

DIAGNOSTIC

22 octobre 2021

Réf : 2021.1150- E01 D

Rédigé par : Céline LAGANE-
BOSQUE

Vérfifié par : Alexandre LAIGNEL

DEFINITION D'UNE STRATEGIE ET D'UN PLAN D' ACTIONS PERMETTANT LE DEVELOPPEMENT D'UNE MOBILITE DURABLE COMMUNAUTE DE COMMUNES DES BARONNIES EN DROME PROVENÇALE (26)



Agence Sud-Est - 2 rue du professeur Zimmermann – 69 007 Lyon – Tel : 04 28 29 47 10

LesEnR, SAS au capital de 500 000 euros - 492 275 631 RCS de Nanterre

59 avenue Augustin Dumont – 92 240 Malakoff - Tel : 01 84 19 69 00 - contact@vizea.fr – www.vizea.fr

SOMMAIRE

Partie 1 Synthèse des actions engagées 7

Partie 2 La démarche du schéma des mobilités 9

1 Objectifs du schéma des mobilités 10

1.1 Un document à portée programmatique 10

1.2 Les attentes de la CCBDP 10

1.3 La méthodologie déployée 11

2 Une approche du schéma des mobilités par polarités 14

Partie 3 Articulation avec les documents cadres 16

1 La convention de coopération en matière de mobilité 17

2 Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la CCBDP 18

3 Le Schéma départemental cyclable du Département de la Drôme (2021) 19

4 Autres documents cadres de planification 20

4.1 La prise en compte des projets : vision prospective du territoire de la CCBDP 21

Partie 4 Les dynamiques socio-territoriales structurant les besoins de mobilité 24

1 Une approche multi-scalaire nécessaire à l'appréhension du territoire 25

2 Une topographie peu favorable à la pratique cyclable 26

3 Des catégories de population aux besoins de mobilité différenciés 28

3.1 Les principaux profils d'usagers du territoire en fonction de leurs besoins en déplacements 28

3.2 Les jeunes : une composante structurante de la mobilité du territoire 29

3.3 Les 30-59 ans, une mobilité plus importante à l'échelle du territoire et de ses connexions avec les territoires voisins 30

3.4 Les plus de 60 ans, une mobilité quotidienne davantage ancrée à l'échelle locale 32

3.5 Les catégories cibles d'usagers de la CCBDP 34

Partie 5 Les besoins de mobilité et les potentiels de développement du vélo 36

3.6 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à Nyons et vers Nyons 37

3.7	Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Buis-les-Baronnies	41	6	Les navettes locales	67
3.8	Potentiel de cyclabilité	43	7	Mobilités alternatives	68
3.9	Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux sur le reste du territoire	45	7.1	Mobilité solidaire	68
3.10	Enjeux de mobilités générés par les entreprises	47	7.2	Covoiturage	69
3.11	Les déplacements vers les territoires voisins	48	7.3	La filière hydrogène	69
3.12	Les déplacements générés par la santé	49	8	Flux sortants du territoire	70
Partie 6 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier			9	Adéquation offre / usage	72
50			9.1	Les jeunes	72
1	Analyse de la hiérarchisation du réseau routier	51	9.2	Les 30-59 ans	73
1.1	Définition d'une démarche de hiérarchisation du réseau routier local	51	9.3	Les plus de 60 ans	75
1.2	Analyse de la hiérarchisation du réseau routier de la Communauté de Communes des Baronnies en Drôme Provençale	53	Partie 8 Analyse de la performance du système vélo		
Partie 7 Analyse des flux du territoire et adéquation offre demande			76	10	Le système vélo
58			10.1	Définition	77
1	Motorisation	59	10.2	Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion	79
2	Transports réguliers	61	10.3	Apaisement du réseau routier	86
3	Transports scolaires	63	10.4	L'offre de stationnement sur les polarités de la CCBDP	88
4	Transport à la demande (TAD)	64	10.5	Les services vélos de la CCBDP	90
4.1	Le TAD Correspondance	65	Partie 9 Organisation de l'intermodalité		
4.2	Le TAD régulier	65	93	1	L'utilisation des transports ferroviaires
			95	94	

**Partie 10 Orientations
stratégiques
95**

- 1 Premières orientations stratégiques 96**
- 2 Atouts et contraintes du territoire 98**

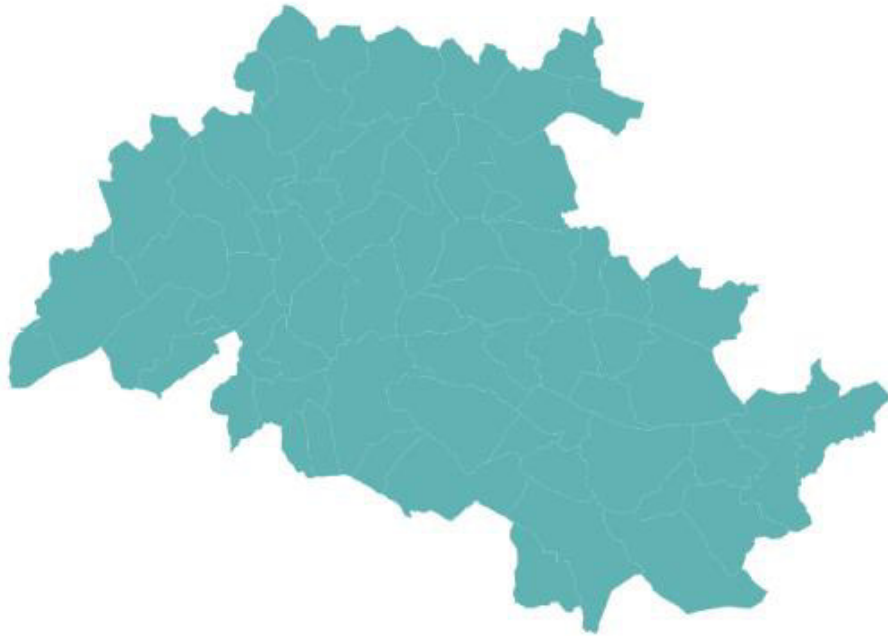
**Partie 11 Annexes
100**

- 1 Quelques définitions 101**
 - 1.1 La mobilité durable
101
 - 1.2 Les « distances de confort » par mode de déplacement
102
 - 1.3 L'intermodalité
102
- 2 Les outils réglementaires et financiers 105**
 - 2.1 Le partage de la voirie
105
 - 2.2 Plan national d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)
105
 - 2.3 Les aides aux déplacements domicile-travail
106
 - 2.4 Autres réglementations régissant l'usage des modes actifs
107
 - 2.5 Les financements et subventions
107

