

**CONSEIL
COMMUNAUTAIRE
DU 28/03/2023**

ANNEXES

**ANNEXE
DU RAPPORT
N°7**

Convention de coopération en matière de mobilité

Conclue

Entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité Organisatrice de la Mobilité
Locale sur le territoire de la Communauté de communes des Baronnies en
Drôme Provençale

Et la Communauté de communes des Baronnies en Drôme Provençale

PRÉAMBULE

La Loi d'Orientation des Mobilités n° 2019-428 du 24 décembre 2019, dite « LOM », modifie profondément le paysage institutionnel et organisationnel des transports publics en France et ce quatre ans après la Loi NOTRe.

La LOM a, en particulier, pour effet d'inciter les Communautés de Communes à prendre la compétence mobilité et organiser, sur leur ressort territorial, les services de mobilité durable qui permettraient à leurs administrés de sortir de la dépendance à l'autosolisme, pour effectuer leurs déplacements réguliers ou occasionnels.

Dans le cadre des échanges conduits par la Région avec les Communautés de Communes, il est apparu qu'un transfert systématique aboutirait à un émiettement des compétences sur le territoire qui serait préjudiciable à la cohérence du développement des mobilités.

Aussi, sur la base du choix fait par la Communauté de communes des Baronnie en Drôme Provençale de ne pas prendre la compétence Mobilité, la Région agit-elle aujourd'hui en tant qu'Autorité Organisatrice Locale de la Mobilité sur ce territoire. C'est dans ce cadre que s'inscrit la présente convention partenariale.

Les transports publics constituent un facteur important d'aménagement du territoire, de cohésion sociale et territoriale et de lutte contre le changement climatique.

C'est pourquoi, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Communauté de communes souhaitent approfondir le travail en commun pour promouvoir le développement :

- des services réguliers de transport public de personnes,
- des services à la demande de transport public de personnes,
- des services de transports scolaires,
- de l'intermodalité entre les réseaux,
- des services relatifs aux mobilités actives,
- des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur,
- des services de mobilité solidaire.

A cet effet, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Communauté de communes des Baronnie en Drôme Provençale s'engagent à mettre en œuvre les partenariats et les politiques mobilités nécessaires, décrites ci-après et dans le cadre d'une convention de délégation de compétence éventuelle à venir. Au regard des organisations locales, la délégation de compétence et les règles de financement énoncées ci-après peuvent également être envisagées au profit d'une commune ou d'un autre délégataire de compétence visé au Code des Transports, là où la Région est AOM Locale.

Cette délégation de compétence s'inscrit dans les dispositions prévues à l'article L. 1231-4 du code des transports, par lequel la Région peut déléguer, par convention, toute attribution ainsi que tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du même code, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales.

Pour les différentes thématiques et blocs de compétence, la Région sera à l'écoute du territoire dans le cadre de la gouvernance locale dédiée et prendra en compte l'expression des besoins en déployant le cas échéant de nouveaux dispositifs.

Par ailleurs, la Région recherchera la meilleure articulation entre les différentes politiques sectorielles régionales (et notamment mobilité, aménagement du territoire, environnement-énergie, tourisme, formation) dans son accompagnement financier.

La Communauté de communes des Baronnie en Drôme Provençale réalisera des recherches de financement pour optimiser ses budgets d'investissement et de fonctionnement pour la mise en place de service de mobilité. En tant que AO2, son éligibilité à certains programmes et appels à projet sera remise possiblement en cause. La Région s'engage alors à déposer le dossier de candidature, en tant que AOM de rang 1, si cela semble nécessaire.

Ouverture des données de transport (OPEN DATA)

Pour que l'intermodalité devienne une réalité, il faut que les voyageurs aient une vision d'ensemble de toutes les solutions à leur disposition.

La LOM - qui s'inscrit à cet égard dans la continuité de la troisième directive européenne du 20 juin 2019 et du règlement délégué 2017/1926 du 31 mai 2017 - a chargé les AOM de mettre en place un service d'information multimodal sur leur territoire.

Le législateur a décidé de rendre obligatoire, d'ici au 1er décembre 2021, l'ouverture des données dans le secteur de la mobilité et cela concerne bien sûr les opérateurs de transport de voyageurs.

L'ouverture des données implique la mise à disposition sur une plateforme numérique nationale de toutes les données du secteur de la mobilité. Ces données doivent être librement consultables et réutilisables avec le moins de restrictions possible.

Il s'agit ainsi :

- des données statiques concernant les offres de transport (arrêts, itinéraires, horaires, tarifs, offres disponibles...) ;
- des données en temps réel (déplacement, localisation, perturbations, disponibilité) ;
- et encore des données historiques de circulation des services de transport.

La LOM rend obligatoire la publication des données de transport sur le site data.gouv.fr.

En tant qu'AOM local, la Région aura à sa charge la publication de ces données. La Communauté de communes souhaite avoir accès à ces données dans le but de suivre une démarche d'amélioration continue dans le cadre d'une évaluation des politiques publiques.

I. Gouvernance

Sur proposition de la Région, la Communauté de communes des Baronnie en Drôme Provençale sera membre du comité de partenaires couvrant son territoire et tel qu'il sera défini par la Région dans son rôle d'Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale conformément aux dispositions de la LOM.

La Région s'engage également à ce que la Communauté de communes des Baronnie en Drôme Provençale soit membre et signataire du contrat opérationnel de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité couvrant son territoire. Les périmètres des bassins de mobilités seront définis en concertation avec les territoires.

Le contrat opérationnel de mobilité sera construit de manière collaborative par la Région avec l'ensemble des parties prenantes de chaque bassin (les AOM et gestionnaires d'infrastructures notamment) conformément aux dispositions de la LOM, afin de déterminer les modalités d'actions communes pour le développement de l'intermodalité entre les services et réseaux de transports, et partager les connaissances et les outils en la matière.

Des instances de gouvernance locale seront organisées afin de garantir un échange régulier entre les élus du territoire de la Communauté de commune et un élu régional local référent.

- Un comité de pilotage associant les élus communautaires et régionaux se réunira à minima **deux fois par an**, pour partager le projet de territoire de la Communauté de communes, envisager les meilleurs leviers de mobilité pour l'accompagner et faire le bilan technique et financier de la délégation de compétence.
- Un comité technique composé des représentants techniques de la Communauté de communes, des services de l'antenne régionale concernée, auxquels pourront se joindre des experts de la Direction des Mobilités, se réunira pour préparer chaque réunion du comité de pilotage et pour entretenir un dialogue régulier autour de l'exercice partagé de la compétence mobilité.

Dans le sud Drôme, un début de réflexion a permis de dégager les enjeux pertinents de déterminer le périmètre du bassin des mobilités à l'échelle du SCoT Rhône Provence Baronnies avec des continuité évidente avec la région PACA.

La Région s'engage à un dialogue avec les bassins de mobilité limitrophes pour améliorer la cohérence globale des services de mobilités inter-bassins et inter-régions.

II. Promouvoir les services réguliers de transport public de personnes

L'étalement urbain, la modification de l'organisation du travail et la dispersion des pôles générateurs de mobilité renforcent les besoins de transport mais tendent parallèlement à déconcentrer et à diversifier l'orientation des flux de déplacements. Il en résulte un confortement voire une augmentation de la part modale autosoliste.

Face au « tout automobile », la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Communauté de communes disposent néanmoins d'atouts pour infléchir le partage modal, en travaillant sur l'attractivité du réseau de transport collectif.

II.1. Périmètre de l'intervention régionale

Concernant l'évolution des services de transports réguliers, la Région accompagne la Communauté de communes sur les études visant au **déploiement** de nouvelles lignes ou au **renforcement** de lignes existantes, sur la base d'un cahier des charges défini et validé par les deux parties.

Les études sont financées à 50% par la Communauté de communes et 50% par la Région avec un plafond de 35 K€. A partir du diagnostic, il conviendra de proposer une méthodologie de mise en œuvre des nouveaux services selon un phasage qui peut intégrer une période d'expérimentation.

