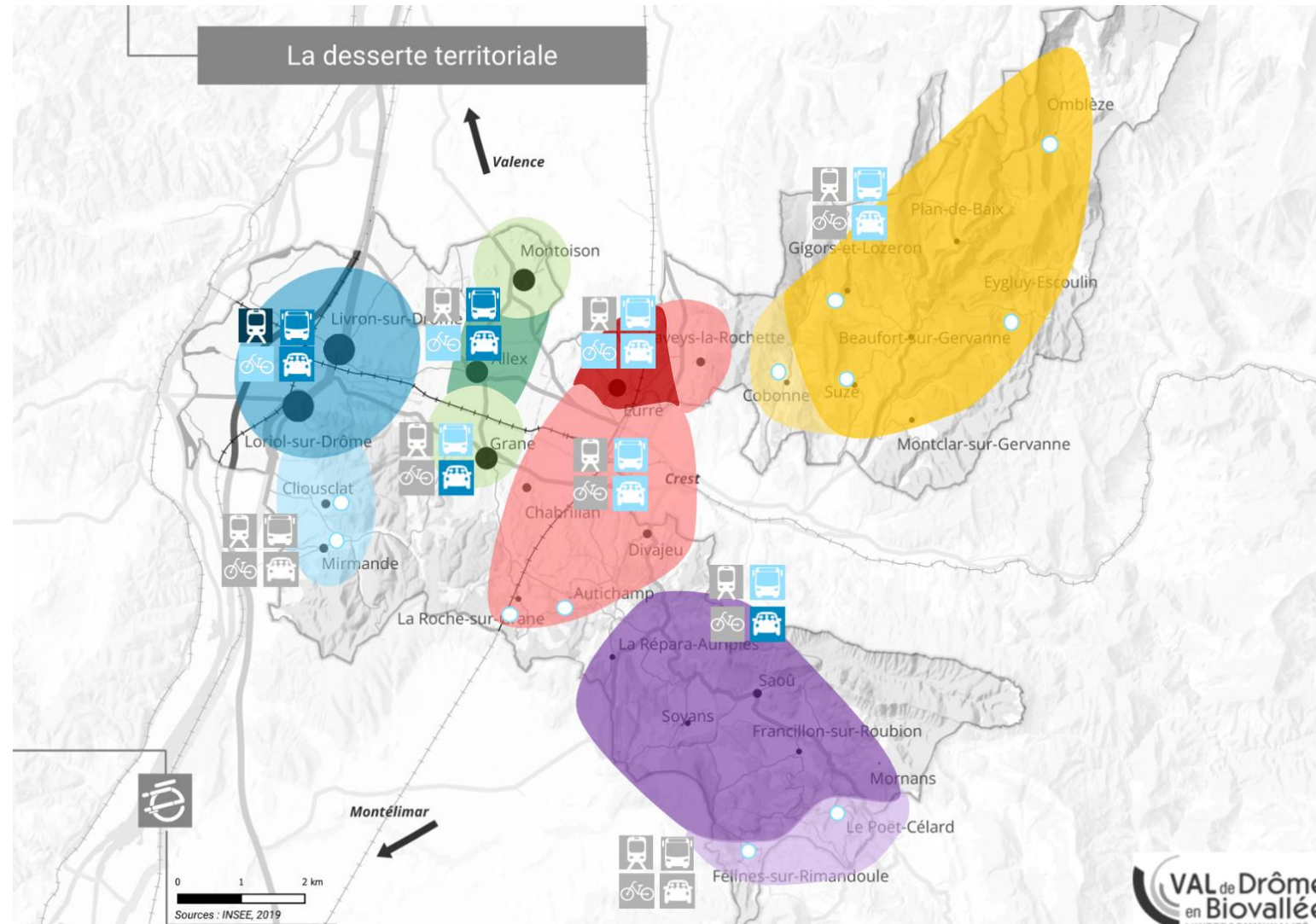
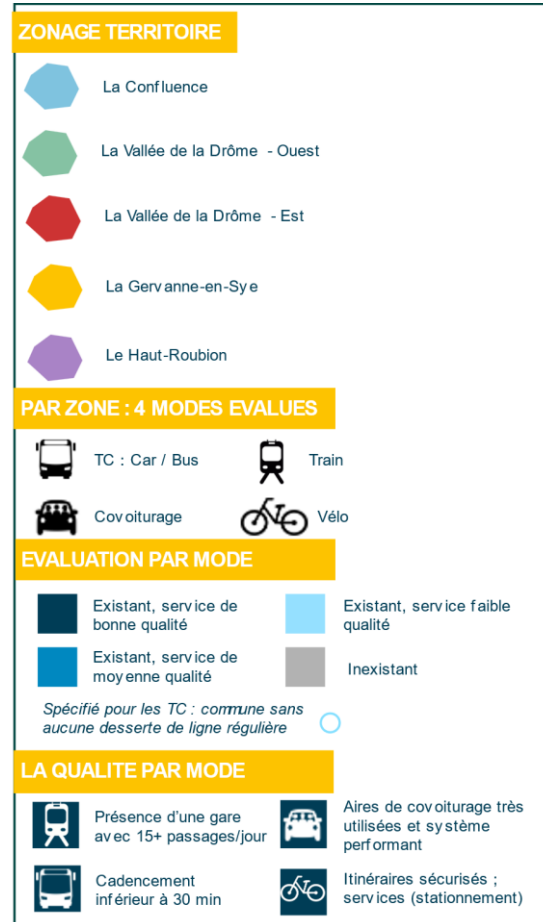
1

La carte ci-contre synthétise le niveau de desserte des communes sur le territoire (voir détail méthodologique dans le diagnostic en annexe).

2

3

4



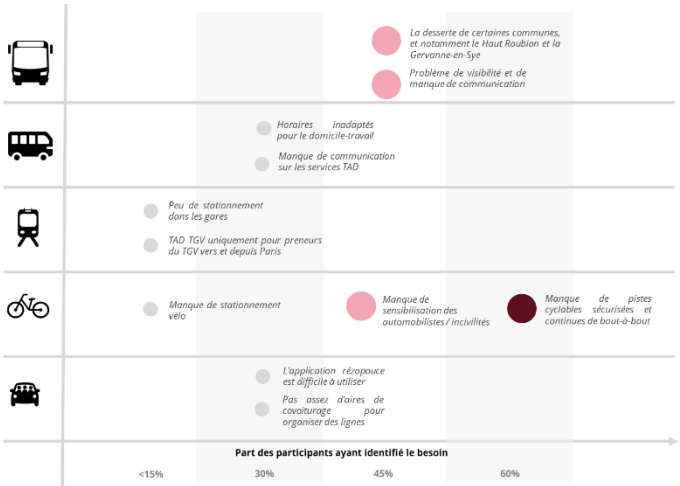
LES DIFFÉRENTES PHASES DE CONCERTATION DU PDMS

L'ATELIER « VECU DE LA MOBILITE »

Un atelier en novembre 2024, pour recenser le vécu actuel des usagers quant aux services mobilité, les besoins à adresser, et prioriser des actions issues des documents de planification territoriale (Projet de territoire, SCOT, PCAET).

Ressortent :

- Le besoin de pistes cyclables sécurisées et continues
- La sensibilisation au partage de la route
- La desserte de communes isolées
- La visibilité et la communication autour de l'offre mobilité



L'ATELIER « ACHETE TES ACTIONS »

Issues du diagnostic et de ses enjeux, 5 orientations structurantes sont définies.

Des propositions d'actions sont déclinées pour chacune des orientations. Un atelier est mené en janvier 2025 pour identifier les actions à retenir sur le territoire.

Le COPIL du 13 février 2025 acte une stratégie composée de 5 axes qui se déclinent en une vingtaine d'actions.



LES 4 ATELIERS DE COCONSTRUCTION

5 actions ont été choisies pour être réfléchies avec les citoyens lors de 4 ateliers de co-construction (1 par bassin) en mars.

5 autres actions ont été relues de manière collaborative en comité de suivi.

Suite à ces temps d'échange, les propositions des participants ont été formalisées et proposées aux élus.



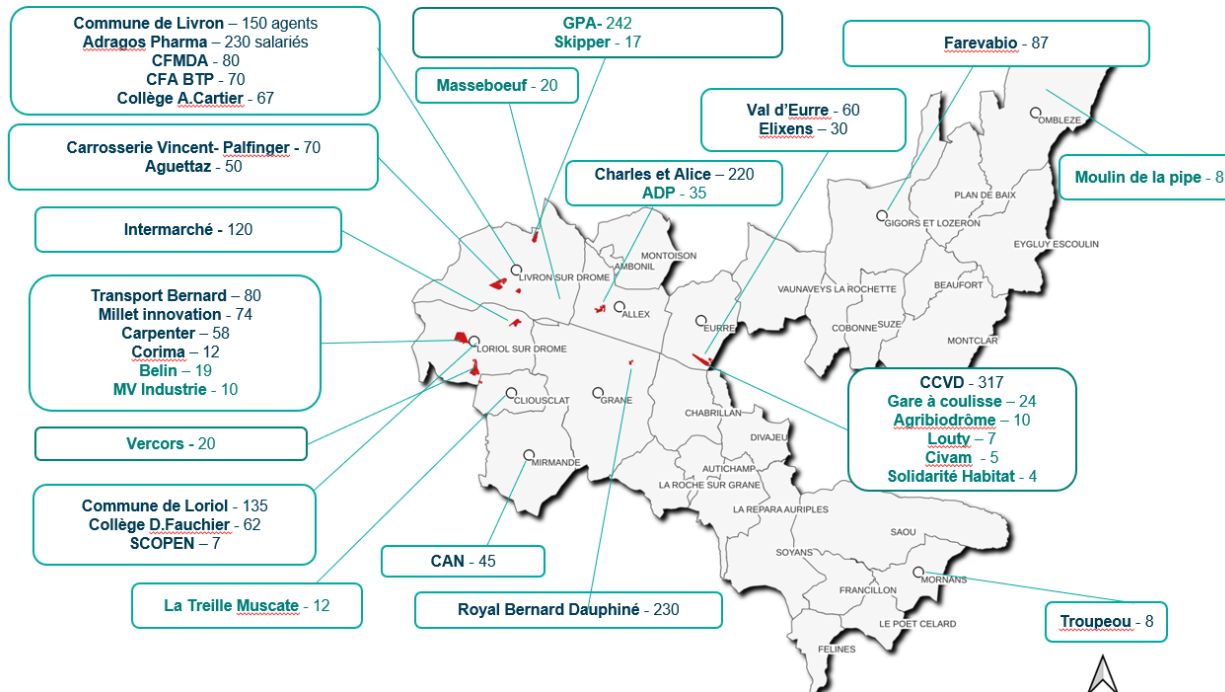
LES DIFFÉRENTES PHASES DE CONCERTATION DU PDMS

LA CONCERTATION DES EMPLOYEURS, des SALARIÉS et des HEBERGEURS TOURISTIQUES

Enquête mobilité domicile-travail :

- 23 employeurs publics et privés rencontrés sur les 4 bassins de vie du territoire
- Enquête en ligne diffusée auprès de tous les employeurs du territoire - 18 employeurs ont répondu à l'enquête en ligne

-> Au total 41 employeurs représentant près de 2700 salariés soit près de 30% des actifs travaillant sur le territoire.



En parallèle, des questionnaires diffusés auprès des salariés du territoire (340 réponses).



Les déplacements domicile-travail en Val de Drôme.

► Questionnaire à l'attention des salariés

Compétente en matière de mobilités depuis 2021, la Communauté de communes du Val de Drôme en Biovallée élabore aujourd'hui son Plan de mobilité simplifié. Dans ce cadre, elle dresse un état des lieux des déplacements sur le territoire. Ce questionnaire, anonyme, vous est destiné avec l'accord de votre employeur. Il nous permettra d'affiner notre diagnostic avec une vision plus concrète des déplacements des salariés du territoire, entre leur domicile et lieu de travail, ainsi que les besoins en matière de mobilité.

L'objectif, à l'issue est de définir un plan d'actions cohérent pour limiter l'impact environnemental, améliorer le service aux usagers et limiter les coûts en matière de mobilité.

Nous vous remercions pour votre participation
(temps de réponse estimé : 5 min.)

1. Pour quelle entreprise / structure / service travaillez-vous ? _____

2. Dans quelle commune se situe votre lieu de travail habituel / principal ? _____

3. Dans quelle commune habitez-vous ? _____

4. Votre logement se situe :
☐ Dans ou très proche du centre-bourg / centre-ville
☐ En zone résidentielle / en périphérie du village / de la ville
☐ Dans un hameau
☐ Isolé dans la campagne
Autre : _____

5. Distance lieu de travail habituel-domicile : _____ km (aller/retour)

6. Quels sont vos jours et horaires de travail habituels ? _____

7. S'il vous arrive de télétravailler, indiquez la fréquence habituelle : _____ jour(s)/semaine

Vos modes de déplacement domicile-travail

► Votre mode de transport principal

8. Comment vous rendez-vous sur votre lieu de travail, le plus souvent ?
(cochez plusieurs cases si vous combinez plusieurs modes sur un même trajet - exemple : train + vélo)
☐ Seul(e) dans votre voiture ☐ En covoiturage ☐ En car ☐ En train ☐ En vélo électrique
☐ En vélo musculaire ☐ A pied ☐ En moto / scooter ☐ En trottinette électrique / gyropode
Autre : _____

9. A quelle fréquence ? (nombre de jours par semaine) _____

10. Temps de trajet moyen quotidien avec ce(s) mode(s) de transport (aller-retour) : _____

11. Si votre mode de transport principal pour aller travailler est la voiture (seul - hors covoiturage) c'est parce que (plusieurs choix possibles) :
☐ J'habite trop loin de mon lieu de travail ☐ Je dois emmener / récupérer mes enfants à l'école
☐ Il n'existe pas de transports en commun à proximité de mes lieux de vie / travail
☐ Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés
☐ Il n'y a pas d'aménagement cyclable sécurisé ☐ Je ne peux pas stationner mon vélo
☐ C'est plus rapide ☐ C'est plus flexible ☐ C'est plus confortable ☐ C'est plus économique
☐ C'est plus fiable ☐ C'est plus sûr ☐ J'ai envie d'être seul(e) et tranquille dans ma voiture
Autre(s) raison(s) : _____

S'il vous arrive d'utiliser un autre moyen de transport pour vous rendre au travail, merci de compléter la question suivante, sinon passez directement à la question 16

Enquête sur les déplacements touristiques

En parallèle, une enquête a été transmise à l'ensemble des hébergeurs touristiques de la CCVD pour mieux appréhender les modes de déplacements des visiteurs touristiques du territoire.

Cette enquête a été menée à l'échelle de la CCVD et de la CCCPS.

40 hébergeurs touristiques ont répondu représentant la quasi-totalité des communes de la CCVD et chacun des bassins de vie soit 10% des hébergeurs touristiques du territoire.



STRATEGIE LA CCVD



STRUCTURE, METHODOLOGIE ET CLES DE LECTURE

1

La stratégie retenue par la CCVD est structurée en cinq orientations, chaque orientation se déclinant ensuite en un ensemble d'actions, priorisées.

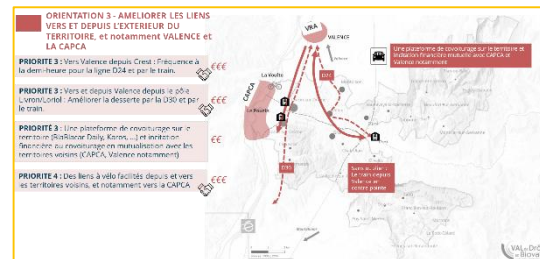
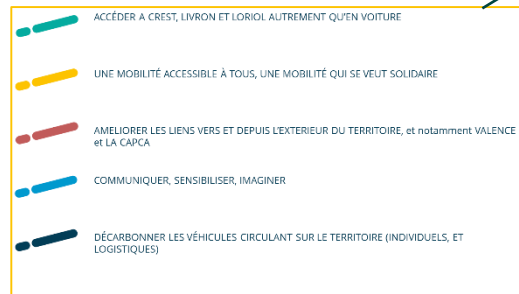
2

La stratégie est bâtie à horizon 10 ans.

3

5 orientations :

Une vingtaine d'actions :



Les actions sont priorisées entre elles.

Au stade de la stratégie, il a été proposé de bâtir une « priorité fonctionnelle » par action, mémoire du niveau de réponse aux enjeux, et indépendante de la complexité, du coût, de l'action. Ci-contre, des précisions sur cette notion.

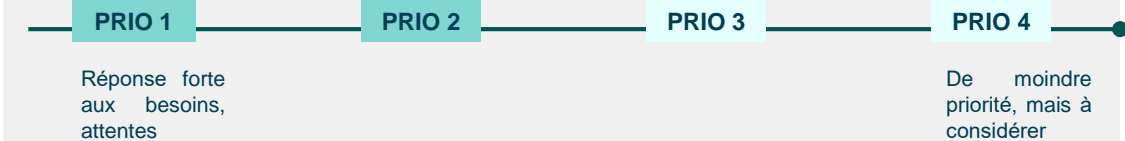
Dans le temps, la priorité fonctionnelle garde la mémoire du besoin, au-delà des limites de budget/faisabilité identifiés lors de la construction du Plan de Mobilité Simplifié, ce qui permet au porteur de projet de réadapter le déploiement dans le temps si le contexte local ou national évolue.

PRECISIONS METHODOLOGIQUES /

La priorité fonctionnelle :

Etablie en phase de stratégie, il s'agit d'une notion de priorité indépendante de la faisabilité et de la complexité, qui résulte du choix des élus en phase stratégie et des enjeux relevés dans le diagnostic.

Elle reflète la pertinence intrinsèque de l'action (réponses à de nombreux objectifs, consensus élus/populations/acteurs du territoire sur la pertinence de l'action...)



L'ordonnancement programmatique :

Etabli en phase Actions/Programmation, il s'agit de l'ordonnancement du déploiement des actions. Il tient compte des contraintes techniques, éléments de coûts, problématiques de gouvernance, etc..

Il est susceptible d'évoluer dans le temps en fonction des opportunités et contraintes (appel à projet pour du financement, opportunité de convention...).

L'intérêt de ces deux priorités ?

Bien noter la priorité perçue (réponse à de nombreux objectifs, demandée par les citoyens, etc). On distingue ainsi le « c'est très utile » du « c'est pas cher » ou « c'est complexe » - il peut être décidé de réaliser rapidement une action de priorité fonctionnelle relativement faible, mais très simple à déployer, pour donner de la visibilité rapidement à l'engagement de la Communauté de communes.

A l'inverse, si une action, complexe à mettre en œuvre et nécessitant d'importants investissements, est portée par tous les acteurs, et permet de répondre à de nombreux objectifs (priorité fonctionnelle haute), il est nécessaire de la travailler, de la garder en mémoire, même si elle n'est pas réalisable immédiatement.

LES 5 ORIENTATIONS

1 Les cinq orientations retenues sont les suivantes :

2



ACCÉDER A CREST, LIVRON ET LORIOLE AUTREMENT QU'EN VOITURE

3

4



UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE À TOUS, UNE MOBILITÉ QUI SE VEUT SOLIDAIRE



AMÉLIORER LES LIENS VERS ET DEPUIS L'EXTÉRIEUR DU TERRITOIRE, et notamment VALENCE et LA CAPCA



COMMUNIQUER, SENSIBILISER, IMAGINER



DÉCARBONNER LES VÉHICULES CIRCULANT SUR LE TERRITOIRE (INDIVIDUELS, ET LOGISTIQUES)

DES ORIENTATIONS DÉCLINÉES EN ACTIONS CONCRÈTES

1

Les orientations mobilité retenues se déclinent en plan d'actions. La programmation financière et budgétaire du déploiement de ces actions est présentée dans le chapitre 3 du présent document.

2

Les pages suivantes présentent, orientation par orientation, les différentes actions qui seront approfondies dans le cadre du PDMS. Le niveau de priorité fonctionnelle est aussi souligné, afin de garder à l'esprit l'importance intrinsèque de chaque action.

3

4

Ci-contre, la légende des cartes de stratégie présentées dans les pages suivantes :

- Des cartes organisées par orientation mobilité (la couleur)
- Qui permettent d'identifier les modes ciblés (la forme)

5 ORIENTATIONS (couleur)



ORIENTATION 1 - ACCÉDER A CREST, LIVRON ET LORIOLE AUTREMENT QU'EN VOITURE



ORIENTATION 2 - UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE À TOUS, UNE MOBILITÉ QUI SE VEUT SOLIDAIRE



ORIENTATION 3 - AMÉLIORER LES LIENS VERS ET DEPUIS L'EXTÉRIEUR DU TERRITOIRE, et notamment VALENCE et LA CAPCA



ORIENTATION 4 - COMMUNIQUER, SENSIBILISER, IMAGINER



ORIENTATION 5 - DÉCARBONER LES VÉHICULES CIRCULANT SUR LE TERRITOIRE (INDIVIDUELS ET LOGISTIQUES)

MODE CONCERNE (forme)

TRAINS, TC, & GARES



Gares du territoire



Ligne ferroviaire



Ligne TC



TAD

VELO



Zone à fort enjeu d'apaisement et de liens modes actifs



Vélo libre-service

MOB. PARTAGÉE



Covoiturage



Autopartage

ORIENTATION 1 - ACCÉDER A CREST, LIVRON ET LORIOI AUTREMENT QU'EN VOITURE

ORIENTATION 1 - ACCÉDER A CREST, LIVRON ET LORIOI AUTREMENT QU'EN VOITURE

5 ACTIONS PRIORITAIRES

1

2

3

4

PRIORITE 1 : Apaiser le pôle Loriol, Livron (dont accès gares, ZA et collèges) pour se déplacer à pied et à vélo, en lien avec la déviation de la N7 et la passerelle.

€€€

PRIORITE 2 : Pôle Loriol, Livron : Des bornes de libre-service vélo dans les gares et services clé.

€€

PRIORITE 2 : Un réseau de TAD en rabattement vers les pôles de vie et gares (jusqu'à la CAPCA).

€€

PRIORITE 2 : Des navettes pour le domicile-travail (et en priorité sur la Confluence)

€€

PRIORITE 2 : Travailler l'accessibilité de la gare de Crest (avec la CCCPS).

