

COMPTE RENDU DE REUNION

REF : COPIL PLAN D' ACTIONS VELO	DATE D'EMISSION : 10/05/2022
----------------------------------	------------------------------

DATE DE LA REUNION : 25/04/2022	LIEU : Visioconférence - CCBDP	REDACTEUR : MC - PJ – CLB
---------------------------------	--------------------------------	---------------------------

OBJET : COPIL présentation du plan d'actions cyclable de la Communauté de Communes des Baronnies en Drôme Provençale.

Réunion organisée par : COTA Mathilde

PARTICIPANTS	SOCIETE OU SERVICE	DIFFUSION
COMITE EXCUTIF Présents		
RUYSSCHAERT Christelle	Présidente commission A/Maire de ST-Sauveur	OUI
PEYRON Roland	Montauban sur l'Ouvèze - VP	OUI
NICOLAS Alain	Vers sur Meouge - VP	OUI
GREGOIRE Jean-Luc	Nyons – Conseiller Communautaire	OUI
COMMISSION A Présents		
AMAR Janine	Valouse	OUI
PARTENAIRES TECHNIQUES Présents		
COTA Mathilde	Pôle Aménagement CCBDP	OUI
LAGANE-BASQUE Céline	Cheffe de projet VIZEA	OUI
JULIAN Pernette	CM Mobilité et Habitat CCBDP	OUI
DAUBRESSE Carole	DDT26	OUI
ROLANDEAU Mathilde	Directrice du SCOT RPB	OUI
CHOMEL Pascal-Eric	Directeur des déplacements – CD26	OUI
AMBROSI Olivier	Directeur du Carrefour des habitants	OUI
EXCUSES		
BLANC	Didier-Claude	OUI
BRUAS Fred	Le Poet Sigillat	OUI
NOAILLY Alexandre	DDT26	
TATONI Christian	Nyons	OUI

ORDRE DU JOUR :

- Rappel du diagnostic et de la stratégie mobilité
- L'enjeu mobilité cyclable sur la CCBDP
- Proposition d'un programme d'actions pour le volet « vélo » : Nyons, Buis les Baronnies, Autres communes du territoire
- Conclusion

* Le support de réunion est joint en annexe.

Introduction du COPIL

Christelle RUYSSCHAERT introduit le COPIL et remercie les participants. Ce COPIL concerne la phase 3 de l'étude, c'est-à-dire un plan d'actions mobilité, il est dédié plus précisément aux actions concernant le vélo (phase 3). Le calendrier est contraint concernant ce « volet vélo » afin de respecter les délais fixés par l'ADEME, principal financeur de l'étude dans le cadre de l'appel à projet « Vélo et Territoire ».

Ces actions seront, à chaque fois, présentées selon les mêmes axes de travail à savoir :

- L'apaisement et modération de vitesse
- Le stationnement vélos
- La signalétique et le rabattement

Nyons et Buis les Baronnies

Vizea précise que l'ambition de ce document est de co-produire un plan d'action « Mobilité durable – Focus Vélo » avec les communes et en parallèle des travaux en cours de réalisation sur la partie APN menés par la CCBDP. Les communes restent maître d'ouvrage décisionnaire sur les propositions visibles dans la suite de ce document.

Vizea présente des exemples d'aménagement possibles sur la modération des vitesses : des chicanes, des écluses qui sont à favoriser dans ce contexte, par rapport aux coussins berlinois ou au dos d'âne. Pour plus d'exemples VIZEA propose le guide suivant « [global street design guide](#) »

Apaisement et modération de vitesse

>>Slide 8-9

Pour **Nyons** : dans la continuité des objectifs définis lors de la phase 2 (apaiser le cœur de ville, réduire la pollution issue des véhicules motorisés, réduire la dangerosité des routes départementales à forte fréquentation), il est proposé la mise en place de 7 ralentisseurs et 2 zones 30 dont la réalisation, positionnement et faisabilité restent à la maîtrise d'ouvrage de la commune.

Pour **Buis-les-Baronnies** : l'objectif partagé en COPIL phase 2 pour Buis-les-Baronnies était de gérer le partage de l'espace public pour des usages et services de proximité, un apaisement et une modération des vitesses en centre bourg est de ce fait attendu. De ce fait, il est proposé, en termes d'actions, la mise en place de 4 ralentisseurs et une zone 30 dont la réalisation, positionnement et faisabilité restent à la MOA de la commune.

