

# Schéma Directeur des Mobilités de la Communauté de Communes Enclave des Papes – Pays de Grignan

Rapport final du Schéma Directeur des Mobilités

Avril 2024



Accompagnée par le Bureau d'Etude ITEM, la CCEPPG a travaillé, durant plusieurs mois, avec les élus volontaires, maires ou élus des commissions *Tourisme d'Intérêt communautaire* et *Aménagement et Cohérence Territoriale*, ainsi qu'avec les partenaires institutionnels, à son élaboration.

Le projet de schéma a été construit en trois phases :

- Diagnostic : d'avril à juin 2023
- Elaboration de stratégie : de septembre à décembre 2023
- Consolation et plan d'actions : de janvier à avril 2024
- Vote en Conseil Communautaire : 06 juin 2024

L'objectif de ce schéma est double :

- Identifier des pistes d'actions à développer pour répondre aux enjeux des besoins en mobilités ;
- Construire un projet de maillage du territoire en liaisons douces.

Aides financières accordées dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur Des Mobilités et des mobilités actives :

■ Coût total du schéma directeur des Mobilités et des mobilités actives	48 420€TTC
■ Subventions :	25 886€TTC
○ ADEME Avelo 2 : 17 500 €	
○ Département du Vaucluse – Dispositif temps du vélo :	4 186 €
○ Département de la Drôme - Dispositif temps du vélo :	4 200 €
■ Reste à charge CCEPPG :	22 534€TTC



*Projet inclus dans le Plan Climat Air Energie du Territoire*

*Fiche action n° 1.4.1 : Planifier les mobilités*

*Fiche action n° 1.4.2 : Développer les modes actifs (marche à pied, vélo)*

*Fiche action n° 1.4.3 : Développer le covoiturage et les transports en commun*

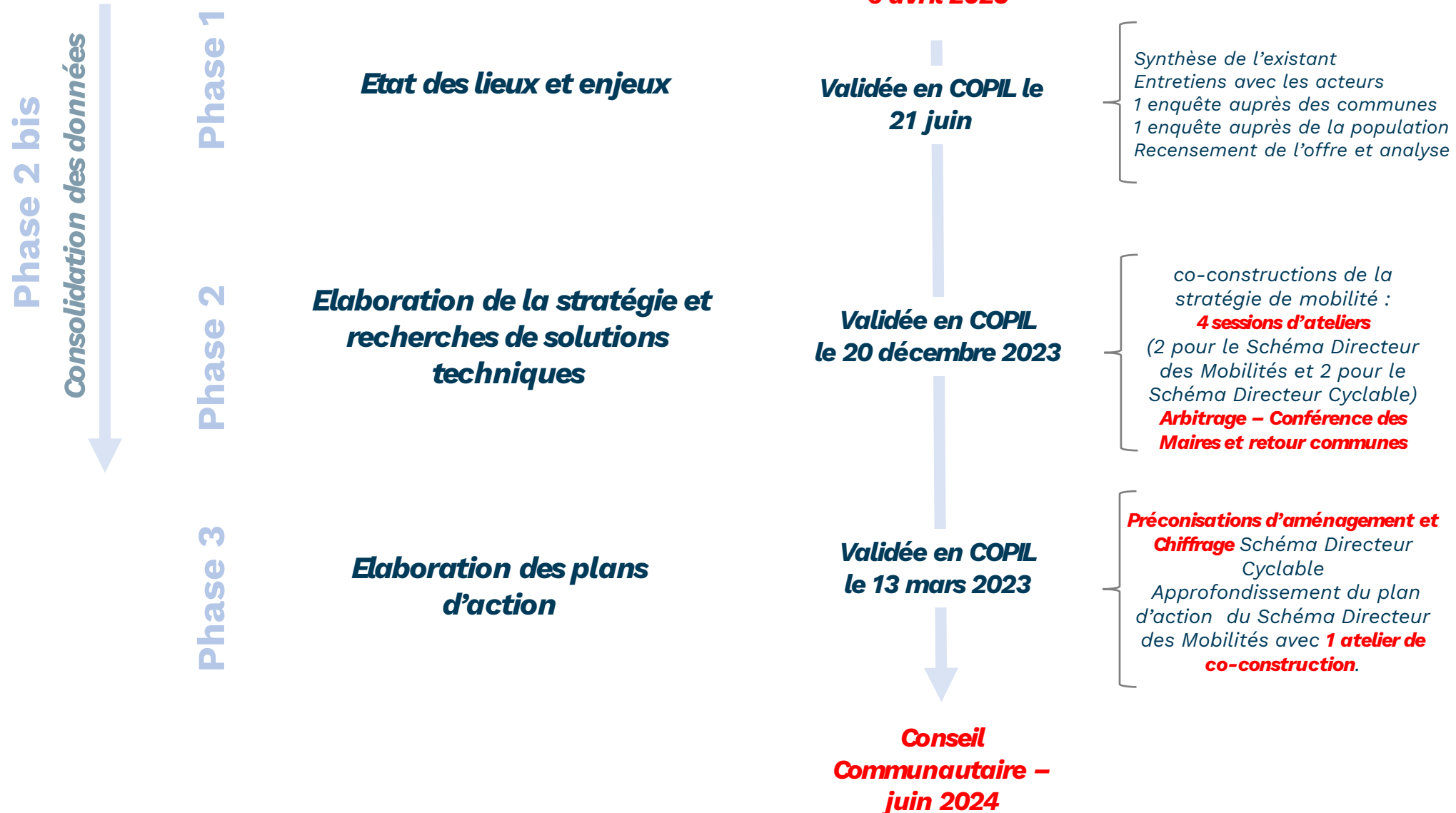
*Fiche action n° 1.4.4 : Promouvoir les véhicules électriques*

<b>Rappel du contexte de l'étude et des objectifs de la démarche</b>	<b>P3</b>
<b>1. Synthèse du diagnostic</b>	<b>P5</b>
<b>2. La co-construction de la stratégie</b>	<b>P16</b>
<b>3. Le détail du plan d'action</b>	<b>P22</b>
<i>Axe 1 : agir à travers la communication et la sensibilisation aux changements de comportements</i>	<i>P23</i>
<i>Axe 2 : agir pour développer les transports collectifs et mieux les adapter aux besoins</i>	<i>P31</i>
<i>Axe 3 : agir pour intensifier la pratique des modes actifs</i>	<i>P38</i>
<i>Axe 4 : agir pour faire évoluer la manière d'utiliser l'automobile</i>	<i>P58</i>
<i>Axe 5 : agir en faveur de la mobilité des plus fragiles</i>	<i>P65</i>
<b>4. Vision synthétique du plan d'actions et de sa mise en œuvre</b>	<b>P69</b>

- ▶ L'étude est menée sur le territoire de la **Communauté de Communes Enclave des Papes – Pays de Grignan**, regroupant deux départements (Drôme et Vaucluse) et deux régions (PACA et AURA).
- ▶ Le territoire est engagé dans une **stratégie de planification durable** : SCOT Rhône Provence Baronnies (en cours d'élaboration), PCAET de la CCEPPG (approuvé en 2023).
- ▶ **La CCEPPG a fait le choix de ne pas se saisir de la Compétence Mobilité et n'est donc pas devenue AOM Locale en 2021 ;**
- ▶ Cette démarche, menée à l'échelle de la CCEPPG et portée par celle-ci, aboutira ainsi à **une double étude de planification de la mobilité durable** : un **Schéma Directeur Des Mobilités** et un **Schéma Directeur Cyclable** (Lauréat AAP AVELO 2).
- ▶ **Avec comme objectifs pour ce Schéma Directeur des Mobilités :**
  - De disposer d'un diagnostic actualisé sur l'adéquation entre offres, besoins et pratiques de mobilité, sur et en interaction avec le territoire et d'identifier les carences et dysfonctionnements ;
  - De définir une stratégie globale de mobilité induit par un nécessaire changement des comportements et adaptée aux spécificités et besoins locaux : différentes échelles de déplacements et publics (pendulaires, captifs, touristes...) ;
  - Valoriser et développer les modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme et limiter sa dépendance, en œuvrant en faveur de la qualité vie et environnementale ;
  - Construire une stratégie commune et partagée, entre élus, acteurs de la société civile et partenaires de la mobilité ;
- ▶ **Cette étude constituera un réel outil programmatique :**
  - Une feuille de route opérationnelle en matière de mobilité à l'échelle du territoire ;
  - Traduite sous la forme d'un programme de mesures adaptées aux besoins et en adéquation avec les finances locales, et préoccupations écologiques et sociales, propres au territoire.

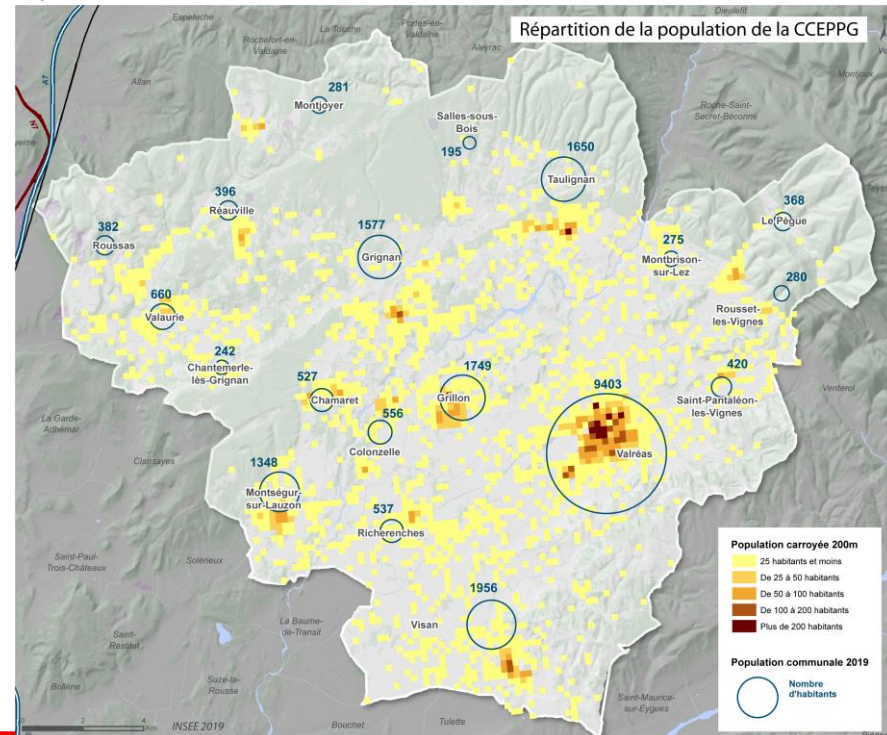
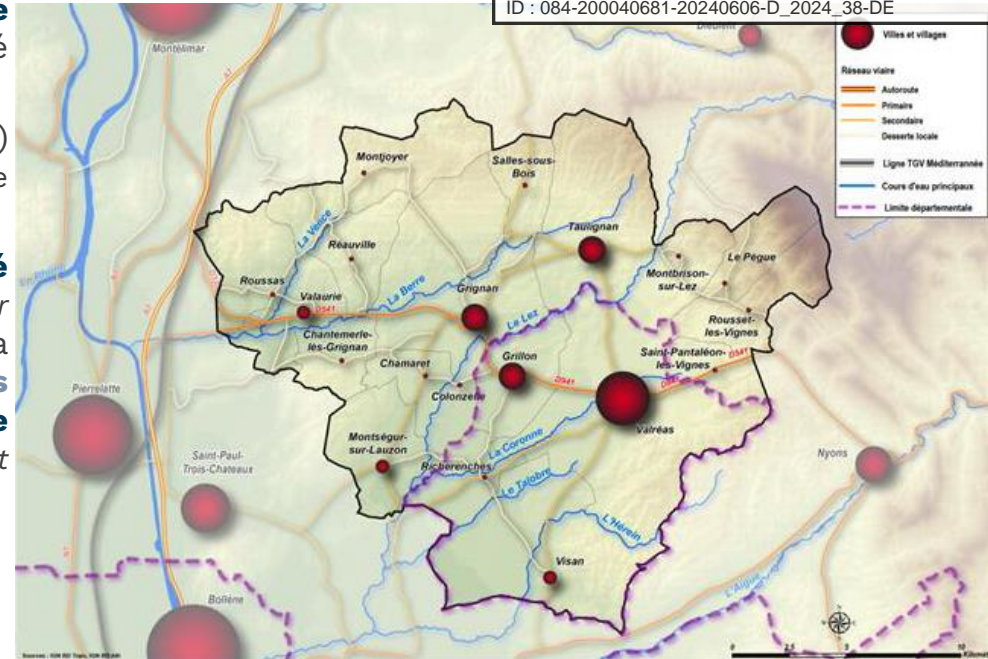
# Rappel du déroulement général de l'étude

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE



# 1. Synthèse du diagnostic mobilité

- ▶ **La Communauté des communes Enclave des Papes – Pays de Grignan** (CCEPPG) est un **territoire « rural »** (62 hab./km<sup>2</sup>) situé à une **trentaine de kilomètres à l'est de la vallée du Rhône**
- ▶ Elle regroupe **19 communes** et **22 802 habitants** (INSEE 2019) de **2 départements** (15 communes dans la Drôme et 4 dans le Vaucluse) et **2 régions** (PACA et AURA) ;
- ▶ **La CCEPPG n'est pas AOM Locale. PACA est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale** (Chef de file et acteur principal de la mobilité sur la CCEPPG) en raison de la **localisation du chef-lieu de Valréas, dans l'Enclave des Papes** mais la CCEPPG est intégrée dans le **bassin de mobilité de Montélimar en AURA** (à l'échelle duquel doit se réaliser le contrat opérationnel de mobilité) ;



- ▶ Sur 22 802 habitants, **41 % vivent à Valréas** (9 403 habitants).
- ▶ Parmi les 19 communes, **9 regroupent moins de 500 habitants, 4 en comptabilisent entre 500 et 1000** et **5 communes entre 1000 et 2000 habitants** (moyenne de 1 200 habitants par commune).
- ▶ En interne, **la CCEPPG s'organise autour de quelques polarités** : **Valréas** (pôle majeur et **bassin de vie** de la CCEPPG), **Grignan, Grillon, Taulignan et Visan** (pôles de proximité)
- ▶ **Les polarités régionales les plus proches** comme Montélimar et Orange **se trouvent à environs 40 min en voiture** et les **pôles locaux** tels que Bollène, Pierrelatte, Saint-Paul-Trois-Châteaux et Nyons sont à **environ 30 minutes de trajet**.



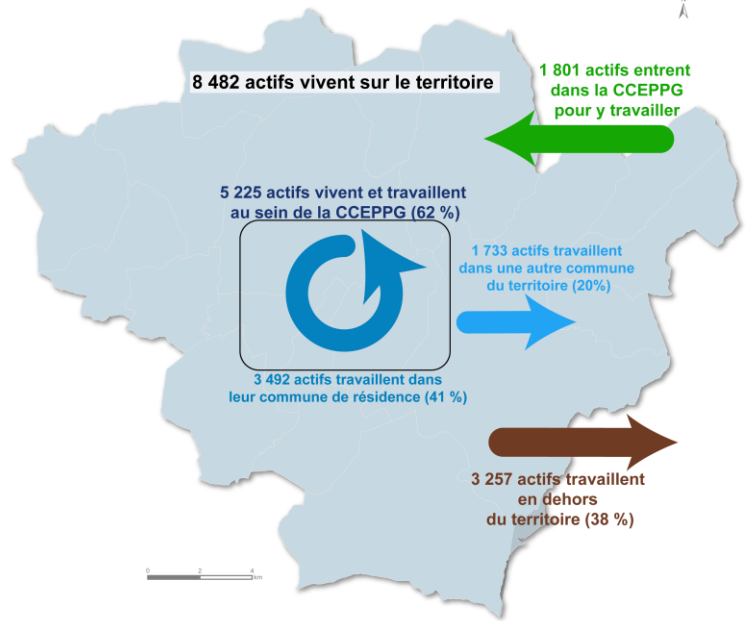
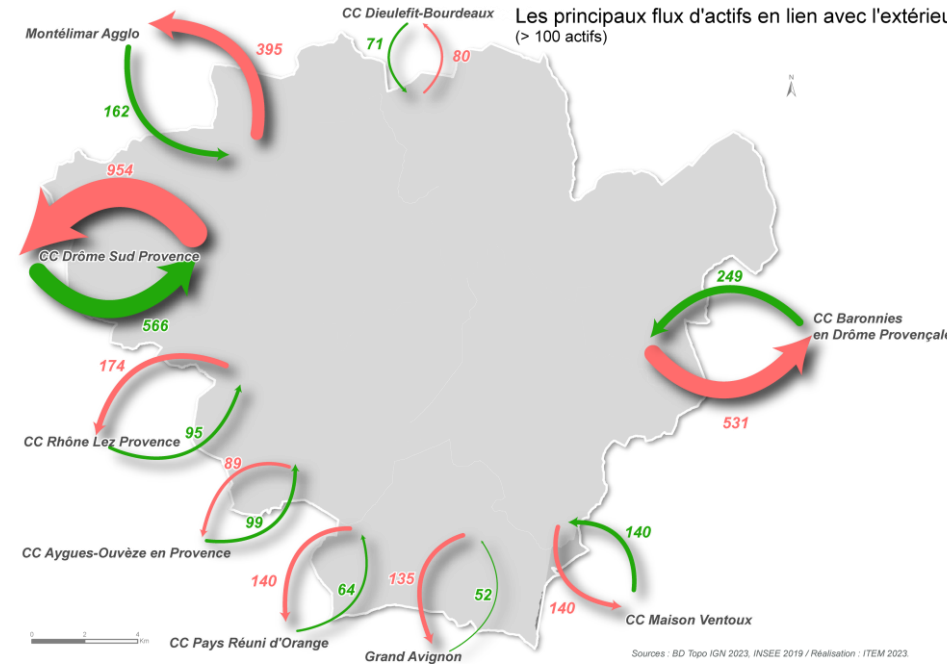
# 62 % des actifs du territoire travaillent sur la CCEPPG

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE



▶ En 2019, **8 482 actifs sur la CCEPPG pour 6 971 emplois soit un ratio de 0,82 emploi / actif.**

- ▶ **62 % des actifs vivent et travaillent sur le territoire** (5 225 déplacements) ;
  - **41 % travaillent dans leur commune de résidence** (3 492 actifs) et effectuent des déplacements courts ;
  - **20 % se déplacent vers une autre commune du territoire** (1 733 flux) ;
  - 53 % des flux internes sont en relation avec Valréas ;
- ▶ **38 % des actifs sortent du territoire** soit 3 257 déplacements. Des connexions importantes avec la **CC Drôme Sud Provence, la CC des Baronnies en Drôme Provençale et Montélimar Agglo** (34 % des flux concernent des polarités drômoises limitrophes).
- ▶ **1 801 actifs externes entrent** sur la CCEPPG pour travailler. 58 % des flux entrants sont captés par Valréas (1 050 actifs).



- ▶ **Des connexions importantes avec la CC Drôme Sud Provence, la CC des Baronnies en Drôme Provençale et Montélimar Agglo ;**
- ▶ **34 % des flux concernent des polarités drômoises limitrophes** : Nyons, Montélimar, Pierrelatte et Saint-Paul-Trois-Châteaux.
- ▶ **58 % des flux entrants sont captés par Valréas** (1 050 actifs).

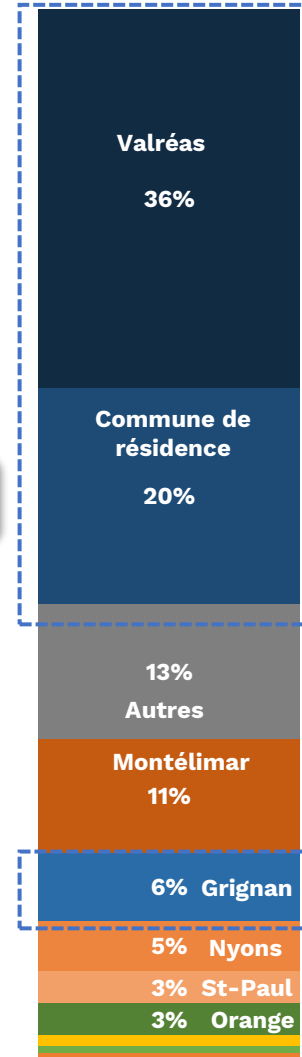
# La CCEPPG polarise les déplacements des habitants durant et hors des besoins courants et Montélimar des sorties et RDV médicaux/administratifs

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

- Plus de 60 % des déplacements se font à l'intérieur de la CCEPPG, avec Valréas étant la principale destination (36 % des déplacements), suivie des déplacements internes aux communes (20 % des déplacements).
- Hormis pour les activités sportives réalisées dans la commune de résidence et les rendez-vous médicaux ou administratifs à Montélimar, Valréas reste la principale destination.
- La CCEPPG apparait bien comme un bassin de vie, pour les déplacements quotidiens des habitants, au regard de leurs pratiques déclarées.

Achats de proximité		Moy. grandes surfaces		Cultures et sorties		Activités sportives		RDVs médicaux ou administratifs	
Valréas	41%	Valréas	59%	Valréas	25%	Commune de résidence	30%	Montélimar	23%
Commune de résidence	32%	Commune de résidence	15%	Montélimar	20%	Valréas	27%	Autres	22%
Grignan	10%	Montélimar	8%	Autres	19%	Autres	15%	Valréas	19%

Destination des habitants tous motifs confondus



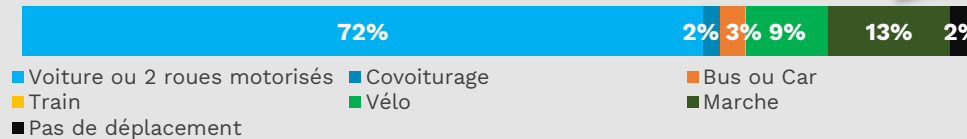
► Une utilisation importante de la voiture individuelle avec 72 % des déplacements tous motifs confondus (elle oscille entre 74 et 91 % selon les motifs).