Concernant l'exploitation des services, la Région s'engage à participer financièrement au coût du service de deux manières :

- Pour les lignes structurantes s'inscrivant dans la stratégie régionale de maillage du territoire : prise en charge à 100% des évolutions telles que les créations ou renforcement d'offre
- Pour les lignes à vocation locale ou répondant à un besoin spécifique du territoire : prise en charge à 50% par la Communauté de communes et 50% par la Région des coûts additionnels des évolutions (déductions faites des recettes)

Pour mémoire, la Région dispose d'outils de distribution et d'information voyageurs via le partenariat Oûra. Les lignes de transport en commun développées ou renforcées sur le périmètre de la Communauté de communes seront intégrées et valorisées dans le réseau interurbain régional.

II.2. Programme de travail

Description de l'existant :

En matière de lignes régulières de transports qui incorporent du scolaire (collège et lycée), la CCBDP est concernée par :

- **Ligne 36 A et B et 71 (TER) :** Montélimar / Nyons par le transporteur SRADDA
- **Ligne 37 :** La Motte Chalancon / Nyons / Vaison la Romaine par le transporteur Le Petit Nice
- **Ligne 38 :** Bellecombe-Tarendol / Nyons et Bouvière / Nyons par le transporteur Le Petit Nice
- **Ligne 39 :** Lachau / Buis, Buis / Nyons et Nyons / Vaison-la-Romaine par le transporteur Le Petit Nice
- **Ligne 43 :** Laragne / Mévouillon en régie CCBDP => délégation de la Région pour une prise en charge financière à 100%
- **Ligne 44 :** Nyons / Pierrelatte par le transporteur SRADDA
- **Ligne 45 A :** Nyons / Pierrelatte par le transporteur SRADDA

Propositions :

- Amélioration de la ligne régulière 39, sur la portion Buis les Baronnie > Vaison la Romaine, avec la prise en compte du cadencement entre Vaison > Avignon Gare TGV, en accord avec le CC Vaison-Ventoux et la Région PACA dans un objectif de cohérence pour les horaires de correspondance. Une expérimentation d'un nouveau tracé d'une année, prise en charge à 100% par la Région puis à 50% si les services relèvent de la mobilité local et maintenu à 100% à vocation régionale.
- Favoriser une continuité de la desserte Montélimar > Nyons > Buis les Baronnie avec le tronçon Nyons > Buis afin que les correspondances puissent se faire facilement entre les lignes 71 et 39.

- Amélioration de la ligne 39 au départ de Lachau > Séderon > Buis les Baronnie, car les horaires actuels ne favorisent que les scolaires au détriment des usagers commerciaux durant la semaine. Un diagnostic serait nécessaire pour mieux comprendre les besoins réels et ainsi affiner les horaires et les fréquences entre Séderon et Buis les Baronnie avec la possibilité de conjuguer des scénarios opérationnels avec du TAD. Une expérimentation de renforcement d'offre est prise en charge à 100% par la Région AURA, puis la participation sera réduite à 50% si les services relèvent de la mobilité local et maintenu à 100% à vocation régionale.
- Continuité du service régulier local, NYONS BUS, organisée et gérée par la commune. Si une extension de ligne se réalisait au-delà des limites communales, une délégation entre la Région (AOML) et Nyons (AO2), serait alors possible.
- Mise à l'étude d'une ligne nouvelle Dieulefit > Nyons, afin d'offrir à des lycéens de Dieulefit de rallier le Lycée de Nyons et que cette ligne soit ouverte également aux usagers commerciaux. A ce jour, un itinéraire est possible via une correspondance : DLF 6h45 -> Valréas 7h20 par D35 ; Valréas 7h30 -> Nyons 7h45 par D36/X71 et Nyons 17h10 -> Valréas 17h27 ; Valréas 17h35 -> DLF 18h10
- Avant chaque expérimentation, un travail de communication sera réalisé pour préparer les modifications proposées afin d'amplifier le résultat escompté.

III. Promouvoir les services à la demande de transport public de personnes

Face à la persistance de secteurs peu denses en population et disséminés sur le territoire de la Communauté de communes, il convient de proposer des solutions de transport appropriées.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, comme la Communauté de communes sont soucieuses de répondre à ces interrogations et d'engager la réflexion et/ou les moyens qu'il paraît nécessaire de mettre en place. Toutefois, le TAD (transport à la demande) doit trouver sa place dans un système global de transport et déplacements coordonné à l'échelle régionale.

III.1. Périmètre de l'intervention régionale

En complément de l'offre régionale, la Région accompagne les initiatives locales.

Concernant la définition des services, la Région accompagne la Communauté de communes sur les études visant au déploiement d'un transport à la demande, sur la base d'un cahier des charges défini et validé par les deux parties.

Les études sont financées à part égales avec un plafond maximal de 35 K€. A partir du diagnostic, il conviendra de proposer une méthodologie de mise en œuvre du système de TAD selon un phasage qui peut intégrer une période d'expérimentation.

Concernant l'exploitation des services, la Région s'engage à participer financièrement au coût du service (déduction faite des recettes d'exploitation éventuelles) et sur la base d'un cahier des charges validé par les deux parties, précisant le fonctionnement du service et indiquant la durée du dispositif, sans exclure le recours à une expérimentation, reconductible le cas échéant. Les modalités d'intervention financière sont les suivantes :

- Soit 50 % du coût des courses de TAD, hors centrale d'appel et de réservation
- Soit 70 % du coût des courses de TAD, si le délégataire fait appel à la future centrale de réservation régionale

Si la Communauté de communes, la commune ou le délégataire faisait le choix d'exploiter en régie, l'accompagnement de la Région sur les acquisitions de véhicules est décrit à l'article VII. Dans ces conditions, la Région n'intervient pas sur les coûts d'exploitation.

Pour mémoire, la Région dispose d'outils de distribution et d'informations voyageurs via le partenariat Oûra. Les lignes de transport à la demande développées ou renforcées sur le périmètre de la Communauté de communes seront intégrées et valorisées dans le réseau régional. La Région n'interviendra pas financièrement sur des outils de services de distribution et d'information voyageurs en dehors des outils Oûra.

III.2. Programme de travail

Description de l'existant :

En matière de circuits de **transports à la demande de services réguliers**, la CCBDP est concernée par les services régionaux suivant :

- **Lot 1** : Pommerol / Motte-Chalancon > Nyons / Valréas et Montmorin / Motte-Chalancon > Nyons / Valréas par TC Transport
- **Lot 5 – Circuit A** : Ballons / Séderon > Sisteron par le transporteur Bernard Gay
- **Lot 5 – Circuit B** : Mévouillon / Séderon > Mont froc > Séderon par le transporteur Bernard Gay
- **Lot 5 – Circuit C** : Séderon > Montbrun-les-Bains > Carpentras par le transporteur Bernard Gay

En matière de circuits de **transports à la demande de services de correspondance**, la CCBDP est concernée par :

- **Lot 8** : Secteur de La Motte Chalancon et Rémuzat, rabattement possible vers Nyons par le transporteur TC Transport
- **Lot 13 – Circuit A** : Secteur de Buis les Baronnies, rabattement possible sur Nyons et Vaison-la-Romaine par le transporteur Bernard Gay
- **Lot 13 – Circuit B** : Secteur de Séderon, rabattement possible sur Buis les Baronnies, Laragne, Sisteron et Carpentras par le transporteur Bernard Gay
- **Lot 13 – Circuit C** : Secteur de Montbrun-les-Bains, rabattement possible sur Sault, Carpentras et Vaison la Romaine par le transporteur Bernard Gay

Propositions :

- Renforcement sur la communication de ces services pour une meilleure lisibilité de l'offre existante en local : campagne de communication, diffusion persistante, création de relaie locale numérique et physique. Mise à disposition des affiches et flyers par la Région.
- Création d'un TAD de ligne régulière dans la vallée de l'Ouvèze si l'expérimentation de renforcement de la ligne 39 n'est pas concluante.

La Région poursuivra la prise en charge à 100% des lignes existantes dans la continuité de services actuels pendant la durée de la convention (étude conjointe au relancement des marchés existants).