TABLE DES ILLUSTRATIONS

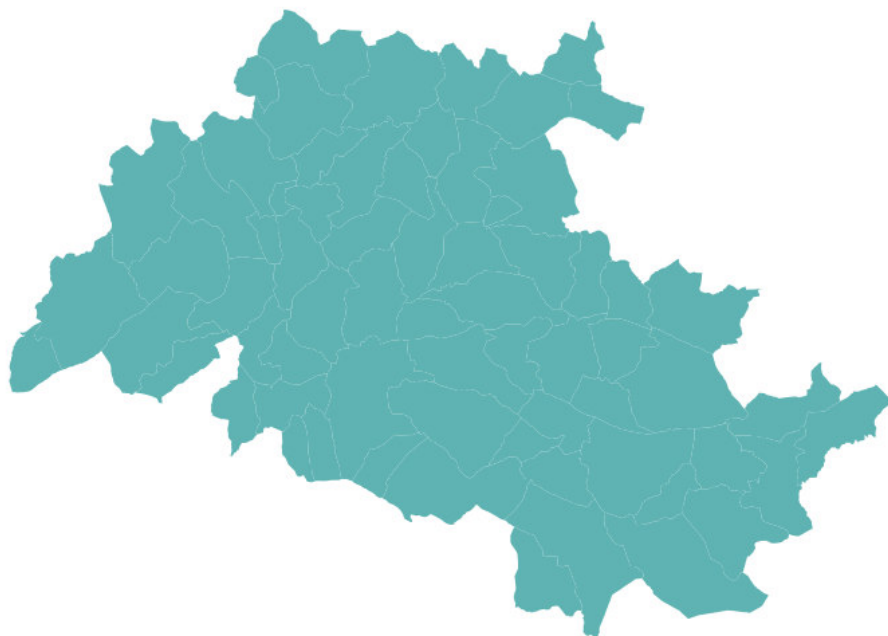
Figure 1 - Les parties prenantes de la mobilité du territoire de la CCBDP	12
Figure 2 - Les polarités internes du territoire de la CCBDP	14
Figure 3 – Carte des VVV dans la Drôme.....	19
Figure 4 – Sondage mobilité sur la CCBDP (2019).....	21
Figure 5 – Carte des Véloroutes Voies Vertes et voies douces du territoire (CCBDP).....	23
Figure 6 - Les polarités du territoire de la CCBDP	25
Figure 7 - Topographie de la CCBDP.....	26
Figure 8 – Revenus moyens des foyers fiscaux imposables de la CCBDP	31
Figure 9 – part de la population ayant plus de 60 ans - CCBDP ..	32
Figure 10 – Cartographie participative en ligne - CCBDP	35
Figure 11 –Zones d’activités économiques de Nyons	37
Figure 12 –Pôles générateurs de flux du centre-ville de Nyons .	38
Figure 13 –Ligne 37 (Vaison – Nyons)	40
Figure 14 –Transports et parkings à l’échelle du centre-ville de Nyons.....	40
Figure 15 – Pôles générateurs de flux de Buis-les-Baronnies	41
Figure 16 – Potentiel cyclable de Buis-les-Baronnies	43
Figure 18 – Potentiel cyclable depuis les ZAE de Nyons	44
Figure 17 – Potentiel cyclable depuis le centre de Nyons	44
Figure 19 – Pôles générateurs de flux vers les territoires voisins de la CCBDP	45
Figure 20 – EPCI voisines de la CCBDP	48
Figure 21 – Etablissements de santé à proximité de la CCBDP ...	49
Figure 22 Hiérarchisation du réseau routier de la CCBDP	53
Figure 23 - D538 entre Mirabel-aux-Baronnies et Nyons (GSV, 2021)	55
Figure 24 – Liaisons primaires de la CCBDP	55
Figure 25 – Liaisons secondaires de la CCBDP	56
Figure 26 - D542 au Nord de Séderon (GSV, 2021).....	56
Figure 27 – Liaisons tertiaires de la CCBDP	57
Figure 28 – Localisation des bornes de recharge de la CCBDP (VIZEA - source Chargemap).....	59
Figure 29 – Lignes de transports réguliers et arrêts de transports scolaires – CCBDP (source CCBDP, Dromolib, Région AURA.....	61
Figure 30 – Transport à la demande – service de correspondance (source BD TOPO IGN, Dromolib, CCBDP).....	64
Figure 31 – Transport à la demande – service régulier (source BD TOPO IGN, Dromolib, CCBDP)	65
Figure 32 – Lignes du Nyons bus (source CCBDP).....	67
Figure 33 – Carte des flux sortants du territoire de la CCBDP (source INSEE)	70
Figure 34 – Réseau cyclable de Nyons (source CCBDP)	79
Figure 35 – Réseau cyclable de Buis-les-Baronnies (source CCBDP)	81
Figure 36 – Réseau cyclable du territoire de la CCBDP (source CCBDP).....	82
Figure 37 – Jalonnement cyclable (source CCBDP).....	85
Figure 38 – Circulation autour de la cité scolaire Roumanille Barjavel et de l’école Notre Dame à Nyons (source CCBDP)	87
Figure 39 – Zone 30 à Buis-les-Baronnies (Vizea, 2021)	87
Figure 40 – Présence des voitures dans le centre-ville de Nyons (Vizea 2021).....	88

Figure 41 – Offre de stationnement à Nyons (CCBDP)	88	Figure 46 - Superblock model. Source : Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018	101
Figure 42 – Présence des voitures dans le centre-ville de Buis-les-Baronnies (Vizea 2021).....	89	Figure 47 - Schéma Ecomobilité (Vizea).....	102
Figure 43 – Limitation du stationnement automobile dans le centre-ville de Buis-les-Baronnies (Vizea 2021).....	89	Figure 48 – Modes de déplacements et distances optimales - https://15marches.fr/non-classe/manifeste-pour-les-micromobilites	102
Figure 44 - Services vélo. Source : Vizea, 2019	90	Figure 49 - Caricature (Alexis Nouailhat)	109
Figure 45 - Carte des gares utilisées pour les habitants de la CCBDP	94		



Synthèse des actions engagées

Apaisement du réseau routier	Un apaisement du réseau routier inexistant sur le territoire
Aménagements dédiés sur voirie	Des aménagements existants mais marqués par de fortes discontinuités et d'importantes zones blanches
Aménagements dédiés hors voirie	Des cheminements mixtes existants, valorisés en véloroutes voies vertes et voies douces
Jalonnement	Un jalonnement existant mais uniquement à dimension cyclo-touristique
Stationnement	Une offre de stationnement faible et peu qualitative
Transports réguliers et scolaires	Une offre existante mais peu suffisante
Transports à la demande et mobilités alternatives	Une offre existante mais peu connue
Services	Une offre de services vélo concentrée à Nyons
Informations et communication	Des dépliants et guides existants à dimension cyclo-touristique Une communication sur l'ensemble des mobilités existantes Des relais locaux à mettre en place



La démarche du schéma des mobilités

1 Objectifs du schéma des mobilités

1.1 Un document à portée programmatique

Document cadre de la politique de mobilité à l'échelle de la CCBDP pour les 6 ans à venir, le schéma directeur des mobilités constitue une feuille de route et une boîte à outils pour porter le développement des alternatives à l'autosolisme, fait de circuler seul dans une automobile.