Stationnement vélos sécurisés

Vizea présente des exemples possibles de stationnement vélos. Pour la CCBDP il est préconisé : des BullBox, des Simplybox, des arceaux, U inversés. Il conviendra d'éviter les stationnements de type « pince-routes ».

Intervention Mathilde COTA : précise que de nombreux financeurs interviennent pour ces types d'aménagement. Le Pôle Aménagement de la CCBDP s'attache à cette recherche de financements pour concrétiser ce plan d'actions vélo. Par exemple, dans le cadre du PPI du PNR, la CCBDP a obtenu un financement Région pour l'équipement en stationnement vélo, dont la localisation restera à définir en maîtrise d'œuvre, à la suite de cette étude.

>>Slides 13-14-15

Pour **Nyons** : Il est préconisé + 80 places de stationnement mode actifs (chiffre présenté en COPIL phase 2) soit, concernant le volet vélo, l'équivalent de 30 accroches vélo type U et 20 places box proposés par Vizea. Ces stationnements doivent être positionnés près des pôles générateurs de flux. Le collectif vélo a déjà fait des préconisations en ce sens qui seront prises en compte. Pour ces équipements une enveloppe de 30 à 40k€ est estimée.

Intervention Mathilde COTA : Dans le cadre de la convention de coopération, la Région peut financer ce type d'équipement.

L'objectif est de mobiliser les actifs pour leur déplacement domicile-travail. Concernant l'intermodalité, ce volet est pris en compte dans la 2nd partie du plan d'actions (concernant toutes les autres mobilités : TC, TS, TAD, covoiturage...).

Pour **Buis les Baronnies** : il est proposé 45 places de stationnements mode actifs (soit 25 à 30k€), avec des localisations autour des pôles générateurs de flux.

Signalétique et rabattement

Intervention Jean-Luc GREGOIRE qui précise que ces éléments seront ensuite discutés par la commune de Nyons.

Question Sébastien BERNARD concernant la mise en œuvre, s'agira-il d'un marché intercommunal, par exemple un accord cadre porté par la CCBDP ? ou est-ce que ce sera seulement à l'échelle de chaque commune pour développer la partie opérationnelle de ce schéma ?

>Réponse Mathilde COTA répond que rien n'est défini pour l'instant concernant la mise en œuvre. Cela reste à déterminer, en cohérence avec les projets des communes et leur niveau d'avancement sur les différentes questions concernant les mobilités et leur espace publique.

Intervention Nicolas KRUGLER : il est logique de montrer la coproduction entre communes et EPCI, en lien avec le projet de territoire. Effectivement, pour une harmonie et cohérence du projet mobilité, il est intéressant de parler d'un portage EPCI. Cela reste néanmoins à être décidé et à être défini plus précisément. Concernant les financements, il faut les déterminer en amont (et des décisions restent à prendre) entre l'échelon intercommunal et les communes.

Concernant la commune de Nyons

- **1/Slide 20** : qui concerne l'avenue de Venterol, assez fréquentée qui va faire l'objet d'aménagement pour la Vélo route / Voie Verte. Il est proposé pour mettre en valeur ce point avec 1 ou 2 mats signalétiques pour mettre en avant les différentes directions. Route assez empruntée, besoin éventuel de ralentisseur. Ce travail sera à mettre en lien avec les propositions du BE CEREQ qui travaille sur les tracés APN (marché en cours).
- **2/Slide 21** : il est proposé 2 options de tracés, sachant que la zone du Super U est assez chargée en panneaux et affichages :
 - Un panneau au niveau de la Pharmacie / Super U (qui rabattrait sans doute plus de monde) ou
 - Un panneau en aval, plus proche de l'itinéraire (situé sur la rue G. Croizet) plus pertinent dans la continuité de l'itinéraire ou
 - Les deux