IV. Promouvoir les services de transports scolaires

IV.1. Périmètres de l'intervention régionale

En dehors des ressorts territoriaux, la Région organise les transports scolaires, Ce service de première importance pour les habitants de la Communauté de communes des Baronnie en Drôme Provençale permet à chaque élève de fréquenter l'établissement scolaire de son secteur dans des conditions de qualité, et de sécurité tant pour les familles que pour la Région et dans le respect du règlement régional des transports scolaires.

Dans l'attente des résultats du travail conduit sur l'harmonisation de la politique régionale en matière de transport scolaire, la Région entend maintenir les pratiques actuelles.

IV.2. Programme de travail

Description de l'existant :

En matière de lignes exclusivement de transports scolaire), la CCBDP est concernée par les lignes Provençale (en gras les services exclusivement à l'intérieur du territoire) :

- **16003 - Châteauneuf de bordette - Mirabel aux Baronnie** par le transporteur Chauvet
- 16004 - Volvent - la Motte Chalancon – Rémuzat par le transporteur Laborde
- 16007 - Barret de Lioure - Montbrun les Bains - Reilhanette – Sault par le transporteur Sud Est Mobilité
- **17026 - Mévouillon - Villefranche – Séderon** par le transporteur Gay
- **17027 - Cornillac - la Motte Chalancon – Remuzat** par le transporteur Mobi france
- **17028 - Condorcet - St Ferréol trente pas - Aubres - les Pilles** par le transporteur Chauvet
- **17029 - Curnier – Sahune** par le transporteur Chauvet
- **17030 - la Motte Chalancon - Cornillac - Remuzat - Sahune – Nyons** par le transporteur Chauvet
- **17031 - Séderon vers Mévouillon - la Rochette - St Auban - Ste Euphémie -Buis les Baronnie** par le transporteur Gay
- 17034 - Nyons - Curnier - Remuzat - Die - la Chapelle en Vercors par le transporteur Bouffier
- **18002 - Rémuzat Ambulances - la Motte Chalancon – Rémuzat** par le transporteur Rémuzat Ambulances
- 18003 – Mévouillon - Carpentras interne le lundi par la régie de la Com com Baronnie DP => délégation de la Région et prise en charge financière à 100%
- **19008 - Plaisians - Eygaliers - Buis les baronnie** par le transporteur Lieutaud
- **19009 - Montauban - Montguers - St Auban - la Rochette du buis** par le transporteur Gay
- **19011 - Mérindol - Propiac - Benivay – Buis les Baronnie** par le transporteur Lieutaud
- 19012 – Buis les Baronnie - St Paul les 3 Châteaux - Pierrelatte – Montélimar par le transporteur Lieutaud
- **19013 - Le Poët en Percip - la Roche sur le buis – Buis les Baronnie** par le transporteur Lieutaud
- **19016 - Le Poët Sigillat - Bésignan - Ste Jalle - St Sauveur Gouvernet** par le transporteur Lieutaud
- **19020 - St Euphémie - St Auban** par le transporteur Gay
- 20001 - Roussieux - Chauvac – Rosans par le transporteur Pinet
- 20015 - Mévouillon - Séderon - vers - Eygalayes - Lachau – Gap par le transporteur Gay
- 20020 - Carpentras - Mévouillon interne par le transporteur Mobi France.

Propositions :

- Etudier la possibilité d'ouvrir certaines lignes scolaires, lorsque ce sont des collégiens et lycéens à quelques usagers commerciaux (type étudiants, services civiques, jeunes de moins de 25 ans) et de manière filtrer par l'AOM et la Communauté de communes, en fonction de la capacité de remplissage du véhicule de transport.
- En cas d'ouverture de lignes à d'usagers commerciaux, installation d'une vidéoprotection à bord des véhicules de transport. Prise en charge financière de la Région à 100%

V. Renforts saisonniers ou desserte des stations

V.1. Périmètres de l'intervention régionale

La maîtrise des questions de transport et de déplacement s'impose aux stations touristiques pour répondre de manière positive à l'évolution générale de la demande de la clientèle. En effet, l'accroissement de la fréquentation se traduit par un engorgement des infrastructures de circulation routière et des espaces publics :

- difficultés de circulation des véhicules individuels,
- encombrement des espaces publics et circulations piétonnes par des véhicules en stationnement,
- nuisances, pollution et dégradation de l'environnement, de l'ambiance et du paysage,
- paralysie des systèmes de transports collectifs.

La résolution de ces problèmes dépend de l'efficacité des politiques de maîtrise de la circulation automobile et des renforts de l'offre de transports publics pour la desserte des sites touristiques et les déplacements pendant les séjours.

A cet effet, la Région poursuit les dispositifs contractuels mis en place et notamment à travers les délégations de compétence.

V.2. Programme de travail**Description de l'existant :**

Actuellement, les questions de mobilités liées au tourisme, les services de transport durant les périodes estivales et/ou touristiques, n'ont pas fait l'objet d'une mise en place de services spécifiques. Néanmoins, le nombre de touriste en été, amène la population de la Communauté de communes des Baronnies en Drôme Provençale à presque doubler son nombre d'habitant.

A l'échelle de l'EPCI, deux communes sont des stations touristiques avec label, Nyons et Montbrun-les-Bains.

Certains sites touristiques ont des problématiques d'hyper-fréquentation durant la période touristique avec une concentration sur juillet/août, souvent dans des zones naturelles fragiles ou des sites patrimoniaux. Cela génère des stationnements sauvages qui créent des situations accidentogènes, des dégradations sur les sites et des conflits d'usages avec la population habitante.

Sites concernés :

- Rocher de Caire à Rémuzat / Plateau du St Laurent
- Gorges de St May, de la Méouge, du Toulourenc, de Léoux
- Orpierre
- Garde-Grosse
- Lac de Cornillon

Dans le cadre de la candidature « Espace Valléen 2021-2027 », au côté du PNR des Baronnies provençales, cette réflexion est engagée sur la gestion de la sur fréquentation touristique pour définir des axes d'aménagements, une signalétique adéquate, et le développement des mobilités douces (électriques, transports en commun, covoiturage, réseau autostop).

Par ailleurs, dans un objectif de désengorgement du centre bourg, jour de marché (mercredi) en période estivale, Buis les Baronnies a mis en service une navette gratuite dans le cadre d'une délégation de compétence de transport de personne avec l'AOM.

Propositions :

- Réalisation d'un plan de circulation et de stationnement sur les sites touristiques des Baronnies en Drôme provençale. Participation de la Région dans le cadre de dispositif existant à la hauteur des critères définis.
- Equipement de rack vélo sur les cars de la Région
- Dans le cadre de la candidature « Espace Valléen 2021-2027 », au côté du PNR, une réflexion est engagée sur comment intégrer une mobilité plus durable dans une offre touristique.

VI Promouvoir l'aménagement d'arrêts de cars qualitatifs

L'aménagement et l'entretien des arrêts de cars tiennent une place primordiale pour un réseau de transport. Il importe en effet que la localisation, l'accessibilité, la sécurité des personnes, le confort ainsi que l'information dispensée aient fait l'objet d'un soin particulier dans l'aménagement, pour que ce point d'interface entre l'usager et le service se révèle fonctionnel et opérationnel. Leur entretien assure alors la pérennité de ces objectifs d'optimisation.

VI.1. Périmètres de l'intervention régionale

Pour rappel, cette convention concernant une communauté de communes pour laquelle la Région est Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale, l'ensemble des dispositifs décrits ci-après ne s'appliquent pas sur le territoire des autres AOM.

VI.1.1. Travaux de mise en sécurité – création et modification

La sécurité en transport est essentielle et plus particulièrement en matière de transport scolaire. Les statistiques nationales montrent que les accidents de transports scolaires les plus graves ont lieu au voisinage d'un point d'arrêt. Cela signifie qu'à partir du moment où un enfant ou un usager des transports collectifs arrivent à l'arrêt pour prendre son car et jusqu'à son entrée dans l'établissement scolaire, le souci de la sécurité doit être une priorité pour tous les acteurs impliqués.