€€

PRIORITE 4 : Apaiser, favoriser la marche à pied et à vélo dans les bourgs – vers les écoles

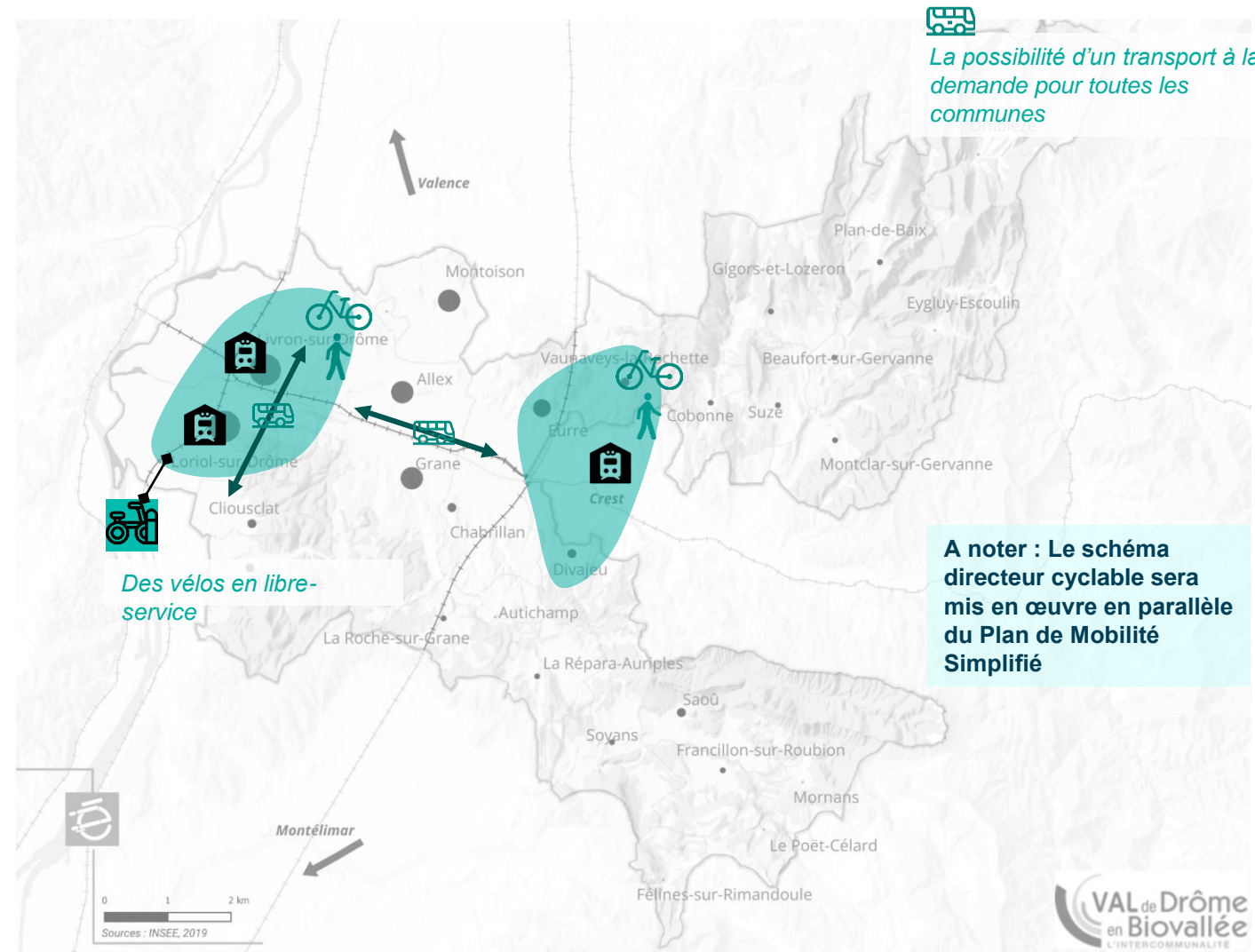
€



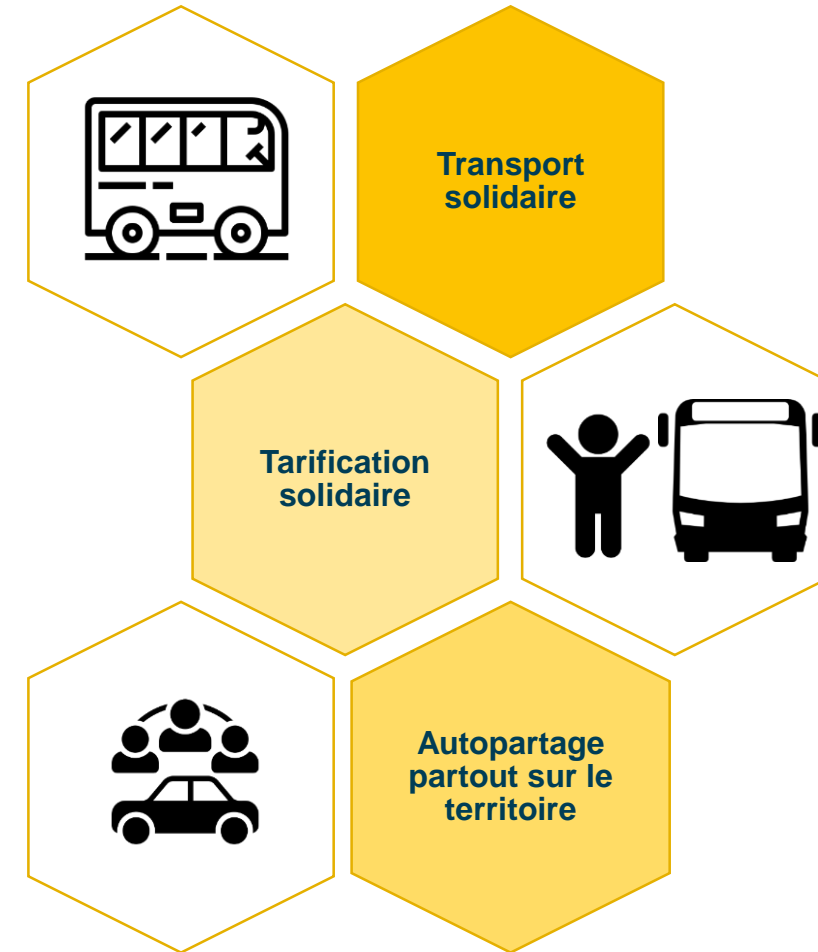
Enjeu partenarial fort



Coût de l'action



ORIENTATION 2 – UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE À TOUS, UNE MOBILITÉ QUI SE VEUT SOLIDAIRE



Enjeu partenarial fort



Coût de l'action

ORIENTATION 3 - AMELIORER LES LIENS VERS ET DEPUIS L'EXTERIEUR DU TERRITOIRE, et notamment Valence et la CAPCA

ORIENTATION 3 - AMELIORER LES LIENS VERS ET DEPUIS L'EXTERIEUR DU TERRITOIRE, et notamment VALENCE et LA CAPCA

PRIORITE 3 : Vers Valence depuis Crest : Fréquence à la demi-heure pour la ligne D24 et par le train.



€€€

PRIORITE 3 : Vers et depuis Valence depuis le pôle Livron/Loriol - Améliorer la desserte par la D30 et par le train.



€€€

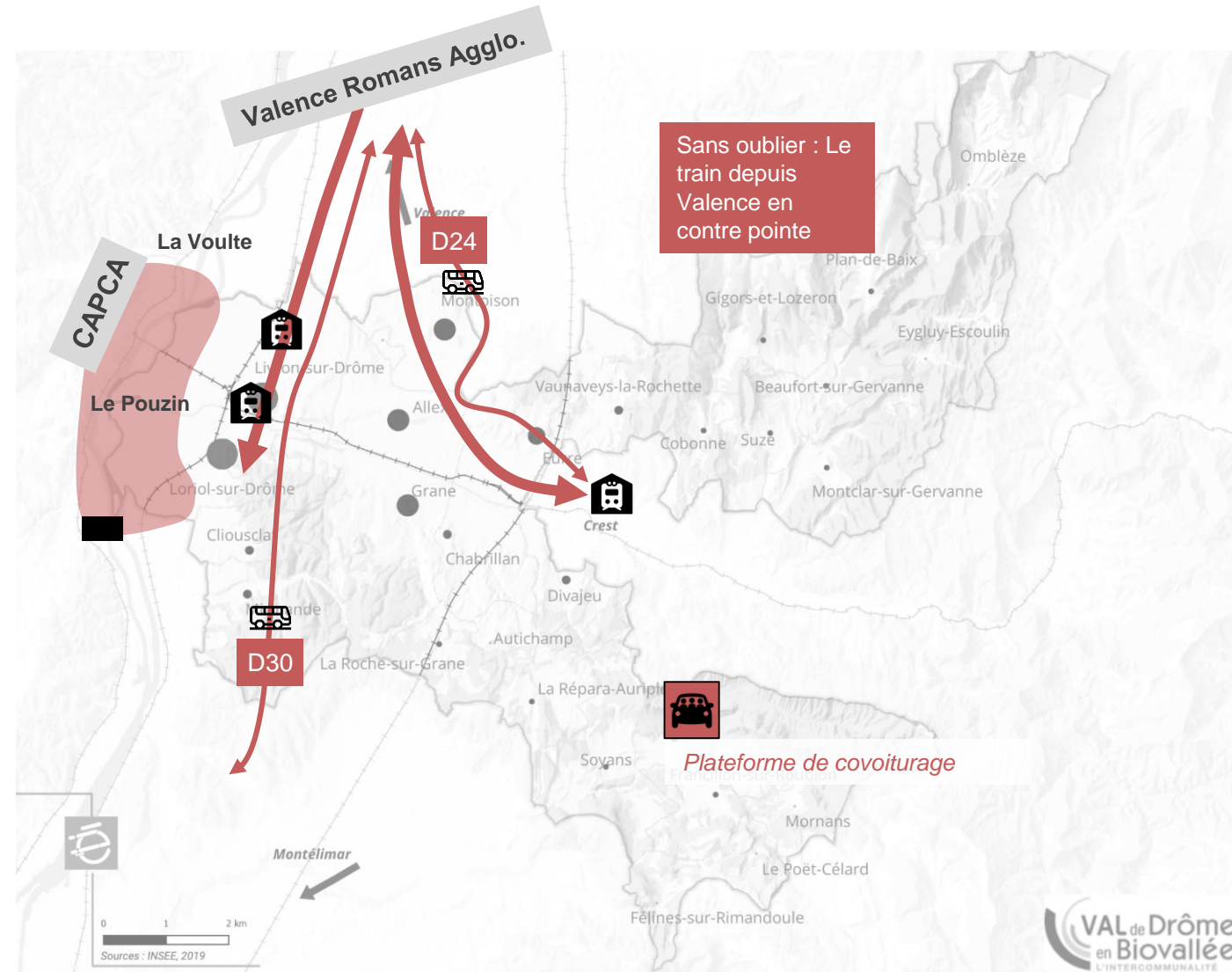
PRIORITE 3 : Une plateforme de covoiturage sur le territoire (BlaBlacar Daily, Karos, ...) et incitation financière au covoiturage en mutualisation avec les territoires voisins (CAPCA, Valence notamment)

€€

PRIORITE 4 : Des liens à vélo facilités depuis et vers les territoires voisins, et notamment vers la CAPCA



€€€



ORIENTATION 4 et 5- COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET IMAGINER ; LA DECARBONATION

1

2

3

4

ORIENTATION 4 : COMMUNIQUER, SENSIBILISER, IMAGINER

PRIORITE 3 : Continuer d'informer et d'accompagner : temps en itinérance dans les vallées, mission d'accompagnement individuel à la transition. Notamment vers les jeunes et les publics précaires.

€

PRIORITE 4 : Animer tout nouveau dispositif mobilité

€

PRIORITE 3 : En partenariat avec le Département, Communiquer sur le partage de voirie et soutenir le dispositif « tous à vélo » au collège.



€

PRIORITE 3 : Travailler des Plans de Mobilité Inter-entreprises (PDMIE) dans les ZA

€

PRIORITE 4 : Mettre à disposition des VELI pour développer les imaginaires sur les possibilités de demain

€€

ORIENTATION 5 : DÉCARBONNER LES VÉHICULES CIRCULANT SUR LE TERRITOIRE (INDIVIDUELS, ET LOGISTIQUES)

PRIORITE 4 : Collectivités exemplaires : décarboner la flotte de véhicules CCVD, mutualiser un véhicule de 9 places entre les communes et associations

€€

PRIORITE 4 : Evaluer l'intérêt d'une mutualisation des livraisons/emports logistique sur le territoire, par une étude fine

€

PRIORITE 4 : Sur le pôle Loriol/Livron : Continuer l'expérimentation de vélo-cargo mutualisé pour les artisans et commerçants

€



PROGRAMMATION, ÉLÉMENTS FINANCIERS & ORGANISATIONNELS



FINANCEMENTS SOCLES / OPPORTUNITE DU VERSEMENT MOBILITE (1/3)

1

Au cours de l'élaboration de son Plan de Mobilité Simplifié, la CCVD a souhaité évaluer l'opportunité pour la collectivité de mettre en place le versement mobilité (VM) sur son territoire. L'objectif : un politique mobilité budgétisée, financée, programmée.

2

La loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a introduit une évolution majeure en permettant aux AOM de proposer les services et solutions de mobilité les plus adaptés aux configurations territoriales et aux besoins des habitants.

3

Ainsi, dans les espaces de faible densité, les communautés de communes sont davantage amenées à développer des services de transport à la demande, des solutions de mobilités actives et partagées ou encore des services de mobilité solidaire.

4

A ce titre, les missions des AOM sont désormais libellées de manière plus lisible dans le code des transports (énumération non cumulative) :

1. Organisation de services réguliers de transport public
2. Organisation de services à la demande
3. Organisation de services de transport scolaire
4. Organisation de services relatifs aux mobilités actives ou contribution à leur développement
5. Organisation de services de covoiturage / autopartage ou contribution à leur développement
6. Organisation de services de mobilité solidaire ou contribution à leur développement, ou versement d'aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite

« Prendre la compétence n'impose pas la mise en place de services réguliers de transport public de personnes (pas plus aujourd'hui qu'hier), en droit. »

Pour financer leur politique mobilité, les collectivités AOM peuvent instaurer le Versement Mobilité.

Conditions d'instauration du Versement Mobilité :

1. Être constitué en AOM
2. Organiser au moins un service régulier de transport public (Art. L. 2333-66 CGCT).
 - À cet égard, une AOM ne serait pas obligée de créer une ligne régulière si elle concluait avec la Région une convention d'organisation partagée d'une ligne régionale desservant son territoire, sur le fondement de l'Art. L. 2333-68 du CGCT qui dispose « [...] le versement est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et non urbains exécutés dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et organisés par cette autorité et des autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, concourent à la desserte du territoire dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation de la mobilité. ». De la même manière la création d'un service de transport à la demande peut, sous certaines conditions (ligne(s) virtuelle(s) avec points d'arrêt et horaires prédéfinis), être considéré comme un service régulier.
3. Consulter le Comité des partenaires avant l'instauration du VM (notamment pour en légitimer le taux).

Socle législatif :

LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités [Art. L1231-1-1 Code des transports ; Art. L2333-64 à L2333-75 CGCT] :
Étendue de la compétence
Versement mobilité (condition d'institution, seuil d'assujétissement, assiette, etc.)

LOI n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale [Art. L1231-1 Code des transports] :
Transfert de la compétence Région >> Communautés de Communes (notamment)

LOI n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains [Art. L1231-5 Code des transports] :
Comité des partenaires (création, planification, consultation avant instauration ou évolution taux VM)

FINANCEMENTS SOCLES / OPPORTUNITE DU VERSEMENT MOBILITE (2/3)

1

Le versement mobilité est un impôt prélevé sur la masse salariale des employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés qui se situent dans le ressort territorial de l'AOM concernée.

2

Le taux prélevé est fixé par l'AOM, dans la limite des plafonds fixés par l'État.

3

Pour la CCVD, le taux peut être porté à 0,55%, avec la possibilité de rajouter 0,05% additionnel à la discrétion de la CCVD, soit un taux maximum de 0,60%.

4

Les simulations effectuées – ci-contre - montrent un potentiel de VM qui se situe autour de 800k€ pour un taux de 0,6% (hypothèse basse : 550k, hypothèse haute : 900k). Il faut bien noter que ces simulations restent théoriques, et que l'assiette réelle de perception du VM n'est confirmée qu'à date de perception, par l'URSSAF.

Hypothèses pour les simulations réalisées :

- (1) Sur la base de tous les établissements de 11 salariés et plus (Déclaration Sociale Nominative effectuée auprès de l'URSSAF par les employeurs privés et publics)
- (2) Hormis les établissements pour lesquels la probabilité de ne pas être redevable est élevée
- (3) Assiette salariale communiquée par l'URSSAF corrigée d'un taux moyen constaté d'exonérations
- (4) Assiette redressée après intégration d'un taux moyen constaté de variations d'effectif salarié et d'erreurs déclaratives. Ce recalcul intègre les établissements susceptibles d'être exonérés (associations, fondations, etc. ; par exemple, ADAPEI, APF, Croix Rouge Française...) et ceux concernés par un franchissement à la hausse ou à la baisse du seuil légal d'effectif au cours de l'année de référence

Simulation fourchette haute (1)	
Montants annuels estimés du VM	
Taux VM (à titre indicatif)	Assiette 2023 (3)
	148 668 407 €
0,10%	148 668 €
0,20%	297 337 €
0,30%	446 005 €
0,40%	594 674 €
0,50%	743 342 €
0,55%	817 676 €
Taux max légal	0,60%
Taux max légal majoré	892 010 €

Simulation fourchette basse (2)	
Montants annuels estimés du VM	
Taux VM (à titre indicatif)	Assiette 2023 (3)
	91 683 653 €
0,10%	91 684 €
0,20%	183 367 €
0,30%	275 051 €
0,40%	366 735 €
0,50%	458 418 €
0,55%	504 260 €
Taux max légal	0,60%
Taux max légal majoré	550 102 €

Redressement
(cf hypothèse 4)

Taux VM (à titre indicatif)	Assiette recalculée (4)
	129 221 538 €
0,10%	129 222 €
0,20%	258 443 €
0,30%	387 665 €
0,40%	516 886 €
0,50%	646 108 €
0,55%	710 718 €
0,60%	775 329 €

A noter :

Les éléments présentés à gauche reprennent la définition réglementaire du VM. La stabilité des effectifs entre en ligne de compte mais elle renvoie à un calcul complexe opéré par l'URSSAF qui tient notamment compte des erreurs déclaratives des entreprises, des dates d'imputation, des éventuelles filiales, etc. C'est pour ne pas alourdir la présentation que nous avons jugé pertinent de ne pas apporter cette précision. En tout état de cause, toutes les entreprises éligibles (11 salariés et plus) sont susceptibles de verser le VM.

1

Pour instaurer le Versement mobilité :

2

Délibération d'instauration du VM :

3

La réglementation en vigueur ne prévoit pas de délai spécifique en cas d'instauration du VM.

Dès lors, le délai applicable est celui de la communication du taux de VM à l'URSSAF, soit avant le 1er mai 2025 pour une application au 1er juillet 2025, soit avant le 1er novembre 2025 pour une application au 1er janvier 2026.

4

En tout état de cause, la levée du VM est **conditionnée par la mise en place effective du (des) service(s) régulier(s) créé(s) par la CCVD** ainsi que par l'information préalable des employeurs concernés, ces deux conditions cumulatives entraînant un certain délai.

Le comité des partenaires doit également être consulté pour toute modification du taux de Versement Mobilité – et a fortiori pour sa création.

A noter :

Nous reprenons ici les termes de l'article L. 233366 du CGCT :

« Le versement destiné au financement des services de mobilité est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public qui organise au moins un des services mentionnés au 1° du I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports, à savoir :

1° Organiser des services réguliers de transport public de personnes ; »

Toutefois, il est généralement admis qu'un service de TAD sur lignes virtuelles puisse être assimilé à un service régulier dans la mesure où les itinéraires, les points d'arrêt et les horaires sont connus du public.

Il faut noter qu'au-delà du versement mobilité, d'autres sources de financement sont mobilisables, et notamment :

- Budget général de la CCVD
- Participation financière volontaire de communes membres (via une convention ad hoc)
- Participation financière volontaire d'hébergeurs locaux via tout type d'abondement
- Participation financière volontaire d'hébergeurs locaux via une majoration de la taxe de séjour (cette possibilité est en cours d'étude au Sénat)
- Taxe sur les plus-values immobilières ; taxe d'aménagement (selon applicabilité)
- Transfert de charges lié à la reprise de services régionaux de transport (cf. supra)

PROGRAMMATION DES ACTIONS

1

Un travail de programmation temporelle et budgétaire a été réalisée de manière conjointe par les services de la CCVD et le bureau d'étude.

2

Il est disponible au format A3 en annexe du Plan de Mobilité Simplifié.

3

De manière à projeter la mise en œuvre de la manière la plus juste possible, les partenaires associés ont été sollicités en phase de consultation préalable à l'approbation sur ce déroulé.

4

A noter :

- Les coûts projetés ne sont à ce stade pas actualisés d'année en année.

- Chaque fiche action dresse le bilan des programmes de financements existants et mobilisables. Ces programmes sont valides en 2025, ils seront à requestionner et valider au cours du temps.