► Mais des modes actifs plutôt bien utilisés (22 %)

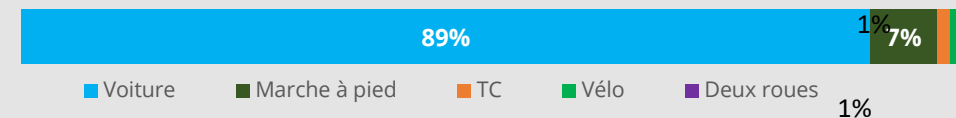
► Selon l'INSEE pour les actifs :

- 89 % de part modale de la voiture ;
- 8 % pour les modes actifs (7 % pour la marche et 1 % pour le vélo) ;
- A l'échelle intra-communale, la part des modes actifs augmentent à 20 % (dont 18% pour la marche et 2% pour le vélo), mais la voiture reste majoritaire avec 78 % de part modale

Part modale tous motifs confondus (enq. pop)



Répartition des déplacements intercommunaux par modes dans la CCEPPG (INSEE 2019)

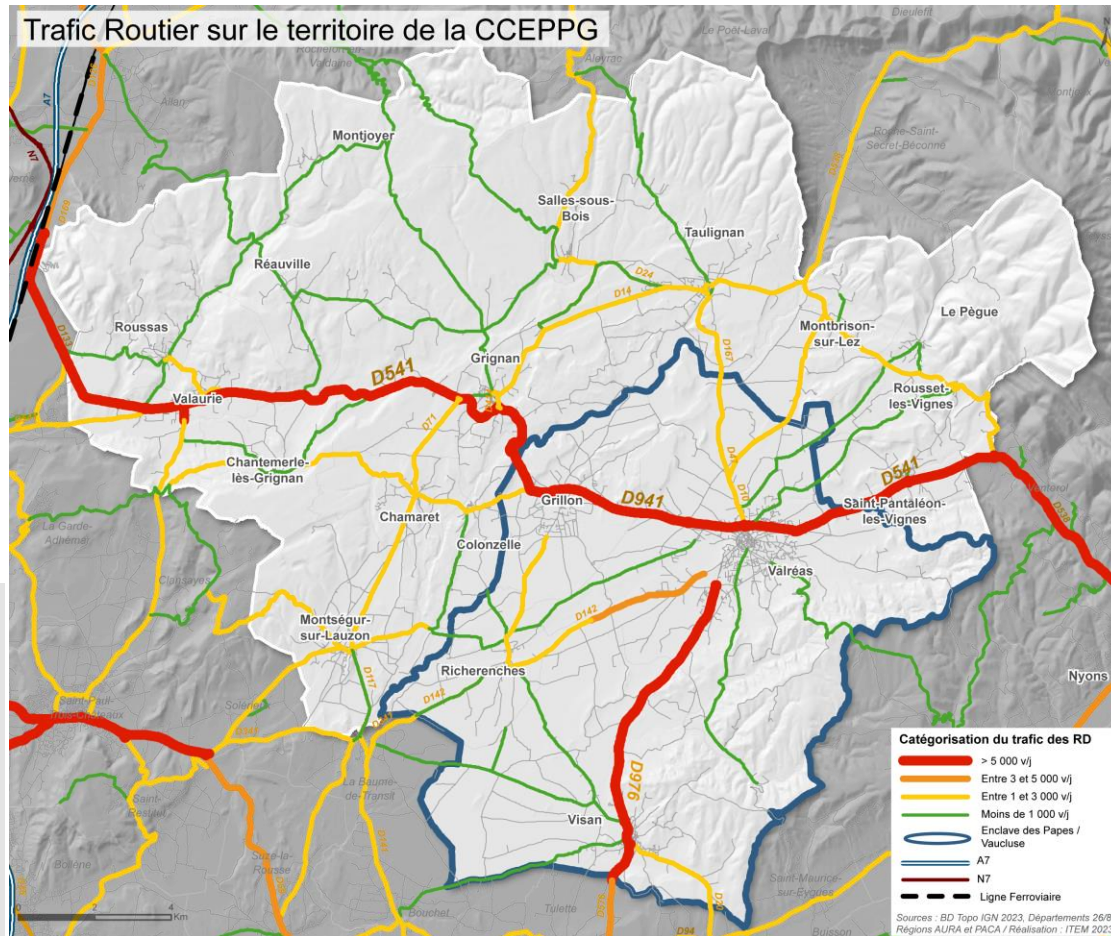


# Malgré une prédominance de la voiture, un trafic concentré sur quelques axes et une circulation plutôt aisée

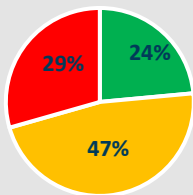
Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

## ► Des flux routiers concentrés sur les axes Est-Ouest (Malataverne <> Nyons) et Sud (Valréas <> Nyons)

- Un trafic routier important d'environ 6k véh. / jour pour les **RD541 / RD941** (Est <> Ouest) et **RD976** (Sud) rejoignant **Valréas** et assurant le lien vers les **polarités extérieures** et induisant un **trafic de transit** ;
- Un **réseau routier desservant les polarités secondaires internes** (Taulignan, Grillon...) et **externes** (Pierrelatte, Saint-Paul-Trois-Châteaux...) bénéficiant d'un trafic entre 1 et 3 k véh./jour (RD14 , RD24 , RD167, RD538 et RD71) ;
- Un **réseau routier de moins de 1k véh./jour** pour la desserte locale (Montjoyer, Réauville, Roussas...).
- Un **trafic poids-lourds concentré sur l'axe Est-Ouest** (des PL régulièrement dans les villages en suivant le GPS)



### Jugement du niveau de trafic sur la commune



- Globalement faible
- Important aux heures de pointe du matin et du soir
- Important tout au long de la journée

### Jugement de la vitesse selon les élus

La vitesse sur les entrées de la commune



La vitesse sur la partie non agglomérée de la commune



La vitesse dans la traversée de la commune



► Selon les élus, le niveau de trafic automobile sur leur commune est globalement important pour 76 % d'entre eux.

► Les vitesses des véhicules sont jugées encore plus négativement (aussi bien sur les entrées, traversées et partie non agglomérée).

# Une offre routière « complexe »

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE



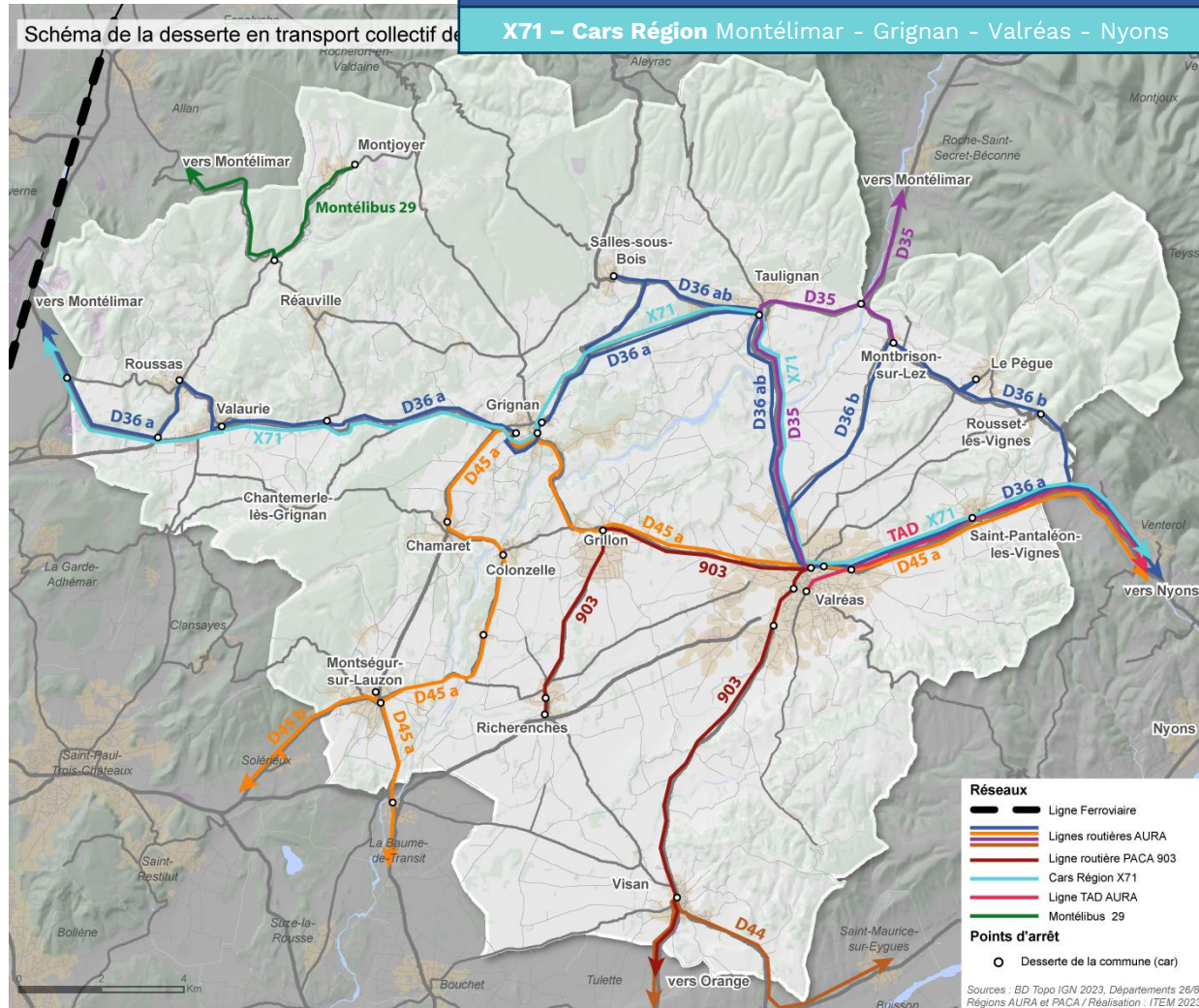
**D35 - Valréas - Dieulefit - Montélimar**

**D44- Pierrelatte - Visan - Nyons**

**D45 - Pierrelatte - Grignan - Valréas - Nyons**

**D36A et 36 B Montélimar - Grignan -Valréas - Nyons**

**X71 - Cars Région Montélimar - Grignan - Valréas - Nyons**



► Une absence d'offre ferrée, mais des lignes routières provenant de 3 AOM ;

► Des lignes en rabattement vers les polarités extérieures.

► Elles proposent toutefois une offre limitée :

■ 6 lignes de la Région AURA :

- 3 lignes **D35, D44, D45** avec 1 A/R jour
- **Ligne D36** avec 2 à 3 services par sens
- **Ligne X71 Car Région** avec 4 services/sens
- **Ligne TAD** (St-Pantaléon vers Valréas-Nyons 1 service 2 fois/sem.).

■ **ligne 29** du réseau **Montélibus** (1A/R pour Montjoyer).

■ **1 ligne Région PACA** : la **903 (Valréas - Orange)** qui est la plus structurante (7 services/sens/jour)

► **Aucune gare sur la CCEPPG**, mais il est possible de rejoindre **5 gares extérieures (Pierrelatte, Donzère, Bollène, Montélimar et Orange)** sur la ligne Marseille <> Avignon <> Valence <> Lyon (**30 min en voiture et + en TC**).

Nom de la ligne	Amplitude annuelle	Nombre de jour ouvré de fonctionnement	Amplitude horaire	Nombre de service (p sens sur la CCEPPG)	Qualité de l'offre	
					(actifs)	(captifs)
D35 Valréas - Dieulefit - Montélimar AURA	Toute l'année	5	07h20-17h48	1	Insuffisant	Moyen
D36A Montélimar <> Valréas <> Nyons AURA	Toute l'année	6	06h05-20h04	3	Moyen (offres complémentaires)	Moyen
X71 – Cars Région Montélimar - Grignan - Valréas - Nyons AURA	Toute l'année	7	07h10-22h12	4		Satisfaisant
D36B Montélimar - Grignan – Le Pègue / Valréas - Nyons AURA	Toute l'année	5	06h05-20h04	2	Insuffisant	Moyen
D44 Pierrelatte - Visan - Nyons AURA	Période scolaire	5	07h00-18h42	1	Insuffisant	Insuffisant
D45 Pierrelatte - Grignan - Valréas - Nyons AURA	Période scolaire	5	06h45-19h06	1	Insuffisant	Insuffisant
29 – Montélibus Montélimar - Montjoyer AURA	Période scolaire	5	06h55-17h57	1	Insuffisant	Insuffisant
903 Valréas - Orange PACA	Toute l'année	7	06h50-20h35	7	Moyen	Satisfaisant

- ▶ **18 des 19 communes sont desservies par une offre de TC régulière** (Chantemerle-lès-Grignan).
- ▶ **3 lignes desservant 6 communes moyennement adaptées pour les actifs : Les lignes X71 et D36A (AURA); La ligne 903 du réseau ZOU permet de se connecter à Orange en heures de pointe toute l'année.**
- ▶ **Pour les autres communes la desserte du territoire reste surtout adaptée aux scolaires (4 communes), voire aux captifs pour des déplacements occasionnels (8 communes).**
- ▶ **Une tarification complexe provenant de différentes AOM :**
  - **Une double tarification en région AURA** (ligne express: 9,20 € / trajet et abonnement mensuel : 127 €; et zonale pour le reste des lignes).
  - **Une tarification plus attractive en région PACA** (trajet : 2,10 € et abonnement mensuel : 33 € / mois)
- ▶ **Une compétitive économique vis-à-vis de la voiture, mais pas en temps de transport.**

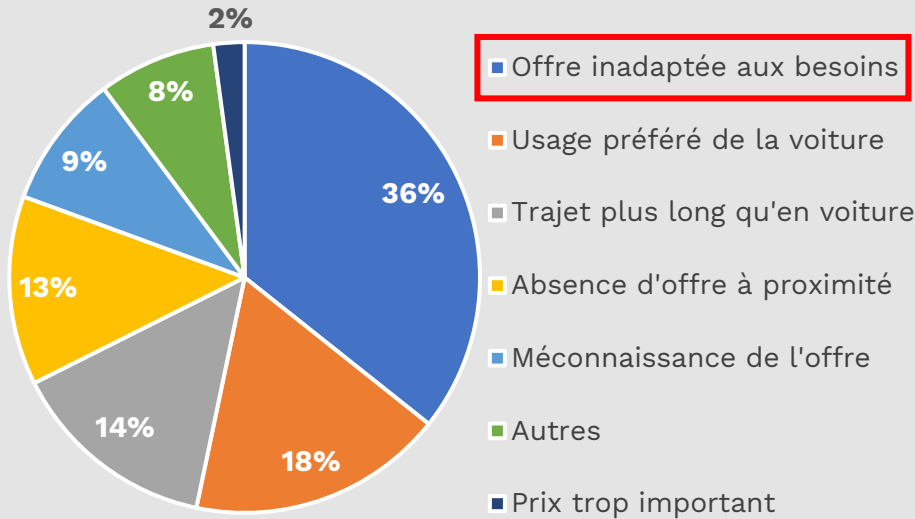
Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE



► **5% d'utilisateurs réguliers des TC selon l'enquête. Les principales raisons d'utilisation témoignent d'une population captive et/ou en situation de difficulté :**

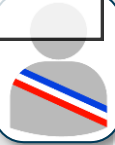
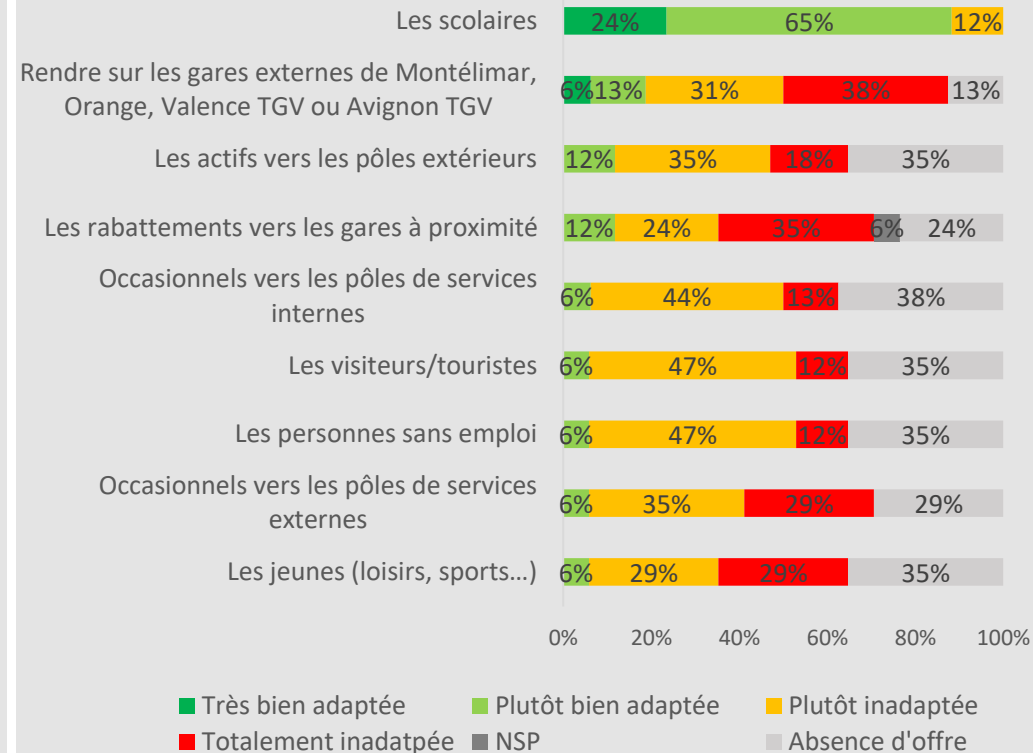
- Je n'ai pas le permis (29 %) ;
- Les TC sont plus économiques (17%) ;
- raisons écologiques (14%).

► **Pour les 16% d'utilisateurs occasionnels et les 79% qui ne les utilisent jamais, les raisons sont :**



- **L'offre est jugée adaptée pour les scolaires avec 89 % d'avis positifs.**
- **Seulement 19 % jugent « plutôt bien adaptée » la desserte vers les gares importantes (Gares TGV, Orange, Montélimar).**
- **Pour les élus, la demande en TC jugée globalement moyenne (7 sur 17 des communes).**

Jugement de l'offre de transports collectif sur la commune



Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

Berser Levault

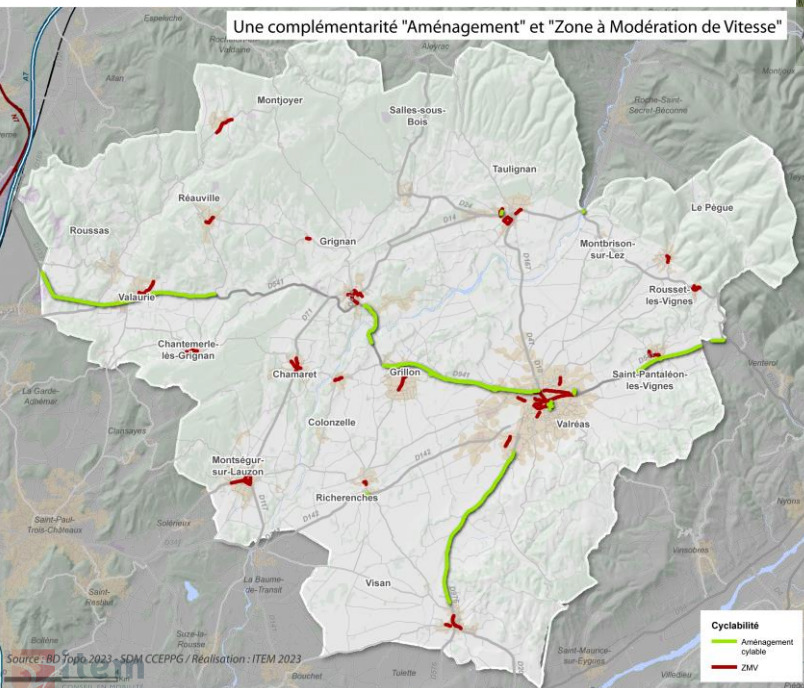
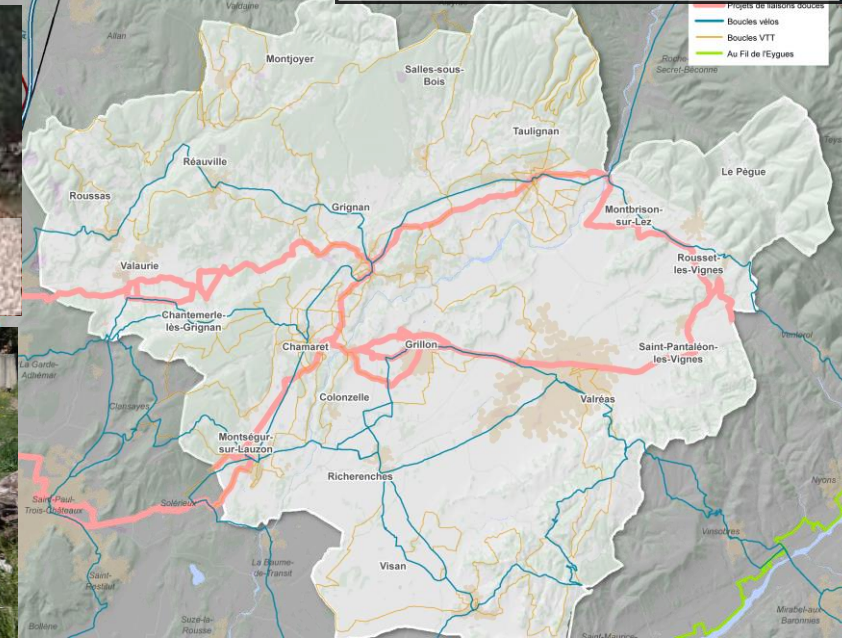
ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Offre des boucles vélos touristiques

- ▶ Aucun grand itinéraire cyclable, mais une **proximité avec la ViaRhona**, située à 20 km. **Deux projets d'itinéraires cyclables** ont été identifiés dans les schémas régionaux et locaux **pour rejoindre la ViaRhona** : le projet de la **Vallée de la Berre / Berges de la Berre**, et la **Voie cyclable Nyons/Pierrelatte** via Valréas le long de l'ancienne voie ferrée.
- ▶ **5 boucles/itinéraires vélos jalonnés pour le cyclotourisme et la découverte du territoire et 16 itinéraires VTT.**
- ▶ Au sud (hors CCEPPG), **la VV au Fil de l'Eygues** (entre Curnier et Aubres via Nyons).



Route communale utilisée dans le projet de la Berre à Taulignan (chemin des Aumailles)



- ▶ **27 km d'aménagements favorables aux cycles à vocation « utilitaire »** (dont **23 km avec les BDM**) complétés par **17,3 km de zones à modération des vitesses.**
- ▶ **Pas de liaisons cyclables intercommunales** (hors BDM).
- ▶ **Une offre de stationnement cyclable à développer** : généralement présente au niveau des **principaux pôles générateurs** mais pas de manière systématique.
- ▶ **Des services vélos encore peu développés sur le territoire** (location courte ou longue durée, aide à l'achat, atelier réparation...)



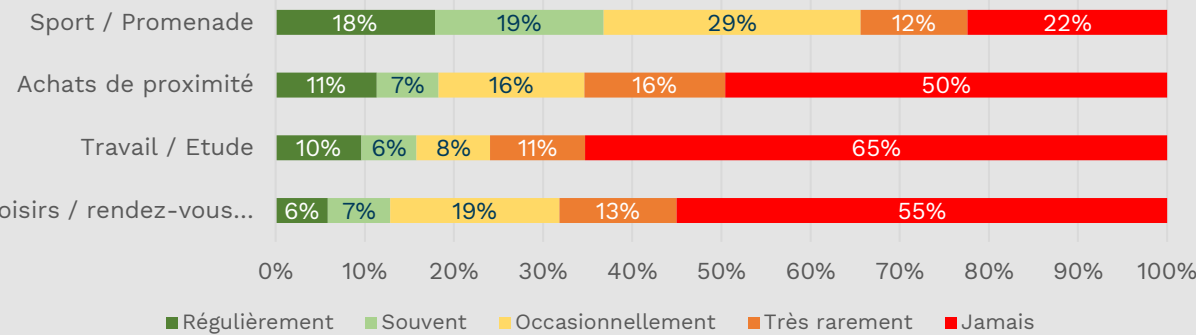
PC à Valréas



Voie mixte entre Valréas et Grillon

## Une offre à développer

### Evaluation de la pratique du vélo



▶ **1,26 places vélo par 100 habitants.**



- ▶ **287 places vélo disponibles** (139 dans le questionnaire « commune ») ;
- ▶ **73 % des communes bénéficient de stationnement selon le terrain** (53 % selon les élus).

▶ **L'offre globalement hétérogène** généralement présente au niveau des **principaux pôles générateurs** mais pas de manière systématique ;

▶ **La qualité du stationnement reste néanmoins à parfaire :**

- **15 % des points sous forme d'arceaux** (49 % des places d'arceaux sont situées à Valréas et entre 15 et 20 % pour Taulignan et Visan).
- **Une représentation majoritaire des racks** (85 % des points) bien que la qualité et les conditions de sécurité de ce type de stationnement ne soient pas optimales.

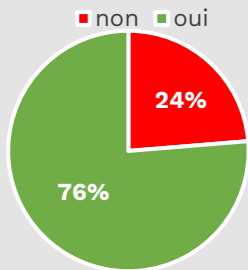


▶ L'enquête « **communes** » confirme **cette pratique dans le cadre du cyclotourisme et du loisir. Elle est jugée moyenne à importante par 80% des élus.**

### Un taux d'équipement « vélo » plutôt moyen des ménages

#### Pour ceux qui possèdent un vélo :

Disposez-vous d'un vélo ?



80 % disposent d'un vélo classique



32 % disposent d'un vélo électrique

#### Je n'ai pas de vélo car :

- Je n'en ai pas le besoin (**35 %**) ;
- Je n'ai pas les moyens financiers (**26 %**) ;
- Je ne peux pas en faire (**19 %**) ;
- Je n'ai pas de place pour le stocker (**13 %**).



