

Plan de Mobilité Simplifié - Val de Drôme en Biovallée Reponses aux remarques suite consultation des partenaires et du public					
N°	Emetteur	REMARQUE	Phase PDMS concernée	Traitement	Réponse/Commentaire
1A	CC Ardèche Rhône Coiron	Nos deux territoires partagent une problématique de desserte entre polarités secondaires et pôles urbains structurants (Valence, Montélimar, Privas...) ainsi qu'un enjeu fort d'accessibilité en milieu rural	1 - Diagnostic	Aucun, remarque générale	
3A	Valence Romans Mobilités	Dans l'encadré relatif à VRM "Point de vue des collectivités voisines" (p15), il est nécessaire de mentionner avant tout notre documen-cadre, le Plan de Mobilité (ex PDU), approuvé en 2016 et en projet de révision dès 2026. Dans le même registre il sera utile d'évoquer notre compétence d'organisation du réseau de transports en commun Citéa.	1 - Diagnostic	Modification PDMS	Le document du PDMS volet diagnostic, est modifié en page 15 selon votre remarque.
3B	Valence Romans Mobilités	La formulation "beaucoup d'inscrits, moins d'actifs", à propos de l'incitation au covoiturage, pourrait être remplacée par "un nombre croissant d'usagers, avec un fort potentiel de développement"	1 - Diagnostic	Modification PDMS	Le document du PDMS, volet diagnostic, est modifié en page 15 selon votre remarque.
3C	Valence Romans Mobilités	Enfin, concernant la mobilité des marchandises, le schéma directeur des points de livraison hors domicile n'étant qu'une action parmi d'autres, il sera préférable de mentionner le schéma directeur de la mobilité des marchandises (2016) en cours de révision.	1 - Diagnostic	Modification PDMS	Le document du PDMS, volet diagnostic, est modifié en page 15 selon votre remarque.
4A	DDT	Pré-diagnostic : Les différentes composantes entrant en compte ou impactant la mobilité au sens large sont bien analysés dans ce pré-diagnostic (pôles structurants, démographie, niveau de vie, topographie, pollution de l'air, équipements...). Il convient de saluer la réflexion menée sur l'inter-modalité qui est une dimension souvent oubliée dans les documents de planification. Sans revenir sur la volonté de concertation, l'enquête mobilité est un travail de qualité. La synthèse du pré-diagnostic contribue à une compréhension facile des différents enjeux de mobilités. Notamment par la réalisation de cartes.	1 - Diagnostic	Aucun, remarque générale	
4B	DDT	Diagnostic : La synthétisation des actions déjà menées sur le territoire témoigne de l'engagement de la CCVD en matière de mobilité durable. Il est bon de rappeler que la CCVD est le seul EPCI drômois à avoir pris la compétence AOM. Le schéma sur la gouvernance mobilité favorise la compréhension du rôle de chacun dans ce domaine (Région, CCVD-AOM). Le point de vue des employeurs du territoire sur la mobilité est très intéressant. De même que celui des associations œuvrant dans la mobilité, dont il ressort un constat commun : celui d'une nécessité de coopération étroite entre les associations et la CCVD.	1 - Diagnostic	Aucun, remarque générale	
4G	DDT	Les entretiens menés avec les EPCI alentours, les associations œuvrant dans la mobilité et les services de l'État sont tout autant à valoriser et à saluer. D'autant qu'il est établi par tous que la mobilité s'appréhende au-delà même du territoire (inter connexion).	1 - Diagnostic	Aucun, remarque générale	
4C	DDT	Les ateliers participatifs : L'atelier Diagnostic et son analyse des forces et faiblesses des modes de déplacements sur le territoire permet de dresser un bilan des usages, des points positifs, négatifs, des freins existants et d'avoir une réflexion sur les améliorations possibles. Toujours dans une vision de co-construction avec les habitants pour une mobilité adaptée au territoire. L'étude des actions à prioriser est un vrai support pour de déterminer dans le Plan de Mobilités Simplifiés un « ordre de marche » personnalisé au territoire de la CCVD. L'atelier « stratégie et priorisation » fait suite à l'atelier diagnostic et est tout autant à saluer pour l'élaboration d'une stratégie ajustée aux spécificités de la CCVD.	1 - Diagnostic et 2 - Stratégie	Aucun, remarque générale	
10A	Cliousclat	Faire attention à ne pas favoriser les grandes communes au détriment des petites	2 - Stratégie	Réponse ci-contre	Pendant la construction de la stratégie et du plan d'actions, une attention particulière a été portée à la recherche d'équilibre entre les différentes communes de l'intercommunalité, tout en pensant des services adaptés à la densité et la taille des communes. Pour la commune de Cliousclat par exemple, ont été retenues : l'amélioration et l'extension du réseau de Transport à la Demande (dont création d'une ligne desservant Cliousclat et Mirmande), le financement d'actions pour faciliter les modes doux dans les bourgs centre, le développement d'un transport solidaire, la mise en place de covoiturage avec incitation financière - voir pages 33, 34, 39, 42 du document "Stratégie, actions, programmation" du PDMS .