C'est pourquoi la Région entend mettre en place une politique volontariste en la matière et propose de prendre en charge la sécurisation des arrêts de cars qui relèvent exclusivement de sa responsabilité quel que soit le gestionnaire de voirie concerné, ou sa situation en ou hors agglomération. Ainsi la Région interviendra à 100% sur les travaux de sécurisation.

La Région n'intervient pas sur les acquisitions foncières qui relèveront des communes ou de la Communauté de communes.

VI.1.2. Travaux de mise en accessibilité – création et modification

La mobilité, donc le transport, est essentielle au maintien de l'autonomie et de l'indépendance. Une bonne accessibilité conditionne notamment l'insertion éducative, professionnelle et sociale et permet de lutter contre les exclusions.

Les schémas directeurs d'accessibilité – agendas d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP ou Sd'AP) des services de transport ainsi que les agendas programmés d'accessibilité qui s'appliquent sur le territoire régional constituent des pièces maîtresses du dispositif. Aussi, la Région prévoit une prise en charge à 100% des travaux de mise en accessibilité des arrêts prioritaires dans la limite d'un plafond de 25 000 € HT par arrêt physique.

La Région n'intervient pas sur les acquisitions foncières qui relèveront des communes ou de la Communauté de communes.

VI.1.3. Mise en place de mobiliers

VI.1.3.1 Poteaux

La Région équipera, à ses frais, tout point d'arrêt relevant de sa compétence d'un modèle régional de poteau.

La Région n'intervient pas sur les acquisitions foncières qui relèveront des communes

Ce dernier a en effet été conçu pour permettre une perception optimale de l'information indispensable au voyage pour le plus grand nombre, y compris pour les usagers en situation de handicap.

VI.1.3.2 Abris voyageurs

La Région équipera tout point d'arrêt relevant de sa compétence d'un modèle régional d'abris voyageurs, avec une prise en charge à 100%.

La Région intervient sur le financement de la dalle à hauteur de 80%, mais n'interviendra pas sur les acquisitions foncières qui relèveront des communes.

VI.1.4. Entretien des abris et poteaux

La Région prendra en charge à 100% l'entretien des abris et poteaux aux points d'arrêts qu'elle aura contribués à aménager et qui relèvent de sa compétence.

VI.2. Programme de travail

VII. Acquisition de véhicules

VII.1. Périmètres de l'intervention régionale

La Région poursuit l'objectif d'un renforcement du verdissement du parc dans le cadre des contrats de transport qu'elle met en œuvre sur son réseau, au profit de la préservation de l'environnement sur les territoires.

La Région soutient également l'achat de véhicules propres par les acteurs publics locaux à travers différents dispositifs relevant soit de la politique mobilité, soit de la politique environnement-énergie.

Pour la politique mobilité :

Dans le cadre de services exercés en régie par la communauté de communes, la commune ou tout autre délégataire grâce à une délégation de compétences, la Région acquiert à ses frais un véhicule « propre », au plus de 22 places assises passagers (électrique, GNV, hydrogène ...) et le met à disposition à titre gratuit du délégataire qui souhaite exercer un service et à qui la Région a donc délégué tout ou partie de sa compétence. Le délégataire peut également utiliser ce véhicule à des fins accessoires, au-delà du service de transport délégué. L'entretien et la maintenance du véhicule est à la charge du délégataire.

Pour la politique environnement-énergie :

- Soutien à l'achat de véhicules GNV et hydrogène : La Région intervient en soutien à l'achat de véhicules propres GNV ou hydrogène uniquement dans le cadre de projets globaux de territoires multi-acteurs permettant l'émergence de stations d'avitaillement. Les critères sont précisés dans les Appel à projet GNVolont'air territoires et Zero Emission Valley (ZEV).
- Dans le cadre de la convention air le cas échéant, à la carte, négociés territoire par territoire. Par exemple : achat de véhicules de type VL, VUL, PL, Trolley, bus (électriques mais aussi GNV, H2) et leurs infrastructures de recharge (élec, H2) ou d'avitaillement (gaz).

VII.2. Programme de travail

Description de l'existant :

Véhicule thermique existant de 16 places mise à disposition par la Région à la CC pour la Ligne 43 et la ligne scolaire Mévouillon/Carpentras.

Propositions :

- Mise à disposition par la Région d'un véhicule propre type électrique en compatibilité avec les bornes de recharges existantes sur le territoire pour le service de la ligne 43 Larnage / Mévouillon en régie CCBDP et du transport scolaire entre Mévouillon et Carpentras, si besoin de changement de véhicule. Ce besoin sera déterminé également en fonction de l'évolution de la délégation de compétence pour le transport de personnes et qui fait l'objet d'un avenant en cours.

VIII. Promouvoir l'intermodalité entre les réseaux

L'objectif de développement d'une offre de transport public cohérente et globale sur l'ensemble du territoire de la Communauté de communes des Baronnies en Drôme provençales implique le renforcement du partenariat entre les différentes Autorités Organisatrices de Mobilité du bassin de vie, en lien avec leurs exploitants, notamment dans les domaines de l'information voyageurs, des dessertes, des systèmes de distribution et tarifaires.

Si aucun autre réseau de transport public ne dessert le territoire de la Communauté de communes, l'intermodalité sera recherchée sur les territoires voisins. Conformément à la Loi, la coopération entre les réseaux de transport et la recherche d'une intermodalité optimale et fluide fera l'objet d'un contrat opérationnel de mobilité à l'échelle d'un bassin de mobilité dont l'objet sera d'articuler les actions mobilité entre les différentes AOM du bassin.

VIII.1. Périmètres de l'intervention régionale

Services aux voyageurs

Dans un souci de cohérence de l'action publique, le périmètre de l'intervention régionale se situe dans le partenariat Oûra, la Région Auvergne-Rhône-Alpes agissant de plein droit en tant qu'AOML du territoire et au nom de la Communauté de communes des Baronnies en Drôme Provençale.

Au travers d'Oûra, la Région Auvergne-Rhône-Alpes fédère les Autorités Organisatrices de Mobilité volontaires du territoire dans l'objectif de fluidifier les parcours voyageurs et d'offrir un bouquet de services de mobilité. Début 2021, le partenariat regroupe 41 partenaires et 55 réseaux de transport en commun (volumes évolutifs).

Cette coopération s'est notamment concrétisée par la mise en œuvre :

- de la carte Oûra, support commun aux réseaux de transports partenaires,
- d'un dispositif billettique mutualisé entre les partenaires,
- de tarifications multimodales avantageuses,
- d'un calculateur d'itinéraires régional,
- de médias communs, site web et applications mobiles.

La Communauté de Communes des Baronnies en Drôme Provençale est encouragée à valoriser les outils Oûra (site web, application mobile, calculateur d'itinéraires), qui renforcent l'offre de mobilité sur son territoire.

Contrat d'Aménagements de Mobilités Vertes

La Région encourage le développement de la pratique multimodale, le recours aux transports collectifs, au covoiturage, aux modes doux (mobilités vertes).

Au niveau des gares, haltes ferroviaires et gares routières :

Les opérations éligibles visent à améliorer, pour les usagers des transports régionaux :

- l'accès aux gares routières et aux gares et haltes ferroviaires : jalonnement, cheminements piétons et modes doux, parvis...
- l'intermodalité : stationnement tous modes (y compris les modes doux et les places dédiées au covoiturage), réorganisation des circulations et des arrêts...

- l'accueil, le confort, la sécurité, l'information et la sûreté des usagers : conditions d'attente, signalétique, information statique et dynamique, éclairage...,
- travaux d'embellissement et paysagers,
- travaux préparatoires.

L'aide de la Région est réservée aux projets d'investissement, y compris les frais d'études afférents à destination de la Communauté de communes ou de la commune qui réalisera ces investissements.

La Région intervient sous la forme de subvention plafonnée :

- soit à 50 % maximum de la dépense subventionnable dans la limite d'un montant calculé selon la fréquentation attendue à l'issue du projet (900 € par voyage et par jour)
- soit à 50 % maximum de la dépense subventionnable dans la limite d'un montant maximum de 300 000 € HT

Le cas le plus favorable est retenu.

