

Plan de Mobilité Simplifié - Val de Drôme en Biovallée				
Reponses aux remarques suite consultation des partenaires et du public				
				
N°	REMARQUE	Phase PDMS concernée	Traitement	Réponse/Commentaire
70A	1. Analyse des données Il est regrettable que l'étude n'intègre pas de données comparatives sur les temps de trajet entre différents modes de transport entre certaines villes/villages, ni un bilan plus détaillé des offres existantes (par exemple le TAD, avec les taux de fréquentation des différentes navettes et un retour d'expérience). Pourquoi la fréquentation des axes routiers n'a pas été évalué? Ces éléments auraient certainement enrichi l'analyse avec des données concrètes et permis d'identifier des pistes d'amélioration continue, parfois peu être peu coûteuses.	1 - Diagnostic	Réponse ci-contre	Ces données sont présentes dans l'état des lieux des mobilités 2023 annexé au PDMS, le diagnostic du PDMS ne constituant effectivement qu'une synthèse.
72B	La fréquence de la ligne 26 n'est pas adaptée : 5 passages par jours en semaine (7/8/13/17/18/19) réduit à 3 le week-end. Les emplacements des arrêts de car ne sont pas adaptés non plus : absence d'arrêt de car à proximité de l'aire de covoiturage des blaches/ZA Grandes Vignes/ZA Champgrand (proche de l'échangeur n°16 de l'A7)	1 - Diagnostic	Réponse ci-contre	Le diagnostic relève effectivement des fréquences de lignes de car peu adaptées aux déplacements du quotidien. Nous notons votre remarque et l'intérêt d'un lien à l'aire de covoiturage et des zones d'activités.
72C	Absence de TAD sur Eurre (carte https://aura.manett-ondemand.cityway.fr/AURA/fr-FR/Trip/PlanTrips?territoryId=13) alors que cette commune est classée commune de proximité du PLH avec 5 autres communes. Il paraît intéressant d'y mettre un ou des arrêts TAD . Les pôles structurants et de proximité ont des arrêts surement de rabattement. L'intégration de TAD ou d'arrêt plus proche des zones habitées comme Eurre avec la navette des actifs Vallée de la Drôme et connexion vers le réseau Citéa.	1 - Diagnostic	Réponse ci-contre	Effectivement, le diagnostic constate un déséquilibre territorial sur l'offre de TAD, qui ne dessert qu'une partie des communes du territoire. La stratégie acte la mise en place d'un TAD ou de lignes régulières pour couvrir les communes du territoire.
72E	Il est dommageable de ne pas trouver plus d'informations sur les points suivants : •Un rappel des documents de planification de la CCVD (PLUI, PLH, Schéma cyclable, SCOT, PCAET) avec des chiffres ou informations importantes qui sont prises en compte dans le PDM partie diagnostic et stratégie. •Une carte de synthèse des principaux pôles générateurs de déplacement.	1 - Diagnostic	Modification PDMS	Diagnostic :le choix a été fait que le document "synthèse du diagnostic" du PDMS constitue une synthèse de l'état des lieux des mobilité réalisé en 2023. Cet état des lieux, plus complet, est joint en annexe du diagnostic. Concernant les documents de planification, une synthèse en a été dressée. Elle sera également annexée au PDMS.
72N	Pouvez vous analyser la demande vers et depuis l'arrêt de covoiturage échangeur n°16 de l'A7 vers et depuis les zones de la vallée (Est et Ouest).	1 - Diagnostic	Réponse ci-contre	La CCVD se rapproche de Vinci Autoroutes pour savoir si des chiffres de fréquentation sont disponibles, et étudier les motifs de fréquentation.
73A	Il manque cruellement de trajet TER valence tgv -Crest : AR Exemple : j arrive à 11h à la gare tgv et je met 2 heures pour rejoindre Crest ! En passant par valence ville puis bus... Et notamment le week-end, les TAD Sont quasi inexistants. Je fais un métier ou je travaille souvent le week-end. Et souvent les trajets sont calés sur les AR paris, or tout le monde ne travaille pas à Paris !	1 - Diagnostic	Réponse ci-contre	En effet, le manque de ces liaisons a été noté lors du diagnostic mobilité du territoire. Pour y répondre, plusieurs actions sont prévus par le PDMS, dont principalement l'action C2 (page 46 du document "Stratégie, Actions, Programmation"), qui prévoit que la CCVD interpelle la Région pour renforcer les liens entre Valence et Crest. D'autres actions, telles que la mise en place d'une plateforme de covoiturage, ou le développement du service d'autopartage, ainsi que le renforcement de la communication sur le TAD TGV peuvent aussi répondre à ce besoin.