Concrétisé par un programme pluriannuel d'investissements cyclables, mais aussi sur l'ensemble des autres mobilités, il définit un maillage à l'échelle du territoire et de ses polarités, complété par un ensemble d'actions complémentaires.

1.2 Les attentes de la CCBDP

Les attentes spécifiques pour le schéma des mobilités sont les suivantes :

- Développer et renforcer les solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme, et ce sur l'ensemble du territoire.

- Revaloriser les transports réguliers et le Transport à la demande (TAD)

- Organiser et contribuer au développement des mobilités partagées et solidaires

- Evaluer et mettre en place une intermodalité efficace sur le territoire

Le vélo sera développé dans le cadre d'un livrable spécifique, le schéma directeur cyclable, avec comme objectifs de :

- Développer les circulations vélo comme alternatives aux déplacements motorisés ;

- Dynamiser et de sécuriser ce mode de déplacement :

La présente étude vise à développer la pratique cyclable en traitant essentiellement de la qualité des aménagements à développer et proposer aux cyclistes. Cette approche qualitative devra entre autres répondre aux objectifs de sécurité routière de manière à viser l'objectif de zéro tué et blessé grave. Les axes de travail décrits dans ce cahier des charges permettront d'améliorer le réseau existant et en devenir ainsi que la

sécurité des cyclistes qui l'empruntent tout en augmentant le nombre de déplacements à vélo.

- Identifier les points durs et résorber les coupures : recensement état des lieux et étude pré-opérationnelle de ces points durs :

Il est entendu par coupure les infrastructures de transport et les grandes emprises foncières qui sont difficilement franchissables à vélo. Par ailleurs l'aménagement d'itinéraires cyclables se révèle particulièrement complexe sur certains tronçons d'itinéraires pour des raisons qui peuvent être multiples. Pour être confortable, sécurisé et attractif, le réseau cyclable doit avant tout être continu et le plus direct possible. Pour cela il convient de mettre en œuvre des solutions d'aménagements les plus efficaces possibles.

La présente étude vise à hiérarchiser et prioriser les actions à mettre en place.

Dans le cadre de la LOM, la CCBDP n'a pas souhaité prendre la compétence mobilité. Ce schéma des mobilités se doit donc également de servir de base et de guide pour le travail effectué par la Région et la CCBDP, au travers de la convention de coopération en matière de mobilité.

Le schéma des mobilités aura en outre un lien important avec le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) en cours d'élaboration sur le territoire.

Enfin, dans le cadre du périmètre du SCoT Rhône Provence Baronnies, en cours d'élaboration, une forte coopération inter-EPCI sera attendue afin de garantir une cohérence territoriale sur ces aspects de mobilité.

- Elaborer un état des lieux et diagnostic sur la base des éléments déjà existants sur l'ensemble des mobilités ;
- Co-animer avec la CCBDP, l'élaboration de la stratégie globale de développement des mobilités toutes finalités confondues (utilitaires, touristique et de loisir).
- Rédiger un schéma directeur vélo et toutes mobilités confondues intégrant une programmation pluriannuelle de travaux sous diverses maîtrises d'ouvrage pour constituer un véritable plan mobilité avec un plan d'actions priorisé.

1.3 La méthodologie déployée

1.3.1 La concertation

Une approche large de concertation a été privilégiée lors de l'analyse et du diagnostic du territoire dans le but d'associer les acteurs du territoire à la démarche d'élaboration du schéma des mobilités.

La diffusion d'une cartographie en ligne auprès des usagers et habitants, permettant le recueil de leurs perceptions des freins, potentiels, coups de cœur, à l'usage de l'ensemble des mobilités et ce sur l'ensemble du territoire, ainsi que le recueil de données auprès des communes ont permis d'alimenter précisément le diagnostic ici présenté.

Des moments de partage avec les habitants et touristes du territoire, par exemple lors de la foire bio de Nyons, où la CCBDP a tenu un stand pour sensibiliser et promouvoir la pratique des éco-mobilités dans les Baronnies avec un focus sur l'usage du vélo électrique.

Un panel représentatif des usagers de la CCBDP a été constitué. Un panel de 25 personnes, représentant les différentes cibles d'usagers du territoire a ainsi été formé et participera aux différents moments de concertation tout au long du projet.

Ces moments de concertation ont pour ambition d'apporter une vision territoriale et locale à l'étude.

1.3.2 Relevés de terrain

Des relevés terrain sont réalisés tout au long de l'étude, afin d'évaluer la faisabilité des aménagements préconisés et de les dimensionner.

1.3.4 Les parties prenantes de la mobilité du territoire

Les parties prenantes de la mobilité intervenant sur le territoire sont nombreuses.

