

PLAN CLIMAT AIR ÉNERGIE TERRITORIAL

Atelier MOBILITE
7 octobre 2019
14h – 17h

Co-construction du plan d'actions





1. OBJECTIFS DE L'ATELIER

➤ Objectifs de l'atelier

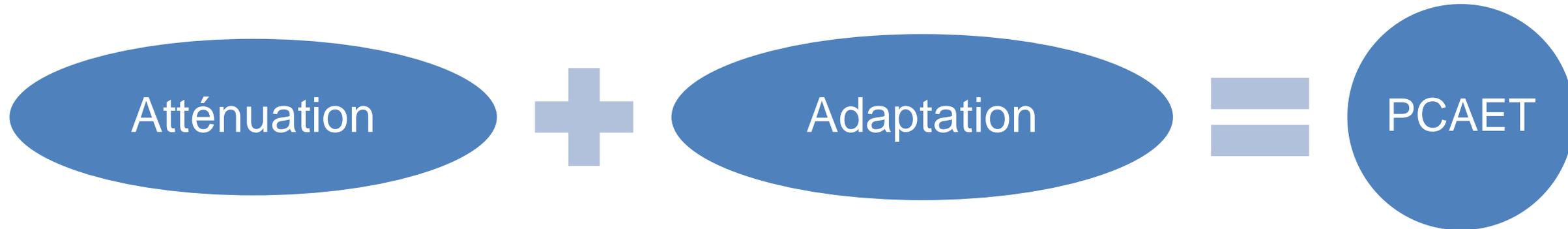
- Rappel de la démarche d'un PCAET (5')
- Partager les enjeux spécifiques à la mobilité du territoire (20')
- (Re)présenter les démarches locales en cours (20')
- Proposer collectivement de nouvelles actions (2h)
- Préciser les rôles des acteurs dans la mise en œuvre des actions



2. QU'EST-CE QU'UN PCAET?

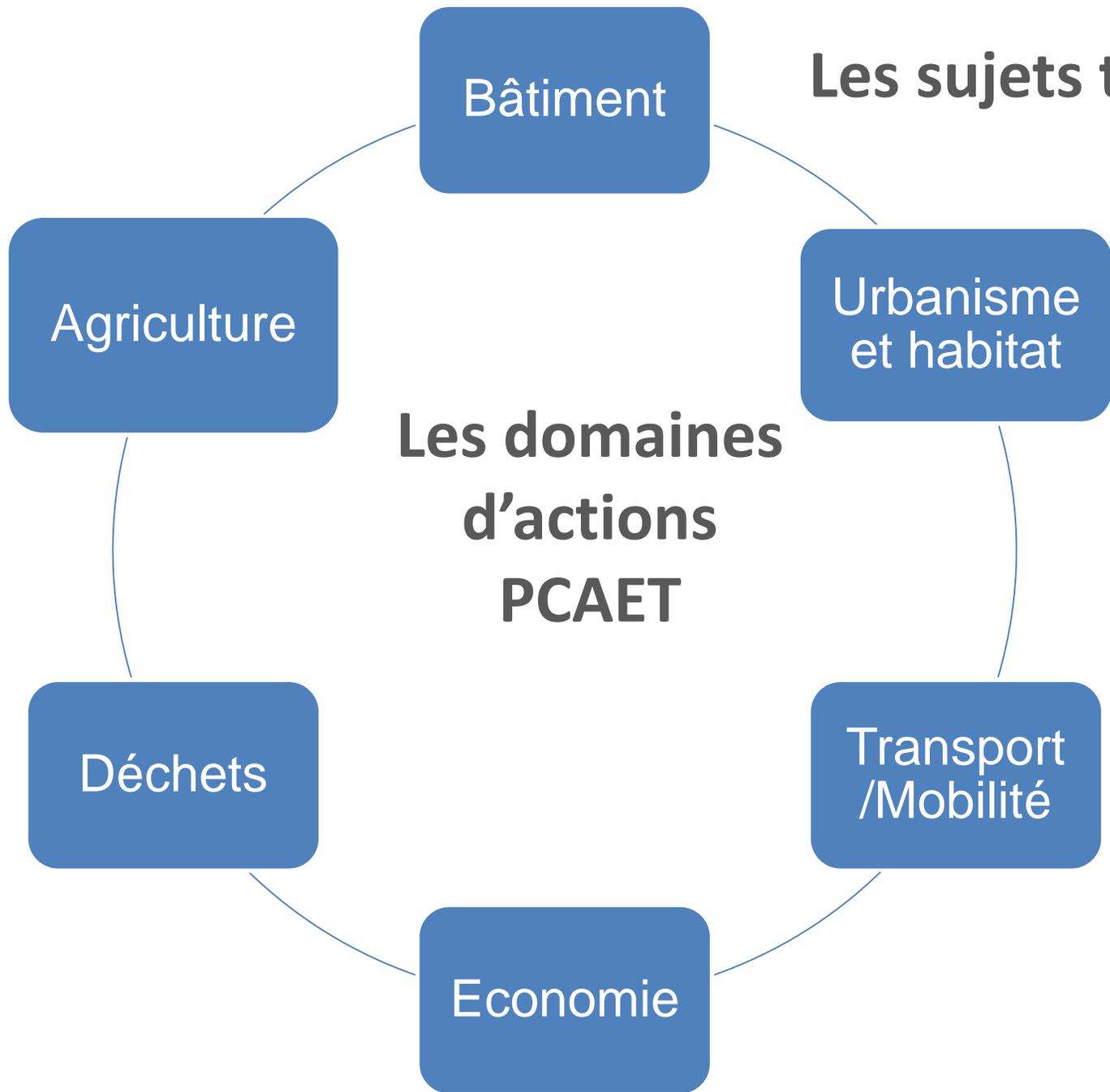
➤ Une définition – Plan climat

C'est un projet territorial de développement durable qui a pour finalité la lutte contre le changement climatique...



- **l'atténuation** : limiter l'impact du territoire sur le climat en réduisant les émissions de gaz à effet de serre;
- **l'adaptation** : réduire la vulnérabilité du territoire.