70B	2. Répartition des actions Bien que je comprenne que Loriol concentre une part importante de la population, ce territoire apparaît comme le grand bénéficiaire du plan, qui oriente la majorité des actions en sa faveur. Il serait intéressant de veiller à un meilleur équilibre entre les différentes zones concernées.	2 - Stratégie	Réponse ci-contre	Voir réponse 10A
72A	La liaison en TAD vers et depuis l'aire de covoiturage du péage de Loriol n'est pas évoquée alors que cette aire de covoiturage est très importante pour les personnes venant de l'Ardèche ou de la Drôme. Absence d'enquête ou de données provenant de plateforme de covoiturage. Le covoiturage fait partie des solutinos de mobilité pour le quotidien et la longue distance. Ce sont bien des voyageurs venant de la vallée (parfois depuis Die) qui se rendent à l'aire de covoiturage principalement les vendredis/dimanches après-midi début de soirée, pas nécessairement donc aux mêmes horaires que les actifs.	2 - Stratégie	Réponse ci-contre	En première approche, il paraît difficile de penser un transport mutualisé pour accéder à l'aire de covoiturage, covoiturage dont les horaires d'arrivée/départ sont souvent dispersés dans le temps. La CCVD étudiera toutefois le sujet avec les chiffres de Vinci Autoroutes.
72D	Si l'urbanisation se fait comme prévu au PLUi (AOP)également dans les pôles de proximité, il faut aussi prévoir des mobilités en transport en commun. Le PLH mentionne bien la problématique du vieillissement de la population, administré(e)s visé(e)s en partie pour ce type de transport. Sur Eurre, bien sûr il y a l'écosite avec les emplois et une capacité de stationnement (vélo et voiture), les zones habitées se répartissent entre le stade, l'école, bois vieux et l'arrêt rezo pouce sur la montée du village (mentionné ci-après). Comme on peu penser aussi pour la commune de Montoisson.	2 - Stratégie	Réponse ci-contre	La stratégie prévoit bien la mise en place de réseaux de transport en commun (et notamment des navettes du quotidien sur le bassin de la Vallée de la Drôme, transport à la demande...) visant à répondre au besoin de mobilité du quotidien.
72I	Il est dommageable de ne pas trouver plus d'informations sur les points suivants : •Un peu plus de détails dans les orientations du dossier Stratégie •L'orientation sur la communication en priorité 3 et 4 ; alors qu'il me semble prioritaire pour prétendre à plus de monde sur le réseau futur. Pour ma part, je crois beaucoup au support des actions D1 et D4 qui sont en prio 3. Avec le soutien de l'EPCI, la communication de l'ensemble de l'offre de mobilités peut toucher plus de personnes.	2 - Stratégie	Réponse ci-contre	Orientation et niveau de priorité de l'orientation Communiquer, Sensibiliser : Effectivement, la question du niveau de priorité de cette orientation a été discutée. Il a été retenue de la conserver en niveau 3 et 4, car elle est vue comme un accompagnant aux actions - il est bien évident qu'elle reste essentiel dans la bonne appropriation des services.

Plan de Mobilité Simplifié - Val de Drôme en Biovallée				
Reponses aux remarques suite consultation des partenaires et du public				
72I	Dans l’action D5 ; il manque un mot essentiel LEGER. C’est assez méconnu du large public. Des photos mériteraient d’être dans la partie stratégie ainsi que l’explication de l’acronyme VELI.	2 - Stratégie	Modification PDMS	En effet, le mot "léger" est important et manquant dans l'explication détaillée l'action D5. Il y sera ajouté.
72K	Manque de Lien dans le document des mobilités vers Valence alors que son réseau de transport est tout proche via les communes d’Etoile-sur-Rhône et Upie. Sur la commune de Upie ligne 23 et TAD Est valentinois de Citéa qui arrive au site universitaire (briffaut) et Hôpital. Sur la commune d’Etoile-sur-Rhône : ligne 12 qui parcourt la zone des Auréats.	2 - Stratégie	Réponse ci-contre	Nous notons votre remarque. La stratégie s'est effectivement concentrée sur les lignes de cars et l'offre ferroviaire vers et depuis Valence. A ce stade, il n'a pas été envisagé de demande d'extension du réseau CITEA sur le territoire de la CCVD.
