

Schéma Directeur des Mobilités et sa déclinaison en Schéma Directeur Cyclable

Synthèse des plans d'action

Les élus communautaires de la CCEPPG ont décidé d'engager une double étude de planification de la mobilité durable en réalisant un **Schéma Directeur Des Mobilités** et un **Schéma Directeur Cyclable** pour se doter d'une feuille de route opérationnelle en matière de mobilité à l'échelle du territoire pour les 10 ans à venir.

Elle s'est appuyée sur l'expertise des élus, des institutionnels, partenaires et associations pour réaliser un diagnostic de territoire et déterminer les actions à mettre en œuvre pour favoriser la mobilité et l'usage des mobilités douces.

A noter que la CCEPPG a fait le choix de ne pas se saisir de la Compétence Mobilité et n'est donc pas devenue AOM, Autorité organisatrice des mobilités Locale en 2021.

La CCEPPG a pu compter sur la collaboration ainsi que sur les aides financières de L'ADEME (Lauréat AAP AVELO 2), du Département du Vaucluse et du Département de la Drôme (Dispositif temps du vélo).

La formalisation du plan d'action du Schéma Des Mobilités (SDM)

Sur la base du diagnostic et de la stratégie, un programme de 15 actions a été retenu, décliné en 5 axes d'interventions :



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

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

Axe 3 : agir pour intensifier la pratique des modes actifs

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

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

Pour chaque action, un travail de définition des principes opérationnels (publics cibles, modalités de fonctionnement,...) a été réalisé notamment lors d'un atelier partenarial de co-construction. Ces éléments restent toutefois indicatifs, puisque les modalités définitives (dimensionnement, porteur, budget...) pourront s'ajuster lors de la mise en œuvre des actions.

La programmation synthétique des actions

Actions	Rôle CCEPPG	Priorité de 1 à 5	Coûts d'investissement		Coûts de fonctionnement annuel	
			Global	CCEPPG	Global	CCEPPG
1 Créer un guide/platforme de la mobilité à l'échelle de la CCEPPG	Chef de file <i>En lien avec l'ensemble des acteurs</i>	1	10-15 k€		+/- 3 K€	
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	
3 Proposer un programme d'accompagnement/sensibilisation des entreprises	Chef de file	3				
4 Etudier l'opportunité de développer une offre de TAD tout public à l'échelle de la CCEPPG	Chef de File après délégation de l'AOM Régionale	2	Coût du matériel	Coût du matériel si organisation du service par la CC	58 k€ à 154 k€	
5 Travailler avec les Régions à l'échelle du bassin de mobilité pour développer et améliorer l'offre de transport collectif interurbaine	Partenaire	3	À partir de 5 k€ par porte vélo		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€			

La priorisation des actions et les thématiques qui seront à étudier plus finement ou à engager en priorité restent indicatives. Les élus décideront des modalités éventuelles de mise en œuvre.



>> **Zoom sur l'action 5** : Travailler avec les Régions à l'échelle du bassin de mobilité pour développer et améliorer l'offre de transport collectif interurbaine

Huit mesures ont été identifiées afin de mieux répondre aux besoins des habitants.

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 de liaison vers les pôles

Mesure 5 : Etudier lors des renouvellements l'ouverture aux voyageurs de trajets haut-le-pieds (retour dépôt...)

Mesure 6 : Intégrer les lignes du territoire dans les deux plateformes de mobilité régionales

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

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

Suite de la programmation synthétique des actions

Actions	Rôle CCEPPG	Priorité de 1 à 5	Coûts d'investissement		Coûts de fonctionnement annuel	
			Global	CCEPPG	Global	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€	
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 <i>Promotion/ Contractualisation</i>	3			+/- 10 K€	
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	
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	