4D	DDT	Sur la Stratégie et les actions Le PDMS s'articule bien avec le Schéma Directeur Cyclable de la CCVD adopté en 2021 et tient compte des autres documents de planification, ce qui est primordial (ScoT, PCAET, PLUi). Le lien avec le PCAET fait clairement ressortir que, malgré l'engagement du territoire, les efforts restent à poursuivre pour atteindre les objectifs fixés et favoriser les mobilités durables dans un contexte de changement climatique.	2 - Stratégie	Réponse ci-contre	Effectivement, la trajectoire fixée par le PCAET est ambitieuse et le PDMS contribuera à l'atteinte de ses objectifs en matière de mobilité. Comme indiqué en COPIL PDMS, le territoire a indiqué à l'Etat que les émissions induites par la traversée du territoire par l'A7, fortement contributrice des émissions calculées, soit retirée du calcul - et pilotée par l'Etat, gestionnaire de l'infrastructure.
4E	DDT	Le Plan de Mobilités Simplifiées analyse la mobilité de façon globale, concertée et détermine une stratégie et des actions spécifiques au territoire et aux besoins de ses habitants, de ses travailleurs et visiteurs pour répondre au mieux aux attentes de chaque profil et de chaque localité. Le bouquet de mobilité envisagé dans le PDMS paraît pertinent et montre une réflexion mûre et un soutien fort de la CCVD dans ce domaine.	2 - Stratégie	Aucun, remarque générale	

Plan de Mobilité Simplifié - Val de Drôme en Biovallée					
Reponses aux remarques suite consultation des partenaires et du public					
7B	Comité de Massif des Alpes	Recommande de renforcer les actions de coopération inter-EPCI en matière de mobilité centre la CCVD et la Communauté de Communes du Crestois et du Pays de Saillans Cœur de Drôme. En effet, à l'exception de l'amélioration de l'accès à la gare de Crest, le PDMS focalise les liens à consolider en direction des deux EPCI situés au Nord et à l'Est du territoire (VRA et CAPCA) et très peu en direction de la CCCPS située immédiatement à l'Est de la CCVD, pourtant en grande cohérence géographique le long de la vallée de la Drôme vers le Diois et dans le même prérimètre de SCOT.	2 - Stratégie	Réponse ci-contre	Aujourd'hui, la coopération entre la CCVD et la CCCPS en matière de mobilité est bien développée : schéma directeur cyclable, plateforme commune de service d'autopartage, panneaux rézopouce, achat de vélos VAE en commun pour les services de location, des services de cars régionaux et des TAD liant Crest au Haut-Roubion et la Gervanne-Sye. Il a ainsi été retenu dans le PDMS de travailler sur le renforcement de ces services, afin de proposer une boucle de services de qualité. L'accessibilité de la gare de Crest, l'extension du service d'autopartage, le souhait d'une meilleure fréquence de la ligne D24 et le renforcement des services TAD de la Gervanne-Sye et du Haut-Roubion vers Crest, sont des actions cherchant à solidifier les liens vers la CCCPS
5A	Région Auvergne Rhône-Alpes	Le plan d'action du PDMS prend bien en compte les objectifs du SRADDET notamment concernant les ambitions de développement des dessertes de transport collectif, des services mobilité actives, partagées et solidaires, ainsi les actions en faveur de l'intermodalité.	3 - Action (générale)	Aucun, remarque générale	
11A	La Roche sur Grane	Les élus du Conseil Municipal demandent la mise en place d'un minibus pour desservir les petites communes	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	Il est bien prévu que le réseau de transport à la demande ("minibus") couvre l'ensemble du territoire (amélioration de l'existant et création sur les zones qui en sont dépourvues aujourd'hui) - voir page 33. Il est également proposé la mutualisation de l'usage d'un véhicule 9 places entre les communes du territoire et les associations. Action déjà en place. - voir page 56.