74A	1. Je suggère de prendre en compte, dans vos réflexions et dans vos actions, la dimension intermodale, qui est le seul moyen de se déplacer sans voiture : articuler les différents moyens de transport : - il faut se rendre à la gare ou à l'arrêt de bus, - de l'autre côté, il faut se rendre à sa destination. Le train (ou bus puisque la loi de 2019 impose dorénavant aux bus d’accepter les vélos ou bien dans la soute, ou bien sur des supports arrière) + vélo est donc la solution parfaite.	2 - Stratégie	Réponse ci-contre	En effet, l'intermodalité et la multimodalité font partie de la stratégie mobilité retenue par la communauté de communes, et notamment au niveau des gares. Les fiches actions A1 et A5 notamment soulignent le besoin de travailler l'intermodalité - notamment sur les pôles gares.
74B	2. Je suggère de prendre en considération les besoins des travailleurs, que ce soit dans le cadre du pendulaire ou dans le cadre de déplacements plus ponctuels.	2 - Stratégie	Réponse ci-contre	Ceci a en effet été pris en compte à travers les divers ateliers de concertation publics lors de l’étude, et une enquête et des entretiens auprès des employeurs et des salariés du territoire. Les actions A4 (page 36 et 37), B3 (page 44) et C1 à C4 (page 46) du document "Stratégie, Actions, Programmation" s'adressent directement aux actifs du territoire pour les déplacements pendulaires ou ponctuels
74C	3. Je suggère de prendre en considération les familles. Côté PACA, qui je le rappelle exploite la ligne qui traverse la vallée, les interdictions sont drastiques : interdiction de plus de 3 vélos et interdiction des carrioles : donc, impossibilité pour une famille de prendre le train + vélo.	2 - Stratégie	Réponse ci-contre	Etant AOM locale, la CCVD prévoit de soutenir les déplacements de tous ses habitants (y compris les familles) à cette échelle. Ainsi, l'apaisement des centre-bourgs et du pôle de Livron-Loriol (y compris les liens vers les écoles), le renfort sur la communication des services de transport régionaux (y compris une interpellation pour renforcer les fréquences des services) et la volonté de mettre en place une tarification solidaire sur le territoire sont des actions qui viennent faciliter les déplacements pour les familles. Nous notons votre remarque pour les déplacements en train que la CCVD pourra remonter à la Région Autorité Organisatrice des Mobilités
74D	4. Je suggère ainsi aux élus des territoires concernés - de soutenir l'action des associations, notamment du collectif étoile de Veynes qui fait un super travail pour maintenir les lignes Valence Briançon et Grenoble Veynes et garantir ainsi aux habitants le choix de leur mode de déplacement garanti par la loi; - de réclamer des efforts aux régions pour maintenir les lignes de train et les équipements et maintenir l’accueil de TOUS les usagers, - de soutenir les personnes déjà engagées dans les mobilités douces en leur apportant des solutions.	2 - Stratégie	Réponse ci-contre	Les Elus de la CCVD sont déjà mobilisés sur le sujet des lignes de train. Dès 2023, un courrier avait été fait par les Présidents de 3 intercommunalités (Diois, CCCPS, CCVD). Concernant l'emport des vélos dans les trains : la CCVD fera remonter la remarque à la Région, autorité organisatrice.
72H	Dans l’action D2 ; je me pose une question entre la mise en place du covoiturage (karos ou blabla) et le dispositif rézopouce. Comment l’un et l’autre ne se font pas concurrence ? Pas d’information de chiffres rézopouce dans le document alors que le dispositif est déjà en place.	3 - Action (générale)	Réponse ci-contre	RezoPouce : la collectivité ne dispose à ce jour pas de données de retour d'usage sur le territoire. Le dispositif reste peu connu et mal identifié. Il a été retenu la mise en place d'une solution de covoiturage ciblée sur les entreprises et les actifs (Covoiturage de type Karos ou Blablacar daily), permettant la mise en place possible d'incitatif financier et le rapprochement avec les collectivités voisines. Pour autant, la collectivité souhaite ne pas mettre de côté RezoPouce, et l'adresser plutôt aux déplacements de loisirs/ de santé / administratifs. La cohabitation des deux systèmes devra être expliquée et bien communiquée en termes de cible. Une vigilance particulière sera portée sur ce point.