- ▶ **Une offre limitée en matière de covoiturage :**
  - **4 aires formelles signalées** à Visan, Valréas, à Grignan et une nouvelle aire à Grillon ;
  - **2 aires informelles** à Saint-Pantaléon-les-Vignes et Montjoyer.
- ▶ **Des aires formelles signalées d'une dizaine de places chacune à proximité des centres-villes peu utilisées et sans équipement complémentaire de mobilité** excepté pour Valréas (proximité de la gare routière).
- ▶ **Selon le questionnaire « population » 8 % des répondants ont une pratique régulière du covoiturage** (au moins une fois par semaine) ;



- ▶ **Des alternatives de mobilité mais souvent accessibles hors territoire :**
  - 2 plateformes départementales **de conseil et d'accompagnement pour « lever les freins à l'accès à l'emploi et à la formation »** : « Je Bouge en Vaucluse » et « Plateforme Mobilité Rhône-Alpes »
- ▶ **Des actions pour les vauclusiens en parcours d'insertion professionnelle** portées par ROULEZ MOB'ILITE et PASSERELLE :
  - **Mise à Disposition de Véhicules (voiture, VAE, scooter) à Carpentras ;**
  - **Transport Micro Collectif : TAD solidaire ;**
  - **Réparation de véhicules / Garage solidaire à Avignon.**
- ▶ **Des actions solidaires** portées par l'association Mobilité 07 – 26 **réservées aux résidents captifs drômois :**
  - **Mise à disposition des voitures à Nyons ;**
  - **Locamob met à disposition des scooters à Pierrelatte, Donzère et Nyons ;**
  - **Auto-école insertion à Nyons et Pierrelatte ;**
  - **Perfectionnement à la conduite à Pierrelatte.**

- ▶ **Une politique de mobilité électrique amorcée :**
  - **14 bornes de recharge accessibles au public (36 points de recharge) sur la CCEPPG. Un schéma commun (SDIRVE) finalisé sur les 2 Départements.**



Recensement l'offre  
 « Je bouge en  
 Vaucluse »

Urbains et interurbains régionaux		
	ZOU Le moteur de recherches d'itinéraires de la Région Sud	<a href="#">CONSULTER LE SITE</a>
Urbains		
	ORIZO Réseau de transport en commun du Grand Avignon	<a href="#">CONSULTER LE SITE</a>
	TRANS COVE Réseau de transport en commun de la COVE / Carpentras	<a href="#">CONSULTER LE SITE</a>
	C MON BUS Réseau de transport en commun de l'Agglomération Luberon Monts de Vaucluse / Gavaillon	<a href="#">CONSULTER LE SITE</a>



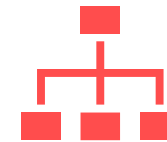
## 2. La co-construction de la stratégie

► Une 1ère session le 5 juillet 2023 pour faire émerger les principaux enjeux opérationnels auxquels devait répondre le futur Schéma Directeur des Mobilités



- Un travail mené autour de profils de vie variés avec différentes étapes :
1. Recenser les contraintes et difficultés rencontrées pour se déplacer sur et en lien avec la CCEPPG ;
  2. Traduire ces difficultés de déplacements en leviers / enjeux opérationnels pour améliorer la mobilité des habitants
  3. Identifier des premières pistes de solutions en réponse aux enjeux identifiés ;
- 10 enjeux identifiés à l'issue du 1er atelier.

<p><b>Jean-Michel : isolé en situation de précarité</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>► Personne seule</li> <li>► Revenus très faibles</li> <li>► Relativement « invisible » : non repéré par les services sociaux</li> <li>► Connaît peu ses droits</li> </ul> <p><b>Exemples de besoins de déplacements à développer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>► Les achats de premières nécessités</li> <li>► Faire des démarches administratives</li> <li>► Se déplacer pour des rdvs médicaux</li> <li>► ...</li> </ul>	<p><b>Juliette et Roméo : jeune couple en construction</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>► Revenus moyens. 2 salaires. Mais un en CDD</li> <li>► Enfant(s) à venir</li> <li>► Achat d'un logement en projet à Saint-Pantaléon-les-Vignes à proximité des commerces/services</li> </ul> <p><b>Exemples de besoins de déplacements à développer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>► Les déplacements domicile-travail à l'échelle de la CC</li> <li>► Les sorties en soirée, week-end sur Avignon</li> <li>► Les courses et achats de proximité au sein de la commune de résidence</li> </ul>	<p><b>Catherine : personne âgée seule</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>► Personne seule, propriétaire</li> <li>► Retraite convenable</li> <li>► Dynamique, participe à de nombreuses activités</li> <li>► Dispose d'une voiture mais n'aime plus trop conduire...</li> </ul> <p><b>Exemples de besoins de déplacements à développer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>► Se rendre au club peinture à Grignan</li> <li>► Promenade en vélo ou à pied dans le village ou alentour</li> <li>► Rendre visite à ses enfants</li> </ul>
--	---	--





**1/ Mieux informer et communiquer sur les offres de mobilité afin de les rendre plus visibles et d'en développer l'usage**



**2/ Développer et adapter l'offre de transport pour mieux répondre aux besoins**



**3/ Développer une stratégie globale de diversification des usages de l'automobile**  
(covoiturage, autopartage, motorisation alternative...)



**4/ Développer l'infrastructure cyclable et les services vélos sur le territoire pour encourager la pratique**



**5 / Aménager et pacifier la voirie pour sécuriser et développer les déplacements doux**



**6 / Mieux coordonner les offres de mobilité pour favoriser l'intermodalité et mieux répondre aux besoins**



**7/ Renforcer les initiatives de mobilités pour lutter contre l'immobilité subie, l'exclusion, l'isolement ...**



**8/ Accompagner financièrement les citoyens pour leur donner accès la mobilité**



**9/ Agir sur la structuration territoriale pour limiter les besoins de déplacements**  
(à travers l'urbanisme, le développement éco ...)



**10/ Engager les collectivités à collaborer conjointement**

## ► Une 2ème session le 9 octobre 2023 visant à identifier les pistes d'actions à retenir dans le Schéma Directeur des Mobilités pour répondre aux enjeux de l'atelier 1.



- Un travail mené autour des pistes actions.
- 39 pistes d'actions potentielles proposées en déclinaison des enjeux soumises à chacun des 4 sous-groupes. À classer selon 4 catégories pour construire son scénario.
- À l'issue de l'atelier, la synthèse brute fait ressortir :
  - 7/8 actions clés « socle de la stratégie » ;
  - 8/9 actions à dominante « complémentaire » pour parfaire la stratégie ;
- **Un travail d'arbitrage a été réalisé avec les Elus afin de valider la stratégie et formalisé le plan d'action ;**



## Axe 1 : agir à travers la communication et la sensibilisation aux changements de comportements



1. Créer un guide/plateforme de la mobilité à l'échelle de la CCEPPG
2. Développer la communication et les animations pour faire découvrir l'offre, les aides financières existantes et organiser des événements grand public
3. Proposer un programme d'accompagnement/sensibilisation des entreprises

## Axe 2 : agir pour développer les transports collectifs et mieux les adapter aux besoins



4. Etudier l'opportunité de développer une offre de TAD (Transport à la Demande) tout public à l'échelle de la CCEPPG
5. Travailler avec les Régions à l'échelle du bassin de mobilité pour développer et améliorer l'offre de transport collectif interurbaine

## Axe 3 : agir pour intensifier la pratique des modes actifs



6. Mettre en œuvre les principaux itinéraires cyclables définis dans le maillage du Schéma Directeur
7. Développer un stationnement vélo adapté aux besoins
8. Développer le programme « savoir rouler à vélo » auprès des élèves des écoles du territoire
9. Développer avec une association locale : mise en place d'un atelier de réparation vélo, stage de remise en selle ...
10. Favoriser l'accès à des vélos à assistance électrique pour les habitants
11. Renforcer la pacification (zone 30, zone 20...) dans les centres-bourgs

## Axe 4 : agir pour faire évoluer la manière d'utiliser l'automobile



12. Densifier le réseau d'aires de covoiturage et aménager certaines comme des « point de rencontre des mobilités »
13. Favoriser le recours au covoiturage en assurant la promotion des plateformes existantes de mise en relation

## Axe 5 : agir en faveur de la mobilité des plus fragiles



14. Disposer localement d'une offre de location multimodale solidaire pour des publics précaires et/ou en insertion avec une antenne locale
15. Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance

# Rappel sur la formalisation du plan d'action du SDM et sa mise en œuvre

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Berser  
Levraut



- **A l'issue de la phase de définition de la stratégie, un travail en atelier a été mené sur la CCEPPG pour dessiner le contour opérationnel de certaines actions (+/- 25 participants).**



- **Ces contributions, attentes, sont venues alimenter le plan d'action, avec pour certaines un arbitrage amont nécessaire quand les avis étaient très divergents.**



- **Nous présentons une proposition de contour opérationnel pour chaque action (sur la base des contributions des ateliers, de propositions du BE) pour alimenter la formalisation des fiches actions du PMS ;**



- **Il s'agit de propositions, hypothèses ... qui seront à conforter avant la mise en œuvre ou le lancement d'expérimentations :**

- *A travers des études pré-opérationnelles ;*
- *En fonction du choix des Elus et des capacités financières par exemple de la CC ;*
- ....



- **Il faut rappeler que le PMS est un document global de planification volontaire et n'a pas de caractère opposable et son contenu n'est pas prescriptif ...**

- **La priorisation/programmation des actions reste indicative, mais peut servir à fixer le cap pour identifier ce qui sera à étudier plus finement / engager en priorité !**

# 3. Le plan d'action du SDM





# Axe 1 : agir à travers la communication et la sensibilisation aux changements de comportements

## Créer un guide/plateforme de la mobilité à l'échelle de la CCEPPG

Préfecture de l'Ain

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
Reçu en préfecture le 17/06/2024  
Publié le 17/06/2024 5  
ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes  
Enclave  
Pays  
Berser  
Levrault  
CCEPPG

### Constats du diagnostic

#### Un manque de connaissance de l'offre de mobilité des habitants et des acteurs du territoire :

- Une offre complexe due à la présence de plusieurs Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM), ce qui entraîne des tarifications, des calculateurs, des communications et des informations différents, diffusés sur des supports variés.
- 86 % des répondants ont exprimé un intérêt « fort » à moyen terme pour une simplification de l'information sur l'offre.

### Objectif et mesures à mettre en place

L'objectif est de centraliser l'information sur les offres de mobilité afin d'améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de déplacement parmi la population, favorisant ainsi leur utilisation et orientant les individus vers des comportements plus durables.

#### Mesure 1 : Créer un guide mobilité reprenant l'ensemble des offres de mobilité (tous les modes et proposées par tous les acteurs) et à destination de toutes les cibles :

- Élaborer un guide de manière concise, en intégrant une approche multimodale (voiture particulière ou partagée, transports en commun, services vélo, covoiturage, mobilité solidaire, lignes scolaires ouvertes à tous, ...) avec une cartographie de l'offre de transports en commun, des itinéraires cyclables et des aires de covoiturage, ... .
- Renvoyer dans certains cas vers les plateformes régionales Oûra et ZOU, ainsi que d'autres sites nécessaires (plateformes de covoiturage, « Je Bouge en Vaucluse » ...).
- Mettre en évidence les avantages procurés par les modes de transport alternatifs (coût, temps, bienfaits sur la santé, l'environnement, ...).

#### Mesure 2 : Assurer une communication multisupport pour toucher tout le monde

Divers supports combinables seraient à envisager et devront être régulièrement actualisés :

- Un format papier et PDF pour l'impression et le téléchargement, avec une diffusion par mailing, dans les bulletins municipaux et distribué dans les établissements recevant du public (Mairies, Office du Tourisme, Maison France Service) (limiter la distribution papier pour faciliter l'actualisation !).
- Un format en répertoire web sur un site dédié ou intégré au site de la CCEPPG avec une page « répertoire » spécifique.

#### Mesure 3 : Uniformiser et renforcer la communication entre les acteurs

La communication sur la mobilité au sein de la CCEPPG est actuellement trop dispersée. Il est essentiel que la communication proposée par les différents acteurs du territoire, qu'il s'agisse des collectivités territoriales, des prescripteurs sociaux ou de l'Office de Tourisme, soit plus significative, qualitative et unifiée dans l'intérêt des habitants/visiteurs.

### Acteurs

- **CCEPPG** : Pilote et maître d'ouvrage de l'action
- **Régions, CD26, CD84, Communes, partenaires associatifs, prescripteurs sociaux ...** : Partenaires techniques pour la mise à disposition de l'information & Relais de l'information et du renseignement

### Coûts

- Si maquettage par une agence externe d'un document type livret : +/- 10 k€
- Création d'un site web dédié : +/- 5 k€
- Impression du guide pour distribution : +/-3 k€ pour 1000 exemplaires
- Humains : 0,15 ETP pour l'année de première création du guide, puis suivi ponctuel

### Suivi des mesures

- Nombre de guides papiers distribués
- Nombre de téléchargements du guide ou de connexions internet à la page
- Evolution de la fréquentation des services

### Faisabilité

Simple      Complexe

1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

## Créer un guide/plateforme de la mobilité à l'échelle de la CCEPPG

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE



### Dans le détail :

Pour aider la CCEPPG à organiser son répertoire, plusieurs exemples ont été étudiés et comparés, incluant trois formats papier/imprimable et un site internet dédié.



Territoire	CC Baronnie en Drôme Provençale	CC du Thouarsais	CC Commercy Void Vaucouleurs	Le Pays d'Alençon
Type répertoire	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Site internet dédié
Un sommaire	<i>oui</i>	<i>non</i>	<i>oui</i>	<i>Page d'accueil avec menu</i>
Nombre de pages / format	16 pages / format A4	11 pages / format A4	12 pages / format A4	8 sous menus
Présentation du territoire	<i>non</i>	<i>non</i>	<i>Oui avec carte de l'offre TC</i>	<i>non</i>
Offre présentée	Modes actifs, TC, TAD, Tiers-Lieux/ coworking, covoiturage, autostop, autopartage, mobilité solidaire, bornes de recharge électrique	Mode actifs, plan vélo & services associés, TC, TAD, mobilité inclusive, covoiturage, carburants alternatifs	TC, TAD, Mode actifs, covoiturage, bornes de recharge électrique	Cars & bus, trains, location de 2 roues et voiture, covoiturage, taxi, accès permis de conduire, vélo via renvoi sur calcul d'itinéraire régional
Carte de l'offre	<i>Oui avec un plan de l'offre multimodale sur une double page</i>	<i>Oui (dont plan vélo, plan TC local et plan avec liaisons extérieures)</i>	<i>Oui (plan TC local et liaisons extérieures)</i>	<i>Non – juste plan de l'offre TC</i>
Grille / détail des horaires précis	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	<i>Non renvoi sur autre site alors que le téléchargement serait aisé</i>
Comparatif (tarif, temps, ...) entre les modes	<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Non</i>	<i>Renvoi sur le calculateur régional</i>
Sensibilisation	<i>Oui</i>	<i>Très limitée</i>	<i>Limitée</i>	<i>Non</i>
A qui s'adresser pour en savoir plus ?	<i>Oui (nombreux contacts et renvoi web)</i>	<i>Oui (nombreux contacts et renvoi web)</i>	<i>Oui (nombreux contacts et renvoi web)</i>	<i>Oui (téléphone conseiller en mobilité et renvoi web)</i>
Les « plus » du répertoire	Focus sur l'autosolisme et son coût, des conseils & recommandations pour améliorer sa mobilité.	Quiz « A vous de jouer ! »	Information sur les aides : achat VAE, obtention du permis de conduire, Bons de Transport, prime à la conversion	-

## Développer la communication et les animations pour faire découvrir l'offre, les aides financières existantes et organiser des événements grand public

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024 5  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Commune de Combourg  
 Enclave  
 Pays d'Ingnar  
 Berselevault  
 CCEPPG

### 📌 Constats du diagnostic

#### Un manque de connaissance de l'offre de mobilité des habitants et des acteurs du territoire :

- Une offre complexe due à la présence de plusieurs Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM).
- Les répondants semblent prêts à changer leurs habitudes de mobilité si une amélioration de l'offre est apportée, notamment pour la marche et le vélo (entre 65% et 70%), les transports en commun (38%) et le covoiturage (28% à 44%).
- Il n'existe pas d'évènements d'événements majeurs liés à la mobilité au sein de la CCEPPG.

### 📌 Objectif et mesures à mettre en place

L'objectif est d'améliorer la compréhension de l'offre de mobilité et des aides à la mobilité grâce à un ensemble d'actions visant à encourager les individus à adopter des comportements plus durables en matière de déplacement.

#### Mesure 1 : Constituer un réseau de Relais conseil en mobilité

Disposer de relais sur le terrain pour faire découvrir l'offre de mobilité et les aides disponibles et organiser les modalités de diffusions de cette communication sur le terrain avec une action au plus près des habitants.

#### Mesure 2 : Organiser des événements grand public (fête de la mobilité, slow up, ...) pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

Proposer des événements de mobilité durable afin de susciter des comportements plus vertueux et de promouvoir de nouvelles pratiques modales alternatives à la voiture individuelle, dans le cadre de semaines spécifiques (comme la semaine européenne de la mobilité durable) ou lors de campagnes plus ponctuelles organisées tout au long de l'année.

### 📌 Acteurs

- **CCEPPG** : Pilote (ambassadeurs ou sur certains événements) ou partenaire
- **Communes, Elus, prescripteurs sociaux, bénévoles** : Partenaires technique et/ou financier, réalisation du conseil en mobilité auprès des habitants
- **Prestataires, associations** : Organisation des événements et des animations

### 📌 Coûts

- Essentiellement du temps humain pour le relais conseil (0,1 ETP au lancement pour structurer le réseau et le contenu de, puis assurer la formation socle)
- +/- 2 K€ pour le matériel et les éléments de communication pour le stand mobile
- +/- 750 €/animation/conférence
- Fête de la mobilité : +/- 15 k€
- Slow Up : +/- 75 K€ / évènement (avec un plus grand nombre de partenaires)

### 📌 Suivi des mesures

- Nombre d'ambassadeurs formés
- Nombre et type d'actions de terrain/permanence par secteur
- Nombre d'évènements réalisés et le nombre de participants
- Evolution des parts modales et utilisation des offres

### Faisabilité

Simple      Complexe

Technique			Financière			Coordination des acteurs		
1	2	3	1	2	3	1	2	3

# Développer la communication et les animations pour faire découvrir financières existantes et organiser des événements grand public

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes  
 Pays de Verdun  
 CCEPPG

## Dans le détail :

### Mesure 1 : Constituer un réseau de Relais conseil en mobilité

#### 1.1 Constituer le réseau :

- Le réseau de personnels pourrait s'appuyer sur des élus, membres des structures locales et citoyens ambassadeurs bénévoles et aura pour mission d'apporter des réponses aux besoins de mobilité des habitants.

#### 1.2 Organiser des temps collectifs de formations/échanges avec le réseau :

- Proposer une formation à l'offre et à son évolution, le partage/retour d'expériences, la préparation d'un contenu pour le programme d'animations/présentations (ex. stand marchés, intervention club du 3ème âge, ...).
- S'appuyer sur les outils existants et ceux qui seront développés dans le cadre de la mise en œuvre du SDM (le guide mobilité).

#### 1.3 Définir les modalités de la mise en œuvre de la communication sur le terrain :

- Définition du nombre de permanences et des lieux d'accueil physique (MFS, mairies,...) pour un accompagnement individuel et personnalisé aux habitants (+/- 2 permanences par mois sur ces lieux) voire proposer des entretiens à domicile pour certaines personnes isolées et un numéro pour permanence téléphonique sur certains créneaux.
- Définir et organiser les interventions « mobiles » : stand d'information mensuel sur certains marchés, les manifestations locales, les interventions spécifiques (club troisième âge, assemblée générale d'une association ...).
- Formaliser le contenu des interventions qui doivent assurer un volet information sur l'offre, des animations ludiques et mises en situation (essai de VAE, réserver et prendre le TAD ...), des jeux (gagner des titres de transport...).

Stand mobilité : information sur l'offre tout mode, VAE à essayer, jeu avec questions sous forme d'une roue de la fortune ...



### Formation Ambassadeurs à la mobilité durable à Famars (59).



Depuis 2018, Niort Agglo recrute des jeunes en service civique par l'association Unis-Cité en tant qu'ambassadeurs de la mobilité.

Ils assurent des permanences téléphoniques et tiennent des stands dans les mairies de quartiers.

Soutien de Niort Agglo à l'association : 22 664 € en 2022.

### Communication sur l'annonce des stands mobilités qui se tiennent sur le territoire (ex : Pays de Verdun)

RENDEZ-VOUS SUR LE STAND DES MOBILITÉS PRÈS DE CHEZ VOUS

DÉCOUVREZ LES SOLUTIONS DE MOBILITÉ DE VOTRE TERRITOIRE !

Service à la demande  
Vélo  
Autostop - Covoiturage  
Réseau Fluo 55

Où et quand :

> Splicourt, Pl. BERTRAND (CODECOM) : lundi 19 septembre de 10h à 12h30	> Damvillers, Rue Carnot (CODECOM) : mercredi 28 septembre de 14h30 à 17h
> Varennes-en-Argonne, Pl. de l'Église : lundi 19 septembre de 14h30 à 17h	> Stenay, Place de la République (marché) : vendredi 30 septembre de 10h à 12h30
> Etain, Place JB Rouillon (marché) : jeudi 22 septembre de 15h30 à 18h	> Dieue-sur-Meuse, Place de l'Hôtel de Ville (salle des fêtes) : mercredi 5 octobre de 14h30 à 17h
> Montmedy, Place R. Poincaré (marché) : mardi 27 septembre de 10h à 12h30	> Clermont-en-Argonne, Centre Bourg (marché) : jeudi 05 octobre de 15h30 à 18h
> Douleçon, Parking Coccinelle (marché) : mercredi 28 septembre de 10h à 12h30	

Logos: Europe, Fluo, Meuse, Pays de Verdun, + d'infos : 03 26 79 74 96

# Développer la communication et les animations pour faire découvrir financières existantes et organiser des événements grand public

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

## Dans le détail :

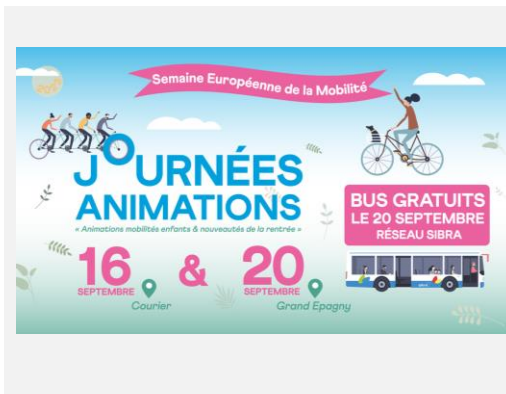
**Mesure 2 : Organiser des événements grand public (fête de la mobilité, slow up, ...) pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement**

### 2.1 Organiser un ou des grands événements festifs grand public :

- Un événement de type « **Fête de la Mobilité** » à l'échelle **intercommunautaire** lors de la semaine de la mobilité pour faire connaître l'offre de mobilité de façon ludique et de sensibiliser aux changements de comportement, d'essayer de nouveaux modes de déplacements, .... à organiser de manière tournante sur la collectivité.
- Cibler sur un mode de déplacement à l'image de la Valréas Bike X-perience** prévue en août prochain (rando VTT, BMX street & freestyle, Démonstrations, ...)
- Un événement de type « **Slow up** » sous forme de **parcours ouvert à tous les modes actifs** (marche, vélos, rollers, trottinettes..) sur des routes fermées à la circulation et jalonnées d'attractions.

### 2.2 En complément ...

- Organiser des événements de moindre envergure mais plus réguliers : Des conférences / cafés –débats / réunions publiques, autour des enjeux de mobilité durable et de la nécessité de changer ses comportements (ex : fresque de la mobilité, les conversations carbone ...)
- S'inscrire dans la démarche « Villes prudentes », qui vise à sensibiliser les élus locaux à la mise en place d'aménagements et d'initiatives luttant contre l'insécurité routière.



Les animations proposées par le Grand Anancy dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité

Au programme :

- Circuit Vélos Rigolos
- Stand et présentation de l'offre TC / Véloncy
- Vélo-Ecole enfants
- Vélo-Ecole pour adultes
- Circuit quads et kartings électriques
- Atelier de réparation vélo

### Slow Up dans la vallée de l'Ognon

(Département du Doubs et département de Haute-Saône)

- Le Slow Up est une journée gratuite et sans voiture, idéale pour les familles, qui se déroule à pied, à vélo ou en rollers dans un environnement sûr et attrayant.
- Initié par les départements du Doubs et de la Haute-Saône, cet événement se déroule chaque année depuis 2021 dans la vallée de l'Ognon, marquée par cette frontière naturelle.

### Edition 2022 (2ème édition):

- 12 communes impliquées / **25 000 participants**
- Un parcours de 3 boucles d'environ 32 km fermé à la circulation motorisée.
- Plus de 130 animations variées** : stand de sensibilisation au développement durable, location de vélos, valorisation des sports non motorisés, concert, spectacles, activités ludiques, etc.



# Proposer un programme d'accompagnement/sensibilisation des entreprises

Envoiyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024 5  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Commune de Comines  
 Enclave  
 Pays d'ignan  
 Bersef Levraut  
 CCEPPG

## Constats du diagnostic

- Un manque de connaissance de l'offre de mobilité des habitants et des acteurs du territoire
- 89 % de part modale de la voiture chez les actifs du territoire .
- 13 entreprises sur le territoire ont plus de 50 salariés, dont 62 % sont situées à Valréas et 15 % à Grignan.