- **3/ et 4/Slide 22** : la cartographie participative avait soulevé des remarques sur l'état et le trafic de promenade de la digue. Il y a de nombreuses sorties voitures sur cette promenade, une différenciation au sol (revêtement ou marquage au sol coloré) serait préconisée. La piste d'aménagement cyclable n'est pas envisagée sur une rue de type résidentielle, moins structurante. En revanche, il faut envisager la possibilité de modérer les vitesses, avec écluse stationnement ou encore des ralentisseurs. Les propositions dans cette zone seront à mettre en lien avec l'étude en cours réalisée par CEREG
- **Intervention Jean-Luc GREGOIRE** précise que l'option 2 (traversée du parking Super U) n'est pas la plus évidente (car il s'agit d'un parking privé). Par ailleurs, une réfection de la digue est prévue jusqu'à la Maison de Pays (en amont de l'Eygues).
- **Intervention Roland Peyron** rappelle que ces éléments ont été échangés au préalable avec la commune de Nyons (Monsieur Thierry Taton et Monsieur Jean-Luc Grégoire), et pense qu'il est possible de faire un double sens sur la partie du tracé qui arrive sur la digue (rue G. Croizet)
- **7/ Slide 27** : les aménagements du rond-point, ont été évoqués avec les élus de Nyons. L'objectif est de rendre plus fluide les aménagements. La proposition budgétaire ne prend pas en compte ces aménagements mais uniquement la signalétique et marquage au sol. Le chiffrage n'inclut pas non plus les travaux de la digue (réfection de voirie).
- **Intervention de Christelle RUYSSCHAERT** qui précise qu'il faut prendre des précautions sur le chiffrage proposé, qu'il s'agit d'un estimatif prévisionnel.

Concernant la commune de Buis les Baronnies

L'enjeu pour Buis-les-Baronnies est d'orienter et de fluidifier l'entrée et la sortie du village, le rabattement notamment lors des trajets et des transitions cyclistes. La proposition technique porte sur l'équipement de 5 mats et 5 panneaux de rabattement pour une enveloppe budgétaire de 10K€. Pour le jalonnement, 8 points sont proposés donc le détail est précisé dans les slides suivantes, ces points restent à étudier en lien avec le Département (dans le cadre du schéma directeur cyclable) et en lien avec les dernières propositions de CEREG sur les aménagements. L'idée est de mutualiser ce jalonnement, en lien avec les sites touristiques des vallées voisines, les arrêts de TC situés à proximité...

Le pôle multimodal fera l'objet d'un projet présenté en COTECH des mobilités générales, un projet d'aménagement autour des activités de pleine nature (point d'information) est en réflexion par la commune à cet emplacement (central).

Slide 31-41 :

- Panneau 1 au Nord : panneau de jalonnement intéressant car c'est une zone de fréquentation pour les activités de pleine nature, notamment en été, qui permet de signaler l'arrivée sur Buis-les-Baronnies
- Panneau 2 : le panneau indique ici la possibilité de rejoindre la vallée voisine (au niveau de La Roche)
- **Question Christelle RUYSSCHAERT** questionne sur les informations (temps/ distance) des panneaux, concernent-ils le VAE ou le vélo ?
- **>Réponse VIZEA** : en général ces indications concernent le vélo musculaire

- **Intervention Sébastien BERNARD** précise qu'il y a un travail actuel de révision de la SIL sur le Pays de Buis, il n'est pas opportun d'ajouter des mâts à cet emplacement, il faut mettre en cohérence. Par ailleurs, en lien avec le Département, un travail est en cours sur la signalétique de la randonnée pédestre (signalétique panneau jaune) sur le Pays de Buis.
- Panneau 3 : il y a un enjeu de préservation des platanes, il faut envisager la possibilité de mettre en place un kit entretien pour la réparation des vélos, VIZEA suggère la mise en place de box sécurisés, d'un parking avec de nombreuses places qu'il faudra à mettre en lien avec la réorganisation de cette espace envisagée par la Maire de Buis les Baronnies, c'est-à-dire un lieu pour la mobilité du quotidien (facilité d'accès en piéton au centre-ville). Le VAE reste une possibilité intéressante pour rejoindre les vallées et communes limitrophes (avec dénivelés).
Il serait pertinent de mutualiser les aménagements pour les transports en commun et les modes actifs type (vélo) sur ce site.
- Panneau 4 : en direction de Beauvoisin et Propiac, il est ici proposé un positionnement de panneaux de part et d'autre. Le dénivelé est important donc il peut être intéressant d'indiquer la durée sur les panneaux.
- Panneau 5 : lieu-dit Carrefour Cost, aménagement à prévoir (en lien avec les possibilités de covoiturage, qui sont organisées actuellement de façon informelle). C'est un endroit clé vers le Sud du territoire (liaison vers Vaison la Romaine) pour l'intermodalité, il faudrait jalonner pour plus d'informations, mettre en place un abri et prévoir du marquage au sol.
- Panneau 6 : lieu-dit Ravin des Aspirants, il y a une signalétique existante, VIZEA fait ici une proposition de panneau de jalonnement, de marquage au sol. Ces propositions ont été vues avec le BE CEREG, évoquées avec le panel d'utilisateur en juillet 2021. Est envisagé la traversée de la D5. Ecluses ou marquage à prévoir.
- **Intervention de Roland PEYRON** : confirme le tracé présenté dans le cadre de la VVV
Proposition enveloppe budgétaire : 20K€ (hors aménagement est chiffré plus précisément par CEREG).