70E	5. Aménagements cyclables Le rapport met en avant une demande claire d’améliorer la sécurité des cyclistes, mais il est surprenant que le développement de pistes cyclables en dehors des bourgs ne fasse pas partie du plan. Le vélo sur des longues distances ne pourra s'envisager qu'avec le développement de pistes cyclables permettant aux cyclistes d’éviter le partage avec les voitures sur des départementales.	3 - Action (générale)	Réponse ci-contre	En 2021, la CCVD a réalisé un Schéma Directeur Cyclable qui prévoit les liaisons (notamment entre communes) sur le territoire et leur déploiement sur une durée de 10 ans. Ce Schéma, adopté par la collectivité, est en cours de déploiement. Le Plan de Mobilité Simplifié le mentionne et rappelle son existence, mais n'a pas eu vocation à réinterroger l'ensemble des liaisons. Néanmoins sur certaines zones jugées très prioritaires (et notamment le Pôle Livron-Loriol) le PDMS propose quelques compléments ou ajustements au Schéma Directeur Cyclable.
72L	Il a été écrit qu’il faut se lier fortement avec le CAPCA, je ne vois pas de liaison autre que le choix du site de covoiturage du quotidien. Leurs lignes 2 et 3 passe par le Pouzin et la Voulte Est-ce que des arrêts seraient intéressant à lier avec les navettes Dom-travail Confluence avec ce réseau ?	3 - Action (générale)	Réponse ci-contre	3 possibilités de coopération sont évoquées avec la CAPCA, et pourront être travaillées : covoiturage, liens vélos - notamment depuis La Voulte et Le Pouzin, dessertes ponctuelles en transport en commun (marché) ou régulières éventuelles.
75H	Nous regrettons que ce plan des mobilités parle si peu de déplacement à vélo alors que de nombreux habitants se déplacent à vélo ou aimeraient pouvoir le faire. Si nous avons bien compris c'est le "SD cyclable" qui doit remplir cette mission ? Nous n'avons pas trouvé ce SD cyclable sur votre site ? Pourrions-nous le consulter ? Quand sera t'il mis en place ?	3 - Action (générale)	Réponse ci-contre	Voir réponse 70E. Concernant la mise à disposition du document : la CCVD le mettra en ligne sur son site en décembre 2025, une fois le PDMS approuvé.
70C	3. Développement du TAD et des offres de transport Il serait pertinent d’envisager un renforcement de l’offre de TAD notamment sur les horaires de fortes concentrations, en veillant à une bonne coordination avec les horaires de train. Il arrive fréquemment que les navettes soient complètes victime de leur succès nous obligeant à prendre la voiture. Et vraiment je ne comprends pas pourquoi il n'y a aucun offre de transport régulière sur l'axe Bourdeaux crest en dehors des transports scolaires, quand on voit la fréquentation de cet axe par la voiture, c'est questionnant.	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	Concernant les navettes TGV : voir réponse 75D Concernant Bourdeaux-Crest : Le PDMS prévoit de travailler avec la Région sur des adaptations sur le service de TAD, ainsi que travailler la communication. Pour les déplacements sur l'axe Bourdeaux-Crest, a été ciblé l'accompagnement de pratiques de covoiturage - en complément d'un renforcement du TAD - plutôt que la création d'une ligne régulière + voir réponse 75A en complément.





70D	4. Liaisons Valence Ville – Valence TGV L'offre actuelle étant diluée entre Valence Ville et Valence TGV, une meilleure coordination entre ces deux points serait sans doute très utile. Il faut parfois 3 changements et 2h30 pour faire Saou valence TGV faute d'une bonne coordination.	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	Les liaisons entre Valence Ville et Valence TGV étant de compétence régionale, la CCVD ne peut traiter directement cet enjeu d'une très grande importance pour les habitants de son territoire. Toutefois, la CCVD prévoit de sensibiliser la Région à l'enjeu des liens vers Valence Ville et Valence TGV pour ses habitants.
71A	Les transports scolaires n'ont pas publié leurs horaires entre Chabrillan et Crest. De plus certaines lignes sont ouvertes commercialement mais l'information et les horaires sont pratiquement introuvables. Améliorer la communication sur ce sujet car le service existe.	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	En effet, le besoin d'une communication claire et complète s'est fait entendre lors de la concertation avec les habitants du territoire. Une meilleure communication est prévue par une action dédiée (D1) dans le Plan de Mobilité Simplifiée.