Les sujets transversaux



Consommations d'énergie



Energies renouvelables

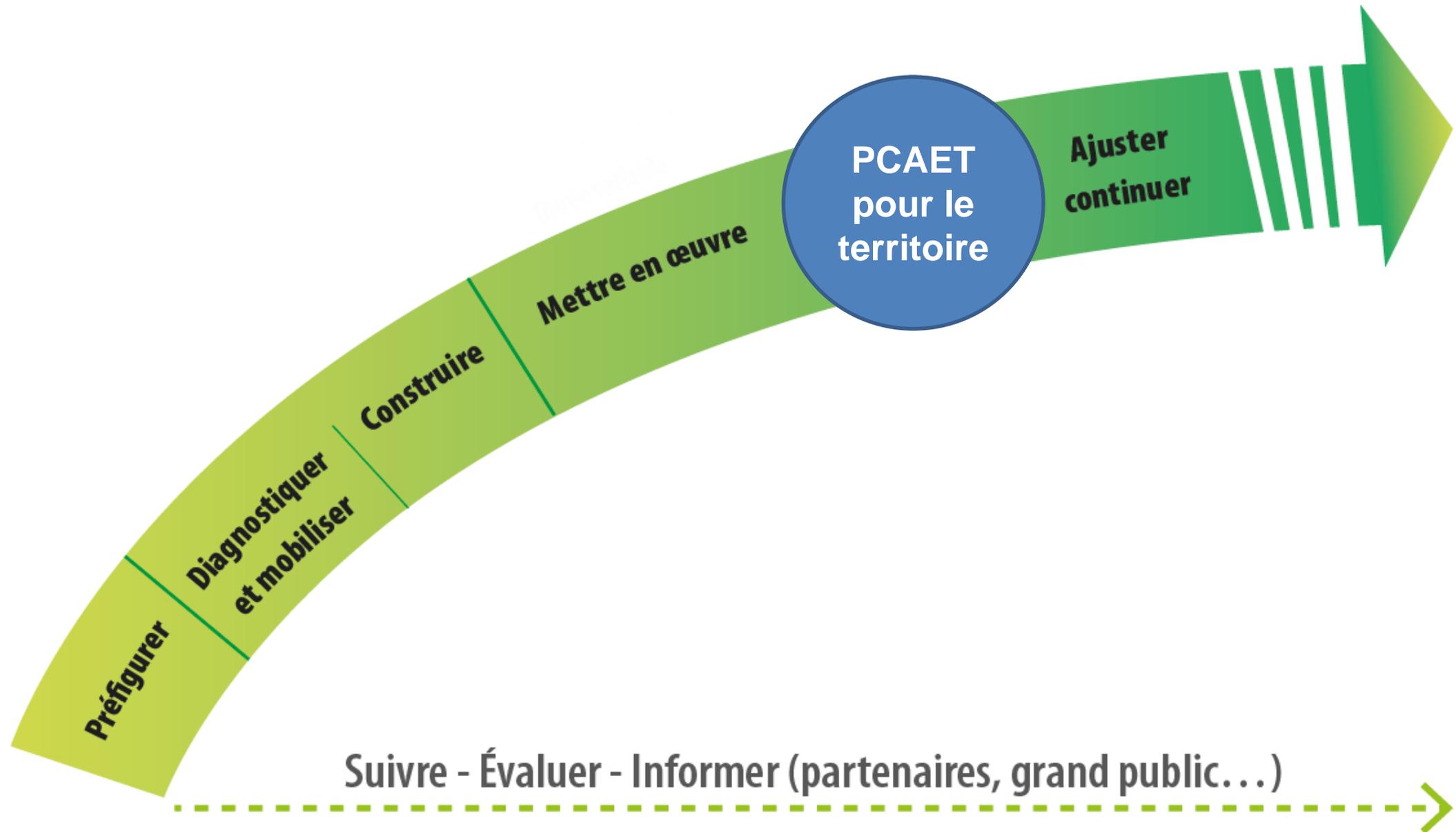


Qualité de l'air / émissions de Gaz à effet de serre



Vulnérabilité (santé, social, ressources en eau, etc.)

➤ Les étapes d'élaboration



Calendrier PCAET



➤ Les ateliers – plan d’actions

- **Mobilité** : lundi 7 octobre de 14 h à 17 h,
 - **Filière bois et sylviculture** : lundi 21 octobre de 14 h à 17 h,
 - **Gouvernance, suivi PCAET, et « lobbying »** : jeudi 24 octobre 9 h à 12 h
 - **Habitat et bâtiment** : jeudi 31 octobre de 9 h à 12 h,
 - **Urbanisme et aménagement** : lundi 4 novembre de 14 h à 17 h,
 - **Agriculture et transition énergétique** : mercredi 20 novembre de 14 h à 17 h,
 - **Entreprises et industrie** : jeudi 7 novembre de 8 h 30 à 11 h
 - **CCVD et communes exemplaires** (déplacement des agents, bâtiments, éclairage, alimentations dans les cantines, etc.) : 21 novembre de 10h à 12h
- COPIL 29 novembre (CCVD)

➔ **Le 12 décembre 9h -12h : présentation du plan d’actions (territoire)**



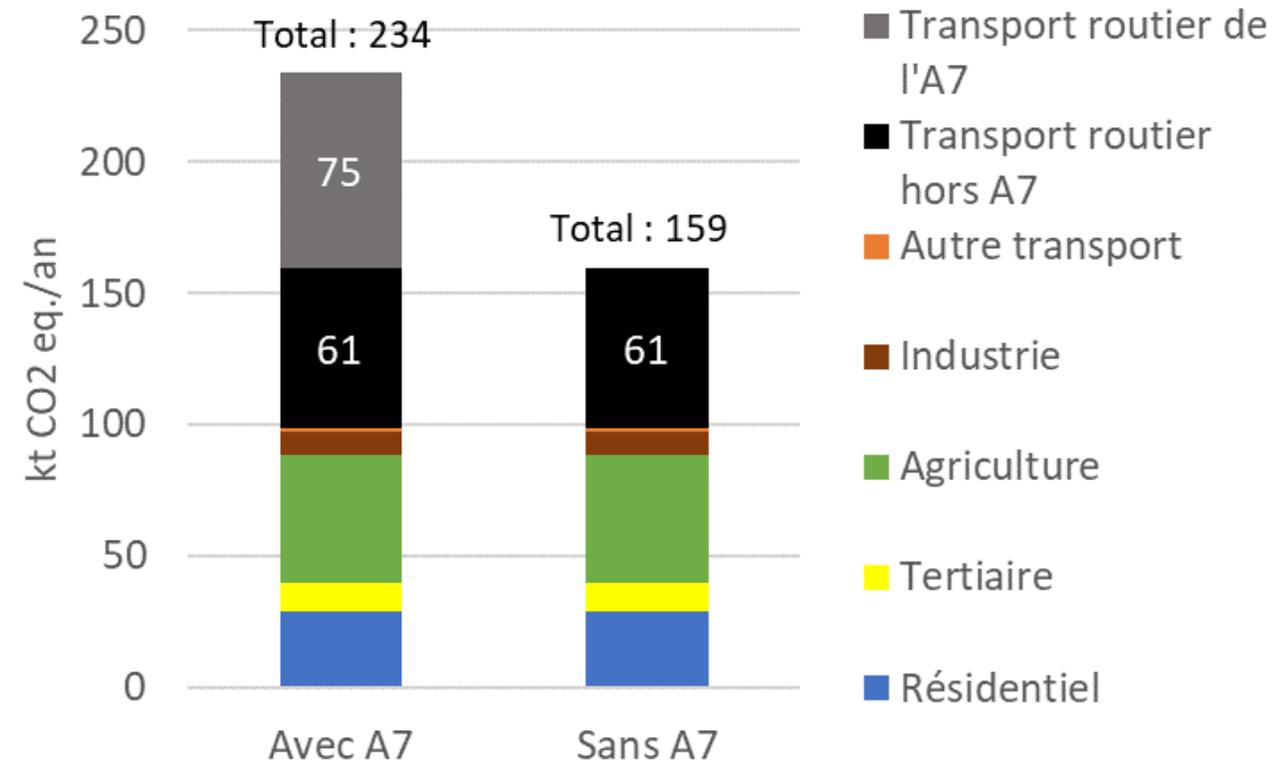
3. DIAGNOSTIC, ENJEUX & STRATEGIE

➤ Contexte territorial

Emissions des GES

- 58% des émissions totales liés aux transports
- Quasi-exclusivement dues aux produits pétroliers utilisés pour les carburants.
- Equivalent de 135 kt de CO₂ en 2015 (dont 55% pour le trafic de l'A7)
- Les autres secteurs contribuant à ces émissions sont l'agriculture (21%) et le résidentiel (12%).