Autres communes de la CCBDP : interurbain et zones rurales

L'objectif est de décliner également ce plan d'actions sur tout le territoire de la CCBDP

Apaisement et modération de vitesse

VIZEA propose 10 systèmes d'apaisement à mettre en place sur le territoire (grande jardinière, ralentisseurs, coussins berlinois, écluses, etc...)

Stationnement vélos

La proposition concerne le positionnement de stationnements partout sur le territoire (pas de stationnement en box fermé) : 4 stationnements vélos sur 15 communes.

Intervention de Mathilde COTA précise que ces éléments seront pris en compte pour le plan d'actions mobilité « générale » pour prévoir des aires multimodales : aire de stationnement vélo, parking covoiturage, box sécurisé... Ces éléments seront travaillés a posteriori, car ils ne concernent pas uniquement le vélo.

Jalonnement, Signalétique et rabattement

L'objectif est de créer plus d'intermodalité dans un même bassin de mobilité et en inter-bassin, pour pouvoir faire ce lien il faut prévoir un rabattement efficace soit une enveloppe budgétaire entre 15K€-20K€

Concernant plus précisément la **connexion Nyons / Mirabel/ Vinsobres** :

La VVV existante a subi des dommages, suite à la crue de l'Eygues, une alternative est proposée pour relier Nyons et Vinsobres :

- Panneau 1 : un rond-point a été aménagé sur ce point dans le cadre des travaux d'aménagement de la traversée du centre-ville de Mirabel
- Panneau 2 : Coude – au milieu des vignes : le panneau proposé ici permet de ne pas rater le croisement
- Panneau 3 : Continuer en direction du pont – mettre la durée restante jusqu'à Nyons et Vinsobres
- Panneau 4 : Pont – accès pour reconnexion à la VVV à l'ouest.

Intervention de Roland PEYRON : précise que le rétablissement de la VVV est en cours, l'accès est assez délicat car il faut reprendre le rond-point du Sagittaire, une autre option est possible pour arriver à l'entrée du Camping (avec autorisation du propriétaire). Cette option sera présentée au Département lors de leur visite sur le terrain prévue le 4 mai.

Intervention de Mathilde COTA, en attendant des aménagements en direction du parking du Sagittaire, une option temporaire peut être envisagée à cet endroit.

- Panneau 5 : Il s'agit d'un espace récent pour connecter Vinsobres ; point d'eau. Prévoir panneau vers Nyons et vers Vinsobres (avec indication des temps nécessaires pour rejoindre Nyons et Vinsobres).
- Panneau 6 : plusieurs chemins se croisent : carrefour les ratiers/la conche, notion d'éclairage ou bande photo lumineuse pour la circulation vélo lors des heures les plus sombres de la journée, en particulier pour les actifs.

Concernant le bilan de cette itinéraire, la proposition d'enveloppe budgétaire est de 15K€ comprenant les kits et les abris vélos.

Synthèse financière

Cette synthèse financière correspond à l'ensemble des enveloppes prévisionnelles nécessaires soit entre 300 et 430K€.

Intervention Christelle RUYSSCHAERT : il s'agit d'approximations, cela donne une idée de ce que cette étude peut représenter, puisque la majorité des projets relèvent de choix municipaux.