## Objectif et mesures à mettre en place

L'objectif consiste à favoriser un changement de comportement en proposant des solutions personnalisées, notamment pour limiter l'autosolisme et les coûts liés à la mobilité pendulaire des actifs, tant pour les trajets domicile-travail que pour les déplacements professionnels.

## Acteurs

- **CCEPPG** : Pilote et maître d'ouvrage de l'action
- **Entreprises** : Partenaires

## Coûts

- 0,2 ETP pour la CC soit +/- 12 k€ pour une action socle de conseil en mobilité auprès des entreprises (elle peut être externalisée à une association...)
- Des aides à étudier selon les actions développées (Le montant total de la prise en charge par le programme OEPV est fonction du nombre de salariés de l'établissement: +/- 4k€ jusqu'à 50 salariés, 6 k€ jusqu'à 250 et 8 k€ au-delà)
- Plan de mobilité employeur/administration : à partir de 15 K€, 30 K€ pour un plan inter-entreprises/administrations

## Suivi des mesures

- Nombre d'entreprises sensibilisées et évolution du nombre de salariés concernés
- Nombre d'actions menées
- Taux de concrétisation vers des actions (PDME, forfait mobilité, participation au challenge...)
- Evolution des parts modales des actifs dans les déplacements domicile-travail

## Faisabilité

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
			Coordination des acteurs		

## Mesure 1 : Proposer un accompagnement collectif aux mobilités alternatives :

- Organiser des **réunions de sensibilisation à la mobilité durable** (telles que les café-mobilité, des ateliers, incitation au covoiturage, les essais de VAE, etc.) ciblant spécifiquement les employeurs comptant **plus de 50 salariés** et ceux des ZA.
- **Encourager l'élaboration de Plans de Mobilité Entreprise ou d'Administration.**
- Favoriser le changement modal grâce au « **Forfait mobilités durables** » (jusqu'à 700 €/salarié/an, exonérés d'impôts et de cotisations sociales par coût de déplacement domicile travail en TC, covoiturage, vélo).
- **Promouvoir le Challenge Mobilité** Auvergne-Rhône-Alpes « Au travail, j'y vais autrement » **ou les inciter à créer leur propre challenge ...**
- Pour les entreprises intéressées, le levier est de **s'appuyer sur le programme CEE, Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV)**. Il vise à accompagner 4 500 employeurs dans le développement d'une culture vélo au sein de leurs établissements et la promotion de la mobilité active parmi leurs salariés.
  - Ce programme propose un accompagnement sur mesure par des experts, comprenant un autodiagnostic et des conseils personnalisés pour améliorer la politique cyclable de l'entreprise. Les employeurs peuvent ensuite utiliser une prime pour mettre en œuvre des services disponibles dans le catalogue du programme, offrant ainsi une quinzaine d'actions éligibles à des financements.



# Proposer un programme d'accompagnement/sensibilisation des entreprises

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE



## Dans le détail :

### Rappel de la loi Accompagnement individuel des entreprises > 50 salariés dans la mise en œuvre des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO)

La Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019 rend obligatoire la négociation dans les entreprises de plus de cinquante salariés sur l'amélioration de la mobilité domicile-travail, dans le cadre des négociations annuelles sur la qualité de vie au travail. Cette négociation concerne notamment la réduction du coût de la mobilité, la promotion des modes de transport durables et la prise en charge des frais. **En cas de non-accord, la mise en place d'un Plan de Mobilité Employeur devient obligatoire.**

### Exemples de solutions découlant de PDME

- Mise en réseau des salariés / agents pour faciliter la pratique du covoiturage
- Places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Mise à disposition de kits vélo (vêtements de pluie, réparation, éclairage), de vestiaires, douches...
- Mise en place de stationnement vélos abrités et sécurisés
- Stage d'éco conduite
- Achat de vélos électriques pour certains déplacements professionnels
- Déploiement d'une borne de recharge pour véhicule électrique
- Télétravail
- Challenge au travail sans voiture 1 jour par semaine



Grand Besançon  
Métropole  
(196 000 hab- dép 25 )



Lors des RDV de la transition, GBM a organisé un atelier axé sur la mobilité, intitulé « Accompagner vos collaborateurs dans leurs déplacements : solutions et avantages pour une mobilité durable ».

4 sujets étaient proposés : le télétravail – les NAO, plan de mobilité employeur et forfait de mobilité durable – déplacements professionnels – mobilité active et changement des comportements de mobilité au travail.

Communauté de communes de la Dombes  
(40 000 hab- dép 01 )



La CCD a lancé la marque *Domb'entreprendre* pour accompagner et soutenir les entreprises et commerces du territoire en proposant diverses animations et actions.

Un événement spécifique sur la mobilité a permis de présenter les résultats du diagnostic aux participants et de les confronter aux attentes de leurs salariés en termes de mobilité (covoiturage, transports en commun, vélo, etc.). Cet événement a également offert l'opportunité de présenter le forfait mobilité durable, ainsi que les plans de mobilité employeurs, aux entreprises présentes.

Grand  
Anecy



### L'agglomération du Grand Anecy

finance des animations à destination des salariés en partenariat avec les entreprises du territoire. Ils proposent : une calculatrice de la mobilité pour réaliser les simulations d'économie en passant sur un autre mode de transport que la voiture, de tests de VAE et trottinettes électriques et une présentation de tous les accessoires qui sécurisent le déplacement à vélo pour améliorer la visibilité à vélo.



## Axe 2 : agir pour développer les transports collectifs et mieux les adapter aux besoins



# Etudier l'opportunité de développer une offre de TAD tout public à l'échelle de la CCEPPG

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

## 📌 Constats du diagnostic

- Une offre TAD régional existante entre Nyons et Valréas qui dessert également Saint-Pantaléon-les-Vignes sur deux demi-journées par semaine.
- Le service ne permet pas de rejoindre d'autres destinations.

## 📌 Objectif et mesures à mettre en place

Il s'agira de proposer un service sur l'ensemble du territoire visant à relier chaque commune de la CCEPPG aux polarités locales les plus proches.

### Mesure 1 : Expérimenter un service de Transport à la Demande (TAD) de type zonal selon 4 secteurs

#### L'offre serait à destination de tous les habitants du territoire sans restriction et pour un usage occasionnel :

- **Le public cible** : tous les habitants du territoire sans restriction (mais pour un usage occasionnel).
- Chaque commune disposerait **d'1 AR à la demi-journée (environ 2h à 2h30 sur place) sur la polarité ou les polarités de son secteur.**

#### 4 secteurs de rabattement avec possibilité de rejoindre Valréas ou Grignan pour 2 secteurs (hors Visan qui dispose de plusieurs A/R quotidiens vers Valréas avec l'offre régulière).

- **Prise en charge /dépose** : 1 à 2 points de départ prédéfinis dans les communes d'origine et des déposes sur 1 à 3 points définis dans les polarités de destination, avec des horaires prédéfinis afin de regrouper les demandes.
- **Le fonctionnement de ce TAD serait entre 9h – 12h30 et 13h30 - 17h30** environ pour les demi-journées de fonctionnement afin de correspondre aux horaires d'ouverture des services et commerces.
- Un transport garanti avec réservation à effectuer la veille du départ au plus tard pour lendemain.
- **Une gestion déléguée à un prestataire à travers un marché de services** (expérimentation minimum 18 à 24 mois) et réflexion ensuite pour une gestion interne ?
- **Une tarification unique symbolique** pour un aller-retour a été définie lors des ateliers de concertation.

#### 3 scénarios de niveau d'offre sont proposés avec un fonctionnement du service pour chaque secteur sur :

- 1 demi-journée par semaine (scénario 1)
- 2 demi-journées (scénario 2)
- 5 demi-journées (scénario 3)

## 📌 Acteurs

- **CCEPPG** : Pilote et maître d'ouvrage de l'action après délégation de l'AOM Régionale
- **Communes** : Partenaires techniques pour la mise en place des arrêts et définition de l'offre

## 📌 Coûts

- Coût d'un service estimé à +/- 4€ / km
- +/- 58 k€ à 154 k€/an selon le niveau de fonctionnement (hors recettes qui seront limitées à 5 % du coût)

## 📌 Suivi des mesures

- Evolution globale de la fréquentation
- Taux de déclenchement par ligne et OD réalisées
- Taux de remplissage par trajet
- Evolution du rapport coût / voyage réalisé
- Enquête régulière lors de la prise de réservation : motifs de déplacements, satisfaction, attente d'amélioration...

## Faisabilité

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
			Coordination des acteurs		

# Etudier l'opportunité de développer une offre de TAD tout public à l'échelle de la CCEPPG

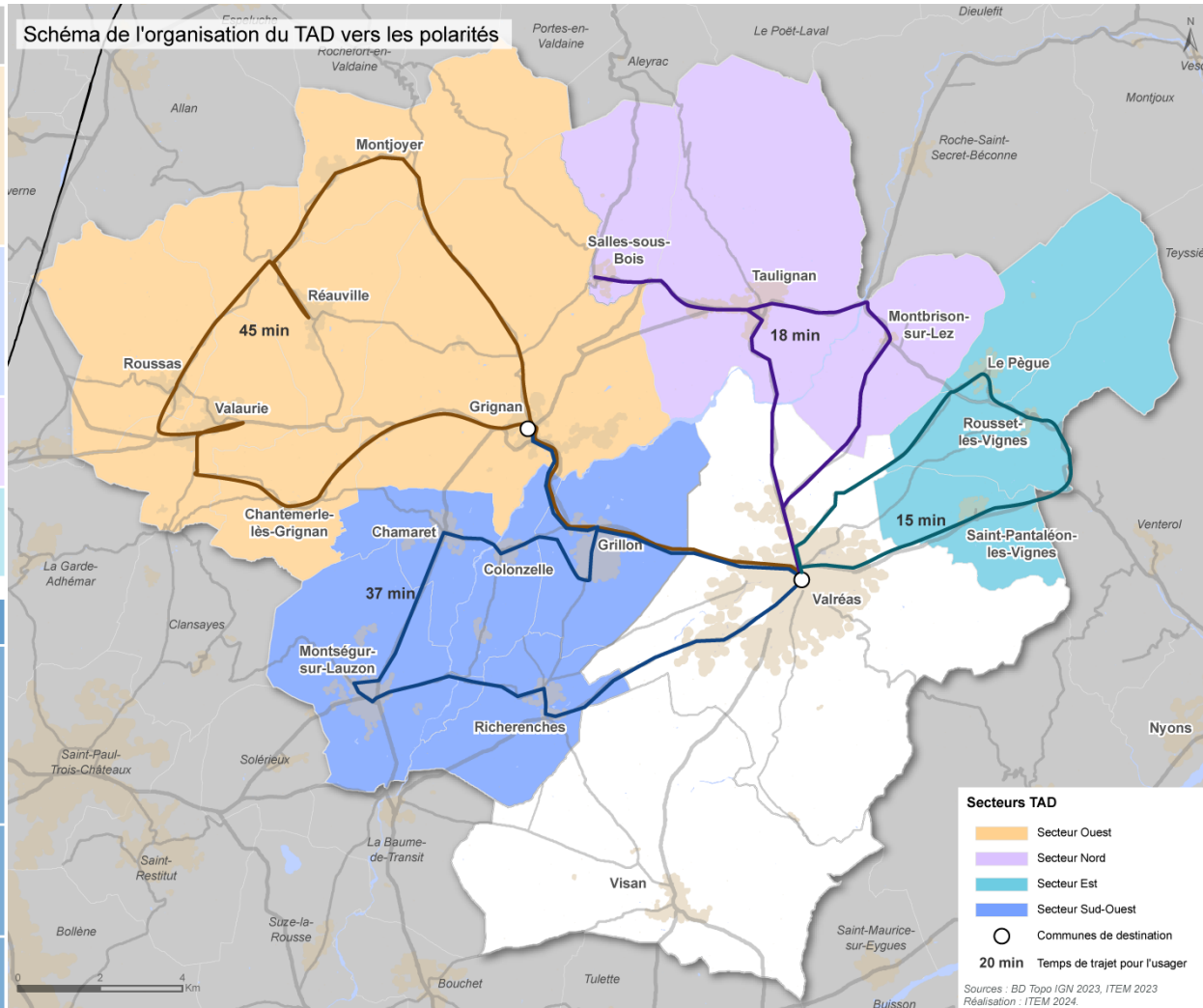
Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE



**Dans le détail :**

## Mesure 1 : Expérimenter un service de Transport à la Demande (TAD) de type zonal selon 4 secteurs

Secteurs	Communes de départ	Polarités desservies	km parcourus sur 1 demi-journée
Ouest	Roussas	Grignan	108km
	Valaurie		
	Chantemerle-lès-Grignan	Valréas	
	Réauville		
	Montjoyer		
Sud-Ouest	Grignan	Grignan	74km
	Montségur-sur-Lauzon		
	Chamaret	Valréas	
	Colonzelle		
	Richerenches		
Nord	Grillon	Valréas	54km
	Salles-sous-Bois		
	Taulignan		
Est	Montbrison-sur-Lez	Valréas	38km
	Le Pègue		
	Rousset-les-Vignes		
	Saint-Pantaléon-les-Vignes		



Scénarios	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
<b>Nbre de demi-journées par semaine de fonctionnement</b>	1 demi-journée / secteur	2 demi-journées / secteur	5 demi-journées / secteur
<b>Coût par an exploitation (base 4€ /km)</b>	<b>58 k€</b> Déclenchement à 95 %	<b>92 k€</b> Déclenchement à 75 %	<b>154 k€</b> Déclenchement à 50 %
<b>Recettes (base 2 passagers/boucle à 4€ A/R)</b>	388 voyageurs soit 1,6 k€	612 voyageurs soit 2,5 k€	1020 voyageurs soit 4 k€

# Travailler avec les Régions à l'échelle du bassin de mobilité pour développer et améliorer l'offre de transport collectifs interurbaines

Commission des Communes  
 Envoiyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

## Constats du diagnostic

- 95 % des répondants de l'enquête mobilité ne réalisent qu'occasionnellement voire jamais (79 %) les transports en commun. Pour 36 % des non-utilisateurs ou utilisateurs occasionnels, l'offre ne répond pas à leurs besoins.
- Pour 14 et 13 % des usagers occasionnels et non-usagers, les problématiques proviennent des temps de trajet trop importants et de la faible couverture des offres sur le territoire.

## Objectif et mesures à mettre en place

Il s'agira d'engager des discussions avec les Régions AURA et PACA (AOM régionales) pour proposer des modifications à l'offre routière, afin de mieux répondre aux besoins des habitants.

### 5.1 Inciter à renforcer l'offre TC :

- Mesure 1 :** Améliorer le temps de trajet de la ligne 903 entre Valréas et Orange
- Mesure 2 :** Améliorer la desserte de la ligne D36a vers Montélimar
- Mesure 3 :** Renforcer le niveau de service de la ligne D45a entre Valréas et Pierrelatte
- Mesure 4 :** Ouvrir les lignes scolaires à tous comme solution pour se rendre vers les pôles
- Mesure 5 :** Etudier lors des renouvellements l'ouverture aux voyageurs de certains trajets haut-le-pieds (retour dépôt...)

### 5.2 Améliorer la lisibilité et la cohérence de l'offre :

**Mesure 6 :** Intégrer les lignes du territoire dans les deux plateformes de mobilité régionales  
 Actuellement les lignes organisées par une région n'apparaissent pas sur le calculateur de la région voisine. Il s'agira de engager des discussions avec les deux Régions pour intégrer les lignes qui desservent le territoire de la CCEPPG dans les deux plateformes régionales OURA et ZOU.



**Mesure 7 :** Travailler à une uniformisation de la tarification sur les lignes X71 et D36 (AURA)

Les lignes X71 (Cars Région Express) et D36 (Cars Région Drôme) offrent des services complémentaires avec des fiches horaires uniformisés. Cependant, les tarifs appliqués sur ces lignes ne sont pas homogènes. L'objectif de cette initiative est de travailler en partenariat avec la Région AURA afin d'uniformiser les tarifs des deux lignes à un prix attractif pour tous les usagers.

### 5.3 Renforcer la qualité de services/intermodalité :

**Mesure 8 :** Développer des accroches vélos à l'arrière des véhicules de certaines lignes

## Acteurs

- **CCEPPG :** Action de lobbying auprès de deux Régions ; Réalisation du travail cartographique sur les lignes scolaires et diffusion de l'information
- **Régions AURA et PACA :** AOM, cheffe de file en tant que gestionnaires des lignes régionales et scolaires

## Coûts

- Les coûts identifiés à ce stade relèvent d'hypothèses de calcul et seront à approfondir en partenariat avec la Région (Coût d'un service estimé à +/- 5€ / km)
- De 78 k€ à 135 k€ pour la ligne D36 selon le niveau de fonctionnement
- De 80 k€ à 232 k€ pour la ligne D45a selon le niveau de fonctionnement
- Coûts de communication sur l'ouverture des lignes scolaires intégrées à la création du guide mobilité et à la diffusion de l'information
- +/- 5 k€ pour 1 porte-vélos (5 places) par car

## Suivi des mesures

- Evolution des échanges avec la Région
- Evolution de la fréquentation des services
- Nombre d'abonnements d'actifs sur ces lignes
- Nombre de lignes scolaires ouvertes et évolution de la fréquentation

## Faisabilité

Simple			Complexe					
1	2	3	1	2	3			
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

# Travailler avec les Régions à l'échelle du bassin de mobilité pour développer et améliorer l'offre de transport collectifs interurbaines

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes  
 Pays de Grignan  
 CCEPPG

Dans le détail :

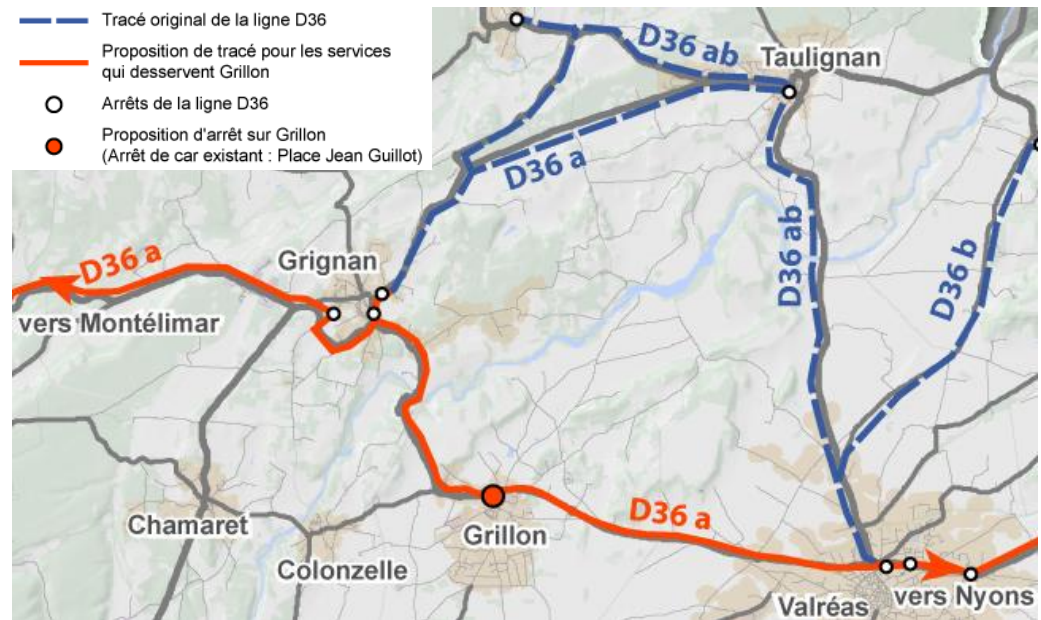
## 5.1 Inciter à renforcer l'offre TC :

### Mesure 1 : Améliorer le temps de trajet de la ligne 903 entre Valréas et Orange

- Actuellement, les services de la ligne 903 entre Valréas et Orange prennent environ 1h05, tandis que le même trajet en voiture dure environ 40 minutes.
- L'objectif est de travailler sur la desserte de la ligne avec la Région PACA pour réduire le nombre de points d'arrêt, afin de réduire le temps de trajet et de rendre la ligne plus attractive pour les actifs.
- Une possibilité serait d'avoir certains services desservir uniquement les arrêts centraux des communes, avec un arrêt final à la gare routière PEM d'Orange. La desserte fine de la ville d'Orange serait alors prise en charge par les transports urbains de celle-ci.

### Mesure 2 : Améliorer la desserte de la ligne D36a vers Montélimar

- La ligne D36 de la région AURA ne dessert plus la commune de Grillon.
- Il s'agira de engager des discussions avec la Région pour **ajouter un arrêt pour desservir la commune de Grillon** donc **créer un nouveau circuit de desserte D36C n'incluant pas la commune de Taulignan mais s'arrêtant à Grillon sur la place.**
- Pour desservir cet arrêt 3 services proposés :
  - 1 service** supplémentaire le matin avec arrivée à Montélimar **avant 8h.**
  - 1 service** supplémentaire le soir avec départ de Montélimar **vers 18h45.**
  - Modifier un des deux services du midi (celui de 11h35) de la ligne X71 afin d'éviter d'ajouter un service supplémentaire pour le retour à midi : ce service desservira Grillon au lieu de Taulignan.



Ligne	Scénario		Service supplémentaire	Coûts (3,5€/km)
D36 a	L à V	Période Scolaire	1 A/R	+/- 78 k€
	L à S	Toute l'année	1 A/R	+/- 135 k€
X71	Au regard du km parcouru, une économie de 5,5 k€ par an			

# Travailler avec les Régions à l'échelle du bassin de mobilité pour développer et améliorer l'offre de transport collectifs interurbaines

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes  
 Pays  
 Basse-Normandie  
 CCEPPG

👉 Dans le détail :

## 5.1 Inciter à renforcer l'offre TC :

### Mesure 3 : Renforcer le niveau de service de la ligne D45a entre Valréas et Pierrelatte

Pour améliorer le rabattement vers Pierrelatte **2 scénarios de services supplémentaires sont proposés :**

**Scénario de base :** 1 A/R supplémentaire du lundi au vendredi :

- **Aller** en début d'après-midi **vers 13h** depuis Valréas **vers Pierrelatte** (arrivée vers 14h)
- **Retour** le soir **vers 18h10** depuis Pierrelatte **vers Valréas** (arrivée vers 19h)

**Scénario complémentaire :** 1 A/R supplémentaire du lundi au vendredi :

- **Aller** le matin **vers 7h45** depuis Valréas **vers Pierrelatte** (arrivée vers 8h45)
- **Retour** en fin de matinée **vers 12h30** depuis Pierrelatte **vers Valréas** (arrivée vers 13h30)

### Mesure 4 : Ouvrir les lignes scolaires à tous comme solution pour se rendre vers les pôles

Il s'agira d'utiliser les opportunités offertes par le maillage dense de lignes scolaires pour favoriser la mobilité des captifs en lien avec les principales polarités.

#### 4.1 Communiquer sur l'ouverture des lignes scolaires à l'ensemble de la population

Un travail de communication pourra être réalisé, sur les sites internet des collectivités, les deux plateformes des Régions (OURA et ZOU), sur le guide mobilité à mettre en place (action 1) et les actions de sensibilisation (actions 2 et 3).

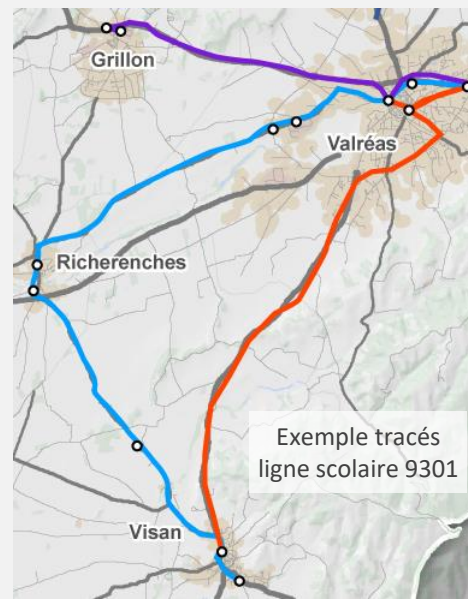
#### 4.2 Réaliser une cartographie des lignes scolaires

- La promotion des lignes scolaires passera aussi par un **travail cartographique** pour avoir un aperçu global des trajets possibles via un logiciel de type SIG ou un outil en ligne (UMAP, logiciel libre).
- Une nécessité de la mettre à jour à chaque rentrée scolaire.
- La carte pourra être intégrée sur les sites internet des collectivités, dans le guide mobilité et sur les deux plateformes OURA et ZOU.