On y trouve :

- Tous les services et agences régionaux et départementaux liés à la transition énergétique
- Les agences de transports de personnes
- Les loueurs de vélos du territoire
- Les associations locales

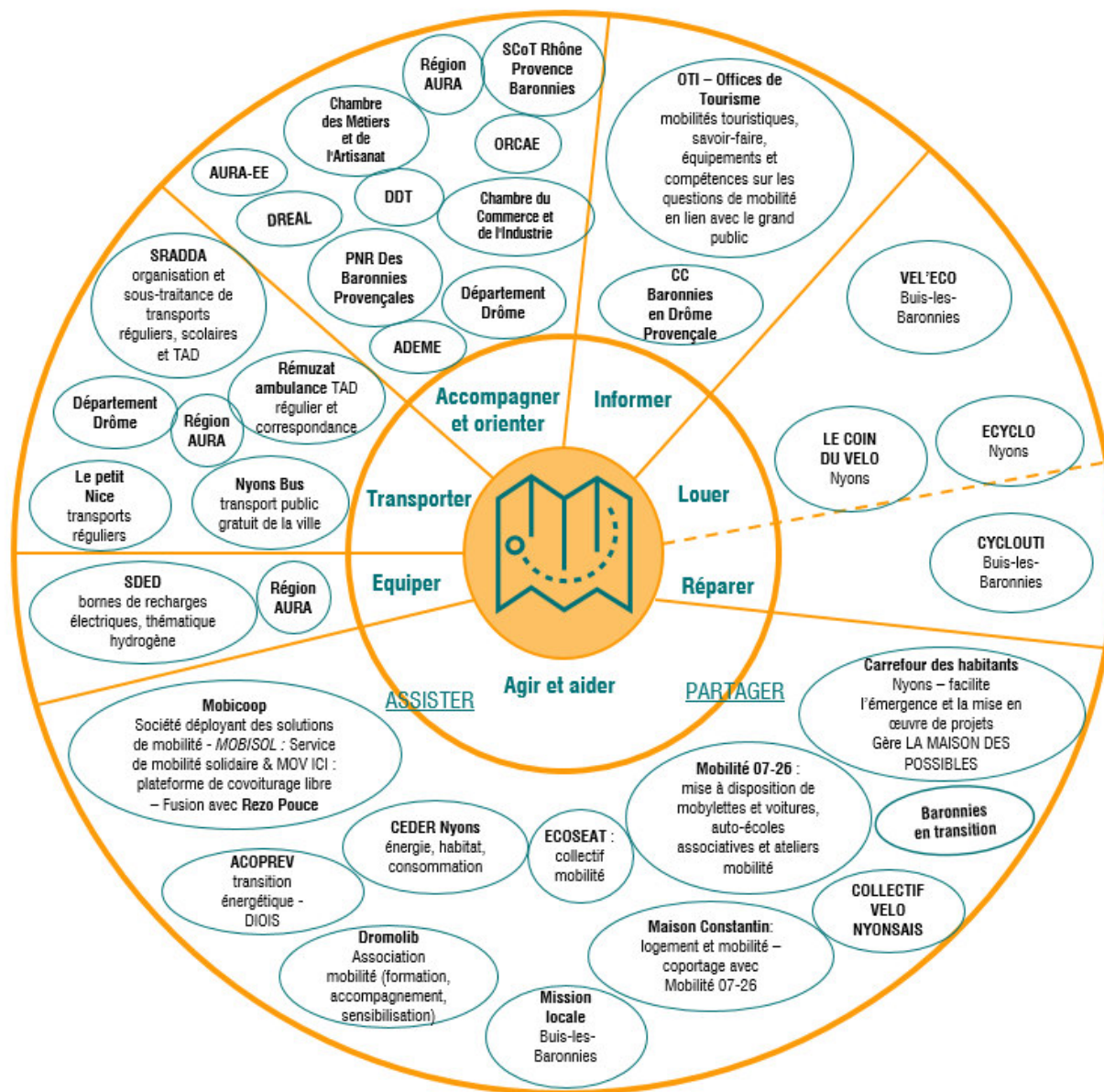


Figure 1 - Les parties prenantes de la mobilité du territoire de la CCBDP

1.3.5 Entretiens avec les acteurs du territoire

Plusieurs entretiens ont été réalisés auprès des acteurs de la mobilité :

- La Communauté de Communes des Baronnies en Drôme Provençale
- La Région Auvergne Rhône-Alpes
- Le département de la Drôme
- Le Syndicat Mixte du SCoT Rhône Provence Baronnies
- Le PNR des Baronnies Provençales
- Le SDED
- La DREAL
- La DDT
- La SRADDA

Des entretiens ont également été réalisés avec les services de la CCBDP et avec les élus du territoire :

- Office de tourisme
- Services techniques de la CCBDP
- Mairie de Nyons
- Mairie de Buis-les-Baronnies
- Mairie de Verclause
- Mairie d'Aubres
- Mairie de Vers-sur-Méouge
- Mairie de Mévouillon
- Mairie de Séderon
- Mairie de Montbrun-les-Bains

Enfin, des entretiens ont été réalisés avec les associations du territoire et des acteurs locaux motivés par ces questions de mobilité :

- Carrefour des Habitants
- Mobicoop, dans le cadre du dispositif MOBISOL 26

- Dromolib

Le but de ces nombreux entretiens étant d'avoir une vision complète de l'ensemble des contraintes et besoins de mobilités à l'échelle du territoire entier.

2 Une approche du schéma des mobilités par polarités

Le schéma des mobilités ayant vocation à répondre aux besoins utilitaires et de loisirs de mobilité, et compte-tenu de l'étendue du territoire, se déclinera à deux échelles :

- **A l'échelle territoriale**, échelle globale de la CCBDP, afin de travailler sur le réseau intercommunal, à assurer la desserte des pôles générateurs de flux identifiés comme « d'intérêt communautaire » mais aussi à inscrire le territoire au cœur des itinéraires touristiques ou de loisirs. A cette échelle les questions de connexion avec les territoires voisins sont intégrées ainsi que les enjeux d'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo (1^{ère} écomobilité développée sur le territoire), afin de mieux connecter les principales polarités entre elles.
- **A l'échelle des polarités stratégiques**, constituées des 4 polarités du territoire. Avec celles-ci, est réalisé un travail étroit avec les acteurs locaux, notamment les communes, dans le cadre d'une approche basée sur l'accessibilité des pôles générateurs de flux locaux de chaque secteur. Pour chacune de ces polarités sont mis en adéquation les pôles générateurs de