Emissions de gaz à effet de serre du territoire de la CCVD en 2015

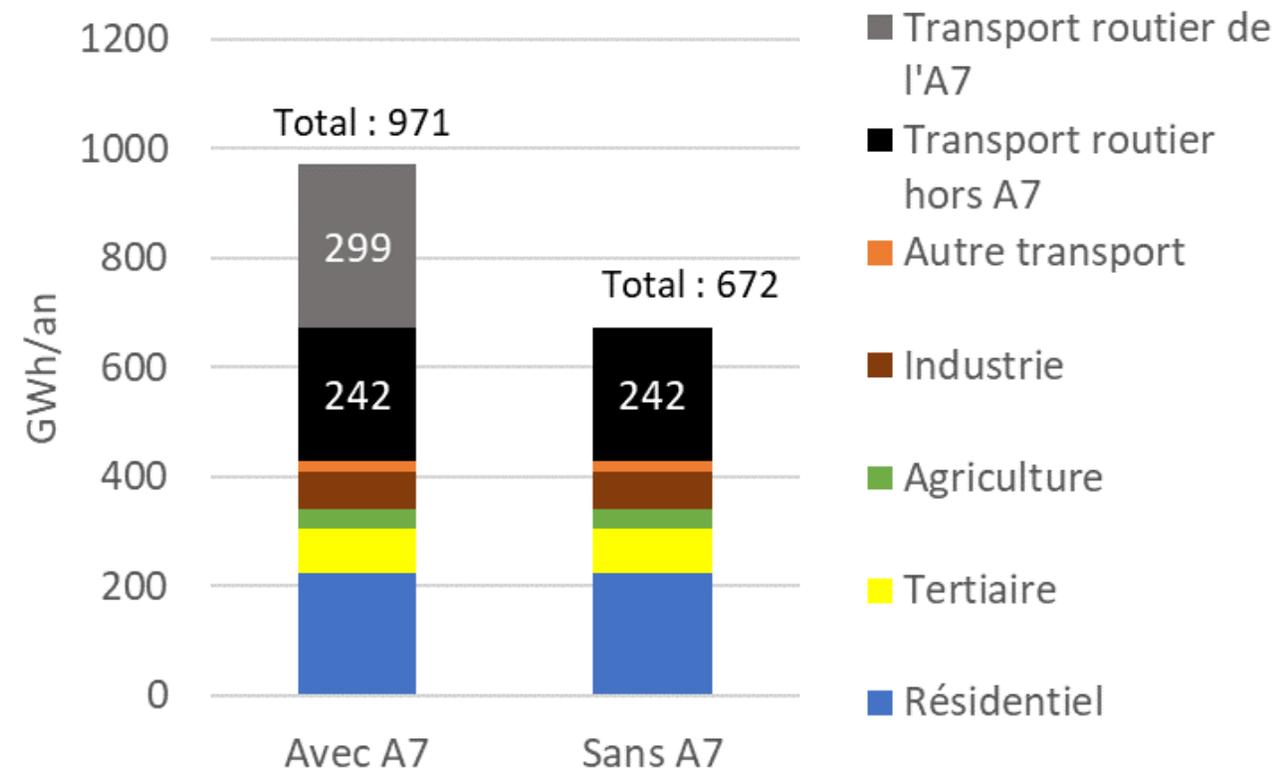


➤ Contexte territorial

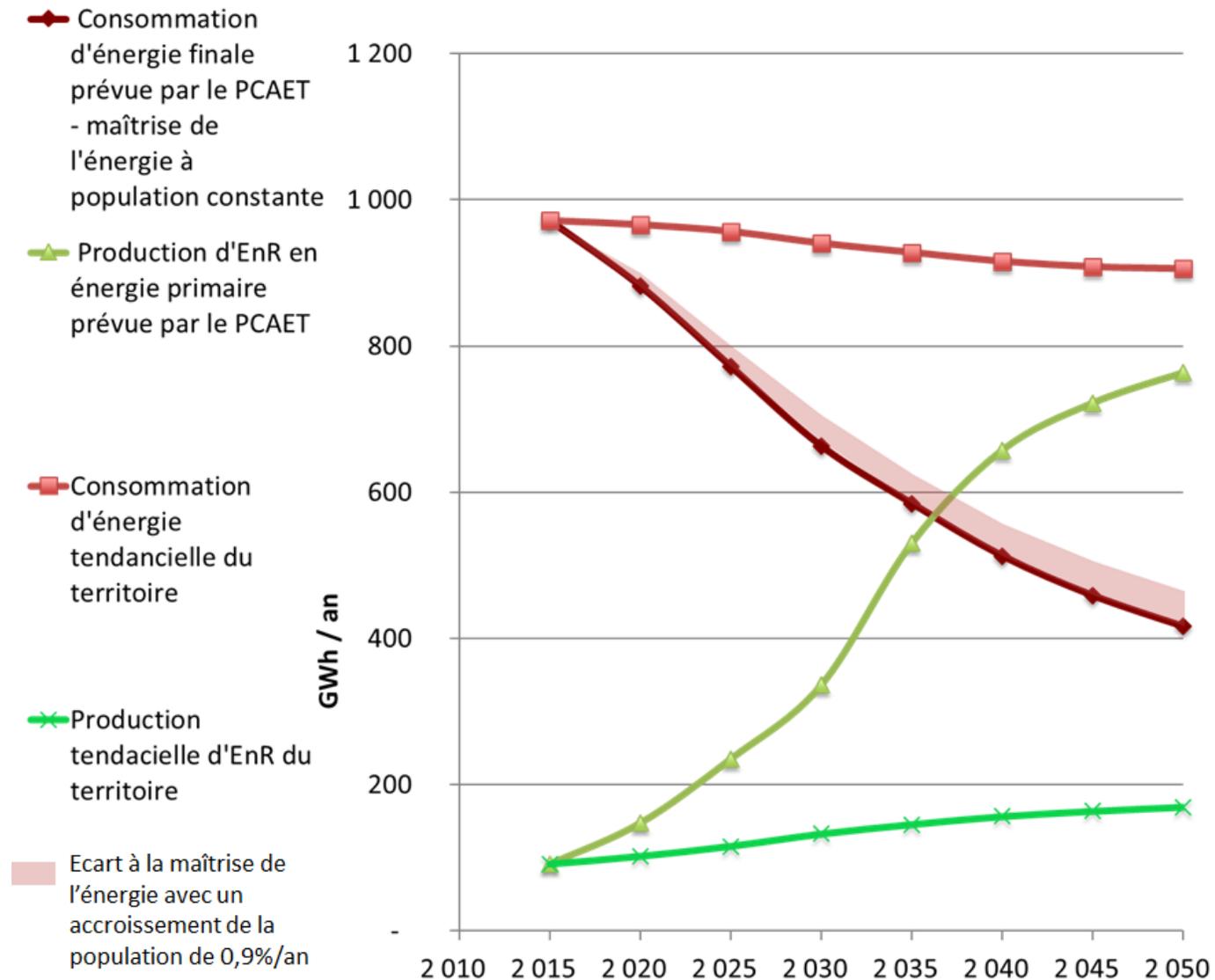
Consommation énergétique

- Plus de 50% des consommations énergétiques du territoire vient des transports routiers
- Mais la moitié de ces consommations provient du trafic sur A7.