1B	CC Ardèche Rhône Coiron	Développement des transports collectifs : la volonté de structurer une offre de rabattement efficace vers les gares et pôles de services (Crest, le Teil, Montélimar...) ouvre la voie à des réflexions partagées	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	La CCVD se tient disponible pour des échanges avec la CCARC sur ce sujet.
1C	CC Ardèche Rhône Coiron	Mobilités partagées : l'ambition commune d'intégrer des solutions de covoiturage et d'autopartage dans nos plans d'actions respectifs constitue une base solide pour envisager le déploiement de solutions partagées. Nous identifions deux opportunités de coopération future : 1 - Covoiturage : la CC ARD a mis en œuvre depuis novembre 2023 un dispositif local de covoiturage avec le même opérateur que la CAPCA quelques mois plus tôt, suivi ensuite par 4 intercommunalités voisines (DRAGA, DSP, EPPG et Montélimar Agglo). Le choix du même opérateur par la CCVD permettrait délargir considérablement le territoire concerné par cette offre commune facilitant ainsi les déplacements des usagers sur un périmètre élargi	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	Le plan d'action acte de la mise en oeuvre d'une plateforme et indemnisation pour le covoiturage. La CCVD se situe entre des territoires qui font appel à des opérateurs différents (Blablacar daily au niveau de VRA et Karos au niveau des intercommunalités que vous citez). La décision finale sur le modèle et l'opérateur retenu doit encore être travaillée. La CCVD a bien noté la demande d'une harmonisation avec la CAPCA, la CCARC et les autres EPCI formulée ici.
2A	Département de la Drôme	Action D3 : La CCVD sera intégré aux réunions départementales avec les établissements dans le cadre du programme Tous à vélo au collège". De plus, les aménagements cyclables communaux nécessaires, sur un rayon de 3km autour des établissements, peuvent être, sous certains conditions, soutenus financièrement par le département (dispositif de soutien à l'investissement)	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	La CCVD se tient disponible pour ces réunions et pour être partie prenante de la dynamique sur ce sujet.
2B	Département de la Drôme	Action D3 : "pour l'action de communication sur le partage de voirie, le Département semble être désigné maître d'ouvrage ; l'action D3 doit laisser une ouverture sur la maîtrise d'ouvrage de cette action / point de vigilance : "le choix de la signalisation horizontale et verticale sur une route départementale doit être conforme, en préalable, au code de la route, à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) actualisée à février 2016, mais aussi aux critères du « référentiel technique vélo » du Département et aux engagements pris dans le cadre du contrat partenariat."	3 - Action (précise)	Modification PDMS	Le document du PDMS, volet Stratégie, Actions, Programmation, est modifié comme suite, en page 51 : - modification de la maîtrise d'ouvrage en "maîtrise d'ouvrage à définir, entre département et CCVD" - point de vigilance transcrit sur la fiche
3D	Valence Romans Mobilités	"Bornes libre-service" vélo (p32) : Il est identifié l'opportunité d'"aller vers un service mutualisé avec VRM". Le service Libélo de vélos en libre-service opéré par VRM est limité aux territoires les plus denses, c'est-à-dire les pôles urbains de Valence et de Romans. La station Libélo la plus proche de votre territoire est localisée dans le centre-ville de Portes-lès-Valence. Il n'est pas envisagé à ce stade d'étendre le service dans les communes périurbaines et rurales mais de maller davantage les pôles urbains. Ainsi il nous apparaît délicat d'évoquer le sujet de la mutualisation, les trop longues distances entre les stations ne permettant pas d'envisager un service efficient.	3 - Action (précise)	Modification PDMS	La CCVD souhaite mettre en place des vélos en libre-service sur son territoire. A moyen/long terme, il était envisagé que ces vélos puissent permettre de réaliser les derniers km sur le territoire de la CCVD pour les actifs venant en train depuis le ressort territorial de VRM (avec un financement CCVD). C'est en ce sens qu'il était évoqué une éventuelle mutualisation des systèmes (pour faciliter le trajet d'un habitant de VRM travaillant sur la CCVD, qui serait abonné à Libélo - représentant presque 1000 trajets/jour). Nous notons qu'aujourd'hui, cette extension n'est pas envisagée dans la stratégie de votre territoire, et le notons en ce sens dans le document de PDMS, volet Stratégie, Actions, Programmation, P32.