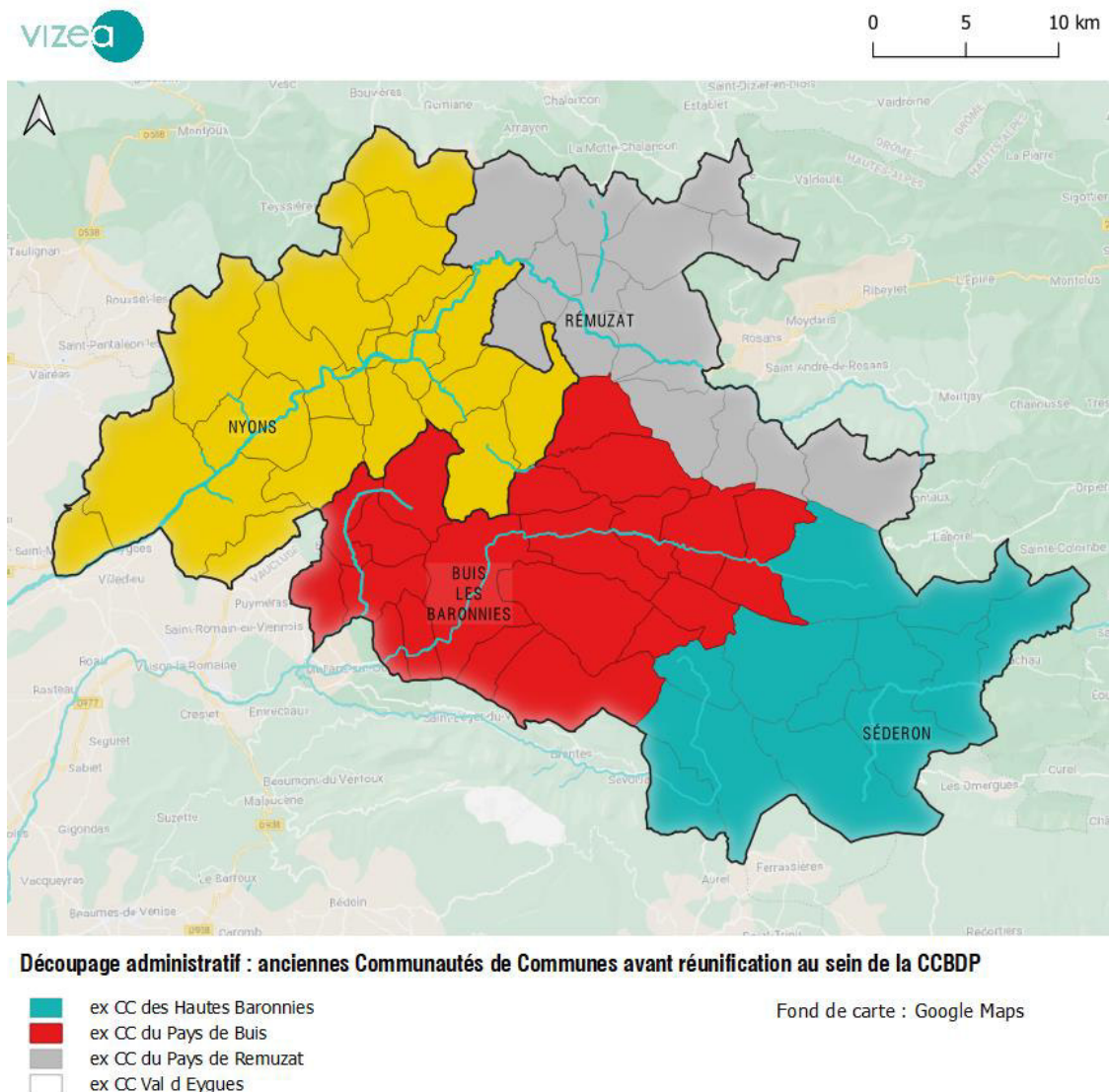


Figure 2 - Les polarités internes du territoire de la CCBDP

déplacements, et l'offre de transport existante.

Les 4 polarités majeures identifiées correspondent aux anciennes communautés de communes, et sont les suivantes :

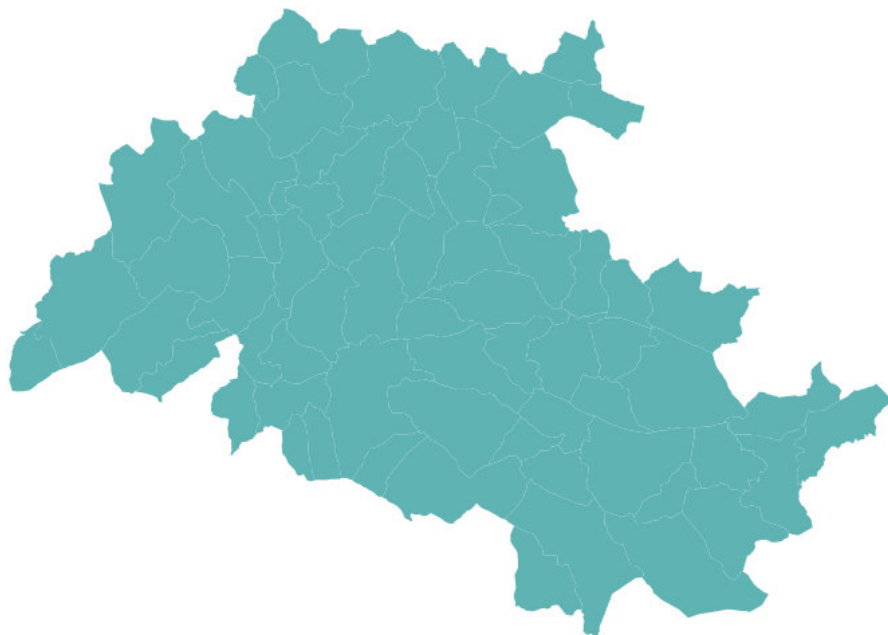
- Ex-CC Val d'Eygues (Nyons)
- Ex-CC Pays de Buis (Buis-les-Baronnies)

- Ex-CC Pays de Rémuzat (Rémuzat)
- Ex-CC des Hautes Baronnies (Séderon)

Cette structuration de territoire est également due au fonctionnement par vallée et aux polarités, parfois situées hors du territoire (voir p25-26).

La hiérarchisation des pôles à desservir réalisée en phase 2 permettra, aux différentes échelles,

de hiérarchiser les priorités d'aménagements, de pouvoir définir le niveau de qualité des liaisons cyclables à réaliser, ainsi que de développer un système vélo efficace répondant aux besoins des usagers. Enfin, elle permettra également de cibler les solutions de mobilités les plus adaptées à chaque polarité ainsi que les contraintes associées.