CONCLUSIONS

Intervention Mathilde COTA précise que ce COPIL clôture l'étude vélo, il y a maintenant une mise en œuvre à prévoir pour la suite de ce volet. Un COPIL mobilité générale sera organisé le mardi 31 mai à 15h00, en lien avec le COPIL PCAET Stratégie.

Intervention Sébastien BERNARD : s'interroge sur le lien entre l'activité vélo au quotidien et l'activité cyclo touristique. Sur les espaces sécurisés par exemple, est-ce des espaces publics

en autogestion ou est-ce en lien avec des hébergeurs (privés) ? C'est la même chose concernant les tracés, sur Buis-les-Baronnies il serait intéressant de distinguer davantage les circuits cycloportif, des tracés pour une pratique du vélo au quotidien.

Concernant le tracé Nyons/Mirabel et Vinsobres, est ce que le fil de l'Eygue (Via Rhona) est raccordé avec le fil de l'Ouvèze (vers Via Venaissia, ou Via Rhona). Il faudrait que le tracé Mirabel, Roaix, Villedieu soit raisonné de cette façon.

Intervention Roland PEYRON : la traversée de la commune de Mirabel est compliquée, cela a déjà été évoquée. Mais ces connexions sont bien prévues avec les axes Via Venaissia et Via Rhona : un travail est mené avec la CC Vaison Ventoux.

Intervention Mathilde COTA : pour les stationnements sécurisés, il faut prévoir un mixte entre des box sécurisés en autogestion et les stationnements vélos chez les acteurs économiques et touristiques (exemple : hébergeurs dans le cadre du label « accueil vélo »). Ainsi, lorsqu'il y a peu de flux, on réalisera plutôt un partenariat avec des acteurs économiques, et dans le cas inverse - lieu de forte fréquentation ou pour les personnes utilisant un vélo en location - il faudra prévoir à la fois des box et également des partenariats avec les hébergeurs.

Concernant la distinction des tracés entre vélo du quotidien et cycloportive sur la commune de Buis les Baronnies : l'objectif est d'éviter le grand boulevard et d'avoir un réseau secondaire pour proposer un rabattement pour les sorties et le centre vers des zones de stationnement vélo (pour les personnes habitants dans les zones plus résidentielles de la commune).

Intervention Pascal-Eric CHOMEL : la signalétique directionnelle est normée, les panneaux sont petits (plus petits que le montage visuel proposé dans la présentation), il est conseillé de les poser sur le terrain, avec des cyclistes. Il est possible de compléter avec un marquage au sol (pour ne pas perdre les vélos dans les traversées urbaines).

Pour les zones 30, un accompagnement est nécessaire pour contraindre les véhicules, il est souhaitable de prévoir des bandes cyclables.

Pour les balisages, hors agglomération, il y a des traversés de routes départementales qu'il faudra travailler ensemble pour vérifier la sécurité du projet.

Intervention Jean Luc GREGOIRE : le flux de l'avenue Frédéric Mistral à Nyons, est important, c'est difficile de prévoir une zone 30. Par ailleurs, la voie de la Maladrerie est en sens unique direction Aubres, on envisage de prévoir une voie partagée, avec contre sens cyclable

Réponse Pascal Eric CHOMEL explique que le contre sens cyclable est une pratique qui est visible dans l'urbain (Valence, Romans). Il est délicat de prévoir ce dispositif que ponctuellement dans l'agglomération de territoire rural. C'est-à-dire que cela fonctionne quand les véhicules sont habitués à ce type de circulation, il faut que les usagers vélo et automobilistes s'y habituent, et donc y réfléchir à l'échelle de la commune.

Intervention Mathilde ROLANDEAU : C'est une très bonne étude à l'échelle intercommunale, sera-t-il possible, après clôture et diffusion dans les communes du territoire CCBDP de la diffuser dans les EPCI limitrophes et au niveau du SCOT ? L'étude insiste sur le caractère multiusage (quotidien et touristique) des projets d'aménagement, de stationnement, c'est effectivement important de faire du lien avec l'activité économique existante et les projets de revitalisation des bourgs centre.

Intervention Mathilde COTA : précise que les EPCI limitrophes ont bien été invitées au COPIL. L'étude sera diffusée à tous, c'est possible de le faire à l'échelle du SCOT. Concernant la revitalisation, il y a effectivement un lien avec le programme Petites Villes de Demain et volet ORT : c'est un écosystème. Les études doivent se nourrir les unes des autres, c'est notre rôle de faire la cohérence entre elles.