72F	Dans l'action A3 (Réseau TAD) ; je trouve confus la présentation entre navette du quotidien et/ou culturelle uniquement Lorient/Livron, TAD vers les pôles de vie et Gares ; et l'action A4 Navette Dom-travail sur la zone confluence uniquement, Navette Dom-travail interzones (travail sur la D26 ?). Cela donne une impression de millefeuille ou superposition de service. Il est à noter un point très intéressant : étendre les horaires du TAD vers le TGV au départ de train vers Lyon (on peut penser aussi aéroport) et Marseille (qui inclus Aix-en-Provence) en plus de ceux vers Paris. Je note que l'aire de covoiturage est mentionnée par contre uniquement boucle verte.	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	Nous notons votre impression à la lecture. La question de l'articulation et de la bonne cohérence entre les services a bien été soulevée comme un point d'attention auprès des élus. La CCVD sera particulièrement attentive à cette question dans la définition fine des services (qui doivent encore être muris).
72G	Dans l'action B3 (Autopartage) ; On ne retrouve pas de critères ayant abouti aux priorités et aux choix de l'emplacement. (Gare et centre-ville sont essentiellement des lieux favorables)	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	En effet le processus n'est pas explicité dans son détail dans la fiche action. L'action B3 a été largement co-construite avec les habitants lors de 4 ateliers (1 par bassin de vie) et mis en cohérence avec les élus et en fonction des besoins identifiés sur le territoire (localisation dans les principaux pôles de vie, équipement des bassins de la Gervanne-Sye et du Haut-Roubion, dont les habitants sont très demandeurs).
72J	Dans l'action E1 ; mettre à jour le terme. En réunion, il a été évoqué que l'achat et la mise en partage était réalisée.	3 - Action (précise)	Modification PDMS	Le PDMS sera modifié pour indiquer que : - cette action a été réalisée en juillet 2025 - lieu de mise à disposition : Eurre
72O	Une clarification du site internet à propos des documents de planifications, de la mobilité, et de vos moyens de communication.	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	Le PDMS prévoit effectivement un travail sur la communication des services mobilité : reprise et mise à jour de la communication sur le site internet, création d'un guide mobilité par bassin de vie, tel que détaillé dans l'action D1 (page 49) du document "Stratégie, Actions, Programmation"
74E	5. Je suggère l'achat de vélo pliants (électrique ou pas) et leur mise à disposition sans contraintes administratives excessives aux personnes devant prendre occasionnellement le train ou les bus régionaux dans les périodes de restrictions (j'ai vérifié, il n'y aucune location de vélos pliants sur Crest).	3 - Action (précise)	Modification PDMS	Aujourd'hui, le service de location de vélo de la CCVD (qui n'inclue pas la commune de Crest) ne propose effectivement pas la location de vélos pliants, ni une location occasionnelle. La stratégie retenue se penchait d'abord sur la sécurisation des trajets à vélo, et une expérimentation de VELI sur le territoire Votre idée d'intégration de vélos pliants à la flotte sera intégrée au PDMS (action D5).
75A	Action A3 : il faudrait augmenter le nombre de transport à la demande qui passent par Divajeu, la Repara, Autichamp, il n'y en a que 3 par semaines. Ce serait bien qu'il y en ait le mercredi après-midi aussi pour les activités des enfants.	3 - Action (précise)	Modification PDMS	Une demande d'ajout d'un horaire les mercredis après-midis sera intégrée au PDMS (action A3 - page 34).
75B	Action A4 : une navette domicile-travail partant de Crest serait très utile en effet !	3 - Action (précise)	Aucun, remarque générale	
75C	Ce serait vraiment très utile qu'il y ait une navette ou un transport à la demande jusqu'à la station de covoiturage de Lorient à côté de l'autoroute.	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	Voir réponse 72A
75D	Il faudrait plus de navettes vers Valence TGV aussi.	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	Le PDMS prévoit de travailler avec la Région sur une offre étoffée (vers la gare TGV) aux dessertes TGV vers Marseille et vers Lyon.