Articulation avec les documents cadres

1 La convention de coopération en matière de mobilité

Dans le cadre de la LOM et de la non prise de compétence mobilité par la CCBDP au 31 mars 2021, une convention de coopération est en cours d'élaboration avec les services de la Région. L'enjeu est de mettre en œuvre des politiques de mobilités nécessaires entre les parties afin d'établir des conventions de délégation pour les mobilités que la CCBDP souhaitera gérer en local en tant que AO2 (Autorité Organisatrice secondaire). La région AURA est ainsi AOM locale au 1^{er} Juillet 2021 et la CCBDP devient Autorité Organisatrice secondaire (AO2) délégataire par convention (convention de délégation pour les mobilités actives au 28 Septembre 2021)

Orientations de la convention de coopération Région AURA / CCBDP	Prescriptions et actions à déployer dans le cadre du schéma des mobilités
Services réguliers de transport public de personnes	<ul style="list-style-type: none"> → Etudier le déploiement de nouvelles lignes et le renforcement de lignes existantes → Veiller à la continuité des services réguliers locaux
Services de transports à la demande	<ul style="list-style-type: none"> → Proposer des solutions de transport à la demande appropriées permettant de faire face à l'immensité du territoire. → Etudier le renforcement de la communication des services de transport à la demande : service régulier et service de correspondance
Services de transports scolaires	<ul style="list-style-type: none"> → Etudier la possibilité d'ouvrir certaines lignes scolaires pour les cars transportant des collégiens et lycéens à quelques usagers commerciaux étudiants en fonction du remplissage du véhicule de transport → Être vigilant aux besoins des familles sur le territoire (coût, lignes en péril, mode d'inscription)
Renforts saisonniers ou desserte des stations touristiques	<ul style="list-style-type: none"> → Poursuite des délégations de compétence sur le territoire → Définir des axes d'aménagements, une signalétique adéquate, et le développement des mobilités douces (électriques, transports en commun, covoiturage, réseau autostop)
Intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> → Assurer une intermodalité optimale et fluide entre les réseaux à partir d'une offre de transports en commun structurante
Mobilités alternatives	<ul style="list-style-type: none"> → Développer le recours au covoiturage → Soutenir l'achat de véhicules propres GNV ou hydrogène → Développer l'autopartage sur le territoire → Promouvoir les services de mobilités solidaires
Mobilités actives	<ul style="list-style-type: none"> → Développer l'utilisation du vélo sur le territoire → Mettre en place un service de prêt de VAE → Aide à l'acquisition de VAE → Mise en place d'une station vélo hydrogène à Buis-les-Baronnies

2 Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la CCBDP

Le PCAET est en cours d'élaboration.

Le diagnostic, validé en février 2021, donne aux enjeux de mobilité une place prépondérante dans la mesure où le secteur des transports représente 33% des consommations énergétiques du territoire et est le premier secteur en termes d'émissions de Gaz à effet de serre (GES) du territoire.

L'enjeu est donc non seulement de trouver des alternatives à l'autosolisme mais également de lutter contre la précarité énergétique, qui concerne un nombre important d'habitants du territoire.

Pour cela une véritable politique de transition énergétique doit être définie à travers une cohérence et co-construction des deux études et dans la mise en œuvre de leurs plans d'actions.

Les **ateliers de concertation du PCAET**, initiés en début de phase stratégie à Nyons et à Buis-les-Baronnies les 25 et 26 mai 2021 ont mis en évidence que, *concernant la mobilité, la priorité est le maintien de l'existant sur les transports collectifs et scolaires sur le territoire, tout en augmentant la fréquence et la couverture géographique. Cette offre de transport doit structurer le territoire et à ce titre, des lignes de bus vers Montélimar, Vaison-la-Romaine, Avignon et les autres axes structurants doivent être renforcées. Le TER Nyons s'inscrit dans cette idée d'avoir une offre qui va structurer le territoire.*

Les initiatives mobilité du territoire sont nombreuses mais peu connues : la communication de l'ensemble de l'offre disponible sur le territoire et des acteurs locaux doit être améliorée. Pour cela, le contact humain est fortement demandé par les habitants des Baronnies.

La santé est également un sujet important, car tourné vers l'extérieur et donc générateur d'une mobilité importante.

Le hub bus de Nyons est une vraie problématique et doit être repensé de façon efficiente en complément d'une interdiction des voitures sur autour des établissements scolaires de la ville. L'axe Nyons – Mirabel-aux-Baronnies, très accidentogène à vélo, doit lui aussi être retravaillé.

La contrainte du minimum de 6 élèves pour mettre en place un transport scolaire est un problème dans certaines zones reculées du territoire. Cette contrainte ainsi que la capacité des bus scolaires non adaptés au remplissage réel ne permettent pas de mettre en place une offre de transport scolaire adaptée.

Les potentiels covoiturage, TAD et autostop du territoire sont importants et pour le développer il serait intéressant que chaque village possède sa propre aire avec un aménagement visible, en particulier dans les zones blanches.

Plusieurs tracés Véloroutes Voie Verte sont en cours d'étude sur le territoire et seront toutes finalisées pour fin 2022.

3 Le Schéma départemental cyclable du Département de la Drôme (2021)

Un schéma directeur cyclable a été élaboré entre 2013 et 2015, puis déployé sur la période 2015-2020. Les nouvelles orientations de la politique cyclable du département de la Drôme ont été présentées aux collectivités en mai 2021.

- **Soutenir le cyclotourisme** : L'enjeu est tout d'abord de finaliser le réseau des véloroutes voies vertes (VWV) maillant le territoire. Des actions pourront être engagées pour faciliter la cohérence et la continuité de ces projets entre les différentes EPCI. L'enjeu est également de relier les VWV aux territoires limitrophes en dessinant des perpendiculaires à la Via Rhôna, axe majeur à une échelle européenne. Enfin, une stratégie de valorisation du cyclotourisme est attendue.
- **Sécuriser le vélo du quotidien** afin de promouvoir le vélo comme mode de transport quotidien, le département souhaite sécuriser et donc, de prescrire les bons aménagements. A cet effet le département

propose une piste cyclable nécessaire au-delà de 7000 véhicules / jour et recommandée entre 4000 et 7000 véhicules / jour. Afin d'affirmer la prise en compte du cycliste, le département préconise des bandes cyclables plutôt que des bandes multifonctionnelles, très utilisées actuellement dans la Drôme. L'enjeu est de se focaliser sur un rayon resserré autour des centres urbains (5 à 7km : voir le potentiel de cyclabilité et les isochrones associés Figures 12 à 14).