Consommation énergétique du territoire de la CCVD en 2015



➤ Contexte territorial – la stratégie



2050 / 2015

- 39 % des consommations d'énergie liés au transport de personnes
- 18% pour le transport de marchandises

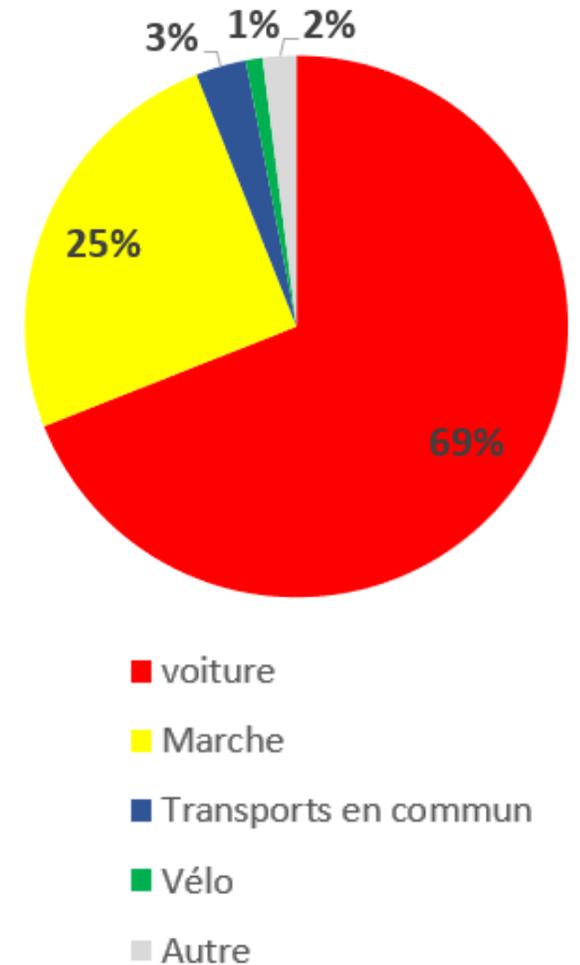
➤ Contexte territorial

Evolution et perspectives

- Augmentation entre 1990 et 2005 puis une diminution jusqu'en 2010 et une stabilisation depuis.
 - Une forte prédominance des transports routiers dans les émissions de GES (avec ou sans l'A7)
 - Seules des réductions conséquentes des consommations énergétiques couplées à un déploiement des énergies renouvelables permettront de réduire significativement les émissions de GES du territoire.
- Un potentiel d'économie de près de 361 GWh (scénario Négawatt)

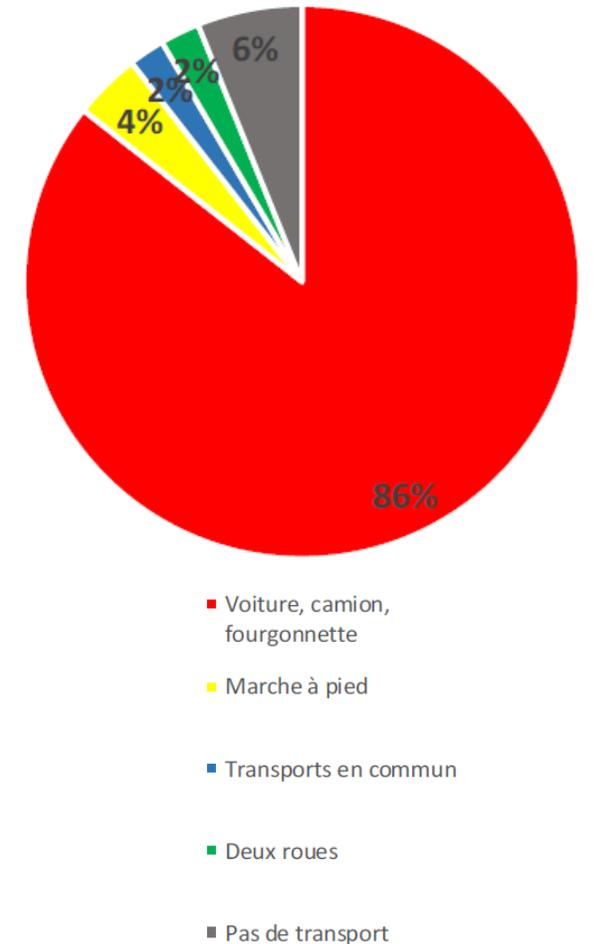
➤ Transports

- 1.5 voitures par ménage : une dépendance à l'automobile particulièrement importante → contexte péri-urbain et rural
- Les déplacements en voiture → 69% des déplacements (échelle du SCOT)



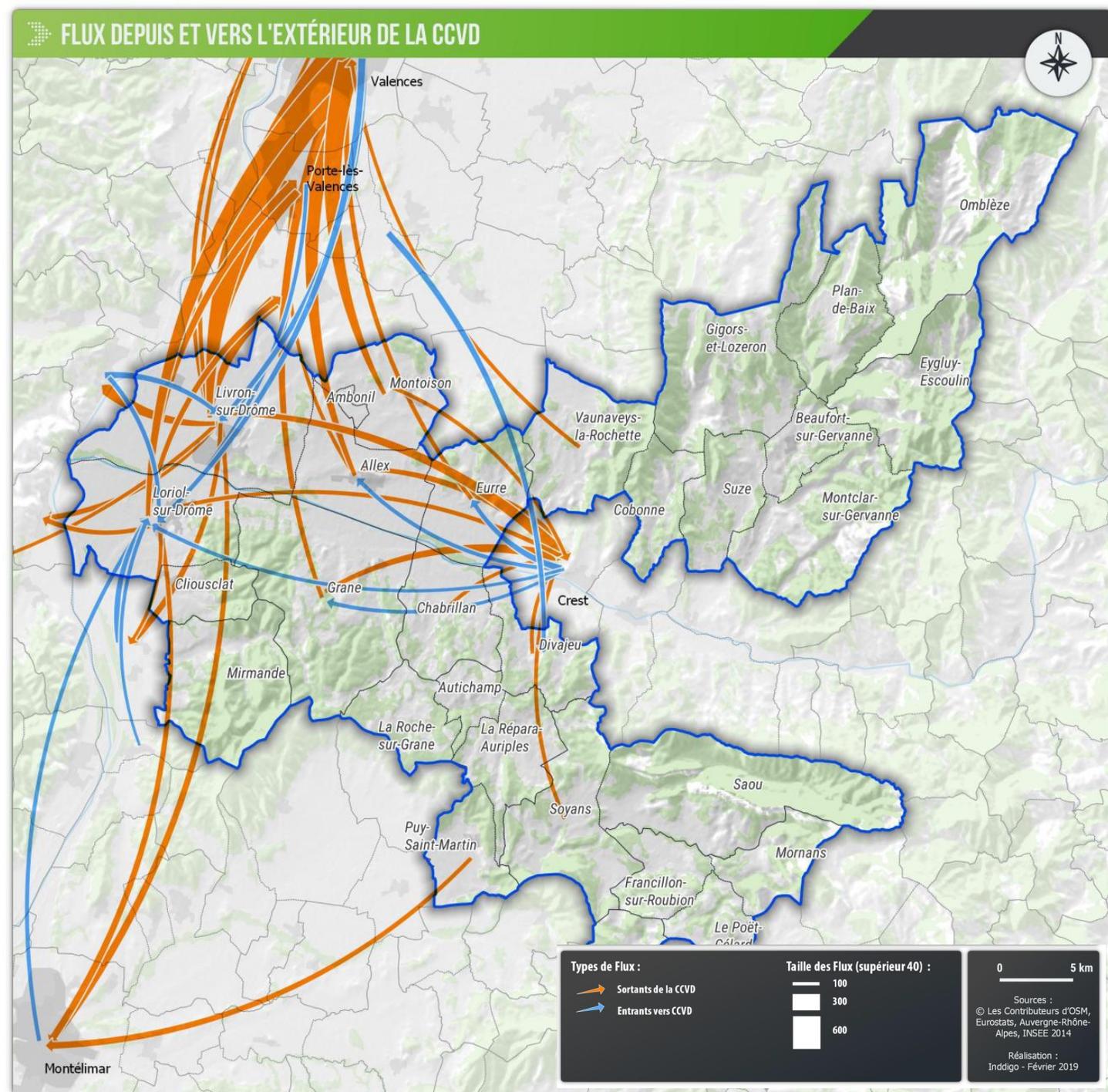
➤ Transports

- Les véhicules motorisés très largement plébiscités → 86%
- 15 900 mouvements quotidiens
 - 32% déplacements internes, dont près de 23% s'effectuent sur la même commune
 - 23% déplacements entrants
 - 45% déplacements sortants