3E	Valence Romans Mobilités	"Des navettes pour le domicile-travail" (p35 à 37) : En complément des nombreuses lignes régulières et services à la demande, nous testons actuellement cette solution dans les principales zones d'activités de notre territoire depuis quelques mois. Un retour d'expérience permettra d'assurer de la pertinence de ce service et de l'ajuster si besoin. Par ailleurs, il n'est pas nécessaire de prévoir une tarification mutualisée avec la nôtre, étant donné l'absence de lien entre le service proposé de navettes et notre réseau de transports en commun. Toutefois les niveaux de tarification à envisager peuvent tout à fait être calqués sur les nôtres.	3 - Action (précise)	Modification PDMS	La CCVD sera intéressée par votre retour d'expérience sur les navettes que vous expérimentez. Concernant l'approche tarifaire, notre vision (comme pour les vélos libre-service) était la facilitation de l'intermodalité Bus-train-Bus pour les habitants travaillant à Valence venant de la CCVD et inversement. Cela demanderait un travail conjoint avec la Région, pour aller vers une solution dans l'esprit de ce qui existe aujourd'hui en région lyonnaise avec des réseaux de transports des collectivités voisines (exemple : https://www.cotiere-mobilite.com/wp-content/uploads/2025/08/T-Libr_Flyer_2025WEB.pdf). Nous notons qu'aujourd'hui, cette mutualisation n'est pas envisagée dans la stratégie de votre territoire, et le notons en ce sens dans le document de PDMS, volet Stratégie, Actions, Programmation, page 37.
3F	Valence Romans Mobilités	"Plateforme de covoiturage"(p47) : Le dispositif d'incitation financière que nous avons mis en place, en partenariat avec l'opérateur Blablacar Daily, constitue une réponse pour les flux entre nos territoires. L'incitation financière peut être demandée pour tout trajet ayant origine ou destination VRM, dans une limite de 50 km. Par ailleurs le service que nous avons mis en place permet bien la garantie retour pour les usagers.	3 - Action (précise)	Modification PDMS	Le document du PDMS, volet Stratégie, Actions, Programmation, est modifié en page 47 en tenant compte de vos remarques.
5B	Région Auvergne Rhône-Alpes	Une partie du plan d'actions relève de la compétence régionale concernant les dessertes allant au-delà des limites géographiques de la CCVD notamment pour les actions C1 et C2. A propos du renforcement des offres ferroviaires et routières régionales, la Région a voté une "feuille de route 2023" en matière de mobilité prévoyant un renforcement significatif de l'offre (+30% pour l'offre ferroviaire, doublement de l'offre routière). La déclinaison sur le territoire de la CCVD fera l'objet d'échanges et de coordination entre la Région et le territoire.	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	La CCVD prend note de la feuille de route 2035, qui rejoint le souhait des habitants du territoire, et reste disponible pour des échanges avec la Région à ce sujet.