Au niveau des P+R et aires de covoiturages

La Région conduit une politique volontariste en matière de parcs-relais routiers et d'aires de covoiturages dans la mesure où ils contribuent à :

- modérer l'utilisation des voitures particulières (parking-relais et aires de covoiturage),
- améliorer la fréquentation des services de transports collectifs (parking-relais),
- limiter les émissions de gaz à effet de serre,
- développer de manière cohérente et coordonnée les politiques de déplacements avec celles portées par la Région.

Les opérations éligibles concernent les places de stationnements destinées au parking-relais et/ou aux aires de covoiturage au profit :

- du rabattement sur les lignes routières de compétence régionale (exercées en direct ou en délégation)
- des aires de covoiturage

La Région interviendra sous la forme d'une subvention à hauteur de 50 % maximum du coût, plafonnée à 900 € par place de stationnement matérialisée et dont l'usage au profit des usagers sera garanti dans la durée sur la base d'estimation des besoins partagés avec la Région.

VIII.2. Programme de travail

Description de l'existant :

Une étude sur la « Définition d'une stratégie et d'un plan d'actions permettant le développement d'une mobilité durable pour les Baronnies en Drôme Provençale » a été finalisée en mai 2022. Un programme d'actions a été défini, articulé au PCAET en cours d'élaboration, et mis en œuvre par le biais de réponses à des appels à projet.

La gare de Nyons fait office de terminus, de gare routière sur la ligne X71 (ex-ligne TER). C'est un point multimodal important du territoire.

Propositions :

- Amélioration pour les usagers des transports régionaux de la ligne X71 à Nyons :
 - Accessibilité : jalonnement, cheminements piétons et modes doux ...
 - Intermodalité : stationnement tous modes (y compris les modes doux et les places dédiées au covoiturage), réorganisation des circulations et des arrêts...

- l'accueil, le confort, la sécurité, l'information et la sûreté des usagers : conditions d'attente, signalétique, information statique et dynamique, éclairage...,
 - travaux d'embellissement et paysagers,
 - travaux préparatoires.
 - Quai STAP, dispositif régional actuel avec une participation à hauteur de 80%
- ⇒ Accompagnement régional par les dispositifs en vigueur selon leur cadre et critère en cours.
- Dans le cadre du Schéma des Mobilités, la définition de certaines mini-aire de covoiturage (3 à 4 places de stationnement) à proximité d'arrêt de lignes régulières de cars et de TAD dans les villages desservis, ont été relevé en lien des services intermodaux (bus/, stationnement vélo...) : Rémuzat, Curnier, Séderon, Saint Ferréol Trente Pas, Montbrun les Bains...

IX Promouvoir les services relatifs aux mobilités actives

Le vélo représente un outil de loisir important comme un moyen de transport au quotidien en développement. Sur de courtes distances, c'est un instrument efficace pour relever les défis environnementaux actuels et les nouvelles organisations du travail. Son usage reste encore aujourd'hui à développer en dehors des grandes agglomérations et métropoles du fait principalement du manque d'infrastructures et d'offres de service adéquates.

La Région et la Communauté de communes s'accordent pour développer l'usage du vélo seul, ou en lien avec les transports publics. Au vu de la stratégie locale portée par la collectivité, la Région délèguera la compétence à la Communauté de Communes, à la commune ou tout autre délégataire et soutiendra les actions déployées sur le territoire sur la base de ses modalités d'intervention.

Une convention de délégation de compétence pour la Mobilité active entre l'AOM et l'AO2, a été délibérée en Conseil Communautaire en septembre 2022.

IX.1. Périmètres de l'intervention régionale

Sur l'ensemble du territoire Auvergne-Rhône-Alpes, la Région intervient à la fois au titre de sa politique mobilité et de sa politique de développement des Véloroutes Voies Vertes en :

- Soutenant la sécurisation du stationnement des vélos en gare facilitant ainsi l'usage combiné des trains/cars et du vélo (service TER + vélo)
- Accompagnant les projets au travers des Contrats d'Aménagements de Mobilités Vertes (CAMV)
 Dans son volet dédié aux abords des gares et des haltes ferroviaires et routières, le CAMV est un dispositif régional qui permet d'accompagner les collectivités dans l'aménagement de ces espaces.
 Il vise notamment à améliorer et développer les accès au site, les équipements d'intermodalité et de services aux voyageurs. Dans ce cadre, les dépenses relatives au stationnement des vélos (arceaux, abris, consignes) et les cheminements cyclables à proximité immédiate de la gare sont éligibles, mais ce dans le cadre d'un projet global d'aménagement et dans le respect des plafonds de financements régionaux) :

- Aménagements cyclables d'accès au réseau de transport régional de voyageurs
 - Vélostations dans les points d'accès au réseau régional de voyageurs
- Soutenant le développement du vélotourisme par un financement des véloroutes voies vertes (VVV), contribuant ainsi à l'aménagement des axes structurants du réseau cyclable :
 - Soutien à l'aménagement des itinéraires prioritaires (politique environnement) ;
 - Portage de la maîtrise d'ouvrage pour les situations complexes sur les itinéraires structurants et les sites touristiques emblématiques (politique mobilité) ;
 - Soutien aux projets de mise en tourisme de ces itinéraires (aires de services, parkings, mobiliers agréments, développement des services à la clientèle, hébergements légers (politique tourisme) ;

Lorsque la Région est AOML, elle accompagne les territoires sur le développement des pratiques du vélo au quotidien, complète et abonde ses dispositifs actuels autour :

- Des aménagements cyclables :
 - Pour les exercices 2023 - 2027 les dispositions seront complétées au regard des inscriptions au volet mobilité du CPER.
 - Installation d'arceaux pour accrocher les vélos aux points d'arrêt du transport scolaire, des lignes régulières et du transport à la demande avec une prise en charge à 100%.
- De la lutte contre le vol :
 - Pour les exercices 2023 - 2027 les dispositions seront complétées au regard des inscriptions au volet mobilité du CPER.
 - Pour les exercices 2023 - 2027 les dispositions seront complétées au regard des inscriptions au volet mobilité du CPER.
- De l'incitation à l'usage du vélo :
 - Soutien financier à l'achat de vélos à assistance électrique ou hydrogène et de vélos classiques destinés à des déplacements du quotidien autres que des motifs loisirs. Les aides attribuées aux communes et communautés de communes qui acquièrent et gèrent les flottes sont de 50% d'un montant plafond de 50 000 € HT, par territoire d'EPCI.
 - Aide aux communes et communautés de communes pour l'acquisition et la mise en œuvre de vélobus ou de vélibus pour l'organisation du transport scolaire avec la prise en charge de 50% des coûts d'acquisition pour les services à moins de 3 kilomètres et hors frais d'entretien et de personnel.

Quel que soit le dispositif régional mobilisé, l'entretien régulier et la maintenance régulière de l'aménagement seront pris en charge par la Communauté de Communes, la commune ou tout autre délégataire. Ce dernier s'engage notamment à réaliser les balayages réguliers nécessaires et à procéder à la réparation des désordres de surface de la bande de roulement.

Les services de mobilité active mis en œuvre par la Communauté de communes, la commune ou tout autre délégataire pourront faire l'objet d'une intégration dans les outils Oûra, et notamment sur les futurs site web et application mobile, intégration pouvant aller de l'information voyageurs seule jusqu'à la redirection vers les services de réservation.

IX.2. Programme de travail

Description de l'existant :

Le développement d'une stratégie vélo sur les Baronnies en Drôme Provençale qui s'inscrit dans une politique plus globale de transition écologique, est une priorité affichée par les élus que le schéma directeur cyclable en cours d'élaboration, portera à travers la mise en œuvre d'actions dans un programme d'investissement pluriannuel.

L'ensemble des tracés de Véloroute existantes et à venir sera intégré dans ce schéma qui a l'ambition de mettre en cohérence un maillage sur l'ensemble du territoire.