L à V	Scénarios		Coût (4€/km)
Période Scolaire	Scénario de base	1/R supplémentaire	+/- 80 k€
	Scénario complémentaire	2/R supplémentaire	+/- 161 k€
Toute l'année	Scénario de base	1/R supplémentaire	+/- 116 k€
	Scénario complémentaire	2/R supplémentaire	+/- 232 k€

### Exemple de la ligne scolaire 9301 du réseau ZOU (PACA)

- Cette ligne scolaire permet un rabattement vers Valréas depuis Visan, et Richerenches ou Grillon, avec une arrivée à la Halte routière de Valréas vers 7h45 ou 8h45.
- Les retours sont possibles le mercredi midi et LMJV vers 16h et vers 17h.



# Travailler avec les Régions à l'échelle du bassin de mobilité pour développer et améliorer l'offre de transport collectifs interurbaines

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes

Pays de France

Berser Levraut

CCEPPG

## ➔ Dans le détail :

### 5.3 Renforcer la qualité de services/intermodalité :

#### Mesure 7 : Développer des accroches vélos à l'arrière des véhicules de certaines lignes

##### 7.1 Travailler avec les deux Régions et les transporteurs à la mise en place d'un système de transport de vélos

- Cette action portera essentiellement sur du lobbying auprès de la Région AURA, Région PACA et des transporteurs. Certaines lignes de deux régions permettent déjà le transport des vélos à bord.
- Il existe différents dispositifs qui permettent de transporter son vélo dans les transports en commun. **Dans les bus, la solution la plus répandue est l'installation de porte-vélos à l'arrière des véhicules (+/- 5 k€ pour 5 places).** Si ce système permet de ne pas perdre de capacité en soute et d'offrir de bonnes conditions de transport au vélo, certains usagers peuvent avoir besoin de l'intervention du chauffeur pour accrocher leur vélo.
- **3 lignes ont été identifiées** comme les plus pertinentes pour la mise en place de ces dispositifs : **les lignes complémentaires D36 et X71 (AURA) et la ligne 903 (PACA)**
- **Le nombre de véhicules concernés sera à travailler avec le transporteur** selon ses contraintes d'exploitation. De plus, la capacité de transport de vélos étant limitée, un système de réservation préalable auprès du transporteur pourra être instauré.
- A noter que la LOM oblige les autocars neufs utilisés pour des services réguliers d'être équipés d'un système pour transporter au minimum 5 vélos non démontés.

##### 7.2 Communiquer sur l'existence de ce service et de son fonctionnement

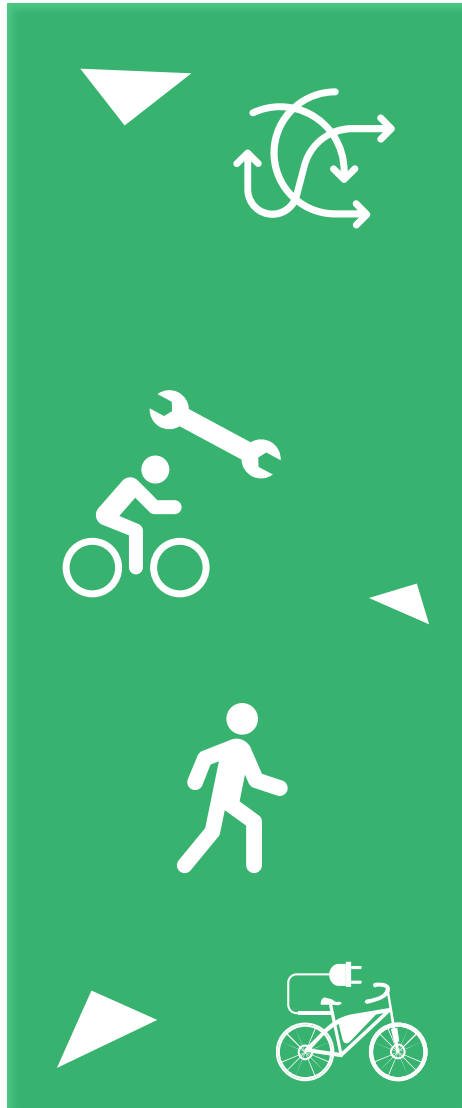
La communication de l'existence d'un tel dispositif se fera à travers différents canaux :

- Les **fiches horaires** des lignes équipées.
- Le **guide mobilité** (action 1).
- Les **actions d'information et sensibilisation** (actions 2 et 3).
- Les **offices du tourisme**.
- Les **hébergeurs**.



#### Equipements des bus des lignes Cars Région Isère

- **26 lignes du réseau s'équipent d'un dispositif de rack arrière** permettant l'embarquement de 6 vélos. Un dispositif pour permettre aux actifs ou cyclistes se déplaçant pour leurs loisirs de combiner leurs déplacements en car et à vélo.
- **Le service est gratuit pour l'utilisateur** (hors coût du titre de transport de l'utilisateur).
- Dans le cadre de l'expérimentation, le Département a pris en charge le coût de l'investissement. Dans le cadre des lignes équipées actuellement en fonctionnement, **c'est le transporteur titulaire du marché qui investit dans le dispositif d'embarquement.**
- **Une vidéo indiquant les consignes d'utilisation** est disponible sur le site du réseau pour montrer aux usagers comment accrocher leur vélo en autonomie.



## Axe 3 : agir pour intensifier la pratique des modes actifs



# Mettre en œuvre les principaux itinéraires cyclables définis dans le maillage du Schéma Directeur

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Commune de Commune  
 Enclave  
 Pays  
 Berset  
 Levraut  
 CCEPPG

## 👉 Constats du diagnostic

- L'enquête mobilité révèle une pratique utilitaire du vélo plutôt limitée et davantage associée à des activités sportives ou de loisirs.
- Les aménagements cyclables sur la CCEPPG sont limités, seulement 21 km, et ne constituent pas un réseau cyclable continu et cohérent.
- Un Schéma directeur cyclable est élaboré en parallèle du Schéma Directeur de Mobilité (SDM), afin de définir un maillage cohérent de liaisons à l'échelle de la CCEPPG.

## 👉 Acteurs

- **CCEPPG** : pourra avoir un rôle soit très limité soit très important selon son choix même sans compétence sur les voiries
- **Gestionnaires de voirie** (communes, CD26, CD84 ...) : « théoriquement » en charge de la mise en œuvre des aménagements
- **ADEME, Régions AURA et PACA, Etat** : Partenaires financiers en fonction des subventions mobilisables

## 👉 Coûts

- **Entre 13,1 et 14,1 M€** pour la réalisation du maillage, à partager entre les différents financeurs, selon l'engagement des gestionnaires de voirie, de la CCEPPG et des financements extérieurs

## 👉 Suivi des mesures

- Evolution du linéaire d'aménagements (% d'avancement du maillage, de la voirie aménagée, km/habitant)
- Evolution de la part modale du vélo chez les actifs (INSEE)
- Fréquentation des itinéraires (campagne de comptages ponctuelles ou pose d'un compteur sur un itinéraire fixe)

## Faisabilité

Simple	Complexe		Simple	Complexe		Simple	Complexe	
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

## 👉 Objectif et mesures à mettre en place

L'ambition est de positionner le vélo en tant qu'option crédible face à l'automobile pour les trajets courts du quotidien en sécurisant sa pratique .

### Mesure 1 : mettre en œuvre le maillage de liaisons douces défini dans le schéma directeur cyclable

#### 1.1 Le maillage cyclable retenu au schéma :

Un maillage global de 139,7 km de linéaire (variantes comprises) a été identifié sur l'ensemble du territoire de la CCEPPG. Au final, entre 127 et 130 Km selon les variantes qui seront retenues. Il a été découpé en 35 itinéraires, représentant 436 tronçons de voirie. Ce maillage s'appuie à 98% sur des linéaires aujourd'hui non aménagés.

#### 1,2 Les préconisations d'aménagements :

Pour chacun des tronçons, une préconisation d'aménagement a été faite en lien avec le potentiel de cyclistes, le trafic routier, le profil de voirie, etc. Il s'agit d'utiliser le panel d'aménagements cyclables disponible selon le contexte, le besoin et l'usage ! Les préconisations s'appuient sur les recommandations du CEREMA et également sur celles des Départements 26 et 84.

- **Ces préconisations représentent un avis technique** (pour notamment réaliser le chiffrage estimatif) définit sur la base des données et état des connaissances au moment de la réalisation du schéma.
- Lors de la mise en œuvre opérationnelle, **les choix définitifs de l'aménagement sont en revanche susceptibles d'évoluer** et ce pour plusieurs raisons :
  - Si des contraintes techniques, foncières, ... apparaissent
  - Selon les choix de la collectivité sur des types d'aménagements préférentiels
  - En fonction de l'avis technique du gestionnaire de voirie
  - En fonction des moyens financiers disponibles...

Maillage	linéaire
Existant	3,4 km
A reprendre	9 km
A aménager	127,3 km
<b>Total</b>	<b>139,7 km</b>

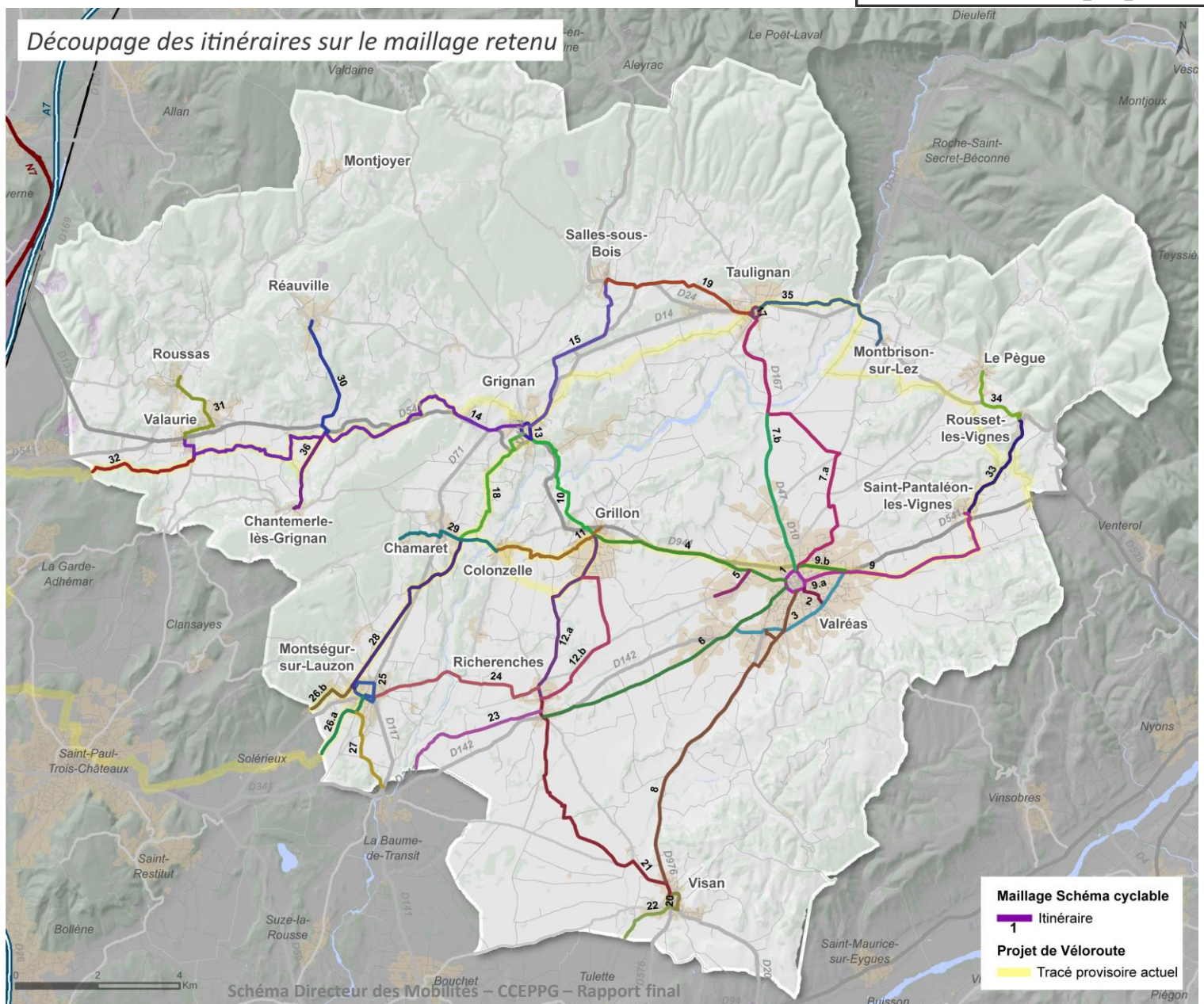
# Mettre en œuvre les principaux itinéraires cyclables définis dans le maillage du Schéma Directeur

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes  
 Pays de Grignan  
 Besset-levrault  
 CCEPPC

➤ Dans le détail :

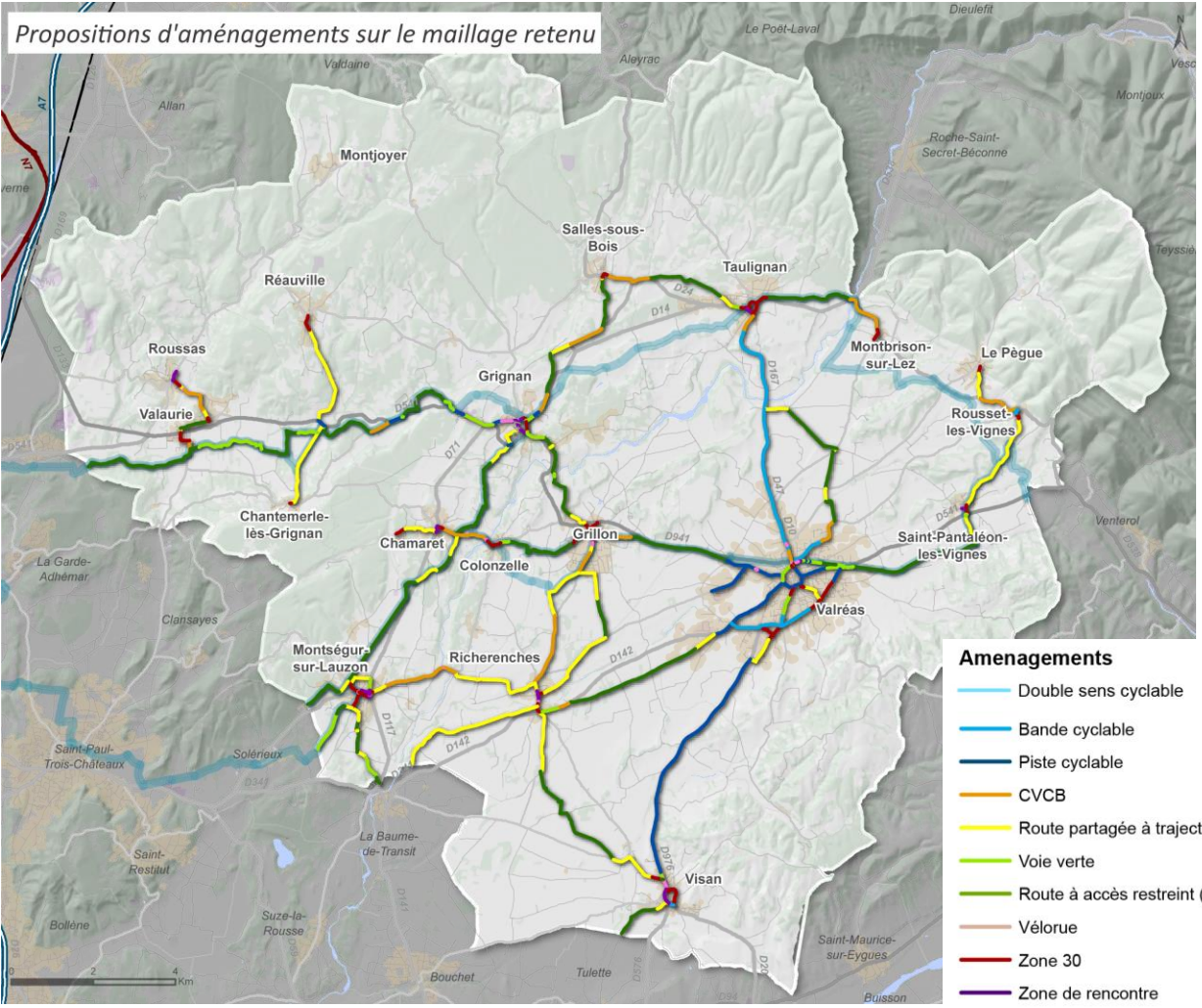
Zoom sur le maillage global de 139,7 km et les 35 itinéraires avec leurs variantes.



# Mettre en œuvre les principaux itinéraires cyclables définis dans le maillage du Schéma Directeur

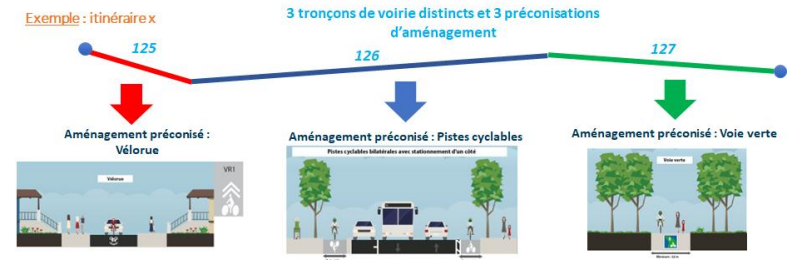
Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

➤ Dans le détail :

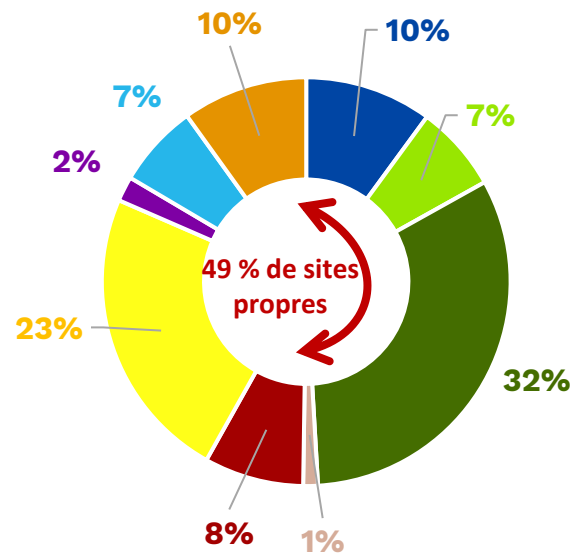


**Zoom sur les préconisations d'aménagements :**

- 66 % du linéaire accueillerait des aménagements cyclables (49% de sites propres et environ 17% d'aménagements sur chaussée), et 34 % de la cohabitation modale (secteurs pacifiés ou simple jalonnement).



**Typologie d'aménagement sur le maillage**



# Mettre en œuvre les principaux itinéraires cyclables définis dans le maillage du Schéma Directeur

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes

Pays de

Berser

Levrault

Original

CCEPPG

## 👉 Dans le détail :

### 1.3 Le chiffrage du schéma :

Un chiffrage estimatif de ces aménagements a été réalisé à l'aide de **ratios au mètre linéaire selon les aménagements envisagés sur chaque tronçon**, déclinés selon l'importance de l'intervention et intégrant le traitement des intersections délicates (marquage dans giratoire, création d'un ilot central...) et le jalonnement :

- Il représente entre **13,1 et 14,1 Millions d'euros pour l'ensemble du linaire interne à la CCEPPG** selon les variantes.
- Ce **montant s'entend hors coûts d'acquisitions foncières** que pourrait impliquer la réalisation de certains aménagements, **mais ne prend pas en compte les financements possibles** (DSIL, AAP « Aménagements cyclables », CEE...), **les travaux de mutualisation** réalisables dans le cadre des programmes d'entretien et de réfection de voiries.

### 1.4 Une mise en œuvre opérationnelle multi-partenariale :

- Le Schéma réalisé par la CCEPPG : n'a pas de caractère « opposable », pas d'obligation de réalisation, pas de délai fixé...
- Il est en revanche **indispensable pour répondre à l'essentiel des appels à projets** qui ouvrent droit à des co-financements sur les aménagements, études pré-opérationnelles ...
- La **mise en œuvre opérationnelle des aménagements fait appel à la compétence voirie** (sauf s'ils ne sont pas à réaliser sur des voiries : exemple aménagement d'une voie verte dans un chemin forestier...).
- La **compétence en matière de voirie est globalement partagée actuellement entre les communes et les 2 Départements de la Drôme et du Vaucluse** (CCEPPG voiries de desserte de zones d'activités, déchetteries ... ? ).
- **Ainsi, sur le volet « aménagement » ce sont les communes et les départements qui auront « théoriquement » en charge la mise en œuvre de ces aménagements** : mais le financement n'est pas automatique, il y a des règles complexes en fonction du type d'aménagement, de leur localisation... en parallèles les possibilités de financements des aménagements et des services cyclables sont nombreuses, mais très évolutives.... (AAP...).
- **Ce sera à la CCEPPG de définir son propre rôle dans la mise en œuvre du schéma** (au regard de ses priorités, son ambition politique, ses moyens humains et financiers...), **car les possibilités sont multiples même sans être AOM locale et en l'absence de compétence sur l'essentiel des voiries !**

**Chaque projet nécessitera une analyse des financements mobilisables : en effet, en amont de la réalisation une analyse spécifique sera nécessaire afin d'identifier si les linéaires concernés s'inscrivent dans ceux ouvrant droit à des financements concernés par les SRV, les Schémas Cyclables Départementaux, ou d'autres mécanismes de financements non spécifiques qui peuvent être explorés : programmes européens (Leader, Feder....), voir si des AAP sont ouverts et peuvent être sollicités... Certains financements sont cumulables, mais souvent un reste à charge obligatoire de 20% pour le gestionnaire.**

Détails des coûts	Coût minimal des variantes	Coût maximal des variantes
Aménagement du linéaire	12,7 M€	13,7 M€
Traitement des intersections	275 k€	365 k€
Installation du jalonnement	80 k€	82 k€
<b>Total</b>	<b>13,1 M€</b>	<b>14,1 M€</b>

# Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024 5  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Commune de Commune  
 Enclave  
 Pays  
 Berser  
 Levraut  
 CCEPPG

## Constats du diagnostic

- Une offre de stationnement cyclable à développer : 287 places vélo disponibles sur le terrain pour un ratio de 1,26 places par 100 habitants, mais des carences observées
- Une représentation majoritaire des racks sur le territoire (85 % des points) bien que la qualité et les conditions de sécurité de ce type de stationnement ne soient pas optimales.

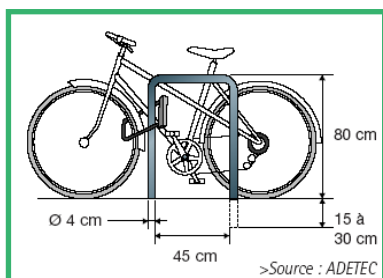
## Objectif et mesures à mettre en place

L'objectif est de favoriser la pratique cyclable utilitaire sur la CCEPPG en augmentant à la fois la quantité et la qualité des stations de stationnement pour vélos. Cela permettra aux cyclistes de garer leur vélo en toute sécurité, à proximité des pôles d'activité, tout en décourageant le stationnement anarchique.

**Mesure 1 : Définir les contours d'une vague d'équipement adaptée à de la durée de stationnement du vélo :**

### 1.1 Pour du stationnement de courte à moyenne durée :

- Déployer un **maillage sous forme d'arceaux** sur l'espace public et à proximité immédiate des pôles générateurs (les racks sont à proscrire).
- Le stationnement vélo **doit être bien visible, signalé et facilement accessible** pour être optimal et réduire les risques de vol.
- **Envisager des arceaux abrités** si le lieu de stationnement est prioritairement à **moyenne durée** (sur un point d'intermodalité par exemple).