Le département souhaite s'inscrire dans la construction des schémas cyclables territoriaux

- **Susciter et accompagner les schémas directeurs cyclables territoriaux** afin de développer la pratique cyclable au quotidien, et de soutenir le financement des aménagements cyclables
- **Plan mobilité des collèges** : dans le prolongement du programme « savoir rouler à vélo », le département souhaite accompagner les collégiens en leur offrant de bonnes conditions pour accéder à leur établissement scolaire à vélo ou à trottinette
- **Déployer un réseau de bornes de recharges des vélos à assistance électrique (VAE)** afin de prendre en

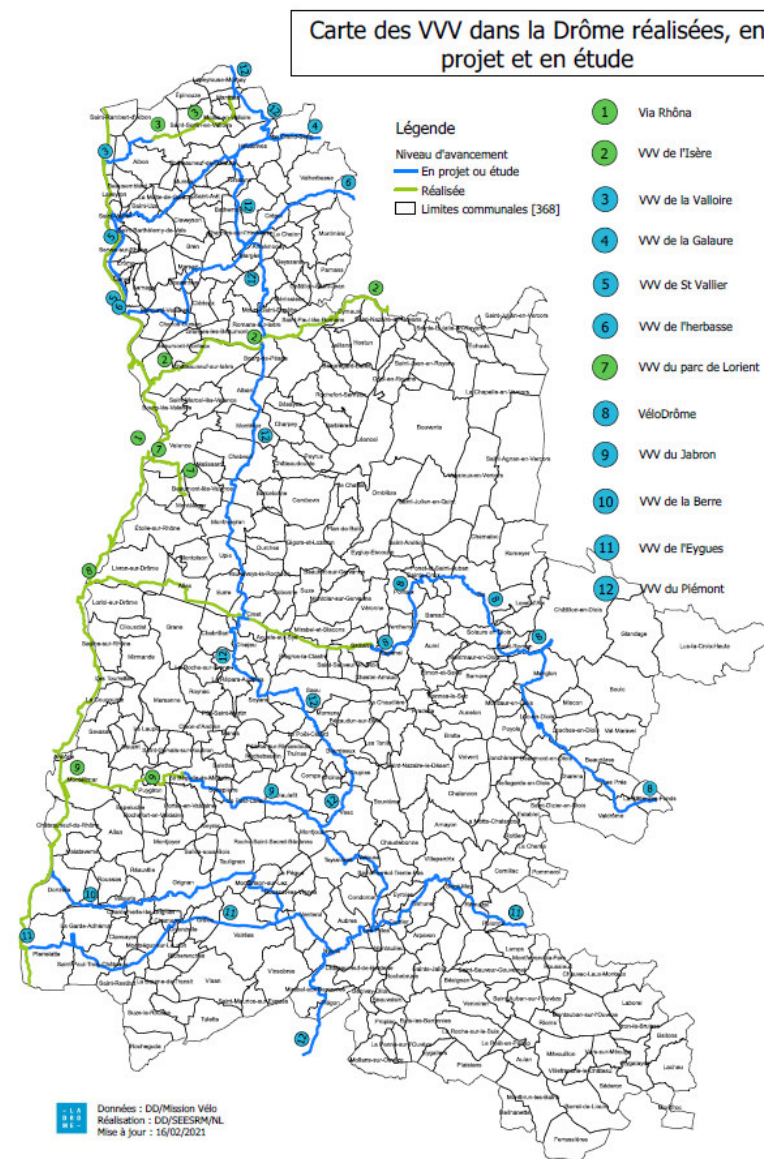


Figure 3 – Carte des VWV dans la Drôme

compte les contraintes géographiques du territoire (sur le domaine départemental et les sites touristiques) en partenariat avec le SDED.

L'enjeu étant par la suite d'étendre ce modèle sur l'ensemble du territoire

Instaurer le forfait mobilités durables pour les agents du conseil départemental.

4 Autres documents cadres de planification

Documents de planification/acteurs	Potentiel d'actions à déployer
SRADDET de la région Auvergne-Rhône Alpes	<p>Adopté par le Conseil régional les 19 et 20 décembre 2019, il a été approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020.</p> <p>Le document fixe des objectifs de moyen terme et long terme en matière d'intermodalité et de développement des transports</p> <p>Il vise notamment à concilier le développement des offres et des réseaux de transports avec la qualité environnementale et à désenclaver les territoires ruraux par des infrastructures de transport et des services de mobilités adaptés.</p> <p>Le schéma des mobilités devra s'articuler autour des objectifs formulés en termes de mobilité par le SRADDET.</p>

4.1 La prise en compte des projets : vision prospective du territoire de la CCBDP

4.1.1 Sondage mobilité transports collectifs

En 2019, un sondage mobilité transports collectifs a été réalisé sur le territoire de la CCBDP. Le sondage a été mis en ligne du 10 avril au 31 mai 2019 et 325 personnes y ont répondu. L'objectif de cette étude était de comprendre comment les gens se déplacent.

Enseignements principaux :

1. Les transports en commun sont utilisés par la moitié des répondants, mais pas de façon régulière. Les raisons principales du manque d'utilisation sont le manque de couverture sur le territoire et des horaires et fréquences non satisfaisants.

2. Le transport à la demande est méconnu par une bonne moitié des répondants, et peu utilisé, même par ceux qui le connaissent, pour des raisons de manque d'informations sur les prestations proposées. Il est utilisé en grande



Figure 4 – Sondage mobilité sur la CCBDP (2019)

majorité afin de rejoindre une gare ou une correspondance.

3. les répondants mettent en évidence des besoins de transports en commun sur les liaisons interdépartementales et davantage de fréquence, entre les polarités principales du territoire (entre Nyons et Buis les Baronnies, par exemple.)

4. les répondants utilisent très peu les transports scolaires. Celles-ci sont utilisées en majorité pour se rendre à Nyons, Montélimar ou encore Avignon. Au départ des Hautes Baronnies, ces transports sont utilisés pour se rendre à Buis-les-Baronnies, Séderon et Vaison-la-Romaine.

4.1.2 Les projets Véloroutes Voies Vertes

Aujourd'hui, à travers les mobilités actives, il existe le fil de l'Eygues entre St Maurice sur Eygues et Sahune sur un tracé de 40 Km.

Les offres pour le vélo se développent à travers deux tronçons de véloroutes voies vertes (VVV) structurantes à l'échelle supra-communautaire pour proposer un maillage cyclable plus important sur le territoire, renforcé par trois voies douces à l'intérieur du massif.

- VRVV 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 2 - La connexion locale à la Via-Rhône, tronçon reliant Nyons à Venterol (carrefour de Novezan) par l'ancienne voie ferrée.

Deux potentielles Voies douces (typées vélo à assistance électrique) :

Voie douce : 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 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 peut-être 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.