75E	Action A6: très bonne initiative, même si pour nous la priorité est vraiment de relier les communes entre elles pour faire faire du vélo en toute sécurité.	3 - Action (précise)	Aucun, remarque générale	
75F	Action B2 : C'est très bien les tarifs solidaires mais pour que les cars et navettes fonctionnent il faudrait qu'ils soient gratuits. Cela existe dans de nombreux endroits et ça aide les gens à passer le pas vers du transport collectif en plus de permettre à tout le monde de se déplacer.	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	A ce stade, l'option de la gratuité n'a pas été retenue. Pour autant, ce sujet pourra être mis en débat. Dans le montage du financement du réseau de transport, nous avons favorisé des recettes diversifiées (financement de la collectivité, concours des entreprises possible au travers du Versement Mobilité, concours des usagers au travers des billets et abonnements). Les tarifs solidaires cherchent à permettre aux plus précaires de se déplacer, tout en assurant la participation financière de tous, nécessaire pour le maintien des services



75I	<p>Nous vous demandons que la sécurisation de la route départementale D538, sur l'ensemble du tronçon Divajeu (les Lambres) jusqu'au croisement de la route D104-164 au niveau de Crest soit inscrit comme priorité dans le plan de mobilité.</p> <p>Et dans l'attente que cet aménagement se réalise, nous vous alertons sur le fait que le croisement route de Peyrambert/D538 situé dans un virage est extrêmement dangereux. Un rétroviseur situé en face du chemin de Peyrambert pour que les cyclistes puissent voir les voitures qui arrivent du sud sur la D538 serait à installer de toute urgence. Des panneaux limitant la vitesse à ce niveau et signalant qu'il y a un danger (en l'occurrence celui de tuer un adulte ou un enfant sur son vélo) serait un minimum dans l'attente d'un aménagement réellement sécurise. Un stop pour les voitures sur la D538 en direction de Crest pourrait aussi être une option.</p>	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	Ce sujet a fait l'objet d'échange entre juillet et septembre entre la CCVD et le Département. Le Département est en cours de travail sur ce sujet.
75K	<p>Si une ou plusieurs voitures en autopartage étaient accessibles dans le centre de Divajeu, l'offre rencontrerait certainement beaucoup de succès. Nous attendons donc avec impatience de la mise en place de ce service.</p>	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	Un questionnaire pour sonder l'intérêt des habitants a été diffusé en juillet, nous avançons sur le sujet.
75L	<p>Les habitants d'Autichamp ont également des besoins concernant le prolongement de la ligne scolaire de Divajeu jusqu'à Autichamp afin que les enfants d'Autichamp qui vont au lycée à Crest puissent eux aussi avoir plusieurs options de car et que les parents ne soient pas obligés d'aller les chercher en voiture (en attendant que cela puisse se faire à vélo !).</p>	3 - Action (précise)	Réponse ci-contre	La CCVD a fait une demande à la Région (autorité organisatrice pour les cars scolaires) en juillet 25. La Région a répondu fin août qu'elle avait saisi le conseiller délégué aux transports scolaires interurbains et tiendrait la CCVD informée des suites.
75G	<p>Nous nous demandons comment tout cela allait être financé ces actions (avec nos impôts ?) mais nous avons vu en pages 18 et 19 que les entreprises allaient contribuer avec le "versement mobilité". Nous trouvons que c'est très positif. A partir de quand ce versement sera t'il mis en place ?</p>	4 - Programmation	Réponse ci-contre	Le financement des actions prévus par le PDMS est issu de sources diverses (dotation d'Etat, financements de programmes d'Etat, fonds propres de la collectivité, et possible concours des entreprises au travers du Versement Mobilité). Aujourd'hui, le versement mobilité est identifié comme une source de financement possible, sa mise en place n'est pas encore actée par la CCVD. Une réflexion approfondie quant à sa mise en place sera entamée suite à l'approbation du PDMS.
72M	<p>Sur la partie des objectifs, 2025-2035 est-il prévu de nouvelle rencontre avec les citoyens pour montrer les mesures et atteintes ou au contraire expliquer des changements pour adapter des actions.</p>	6 - Suivi	Réponse ci-contre	La CCVD a créé (comme prévu par la Loi) un comité des partenaires, intégrant différents acteurs du territoire (associations, entreprises, habitants et usagers tirés au sort). Cet organe associé tout au long de la démarche sera amené à se réunir pour suivre la politique mobilité de la CCVD. Les citoyens seront informés des actions mises en places sur le site internet de la CCVD et via le magazine intercommunale. Le service mobilité reste à l'écoute des propositions des usagers qui peuvent être formulées par email (mobilites@val-de-drome.com).
72P	Mettre un Glossaire et à minima sur les pages le nom complet des acronymes	7 - Autre	Modification PDMS	Un glossaire a été ajouté à la fin des deux documents principaux du PDMS (diagnostic et stratégie-actions)
74F	Un ramassage au porte à porte une fois par an des encombrants?	7 - Autre	Réponse ci-contre	Proposition qui sera remontée au service gestion des déchets de la CCVD