Intervention Alain NICOLAS: il faut penser aux autres usagers (que le vélo) notamment sur les outils de réduction de vitesse pour les déplacements de marchandises, par exemple, il faut les prévoir sans que ce ne soit au détriment d'autres professionnelles, d'autres usagers.

Intervention Mathilde COTA : le schéma des mobilités s'accorde avec le PCAET, ce sont des réflexions que nous avons à cette échelle-là. L'impact des transports est important sur les émissions de GES et les consommations énergétiques (1^{er} secteur du territoire)

Intervention Sébastien BERNARD : les entrées de villes de Buis les Baronnies nécessitent finalement des aménagements plus lourds pour casser la vitesse. Effectivement l'implantation de ralentisseurs est parfois révélatrice d'un échec de l'aménagement existant (cf. commentaire du tchat Teams : CEREMA – Sandrine DIZIER).

Intervention Jean Luc GREGOIRE : concernant la commune de Nyons le travail est envisagé à partir de « ce que voit les automobilistes ». En ville, c'est le piéton, le vélo mais également l'automobiliste qui doit être pris en compte. Il faudrait associer la police municipale à ces réflexions et reste en attente du dernier compte-rendu de la réunion collectif vélo.

Intervention (tchat TEAMS) Sandrine DIZIER : effectivement il y a un enjeu de covisibilité

Intervention Sébastien BERNARD : oui le positionnement de zone 30 sur les entrées de ville ne serait pas de nature à répondre à tous les enjeux.

Intervention Mathilde COTA : rappelle qu'il y a un projet de Vélorution sur la commune de Nyons 2 juillet 2022 porté par le Collectif vélo pour sensibiliser le grand public au vélo du quotidien.

Conclusion par Christelle RUYSSCHAERT remercie les participants pour toutes leurs remarques constructives. Rappelle que la prochaine étape concerne la question des mobilités générales qui aura lieu le **mardi 31 mai à 15h00**.

Calendrier :

>Prochain Comité de pilotage PCAET le mardi 31 mai phase 2 stratégie dans laquelle sera proposé une présentation du plan d'actions des mobilités « générale ». En effet le schéma des mobilités est une déclinaison du PCAET. L'ordre du jour sera envoyé prochainement.

RAPPEL Loi LOM :

La LOM vise à créer et à renforcer les aménagements cyclables et la place des cyclistes sur le territoire national.

Elle consacre notamment la reconnaissance des Véloroutes, qui sont définies comme des « itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. Elles empruntent tout type de voie adapté à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu. » (article L. 154-1. du code de la route). Le schéma national des Véloroutes définit le réseau structurant sur le territoire national en s'appuyant sur les schémas régionaux existants. Il détermine les conditions dans lesquelles ce réseau est rendu continu et doit être. « actualisé au moins une fois tous les dix ans. » (article L. 1212-3-4 du code de l'environnement.)

La LOM précise les obligations de création d'aménagements cyclables, qui, au regard de la jurisprudence, étaient considérées comme floues :

- En agglomération, la mise en place de pistes cyclables, bandes cyclables, zones de rencontres, ou marquages au sol pour les chaussées à une seule file de circulation est obligatoire lors de la réalisation ou de la rénovation de voies urbaines (à l'exclusion des voies rapides et autoroutes)
- Hors agglomération, l'obligation de création d'itinéraire n'est pas automatique mais le gestionnaire de voirie doit évaluer, avec l'AOM compétente, le besoin de réalisation d'un itinéraire cyclable ainsi que son opportunité technique et financière.

Une des mesures phares concerne l'interdiction d'aménager du stationnement à moins de 5 mètres des passages piétons, sauf pour des vélos ou engins de déplacement personnels (trottinettes etc.), afin de sécuriser la circulation des piétons aux passages piétons et améliorer la visibilité. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026 (article 52 LOM).

Calendrier :

>Prochain Comité de pilotage PCAET le mardi 31 mai phase 2 stratégie dans laquelle sera proposé une présentation du plan d'actions des mobilités « générale ». En effet le schéma des mobilités est une déclinaison du PCAET. L'ordre du jour sera envoyé prochainement.