La Communauté de communes des Baronnies en Drôme Provençale développe son offre cyclo touristique familiale avec la création de :

- « Au fil de l'Eygues », 40 km de sentier entre St Maurice sur Eygues et Sahune
- Deux tronçons de VRVV structurante à l'échelle de son périmètre :
 - **VRVV N°1** - La connexion locale au développement de la Véloroute de l'Ouvèze, tronçon reliant Buis-les Baronnies à Pierrelongue (en limites administratives de Mollans/Ouvèze),
 - **VRVV N°2** - La connexion locale à la Via-Rhône, tronçon reliant Nyons à Venterol (carrefour de Novezan) par l'ancienne voie ferrée.
- Trois voies douces à l'intérieur du massif.
 - **Deux potentielles Voies douces (typées vélo à assistance électrique) :**
La CCBDP entend par voie douce, un itinéraire court, non structurant à l'échelle du réseau national AF3V, et ne répondant pas au cahier des charges de préconisation des VRVV principalement en termes de dénivelé.
 - **Voie douce N°1** - Rémuzat – Cornillon/l'Oule (plan d'eau) via la RD61 B
 - **Voie douce N°2** - Séderon – Villefranche le Château reliant les 2 villages disposant des atterrissages « parapente » de la montagne de Bergies par les Rieux au nord et le Manens au sud du col.
 - **Une troisième voie douce est envisagée** selon étude, sur la commune de **Montbrun-les-Bains** sur la base d'un itinéraire pédestre familial existant, la boucle de la Fayette face au village.

Propositions :

- Equipement de rack vélo sur les cars de la Région. Prise en charge à 100% par la Région.
- Des aménagements cyclables proposés dans le programme d'actions du schéma directeur cyclable Fourniture et pose d'arceaux vélo et de stationnement vélo sécurisé (pour VAE) à proximité d'arrêt sur des lignes régulières, de TAD et lignes scolaires.
- Stations multi-outils pour le gonflage des pneus (Véloroute).

- La CCBDP a mis en place à partir de 2021 un service de prêt gratuit de VAE temporaire et pluriannuel en conventionnement avec les loueurs du territoire, dans le cadre de l'AAP Vélo et Territoire de l'ADEME.
- Dès 2022, un nouveau dispositif se dessinera avec la participation de la Région en investissement sur l'achat de VAE pour la création d'une flotte pour la mise en place d'un service de location longue durée.
- Dans le cadre d'un plan de Mobilité au sein de la CCBDP et en lien avec les autres structures publiques (Mairie, Hôpitaux...), une démarche pour promouvoir l'usage des VAE sera envisagée aussi bien pour les trajets domicile/travail que pour les déplacements locaux professionnels
- Buis les Baronnie, au côté du PNR et du SDED est lauréate auprès de la Région pour la création d'une station vélo hydrogène pour 10 vélos

X. Promouvoir les services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur

La mobilité pendulaire génère des problèmes de saturation des accès routiers en heure de pointe dans les territoires irrigués par les agglomérations et les métropoles. Cette augmentation des déplacements quotidiens génère également des émissions accrues de gaz à effet de serre (GES). Les transports collectifs réguliers ou à la demande ne peuvent répondre à tous les besoins de mobilité des habitants de la région. Il convient donc de créer les conditions favorables à un usage partagé de l'automobile, par de l'autopartage ou par du covoiturage.

X.1. Périmètres de l'intervention régionale

Autopartage :

La Région, au titre de la politique mobilité, apporte son aide à une Communauté de Communes désireuse de déployer un service d'autopartage.

Dans le cas où des opérateurs mettent à disposition leur réseau et leurs équipements (centrale de réservation, entretien des véhicules...), les aides financières de la Région doivent permettre d'encourager ces opérateurs d'autopartage à développer leur offre sur le territoire de la collectivité.

La Région soutient 50% des coûts pour la Communauté de communes :

- Des études techniques visant par exemple, en lien avec l'opérateur d'autopartage :
 - A déterminer le nombre et la localisation des emplacements de stationnement des véhicules ;
 - A définir la nature des travaux à réaliser pour aménager ces emplacements ;
 - A définir le(s) type(s) de véhicule(s) à mettre en autopartage ;
- Des travaux d'aménagement des emplacements (mise en place de la signalétique, d'arceaux, de bornes de recharge électrique...) ;
- De l'acquisition de véhicules thermiques et électriques ;

- Des dispositifs incitatifs de mise à disposition des véhicules de particuliers pour de l'autopartage.

Le plafond de l'aide est de 100 000 € en investissement pour la durée de la convention.

Covoiturage :

La Région apporte son aide à la Communauté de Communes pour développer et promouvoir la pratique du covoiturage du quotidien sur son territoire, grâce à la plateforme publique régionale de covoiturage MOV'ICI (site internet, site mobile et application) que la Région met gratuitement à disposition de la Communauté de Communes.

Les employeurs, partenaires ou collectivités du territoire, ont la possibilité de créer gratuitement des communautés en ligne sur MOV'ICI, pour animer le covoiturage.

L'aide financière apportée par la Région comprend :

- Les coûts de développement, d'hébergement et de maintenance de la plateforme régionale de covoiturage MOV'ICI
- La mise à disposition de différents supports et outils de communication et d'animation, gratuits et personnalisables pour la plupart (insertion d'un ou plusieurs logos)
- Un accompagnement à la création des communautés de covoitureurs et à la mise en place des animations auprès de ces communautés (2 jours maximum par communauté)

La Communauté de communes s'engage à promouvoir le covoiturage sur son territoire à travers ses canaux de communication en utilisant les kits MOV'ICI mis à disposition par la Région. Elle prend en charge les coûts éventuels de ses animations, ainsi que les frais d'impression des supports de communication et d'animation mis à disposition

Autres dispositifs de covoiturage que MOV'ICI :

Concernant les autres dispositifs de covoiturage, tels que les lignes de covoiturage ou l'autostop organisé, la Région pourra apporter une aide financière qui relève du soutien à l'ingénierie (article XIII).

X.2. Programme de travail

Propositions :

- Réalisation d'un diagnostic de covoiturabilité sur le territoire des Baronnies en Drôme provençale et réflexions préparatoires à un test de signalétique dynamique en covoiturage. A voir entre MOV'ICI / MOBISOL26 / REZO POUCE
 - ⇒ Volonté de la CCBDP de travailler de manière partenariale avec la Région sur une expérimentation en territoire rural
- Réalisation d'une étude pour les aires de covoiturages sur le territoire des Baronnies en Drôme provençale en complémentarité du Schéma des Mobilités de la CC.
 - ⇒ Accompagnement régional par les dispositifs en vigueur selon leur cadre et critère.
- Mise en œuvre du dispositif Rezo Pouce dans la continuité de la démarche entamée de la CCDB, pour :
 - Etude et investissement matériel (fourniture et pose de la signalétique)
 - Interface numérique (site Rezo Pouce/page Baronnies Drôme provençale et application Smartphone) et référencement des points d'arrêts

- Formation Rezo Pouce pour le chargé de mission mobilité
- Relation usager formation des agents d'accueil/secrétaires de mairie pour les lieux d'inscription (mairie, maison de service au public...)
- Animation du dispositif et campagne de communication
- Adhésion 1ère année et cotisation annuelle
 - ⇒ Accompagnement régional par les dispositifs en vigueur selon leur cadre et critère.

XI Promouvoir les services de mobilité solidaire

Dans un contexte de croissance des disparités sociales et spatiales, d'étalement urbain et d'augmentation de la distance entre habitat et emploi, la question de l'accessibilité de tous à la ville et à ses services est posée, notamment pour les personnes à plus faible revenu ou en situation de handicap.

Le souci d'équité est posé ici comme une priorité de l'action conjointe de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et de la Communauté de communes à conduire en partenariat avec les autorités compétentes et en cohérence avec la demande potentielle.

XI.1. Périmètres de l'intervention régionale

Accessibilité

En tant que chef de file des Schémas Directeurs d'Accessibilité – Agendas d'Accessibilité Programmée des services de transport régional de voyageurs Auvergne et Rhône-Alpes, la Région cofinance des travaux de mise en accessibilité du périmètre ferroviaire des gares prioritaires et des arrêts de car et finance la totalité des travaux de mise en accessibilité des arrêts de car (voir article XI.1.2)

Afin de garantir une continuité dans la chaîne de déplacement aux personnes en situation de handicap entre la gare, son parvis et les espaces publics communaux ou d'intérêt communautaire, la Communauté de Communes ou ses communes membres s'engagent à réaliser les aménagements nécessaires.