Arceau vélo idéal

(+/- 150 €, permet de stationner 2 vélos)



Arceaux abrités

(à partir de 2 K€ pour 5 arceaux)



Racks à proscrire

## Acteurs

- **CCEPPG** : Pilote de l'action pour une commande groupée du stationnement vélo
- **Communes** : Partenaires techniques pour l'installation des points de stationnement
- **Département 84** : Développer le stationnement vélo au sein du collège

## Coûts

- Coût estimée à +/- 82 k€ (hors installation) pour l'acquisition d'environ 200 arceaux (30 K€), 12 box vélos individuels (20 K€), 5 abris vélos (10 K€), une consigne vélo (20k€) et 10 bornes de recharge VAE (7k€)
- Le programme CEE Alvéole+ cofinance les stationnements sécurisés pour les vélos jusqu'à 40% avec des plafonds par type d'équipements

## Suivi des mesures

- Evolution du nombre de stationnement vélo et taux d'équipement pour 100 hab. sur l'espace public
- Evolution de l'occupation du stationnement vélo (enquête de stationnement sur des secteurs cibles)
- Evolution de la part modale du vélo chez les actifs du territoire (données INSEE)

## Faisabilité

Simple Complexe

1	2	3	1	2	3	1	2	3
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

# Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes

Pays

Berser

Levrault

Original

CCEPPG

## ➤ Dans le détail (suite):

### 1.2 Pour du stationnement longue durée avec des stationnements sécurisés :

- Sur les **aires de covoiturage** accessibles à vélo : installer des **box vélos individuels**.
- **Déployer une consigne vélos** (+/- 15 places) sur la **gare routière de Valréas**.
- Déployer également un réseau de totems de réparation, bornes de recharges VAE...

### 1.3 Signalisation :

**Intégrer des panneaux indicatifs** pour repérer aisément les stationnements vélos dans les centres bourgs pour les arceaux sur les places publiques, etc...



Exemple de consigne vélo (coût +/- 20 K€ pour une 15 places)



Exemple de box vélos (coût +/- 5 K€ pour 1 module 3 box)



Exemple de signalisation pour du stationnement vélo (Carpentras)

**1.4 Assurer un portage par la CCEPPG à travers un groupement de commande pour un choix de matériel commun (voire la création d'arceaux spécifiques par exemple) permettant de donner une identité visuelle à l'échelle du territoire et permettre une cohérence dans les équipements.**

Il peut être **envisagé un achat global par la CCEPPG** et une installation par les communes pour déployer les arceaux, de manière à obtenir un stationnement uniformisé sur le territoire.

**1.5 Inciter le Département à mettre à niveau (tant au niveau de la quantité et de la qualité) l'équipement en stationnement vélos dans les collèges**

Pôles à équiper avec mutualisation si très proches (hors écoles ou entreprises dont le stationnement est interne)	Type de stationnement
Gare Routière	3 arceaux abrités et 3 box ou consigne pour gare
Arrêt de TC	3 arceaux abrités en centre bourgs ou 3 box / arrêts principaux servant de PEM
Aire de covoiturage	3 box si accessible en vélo
Place / Centre bourgs	3 arceaux
Équipements administratifs	2 à 4 arceaux / équipement
Équipements sportifs / loisirs / culturels	4 à 10 arceaux / équipement
Commerces de proximité	2 arceaux / 5 commerces
Supermarché	5 arceaux / établissement
Établissements de santé	2 à 5 arceaux / établissement
Collège/ Lycées	5 arceaux/ établissement sur la voirie. Les stationnements internes sont à la charge des Départements/ Régions

# Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

## ➤ Dans le détail (suite):

### Mesure 2 : Déployer des bornes de recharge VAE :

- **En lien avec l'action 10** « Favoriser l'accès à des vélos à assistance électrique pour les habitants ».
- Un choix varié des bornes de recharge : plus ou moins rapides, des bornes, possibilité d'utiliser son propre chargeur ou non, des bornes où l'on peut laisser ou non son vélo...
- La recharge vélo est gratuite.
- Le choix devra se faire selon la cible d'utilisateurs et leur localisation. Pour une pratique utilitaire, la sécurité sera primordiale si la recharge se fait en laissant son vélo, sinon ce sera la durée de recharge qui sera à privilégier.
- **Le nombre d'équipements dans une phase de déploiement :**
- Tester l'implantation d'une dizaine d'arceaux vélo équipés d'un point de recharge sur le territoire (5 modules de 2 arceaux).
- Pour ces deux types d'équipements, il faudra privilégier les secteurs les plus fréquentés (centres bourgs, Point de Rencontre des Mobilités (action 12)) et garantir leur bonne visibilité.



### Exemple de bornes de recharge Vélo par grand type :

La borne de recharge électrique ALTAO® Parco VAE est un vrai arceau de stationnement vélo équipé d'un point de recharge et sécurisation du chargeur d'un VAE.

La sécurisation se fait avec propre antivol et la recharge avec son chargeur.

**À partir 700€ par place** (hors raccordement)



Station Recharge Bombo 4 prises Vélos Electrique (il faut donc utiliser son chargeur)  
**À partir de 3 K€** (hors raccordement)

**Stationnement rack peu recommandé !** (des modèles avec arceaux à privilégier)



Borne de recharge VAE classique (on retire sa batterie et on utilise son chargeur)

**Colonne 4 casiers à partir de 6 K€** (hors raccordement)



Station de charge mobile CHARGERCUBE – charge rapide jusqu'à 8 vélos (avec différents câbles + armoires si l'on veut charger avec son chargeur). Conteneur avec panneaux solaires.  
**À partir de 20 K€.**

- **Une première vague d'équipements pour :**
  - Remplacer les 213 places en racks, soit 107 arceaux doubles.
  - Compléter l'équipement avec +/- 93 arceaux, 4 modules de 3 box vélos individuels au niveau de 4 aires de covoiturage principales (dont 3 PRM) et 5 abris vélos (5 arceaux) au niveau des autres aires de covoiturage.
  - Installer une consigne vélo à la gare routière de Valréas.
  - Installer 5 modules de 2 arceaux équipés d'un point de recharge pour VAE.

# Développer le programme « savoir rouler à vélo » auprès des élèves des écoles du territoire

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024 5  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Commune de Combrailles  
 Enclave  
 Pays d'ignard  
 Berseil  
 Levrault  
 CCEPPG

## Constats du diagnostic

- 2 866 scolaires sont scolarisés au sein de la CCEPPG (69% des scolaires du territoire).
- L'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge est un enjeu primordial pour pérenniser son usage à l'âge adulte. Il est donc important d'apprendre à circuler à vélo et à adopter les bons comportements dès le plus jeune âge ainsi que d'inculquer une culture vélo au plus tôt pour faire émerger une génération vélo.



## Objectif et mesures à mettre en place

L'objectif est de développer l'apprentissage de la circulation à vélo en toute autonomie et en sécurité pour les enfants avant leur entrée au collège.

### Mesure 1 : développer le Savoir Rouler à Vélo

#### 1.1 Le principe du programme Savoir Rouler à Vélo :

Le programme « Savoir Rouler à Vélo » fait partie des **priorités gouvernementales**, portées par le ministère des Sports. L'opération « Savoir Rouler à Vélo » **permet la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie** pour l'ensemble **des enfants de 6 à 11 ans avant l'entrée au collège**.

Un **cycle de 10 heures à minima** est à réaliser en milieu scolaire ou périscolaire, il permet aux élèves de : devenir autonome à vélo, de pratiquer quotidiennement une activité physique et de se déplacer de manière écologique et économique.

Le cycle de formation est découpé en 3 blocs :

- **Bloc 1** : « savoir pédaler » : maîtriser les fondamentaux du vélo : acquérir un bon équilibre, apprendre à conduire et piloter son vélo correctement (pédaler, tourner, freiner).
- **Bloc 2** : « savoir circuler » : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé, savoir rouler en groupe, communiquer pour de changer de direction et découvrir les panneaux du code de la route.
- **Bloc 3** : « savoir rouler » : circuler en situation réelle pour apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'appropriier les différents espaces de pratique.



Bloc 1 et 2 en milieu sécurisé



Bloc 3 en condition réelle sur voie publique

## Acteurs

- **CCEPPG** : Initiateur de l'action
- **Associations vélo** : Organisatrices des stages d'apprentissage
- **Départements, communes** : Partenaires techniques, apport d'aides aux associations
- **Régions AURA et PACA** : Partenaires techniques et financiers

## Coûts

- Coûts variables selon l'ampleur du développement du SRAV. Exemple pour 2 niveaux soit de 20 classes de 25 élèves : +/- 29 K€ /an (**coût de 57 € / élève** pour 10h de formation – enquête Indigo et ADEME 2019)
- Les interventions réalisées dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo peuvent bénéficier d'un **financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo** (programme CEE)
- Soit un reste à charge de 14,5 K€ /an pour la CCEPPG

## Suivi des mesures

- Nombre d'élèves participants aux ateliers d'apprentissage
- Nombre de classes sensibilisées

## Faisabilité

Simple			Complexe					
1	2	3	1	2	3			
Technique			Financière			Coordination des acteurs		



# Développer le programme « savoir rouler à vélo » auprès des élèves des écoles du territoire

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes

Pays de

Berser, Levraut

Original

CCEPPG

## ➤ Dans le détail (suite):

### 1.2 Dispenser une formation à tous les élèves avant leur entrée au collège :

Il s'agira de **cibler toutes les classes d'un ou plusieurs niveaux** du territoire pour une **première étape** de développement : à partir du CE2 pour garantir une certaine autonomie des élèves ? Nombre de classes concernées ?

Cette action est à reproduire annuellement auprès de ce même niveau, **deux possibilités sont à envisager** :

- Prioritairement **faire appel à des formateurs/associations formés et labélisés pour permettre d'accéder au co-financement** par le programme Génération Vélo (programme de financement éligible aux CEE jusqu'au 31 décembre 2024). Ce dernier, s'adresse prioritairement aux collectivités, et permet d'intensifier le déploiement du SRAV.
- **Former en interne des intervenants de la CCEPPG au SRAV** (leur formation pourra être financée). Ce personnel assurerait ensuite le cycle de formation.



Attestation SRAV délivrée aux participants

### Exemple de programme Ecomobilité scolaire sur la CC Val d'Ille-Aubigné (19 communes – 37 482 habitants)

Dans le cadre du programme « Savoir Rouler à Vélo », destiné aux enfants de 6 à 11 ans, la CCVIA proposent aux écoles élémentaires de son territoire, 6 séances d'une durée 1h30 à 2h afin de généraliser l'apprentissage du vélo.

Les coûts de formation sont prises en charge par l'intercommunalité, l'ADEME et le programme CEE.

# Développer avec une association locale : mise en place d'un atelier de réparation vélo, stage de remise en selle ...

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024 5  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communaire de Communes  
 Enclave  
 Pays  
 Berset  
 Levrault  
 CCEPPG

## Constats du diagnostic

- L'enquête mobilité révèle une pratique quotidienne du vélo non nulle pour se rendre au travail, avec 10% des répondants l'adoptant quotidiennement. La pratique est davantage associée à des activités sportives (19% des répondants à l'enquête ont une pratique régulière).
- Peu d'événements dédiés à la promotion des mobilités actives.

## Objectif et mesures à mettre en place

L'objectif est de promouvoir l'utilisation du vélo en collaborant avec une association locale pour encourager les habitants à reprendre confiance dans leur capacité à utiliser le vélo.

### 1.1 Le rôle initial de la CCEPPG :

- Communiquer** sur la volonté de la collectivité de **structurer une association vélo** pour organiser des services et des événements liés au vélo.
- Identifier des porteurs de projet**, tels que des **citoyens ou des associations** du territoire ou présentes sur des territoires limitrophes susceptibles d'étendre leurs activités à la CCEPPG en relation avec la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), avec prestataire présent sur le territoire... .
- Apporter une aide financière et/ou matérielle** (ex : prêt d'un local).

### 1.2 Définir conjointement les objectifs/rôle de l'association :

- Agir en tant qu'intermédiaire pour faire remonter les problèmes rencontrés par les cyclistes** aux collectivités et en accompagnant ces dernières dans l'élaboration d'aménagements et la détermination des zones à enjeux.
- Mettre en place des services vélos :**
  - Atelier réparation et aide à l'auto-réparation
  - Stages de remise en selle auprès des publics adultes notamment
  - Apprentissage vélo pour petits ou grands, ...
- Organiser des événements et des ateliers** en lien avec la pratique du vélo, tels que des essais de VAE, des balades thématiques à vélo et des interventions dans les écoles.

### 1.3 Communiquer auprès des habitants sur les services proposés par l'association

#### Association La Roue Fédère à Figeac (46)

- Association créée en 2016 ayant pour vocation de développer l'usage du vélo et des autres déplacements doux dans Figeac et ses environs
- Un atelier solidaire est organisé par l'association avec le soutien matériel du Grand Figeac par la mise à disposition d'un local au sein de l'Espace Jeune.



## Acteurs

- CCEPPG** : Initiateur de l'action, aide à la structuration de l'association et de son rôle
- Communes** : Partenaires techniques
- Associations, citoyens** : Porteur du projet

## Coûts

- Très variable selon l'engagement, **plusieurs cas de figures possibles** : **aide en nature** (ex : prêt d'un local, achat du matériel), **subvention en fonctionnement** (montant versé annuellement, (exemple +/- 6 K€ pour 2 sessions mensuelles de remise en selle et atelier) **ou alloués par projets**
- Vérifier régulièrement l'existence de financements** possibles sur les stages de remise en selle etc... avec certains programmes CEE

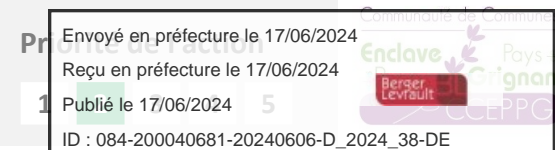
## Suivi des mesures

- Nombre d'adhérents à l'association
- Animations et services organisés par l'association
- Taux de participation aux événements

## Faisabilité

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
			Coordination des acteurs		

# Favoriser l'accès à des vélos à assistance électrique pour les habitants : aide à l'achat et service de location de moyenne et longue durée



## Constats du diagnostic

- Aucun service de location de VAE de longue durée à destination des habitants du territoire. Seule une offre de courte durée destinée aux visiteurs est proposée par trois vélocistes locaux.
- Le VAE est un mode de transport pertinent pour le territoire, compte tenu de son relief et des distances à parcourir.

## Objectif et mesures à mettre en place

L'objectif est d'offrir aux habitants et aux personnes en situation de précarité une alternative à l'automobile en leur permettant de tester l'usage d'un VAE avant d'en faire l'acquisition, avec la possibilité de bénéficier d'une aide financière complémentaire s'ils décident d'acheter un VAE par la suite.

### Mesure 1 : Développer un service de location de moyenne et longue durée de VAE à destination des habitants :

Le système de location longue durée de vélos est destiné à tous les habitants. Une partie de la flotte (+/- 5 vélos) pourra être réservée aux personnes non motorisées en insertion professionnelle par l'intermédiaire des plateformes « Je Bouge en Vaucluse » et « Plateforme Mobilité Rhône-Alpes ».

### Mesure 2 : Proposer une aide à l'achat de VAE :

Proposer une aide offerte par la Communauté de Communes, qui peut être complémentaire et potentiellement cumulable avec les aides régionales et nationales.



Une subvention moyenne en France de 230 €

Réduction de l'usage de la voiture : 226 km/mois pour les acheteurs d'un VAE en France.

Aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE)

Essayez !  
Roulez !  
Adhérez !



## Acteurs

- CCEPPG** : Initiateur, maître d'ouvrage et coordinateur de l'action
- Communes, association vélo** : Partenaires techniques, communication sur l'aide
- Vélocistes locaux** : Partenaires dans le déploiement du service et son entretien

## Coûts

- Investissement de départ** : +/- 108 k€ pour 56 VAE, 2 vélos-cargo et 2 tricycles
- Fonctionnement** : 0,1 ETP + 12 k€/an (base: 100€/vélo/an)
- Recettes** : +/- 29 k€/an si location moyenne à 40€/mois ; Déficit de l'ordre de 10 K€/an sur 3 ans si revente du parc pour 30 % de l'investissement via une option d'achat
- Aide VAE** : coût variable selon l'enveloppe que souhaite consacrer la CC (exemple : un budget de 15 K€ / an pour financer l'achat d'environ 75 VAE, sur la base d'une aide moyenne plafonnée autour de 200€).
- Prévoir 0,1 ETP pour la mise en place de l'aide/communication.

## Suivi des mesures

- Nombre de VAE mis en location et locations réalisées
- Durée moyenne des locations
- Nombre d'aides accordée sur une année

## Faisabilité

Simple Complexe

1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

## Favoriser l'accès à des vélos à assistance électrique pour les habitants : aide à l'achat et service de location de moyenne et longue durée

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE



### ➤ Dans le détail :

#### Mesure 1 : Développer un service de location de moyenne et longue durée de VAE à destination des habitants :

Le système de location longue durée de vélos est destiné à tous les habitants. Une partie de la flotte (+/- 5 vélos) pourra être réservée aux personnes non motorisées en insertion professionnelle par l'intermédiaire des plateformes « Je Bouge en Vaucluse » et « Plateforme Mobilité Rhône-Alpes ».

##### 1.1 Caractéristiques de la flotte

- Il s'agira d'avoir une **flotte de départ de 60 VAE**. Cette offre intégrera par exemple **deux vélos cargo** et **deux tricycles** pour diversifier les usages.
- Il sera nécessaire **d'inclure des équipements** de type **antivol, paniers, sacoches ...**

##### 1.2 Modalités d'exploitation du service

- Durée de location** : au moins **1 mois** pour ne pas faire concurrence aux loueurs privés, **et jusqu'à 6 mois** pour favoriser la rotation du parc.
- La location** : peut être **assurée directement par la CC** avec des points de prise en charge dans plusieurs communes.
- L'entretien** : sera assuré par un **prestataire/ vélocistes ou l'association d'usagers du vélo** (action 9).
- Une option de rachat des VAE vieillissants pour renouveler le parc pourra être proposée.

#### Exemple tarif location

Durée	Coût
1 mois	50 €
3 mois	120 €
6 mois	210 €

Exemple de tarifs	1 jour	1 semaine	1 mois	3 mois	6 mois	1 an	Commentaires
Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche (07)	8 € / 15 €	15 € / 30 €	25 € / 50 €	40 € / 80 €			Tarif réduit pour les demandeurs d'emploi, les personnes bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active et les étudiants
Communauté de communes du Bassin d'Aubenas (07)				80 €	150 €	260 €	Location au trimestre, dégressif sur l'année
Plateforme mobilité Emploi 37 (location solidaire)	1 €*	10 € / 22 €	30 € / 67 €				Distinction entre : <ul style="list-style-type: none"> <li>Tarif subventionné (jeunes de moins de 25 ans, stagiaires, apprentis, bénéficiaires du RSA...)</li> <li>Tarif classique (retrait de permis, pannes ou vol de véhicules...)</li> </ul> * Réservé aux intérimaires dans la limite de 90 jours / an
Atelier MOB sur le Pays d'Alençon (61) (location solidaire)		5 € / 10 €	10 € / 20 €				Tarif réduit : étudiants, demandeurs d'emploi, retraités, personnes bénéficiaires des minimas sociaux, salariés en contrat d'insertion ou contrat aidé
Ploërmel Communauté (56)			30 € / 60 €	60 € / 120 €			Tarif réduit d'octobre à mars inclus
Communauté de communes du Pays de Craon (53)			35 €	80 €	140 €	250 €	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tarifs incluant au moins une maintenance préventive annuelle du vélo, qui comme les retraits et les retours, sont confiés à une entreprise privée</li> <li>Location sous conditions : Avoir + de 18 ans, résider et travailler dans l'EPCI</li> </ul>

# Favoriser l'accès à des vélos à assistance électrique pour les habitants : aide à l'achat et service de location de moyenne et longue durée

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE



## Dans le détail :

### Mesure 2 : Proposer une aide à l'achat de VAE :

#### 2.1 Modalités de l'aide

- Les modalités de l'aide seront à définir par la CCEPPG, généralement de 10 à 25 % du prix d'achat avec un plafond (100 à 500 €).
- Il est préférable d'éviter un seuil de conditions de ressources pour une aide locale, mais l'aide peut être limitée à une aide par foyer et modulée selon :
  - Les revenus
  - Le type de vélo (VAE ou non, exemple hors VTT si l'on veut cibler la pratique utilitaire...)
  - Le recours ou non à des vendeurs locaux ...
- Fixer un budget annuel et communiquer sur l'aide de la CC pour ses habitants. L'aide pourra ainsi figurer dans le répertoire / guide de la mobilité (action 1).

#### Comparaison de quelques aides à l'achat portées par des collectivités

Exemples d'intercommunalités	Conditions	Montant maximal	% du prix maximum à ne pas dépasser
<b>Le Pays Rochois</b> (26 059 habitants pour 9 communes)	Une seule aide par foyer (aide d'un VAE ou d'un kit de conversion)	20% du prix du VAE jusqu'à 2000 € et plafond à 400 € (si VAE > 2 000 €)	
<b>CC des Portes de Rosheim</b> (18 170 habitants pour 9 communes)	Habitants (1 par foyer) – modulé selon type de vélo / VAE	60 € (vélo) 120 € (VAE)	20 % (Vélo) 10% (VAE)
<b>Communauté de Communes du Pays de L'Arbresle</b> (38 438 habitants pour 17 communes)	Habitants (1 par foyer) ou association – VAE Effectuer son achat dans une enseigne partenaire	250 €	50% VAE
<b>Vallons de Haute Bretagne</b> (44 007 habitants pour 18 com.)	Habitants CCVHB (1 par foyer), acheter son VAE chez un vendeur territoire	200 € fixe	NC
<b>Riom Limagne et Volcans</b> (66 628 habitants pour 31 communes)	Habitants de RLV (1 par foyer) ou usagers RLV'Lo (abonnement réseau urbain)	200 ou 250 €	20 ou 25 %
<b>Cœur de Savoie</b> (35 895 hab. pour 41 com.)	Habitants (1 par foyer) - VAE	250 € (subvention fixe)	Montant minimal du VAE : 1 200 €
<b>Communauté de la Plaine de l'Ain</b> (77 644 hab. pour 53 com.)	Habitant (1 par foyer) travaillant à moins de 15 km de son domicile et usager TER - VAE	300 €	15 %
<b>Loches Sud Touraine</b> (54 200 habitants pour 67 communes)	Habitants de la CCLST et une seule aide par foyer	100 €	20 %
<b>Communauté de Communes de l'Ouest Vosgien</b> (23 615 hab. pour 70 com.)	Habitants (1 par foyer) - acquisition matériel dans un magasin situé sur le territoire - VAE	100 € (subvention fixe)	Non concerné

# Favoriser l'accès à des vélos à assistance électrique pour les habitants : aide à l'achat et service de location de moyenne et longue durée

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes

Pays de

Berser  
Levrault

Original

CCEPPG

## 👉 Dans le détail :


### Mesure 2 : Proposer une aide à l'achat de VAE :


#### Exemple de l'aide à l'achat d'un VAE sur le territoire de la Communauté de communes de l'Ouest Vosgien (88)


- Système mis en place depuis 2015.
- Une subvention accordée allant de 100 à 300 € selon les revenus (maxi 25% du montant TTC du VAE) cumulable avec aide Région et Etat (jusqu'à 700 € en 2023 si tous les critères remplis)
- Ce dispositif a permis l'acquisition de 325 VAE soit 118 k€ de subventions versées sur 8 ans (pour près de 700 K€ d'achat de matériel) ;

#### Le profil des bénéficiaires :

 55%  
sont des femmes

 45 communes où un  
achat a été effectué

 47 % de retraités  
39% d'actifs

 35% ont plus de 64 ans  
38% ont entre 55 et 64  
ans

#### Evaluation :

- 78% des bénéficiaires n'auraient pas fait cet achat sans cette aide
- 77% l'utiliseront davantage pour le loisir, achat... et 23% pour les déplacements domicile-travail.
- Pour 70% ce VAE sera en remplacement d'un autre véhicule
- 85% des bénéficiaires ont fait cet achat localement



#### Conditions d'éligibilité :

- Être domicilié sur le territoire de la CCOV (résidence principale).
- Être majeur.
- Avoir un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 14 089 € (avis d'imposition de l'année précédant l'achat du VAE).

# Renforcer la pacification (zone 30, zone 20...) dans les centres-bourgs

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024 5  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Commune de Commelle  
 Enclave  
 Berser  
 Levrault  
 Poys  
 Cignart  
 CCEPPG

## Constats du diagnostic

- Des traversées d'agglomération dangereuses au niveau des RD malgré l'installation d'aménagements ponctuelles de ralentissement.
- Selon les élus, le trafic automobile est important (73 % des répondants) ainsi que les vitesses des véhicules aux entrées des bourgs (près de 60 %).