5C	Région Auvergne Rhône-Alpes	Le plan d'actions prévoit aussi un développement de l'offre de transport à la demande en s'appuyant pour partie sur l'offre régionale actuelle ou souhaitée. A ce sujet, un projet de TAD est identifié en lien avec la CAPCA. Une offre régionale avait été mise en place de façon expérimentale entre les deux rives du Rhône. Elle n'a pas été pérennisée en raison de la très faible fréquentation. Par ailleurs, d'autres évolutions de l'offre de transport à la demande régionale semblent envisagées. Un bilan à mi-marché sera fait début 2026 et sera l'occasion de questionner l'évolution de l'offre et sa contractualisation.	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	Concernant le lien à la CAPCA : Nous avons bien intégré le retour d'expérience de l'offre TAD antérieure peu fréquentée. Le PDMS a identifié l'opportunité de création d'un TAD depuis le bassin Livron/Lorio/Cliouscat/Mirmande vers la Voulte (pour un usage très ciblé, vers le marché). Cette offre pourrait être portée par la CCVD ou par la Région selon vos souhaits. A ce stade, sa définition doit encore être affinée. Concernant les TAD existants : la CCVD a effectivement identifié au travers de la concertation usagers des pistes d'ajustements de l'offre TAD. La CCVD est intéressée pour participer au bilan à mi-marché et échanger avec la Région sur les ajustements proposés.

Plan de Mobilité Simplifié - Val de Drôme en Biovallée					
Reponses aux remarques suite consultation des partenaires et du public					
5D	Région Auvergne Rhône-Alpes	En matière de mobilités partagées, l'action B3 envisage une extension de l'offre d'autopartage sur le territoire. La Région a financé en 2024-2025 une étude sur le développement de l'autopartage sur les territoires ruraux drômois. Les résultats de cette étude réalisée par Dromolib sont mis à disposition de tous et la CCVD pourra s'appuyer sur ces enseignements pour le développement de l'autopartage sur son territoire sous toutes ses formes.	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	La CCVD prend bonne note de la disponibilité cette étude
5E	Région Auvergne Rhône-Alpes	Le PDMS prévoit de renforcer l'accessibilité des gares de Loriol et Livron par l'amélioration des espaces publics et cheminements, le renforcement de la signalétique et les questions de localisation et d'aménagement des arrêts de car à proximité. La Région devra être associée et pourra accompagner les communes dans ces démarches. Des points sont aussi soulevés sur l'accès à la ville de Crest qui devront faire l'objet d'échanges avec les collectivités concernées.	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	Nous avons bien noté votre demande. La CCVD prévoit de solliciter et d'associer la Région dès lors que ces démarches seront concrètement amorcées.
5F	Région Auvergne Rhône-Alpes	Dans le focus sur le mode de gestion, il est fait allusion aux sociétés publiques locales (SPL) en pointant comme inconvénient l'obligation de trouver au moins un co-actionnaire. Une alternative pourrait consister à rejoindre une SPL existante.	4 - Programmation	Réponse ci-contre	Nous vous remercions pour ce complément apporté à notre réflexion ; il sera intégré dans les réflexions ultérieures sur le sujet.
1D	CC Ardèche Rhône Coiron	2-Poursuite des échanges et réflexions entre AOM locales : la CC ARC souhaiterait poursuivre, par des rencontres régulières, la démarche d'échange et de partage d'expériences initiée par la CCVD début 2025. En effet, outre le fait d'être AOM locale, nos territoires respectifs présentent d'autres similitudes dans leurs caractéristiques et dans leurs politiques de mobilité qui invitent à s'inspirer mutuellement.	6 - Suivi	Réponse ci-contre	La réalisation du PDMS a permis à la CCVD d'échanger avec les EPCI voisines sur l'ensemble des enjeux de mobilité. La CCVD souhaite aussi poursuivre dans cette dynamique et maintenir des échanges réguliers.
4F	DDT	Les comités de suivi s'inscrivent dans la volonté de prendre en compte les éléments ressortis des ateliers pour la réalisation du PDMS, confirmant la démarche d'établir un Plan coconstruit correspondant aux besoins locaux.	6 - Suivi	Aucun, remarque générale	
6A	Comité des partenaires	Diverses remarques (notées dans le compte-rendu de la réunion)	7 - Autre	Réponse ci-contre	Echange en séance - CR autoporteur des remarques et réponses de la CCVD
7A	Comité de Massif des Alpes	Salut la démarche volontariste, la concertation, la forme claire et opérationnelle, l'action visant à améliorer l'accessibilité à la gare de Crest, le focus porté sur la sensibilisation et l'animation, l'exemplarité de l'EPCI en matière de mobilité et les actions en faveur de la mutualisation et de l'innovation : PDMIE, mise à disposition de VELI.	7 - Autre	Aucun, remarque générale	