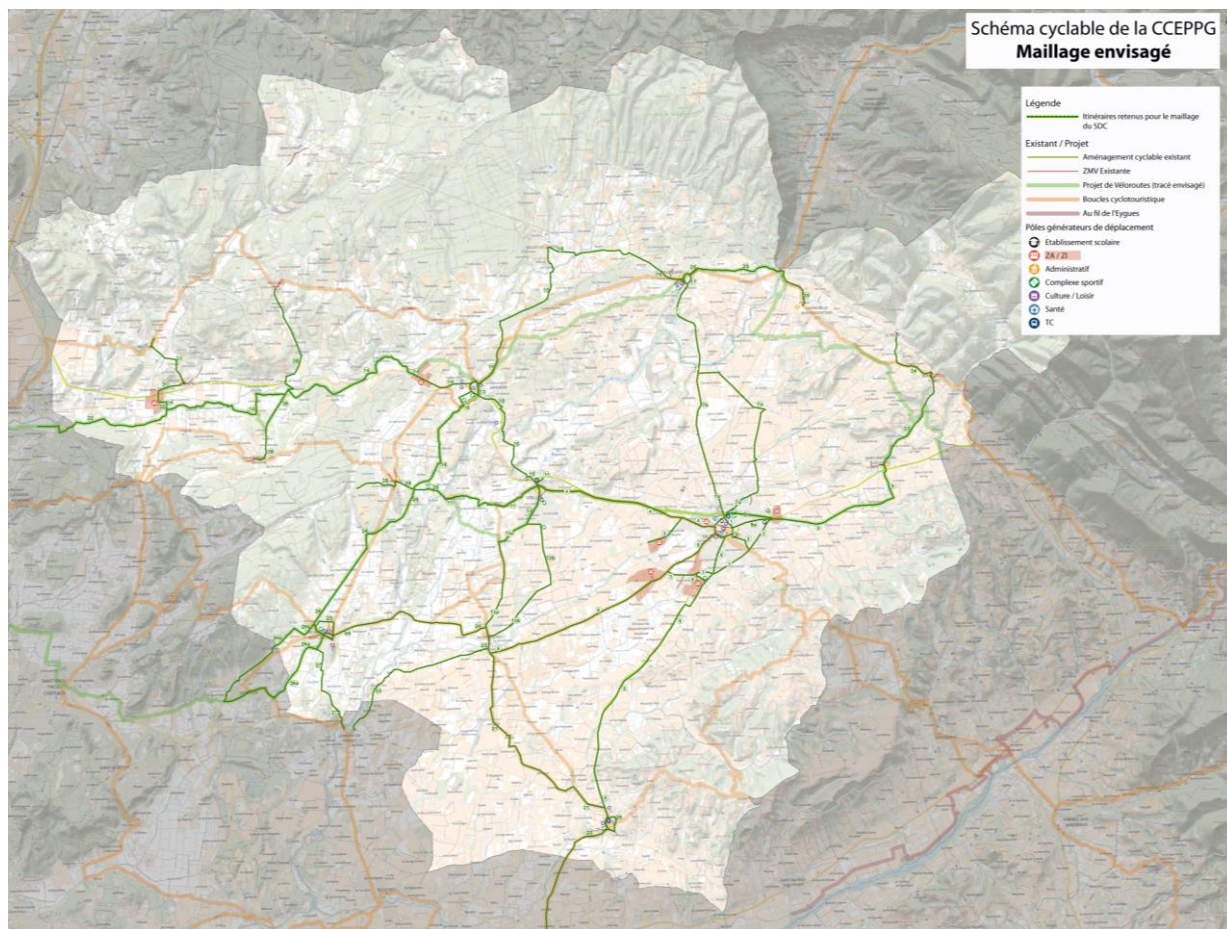
Le plan d'action du Schéma Directeur Cyclable (SDC)

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

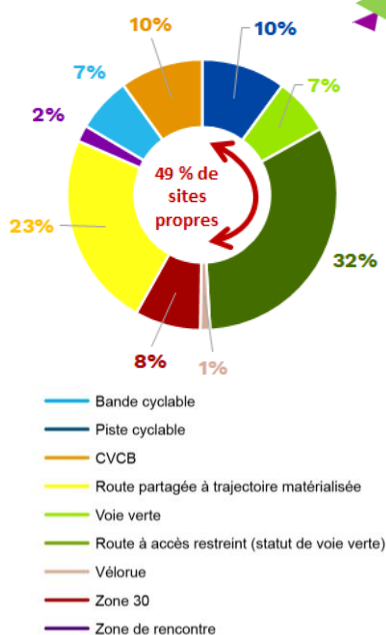
Dans ce cadre, suite à la phase de co-construction et d'arbitrage, un maillage de 139,7 km de liaisons cyclables à l'échelle de la CCEPPG (variantes comprises) a été identifié lors d'ateliers de co-construction (entre 127 et 130 Km selon les variantes qui seront aménagées). Il a été découpé en 35 itinéraires.

Ce maillage s'appuie à 98% sur des linéaires, aujourd'hui, non aménagés. Pour chacun des tronçons de voirie une préconisation d'aménagement a été proposée. En effet, aménager un itinéraire vélo, ce n'est pas réaliser que des pistes cyclables partout. Il s'agit d'utiliser le panel d'aménagements cyclables disponible selon le contexte (voirie, trafic...), le besoin et l'usage.

66 % du linéaire accueillerait des aménagements cyclables et 34 % de la cohabitation modale (secteurs pacifiés ou simple jalonnement).



Typologie d'aménagement sur le maillage



Un chiffrage estimatif de ce maillage a été réalisé à l'aide de ratios au mètre linéaire selon les aménagements envisagés (qui restent une proposition à ce stade) sur chaque tronçon. Il atteint entre 13,1 et 14,1 Millions d'€ selon les variantes retenues.

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 liés aux programmes d'entretien et de réfection de voiries.

La CCEPPG ne détient pas la compétence voirie. 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 et cela nécessitera une analyse en amont de chaque projet.

En parallèle, la CCEPPG pourra définir son propre rôle dans la mise en œuvre du schéma (au regard de son ambition, de ses moyens...). Les possibilités sont multiples même sans être AOM locale et en l'absence de compétence sur les voiries.

Ce SDC est un document volontaire, sans caractère « opposable ». Il n'impose aucune obligation de réalisation, aucune contrainte de calendrier ou d'itinéraires figés... Il est toutefois indispensable pour répondre à de nombreux appels à projets et pour accéder à des sources de financement.