Tableau de programmation annexé au Plan de Mobilité Simplifié

ACCÉDER A CREST, LIVRON ET LORIOU AUTREMENT QU'EN VOITURE	Maîtrise d'ouvrage	Niveau d'importance	Montants HT	2026	2027	2028	2029	2030	2031 à 2035
Apaiser le pôle Lorient, Livron (dont accès gares, ZA et collèges) pour se déplacer à pied et à vélo, en lien avec la déviation de la N7.	Lorient et Livron, Département CCVD pour équipements gares	1	Inv : 900k€ + 2M à 4M pour les franchissements (déjà programmé au SD cycl.) - hors aménagement espace public. Jalon N7 2029 à confirmer Région				Inv : 20k€ (hors SD cycle et aménagement espace public)		Fonc : 45k€/an
Pôle Lorient, Livron : Des bornes de libre-service vélo dans les gares et services clés.	CCVD & Accord nécessaire communes	2	Inv : 20k€ équipements gares. Fonc : 45k€/an entretien réseau à terme.	Fonc : 24k€	Fonc : 24k€	Fonc : 24k€	Fonc : 24k€	Fonc : 24k€	Fonc : 24k€/an
Un réseau de TAD en rabattement vers les pôles de vie et gares (jusqu'à la CAPCA).	CCVD & Région AURA	2	Inv : 15k€ Fonc : 50k€/an		Inv : 15k€ Fonc : 50k€	Fonc : 50k€	Fonc : 50k€	Fonc : 50k€	Fonc : 50k€/an
Des navettes pour le domicile-travail (et en priorité sur la Confluence)	CCVD	2	Inv : 15 à 30k€ selon scénario retenu Fonc : 100k€ à 410k€/an selon scénario retenu		Inv : 15 à 30k€ Fonc : 100 à 410k€	Fonc : 100 à 410k€	Fonc : 100 à 410k€	Fonc : 100 à 410k€	Fonc : 100 à 410k€/an
Travailler l'accessibilité de la gare de Crest (avec la CCCPS).	CCCPS, Commune de Crest CCVD Partenaire	2	Inv : 5k€ + 12 à 15k€ inv. CCCPS - Planification à confirmer CCCPS					Inv : 5k€ + inv. CCCPS	
Apaiser, favoriser la marche à pied et à vélo dans les bourgs – vers les écoles	CCVD charte et AAP Communes aménagement	4	Inv : 10k€ à 15k charte aménagement / 80k€ par an, fonds de concours aux communes	Inv : 10k€ à 15k€	Inv : 80k€	Inv : 80k€	Inv : 80k€	Inv : 80k€	Inv : 80k€/an
UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE À TOUS, UNE MOBILITÉ QUI SE VEUT SOLIDAIRE									
Développer un transport solidaire, à destination des plus précaires	CCVD ou association	2	Fonc : 30 à 60k€/an			Fonc : 30 à 60k€	Fonc : 30 à 60k€	Fonc : 30 à 60k€	Fonc : 30 à 60k€/an
Une tarification solidaire pour l'ensemble des services du territoire	CCVD	3							
Autopartage à disposition partout sur le territoire	CCVD	3	Inv : 200 à 340k€ en deux phases (véhicules occasion) Fonc : 58k€/an à terme (entretien des véhicules)		Inv : 120 à 200k€ Fonc : 35k€	Fonc : 35k€	Inv : 80 à 140k€ Fonc : 58k€	Fonc : 58k€	Fonc : 58k€/an
AMELIORER LES LIENS VERS ET DEPUIS L'EXTERIEUR DU TERRITOIRE, et notamment VALENCE et LA CAPCA									
Vers Valence depuis Crest : Fréquence à la demi-heure pour la ligne D24 et par le train (Région) Offre car en 2028 / train à long terme.	Région AURA CCVD propose	3	Porté par la Région			Porté par la Région			Porté par la Région
Vers et depuis Valence depuis le pôle Livron/Lorient : Améliorer la desserte par la D30 et par le train (Région) Offre car en 2028 / train à long terme.	Région AURA CCVD propose	3	Porté par la Région			Porté par la Région			Porté par la Région
Une plateforme de covoiturage sur le territoire (BlaBlaCar Daily, Karos, ...) et incitation financière au covoiturage en mutualisation avec les territoires voisins (CAPCA, Valence notamment)	CCVD	3	Fonc : 30k€/an	Fonc : 30k€	Fonc : 30k€	Fonc : 30k€	Fonc : 30k€	Fonc : 30k€	Fonc : 30k€/an
Des liens à vélo facilités depuis et vers les territoires voisins, et notamment vers la CAPCA	CCVD & EPCI voisins	4		Inv : à confirmer Commune Livron					
COMMUNIQUER, SENSIBILISER, IMAGINER									
Continuer d'informer et d'accompagner	CCVD	3	Internalisé						
Animer tout nouveau dispositif mobilité	CCVD	4	Internalisé						
En partenariat avec le Département, Communiquer sur le partage de voirie et soutenir le dispositif « tous à CCVD & Département vélo » au collège.		3	Inv : 10 à 15k€ (communication partage de voirie) questionner le département lors de l'approbation	Porté par le département					
Travailler des plans de mobilité inter-entreprise (PdME) dans les zones d'activité	CCVD	3	Internalisé						
Mettre à disposition des VÉLO pour développer les imaginaires sur les possibilités de demain	CCVD	4	Inv : 30 à 40k€			Inv : 30 à 40k€			
DÉCARBONNER les véhicules circulant sur le territoire (individuels, et logistiques)									
Collectivités exemplaires : décarboner la flotte de véhicules CCVD (moyen long terme), mutualiser un véhicule de 9 places entre les communes et associations (2026)	CCVD	4	Inv pour les véhicules : considéré comme investissement courant lié au renouvellement de parc de la CCVD. Fonc : 2k€ pour véh 9 places	Fonc : 2k€	Fonc : 2k€	Fonc : 2k€	Fonc : 2k€	Fonc : 2k€	Fonc : 2k€/an
Evaluer l'intérêt d'une mutualisation des livraisons/emports logistique sur le territoire, par une étude fine	CCVD	4	Inv : 5 à 10k€ pour une étude			Inv : 5 à 10k€			
Sur le pôle de Lorient / Livron : Continuer l'expérimentation de-vélo-cargo mutualisé pour les artisans et les commerçants	CCVD	4	Internalisé						

SERVICES TC, TAD, VELOS : FOCUS SUR MODES DE GESTIONS

1

Le Plan de Mobilité simplifié projette l'ouverture d'un certain nombre de services pilotés par la CCVD, et notamment la mise en place d'un réseau de transport (navettes pour les actifs et transport du quotidien) et la mise en place de vélos en libre-service.

2

Ci-dessous, une analyse avantage / inconvénient des différents modes de gestion possibles pour ce type de service, et ci-contre une comparaison détaillée entre Délégation de Service Public (DSP) et Marché Public.

3

4

Modes de gestion	Avantages pour la Collectivité	Inconvénients pour la Collectivité
DSP	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Transfert du risque commercial à l'opérateur (à nuancer selon le contrat... et la concurrence) ✓ Souplesse d'évolution du réseau (avenants, tranches conditionnelles) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en concurrence obligatoire ✓ Gouvernance « diluée » dans le contrat ✓ Évolution du réseau encadrée par le régime financier du contrat ✓ Surcoût lié à la marge de l'opérateur
Marché	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Optimisation fiscale (récupération de la TVA grevant le marché) ✓ Liberté tarifaire (l'opérateur ne conserve pas les recettes de trafic) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en concurrence obligatoire ✓ Pas de négociation (sauf aléa procédure) ✓ Régime des avenants plus contraignant qu'en DSP (évolution du réseau) ✓ Surcoût lié à la marge de l'opérateur
Régie (2 formes)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Attribution directe ✓ Gouvernance forte ✓ Évolution « naturelle » du réseau ✓ Régulation du marché (dans le cas d'un réseau à exploitation mixte public / privé) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Exposition au risque social ✓ Régie soumise à la comptabilité publique (agent comptable de droit public, dépôts auprès du Trésor Public, contrôle de la CRC...)
SPL	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Attribution directe sans mise en concurrence ✓ Coopération territoriale (notion de bassin de transport) ✓ Comptabilité privée (entreprises) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Obligation de trouver au moins un coactionnaire ✓ Gouvernance partagée entre les actionnaires

En ce qui concerne les vélos en libre-service, la passation d'un contrat distinct de celui des navettes semble a priori peu adaptée. Le service peut être inclus dans le contrat d'exploitation des navettes, soit via une option obligatoire (marché ou DSP), soit via l'allotissement (marché). Recommandation : l'option obligatoire est à privilégier.

Alternative : exploitation en régie « directe » (à valider selon périmètre du service).

Item	Concession-DSP	Marché public
Mise en concurrence	Obligatoire	Obligatoire
Définition du besoin	Conseil communautaire	Conseil communautaire
Délibération préalable	Oui	Non
Consultation préalable d'organes	CCSPL si > 50 000 hab. (+CTP)	Non
Organe attributaire	Conseil communautaire	CAO
Autorisation signature contrat	Conseil communautaire	Conseil communautaire
Personne responsable du contrat	Président AOM	Président AOM
Allotissement	Obligatoire hors justification	Obligatoire hors justification
Gratuité du service	Compatible	Compatible
Durée du contrat	10 à 15 ans maximum	Limitée selon marché 4 à 6 ans
Responsabilisation de l'exploitant	Forte	Faible
Négociation avec soumissionnaires	Oui	Seulement si infructuosité (1)
Options (ex : bus électriques)	Possibles	Possibles
Variante (ex : itinéraires des lignes)	Possibles - ouvertes	Possibles - encadrées
Biens de retour / reprise (SAEIV...)	Oui	Non

SUIVI & EVALUATION DU PLAN

1

Le suivi du plan réalisé au travers d'une démarche d'évaluation, et d'une série d'indicateurs pilotée au niveau « macro » - et non action par action.

2

Les indicateurs proposés en vue de l'évaluation sont détaillés page suivante. Chaque indicateur est décrit selon plusieurs critères – voir ci-contre.

3

En 2025, est prévu un état T0 d'évaluation, point de départ avant mise en œuvre des actions.

Sont ensuite prévues :

4

- Une évaluation à mi-parcours : à T0+ 5 ans (2030)
- Une évaluation après 10 ans (2035)

Pour autant, il est proposé que certains indicateurs soient suivis de manière plus fréquente, de manière à pouvoir réorienter finement certaines actions si besoin.

Les indicateurs seront comparés aux tendances nationales.

LIEN AU PCAET

Les indicateurs globaux s'inscrivent dans la trajectoire tracée en 2015 par le PCAET, allant vers une réduction marquée de la place de la voiture dans les déplacements domicile-travail.

Le bilan à mi-parcours du PCAET a montré que :

- La consommation du secteur transport est en baisse de 4% entre 2015 et 2022. Si la tendance reste la même, la baisse n'est pas assez prononcée pour atteindre les objectifs du PCAET (-11% projetée contre un objectif de -39%)
- Les émissions totales de gaz à effet de serre sont en baisse de -5,7% depuis 2015, la tendance n'est pas assez prononcée pour atteindre les objectifs fixés par le PCAET (-16% projetée contre un objectif de -28%)

DESCRIPTION DES INDICATEURS

INDICATEURS GLOBAUX et INDICATEURS PAR MODES

Des indicateurs globaux (évolution des parts modales, équipements des ménages...)

Des indicateurs ciblant 1 ou plusieurs actions (occupation des réseaux de transport, nombre de trajets covoiturés...)

Lien au
PCAET

INDICATEUR DE REALISATION vs REUSSITE

Réalisation : fait / pas fait

Réussite : actions mises en œuvre efficaces / ou pas

OBJECTIF

L'objectif à atteindre (par exemple : multiplication par 3 des trajets covoiturés)

MODE DE MESURE, FREQUENCE

Mode de calcul de l'indicateur

Fréquence de mesure : annuelle / bi-annuelle....

SUIVI & EVALUATION DU PLAN : INDICATEURS PROPOSES

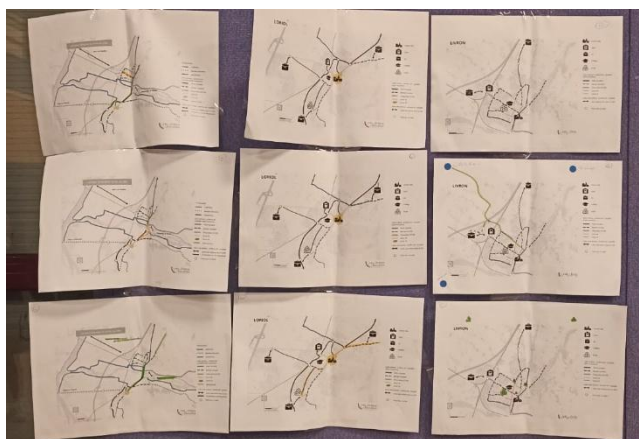
	TYPE	INDICATEUR	OBJECTIF	SOURCE / COMMENT MESURER	FREQUENCE MESURE
GENERAL	Réalisation	Avancement du déploiement des actions du PDMS	100% des actions mises en place	Nb d'actions mises en place	Annuel
	Réussite	Part modale voiture dans les déplacements domicile travail	Part modale = 60% (2025 : 85%) <u>Cohérent avec l'objectif PCAET</u>	Part modale voiture déplacements domicile-travail (Insee)	Tous les 5 ans
	Réussite	Equiperment des ménages en voitures individuelles	Diminuer la part de ménages à 2 voitures à 40% (2025 : 50%),	Equiperment des ménages : nb de ménages avec 2 véhicules ou plus	Tous les 5 ans
TRANSPORTS COLLECTIFS	Réalisation	Réseau TC mis en place, Adaptation TC Région réalisée	100% du réseau déployé, des bus toutes les 30 minutes depuis et vers Valence	Nb de services en place/nb de service projetés (navette du quotidien + TAD + transport solidaire) Offre régionale toutes les 30 minutes & adaptée = oui / non	Tous les 2 à 3 ans
	Réussite	Fréquentation des services	60% pour navettes actifs / 30% TAD et transport solidaire	Nb de passagers par trajet / capacité totale	Mensuelle
	Réussite	Usagers satisfaits	Plus de 80% des usagers satisfaits	Enquête d'usage à bord des bus : qualité du service, service à l'heure, service répondant aux besoins ?	Tous les 2 à 3 ans
VELO	Réalisation	Maillage cyclable du territoire	75% du réseau cyclable SDC déployé – et 100% sur le Pôle Livron/Loriol et vers la gare de Crest	Nb de km réalisés / Nb de km projetés	Tous les 2 à 3 ans
	Réussite	Trafics vélos en hausse	x2 tous les 2 ans après mise en place des premières actions Atteindre 10% de part modale vélo sur le Pôle Livron-Loriol en 2030	Mesures trafic vélo sur des trajets domicile-travail du pôle Livron-Loriol - Part modale vélo déplacements domicile-travail (Insee)	Tous les 2 à 3 ans
	Réussite	Taux d'utilisation des vélos libre service et en location	Vélos en location (dont VELI) : moins de 20% du parc inusité en moyenne / Vélos libre-service : 2 locations/jour/vélo en moyenne	Suivi des services, avec focus sur les VELI et le vélo-cargo artisans	Annuel
COM. & SENSIBILISATION	Réalisation	Nombre d'animations de sensibilisation réalisées	80% des animations projetées & chaque service présenté a minima 5 fois	Nombre d'animations effectuées / nombre total projeté par le PDMS	Tous les 2 à 3 ans
	Réussite	Nombre de personnes sensibilisées	Au moins 8 <u>nouvelles</u> personnes par déplacement / animation	Nombre de nouvelles personnes sensibilisées par animation	Annuel
PARTAGE DE VEHICULE	Réussite	Nombre de trajets en covoiturage par an	Nombre de trajets triplé en 10 ans	Observatoire national du covoiturage du quotidien	Annuel
	Réussite	Nombre de location des véhicules d'autopartage, nombre d'usagers	Chaque voiture utilisée en moyenne 1 fois par jour Nombre d'usagers : plus de 30 par véhicule	Suivi des réservations	Annuel
SOLIDARITE	Réalisation	Un tarif solidaire pour l'ensemble des services	100% des services offrant un tarif solidaire	Tarif solidaire existant = oui / non	1 fois, en 2035



LES ACTIONS DANS LE DETAIL



UN PLAN D'ACTION CONSTRUIT EN CO-CONSTRUCTION



Le plan d'action a été bâti en co-construction, au travers de 2 comités de suivi, et de 4 ateliers de co-construction :

- Ateliers animés dans chaque bassin de vie du territoire.
- Près de 40 participants, 16 communes représentées.
- Un travail concret qui a permis de faire naître des idées.



LE DEPLOIEMENT DU SD CYCLABLE : UN OBJECTIF GENERAL DE LA CCVD

1

En préambule au développement des actions établies par le PDMS, la CCVD rappelle son objectif d'un déploiement progressif de son schéma directeur cyclable approuvé en 2021 (en annexe du PDMS).

2

Concernant les itinéraires cyclables, composant une partie importante de la mise en œuvre de ce schéma, le PDMS a priorisé certains secteurs : le pôle Livron/Loriol, le secteur à moins de 15 minutes à vélo de la gare de Crest, les liens à la CAPCA.

3

Ils sont rappelés sur la carte ci-contre, et pour certains développés plus précisément dans les fiches actions par la suite.

4

Gouvernance :

Pour accompagner le développement de son réseau d'axes cyclables, la CCVD pose la réflexion de la prise de compétence Voirie Cyclable d'intérêt communautaire

Planning et actions à mener :

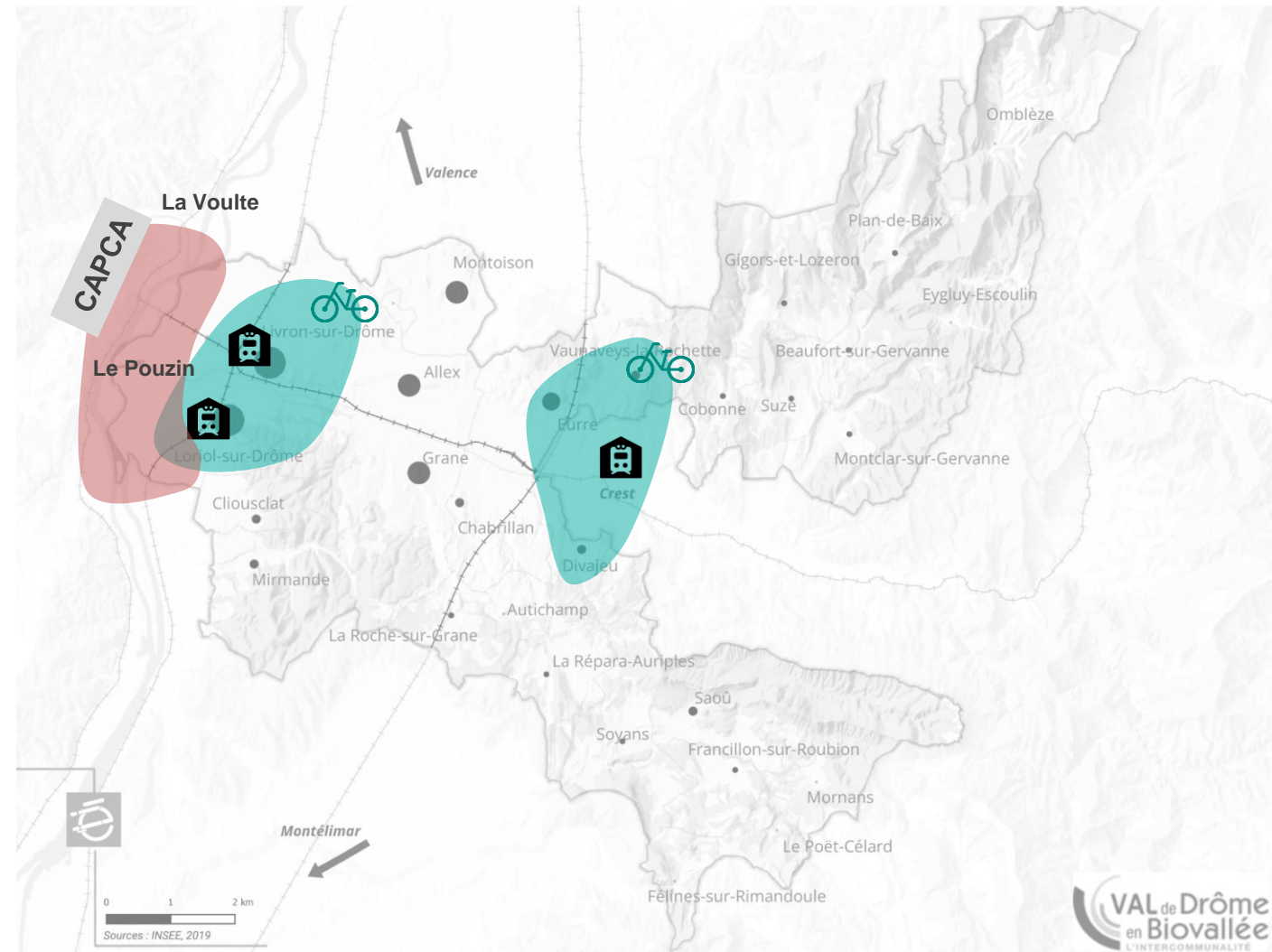
- Définir le réseau cyclable d'intérêt communautaire, et les limites de compétences de chacun
- Confirmer la prise de compétence par délibération

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Définir le réseau cyclable d'intérêt communautaire, et les limites de compétences de chacun
- Cadrer la gestion de l'entretien sur les voiries cyclables d'intérêt communautaire

Coûts d'investissement et exploitation : 8M€ (budget estimatif établi par le SD cyclable, retenu pour signer le contrat de partenariat avec le Département en novembre 2024)

Durée de déploiement : 10 ans





ORIENTATION 1

ACCÉDER A CREST, LIVRON ET LORIOI AUTREMENT QU'EN VOITURE

A1	Apaiser le pôle Lorioi, Livron (dont accès gares, ZA et collèges) pour se déplacer à pied et à vélo, en lien avec la déviation de la N7 et la passerelle.
A2	Pôle Lorioi, Livron : Des bornes de libre-service vélo dans les gares et services clé.
A3	Un réseau de TAD en rabattement vers les pôles de vie et gares (jusqu'à la CAPCA).
A4	Des navettes pour le domicile-travail (et en priorité sur la Confluence)
A5	Travailler l'accessibilité de la gare de Crest (avec la CCCPS).
A6	Apaiser, favoriser la marche à pied et à vélo dans les bourgs – vers les écoles





La déviation de la N7 est projetée pour 2027. L'arrivée de ce nouveau barreau routier en contournement du pôle Livron Lorioi est l'opportunité d'apaiser le pôle. Plusieurs démarches déjà engagées vont dans ce sens, et notamment le schéma directeur cyclable et le programme « petites villes de demain » sur les communes. L'action vise ici à rassembler les actions à mener, et les compléter pour une approche multimode complète.

Gouvernance :

Communes de Lorioi et Livron pour les axes communaux, le département pour la traversée de Livron/Lorioi hors zone agglomérée (future ex-N7). CCVD coordinateur.

Planning et actions à mener :

- Décider de l'intégration des opportunités identifiées par le PDMS aux projets prévus (SDC, PVD) – voir pages suivantes
- Entamer des études de faisabilité pour la mise en place des aménagements prévus par le SDC, PVD et le PDMS
- Concrétiser les différents aménagements

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Le SDC donne une base solide pour l'apaisement du pôle, qui pourrait évoluer à la marge – voir ci-contre et page suivante.
- Penser des itinéraires continus et bout-à-bout.

Coûts d'investissement et exploitation :

- Liens cyclables : budget déjà prévu par le SDC : 510k€ pour Livron, 275k€. Entre 2M€ et 4M€ pour la passerelle. Budgets additionnels : dépendant de l'aménagement (80 à 100€/ml bande cyclable – 200 à 500€/ml en site propre)
- Equipements, jalonnements et cheminements autour des gares : 20k€ (hors aménagement espace public)
- Apaisement général : dimensionnement à effectuer selon les projets des communes.
- Entretien des voies cyclables : 45k€/an pour l'entretien du réseau à terme. *Estimé à 2k€/km.*

Aides disponibles : Réseaux cyclables : département, DSIL, DTER, AVELO, fond vert 2025. Marchabilité : ADEME.

Durée de déploiement : 2 à 5 ans selon projets portés.

Impact environnemental : 22kg eqCO2 de moins tous les 100km parcourus à pied et en vélo mécanique (20kg Eq CO2 en vélo électrique)

Éléments techniques : Qu'apaiser, pour qui, pour quoi ?

Les piétons :

- Assurer des liens piétons sécurisés vers les gares, vers les établissements scolaires, et entre les deux communes, et mettre en place du jalonnement piéton (avec temps de parcours) sur ces itinéraires.
- Apaiser la N7 actuelle (après l'arrivée du contournement).

Principe des aménagements cadrés en partie par la charte d'aménagement ([action A.6](#)).