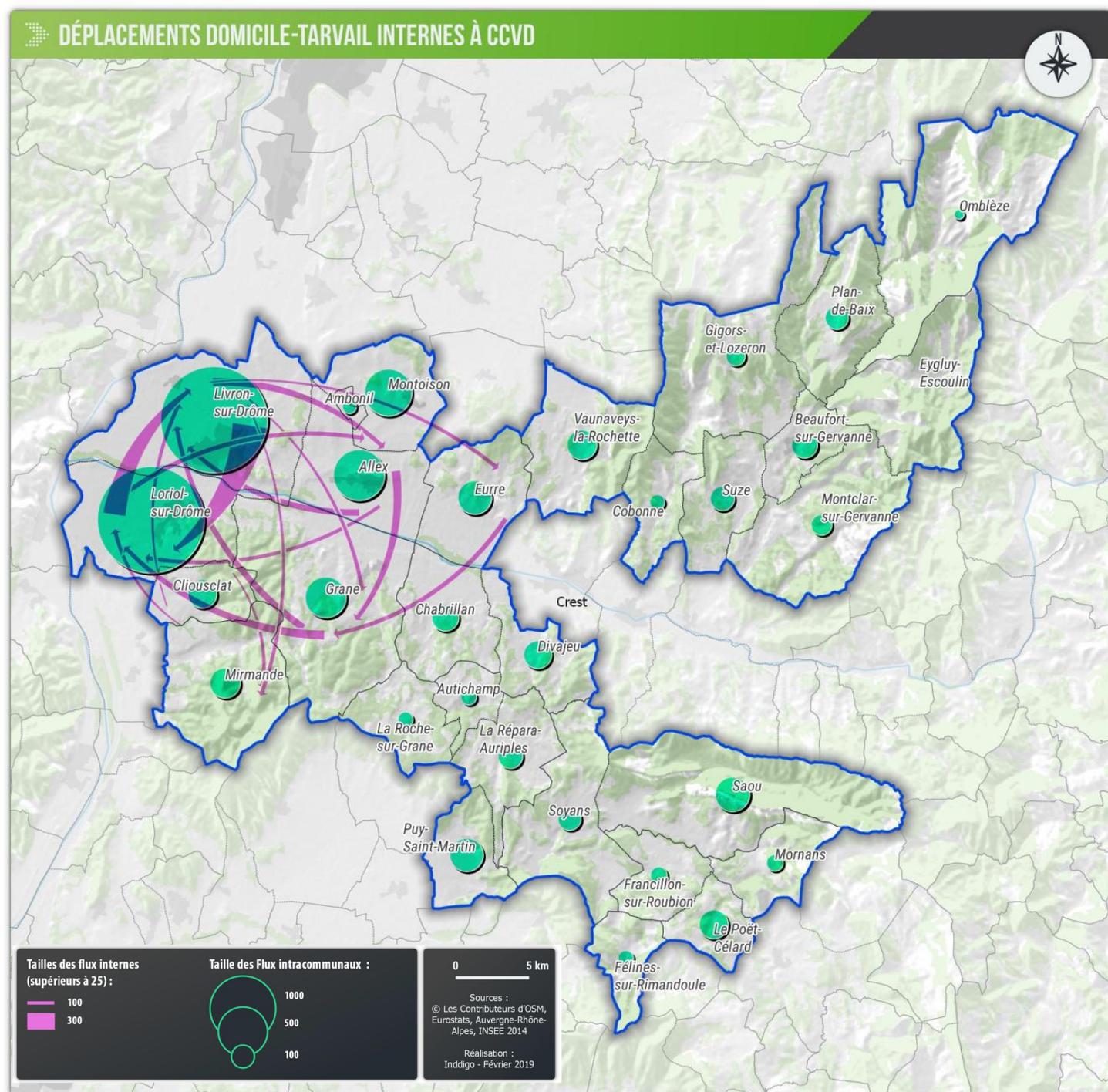
➤ Déplacements sortants

- Essentiellement à destination de Valence, Portes-lès-Valence, Crest
- Quelques mouvements secondaires à destination de Montélimar



➤ Déplacements internes

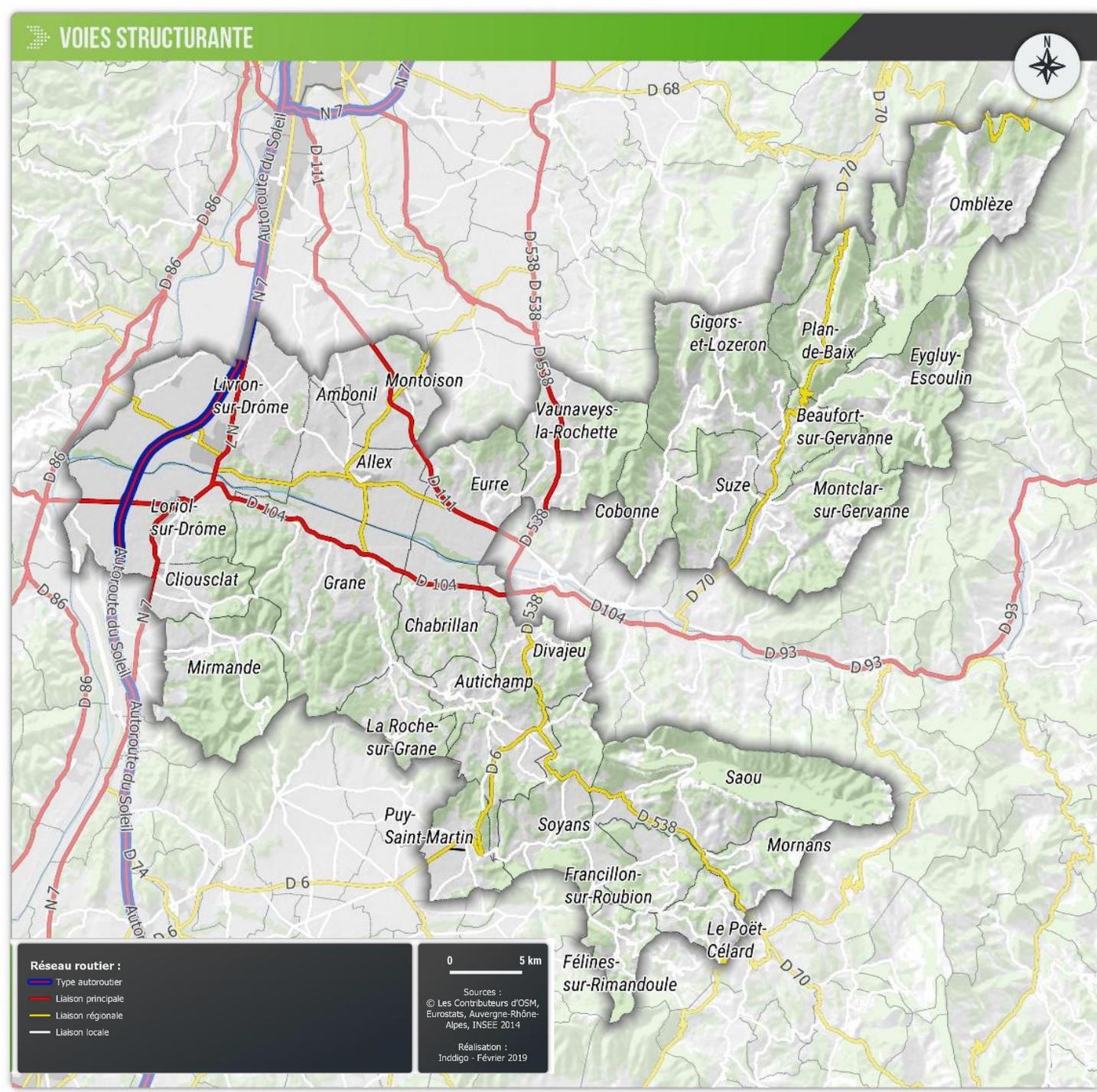
- Essentiellement réalisés en intra-communal, notamment sur les communes de Livron et Loriol, qui fonctionnent en échanges assez équilibrés.
- Les déplacements internes aux six communes les plus peuplées, représentant près de 80% de la population intercommunale totale
- Des déplacements pourtant inférieurs à quelques kilomètres