## Objectif et mesures à mettre en place

Il s'agira de sécuriser les principales traversées, les abords des commerces et des établissements scolaires afin de promouvoir la pratique des modes actifs tout en réduisant la vitesse des automobiles et le sentiment d'insécurité grâce à la mise en place de zones pacifiées.

**Mesure 1 : Mettre en place des dispositifs de « pacification » via l'instauration de Zones à Modération de Vitesse (ZMV) et des aménagements contraignants physiquement les vitesses sur des tronçons à enjeux :**

- Identifier les secteurs à sécuriser (abords d'une école, commerces...) :
- Choisir les réglementations de vitesse selon les zones stratégiques :
  - Les **aires piétonnes**, comme son nom l'indique, dédie l'espace aux piétons et à l'animation urbaine (accès motorisé restreint).
  - Les zones de modération de vitesse à réglementation de vitesse à 20 km/h, appelées **Zone de rencontre**, donnent la priorité aux modes actifs sur la chaussée et favorise la vie locale (rue commerçante en centre-bourg par exemple).
  - Les zones de modération de vitesse à réglementation de vitesse à **30 km/h, L30 ou Z30**, à appliquer en fonction du mode cible à sécuriser et du lieu (ex une longue traversée de bourg à 20 km/h ce n'est pas recommandé).
- Proposer des aménagements d'accompagnements selon la vocation de la voirie de type : **plateaux piétons traversant, ralentisseurs, chicanes (avec intégration de by-pass pour les cyclistes), radar pédagogique ....**
- Analyser la faisabilité d'instaurer des « rue scolaire » ou « rue aux écoles » sur certains secteurs stratégiques (ex avec piétonisation aux heures d'entrée et de sortie d'école ...).



## Acteurs

- CCEPPG** : En charge de l'action globale de communication sur la pacification
- Communes et Départements 26 et 84** : Réalisation et entretien des zones et aménagements de pacification (suivant la domanialité de la voirie)

## Coûts

- Variable selon les projets** en termes d'aménagements de pacification (ex : une Zone 30 / Zone de Rencontre : de 1 à 50 € / ml pour des aménagements légers (écluses, chicanes ...) et jusqu'à 500 €/ml pour un réaménagement global)
- Action de communication de la part de la CCEPPG** : +/- 5 K€ et 10 K€ pour une étude sur 2-3 rues scolaires.

## Suivi des mesures

- Nombre de traversées de bourgs traitées
- Evolution du linéaire de zone à modération de vitesse (nombre de kilomètres par type, % d'augmentation par an)
- Réduction des accidents des piétons et cyclistes dans les bourgs (fichiers BAAC)

## Faisabilité

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
			Coordination des acteurs		

# Renforcer la pacification (zone 30, zone 20...) dans les centres-bourgs

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE




Communauté de Communes

Pays de

Berser  
Levrault  
Original

CCEPPG

## 👉 Dans le détail :

Type de dispositifs	Principaux types	Principaux avantages	Principaux inconvénients	Points de vigilance	Préconisation d'installation	Illustrations
Dispositifs surélevés	<b>Coussins</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût</li> <li>Simplicité d'implantation</li> <li>Eviter l'inconfort des usagers des bus et l'usure prématurée des véhicules</li> <li>Limiter les secousses et le bruit au passage des Poids Lourds</li> <li>Faciliter les franchissements des cycles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durée de vie réduite</li> <li>Effet de modération de vitesse limitée sur les 2 roues motorisés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bruit lors des franchissements</li> <li>Nécessité d'éclairage public pour être bien identifié la nuit</li> <li>Respecter les règles d'accessibilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eviter les coussins berlinois préfabriqués compte tenu de leur dégradation rapide. Eventuellement en entrée de zones 30 sur les axes structurants s'il y a du trafic Poids Lourds et des lignes de bus sur l'axe</li> </ul>	
	<b>Plateaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser fortement les traversées piétonnes</li> <li>Ralentit également les 2 roues et poids lourds</li> <li>Participer à l'aménagement de l'espace public environnant</li> <li>Durée de vie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût</li> <li>Inconfort des usagers des bus et perte de vitesse</li> <li>Bruit au passage des Poids Lourds</li> <li>Gestion plus complexe des écoulements d'eau</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Aux principales intersections des zones 30 dans les secteurs de partage multimodal de la voirie où l'intensité des flux piétons est la plus forte. Plutôt sur les axes du réseau structurant et de liaisons intercommunales. Eviter leur succession sur un axe accueillant une ligne de bus structurante ou plusieurs lignes.</li> </ul>	
	<b>Ralentisseurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût</li> <li>Implantation simple</li> <li>Ralentit tous les usagers de la route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inconfort pour les bus et les cycles</li> <li>Bruit de ré accélération après le ralentisseur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A éviter sur les itinéraires de bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A éviter sur les axes accueillant des bus. Aménagement qui n'est pas à privilégier mais permet un ralentissement à moindre frais. Il doit être réservé aux axes locaux.</li> </ul>	



# Renforcer la pacification (zone 30, zone 20...) dans les centres-bourgs

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes

Pays de




Berser

Levraut

Original

CCEPPG

## ↳ Dans le détail :

Type de dispositifs	Principaux types	Principaux avantages	Principaux inconvénients	Points de vigilance	Préconisation	Illustrations
Dévoisement du tracé	Etranglements	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilité de sécuriser et d'intégrer des places de stationnement dans des zones contraintes (rues étroites croissements problématiques et stationnement résidentiel à préserver sur voirie)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Effet pas évident sur la vitesse dans les rues en double sens (accélération pour forcer le passage).</li> <li>Difficile à implanter dans des zones résidentielles avec des sorties de maison tous les 20 mètres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Associer la signalisation nécessaire et éclairer les obstacles pour qu'ils soient visibles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préférence en sens unique dans les zones 30 pour faire respecter la limitation de vitesse et pour organiser le stationnement</li> </ul>	
	Chicanes					
	Dévoiements	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduit la vitesse surtout en entrée de communes dans des zones peu denses où la vitesse est parfois excessive</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potentielle problématique de foncier</li> </ul>			

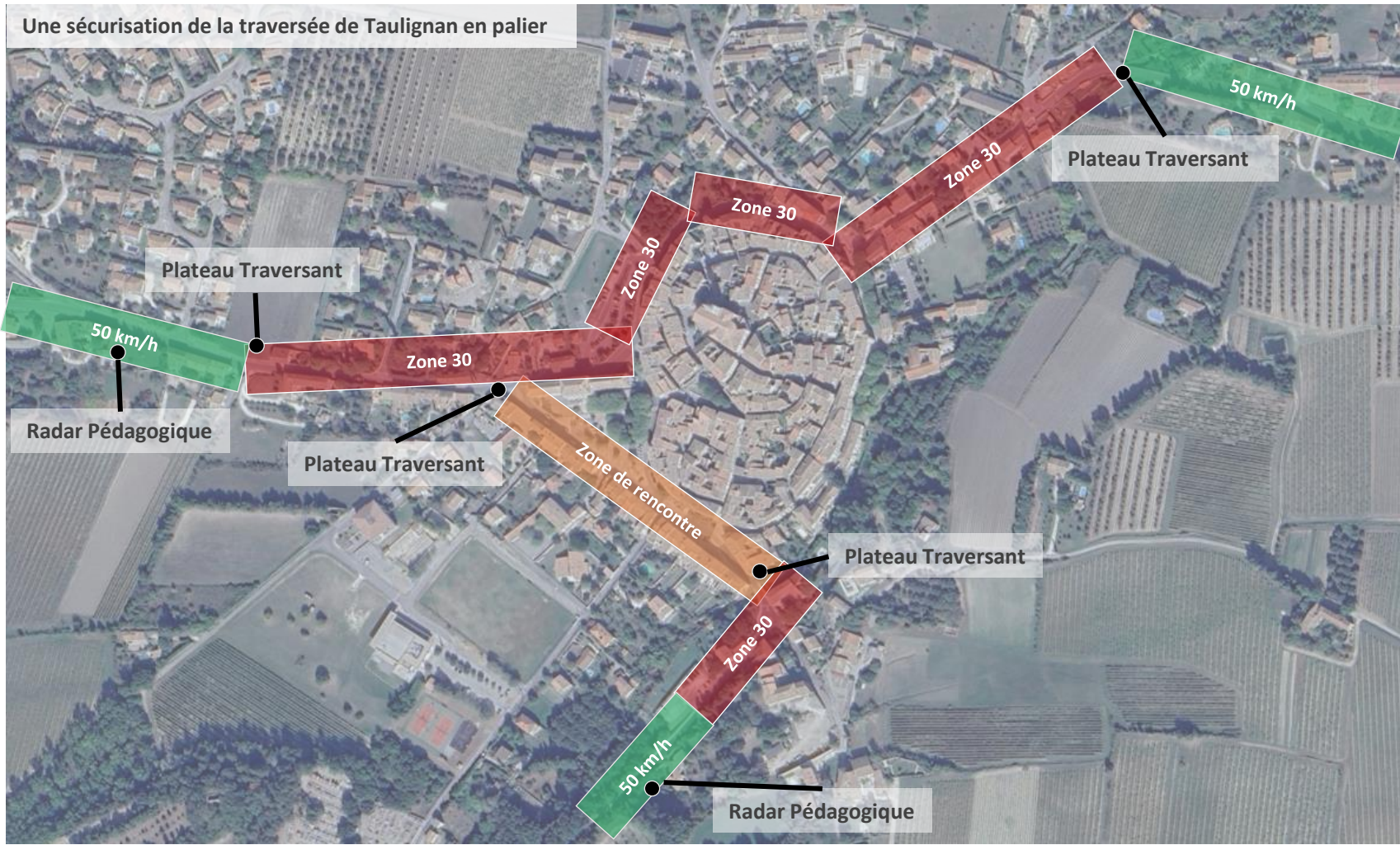
# Renforcer la pacification (zone 30, zone 20...) dans les centres-bourgs

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes  
 Pays de  
 Berseil  
 Levrault  
 Original  
 CCEPPG

➤ Dans le détail :

Exemple d'apaisement des vitesses sur la traversée de bourg : Taulignan



# Renforcer la pacification (zone 30, zone 20...) dans les centres-bourgs

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes

Pays de

Bersier

Levrault

CCEPPG

## 👉 Dans le détail :

### Zoom sur les abords des établissements scolaires :

#### 1.1 Modérer et apaiser les vitesses à l'approche de la zone scolaire et mettre en place les aménagements de pacification et de sécurisation nécessaires

- Mise en place de radars pédagogiques
- Implantation de ralentisseurs (plateaux / dos d'âne / coussins berlinois /....)
- Selon les plans de circulation, les axes desservant les écoles peuvent également être fermés en journée par l'instauration d'une « rue scolaire » ou « rue aux écoles »

#### 1.2 Améliorer la visibilité des piétons aux abords d'établissement stratégique et sécuriser les traversées pour interpeller les conducteurs et inciter à la prudence notamment à l'approche de la zone scolaire :

- Signalisation réglementaire et/ou lumineuse renforcée
- Implantation d'un mobilier d'ambiance scolaire (ex: totem crayon, totem figurine,...) ainsi que des potelets et des barrières spécifiques
- Marquage au sol matérialisant les traversées et circulations des modes doux
- Mise en accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite

#### 1.3 Distinguer les différents espaces de stationnement via de la signalisation horizontale et verticale :

- Les arrêts minute pour de la dépose ou de la reprise
- Le stationnement courte durée proche des commerces (rotation)
- Le stationnement de plus longue durée pour les actifs
- Le stationnement des véhicules TC consacrés au ramassage scolaire ou pour des lignes régulières/TAD/ligne de covoiturage
- Le stationnement des vélos dans les enceintes des établissements scolaires-entreprises et aux abords des établissements publics (mairie, OT...)

#### 1.4 Sensibiliser et communiquer auprès des parents d'élèves pour réduire les pratiques anarchiques et accidentogènes aux abords des établissements scolaires

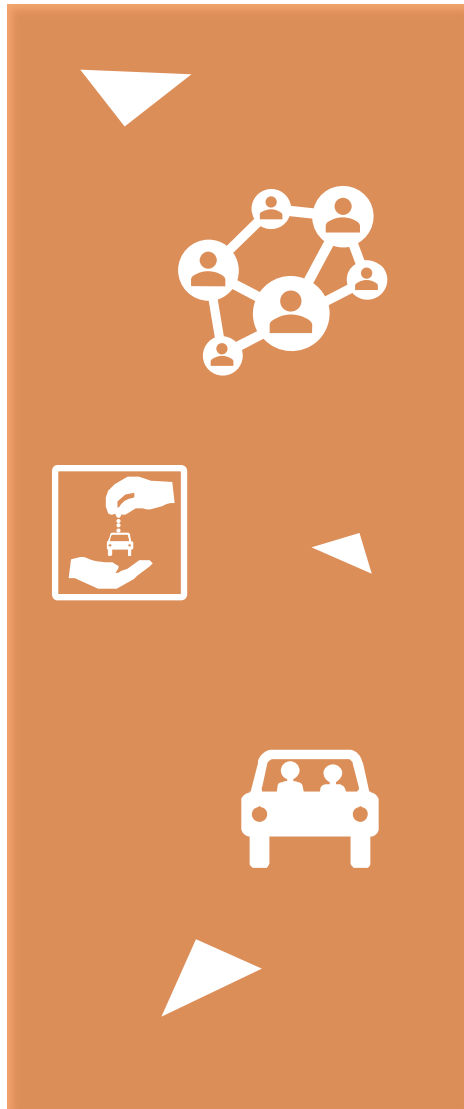
### La rue scolaire (ou rue aux écoles)

Le concept de rue scolaire consiste à offrir une large place aux piétons aux abords des écoles en engageant une fermeture temporaire de la rue à la circulation. L'objectif est de créer des micro-centralités apaisées et qualitatives aux abords des établissements scolaires. Au-delà de l'aspect sécuritaire, c'est une démarche en faveur de l'usage des mobilités douces et de reconquête et d'apaisement de l'espace public.

Le concept de rue aux écoles se décline en plusieurs niveaux d'intervention selon les caractéristiques et les contraintes techniques de la rue et le degré de conservation de la circulation motorisée.

Circulation maintenue	Piétonisation aux heures d'entrée et de sortie d'école	Piétonisation permanente
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement de dispositifs de pacification</li> <li>• Marquage au sol ludique</li> <li>• Extension des parvis</li> <li>• Végétalisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pose de barrières amovibles</li> <li>• Marquage au sol ludique</li> <li>• Végétalisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pose d'une barrière fixe ou d'une borne de contrôle d'accès</li> <li>• Végétalisation</li> <li>• Requalification de l'espace public et transformation en un nouvel espace de vie</li> </ul>





## Axe 4 : agir pour faire évoluer la manière d'utiliser l'automobile

# Densifier le réseau d'aires de covoiturage et aménager certaines comme des « point de rencontre des mobilités »

Pré-avis de l'action

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
Reçu en préfecture le 17/06/2024  
Publié le 17/06/2024 5  
ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Commune de Commelle  
Enclave  
Pays  
Grignan  
Berse, Levraut  
CCEPPG

## 👉 Constats du diagnostic

- La CCEPPG dispose de : 3 aires formelles à Visan, Valréas et Grillon et 3 aires informelles à Grignan, Saint-Pantaléon-les-Vignes et Montjoyer. Cependant, ces aires ne sont pas toujours bien indiquées.
- 69% des répondants à l'enquête sur la mobilité ont un intérêt allant de "fort" à "moyen" pour le développement d'aires et de solutions de covoiturage.

## 👉 Objectifs et mesures à mettre en place

L'objectif est de limiter l'autosolisme en proposant un maillage cohérent d'aires de covoiturage et en aménageant des points de rencontre de mobilité afin de favoriser l'intermodalité sur les aires centralisant et connectant d'autres solutions de mobilité (liaisons TC/ TAD, liaisons cyclables et piétonnes, bornes de recharges ...).

### Mesure 1 : Proposer un maillage d'aires de covoiturage structurantes performantes et visibles

Il s'agira de :

- Valoriser** davantage les aires de covoiturage existantes à **Visan, Valréas et Grillon** en améliorant la signalétique et les aménagements proposés.
- Officialiser et jalonner** 1 aire informelle sur la commune de **Saint-Pantaléon-les-Vignes**.
- Compléter** le maillage existant via la création de 6 nouvelles aires identifiées lors des ateliers de concertation.

### Une aire de covoiturage de qualité :



### Mesure 2 : Identifier des points de rencontre mobilité sur des secteurs stratégiques

L'objectif est de ne pas créer ces PRM ex-nihilo sur des espaces vierges afin de ne pas augmenter les coûts d'investissements et pour ne pas viabiliser de nouveaux espaces, dans une optique de préservation de l'environnement.

Proposer un espace au plus proche des offres actuelles (ex : point d'arrêts TC, aire de covoiturage) afin de ne pas modifier les habitudes.

#### Les points de rencontre des offres de mobilité identifiés :

- L'aire de covoiturage à créer à **Grignan** à proximité de la RD 4 sur le parking de la Salle de Fêtes
- L'aire de covoiturage à créer à **Taulignan** à proximité de la RD 24 sur le parking du centre-ville
- La **gare routière de Valréas** en proximité de l'aire de covoiturage du parking de l'Ovalie



## 👉 Acteurs

- CCEPPG** : Partenaires techniques et/ou financiers
- Communes et Départements 26 et 84** : maître d'ouvrage des aires et PEM.

## 👉 Coûts

- Coût total pour l'aménagement de 10 aires de covoiturage** : +/- 49 k€ (signalisation et équipement, hors aménagement de cheminement etc...)

## 👉 Suivi des mesures

- Nombre d'aires et de places de covoiturage créées
- Taux d'occupation des aires
- Nombre de trajets réalisés
- Evolution des offres de mobilité proposées sur les PEM
- Montées/ descentes arrêts TC

### Faisabilité

Simple			Complexe					
1	2	3	1	2	3			
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

# Densifier le réseau d'aires de covoiturage et aménager certaines comme des « point de rencontre des mobilités »

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes

Pays  
d'origine  
CCEPPG

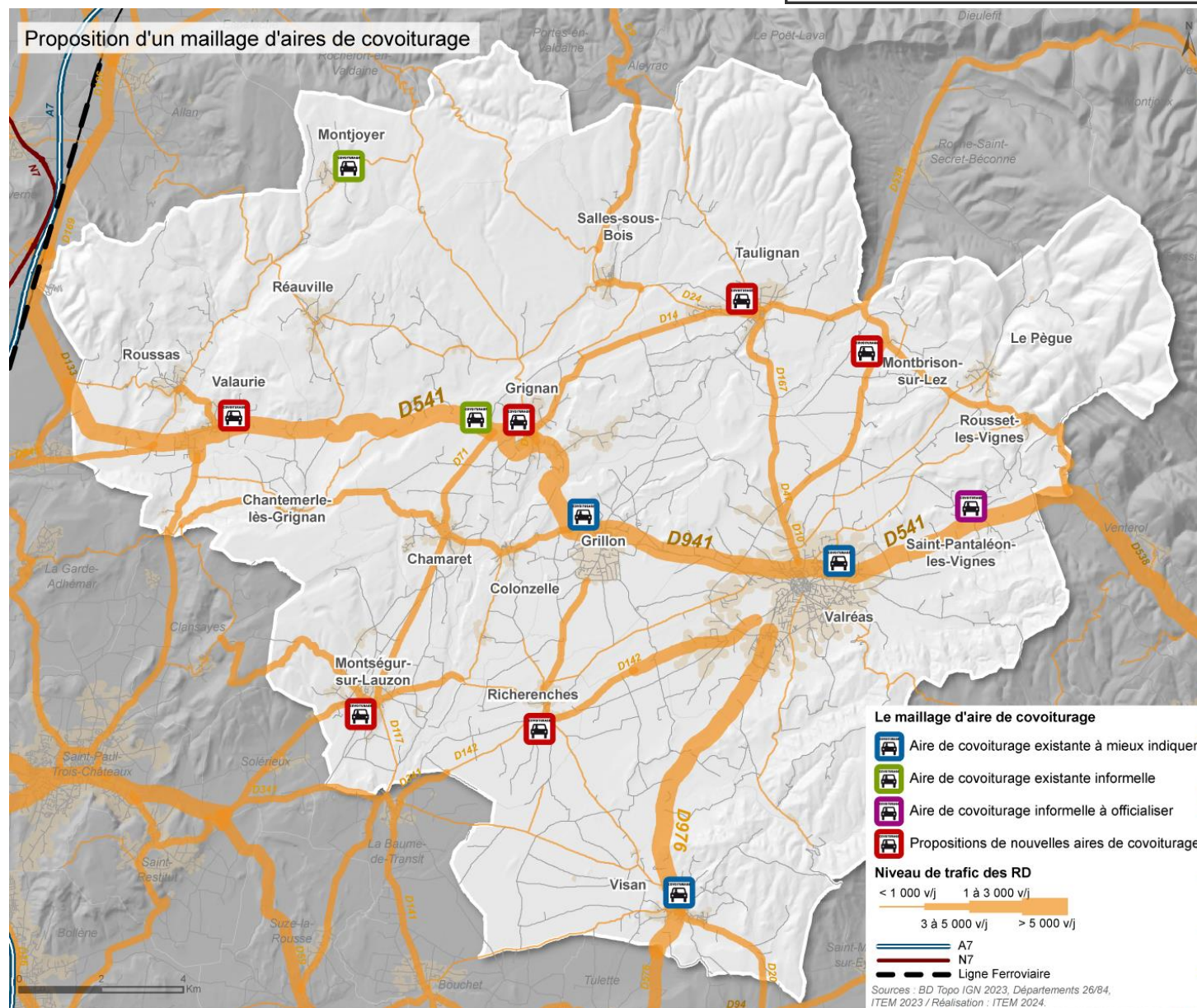
## Dans le détail :

### Mesure 1 : Proposer un maillage d'aires de covoiturage structurantes performantes et visibles

Les principaux nœuds routiers du territoire et les sorties d'agglomération sont des emplacements stratégiques pour accueillir de nouvelles aires. Les espaces de stationnement existants ont été privilégiés afin de limiter la consommation foncière.

Il s'agira de s'appuyer sur les outils techniques (plan de repérage) et juridiques du PLUi (ex : emplacements réservés) pour les acquisitions foncières nécessaires à la création de nouvelles aires.