Le vélo :

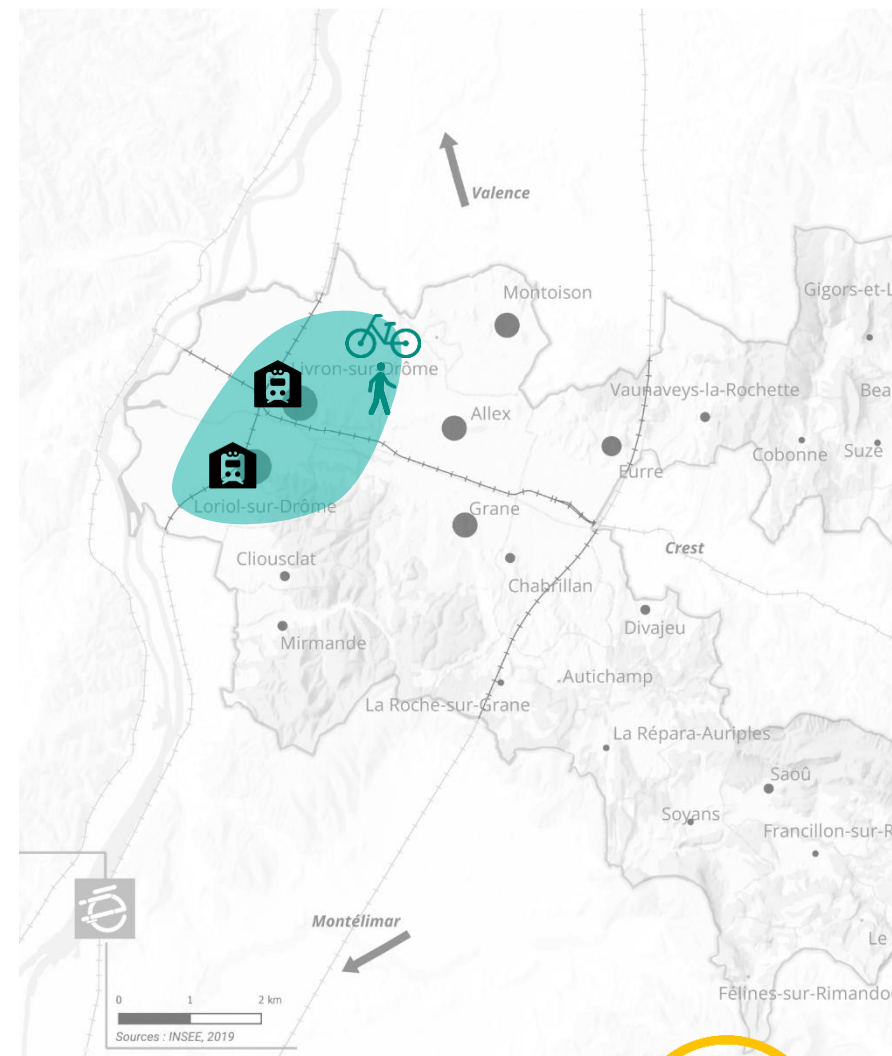
- **Prioritaire** : réaliser une liaison sécurisée entre Lorioi et Livron (SDC) – retour consensuel des concertations.
- **Au total, 23 km de voies cyclables** seront à aménager dans le cadre du SDC.
- **Opportunités** (des actions non-repérées dans le SDC) :
 - Lier les hameaux de Livron au centre-ville (notamment ceux des Petits Robins et de Saint-Genys) – **6 à 8km**
 - Créer des liaisons cyclables aux ZAE - **8 à 10km**

Page suivante : précisions sur ce volet.

L'accessibilité des gares de Livron et de Lorioi :

- Renforcer les accès piétons et cyclables à la gare
- Améliorer la signalétique en gare : jalonner les arrêts de bus à proximité, indiquer le centre-ville...
- Accompagner la mise en place de parkings relais

Pages suivantes : précisions sur ce volet.



En bleu : AJOUT
DU
COMITE DE
SUIVI



APAISER LE PÔLE LORIO, LIVRON (DONT ACCÈS GARES, ZA ET COLLÈGES) en lien avec la déviation de la N7 (2/3)

PRIO 1

Eléments techniques : focus liens vélo

Liens prévus :

Le schéma directeur prévoit le développement de :

- Liens internes dans chaque centre-bourg et les alentours du centre-bourg.
- Une passerelle modes actifs pour traverser la Drôme (mars 2025 : étude de faisabilité en cours, intégrant les liens plus larges jusqu'aux centres de Livron et Lorio)

Propositions :

- Prévoir des liaisons cyclables aux hameaux de Livron (notamment Les Petits Robins et St-Genys).
- Envisager des liaisons cyclables aux zones d'activité pour développer le vélo sur le trajet domicile-travail. Le diagnostic montre des flux internes non négligeables, et des zones d'activité à moins de 15 minutes à vélo des polarités.

Points d'attention :

- Développer avec une logique d'itinéraire : de la gare à la ZA, du centre-ville au centre-ville – et non par une logique de traitement isolé de points durs.
- Le SDC marque certains 'aménagements cyclables existants' et 'bandes dérasées multifonctionnelles'. Etat d'usage à vérifier quand ces aménagements sont intégrés à un itinéraire fonctionnel.
- **Déviations N7 : va induire une coupure territoriale** : enjeu de traiter des traversées vélos – a minima – pour l'accès aux ZA de Fiancey et Champgrand.

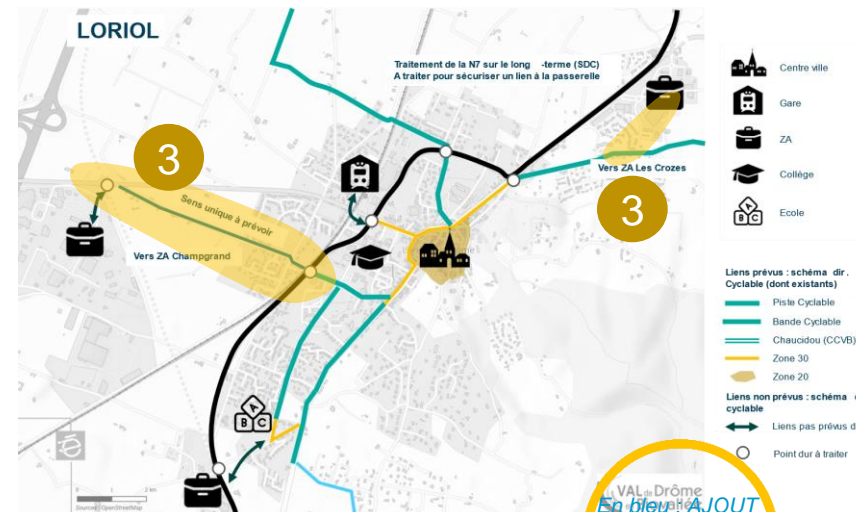
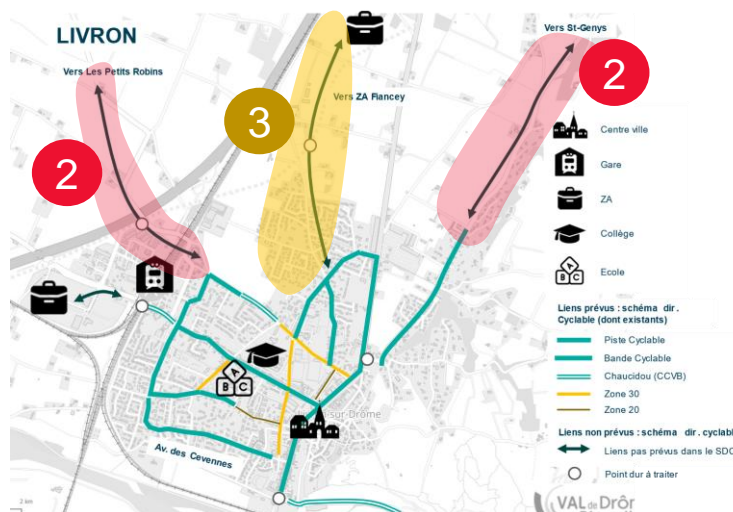
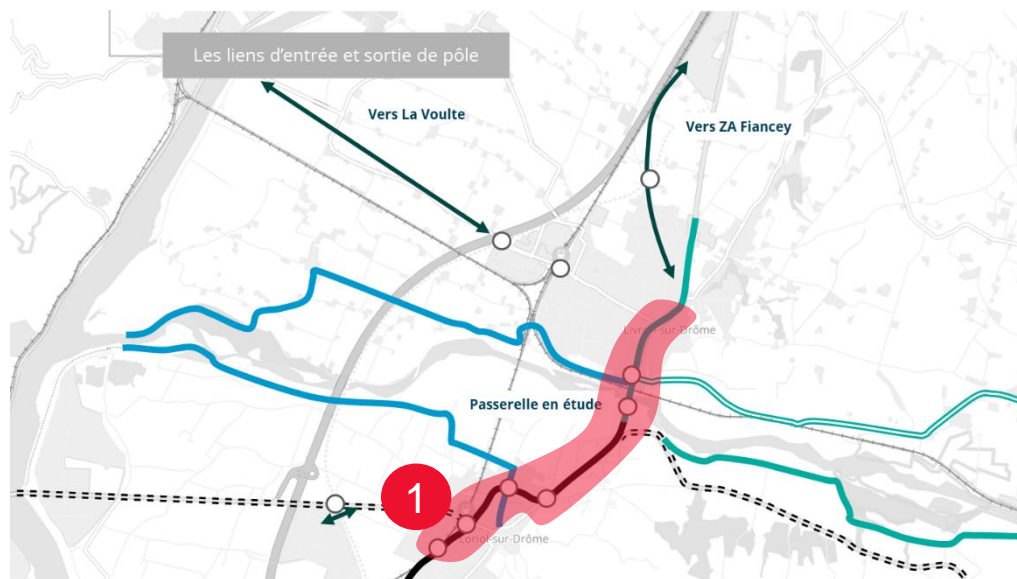
Priorités : sur la carte ci-contre.

1 2

En rouge : liens prioritaires à développer (consensus fort en concertation)

3

En jaune, compléments proposés pour les zones d'activité.
(Crozes à déployer en premier, plus de facilité technique)



Détails techniques :

Cheminements identifiés en première approche pour l'accès aux ZA (à travailler finement) :

- Accès Fiancey : chemin de Couthiol. Entrée par l'arrière sur la zone d'activité à travailler (via servitude de passage sur le site de GPA ?). Future N7 à traverser.
- Accès Champgrand : chemin des frères (induit une traversée de la future N7). Alternative : chemin des Archepuits – rue Hector Berlioz (pas de traversée de N7).
- Accès Crozes : carrefour N7 actuelle à traiter, aménagement rue Louis d'Arbaletier.



APAISER LE PÔLE LORIO, LIVRON (DONT ACCÈS GARES, ZA ET COLLÈGES) en lien avec la déviation de la N7 et la passerelle (3/3)

PRIO 1

GARE DE LIVRON

Éléments techniques :

- Création d'un cheminement piéton et cyclable lisible, et jalonné de la gare au centre-ville (sur la départementale, cheminement existant à conforter).
- Arrêt TC D26 relativement loin (5 minutes à pied) et non signalisé en sortie de gare. Ajout d'un arrêt en sortie de gare pour les navettes domicile-travail. Se poser la question de la possibilité de décaler l'arrêt de la D26 vers la gare et/ou un retournement des véhicules en gare de Livron.
- Améliorer la signalétique (fléchage des arrêts de bus, des vélos libre-service, du centre-ville à pied)
- A moyen-terme : penser le stationnement des vélos cargos, long-tail...



Signalétique en abord de gare (Gares & Connexions) – exemple de Villefranche sur Saône



Abords de la gare
Pas de cheminements vélo ou piéton



Arrêt ligne D26 à 5 minutes

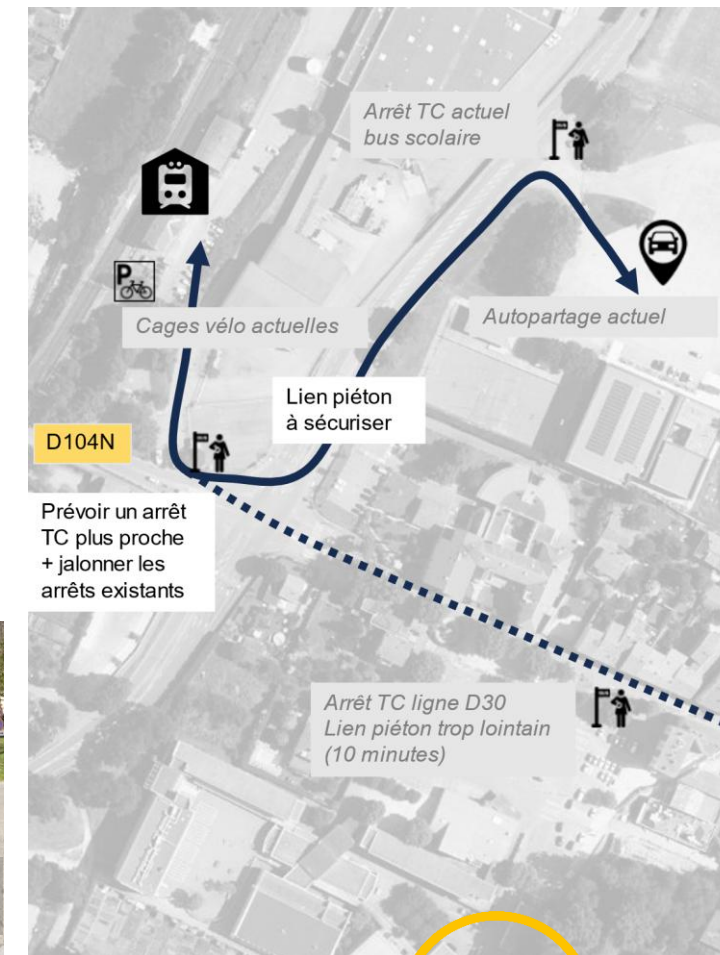
GARE DE LORIO

Éléments techniques :

- Création d'un cheminement piéton et cyclable lisible, sécurisé et jalonné vers le centre-ville (sur la départementale, cheminement existant à conforter)
- TC : idem gare de Livron.
- Améliorer la signalétique (fléchage des arrêts de bus, des vélos libre-service, du centre-ville à pied) - rendre visible le véhicule en autopartage dès la sortie de gare.
- A moyen-terme : penser le stationnement des vélos augmentés (vélos cargos, longtail...)



Arrivée sur la gare
Pas de cheminements vélo ou piéton



En bleu : AJOUT
DU
COMITE DE
SUIVI



Pour donner la possibilité de se déplacer à vélo sur le pôle Livron/Loriot, et notamment en lien avec les gares, la CCVD souhaite développer un système de bornes libres services vélo.

Gouvernance : MOA CCVD. Accord nécessaire des communes pour emplacements. Convention avec la Région nécessaire en abord de gare.

Opportunité : convention avec VRM pour système commun (voir ci-contre).

Planning et actions à mener :

- Valider les principes de fonctionnement et décider les emplacements précis avec les communes (prendre en compte l'étude de circulation à Livron)
- Communiquer 2 mois avant le lancement et lancer l'expérimentation Phase 1
- Après 2 ans : évaluation
- Selon évaluation : pérennisation et extension Phase 2

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Service en boucle = risque de manque de souplesse perçu pour les usagers (par exemple : pas de possibilité de prise près de chez soi pour partir à la gare)

Coûts d'investissement et exploitation :

Fonctionnement : 24k€/an

Aides disponibles : Fond mobilité, Banque des territoires « Financer des services de mobilité durable en ville et en périphérie »

Durée de déploiement : 4 à 6 mois

Impact environnemental : 20kg eqCO2 économisés tous les 100km parcourus via le service en VAE

Eléments techniques :

Phase 1 : Service à expérimenter, en divers lieux du territoire – voire ci-contre.



Exemple de station de location mobile

Types de vélos et bornes (phase d'expérimentation) :

- plateforme non intrusive (pas ou très peu d'intervention en génie civil).
- 4 stations de 6 vélos mécaniques

Fonctionnement : en boucle (les usagers prennent un vélo à un des emplacements, et le ramènent à ce même endroit en fin de location).

Durée expérimentation : 2 ans, avec retour d'expérience à 6 mois, 1 an, 18 mois

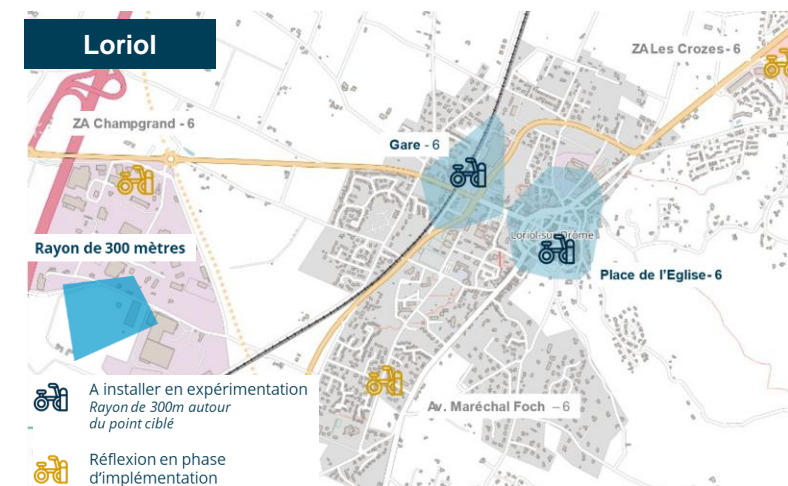
Phase 2 : si évaluation satisfaisante : pérennisation et extension du service :

Evolution du système ? En boucle ou free-floating ?

Le premier est plus contraignant pour les usagers (ramène au lieu de départ), et moins contraignant pour l'opérateur (pas besoin de rééquilibrer les vélos entre les emplacements). Inversement pour un système free-floating.

Opportunité : Aller vers un service mutualisé avec VRM pour intégration au service Libélo (moyen-long terme). Permet de faciliter l'usage pour les personnes habitants la CCVD et travaillant sur VRM, et inversement. *Il est à noter qu'aujourd'hui, cette mutualisation n'est pas envisagée dans la stratégie territoriale de Valence Romans Mobilité.*

Tarification proposée : Pass journée : 2€ / Abonnement annuel : 30€ (application tarif solidaire : voir fiche B2)





3 offres de TAD existent déjà sur l'est du territoire. Le PDMS acte un travail avec la Région et dans les bassins de vie de la CCVD sur ces offres existantes, ainsi que la création de lignes du quotidien à l'ouest du territoire, et notamment pour les communes aujourd'hui sans alternatives à la voiture.

Gouvernance :

- Région AURA : 5 lignes TAD - proposition d'ajustements par la CCVD
- CCVD : création de lignes du quotidien à l'ouest + communication sur l'offre TAD Région

Planning et actions à mener :

- TAD existants : communiquer sur l'offre existante
- TAD existants : communiquer et remonter auprès de la Région les souhaits d'évolution d'offre.
- Lignes à créer :
 - Finaliser le cadrage du service
 - Contractualisation (ou montage d'une régie)
 - Lancement du service.

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Articulation Navettes du quotidien et Transport solidaire à bien cadrer et communiquer.
- TAD Régionaux : la Région reste MOA du service.

Coûts d'investissement et exploitation :

- Investissement (arrêts à créer) : 15k€
- Exploitation : 50k (30k ligne du quotidien + 20k navettes offre culturelle)
- Recette estimée : 2 à 3k€

Aides disponibles : pas d'aide identifiée.

Durée de déploiement : 4 mois pour la communication sur les offres existantes / 1 an pour nouvelle ligne.

Impact environnemental : 10,5kg eqCO2 de moins tous les 100km parcourus via le service

Eléments techniques :

TAD existants : évolution et communication :

2 points saillants (diagnostic et concertation) :

1. Améliorer la lisibilité et connaissance de l'offre.
2. Porter la demande d'un ajustement de l'offre

Voir page suivante.

Un service du quotidien sur la Confluence, pouvant être hybride entre navette régulière et TAD :

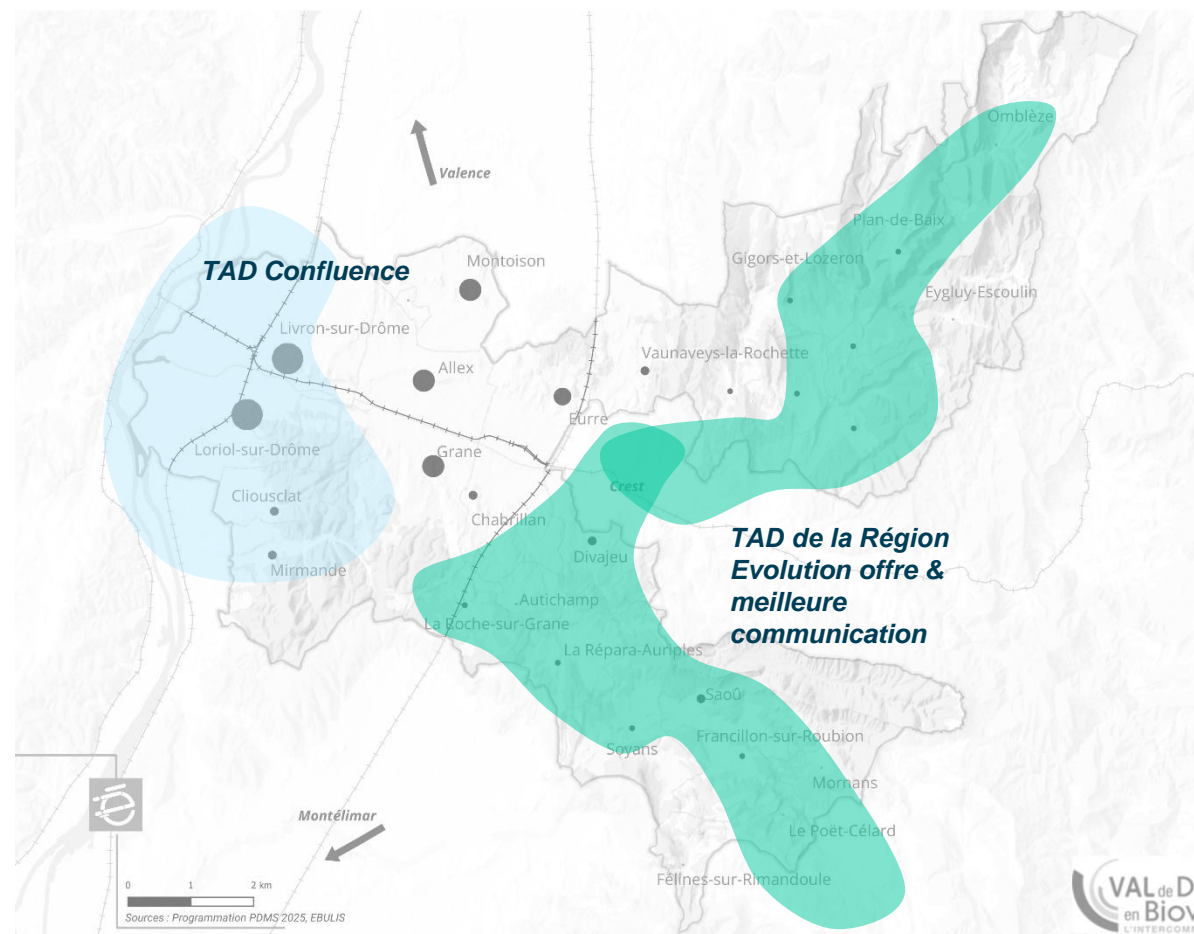
Objectif :

- Ligne du quotidien : desserte des pôles de vie depuis Clionsclat, Mirmande, les hameaux de Livron et Loriol 2 à 3 fois par semaine. Un service à penser pour l'accès aux mairies, commerces et marchés.
- Desserte culturelle et événementielle : proposée 1 à 2 fois par mois.