Les tarifications solidaires

Pour garantir une offre de mobilité aux populations défavorisées financièrement et/ou en situation de handicap, la Région met en œuvre depuis longtemps une politique tarifaire adaptée, notamment pour les personnes qui ne peuvent pas bénéficier de la prise en charge employeur. Pour le réseau TER, la Région prévoit ainsi deux principaux tarifs au sein de sa gamme « illico » :

- Illico Solidaire est une carte réservée aux personnes en recherche d'emploi, en insertion professionnelle, en contrat aidé, aux demandeurs d'asile... Elle offre 75 % de réduction sur l'achat de billets TER¹ pour des parcours internes au périmètre TER Auvergne-Rhône-Alpes (incluant Mâcon et Genève).
- Illico Mobilité est une carte réservée aux personnes titulaires de l'AAH ou d'une pension d'invalidité dont les revenus annuels n'excèdent pas 80 % du SMIC. Elle offre 90 % de réduction sur l'achat de billets TER¹ pour des parcours internes au périmètre TER Auvergne-Rhône-Alpes (incluant Mâcon et Genève).

¹ Billets valables sur les trains et cars TER et les Cars Région (lignes 13, 25, 33, 36, 71, 73, 74, 75 et 76 à tarification TER).

Dispositif de soutien à la mobilité inclusive (Direction de la Formation et de l'Orientation)

La Région accompagne les structures œuvrant pour une mobilité durable (association loi 1901, collectivité locale, SARL, EPCI...) et travaillant en réseau étroit avec les partenaires prescripteurs (Pôle Emploi, Missions Locales...) ainsi que le monde de l'entreprise de leur bassin d'emploi.

L'objectif du dispositif est de lever les freins à la mobilité en finançant des actions concrètes destinées à faciliter et conduire vers une mobilité autonome et durable des personnes inscrites dans un parcours d'accès à une formation ou à un emploi : diagnostics de mobilité/accompagnement individualisé et mesures de mobilité liées à des solutions de transport. Il permet ainsi de proposer des solutions physiquement et financièrement accessibles aux personnes, de tout âge, en insertion professionnelle, exclues d'un accès à la mobilité, inscrites dans un parcours de formation ou d'accès à l'emploi et considérés comme public prioritaire. Tout bénéficiaire d'une action de mobilité fait l'objet d'une recommandation d'un partenaire prescripteur. Lors de l'accueil de la personne, un diagnostic mobilité est réalisé par la structure, permettant d'apporter une réponse mobilité individualisée et adaptée aux besoins détectés.

FORM'TOIT, plateforme numérique dédiée à la mobilité des apprenants

Dans le cadre de de l'expérimentation territoriale « logement des apprenants » 2017-2019 initiée et financée par la Région, une plateforme numérique FORM'TOIT a été créée en mars 2018. Financée d'abord à titre expérimental sur 4 territoires (Ain, Isère, Haute-Savoie, Allier), la plateforme est déployée sur les 12 départements. L'objectif est de proposer un bouquet de services complet sur les 3 thématiques logement, transport, garde d'enfants.

Une articulation sera donc recherchée avec ce dispositif piloté par la Direction de la Formation et de l'Orientation.

XI.2. Programme de travail

Description de l'existant :

- Sur le territoire des Baronnie, mise en place du dispositif MOBISOL26 initié par le Département et Mobicoop dans le cadre du programme Pend'AURA. C'est une communauté de conducteurs bénévoles qui s'engage à accompagner un public fragile à des rendez-vous (administratifs, médicaux, sociaux, d'embauches...)
- Gestion par des associations (Intervalles et Maison Constantin) et la Mission locale d'une flotte de scooter et un véhicule pour un public en réinsertion
- Présence à Nyons d'une auto-école pour un public en réinsertion

Propositions :

- MOBISOL 26, la Région suivra au côté de la CCBDP la continuité de l'expérimentation, afin de d'évaluer par retours d'expérience la plus-value du dispositif sur le territoire et de son intervention possible dans l'exploitation de la plateforme numérique mis en place par MOBICOOP

XII Sensibiliser aux changements de comportement et promouvoir le report modal

En Auvergne-Rhône-Alpes, la voiture particulière assure 2 déplacements sur 3 dont ¼ font moins de 3 kms.

Chaque jour, 2,3 millions d'actifs parcourent 50 millions de kms pour aller travailler. 8,7 km en moyenne séparent les habitants de leur lieu de travail, 75% des trajets domicile-travail sont effectués en voiture et le nombre moyen de personnes par voiture est de 1,04 (« autosolisme »). Enfin, 28% des déplacements sont réalisés sur les heures de pointe.

Le coût de ces pratiques sur l'environnement est élevé. Dans ce contexte, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a mis en œuvre depuis 2011 un outil de sensibilisation aux changements de comportement pour accompagner ses politiques de développement des réseaux, des infrastructures et des services de mobilité : le Challenge Mobilité régional. La Région soutient également les projets collectifs de plans de mobilité d'entreprises.

XII.1. Périmètres de l'intervention régionale

Le Challenge Mobilité

Il s'adresse aux entreprises et aux salariés. Le temps d'une journée chaque année, habituellement début juin, par un événement ludique et convivial, les salariés sont sensibilisés et invités à tester d'autres modes de déplacements plus sûrs, plus économiques et moins polluants que l'usage individuel de la voiture pour les trajets domicile-travail. Pour cela, les employeurs (entreprises de toute taille, TPE, PME, grands groupes, collectivités, administrations, associations) s'inscrivent et animent en interne cet événement qui s'inscrit en particulier dans les démarches RSE des entreprises.

Événement fédérateur, il permet d'animer sur un territoire la thématique mobilité et de faire la promotion de l'ensemble des réseaux de transport en commun et des services de mobilité. Ce dispositif mis gratuitement à disposition par la Région propose des outils de communication et d'animation et des relais locaux pour animer localement le dispositif. A l'occasion du Challenge, la Région propose également des promotions tarifaires sur les réseaux de transport en commun et les services de mobilité régionaux qui desservent le territoire

A la suite du challenge, des classements en plusieurs catégories sont établis et des remises de prix sont effectuées lors de cérémonies pour valoriser les établissements lauréats et l'ensemble des partenaires institutionnels et économiques du territoire : une remise de prix régionale et des remises de prix locales (principalement à échelle départementale ou métropolitaine).

Le succès du challenge repose sur son animation locale par les partenaires institutionnels dont le rôle et les services de mobilité sont valorisés à cette occasion.

Dans cette optique, la Communauté de communes s'engage à être un partenaire actif du Challenge Mobilité régional sur son territoire en :

- S'inscrivant en tant qu'employeur pour la participation de ses agents (nécessite la désignation d'un référent et de l'animation interne)
- Faisant la promotion de l'événement auprès de son tissu économique local (par exemple par une communication institutionnelle sur tous supports pertinents dans le respect de la charte graphique de l'événement)

XII.2. Programme de travail

Propositions :

- Accompagnement auprès des entreprises pour la réalisation de plan de mobilité à l'échelle d'une entreprise, d'un groupement d'entreprise et/ou à l'échelle d'une ZAE, sur une base d'expérimentation sur 1 à 2 sites à définir
- Réalisation d'un plan de mobilité interne à la CCBDP pour ses agents territoriaux
- Communication auprès des entreprises du forfait mobilité durable

XIII Aide à l'ingénierie

Afin d'adapter les services aux besoins de déplacements tout en maîtrisant les coûts et en relevant les défis de la mobilité durable, la Région entend assister les communes et les EPCI sur le plan de l'ingénierie et sortir ainsi d'une logique d'appel à projet en favorisant l'émergence des projets initiés localement.