- Aires de covoiturage existantes à améliorer : à Visan, Valréas et Grillon
- Aire de covoiturage existante à officialiser : à Saint-Pantaléon-les-Vignes.
- 6 nouvelles aires à créer :
  - Grignan (RD 4 – Parking Salle de fêtes)
  - Taulignan (RD 167 – Parking Chem. des Combes)
  - Richerenches (RD 142 – Parking Stade)
  - Montségur-sur-Lauzon (RD 71 – en direction de Saint-Paul-Trois-Châteaux)
  - Valaurie (RD 541 – Parking Salle de fêtes)
  - Montbrison-sur-Lez (RD 24 – Parking Salle Polyvalente)



# Densifier le réseau d'aires de covoiturage et aménager certaines comme des « point de rencontre des mobilités »

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes

Pays de Grignan

Berser, Levraut

CCEPPG

## Dans le détail :

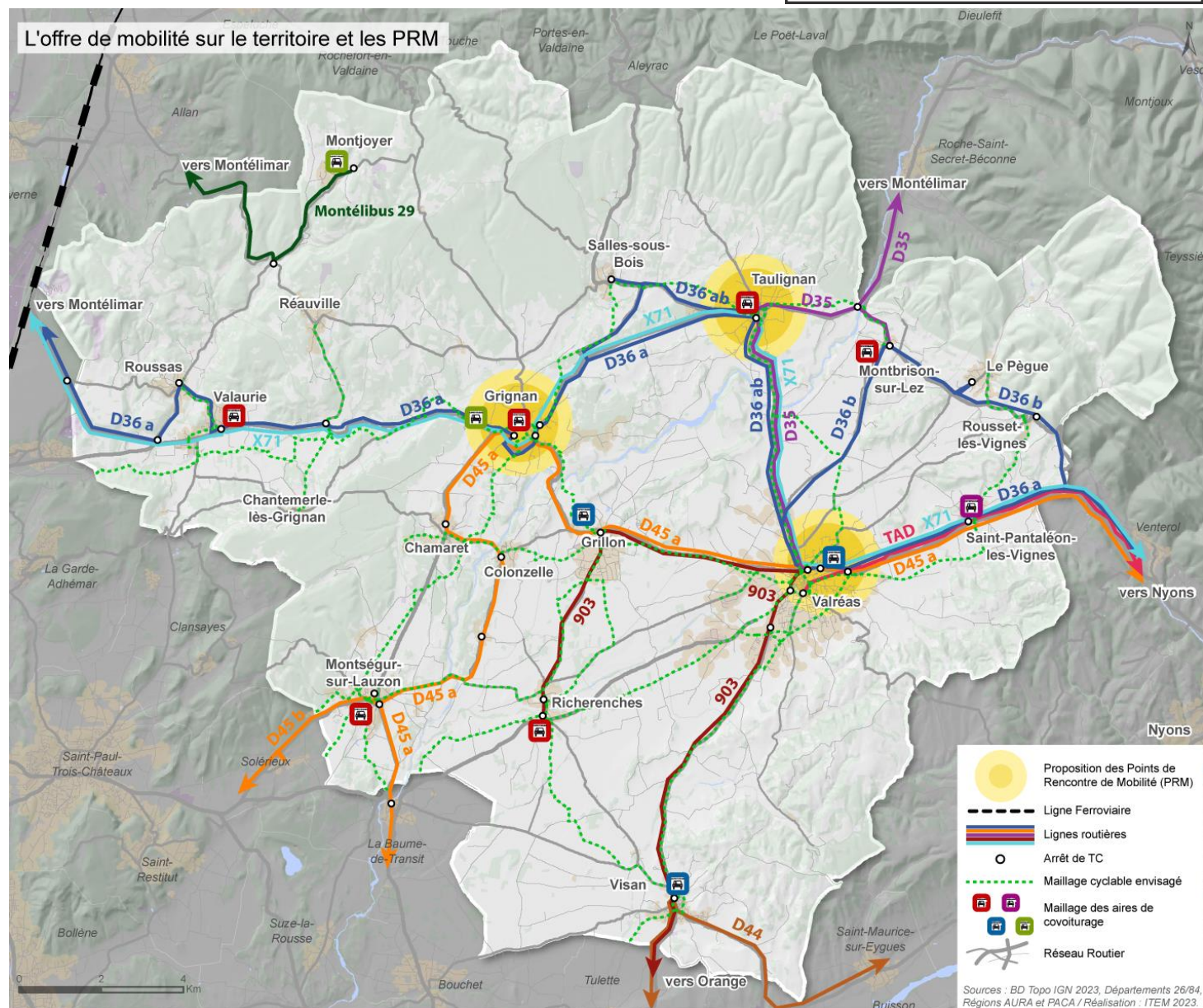
### Mesure 2 : Identifier des points de rencontre mobilité sur des secteurs stratégiques

#### Les points de rencontre des offres de mobilité identifiés :

- L'aire de covoiturage à créer à Grignan
- L'aire de covoiturage à créer à Taulignan
- La gare routière de Valréas

#### Prévoir des services à minima en parallèle d'une bonne signalisation :

- Mise à niveaux des arrêts de TC et futur arrêt de l'offre TAD
- Améliorer les conditions d'attente avec abri voyageur (confort, sécurité, éclairage, abri...)
- Point auto-stop avec un arrêt minute
- Une information multimodale complète (plans / fiches horaires...) pour rendre l'offre lisible.
- Des cheminements piétons pour accéder au PRM.
- Un stationnement vélo adapté à la longue durée, à minima des arceaux abrités (en lien avec l'action 7).
- En complément, des services de confort seront à prévoir : bancs, services d'entretien des vélos, bornes de recharges pour les VAE (en lien avec l'action 7), voire des vestiaires, ...



# Densifier le réseau d'aires de covoiturage et aménager certaines comme des « point de rencontre des mobilités »

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes

Pays de

Berser

Levrault

Grignan

CCEPPG

## 👉 Dans le détail :

N°	Commune	Opération Aire de Covoiturage	Localisation	Capacité	Coût Estimatif (hors aménagement de cheminement)
PRM 1	Valréas	à valoriser	aire existante sur la RD 941 au parking de l'Ovalie et PRM sur la gare routière	11 places	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jalonnement de l'aire : +/- 1 k€</li> <li>Consigne vélo (15 places) : Coût inclus dans l'action 7</li> <li>Abribus au niveau de la gare routière : +/- 5 k€ / sens</li> <li>Équipements (banc, poubelle...) : +/-1 k€ / sens</li> <li>Information multimodale : +/- 3 k€</li> </ul> <b>Total : +/- 16 k€</b>
PRM 2	Grignan	à signaler	Sur le parking de la Salle de Fêtes (RD 4) à proximité de la RD 541	10 places	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement : +/- 250 €/place</li> <li>Jalonnement de l'aire : +/- 1 k€</li> <li>Abri covoiturage : +/- 5 k€</li> <li>Équipements (banc, poubelle...) : +/-1 k€</li> <li>3 Box vélo (3places) : Coût inclus dans l'action 7</li> <li>Information multimodale : +/- 3 k€</li> </ul> <b>Total : +/- 12,5 k€</b>
PRM 3	Taulignan	à signaler	Sur le parking du centre-ville sur la RD 24	10 places	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement : +/- 250 €/place</li> <li>Jalonnement de l'aire : +/- 1 k€</li> <li>Équipements (banc, poubelle...) : +/-1 k€</li> <li>3 Box vélo (3places) : Coût inclus dans l'action 7</li> <li>Information multimodale : +/- 3 k€</li> </ul> <b>Total : +/- 7,5 k€</b>
4	Visan	à valoriser	aire existante sur le parking de l'espace Gérard Sautel (axe Valréas <> Orange RD 976)	10 places	Jalonnement de l'aire : +/- 1 k€
5	Grillon	à valoriser	aire existante sur le parking de la salle de fêtes (axe Grignan <> Valréas RD 941)	8 places	Jalonnement de l'aire : +/- 1 k€



# Densifier le réseau d'aires de covoiturage et aménager certaines comme des « point de rencontre des mobilités »

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Communauté de Communes

Pays de

Berser, Levrault

Grignan

CCEPPG

## 👉 Dans le détail :

N°	Commune	Opération Aire de Covoiturage	Localisation	Capacité	Coût Estimatif (hors aménagement de cheminement)
6	Saint-Pantaléon-les-Vignes	à officialiser	Sur le parking de l'école sur la RD 941	5 places	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement : +/- 250 €/place</li> <li>Jalonnement de l'aire : +/- 1 k€</li> <li>5 arceaux vélos abrités : Coût inclus dans l'action 7</li> </ul> <b>Total : +/- 2,25 k€</b>
7	Richerenches	à signaler	Sur le parking du Stade à proximité de la RD 142 (axe Valréas <> St Paul-Trois-Châteaux)	5 places	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement : +/- 250 €/place</li> <li>Jalonnement de l'aire : +/- 1 k€</li> <li>5 arceaux vélos abrités : Coût inclus dans l'action 7</li> </ul> <b>Total : +/- 2,25 k€</b>
8	Montségur-sur-Lauzon	à signaler	Sur le parking du Stade à proximité de la RD 71 (en direction de St Paul-Trois-Châteaux)	5 places	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement : +/- 250 €/place</li> <li>Jalonnement de l'aire : +/- 1 k€</li> <li>5 arceaux vélos abrités : Coût inclus dans l'action 7</li> </ul> <b>Total : +/- 2,25 k€</b>
9	Valaurie	à signaler	Sur le parking de la Salle de Fêtes à proximité de la RD 541 (axe Grignan <> Montélimar)	5 places	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement : +/- 250 €/place</li> <li>Jalonnement de l'aire : +/- 1 k€</li> <li>5 arceaux vélos abrités : Coût inclus dans l'action 7</li> </ul> <b>Total : +/- 2,25 k€</b>
10	Montbrison-sur-Lez	à signaler	Sur le parking de la Salle de Fêtes à proximité de la RD 24 (axe Valréas <> Dieulefit)	5 places	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement : +/- 250 €/place</li> <li>Jalonnement de l'aire : +/- 1 k€</li> <li>5 arceaux vélos abrités : Coût inclus dans l'action 7</li> </ul> <b>Total : +/- 2,25 k€</b>
<b>Coût Total</b>					<b>+/- 49 k€</b>

# 13 Favoriser le recours au covoiturage

1/1

Préfecture de l'Action  
1

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
Reçu en préfecture le 17/06/2024  
Publié le 17/06/2024 5  
ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Commune de Commune  
Enclave  
Poys  
Berser  
Levrault  
CCEPPG

## 👉 Constats du diagnostic

- Le covoiturage est très faiblement utilisé pour les déplacements sur le territoire : sa part modale est de 2% pour se rendre au travail ou sur son établissement d'étude.
- 28% des répondants utiliseraient très souvent ou régulièrement le covoiturage si des améliorations étaient apportées, avec 44% optant pour une utilisation occasionnelle.

## 👉 Objectifs et mesures à mettre en place

L'objectif est d'inciter à la pratique du covoiturage dans les déplacements quotidiens, pour limiter l'autosolisme en faisant connaître les différentes solutions existantes.

**Mesure 1 : Choisir la ou les plateforme(s) privés répondant le mieux aux attentes et les faire connaître** (via les actions 1 sur le Guide mobilité et 3 sur le conseil en mobilité auprès des entreprises).

- La plateforme **MOV'ICI** de la Région Auvergne-Rhône-Alpes **qui permet de créer des communautés** (habitants d'un même secteur, salariés d'une même entreprise...) **de créer des évènements pour organiser le covoiturage.**
- S'appuyer sur les nombreuses plateformes de mise en relation d'opérateurs nationaux pour le covoiturage de « courtes distances » et du « quotidien » : **Klaxit** (partenaire du département du Vaucluse); **Mobicoop** (plusieurs services disponibles : covoiturage, autostop, mobilité solidaire, animation et sensibilisation – deux animateurs en Auvergne Rhône-Alpes); **Karos, Blablacar Daily**, etc.
- Les plateformes des opérateurs nationaux permettent via leur application : le partage des frais entre les utilisateurs, d'accéder à la « prime covoiturage » du gouvernement de 100 € pour les conducteurs, la participation financière des collectivités pour subventionner les trajets...

**Mesure 2 : Mettre en place une incitation financière au covoiturage subventionnée par la CCEPPG**

- Il s'agira de proposer le paiement d'une partie des frais d'un trajet réalisé.
- Quelques options possibles : **valeur au km** (exemple 0,10 € / km par passager, plafonné à une limite) **ou valeur fixe** (exemple: 1 € par trajet aller-retour, plafonnée au mois au pas), pour des trajets internes CCEPPG ou non ...

Saint-Lô Agglo (5 500 trajets sur 1 an)  
**Exemple de la tarification pour 20 km** en vigueur dans l'agglomération à majorité rurale **avec l'opérateur Karos :**



## 👉 Acteurs

- CCEPPG** : Pilote de l'action, partenaire technique et financier
- Communes et Départements 26 et 84** : partenaires techniques, notamment pour la mise en place des arrêts
- Régions AURA, PACA, opérateurs** : Partenaires

## 👉 Coûts

- Coût interne à la CCEPPG** : +/- 0,05 ETP pour lancer une communication efficace et ciblée
- Proposition d'une subvention** dans le cadre d'un partenariat avec un opérateur : **+/- 10 K€ / an** (pour subventionner environ 10 000 trajets à 1 €)

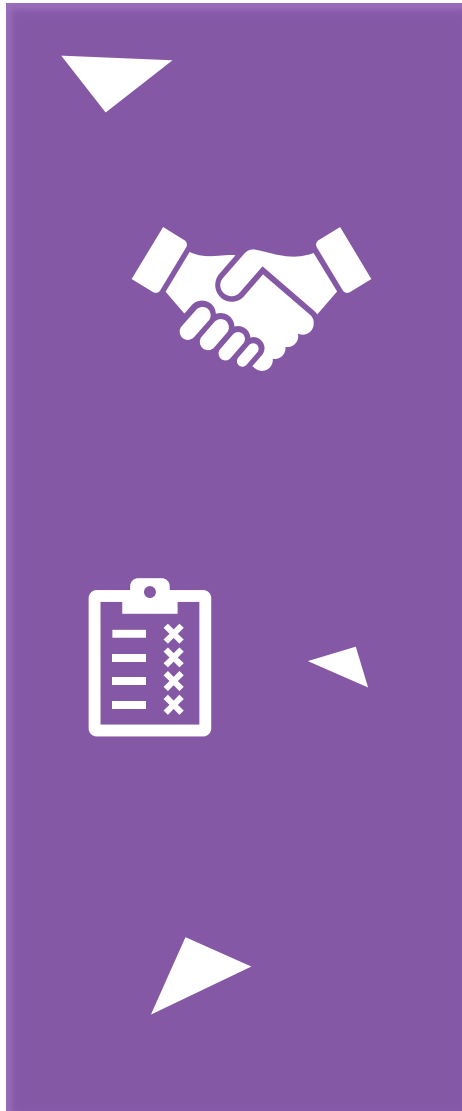
## 👉 Suivi des mesures

- Evolution de la part modale du covoiturage, notamment dans les déplacements pendulaires
- Nombre de trajet proposés / trajets réalisés sur le territoire sur la plateforme retenue

## Faisabilité

Simple Complexe

1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		



## Axe 5 : agir en faveur de la mobilité des plus fragiles

# Disposer localement d'une offre de location multimodale solidaire

Commune de Combrexat  
 Envoÿé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024 5  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Enclave  
 Berser  
 Levraut  
 CCEPPG  
 Pays  
 d'ignar

## ↳ Constats du diagnostic

- Aucune association (disposant d'une antenne locale sur le territoire de la CCEPPG) propose un service de location solidaire.
- Sur le territoire, des structures associatives qui proposent de la location solidaire :
  - Roulez Mobilité via la plateforme « Je Bouge en Vaucluse » (propose des voitures, scooters, vélos et VAE).
  - Mobilité 07-26 propose des voitures en location solidaire aux résidents drômois.
  - Locamob met à disposition des scooters à Pierrelatte, Donzère et Nyons.

## ↳ Objectif et mesures à mettre en place

L'objectif est d'accompagner la mobilité des personnes en situation de précarité ou en insertion en leur donnant une solution pour des trajets qui ne sont pas ou peu couverts par les transports en commun à travers de la location solidaire.

### Mesure 1 : Disposer localement d'une offre de location multimodale solidaire :

#### 1.1 Faire l'acquisition d'une flotte de nouveaux véhicules par la CCEPPG à mettre en location à des fins solidaires :

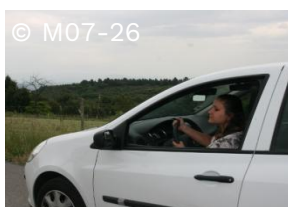
Cette flotte pourrait être composée par exemple au départ de :

- 3 VAE (du projet action 10)
- 5 scooters
- 3 voitures
- 2 voitures sans permis

#### 1.2 La mettre à disposition d'une structure locale :

Ce parc de véhicules serait dédié à des habitants de la CCEPPG et mis à disposition des structures locales qui assureraient la mise en location et entretien.

1.3 S'appuyer sur une structure spécialisée, à proximité (Mobilité 07 – 26, ROULEZ MOB'ILITE ...) pour faciliter la mise en place de ce service avec une antenne locale.



## ↳ Acteurs

- **CCEPPG** : participation financière pour l'investissement dans une flotte de véhicules et partenaire technique de l'association qui en assurera l'exploitation.
- **Associations** (ex.: Mobilité 07 – 26, ROULEZ MOB'ILITE) : partenaires ou porteurs du projet pour le développement de services.

## ↳ Coûts

- **Très variable** selon l'engagement de la CCEPPG et des acteurs participants au tour de table.
- Exemple d'une flotte de 3 VAE, 5 scooters, 3 VL et 2 voitures sans permis : **+/- 45 k€ d'investissement.**
- **Les coûts de fonctionnement / entretien sont couverts par les locations**

## ↳ Suivi des mesures

- Nombre de bénéficiaires et profil
- Évolution de la flotte
- Nombre de locations réalisées et durée moyenne

## Faisabilité

Simple Complexe

Technique			Financière			Coordination des acteurs		
1	2	3	1	2	3	1	2	3

# Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

Commissariat de Communes  
 Enclave  
 Pays  
 Besset  
 Levraut  
 CCEPPG

## Constats du diagnostic

- Des zones rurales aux marges de la CCEPPG peu accessibles (hors usage de la voiture) pour les populations captives qui y habitent (personnes âgées, jeunes, chômeurs...).
- Un manque de commerces et de services itinérants, ainsi que des espaces de coworking, afin de réduire les déplacements.

## Objectif et mesures à mettre en place

L'objectif est de Rapprocher les services et commerces des habitants pour diminuer les déplacements contraints et ainsi limiter l'immobilité subie et l'exclusion.

### Mesure 1 : Encourager le développement du service « France Services Itinérant » sur le territoire

- Le bus France Services Itinérant est un service venant compléter le travail dans antennes France Services situées sur le territoire. L'objectif est de promouvoir ce service, en particulier auprès des personnes âgées et en situation de précarité et de diffuser des informations à son sujet sur les plateformes en ligne.
- Veiller au déploiement de nouveaux services proposés par l'État, les collectivités ou des entreprises (poste/réunis) sur un site dédié.



### Mesure 1 : Accompagner la mise en place de services à distances dans des espaces relais intercommunaux :

- Mettre à disposition des associations (activités culturelles, artistiques,...) ou des professionnels (assistantes sociales, assistantes maternelles...) une salle pour leurs activités (exemple : Mairie).
- Envisager un espace spécifique pour accueillir une borne de télémédecine/téléconsultation, en ciblant les communes desservies par les services TAD.



### Mesure 2 : Accompagner les projets de commerces et services ambulants itinérants :

- L'accompagnement des projets pourra passer par des financements des collectivités territoriales, des aides matérielles et/ou humaines et par de la communication. L'aide pourra passer par un financement sur l'achat ou le renouvellement du véhicule et de ses aménagements à partir d'un investissement minimum.
- Il peut s'agir de : commerces et services de base (épicerie, boulangerie, coiffeur ...), les services culturels des collectivités (bibliothèque / médiathèque), d'un camion de médecine ambulante (ex : vacci-navette), Services sport / loisirs (salle de sports ambulante, bar ambulante, ...), des actions sociales (portage à domicile...), etc.

## Acteurs

- CCEPPG** : Promotion des services itinérants auprès de la population. Accompagnement technique et/ou financier.
- Porteurs de projets (privés ou publics)** : Chefs de file, mise en œuvre des services itinérants.
- Communes** : Partenaire technique, mise à disposition du local, ...

## Coûts

- Variable selon le type de services développés
- Besoin humain et coûts pour la collectivité à définir selon le niveau d'accompagnement proposé : financements, subventions de certains services, aide matériel ou humaine...

## Indicateurs de suivi

- Nombre de sites et fréquentation des MFS et espaces relais communaux (par type de services consultés).
- Augmentation du nombre de services itinérants mis en place
- Typologie des services, nombre de communes couvertes.

## Faisabilité

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
			Coordination des acteurs		

# Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE

## Quelques exemples de services itinérants :

### Le Médico-bus (Est de l'Orne)

- Nouveau dispositif innovant de prise en charge des soins non-programmés dans l'Orne-Est depuis avril 2020 destiné en priorité aux personnes sans médecin traitant.
- Projet né du partenariat entre Communauté professionnelle territoriale de santé Orne-Est, l'ARS, la Région Normandie, l'Etat et la CPAM.
- Le Médico-bus sillonne l'Est du Département de l'Orne (CC Mortagne-aupérche, Pays d'Aigle, Hauts de Perche...).



### L'épicerie solidaire de la CC Flandres-Lys

- Service organisé par le CCIAS, l'épicerie est accessible sur dossier selon les ressources financières des familles.
- Une centaine de familles bénéficiaires en 2019.
- L'épicerie s'approvisionne sur les invendus des supermarchés et producteurs, l'épicerie propose des produits 80 % moins chers qu'en grande surface.



### Un bus de sport dans le Lot

- Créé en 2019 sur l'initiative d'un particulier.
- Le bus parcourt les villages du Lot, service est notamment destiné aux seniors leur offrant la possibilité d'une activité physique et de créer du lien social.
- 400 adhérents dès les premiers mois de fonctionnement.



### Bar Truck dans le Cher

- Lancé par un particulier.
- Une quinzaine de village visités par semaine dans le Pays de Sancerre.
- Un 2e camion en projet.



### MSAP Mobile (CC Thiérache Sambre et Oise)

- Créé en 2017 par la CCTSO.
- Elle réunit les opérateurs classiques : Pôle emploi, la CAF, la CPAM, la CARSAT, la MSA et la mission locale.
- 30 à 50 usagers reçus par mois.
- Coût d'investissement pour l'acquisition et équipement du véhicule : 65 k€ + 53 k€ pour le garage, financé à hauteur de 78 % par l'Etat (DETR, FCTVA...).
- Coût de fonctionnement : 35 k€/an, dont 31 k€ de personnel.



# 4. Vision synthétique du plan d'actions et de sa mise en œuvre

# Synthèse : rôle CCEPPG et coûts de mise en œuvre du plan d'actions (I)

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE



	Actions	Rôle CCEPPG	Priorité	Coûts d'investissement		Coûts de fonctionnement annuel		Moyen humain
				Global	CCEPPG	Global	CCEPPG	CCEPPG
1	Créer un guide/plateforme de la mobilité à l'échelle de la CCEPPG	Chef de file <i>en collaboration avec l'ensemble des acteurs</i>	1	10-15 k€		+/- 3 K€		0,15 ETP phase réalisation puis ponctuel
2	Développer la communication et les animations pour faire découvrir l'offre, les aides financières existantes et organiser des événements grand public	Variable <i>Initiatrice ou partenaire</i>	2			Variable en fonction des événements		0,1 ETP phase lancement
3	Proposer un programme d'accompagnement/sensibilisation des entreprises	Chef de file	3					0,2 ETP
4	Etudier l'opportunité de développer une offre de TAD tout public à l'échelle de la CCEPPG	Chef de File <i>après délégation de l'AOM Régionale</i>	2	Coût du matériel	Coût du matériel si organisation du service par la CC	58 k€ à 154 k€		0,15 ETP si organisation du service par la CC
5	Travailler avec les Régions à l'échelle du bassin de mobilité pour développer et améliorer l'offre de transport collectif interurbaine	Partenaire	3	+/- 5 k€ pour 1 porte vélo par car (5 places)		158 k€ à 367k€		
6	Mettre en œuvre les principaux itinéraires cyclables définis dans le maillage du Schéma Directeur	Variable selon son choix	2	13,1 M€ à 14,1 M€				
7	Développer un stationnement vélo adapté aux besoins	Chef de file <i>en lien avec les communes</i>	3	+/- 82 K€				



# Synthèse : rôle CCEPPG et coûts de mise en œuvre du plan d'actions (II)

Envoyé en préfecture le 17/06/2024  
 Reçu en préfecture le 17/06/2024  
 Publié le 17/06/2024  
 ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE



Actions	Rôle CCEPPG	Priorité	Coûts d'investissement		Coûts de fonctionnement annuel		Moyen humain
			Global	CCEPPG	Global	CCEPPG	CCEPPG
8 Développer le programme « savoir rouler à vélo » auprès des élèves des écoles du territoire	Chef de file	4			+/- 29 K€ /an pour 20 classes de 25 élèves. 50% pour la Cc si financement par Génération Vélo		
9 Développer avec une association locale : mise en place d'un atelier de réparation vélo, stage de remise en selle ...	Aide à la structuration de l'association	2	Selon choix retenus				
10 Favoriser l'accès à des vélos à assistance électrique pour les habitants	Chef de file	2	+/- 108 k€ Aide VAE : variable selon les choix		12 k€		0,2 ETP
11 Renforcer la pacification (zone 30, zone 20...) dans les centres-bourgs	Communication et porteur étude	2	Variable selon les dispositifs installés	+/- 5 K€ et 10 K€ étude 2-3 rues scolaire			
12 Densifier le réseau d'aires de covoiturage et aménager certaines comme des « point de rencontre des mobilités »	Partenaire	3	+/- 49 k€				
13 Favoriser le recours au covoiturage	Chef de file Promotion/ Contractualisation	3			+/- 10 K€		0,05 ETP
14 Disposer localement d'une offre de location multimodale solidaire	Partenaire technique et financier	4	Selon les choix retenus +/- 45 k€		Selon les choix retenus		Ponctuel
15 Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance	Partenaire technique et/ ou financier	4			Selon les choix retenus		Ponctuel

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

ID : 084-200040681-20240606-D\_2024\_38-DE



## **Contact ITEM Etudes & Conseil :**

**Geoffroy Brischoux**

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 – 06 62 67 43 09

[brischoux@item-conseil.fr](mailto:brischoux@item-conseil.fr)