Voir page suivante.

La définition de transport à la demande :

Le Transport à la Demande est un service de transport public, à destination de tous les publics, qui fonctionne avec une réservation obligatoire suivant une tarification préétablie.





Confluence : ligne du quotidien

Navettes culturelles

Ligne du quotidien (TAD) :

Proposition d'un service à la demande, permettant d'accéder à Livron et Loriol (mairie, commerces et marché).

Fonctionnement : 2 fois par semaine, dont le mardi matin, jour de marché. 1 vendredi par mois, cette ligne permet d'accéder au marché de la Voulte.

Les communes pourront ajuster les plages horaires des ouvertures de mairie aux jours de desserte TAD.

Ligne culturelle :

Des navettes pour les événements culturels : 1 fois par mois, proposition d'une navette depuis les hameaux ou villages vers des événements du territoire.

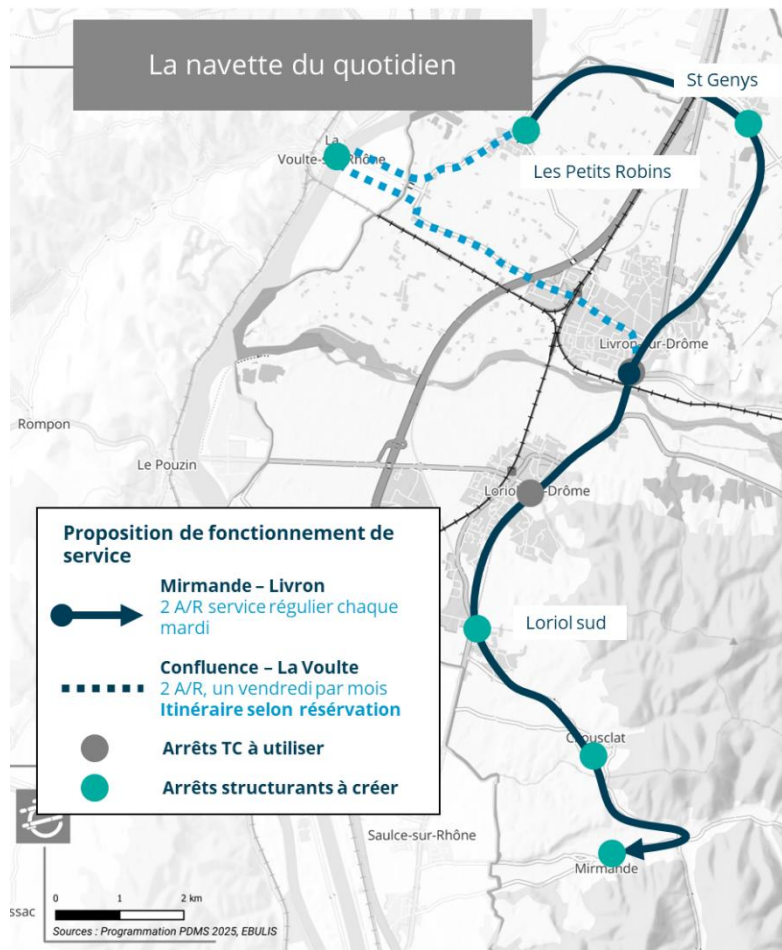
Prise en charge :

- Arrêts TC régionaux existants à privilégier – arrêts à créer si non existants

Type de véhicule : 9 places.

Tarif :

- Tarification identique aux navettes domicile-travail pour une lisibilité et simplicité du réseau CCVD.
- 2€ l'aller, 3€ l'aller-retour, 20€ l'abonnement mensuel.



TAD Région (Gervanne-Sye et Haut Roubion)

Améliorer la communication et la connaissance de l'offre :

- Faire une communication plus claire et pédagogique
- Créer un outil/visuel pour synthétiser les fiches horaires et parcours
- Dans chaque mairie, mettre à disposition des habitants les fiches TAD (et plus généralement, l'ensemble des fiches horaires des transports collectifs)

- Informer les réseaux d'aide à domicile
- (à porter vers la Région) Dans les fiches des TAD, indiquer les lieux de prise en charge/dépose

L'usage grandissant de l'offre TAD TGV montre que ces services peuvent servir au territoire, et que la communication pour les faire connaître est essentielle.

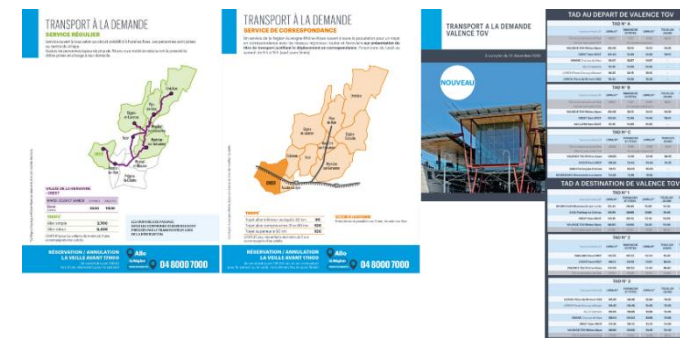
Ajuster l'offre (à porter vers la Région) :

Dessertes et fréquences :

- TAD Régulier : un (voire des) arrêt(s) intermédiaire (ou déplacé). Besoin de desserte de Crest Intermarché, du marché, des centres médicaux et pharmacie. Les publics cibles sont en difficulté pour se déplacer, les arrêts doivent être à proximité immédiate des lieux de desserte. Desservir Cobonne.
- TAD Régulier : offrir la possibilité d'un aller-retour en milieu de matinée ; ajouter un aller-retour les mercredis après-midi pour les activités scolaires
- TAD TGV : un grand intérêt de ce TAD : l'étendre aux correspondances vers Lyon et Marseille.

Lisibilité et facilité d'usage :

- Installer une signalétique claire dans les gares et rendre les véhicules identifiables.
- Réservation : pouvoir se faire accompagner en mairie (rejoint la communication)
- Tarification : 3 tarifications pour 3 services. A harmoniser pour rendre l'offre plus compréhensible ?



En bleu : AJOUT
DU
COMITE DE
SUIVI



85% des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture, que ce soit dans la proximité, ou pour les usagers venant de plus loin (peu d'usage de l'offre de train). Les alternatives à la voiture sont à développer (peu d'horaires TC, peu de desserte des ZAE, pas de TC aux gares). Des navettes dédiées aux actifs répondent à ce manque, notamment sur les viviers d'emplois majeurs – Vallée de la Drôme et Confluence.

Gouvernance : MOA : CCVD. Intervention des communes pour la matérialisation des arrêts

Planning et actions à mener :

- Définir le réseau et son fonctionnement (voir ci-contre)
- Préparation : aménagement des arrêts et charte graphique pour le service (fiches horaires, fiches arrêts, marque), achat des véhicules si choix d'une gestion en régie ou lancer un marché si délégation de service.
- Communiquer sur le service 2 mois avant le lancement (et, de préférence, avant la rentrée scolaire)
- Lancer le service, avec un événement médiatisé

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Cadrage fin du réseau restant à réaliser : argumenter les choix (nombre d'emplois...) et prioriser les dessertes, pour un réseau efficace.
- Idéalement : co-construire l'offre avec les usagers finaux (les salariés) et non avec des représentants (RH-chefs d'entreprises)

Coûts d'investissement et exploitation : Voir page 3/3 de la fiche action

Aides disponibles : -

Durée de déploiement : 1,5 an

Impact environnemental : 10 à 20kg eqCO2 de moins tous les 100km parcourus en bus (selon motorisation)

Eléments techniques :

Dans le cadre du PDMS, ont été dressé divers scénarios de dessertes des zones d'activités du territoire, plus ou moins ambitieux – voir page suivante. Ces scénarios seront affinés et ajustés par le biais d'échanges avec les entreprises (enquêtes, ateliers).

Définir le réseau :

- Préciser le réseau à déployer et son fonctionnement (lignes, arrêts, horaires, tarifs), sur la base des scénarios du PDMS. Valider le financement de ce réseau de transport.
- Consulter les entreprises (les salariés) sur une première ébauche de réseau pour l'affiner ensuite.
- Etude fine des arrêts et cheminements d'accès aux arrêts

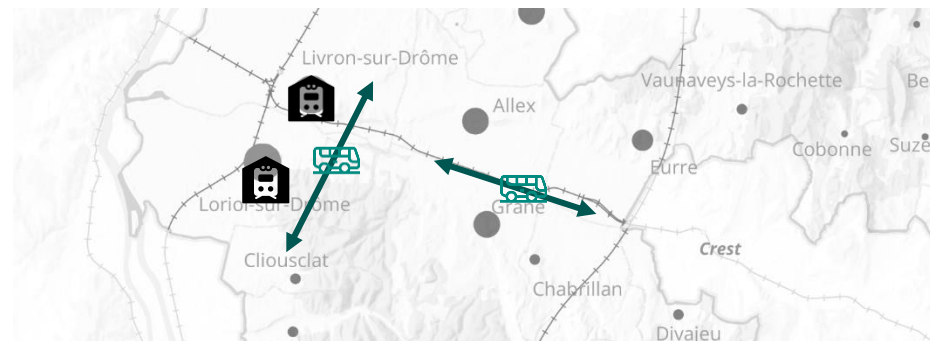
Fonctionnement proposé : voir page suivante

Type de véhicule : 22 places en première approche – possibilité de véhicules avec rampe d'accès

Type d'arrêts : proposition d'arrêt avec poteau et banc en première approche.

Tarification proposée : cohérente avec le TAD quotidien

- 2€ par trajet, 3€ aller-retour dans la journée
- 25€ le pass mensuel
- Aller vers une tarification unifiée Région / CCVD ? – voir page 3/3 de la fiche action.



UN RESEAU UTILISE - FACTEURS DE RÉUSSITE :

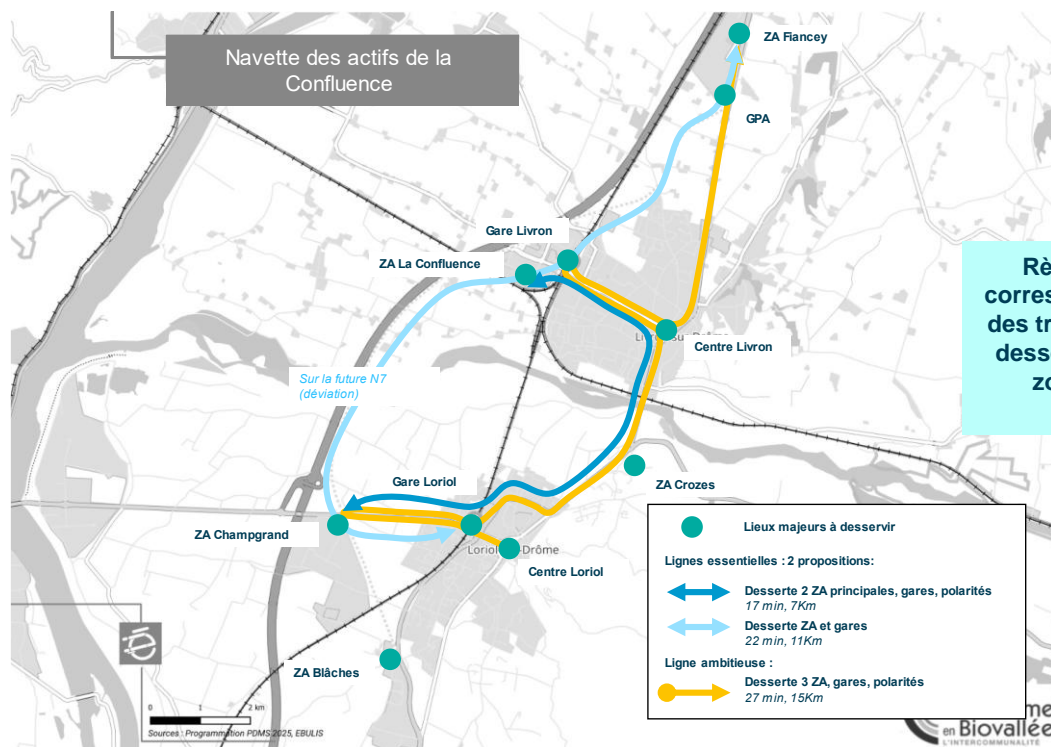
- OFFRE CONNUE : communiquer vers les entreprises, régulièrement.
- OFFRE RÉGULIÈRE ET SÛRE (minimum de retards, fiabilité des passages)
- OFFRE CADENCÉE : plus le temps entre 2 passages est réduit, plus la bascule TC-voiture s'opère = idéalement, un passage tous les 15 à 20 minutes. Ne pas favoriser 1 passage par heure sur plus de dessertes : préférer réduire le nombre de dessertes et passer souvent.
- OFFRE ADAPTEE : bien penser l'adéquation de l'offre aux horaires de train et des entreprises, interroger le retour d'usage des salariés.
- OFFRE FACILE A UTILISER : facilité d'abonnement, idéalement tarification unifiée Région-CCVD-voire VRM

FAVORISER LE CHANGEMENT D'HABITUDE – QUE PEUT-ON FAIRE ?

- Challenges mobilité
- Offrir des tickets de bus « ouverture de réseau » puis aux nouveaux arrivants
- Retours d'usage / écoute des freins et adaptation de l'offre en conséquence



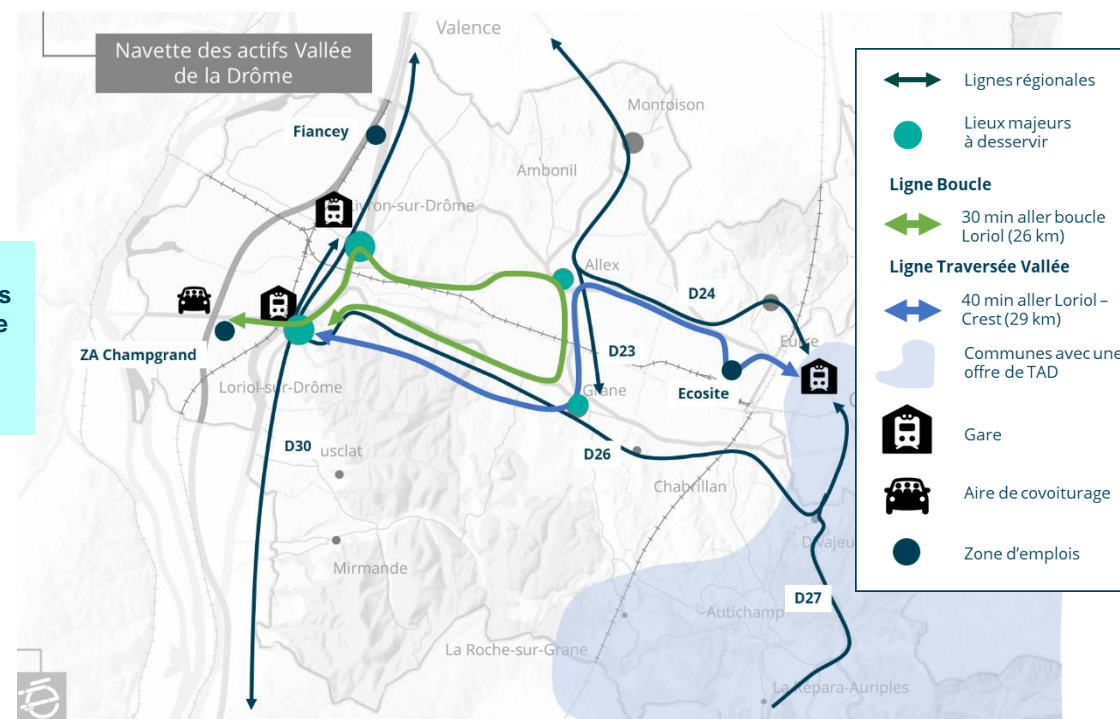
Navette Confluence : 3 scénarios de lignes : 2 « essentielles », 1 « ambitieuse »



Commentaires techniques sur les propositions :

- Ligne essentielle bleu foncé : dessert les 2 principales zones d'activité, les gares et les centralités.
- Ligne essentielle bleu clair : centrée sur l'intermodalité en gare – et donc principalement sur les salariés venant de Valence (pas de passage par les centralités). **Utilisable par les habitants avec quelques minutes de marche à pied.** Ligne efficace, via la future N7 (ne pourra être réalisée qu'une fois la déviation mise en service)
- Ligne jaune : dessert la quasi-totalité des ZA, mais longue en temps de parcours. Semble moins adaptée pour offrir une fréquence soutenue (ou très coûteuse, avec plusieurs véhicules).
- Pour les 3 lignes : intermodalité avec le train à assurer en gare de Livron.

Eléments techniques : 2 scénarios de lignes : 1 en boucle, 1 en traversée de Vallée



Commentaires techniques sur les propositions :

- Sur les deux lignes, certains doublons existent (D26, D24 1x par heure et D28). Ceci est notamment le cas pour la « ligne traversée » (en bleu), la rendant moins utile a priori que la « boucle » (en vert). **Le comité de suivi signale l'existence d'une multiplicité d'offres pour accéder à l'Ecosite (D24, D28, vélo).** Le comité de suivi demande aussi un lien entre les horaires de la navette et ceux des lignes de TC régionales.
- Ligne en boucle (en vert sur la carte) : permet le rabattement sur les gares, sur l'aire de covoiturage située à l'entrée de l'A7 et sur les ZA de Confluence et Champgrand.

En bleu : AJOUT
DU
COMITE DE
SUIVI



Scénarios de service : sur la base des scénarios de ligne, en page précédente, sont construits des scénarios d'offres ci-dessous, dans l'objectif d'établir des estimatifs de coûts pour aider au choix des élus.

Les hypothèses de cadencement sont les suivantes :

- Cadencement 30 minutes : 3 passages le matin de 7h30 à 9h, 1 à midi, 3 passages le soir de 17h30 à 19h
 - Cadencement 15 minutes : 6 passages le matin de 7h30 à 9h, 2 le midi, 6 passages le soir de 17h30 à 19h
- Il faut noter que, selon la longueur de la boucle, un cadencement plus rapide peut induire le passage de 2 véhicules. Il a été identifié au travers du diagnostic des besoins pour des dessertes en horaires décalé ; ce besoin pourra être interrogé finement en fonction du scénario retenu, pour éventuellement ajouter des horaires correspondants aux prises de poste.

	Scénario modéré	Scénario intermédiaire	Scénario ambitieux
Lignes et cadences	Ligne essentielle Confluence Cadencement 30 minutes	Ligne essentielle Confluence Cadencement 15 minutes Ou Ligne essentielle Confluence + Boucle Loriol - Vallée de la Drôme Cadencement 30 minutes	Ligne essentielle Confluence Cadencement 15 minutes + Boucle Loriol - Vallée de la Drôme Cadencement 30 minutes Ou Ligne ambitieuse Confluence + Boucle Loriol - Vallée de la Drôme Cadencement 30 minutes
Coût Invest. (arrêts)	15k€	15k à 25k€	25k à 30k€
Coût fonct.	95k€	190 à 215 k€	310k à 410k€
Recettes projetées	10 à 15k€	20 à 30k€	25 à 40k€

A noter :

- selon le type d'arrêt, les coûts varient fortement : de 2 à 3k€ pour des arrêts « simples » - jusqu'à 15-20k€ pour des arrêts abrités accessibles).
- Coût hors coûts de gestion CCVD considérés internalisés

En annexe au PDMS est fournie une maquette financière permettant à la CCVD de projeter d'autres scénarios de desserte.

Maquette financière Service minicar		9 à 22 places passagers
Km commerciaux / jour	98	24 500
Taux HLP (km à vide)	30%	
Km HLP	29	
Km totaux	127	
Nb jours de fonctionnement / an	250	
Km / jour	127	
Coût horaire	26,00 €	
Nb heures / jour	6	
Coût de conduite	156,00 €	
Coût km roulé + entretien	0,60 €	
Coût de roulage + entretien	76,44 €	
Coût de financement car / an	14 000 €	14 000 €
Taux d'affectation du véhicule	100%	1
Coût de financement car / jour	56,00 €	
Coût direct / jour	288,44 €	
Taux de frais de structure	22,0%	dont impôts & taxes
Frais de structure / jour	63,46 €	
Taux de marge & aléas	6,0%	
Marge / jour	21,11 €	
Coût total / jour	373 €	
Coût total / an	93 253 €	
Coût KCC	3,81 €	
Coût KTT	2,93 €	

BENCHMARK

// pour aller plus loin sur la tarification combinée

LA GAMME TARIFAIRE T-libr 2023-2024

TARIFS	TICKET	ABONNEMENT
A partir de septembre 2023	1 VOYAGE 10 VOYAGES	TARIF TOUT PUBLIC TARIF JEUNES (-26 ANS)
1 ZONE		
D140	-	90€/mois 61,60€/mois
D140	2,10€ 20,10€/10 tickets	61,10€/mois 43,10€/mois
D140	1,40€ 13€/10 tickets	35 €/mois 15€/mois
D140	-	44,40€/mois 37,60€/mois
D140	-	37€/mois 32€/mois
2 ZONES		
D140	-	156,10€/mois 111,70€/mois
D140	-	124,90€/mois
D140	-	89,80€/mois
D140	-	124,90€/mois
D140	-	90,10€/mois
D140	-	103,50€/mois
D140	-	67,70€/mois

Pour les abonnements combinant 3 ZONES ou 4 ZONES, rendez-vous sur le site t-libr.fr
Calculez votre territoire et son prix sur : www.t-libr.fr

Vous souhaitez-vous déplacer sur le territoire de la CCMP et sur l'aire métropolitaine lyonnaise ?

La gamme d'abonnements T-libr vous permet de voyager à bord des TER Auvergne – Rhône-Alpes, cars Région Ain, des réseaux de transports urbains TCL, de la 3CM et de Colibri.

Afin de faciliter l'usage, le souhait de mutualiser la tarification entre CCVD et VRM dans le long-terme (aujourd'hui la mutualisation n'est pas envisagée dans la stratégie de Valence Romans Mobilité).