XIII.1. Périmètres de l'intervention régionale

Au-delà des études préalables au développement de projets dans les thématiques décrites aux articles précédents, l'aide régionale consiste en la mobilisation des forces vives de l'administration régionale et porte sur les champs suivants :

- L'ingénierie de projet qui permet de mettre en place la gouvernance et les techniques adaptées, apporte de la méthodologie dans la démarche de projet (mode projet, atelier, cadrage des études, ...), permet d'identifier les besoins en compétences ou expertises pour conduire le projet, facilite la réponse en amont aux appels à projets et parfois inaccessibles aux territoires dépourvus d'ingénierie et ne disposant pas des éléments de projet pour répondre dans des délais très contraints ;
- L'ingénierie administrative qui concerne l'accompagnement des projets nécessitant d'organiser et de coordonner la réponse des services publics et des opérateurs ;
- L'ingénierie réglementaire et juridique, l'expertise juridique disponible dans les services et réseaux de la Région pouvant être mobilisée, notamment pour les projets innovants ;
- L'ingénierie financière visant à identifier les sources de financement possibles dans la conduite de projets ;
- L'ingénierie d'accompagnement de mise en œuvre des politiques mobilité qui sont à vocation partenariale et mobilise les services de la Région pour contribuer à l'animation et à la coordination des partenaires.

En aucun cas, la Région ne financera de postes d'animateurs ou techniciens des acteurs publics locaux.

Si la Communauté de communes exprime un besoin d'étude globale, la Région recherchera les financements régionaux à mobiliser en subvention pour la soutenir.

XIII.2. Programme de travail

Propositions :

- Croisement avec le projet Zéro émission en Ruralité Territoriale (ZERT) sur la conception, la production et l'Usage de systèmes à Hydrogène, en lien avec le projet régional dans la stratégie de déploiement de la Mobilité Hydrogène nationale et européenne.

XIV. Communication et mention de l'aide de la Région

Les moyens et actions relatives à l'ensemble des mobilités soutenus par la Région devront répondre aux obligations de communications qui seront précisées dans les conventions (panneau d'affichage des projets, livrées du matériel roulant ...).

Toute communication écrite, digitale ou audiovisuelle devra faire mention du soutien de la Région en comportant les éléments de la charte graphique régionale en vigueur fournie par la Région.

Chaque fois que la Communauté de communes ou tout autre délégataire de la Région organisera un événementiel (ex : pose de la première pierre, inauguration, remise d'un équipement, exposition, portes ouvertes, conférence de presse, etc...), il associera la Région à son organisation (fixation de la date, etc...).

XV. Durée de la convention

La présente convention entrera en vigueur à compter de la date de signature la plus tardive, pour une durée de 5 ans.

La convention est reconductible tacitement, une fois, pour une durée de 6 ans.

XVI. Dispositions générales

Délégation à définir

En fonction des actions que la CC souhaite mener voici les délégations qui seront à définir avec les parties prenantes :

- Transport régulier local pour la Ligne 43=> Délégation existante par un avenant en cours
- Transport scolaire ligne Mévouillon/Carpentras => Délégation existante
- Mobilité active (promotion, communication, aménagement pour le vélo, service de prêt, aides à l'acquisition vélo/VAE) => Délégation existante
- Mobilité partagée (création d'aires de covoiturage, étude de covoiturabilité, mise en œuvre d'autostop-organisé, promotion de la plateforme Mov'Ici)
- Mobilité solidaire (Facilitateur pour le dispositif Mobisol26 et aides aux actions pour la mobilité auprès des associations)
- Rédacteur et dépôt de candidature à des appels à projet sur des actions de mobilité

Modification de la convention

Toute modification de la présente convention s'effectuera par avenant, signé par les parties, dont le contenu aura été préalablement approuvé d'une part par le Conseil régional ou la Commission permanente de la Région et d'autre part par le Conseil communautaire.

Sort des engagements contractuels existants

La Région s'engage à mener à son terme toute convention signée dans le cadre d'un dispositif préexistant et modifié par le nouveau cadre d'intervention de la Région.

XVII. Règlement des litiges - Responsabilité

A défaut d'accord amiable, le tribunal compétent est le tribunal administratif territorialement compétent.

Pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes,

Directeur Général Adjoint
des Mobilités
Le Président, **Par déléation**
Philippe GAMON

Pour la Communauté de communes

Le Président,



ANNEXE 1
REFLEXIONS ET DEMARCHES ENTREPRISES EN MATIERE DE MOBILITE DANS
UN CONTEXTE POLITIQUE POUR LA TRANSITION ECOLOGIQUE PAR LA CC DES
BARONNIES EN DRÔME PROVENCALE

La Communauté de communes est en cours d'élaboration de son PCAET et d'un projet de territoire global en lien avec la dynamique du programme des « Petites Villes de Demain » dans un contexte de zone de revitalisation rurale. L'un des leviers stratégiques de ce PCAET identifiés sur son territoire concerne la Maîtrise de la Demande en Energie. La large part représentée par les transports routiers, tant au niveau de la consommation d'énergie qu'au niveau des émissions de GES, l'incite à orienter certains de ses objectifs et actions opérationnelles dans le sens d'une mobilité décarbonée et moins consommatrice d'énergie.

La Communauté de communes des BaronnieS en Drôme Provençale fait également partie du périmètre du SCOT Rhône Provence BaronnieS. L'élaboration de cette planification a donc fortement besoin à ce jour de définir une stratégie et des outils en faveur d'actions concernant la mobilité.

La Communauté de communes a donc finalisé une étude de définition d'une stratégie et d'un plan d'actions permettant le développement d'une mobilité durable pour les BaronnieS en Drôme provençale qu'elle partage avec un groupement de partenaires dont le PNR des BaronnieS provençales, le Syndicat mixte du SCoT RPB et les EPCI limitrophes. Cette étude a deux livrables, un schéma des mobilités et un schéma directeur cyclable.

Voici les objectifs :

1- Elaborer une stratégie globale des mobilités durables en termes de déplacements et de transports à l'échelle de la Communauté de communes des BaronnieS en Drôme Provençale en cohérence avec les stratégies départementales et Régionales et en intégrant les objectifs nationaux en termes de réduction des gaz à effet de serre ;

2- Intégrer les bassins limitrophes et d'attraction (vallée du Rhône et agglomération ...) avec des grands axes de communication (autoroutier, ferroviaire) en attachant une attention particulière à la connexion avec les communes du Vaucluse, des hautes Alpes et des Alpes de Haute Provence ;

3- Elaborer le schéma directeur vélo à l'échelle de la Communauté de communes (appel à projet Ademe « vélo et territoire ») ;

4- Faire des préconisations opérationnelles dans le cadre d'un plan d'action.

5- L'action transversale concerne l'animation, et la concertation menées tout au long de l'élaboration de l'étude. La maîtrise d'ouvrage se dote d'outils permettant de continuer cette action au-delà de cette étude.

L'étude se décompose en trois grandes phases principales :

Phase 1 : Diagnostic du territoire

Phase 2 : Elaboration d'une Stratégie pré-opérationnelle

Phase 3 : Réalisation de fiches action d'un Programme pluriannuel partenarial d'investissement

Enfin, atteindre les objectifs fixés par la LOM, cela ne passe pas uniquement par des investissements financiers ou matériels.

En effet, comme **l'accompagnement au changement des comportements** qui est un des axes de travail proposés dans le cadre de cette convention, les besoins s'expriment également en coûts humains, donc en fonctionnement, avec de **l'animation** et de la **communication**.

Ainsi, la Région en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité locale a la responsabilité de répondre à ce type d'attente au côté de la Communauté de Communes qui ne peut assumer seules l'entièreté de la prise de compétence, même à travers une délégation. Aussi, on pourra noter l'exemple d'actions dites de « mobilités inversées ». Mettre en œuvre des politiques de mobilités nécessaires au territoire ne passe pas nécessairement par la création et la gestion de services de mobilité. Dans ce cas, c'est la création d'autres services (santé, services de proximité, lieu d'enseignement, espace de coworking...) au niveau local qui évitent les déplacements, la dépendance à la voiture et le besoin d'un service mobilité local.

La Région, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, s'engage alors à apporter son appui, dans le cadre de ses compétences, une réponse adaptée à ces besoins locaux.

Une articulation sera développée autour des projets supra-communautaire à l'échelle régional, notamment sur la question ferroviaire avec la réflexion en cours sur la création d'une nouvelle gare TGV sur la commune d'ALLAN.