Réseau routier

- **A7** : échangeur à Loriol
- **RN7** : plus de 17 000 véh/j entre Loriol-sur-Drôme et Livron-sur-Drôme
- **RD104** : axe est/ouest avec > 15 000 véh/j
- **RD538** : axe nord/sud reliant Chabeuil, Crest et Dieulefit
- **RD93** : axe est/ouest au nord de la Drôme



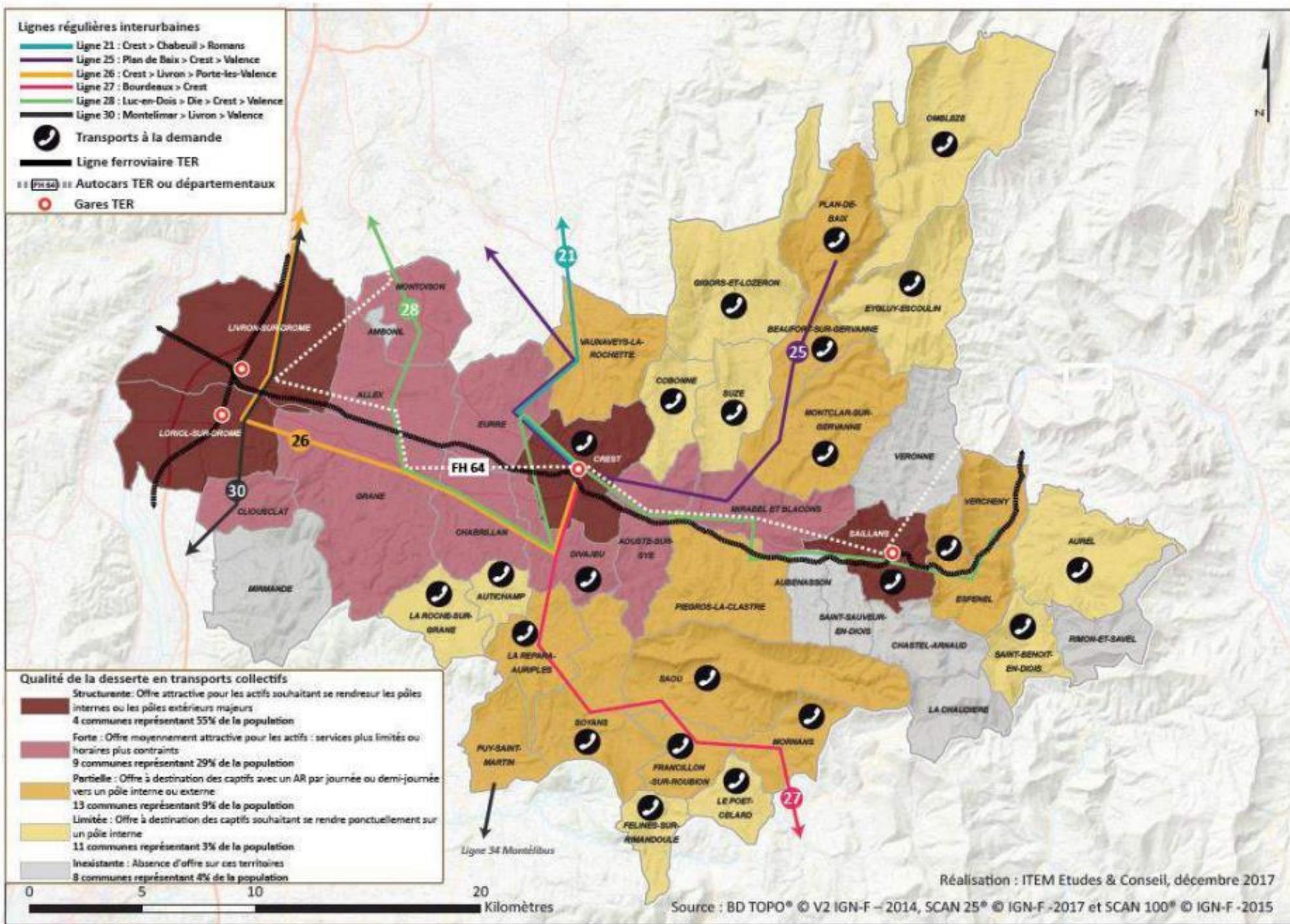
➤ Transports en commun

- Lignes interurbaines, mais pas de réseau urbain
- 6 lignes régulières traversent le territoire
 - Les lignes 28 et 30 : niveaux de fréquentation (commercial et scolaire) les plus importants de la Drôme
 - Information peu accessible/fiable
 - Desserte variable en fonction des périodes (week-end, vacances...)
- Un service de Transport à la demande (TAD)

➤ Réseau TER

- Gares de Livron, Loriol
 - Peu de services en gare (guichet, distributeur de billets...)
 - Parkings et stationnement vélo sous-dimensionnés
 - Accessibilité TC et modes actifs à améliorer
- 2 lignes de train
 - Lyon – Marseille : desserte de Livron, Loriol, Valence et Montélimar
 - Die – Valence : desserte de Livron, Crest et Saillans
- Gares de Montoison, Allex et Grane desservies par autocars TER

Réseaux TC/TER



➤ Covoiturage

- 7 aires de covoiturage
 - Aire 90 places à Loriol en bordure de l'A7
 - Le long de la vallée de la Drôme
- Site internet regroupant les plateformes existantes (Mov'ici), mais fréquentation faible + acteurs privés
- Potentiel auto-stop est qualifié de « fort »
- Projet de réseau de bornes stop connectées reliées à une application mobile multimodale

➤ Vélo

- Deux itinéraires cyclables principaux
 - La ViaRhôna
 - La Vélodrôme
- Faible niveau d'aménagements cyclables locaux
- Mise à disposition de VAE sur les communes volontaires
 - 27 vélos et 5 scooters électriques sur 15 communes

➤ À retenir

- Une forte dépendance à l'usage de la voiture individuelle (notamment pour déplacements domicile – travail)...
- ... mais un taux de marche plutôt intéressant sur un territoire péri-urbain et rural
- Une bonne desserte des gares TER, manque d'arrêt
- Un réseau de transports interurbains de qualité, mais souffrant de sa communication
- Des mesures de valorisation du covoiturage (sites internet, aires de covoiturage)
- Un fort potentiel de développement du covoiturage
- Un territoire bien maillé par des itinéraires cyclables longue distance, mais peu d'aménagements urbains
- Une forte dépendance au transport routier par camion (centres logistiques à proximité de l'A7)

➤ **Résumé des leviers**

- Sur **l'amélioration de l'efficacité énergétique des transports** (véhicules moins consommateurs notamment) ;
- Sur **l'optimisation des déplacements** (augmentation du taux de remplissage des véhicules via le covoiturage, nouveaux services, réduction de certains besoins de déplacement) ou le report vers des modes doux ou transports collectifs (thématique traitée dans d'autres objectifs spécifiques) ;
- Sur **une substitution énergétique** permettant de s'affranchir du tout pétrole : augmentation de la part des véhicules électriques et gaz (Bio-GNV et H2) dans le parc global.