Pour aller plus loin : exemple de tarifs combinés Région-réseaux locaux en Région Auvergne Rhône Alpes (AURA) (à proximité de Lyon)

Exemple du réseau Colibri de la CC Miribel et Plateau (<https://cc-miribel.fr/actu/avec-colibri-ca-roule-pour-la-rentree/>)



Bien qu'extérieure au ressort territorial de la CCVD, la gare de Crest est un pôle de mobilité structurant pour les habitants de l'ouest du territoire (Haut-Roubion, Gervanne-Sye, Vallée de la Drôme). Une meilleure accessibilité de la gare à vélo, en voiture et en transport est souhaitable pour les habitants, et pour renforcer l'usage de l'offre de train.

Gouvernance : Compétence CCCPS et commune de Crest (voirie). CCVD partenaire, remonte les besoins et échange avec la CCCPS.

Planning et actions à mener :

- Echanger avec la CCCPS sur les éléments identifiés comme pouvant être améliorés : cheminements cyclables depuis la CCVD + abords de gare – voir ci-contre.
- Travailler avec la CCCPS sur un projet commun.

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Coordination essentielle avec la CCCPS, qui est compétente sur les abords de la gare et l'accessibilité immédiate.

Coûts d'investissement et exploitation : 5k€ (équipements de sécurisation au carrefour D538) + 12 à 15k€ équipements en gare (box vélo/signalétique/éclairage)

Aides disponibles : -

Durée de déploiement : 1 à 2 ans.

Impact environnemental : 20kgCO₂e évités tous les 100km parcourus en train

Pour rappel, le schéma directeur cyclable inscrit : Axe 2.1 « Se garer plus facilement à proximité des pôles générateurs » : 42 arceaux, 16 consignes, 4 box résidentiels entre Crest et Aouste

Eléments techniques :

Accessibilité à la gare depuis la CCVD :

- Rendre la gare accessible à vélo depuis Divajeu, l'Ecosite, Eurre, Vaunaveys (moins de 15 minutes) → prévu au SD cyclable commun aux deux EPCI
- Fort enjeu de sécurité relevé par la concertation sur l'axe Divajeu-Gare de Crest en attente du projet du Département. Traiter à minima le carrefour sur la D538 au niveau de Peyrambert (en attente du projet du Département).

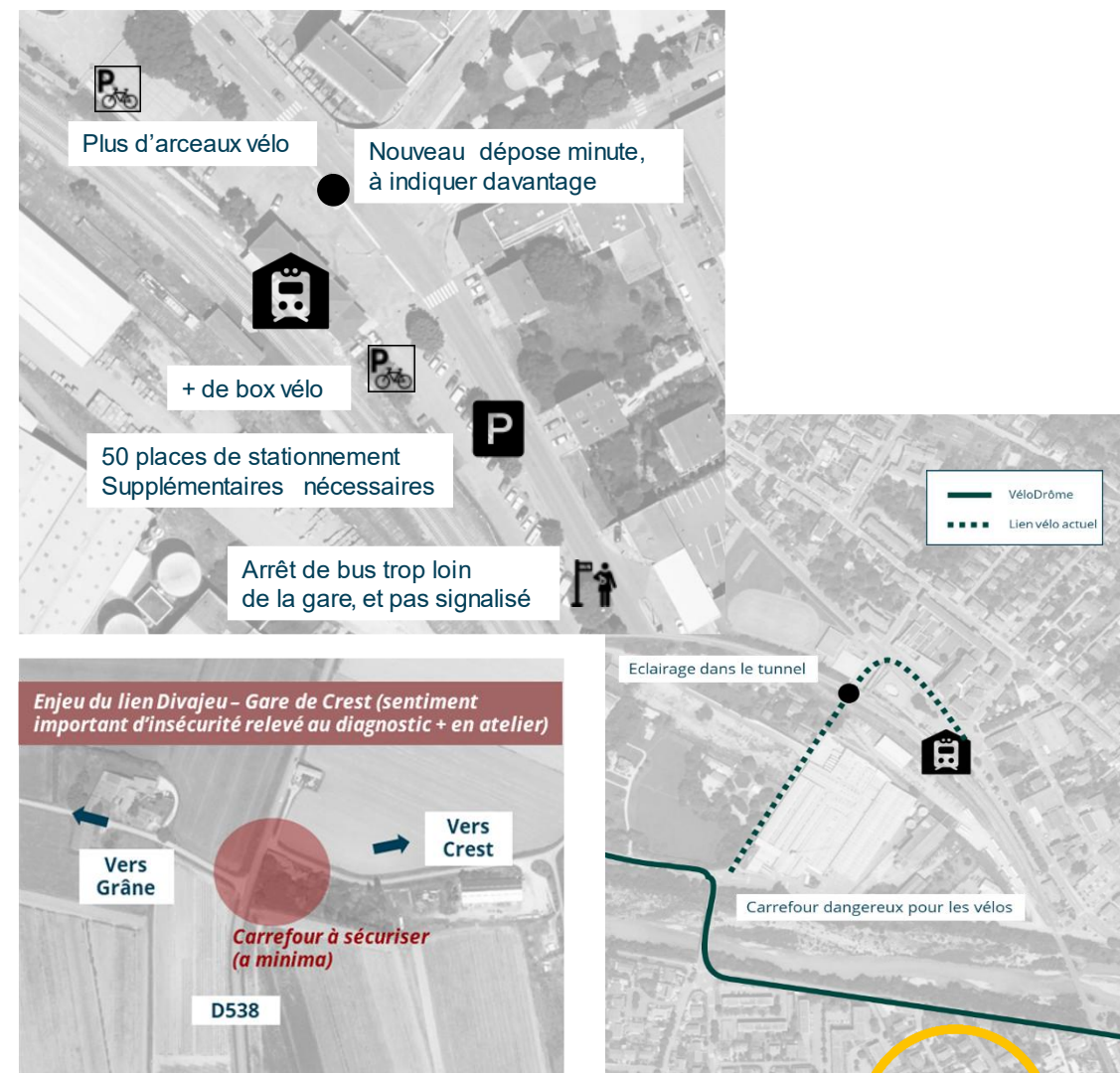
Accessibilité immédiate en abord de gare :

VELO :

- Sécuriser le carrefour du Quai Pied Gai et Chemin du Petit Saint-Jean
- Eclairage sur les cheminements cyclables
- Arceaux au niveau de la médiathèque, et box vélo au niveau de la gare

VOITURE : un parking réservé aux usagers de la gare ?

INTERMODALITE TRAIN-BUS : jalonner les arrêts de transport en commun en sortie de gare. Abriter les arrêts de bus pour les intempéries.





La CCVD souhaite renforcer la pratique de la marche et du vélo pour les déplacements courts, en portant une attention particulière à l'accès aux écoles. Il faut noter que 30% des déplacements domicile travail font moins de 5km, et sont majoritairement effectués en voiture solo.

Gouvernance : MOA : Communes. CCVD oriente la stratégie d'apaisement (guide commun et appui technique)

Planning et actions à mener :

- Concevoir une charte d'apaisement du territoire.
- Mettre en place le dispositif de financement
- Accompagner les communes volontaires dans leurs études de faisabilité pour apaiser, et vérifier la conformité à la charte.

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Au-delà des aménagements, inclure dans la charte des éléments paysagers, et une réflexion sur la signalétique.

Coûts d'investissement et exploitation :

- charte d'aménagement : 10 à 15k€
- accompagnement de 2 à 3 communes par an, à hauteur de 30% de l'investissement, dans la limite de 30k€ par projet.

Aides disponibles : Fond mobilité active 2023/2027 - Mobipret ; DSIL ; DTER

Durée de déploiement : échelonné, sur 10 ans.

Impact environnemental : 0 en impact direct.

Eléments techniques :

Charte d'aménagement :

- Identifier les cas d'usage à traiter : abords d'écoles, traitement des cheminements piétons dans les centre-bourgs et vers les écoles, entrée de village et traversées...
- Identifier les types d'aménagements à favoriser sur la CCVD, ainsi que les principes de signalisation, avec un guide concret et illustré.

Il ne s'agit pas de recréer un guide CEREMA, mais bien d'établir un document synthétique, non technique, d'une dizaine de page, qui permet aux décideurs d'identifier les aménagements à privilégier et à proscrire en fonction des cas d'usages décrits ci-dessus.

Accompagner les communes :

- Possible mutualisation d'études d'apaisement entre communes.
- Mise en place d'un appel à projet de la CC pour aider au financement des projets
- Projets concernés : apaisement en abord d'école, dispositifs de réduction de vitesses, entrées de village, liens piétons, signalétique piétonne et vélo.

Concierter les aménagements :

- Identifier un référent Participation Citoyenne au service mobilité de la CCVD.
- Pour les communes le souhaitant, fournir des outils pour concerter les habitants (voire animer la concertation).

EXEMPLES

La charte d'aménagements des zones apaisées de Valence Romans Mobilité

Le Plan de Déplacements Urbains de 2016 prévoyait une augmentation des zones de circulation apaisée sur l'agglomération de Valence Romans. VRM a donc créé une charte, pour harmoniser les pratiques communales, et accompagner les communes avec des solutions pragmatiques, et économiquement réalisables à court-terme.

Cette charte fait un état de lieux des aménagements d'apaisement sur le territoire, rappelle les enjeux d'apaisement, et détaille les aménagements souscrits par VRM, et les étapes d'une démarche d'apaisement.



Charte de zones apaisées, Valence Romans Mobilité



La rue de la République, Tournus

La requalification de la rue de la République de Tournus

Bordant la Saône, la ville de Tournus est constituée d'un réseau dense de rues et petites ruelles, la plupart ayant des commerces. La rue de la République est particulièrement empruntée par les piétons, depuis des décennies. Afin d'affirmer la place du piéton et des mobilités actives, la ville a décidé de passer une partie de la rue en rue piétonne, et une autre en zone de rencontre. Afin de réduire les dépenses, cette transition a été faite avec le recours au mobilier urbain (barrières, bancs, potagers) et la mise en place de plantes, fleurs et arbres.



ORIENTATION 2

UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE À TOUS, UNE MOBILITÉ QUI SE VEUT SOLIDAIRE

B1	Développer un transport solidaire, à destination des plus précaires
B2	Une tarification solidaire pour l'ensemble des services du territoire
B3	Autopartage à disposition partout sur le territoire





Les **services de mobilité solidaires** s'inscrivent dans le bouquet de solutions de mobilité existantes sur le territoire et apportent des solutions aux personnes vulnérables économiquement, physiquement ou géographiquement. Le transport solidaire peut ainsi être défini comme un service de mobilité mis en place pour une catégorie de bénéficiaires, qui faute de pouvoir utiliser leur voiture individuelle ou les transports en commun, a besoin d'une offre spécifique pour certains de ses déplacements (*source Cerema*).

Il existe 4 principales solutions ou outils pour organiser un transport solidaire, 2 sont détaillées ci-après:

> Le TUS : portage associatif

Décret : <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000038943893/2019-08-23>

Ce type de transport, encadré par la loi dite GrandGuillaume de décembre 2016, est à portage exclusivement associatif et doit se limiter à des trajets de moins de 100km, avec des véhicules de moins de 9 places. Le transport peut être gratuit, ou une participation au coût peut être demandée, dans la limite de 0,32€/km (02/22). Le TUS doit se limiter au transport de personnes en situation d'accès limité aux transports – isolement géographique (hors unité urbaine) ou personnes en situation de précarité financière.

Le TUS peut s'organiser par utilisation de véhicules personnels de bénévoles, ou de véhicules appartenant à l'association. Il est nécessaire de disposer d'un outil numérique permettant la mise en relation entre conducteurs et passagers – ou permanence téléphonique. Il s'appuie sur un réseau de conducteurs bénévoles ou des salariés en insertion.

Le TUS est souvent pensé comme partie d'un accompagnement bout-à-bout : au-delà du transport, il est régulièrement proposé aux bénéficiaires un accompagnement pour une démarche administrative/une course... Le motif principal d'utilisation d'un TUS est le motif santé, représentant plus de la moitié des trajets.

Coût annuel estimé : entre 15k€ à 30k€ en fonctionnement (portage associatif).

Les points positifs :

- Une solution concrète aux problématiques d'isolement, surtout si l'isolement est particulièrement ressenti par un public âgé ou précaire.

Point d'attention :

- **Portage associatif uniquement.** Les collectivités peuvent contribuer et apporter un soutien à l'organisation de ces services (financement, mise à disposition de locaux, ressources, communication...).
- Veiller à ce que le TUS ne soit pas concurrentiel au service de taxi ou d'ambulance.
- Importance de la communication.
- Conducteurs bénévoles : besoin d'atteindre une masse critique de conducteurs, nécessité de créer un réseau de bénévole (animer).

Page suivante : une équivalence portée par les collectivités : les Transports à la demande ciblés pour les publics précaires ou âgés.

BENCHMARK

CC Pays de Colombey Sud Tolois, CC Pays du Saintois.

Mise en place d'un TUS depuis 2012, accessible sous conditions de ressources, et en l'absence de véhicule individuel dans la famille. Les bénéficiaires peuvent effectuer jusqu'à 5 trajets par mois. Les déplacements pris en charge sont les déplacements pour motif courses et médical.

Via l'association CIEL.

Mutualisation sur 2 CC voisines.

Coût : 35 k€ annuel.

7 conducteurs bénévoles ont couvert 25000km en un an.

<https://www.ccpaysdusaintois.fr/fr/mobilite-solidaire.html>



CC du Pays de Lumbres

Mise en place d'un TUS, avec utilisation des véhicules personnels des conducteurs. Ce service s'adresse à toute personne qui éprouve ponctuellement ou de manière régulière des difficultés à se déplacer : retraité, bénéficiaire du RSA, demandeur d'emploi, ...

Via l'association Familles Rurales Surques et environs.

2021 : lauréat Rural Innov' (initiative de Familles Rurales) pour l'extension du service vers la mise à disposition à ces mêmes publics de véhicules électriques sans permis, quand ils ont besoin de se déplacer plus régulièrement.



> Les Transports à la demande réservés à une catégorie d'usagers: portés par les collectivités.

Avec le même objectif que les TUS, il est possible pour les collectivités de se saisir du sujet en assurant la maîtrise d'ouvrage. C'est alors un transport à la demande qui est développé, ciblant les usagers précaires ou âgés.

Deux choix sont possibles :

- Réserver le service de transport à la demande à la/aux catégorie(s) particulière(s) d'utilisateur(s) ciblée(s) (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, personne en situation de précarité).
- Ou proposer une tarification spécifique pour permettre aux mêmes publics d'en bénéficier.

Ce transport à la demande représente donc une offre de service de transport solidaire.

Le transport à la demande, qui est alors porté par la collectivité autorité organisatrice des mobilités, peut être confié à une association qui gère un réseau de conducteurs bénévoles ou des chauffeurs en insertion, en cas de carence de l'offre (par exemple, après un appel d'offre auprès d'exploitants qui se révèle infructueux). *Source* CAPAMOB <https://capamob.cerema.fr/services/transport-solidaire>

En l'absence de conducteurs bénévoles, les coûts de tels dispositifs sont plus élevés.

> **Le covoiturage solidaire et les services de transports privés**, réservés à une catégorie d'usagers (par exemple, transport vers un centre social), sont deux autres formes de transport solidaire qui se développent sur les territoires.

Le PDMS acte la mise en place d'un transport solidaire, sur l'ensemble du territoire.

Gouvernance : transport envisagé comme porté par la collectivité en première approche (aucune association identifiée prête à porter ce type de service sur le territoire).

Coût d'investissement et exploitation : Entre 15 et 30k€ pour un service s'appuyant sur une association. Entre 30k€ et 100k€ pour un service organisé par la collectivité selon la zone à couvrir. Budget estimatif de 30 à 60k€ retenu pour la CCVD.

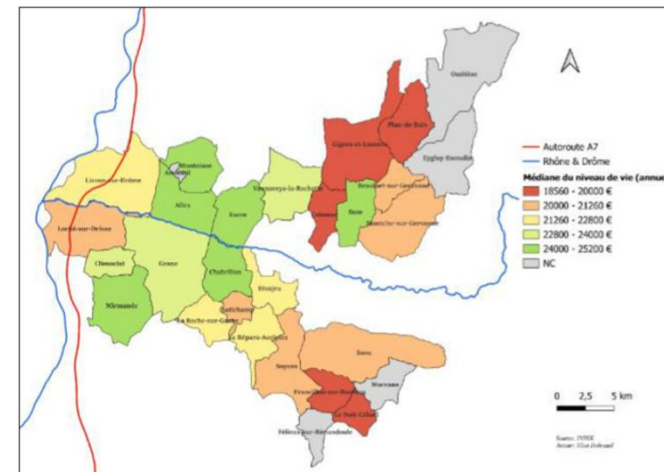
Aides disponibles : Programme TIMS Mob'In « accompagner les territoires à la création d'une offre mobilité solidaire », *accompagnement d'ingénierie technique dans la mise en œuvre du scénario choisi*

Durée de déploiement : de la définition du projet aux premiers trajets : 1 an.

Gains environnementaux : -10kg CO2 tous les 100km effectués. **Gains sociaux** : contrer l'isolement

Cadrage technique, et planning :

- Décider du cadrage du service : usagers cibles, tarification, zonages, défraiement des conducteurs si réseau de bénévoles...
- La tarification solidaire réfléchie par ailleurs, ainsi que la mise en place d'un TAD en certains lieux du territoire doit conduire à envisager ce service de transport solidaire comme un appui ponctuel au déplacement pour les personnes empêchées dans leur mobilité, pour des déplacements médicaux ou administratifs.
- Usage à borner en nombre d'utilisation par mois / ou par an.
- Lancer la communication, deux mois avant le lancement → relayer auprès des associations du territoire



Médiane du niveau de vie par unité de consommation

Publics cibles :

- Personnes en situation de précarité (RSA, chômeurs, insertion professionnelle, travailleurs précaires).
- Personnes âgées à très faible revenu

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Importance de l'animation / communication, pour faire connaître ce service auprès du public concerné. Communication vers les réseaux d'aides à domicile du territoire.



Le coût des services alternatifs à la voiture peut freiner les publics captifs dans leur mobilité (sans solution de mobilité). La CCVD a acté la mise en place d'une tarification solidaire pour l'ensemble des services du territoire, et de chèques mobilité.

Gouvernance : CCVD

Planning et actions à mener :

- Définir les critères d'éligibilité et les mécanismes de contrôle → proposition ci-contre
- Modifier les supports de communication pour les services de la CCVD afin d'intégrer le tarif solidaire
- Mettre en place sur l'ensemble des services existants, et sur les nouveaux services.
- Evaluer l'utilisation après 1 an et ajuster

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Nécessité de vérifier la possibilité d'accès au tarif solidaire → moyens humains.
- Pour la pleine utilité du dispositif chèque solidaire : besoin de conventionner avec la région AURA pour que les chèques mobilité soient acceptés sur leur réseau.

Coûts d'investissement et exploitation : impact sur les recettes projetées des services.

Aides disponibles : -

Durée de déploiement : immédiat

Impact environnemental : 0 en impact direct (accompagnement).

Éléments techniques :

Pour qui ? Quels critères d'éligibilité

Critères à valider et harmoniser avec le service social de la CCVD

- Etudiants à tout niveau de scolarité, jusque 25 ans – **les alternants sont concernés.**
- Personnes en situation de précarité (RSA, chômeurs, insertion pro., travailleurs précaires).
- Personnes âgées à faible revenu, ou vivant seules.
- Quotient familial inférieur à 900€, parents isolés avec enfants à charge, foyers en surendettement.
- Personnes en situation de handicap **et leur accompagnant.**

Tarification solidaire pour tout service de la CCVD : Une règle exprimée en pourcentage du tarif nominal : tarif solidaire = 50% du tarif nominal. *Cohérence avec le tarif Tonic solidarité (Région)*

	Tarifs de la Région	1 trajet *	Abonnement**
1 ZONE	TRAFIC	2,20 €	43 €
	TONIC - 26 ANS	1,10 €	25 €
	1, 2, 3 TONIC	-	25 €
	TONIC SCOLAIRE	-	16,50 €
	TONIC SOLIDARITE	1,10 €	25 €

Mise en place de chèques mobilité : 48€ par bénéficiaire, en 12 chèques. Renouvelable 1 fois par an. Coordination avec la région pour usage dans les cars interurbains et pour le TAD. Expérimentation à prévoir sur 2 ans.

Contrôle : contrôle pour valider l'accès – à l'inscription avec un formulaire, renouvelé au cas par cas. Justificatifs à définir (certificat de scolarité, attestation CROUS, avis d'imposition, attestation de la CAF...)

Gestion : contrôle par un agent de la CCVD.

BENCHMARK

Chèques mobilité dans le Puy de Dôme

Chèques de valeur faciale de 3€, distribués par carnet de 20 aux bénéficiaires (RSA, jeunes...), par les maisons des solidarités.

Travail de conventionnement mené par le département pour établir une liste de partenaires acceptant les chèques mobilité : taxis, divers EPCI, divers transporteurs. Liste complète sur le site.

<https://loubeyrat.fr/mobius-plus-cheque-mobilite/>



Chèques mobilité en Ile de France

La Région Ile de France propose des carnets de chèques mobilité, d'une valeur faciale de 4 à 8€, permettant d'accéder à ses réseaux de transports. Ces chèques sont mis à disposition des bénéficiaires par les CCAS, ou Pôle Emploi.

La Région ouvre la possibilité de convention avec les collectivités pour prise en charge de tout ou partie des frais de transports de leurs habitants.

<https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/cheque-mobilite-solidarite-jeunes-insertion-aides-sociales>

<https://www.transilien.com/fr/page-tarifs/cheque-mobilite>





L'expérimentation Libelul est une réussite (en 6 mois, autant d'inscrits qu'en Ardèche au bout de 2 ans).

Le dispositif service d'autopartage est pérennisé en régie, il est question de l'étendre sur le territoire.

Gouvernance : CCVD

Planning et actions à mener :

- Décider du cadrage du service (voir ci-contre)
- Achat des véhicules et installation – dont bornes de recharge.
- Communication sur le fonctionnement du service et accompagnement à la prise en main

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Un service relativement nouveau et donc méconnu. La communication doit être simple et claire afin de présenter le service et son fonctionnement

Coûts d'investissement et exploitation :

Investissement :

- 140 à 240k€ pour une première phase (priorité 1)
- 80k€ à 180k€ en deuxième phase (priorité 2)

Par voiture : 15k€ - voitures d'occasion + 4k€ - boîtier d'autopartage, 35k€ pour un utilitaire // Bornes de recharges : 10k€/borne

Fonctionnement :

- 35k€ à terme pour la première phase (priorité 1)
- 58k€ à terme pour la deuxième phase (priorité 2)

Par voiture : 3,5k€ fonctionnement + 1k€ entretien

Aides disponibles : Fond vert (aide plafonnée à 150 000€ HT pour l'achat des véhicules)

Durée de déploiement : 4 à 6 ans

Impact environnemental : 10Kg eqCO2 de moins tous les 100km parcourus via le service (en voiture électrique)

Eléments techniques :

Dans la continuité du service Libelul, des véhicules électriques en différents lieux du territoire. *A noter :* l'association Dromolib expérimente en complément à cette action la facilitation de l'autopartage entre particulier (2025/26).