4. LES ACTIONS DÉJÀ VISIBLES ET EN COURS

Ambition politique et stratégie

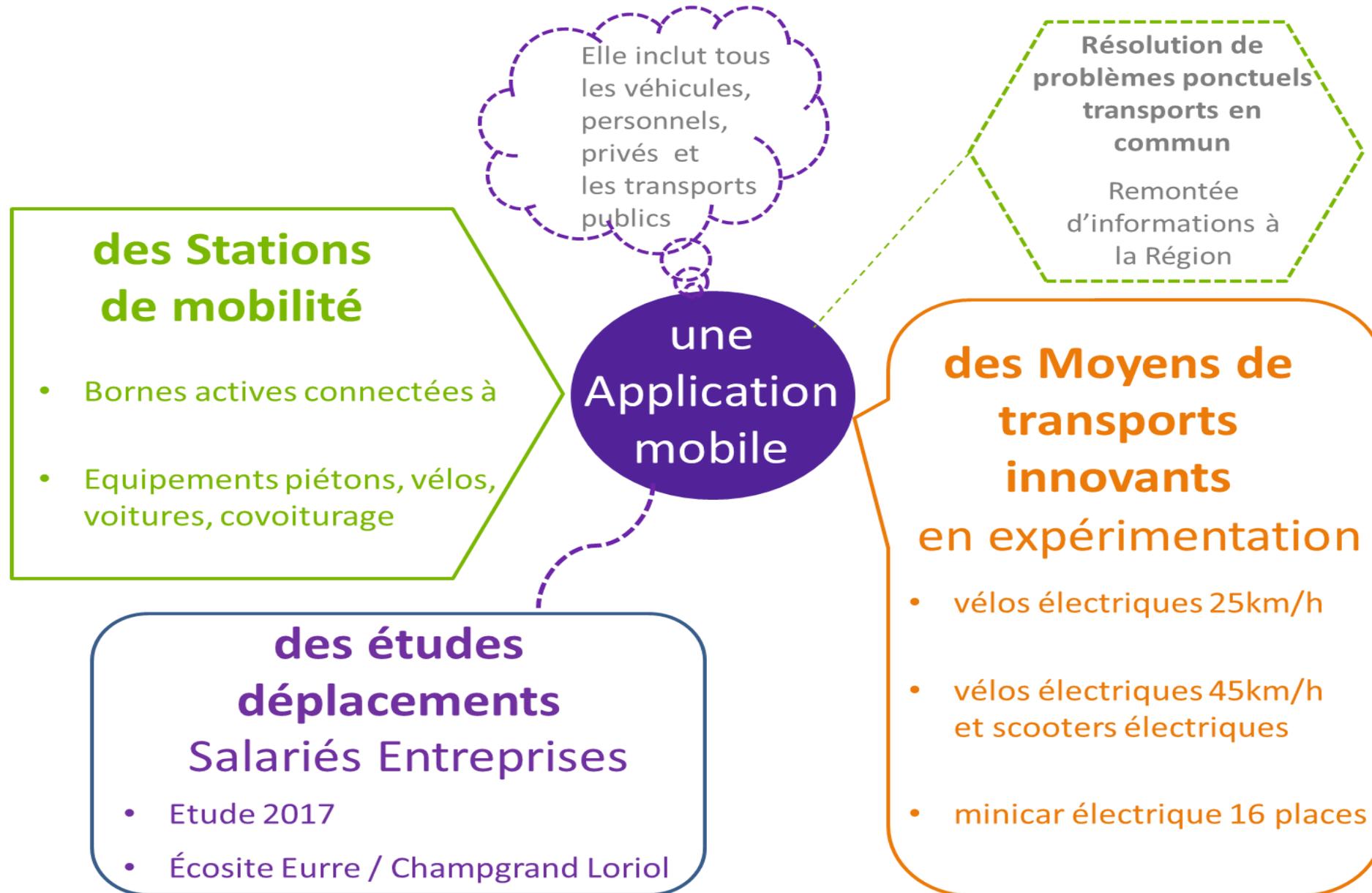
- Rendre possible une vie en milieu rural sans voiture personnelle
- Rendre inutile le second véhicule du foyer
- Diminuer de façon significative et mesurée les voitures solistes

Ambition politique et stratégie

Ainsi 4 axes majeurs de travail ont été retenus:

1. Un maillage de stations de mobilité
2. Une Application numérique Mobilité rurale
3. Des expérimentations de moyens de transports innovants
4. Des études de déplacement.

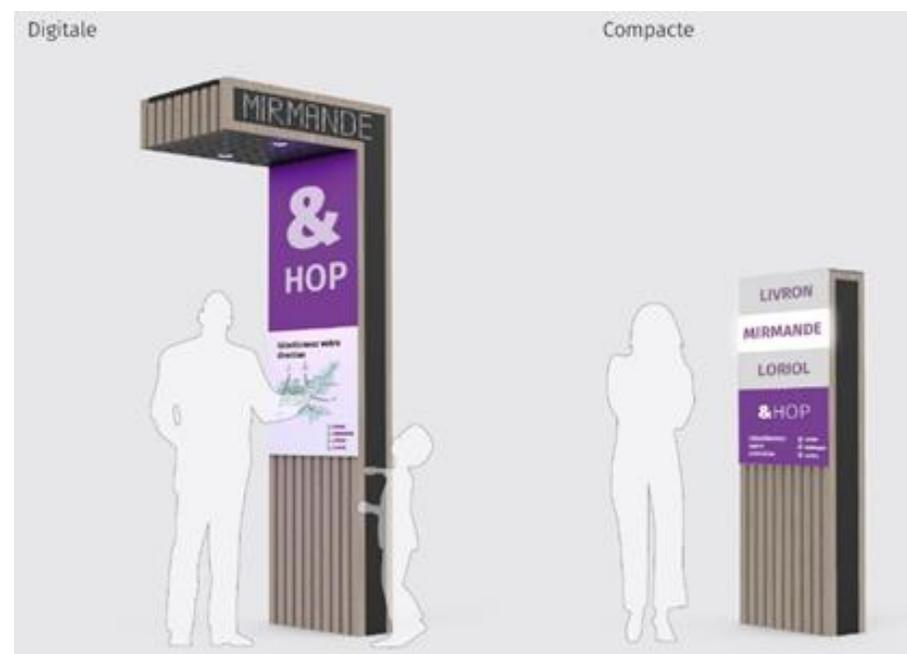
Ambition politique et stratégie



Actions réalisées



Actions en cours



Actions en projet

AAP vélo et territoire, TEPOS & TIGA

- Déployer les stations de mobilité et covoiturage
- Schéma directeur vélo & animation de la politique vélo
- Aménager des véloroutes et des stationnements vélo
- Mettre en place un système de location longue durée de vélos et des services de vélo cargo
- Développer l'autopartage
- Expérimenter le transport en commun micro-collectif (navettes autonomes, etc.)