Où : 3 niveaux de priorité – voir ci-contre.

Système jugé particulièrement utile pour les bassins de la Gervanne-Sye et du Haut-Roubion, en l'absence d'autres offres de mobilité (car, train).

Vu comme un complément aux offres existantes dans les 2 autres bassins de vie.

Nombre de voitures par site :

- A privilégier : 2 voitures par station de mise à disposition, dont 1 utilitaire (type kangoo) sur une des stations.
- Option à moindre coût : 1 voiture par lieu de mise à disposition.

Mise à disposition de siège pour enfants souhaitable. Box vélo à proximité.

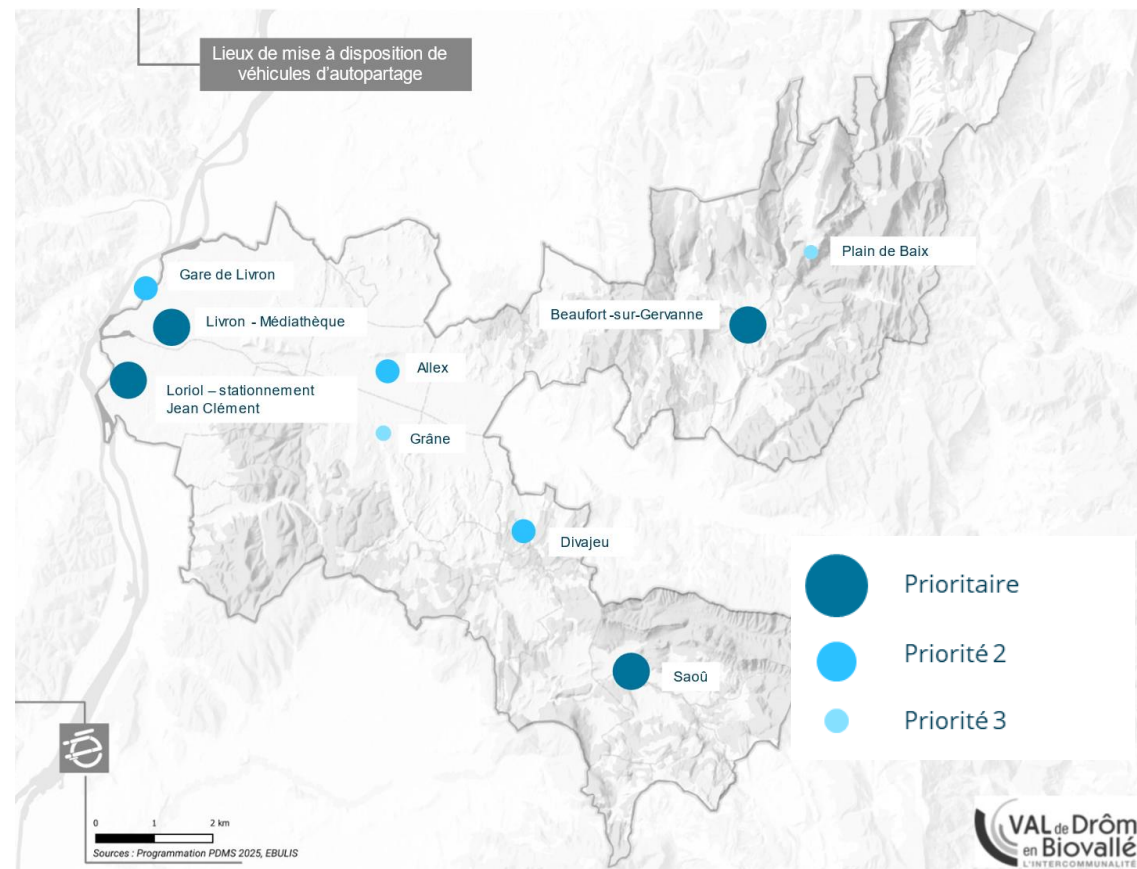
Tarification : un critère clé :

- Option 1 : tarification au temps d'usage
- Option 2 : abonnement avec un coût diminuant selon le taux d'usage du service.

Fonctionnement : système en boucle (retour au lieu de prise en charge) *A noter :* en concertation, plusieurs demandes d'un système en free-floating.

Accompagnement au déploiement :

Des formations pour accompagner le public à prendre le service en main → des demandes pour être accompagné à la prise en main d'une voiture automatique, électrique ...



Concertation : Selon les bassins, entre 50% et 100% des personnes qui se disent prêtes à utiliser le service.

En bleu : AJOUT
DU
COMITE DE
SUIVI



ORIENTATION 3

AMELIORER LES LIENS VERS ET DEPUIS L'EXTERIEUR DU TERRITOIRE, et notamment Valence et la CAPCA

C1	Vers Valence depuis Crest : Fréquence à la demi-heure pour la ligne D24 et par le train. (service Région)
C2	Vers et depuis Valence depuis le pôle Livron/Loriol : Améliorer la desserte par la D30 et par le train. (service Région)
C3	Une plateforme de covoiturage sur le territoire (BlaBlacar Daily, Karos, ...) et incitation financière au covoiturage en mutualisation avec les territoires voisins (CAPCA, Valence notamment)
C4	Des liens à vélo facilités depuis et vers les territoires voisins, et notamment vers la CAPCA – voir fiche transverse cyclable en début de document





Les échanges vers et depuis Valence sur le territoire représentent une part importante des déplacements domicile-travail, et il est souhaité que l'offre régionale apporte une alternative crédible pour ce type de déplacement.

Gouvernance :

La CCVD propose à la Région, autorité organisatrice. La Région met en œuvre.

Planning et action à mener (sous réserve de l'acceptation de la Région d'à minima étudier la solution) :

1. Etude détaillée à mener (Région)
2. Mise en œuvre de la modification d'horaires (Région)
3. Communiquer sur la nouvelle offre (Région + CCVD)

Points d'attention / à ne pas oublier:

- La Région est AOM, elle reste décideur sur le sujet. L'objectif ici est de porter les demandes de la communauté de communes, et de les prioriser.

Coûts d'investissement et exploitation : coût à évaluer lors de l'étude détaillée par la Région.

Aides disponibles : -

Durée de déploiement : à qualifier avec la Région. Déploiement envisagé en deux temps :

- Court-moyen terme : évolution de l'offre de car
- Moyen/long terme : évolution de l'offre de train

Eléments techniques :

Aujourd'hui, la desserte en train vers Valence est correcte sur les gares de Loriol et Livron, mais des retours d'usages sur un manque de fiabilité de l'offre ressortent. A contrario, la possibilité d'arriver sur le territoire en car ou en train aux heures de travail est limitée.

Objectif : permettre une desserte à la demi-heure le matin et le soir / penser la contre-pointe (les trajets vers le territoire).

Contour de l'offre entre la Confluence et Valence :

1. TRAIN : Création de 2 dessertes Valence > Livron : arrivée à 8h20 et 8h45 (avec a minima un des 2 s'arrêtant à Loriol) - Ajout d'1 desserte Livron > Valence à 19h
2. A court-moyen terme : offre à créer sur la D30, avec créations de lignes express (réduction du nombre d'arrêts) pour un temps de parcours inférieur à 40 minutes ?

Contour de l'offre entre Crest et Valence :

1. CAR (D24) Crest > Valence : ajout d'une desserte pour une arrivée à 8h sur Valence.
2. CAR (D24) Valence > Crest : ajout de 2 dessertes : pour une arrivée à 8h sur l'Ecosite, pour un départ à 18h15 de l'Ecosite.
3. TRAIN : long terme.

Offre actuelle en gares de Livron et Loriol :

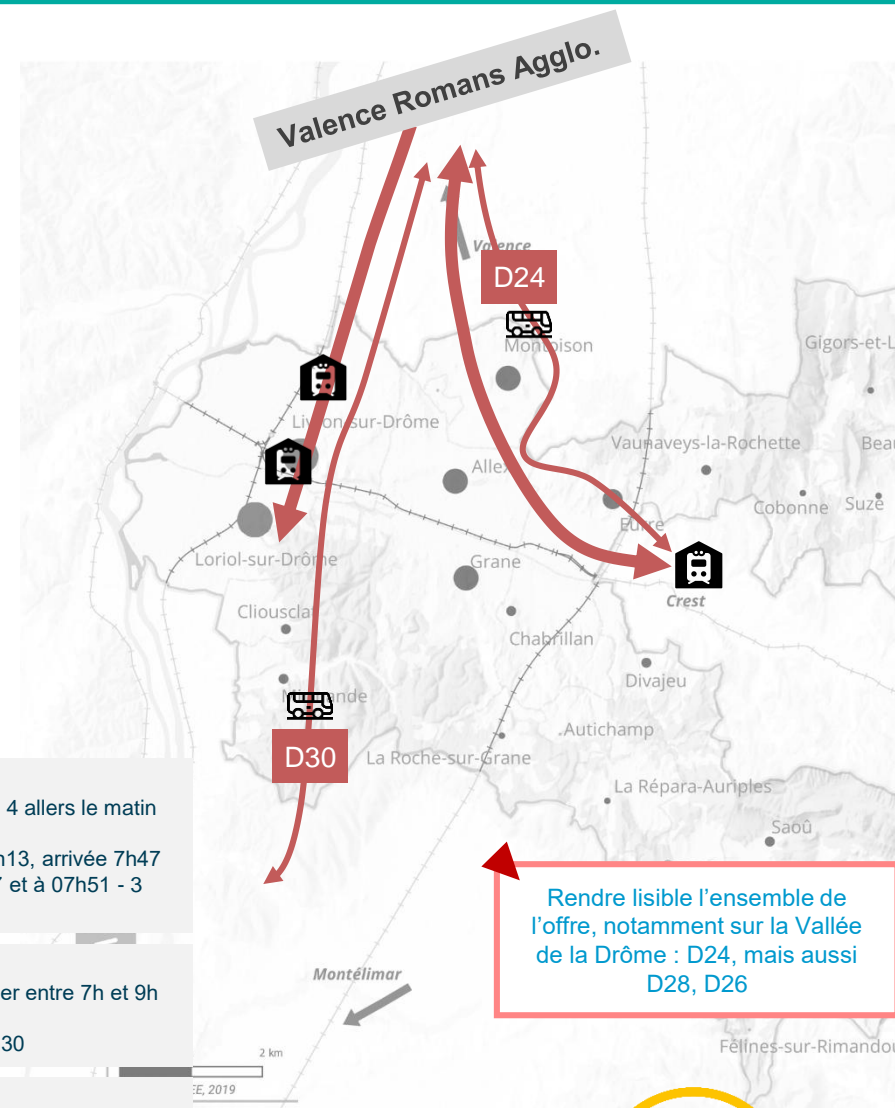
. Vers Valence : qualitative : 20 allers directs vers Valence Ville, 14 retours directs. 4 allers le matin entre 7h30 et 8h30. 5 retours le soir entre 16h30 et 18h30 – pas cadencés.
 . **Depuis Valence : non adaptée aux actifs.** LIVRON : 2 allers le matin, arrivée 7h13, arrivée 7h47 – 3 retours le soir entre 16h30 et 18h30. LORIOL : 2 allers le matin, arrivée à 7h17 et à 07h51 - 3 retours le soir entre 16h30 et 18h30.

Offre actuelle en gare de Crest :

. Vers Valence : offre satisfaisante, mais non cadencée aux heures de pointe. 1 aller entre 7h et 9h (en train), et 3 retours entre 16h30 et 18h30.
 . **Depuis Valence : non adaptée aux actifs.** 1 aller à 7h (car TER), 1 retour à 18h30

Offre actuelle D24 (desserte notamment de l'Ecosite) :

. Depuis Valence : arrivée Ecosite 7h34 et 8h30, départ 17h40 et 18h45



Rendre lisible l'ensemble de l'offre, notamment sur la Vallée de la Drôme : D24, mais aussi D28, D26

En bleu : AJOUT DU COMITE DE SUIVI



Le covoiturage est promu dans le territoire (aires de covoitages, autostop organisé), mais les retours de la concertation pointent le manque d'un système de mise en relation entre covoitureurs. La CCVD souhaite mettre en place une plateforme de covoiturage, avec incitation financière, à l'instar des initiatives des EPCI voisines.

Gouvernance :

La CCVD en pilotage de la mise en place ; partenariats possibles avec la CAPCA et VRM

Planning et actions à mener :

- Cadrer le fonctionnement du service, et notamment les trajets couverts et le niveau d'incitation financière.
- Appel d'offre et contractualisation avec un opérateur (avec ou sans partenariats avec les AOM voisines)
- Lancer le service avec une campagne de communication.
- Faire une évaluation après 1 an, et adapter si besoin

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Opportunité à mutualiser les dispositifs au-delà du territoire et en coordination avec les EPCI voisines, pour massifier l'usage et faciliter la compréhension du dispositif
- Bien clarifier la cible et la communication entre le dispositif d'autostop organisé et le futur dispositif, pour ne pas perdre les usagers. Être non-technique.

Coûts d'investissement et exploitation : dépendant du nombre de trajets effectués, et des incitatifs retenus.
Pour 10 000 trajets subventionnés : 15 à 30k€ selon le modèle retenu.

Aides disponibles : Fond vert

Durée de déploiement : 6 mois

Impact environnemental : 11kg eqCO2 économisés tous les 100 km avec 1 passager, 16kg eqCO2 avec 3 passagers

Eléments techniques :

Trajets pris en charge et incitation financière proposée :

- Trajets de 5 à 30km, partant ou arrivant sur le territoire
- Incitation financière : proposition de reproduire l'un des modèles des 2 AOM voisines, pour éviter la multiplication des incitatifs sur les territoires, qui rendraient la compréhension des dispositifs malaisées pour les usagers.

Opportunité :

Lancement de deux services similaires sur les collectivités voisines en 2023 et 2024 → opportunité à mutualiser les services mis en place (échange à mener avec les collectivités voisines)
Permet d'étendre l'aire de trajets couverts.

Projection des coûts sur la CCVD :

Hypothèse : tripler en 5 ans le nombre de trajets en covoiturage effectués, pour atteindre 15 000 trajets. En 2024, 5048 trajets effectués (source : observatoire national du covoiturage du quotidien)

*Pour un modèle type CAPCA = 15k€ + environ 10k€ pour la gratuité pendant 6 mois pour les passagers
Pour un modèle type VRM = entre 20k et 40k si objectif atteint*

Le comité de suivi s'accorde sur le fait que l'offre à destination des salariés (trajet domicile/travail) est la plus intéressante car :

- cela permet de bien clarifier les usages (distincts) entre RezoPouce et le covoiturage incitatif
- cela permet des points de relai efficaces via les employeurs

Communauté d'agglomération de
Privas Centre Ardèche

Communauté d'agglomération de
Valence Romans



T'CAP de covoiturer ?

Valence Romans Mobilités
facilite vos trajets
quotidiens 💰

Critères	CAPCA (Karos)	Valence Romans Mobilités (BlaBlaCar Daily)
Coût pour les passagers	1 € (trajets 5-20 km), 0,10 €/km au-delà	100 % gratuit
Rémunération des conducteurs	2 € (trajets 5-20 km)	1,5 € à 3 € (selon distance et nombre de passagers)
Distance prise en charge	Principalement 5-20 km	Jusqu'à 50 km - avec VRM comme origine ou destination
Garantie retour	<input checked="" type="checkbox"/> Oui (en cas d'annulation tardive du trajet retour)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui
Offre temporaire	<input checked="" type="checkbox"/> 6 mois de gratuité pour les passagers via Karos	<input checked="" type="checkbox"/> Non mentionné
Prime pour primo-covoitureurs	<input checked="" type="checkbox"/> 100 € (prime de l'État)	<input checked="" type="checkbox"/> 100 € (prime de l'État)
Public ciblé	Salariés d'entreprises et administrations ayant adhéré au dispositif	Tous les habitants du territoire

En bleu : AJOUT
DU
COMITE DE
SUIVI



ORIENTATION 4

COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET IMAGINER

D1	Continuer d'informer et d'accompagner : temps en itinérance dans les vallées, mission d'accompagnement individuel à la transition. Notamment vers les jeunes et les publics précaires.
D2	Animer tout nouveau dispositif mobilité
D3	En partenariat avec le Département, Communiquer sur le partage de voirie et soutenir le dispositif « tous à vélo » au collège.
D4	Travailler des plans de mobilité inter-entreprise (PdMIE) dans les zones d'activité
D5	Mettre à disposition des VELI pour développer les imaginaires sur les possibilités de demain





Plusieurs actions sont déjà en place pour informer et accompagner les habitants et entreprises du territoire. Toutefois, le diagnostic du PDMS a établi un manque de clarté de l'offre mobilité sur le territoire, et un besoin d'accompagner les publics vers ces actions, et notamment, les jeunes et les précaires.

Gouvernance :

Rôle de la CCVD : Coordination générale. Elaboration des fiches pratiques en lien avec le guide Dromolib.

Rôle des associations : Portage de certaines actions – à définir

Rôle des entreprises : relai vers les employés en difficulté de mobilité

Rôle des communes : mise en place du savoir-rouler, participation à la construction des fiches par bassin de vie

Planning et actions à mener :

- Définir une organisation pérenne dans le temps pour l'ensemble du volet information/accompagnement

Pour chaque action :

- Produire les éléments techniques d'accompagnement
- Diffuser et faire connaître les éléments auprès du public.
- Adapter l'accompagnement et l'information en fonction des retours d'expérience

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Mobilisation importante de ressources humaines, risque d'essoufflement de la démarche → nécessité d'une organisation robuste et de moyens pérennes.

Coûts d'investissement et exploitation : internalisé, charge de 4 jours par mois.

Aides disponibles :-

Durée de déploiement : 1 à 4 mois pour la définition de chacune des actions, puis mise en œuvre dans la durée.

Impact environnemental : 0 en impact direct (sensibilisation).

Eléments techniques :

L'information/accompagnement se structure autour de 4 actions :

1 Guide Mobilité

Action immédiate : Imprimer le guide mobilité existant et le distribuer dans les maisons et le bus France Services, et les mairies de chaque commune.

Création de « fiches pratiques » par bassin de vie, détaillées. Ces fiches sont vues comme un complément pratique au « guide des mobilités alternatives dans la vallée » mis à jour par Dromolib (3 EPCI).

Concrètement, par bassin :

- Regrouper les services présents dans chaque bassin sur une carte. Travailler avec les communes pour regrouper des informations
- Informations clés par service : annexer le guide mobilité Dromolib ou format 4 pages autoporteur (mise à jour plus importante)

Mise à jour tous les 6 mois + diffusion aux communes et acteurs + **affichage sur les arrêts TC et les gares (plan de situation)**

2 Sensibiliser : temps d'itinérances

Pourquoi ? **Diffuser les documents d'information sur les services mobilité du territoire, répondre à des questions des habitants, sensibiliser sur les enjeux mobilités.**

- Distribuer des guides mobilité lors des temps d'itinérance
- Communiquer sur le partage de la voirie (**action D.3**)

Tempo : 2 passages par bassin de vie par an, **à des moments choisis avec les communes (festivités, marchés, ...)**

Opportunité : stand et bus mobilité Dromolib existant.

3 Accompagner individuellement

Structurer l'accompagnement individuel aux publics en situation de précarité, en insertion sociale et professionnelle, ou jeunes, en s'appuyant sur l'existant.

Objectif de l'accompagnement individuel : identifier les possibilités existantes pour la personne (formation à la pratique du vélo, aides à l'achat, mise à disposition d'un véhicule, bilan mobilité, autre), au regard de ses problématiques, et l'accompagner dans son parcours.

Existant en accompagnement mobilité : Mobilité 07-26 (acc. personnes en insertion, certains CCAS communaux (acc. Jeunes) → Travailler avec les CCAS, France Travail, et le personnel des mairies, pour faciliter la mise en relation et le partage de bonnes pratiques.

4 Former

Continuer la formation des publics, et notamment des jeunes et des publics en insertion, à la pratique du vélo.

Maintenir les actions suivantes : savoir-rouler à l'école.

Mettre en place avec le département le « tous à vélo » dans tous les collèges du territoire (voir page 51).

ANIMER TOUT NOUVEAU DISPOSITIF

Le retour d'expérience sur l'autopartage Libelul a montré que l'accompagnement et l'animation sur les nouveaux dispositifs étaient un essentiel. Il est donc inscrit la mise en place d'animation sur tout nouveau dispositif.

Eléments techniques

Pour chaque service :

- Une communication dédiée (présentation dans page mobilité du site web de la CCVD + réseaux sociaux).
- Animation : 4 à 5 temps de rencontre/présentation dans des lieux adaptés au public cible (entreprises, CCAS, mairie...) dans les 2 premiers mois.
- Puis, : 4 à 5 temps de rencontre après 6 mois de fonctionnement.

En bleu : AJOUT
DU
COMITE DE
SUIVI



Comment animer le dispositif Rezipouce sur le territoire ? Recueil d'idées en atelier.

Sur le dispositif en général, retour des participants :

- Démocratiser le stop, de rassurer et d'inciter de nouvelles personnes à le pratiquer.
- Application Rezipouce est ouverte à tous et toutes, contrairement aux groupes Signal/Whatsapp qui demeure un « entre-soi ». Permet d'élargir la pratique du stop/covoiturage.
- Certains participants questionnent l'intérêt de panneaux pour formaliser une pratique déjà existante et pratiquée sur le territoire
- Mettre à jour les cartographies RezoPouce, remplir et utiliser les lieux d'intermodalité proposé par l'application ?



Points d'attention : Besoin d'une régularité dans la communication et l'animation.

IDEE n°2 : UN ÉVÉNEMENT FÉDÉRATEUR

>> Par exemple : Défi stop, 1 matinée test avec une dizaine de citoyens en stop – sensibilisation des chauffeurs – distribution de flyers

>> Par exemple : Un jeu pour aller d'un point A à un point B sur la CCVD le plus vite possible en utilisant le service, de type « CCVD Express »



IDEE n°1 : COMMUNIQUER

Retravailler le dépliant pour le rendre plus ludique / attirant (par exemple, sous forme de bande dessinée)

Diffuser auprès de la presse du Crestois, et sur Panneau Pocket, presse locale

IDEE n°3 : ACCOMPAGNER

Relayer les informations en mairie pour pouvoir informer les habitants, voire faire du porte-à-porte

Campagne d'inscription dans les marchés, devant l'épicerie, accompagnement à la pratique

Montrer comment utiliser l'application



IDEALEMENT

Une application simple, légère, efficace à utiliser

Un point d'arrêt RezoPouce dans Crest (prévu)

En bleu : AJOUT DU COMITE DE SUIVI



En lien avec l'action D1, deux actions ont été identifiées, à travailler avec le département.

- Le besoin d'une communication sur le partage de la voirie (départementale notamment) ressort comme un enjeu fort sur le territoire.
- Le besoin d'inscrire dans la continuité du savoir-rouler à l'école le "savoir-rouler" au collège.