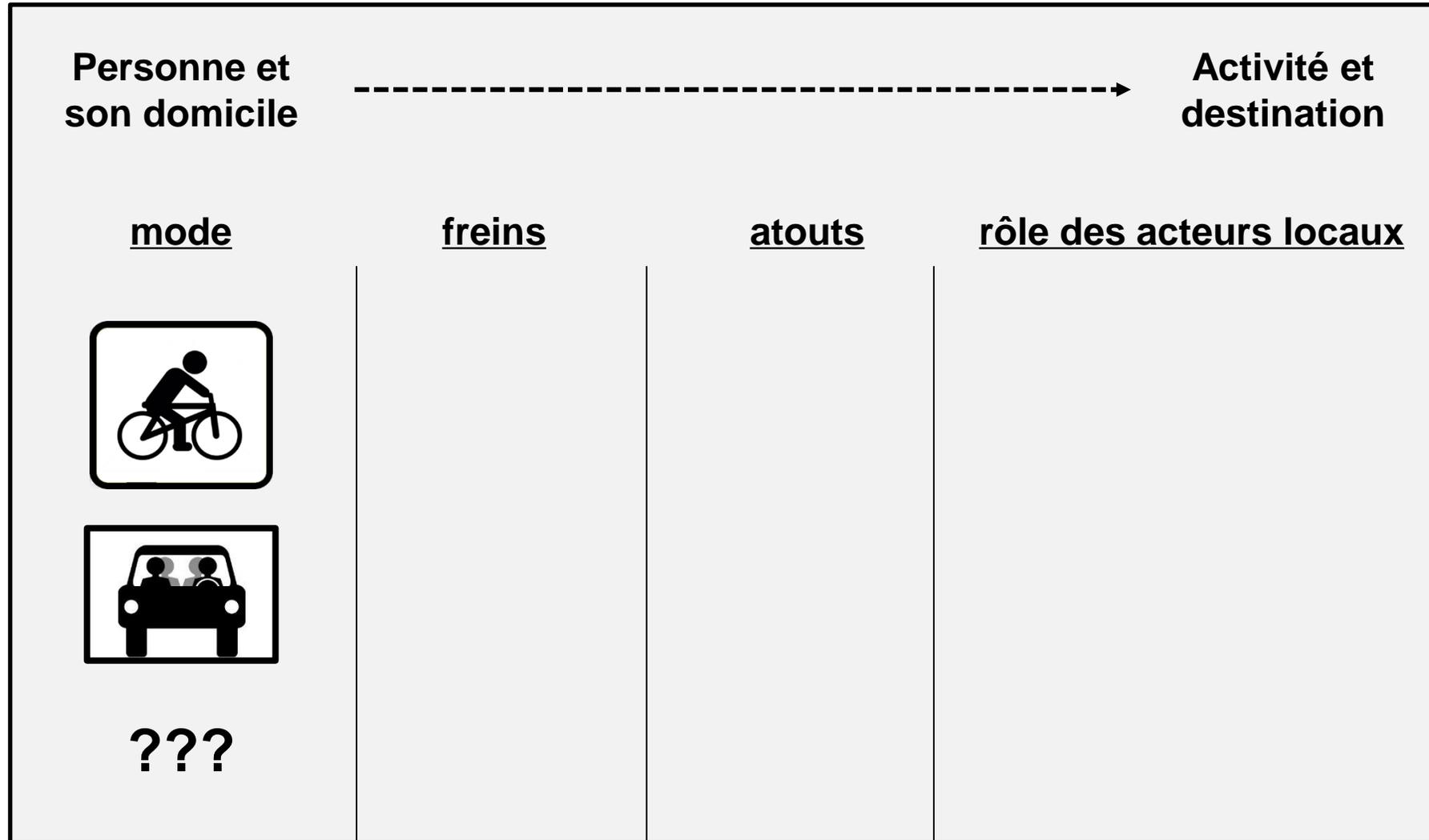


4. TRAVAIL PARTICIPATIF SUR LES ACTIONS NOUVELLES

> Atelier participatif

- 3 groupes
- 2 panneaux par groupe, avec un scénario de déplacement par panneau
- Vous proposez des solutions de mobilité en vue d'atteindre les objectifs du PCAET (mobilité décarbonée, réduction des GES / CO2)
- Pour chaque solution, vous identifiez :
 - Le mode de déplacement
 - Les freins actuels pour utiliser ce mode
 - Les atouts de ce mode
 - Les actions/projets que peuvent mener les acteurs locaux pour favoriser l'utilisation de ce mode
- Les groupes tournent après 20 minutes

➤ Atelier participatif



➤ Atelier participatif

- Suite au travail en groupe, les animateurs présenteront une synthèse des différents modes de déplacement proposés
- Ils proposeront des fiches d'actions à remplir collectivement pendant 20 minutes/structure.
- Rédaction des fiches jusqu'au 30 octobre
- Un temps 10 minutes de restitution et de clôture

DESCRIPTIF ET OBJECTIF(S)	
<p>L'objectif de l'action est d'intégrer et exploiter toutes les données liées à la mobilité afin de rendre accessible à l'échelle du territoire les modes de déplacement. En ayant une vision globale des services de mobilité (transports collectifs, covoiturage, autopartage, modes actifs...), les usagers seront en mesure de choisir l'alternative à la voiture individuelle qui convient le mieux à leur trajet.</p> <p>Via un outil unique (application, site web, bornes...), il s'agit de proposer aux usagers un service de mobilité complet d'un point A à un point B, incluant plusieurs modes de déplacements. Cet outil facilite et simplifie l'accès à l'offre de transport global et rend le territoire plus accessible grâce à une mobilité intégrée, plus fluide, plus partagée. Il s'agit de passer de la « mobilité subie » à la « mobilité choisie ».</p> <p>La création de cet outil permettra une intégration totale des services de mobilité du territoire à travers un calculateur d'itinéraire multimodal, temps réel et prédictif ; un portail unique d'inscription ; un support d'utilisation mutualisée ; un outil d'aide à la décision</p> <p>A terme, cet outil pourrait proposer une facture unique pour l'utilisation des services de mobilité : à l'usage et/ou en post-paiement.</p>	
PERIMETRE DE L'ACTION	CIBLES/BENEFICIAIRES
CoVe	Habitants et visiteurs du territoire
MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRES
CoVe	TransCoVe (réseau de bus), Région SUD (lignes scolaires et interurbaines, TER), Opérateur du service de covoiturage, Opérateurs d'autres services de mobilité (autopartage, vélo, etc.)

PILOTAGE		BUDGET	
Technicien (s) : Service Transports Publics et Mobilités de la CoVe	Elu(s) : Vice-Président en charge des Transports Publics et Mobilités	Fonctionnement : 25 000 € / an pour la maintenance et hébergement de l'outil	Investissement : 100 000 € pour le développement d'un outil et l'intégration des données de mobilité
Dispositif /contractualisation associé (AML, CRET, CTE, PAT, ...)		Moyens humains (ETP/an)	
Non applicable		0.1 ETP / an (Contractualisation et suivi du développement de l'outil ; gestion des données de mobilité)	

> Leviers d'action

Espaces publics :
vitesses, partage
modal, zone à faible
émissions

Transports collectifs

Flotte de véhicules :
collectivité,
particuliers, transports
collectifs

Stationnement et
équipements pour
véhicules propres

Diminution des
déplacements
(télétravail, horaires
adaptés)

Modes actifs
(infrastructures,
services,
développement
touristique)

Voiture autrement :
covoiturage,
autopartage

Ecomobilité scolaire

Planification : PDU,
PME/A, PLU
(urbanisme/transports)

Logistique urbaine /
marchandise

Carburants alternatifs
(hydrogène, GNV... /
véhicules électriques)

etc.