Gouvernance :

Maîtrise d'ouvrage à définir entre le Département de la Drôme et la CCVD

Coûts d'investissement : 10 à 15k€ (communication partage de la voirie)

Coûts de fonctionnement : temps humain CCVD, coûts d'animation portés par le département (« tous à vélo »)

Aides disponibles : aucune aide identifiée

Durée de déploiement : 6 mois

Impact environnemental : 0 en impact direct.

1

COMMUNIQUER SUR LE PARTAGE DE VOIRIE

Planning et actions à mener :

- Recenser auprès des associations œuvrant sur le vélo (Vélo dans la Ville, Autour du Cycle), les axes départementaux où un travail de sensibilisation est nécessaire
- Travailler avec le département une communication pour le territoire.
- Arrêter une date de lancement d'une campagne de sensibilisation -> de préférence, lors d'une rentrée scolaire.
- Communiquer sur les supports média de la CCVD et ceux des communes volontaires, dès le lancement de la campagne

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Une campagne unique n'est pas suffisante. Envisager de reconduire tous les 2-3 ans (en réutilisant le matériel, ...)

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Pour les affichages bord de route (à limiter) : il faut une signalisation claire (peu de texte, peu de couleurs et grande taille) – privilégier le marquage au sol
- La signalisation horizontale et verticale sur une RD doit être conforme au code de la route, à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) de février 2016, aux critères du « référentiel technique vélo » du Département et aux engagements du contrat de partenariat.

Éléments techniques : Une communication sensibilisant au respect entre usagers, au partage de la voirie. Sujets à privilégier : nouveaux aménagements (chaucidou) - respect 1,5m pour doubler un vélo – informer sur les dispositifs (zones de rencontre, double-sens cyclable). Lancer un concours auprès de graphistes locaux pour réaliser des supports simples ?

Communication :

- 4 panneaux pour informer spécifiquement sur les chaucidous et leur usage.
- Communication sur Panneau Pocket des communes et par flyer/affiches dans les locaux d'associations.

2

DISPOSITIF « TOUS A VELO » AU COLLEGE

Planning et actions à mener :

- Rencontrer les directeurs des collèges du territoire, pour échanger sur la mise en place du dispositif « tous à vélo ».
- Les accompagner pour demander la mise en place du dispositif au département.
- Après 1 an : faire le bilan avec les collèges et le département. Engager le dispositif pour les années suivantes.

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Démarche de long terme : vigilance à installer une continuité d'année en année sur l'animation.

Éléments techniques : Animation « tous à vélo » aux collèges, sur la base de l'animation structurée par le département. Animation dans les 3 collèges du territoire.

EXEMPLE
S

Chaque panneau signale
de vraies personnes
Partageons mieux la route

Wallonie
sécurité routière
AWSR

Campagne de sensibilisation au partage de la route en Wallonie (Belgique), 2024



Communication grand format sur un chaucidou



1 des lieux à traiter sur la CCVD : la récente chaucidou sur une partie de la D93A entre Allex et Livron.

En bleu : AJOUT
DU
COMITE DE
SUIVI



Les entreprises de la CCVD ont exprimé des besoins sur les questions de mobilité, et notamment la nécessité d'un accompagnement juridique et technique sur divers dispositifs (mise en place forfait mobilité, ...). Il a par ailleurs été relevé les leviers présents en entreprise pour faciliter des changements de mobilité (horaires, ...). Au travers de PDMiE, la CCVD souhaite engager ces réflexions avec les entreprises.

Gouvernance : Initiation, pilotage de la démarche : CCVD
Entreprises associées.

Planning et actions à mener :

- Par zone : définir le cadre de la conduite du projet : gouvernance, entreprises associées.
- Lancement, présentation de la démarche par la CC + communication au lancement de la démarche
- Réalisation du PDMiE – voir ci-contre
- Mise en œuvre et suivi du PDMiE
- Evaluation de l'impact dans les habitudes de déplacement des salariés (retour d'expérience à 1 et 2 ans).

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- La communication doit expliquer et rassurer. Le PDMiE n'est pas une démarche « anti-voiture », il permet de travailler sur d'autres possibilités de déplacements.
- Suite à la démarche PDMiE, communiquer sur tout nouveau service mobilité répondant aux enjeux identifiés.

Coûts d'investissement : pour l'animation et la réalisation du PDMiE : 5k à 10k€ / zone pour construire et animer.

Aides disponibles : -

Durée de déploiement : 6 mois par PDMiE. Retour d'expérience ensuite à fin + 1 an, fin + 2 ans.

Impact environnemental : 0 en impact direct (sensibilisation, organisation).

Eléments techniques :

Que traite un PDMiE ?

Les déplacements concernés : Trajets domicile-travail des salariés, déplacements du midi, déplacements des clients/visiteurs/fournisseurs, flux des marchandises.

Les acteurs concernés : L'intercommunalité, la(les) commune(s), la(les) entreprise(s) (Direction, salariés, CE, syndicats)

Les axes de travail du PDMiE :

. Utilisation des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle : Travailler les solutions par zone, finement. Mettre en place des incitatifs comme le forfait mobilité. Mettre les salariés en lien pour du covoiturage.

. Organisation du travail : se poser la question du télétravail, des horaires flexibles ou phasés pour les prises de poste, pour mieux coordonner avec les horaires des trains, cars et bus

. Aménagement du site et des locaux : améliorer les accès cyclables et piétons (penser aux PMR), faciliter le stationnement pour les cyclistes, les covoitureurs, aménager des espaces d'attente des transports collectifs (si des lignes de transport desservent la zone d'activités), améliorer la signalétique.

Faire murir et connaître le panel d'actions adaptées et diversifiées, qui ciblent les attitudes et les comportements individuels et collectifs, l'organisation du travail, les services mobilité à proximité ou dans la zone d'activités...

POUR INFO : Le PDMiE est un outil permettant d'agir sur les trajets domicile-travail au sein d'une même entreprise. Le PDMiE traite quant à lui la zone d'emploi, en réunissant les employeurs, employés, collectivités... pour définir ensemble des solutions de déplacements ou organisation alternatifs à l'autosolisme.

Sur la CCVD :

Zones d'activité à cibler :

Dans un premier temps, 2 Plans de déplacements inter-entreprise : ZA Champgrand et Ecosite (les deux plus importants pôles d'emplois du territoire). Sollicitation des entreprises volontaires ; rester ouverts à l'intégration de nouvelles entreprises.



ZA Champgrand

50
établissements
~ 850 emplois



Ecosite

64
établissements
~ 700 emplois

Opportunité : mise en place d'autres PDMiEs sur d'autres ZA (si demande et satisfaction sur les premières démarches) :

- Uniquement après le retour d'expérience des 2 premiers PDMiE.
- Prioriser Les Crozes, Fiancey, Confluence/Fauchetière, Blâches.

3 sujets phares issus de la concertation avec les entreprises, pouvant être le point de départ des PDMiE :

Faire connaître les offres de services auprès des entreprises

Travail à mener par la CCVD, et à transmettre aux entreprises. Diffuser l'ensemble des services, y compris le partage de la voirie. Importance de la diffusion en interne, et accompagnement des salariés.

Aller vers une mobilité durable, en travaillant organisation et incitation

Accompagner la mise en place du Forfait Mobilité Durable ; permettre des horaires phasés / flexibles de début et fin de journée pour coordonner avec les horaires de trains ; expérimenter le télétravail 1 jour par semaine pendant 3 mois ; inciter au covoiturage inter-entreprises.

Préparer les ZA pour l'arrivée de nouveaux services mobilité

Liens cyclables et navette vers les ZA prévus (actions A.1 et A.4). Importance de penser des points d'arrêts abrités pour les navettes, et des stationnements cyclables sécurisés (idéalement, dans l'enceinte des entreprises)



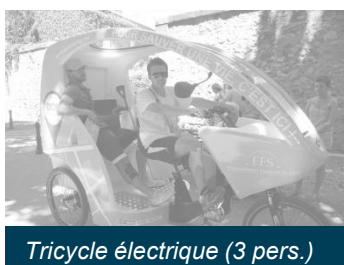
Présentation relative à la fiche action «mettre à disposition des VELI pour développer les imaginaires sur les possibilités de demain », introduction par des éléments de benchmark

Qu'est-ce qu'un Véhicule Léger Intermédiaire (VELI) ?

Les véhicules légers intermédiaires se situent entre le vélo et la voiture traditionnelle. Ce sont des véhicules légers, souvent électriques, qui permettent de transporter une ou plusieurs personnes avec une empreinte écologique réduite. Ils incluent diverses catégories comme : les quadricycles légers (Citroën AMI, Renault Twizy), les vélos-cargo électrifiés, les vélomobiles, ou encore les microvoitures électriques (Weez, Biro).



Vélo-cargo électrique



Tricycle électrique (3 pers.)



VELI (2 places., utilitaire)

L'objectif est de proposer un moyen de transport adapté aux trajets courts et moyens (5-15 km), tout en étant plus écologique et économique qu'une voiture classique.

Le développement de ces VELI est en pleine expansion, avec beaucoup de véhicules en prototype.

Les points positifs :

- Faible consommation d'énergie (moins cher que du carburant, ou que un véhicule électrique traditionnel)
- Plus rapide que des Vélos à Assistance Electrique (souvent à 45 km/h), permettant de couvrir des distances plus longues – adaptés au rural.
- Plus sécurisant que le vélo classique, accessibles aux PMR
- Stationnement -> 1 place de stationnement véhicule léger peut accueillir jusqu'à 2 ou 3 VELI.

Points d'attention :

- Plus sécurisant qu'un vélo, mais moins qu'une voiture, encore peu visible sur les réseaux de circulation → usage à encadrer, accompagner
- Cadre réglementaire encore en maturation, ne pas hésiter à approcher le développement de ces nouveaux véhicules par l'expérimentation.
- Peu connu → peu freiner l'adoption → proposer des tests

BENCHMARK

La démarche VELI dans l'EPCI de Le Clunisois

Communauté de Communes avec une moyenne de 350 habitants par village, Le Clunisois voulait changer l'habitude du « tout-voiture », en partie en mettant en place des VELI (dans le cadre du programme « eXtrême Défi », lancé par l'ADEME).

Pour cela, 3 véhicules intermédiaire (un tricycle électrique, une microvoiture électrique, et une voiturette, aussi électrique) ont d'abord été achetés et testés par les services de l'EPCI pour essayer ce type de transport, en 2024. Aujourd'hui, le territoire a acquis 2 autres véhicules. Les 5 sont en phase d'expérimentation, mis à disposition des habitants pour tester pendant 1 an.



Les VELI du Clunisois



Programme Vitamines12

Les Véhicules Intermédiaires de l'association In'VD

L'association « Innovation Véhicules Doux » travaille sur le milieu rural, en faveur des mobilités alternatives. Ils ont à leur disposition une flotte de 17 VELI à louer sur Millau et le PNR des Grands Causses, avec un tarif de 30€ par semaine, ou 50€ pour deux semaines. Les véhicules peuvent aussi être gratuitement testés entre 1 et 2 mois avec leur programme Vitamines12.

Dans leur accompagnement d'expérimentation, ils ont aussi créé des « kits », pour aider les utilisateurs à planifier leurs déplacements du quotidien en modes doux, et accompagnent aussi des collectivités – dans toute la France – à monter des expérimentations.



Pour développer les alternatives à la voiture soliste, il s'agit aussi de donner à voir des solutions alternatives. La CCVD souhaite faire circuler des véhicules intermédiaires sur son territoire dans ce but.

Gouvernance : MOA : CCVD

Planning et actions à mener :

- Choix des véhicules à expérimenter et achat (ou dispositif locatif)
- Préparation de la communication
- Lancement du service

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Besoin d'une communication forte
- Assurer une veille de l'environnement législatif quant à la circulation de ces véhicules (Légifrance, CEREMA)

Coûts d'investissement et exploitation :

- Achat des véhicules : 30 à 40k€ (location possible)
- Gestion des locations VELI : internalisé CCVD en lien avec la location des VAE.

Aides disponibles : -

Durée de déploiement : 6 mois + 1 an

Impact environnemental : 0 en impact direct (sensibilisation).

Eléments techniques d'installation

5 véhicules :

- 2 vélos augmentés (longtail et vélo cargo) → déjà présents dans le parc CCVD
- 2 tricycles électriques (urbaner, ...)
- 1 VELI (4 roues, fermé, possible utilitaire)

Opportunité : acheter des vélos pliants pour la flotte de vélos en location (utilisables dans les trains et cars)

Modalité de mise à disposition :

Processus expérimental, étant donné la nouveauté de ce type de service.

- Premiers 6 mois : tests par les équipes de la CCVD et les associations du territoire
- Bilan du test, décision sur la continuité de l'expérimentation
- Ensuite : ouverture au grand public.
- Evaluation à 1 an
- Pérennisation / ou non

Lieu de mise à dispo : au siège de la CCVD les 6 premiers mois, ouvrir idéalement la possibilité de mettre à disposition les VELI dans les bassins de vie.

Animation du dispositif : importance de l'animation pour accompagner le dispositif

- DEFIVELI lors de l'ouverture au public : défi visant à favoriser le test par les habitants.
- Retour d'expérience : à 6 mois en interne à la CCVD + associations, à 1 an avec usagers

Communication : communication sur le partage de voirie : informer sur l'expérimentation VELI.

Gestion : gestion internalisée à la CCVD pour la première année à minima (comme pour les VAE)

Tarification : cohérente avec la tarification VAE actuelle. Pour les tricycles : 70 euros pour 1 mois, 180€ pour 2, réduction de 30% pour la 1^{ère} location. (application tarif solidaire : voir fiche B2)

FIN DE PARTIE

ORIENTATION 4

En bleu : AJOUT
DU
COMITE DE
SUIVI



ORIENTATION 5

DÉCARBONNER LES VÉHICULES CIRCULANT SUR LE TERRITOIRE (INDIVIDUELS, ET LOGISTIQUES)

- | | |
|----|---|
| E1 | Collectivités exemplaires : décarboner la flotte de véhicules CCVD, mutualiser un véhicule de 9 places entre les communes et associations |
| E2 | Evaluer l'intérêt d'une mutualisation des livraisons/emports logistique sur le territoire, par une étude fine |
| E3 | Sur le pôle de Loriol / Livron : Continuer l'expérimentation de vélo-cargo mutualisé pour les artisans et les commerçants |





En tant qu'employeur important du territoire, la CCVD souhaite elle-même agir sur ses émissions, en faisant muter sa flotte de véhicules vers une flotte décarbonée. Il est par ailleurs proposé la mutualisation d'un véhicule 9 places entre communes et associations.

Gouvernance : CCVD

Planning et actions à mener :

- Audit du parc de véhicule non encore décarboné
- Au fur et à mesure des renouvellements du parc de véhicules : mutation des véhicules.

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Pour la mutualisation du véhicule 9 places, besoin de définir le lieu et les modalités de mise à disposition

Coûts d'investissement et exploitation : selon parc de véhicules actuel (audit à réaliser).

Aides disponibles : Banque des territoires «Financer l'acquisition de véhicules à motorisation décarbonée »

Durée de déploiement : 6 mois

Impact environnemental : 11.5Kg eqCO2 de moins tous les 100km parcourus par un véhicule 0 émissions.

Pour rappel, la LOM inscrit :

« Pour les collectivités territoriales, leurs groupements, et leurs établissements publics : jusqu'à fin 2024, au moins 30% des véhicules renouvelés annuellement doivent être des VFE. À partir de 2025, cette part minimale est de 40%. »

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/verdissement-du-parc-automobile>

Éléments techniques :

Décarboner la flotte de véhicules CCVD : Une cinquantaine de véhicules à renouveler d'ici 2035.

Objectif annuel : Lors du renouvellement de véhicules, tout nouveau véhicule est décarboné :

- Véhicule électrique pour les voitures individuelles.
- Etude au cas par cas pour les utilitaires (hydrogène, ...)

Penser les capacités de recharges dans le même temps.

Véhicules Légers	17
Poids Lourds	2
Tracteur	4
Car ou camping car	2
Camions gestion des déchets	12
Véhicule Utilitaire	17
TOTAL	54

Mutualiser un véhicule 9 places : Un véhicule 9 places mutualisé, propriété de la CCVD et proposé en usage à la CCVD, aux communes et aux associations. Réutilisation d'un véhicule existant de la CCVD (mutation d'usage).

Lieu du retrait du véhicule : à définir.

Etat de concrétisation de l'action :

L'action de mutualisation d'un véhicule a été réalisée en juillet 2025. Le lieu de mise à disposition du véhicule de 9 places mutualisé se situe à Eurre



Le PDMS apporte un état des lieux très succinct sur la logistique sur le territoire (livraisons et emports). Il est acté d'approfondir ce premier regard par une étude détaillée sur ces questions.

Gouvernance : CCVD

Planning et actions à mener :

- Elargir le panel d'entretiens pour se doter d'une vision complète du fonctionnement de la logistique sur le territoire
- Evaluer l'intérêt d'une plateforme mutualisée sur le territoire.

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Associer les transporteurs du territoire, et les principaux transporteurs contributeurs dans la conception d'une éventuelle plateforme mutualisée.

Coûts d'investissement et exploitation : 5 à 10k€ (*diagnostic complémentaire et orientations*).

Aides disponibles : -

Durée de déploiement : 4 mois

Impact environnemental : 0 en impact direct. Gain si mise en place effective d'une plateforme de mutualisation.

Éléments techniques :

Compléter la vision des questions de logistique :

Continuer le premier travail d'investigation mené lors du diagnostic PDMS, 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...
- D'autres transporteurs d'origine locale, régionale et/ou nationale (livraisons ponctuelles).

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

Éléments à interroger / recenser :

- L'organisation de la distribution du secteur Lorient – Livron – Crest
- La volumétrie globale - Les moyens matériels mis en œuvre - Les motorisations + point sur la décarbonation
- Le type de clientèle concerné
- Les projets/orientations souhaitées - L'intérêt pour une mutualisation des livraisons.

Selon les retours, évaluation du potentiel d'une plateforme mutualisée sur la CCVD :

- Premier cadrage de mutualisation, avec les acteurs de la logistique intervenant sur le territoire.
- Opportunité de localisation.



En 2023, la CCVD a mis à disposition du service « On Livr'on roule » un vélo bi-porteur. Ce service porté par l'Entreprise à But d'Emploi (EBE) permettait aux particuliers de se faire livrer leur course dans le cadre d'un partenariat avec les commerçants locaux.

La CCVD souhaite inscrire la continuité de cette action dans le temps au travers de son PDMS – en la réorientant et en l'ouvrant aux artisans, commerçants et auto-entrepreneurs du territoire.

Gouvernance : CCVD

Planning et actions à mener :

- Retour d'expérience auprès des contributeurs (commerçants) « On Livr'on roule » : ce qui a fonctionné, ce qui est à créer
- Dresser le contour du nouveau service – voir ci-contre.
- Retour d'expérience 2 fois par an.

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Accompagner la mutation de pratique des artisans / commerçants en écoutant leurs freins – et en travaillant avec eux pour les lever.

Coûts d'investissement et exploitation : Intégré à l'offre de tests VELI, accompagnement humain à prévoir (artisans, commerçants)

Aides disponibles : -

Durée de déploiement : immédiat

Impact environnemental : 50kg eqCO2 de moins tous les 100km parcourus via le service – *sur la base d'un équivalent livraisons colis*

Éléments techniques :

Mutation de l'action déjà engagée.

Permettre aux commerçants, artisans, auto-entrepreneur de tester un vélo-cargo dans le cadre de leur activité professionnelle.

Test proposé sur 15 jours à 1 mois : 40 euros pour 15 jours, 70 euros pour 1 mois, réduction de 30% pour la 1^{ère} location.



Identifier les pistes de redynamisation du service :

- Organiser un atelier de retour d'expérience autour du service avec : les commerçants actuellement engagés, et les quelques clients utilisateurs du service Val d'Emploi.
- Intégrer une « évaluation d'usage » avec Val d'Emploi : nombre total de livraisons faites, nombre de kilos transportés au total, nombre de kilomètres parcourus, satisfaction des utilisateurs.

Etendre la visée du service ?

- Aujourd'hui : 9 commerçants engagés.
- Sonder auprès des commerçants qui seraient intéressés pour utiliser le vélo dans le cadre de son activité professionnelle (livraisons).
- Rencontres avec les commerçants et producteurs de la ville de Livron et de la ville de Lorient.
- Etendre auprès des artisans, des auto-entrepreneurs.

Accompagner le service avec de la communication :

- Faire connaître le service

Aller plus loin ?

Proposer une livraison en vélo-cargo depuis les marchés du territoire ? (besoin dans ce cas d'une personne pour assurer le service)



Fin du document

mobilites@val-de-drome.com

Réalisé par



Cette opération bénéficie du soutien financier de l'Etat au titre du Fonds vert – France nation verte



**PRÉFET
DE LA DRÔME**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

GLOSSAIRE

- ADEME** - Agence de l'Environnement et De la Maîtrise de l'Energie
- AOM** - Autorité Organisatrice des Mobilité
- AURA** - Auvergne Rhône Alpes
- BDT** - Banque des Territoires
- CAF** - Caisse d'Allocations Familiales
- CAPCA** - Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche
- CCAS** - Centres Communaux d'Action Sociale
- CCCPS** - Communauté de Communes du Crestois et Pays de Saillans
- CCVD** - Communauté de Communes du Val de Drôme en Biovallée
- CEREMA** - Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
- CGCT** - Code Général des Collectivités Territoriales –
- COPIL** - Comité de Pilotage
- DDT** - Direction Départementale des Territoire
- DIRCE** - Direction Interdépartemental des Routes Centre-Est
- DSIL** - Dotation de Soutien d'Investissement Local
- DSP** - Délégation de Service Public
- DTER** - Dotation d'Equipement des Territoires Ruraux
- EPCI** - Etablissement Public de Coopération Intercommunal
- LOM** - Loi d'Orientation des Mobilités
- MOA** - Maitrise d'Ouvrage

- N7** – Route Nationale 7
- PCAET** - Plan Climat Air Energie Territorial
- PDMIE** - Plans de Mobilité Inter-Entreprises
- PDMS** - Plan de Mobilité Simplifié
- PLUi** - Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
- PMR** - Personnes à Mobilité Réduite
- RH** - Ressources Humaines
- RSA** - Revenu de Solidarité Active
- SCOT** - Schéma de Cohérence Territoriale
- SDC** - Schéma Directeur Cyclable
- TAD** - Transport à la Demande
- TC** - Transport collectif
- TUS** - Transport d'Utilité Sociale
- URSSAF** - Union de Recouvrement pour la Sécurité Sociale et les Allocations Familiales
- VAE** - Vélo à Assistance Electrique
- VELI** - Véhicules Légers Intermédiaires
- VM** - Versement Mobilité
- VRM** - Valence Romans Mobilité
- ZA** - Zones d'Activités
- ZAE** - Zone d'Activités Economiques

Les annexes suivantes sont jointes à ce document :

- Tableau de programmation du PDMS (annexe n°4)
- Schéma Directeur Cyclable (annexe n°5)