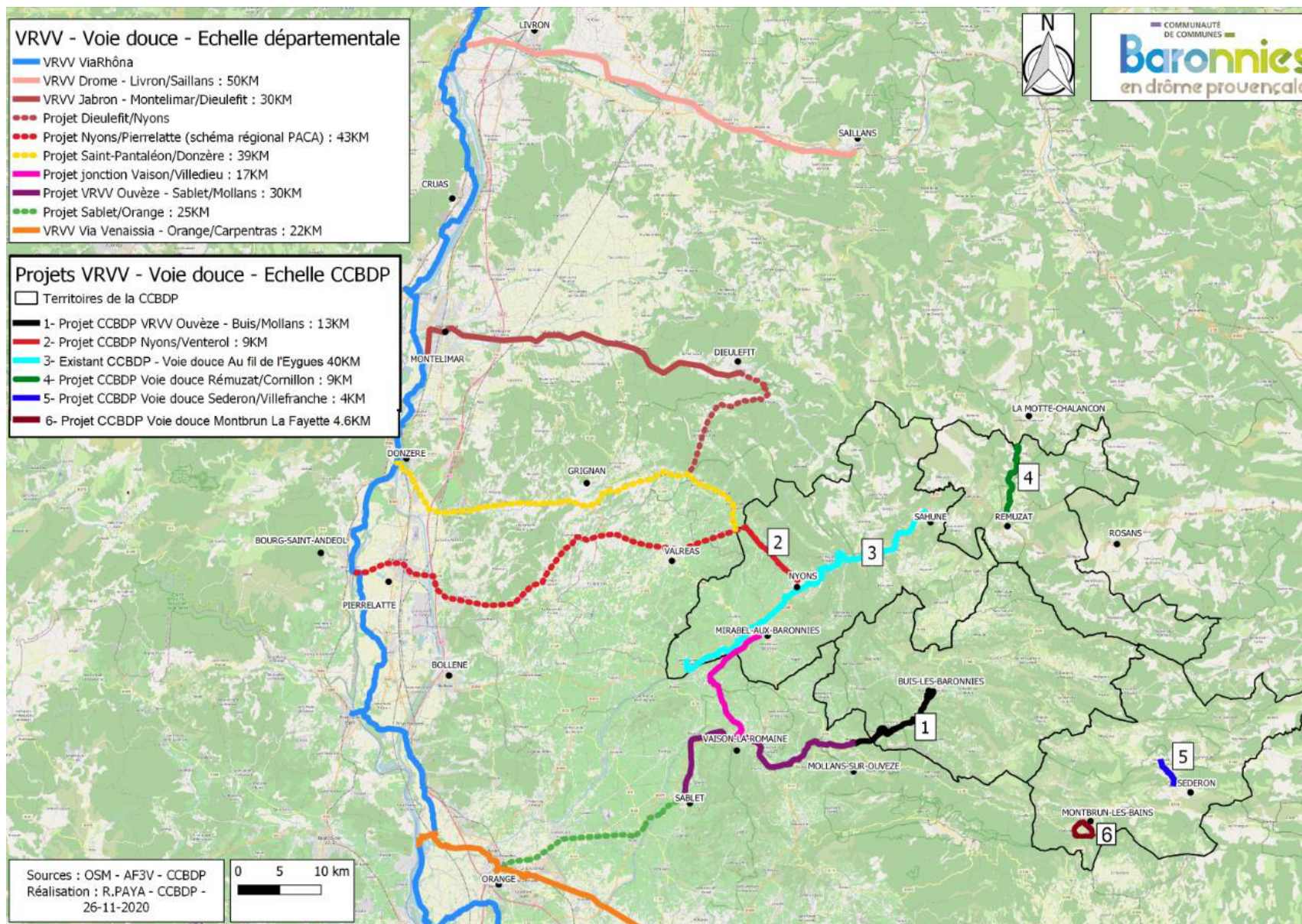
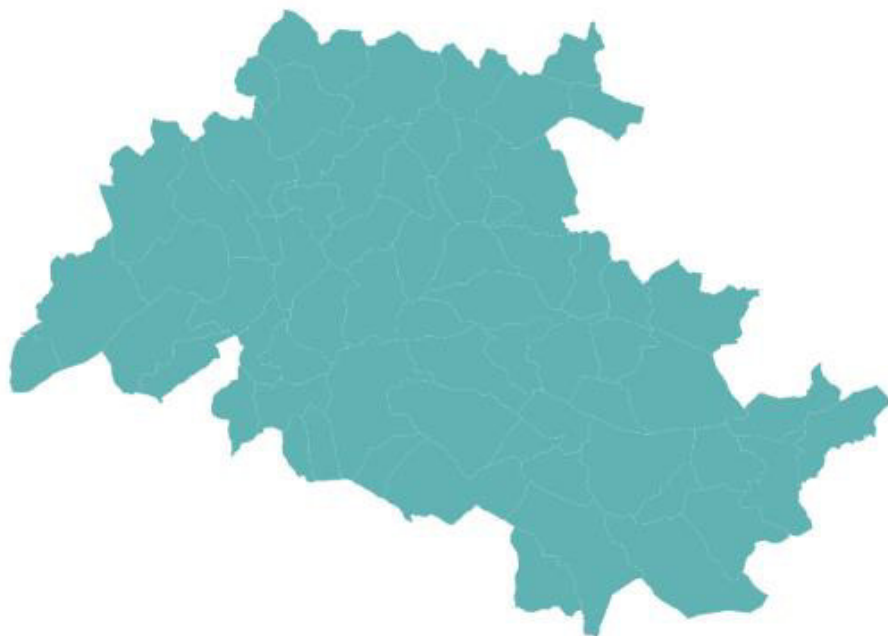


Figure 5 – Carte des Véloroutes Voies Vertes et voies douces du territoire (CCBDP)



Les dynamiques socio-territoriales structurant les besoins de mobilité

1 Une approche multi-scalaire nécessaire à l'appréhension du territoire

La Communauté de Communes des Baronnie en Drôme Provençale se situe dans le département de la Drôme, à l'extrême sud de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Elle se situe à la frontière avec la région Sud-PACA. La CCBDP se situe également à proximité immédiate de 3 départements : le Vaucluse, les Hautes-Alpes et les Alpes de Haute-Provence.

Ce territoire à dominante rurale, regroupe aujourd'hui 67 communes et près de 21 173 habitants (INSEE 2016). Les communes les plus peuplées sont Nyons, Buis-les-Baronnies, Mirabel-aux-Baronnies et Vinsobres, qui représentent à elles-seules 55% de la population de la CCBDP.

La CCBDP a un fonctionnement par vallée, aussi, les pôles attractifs du territoire ne sont pas les mêmes selon que l'on se situe à Nyons, Buis-les-Baronnies, Séderon ou Rémuzat. De plus, les pôles attractifs du territoire se situent aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de la CCBDP

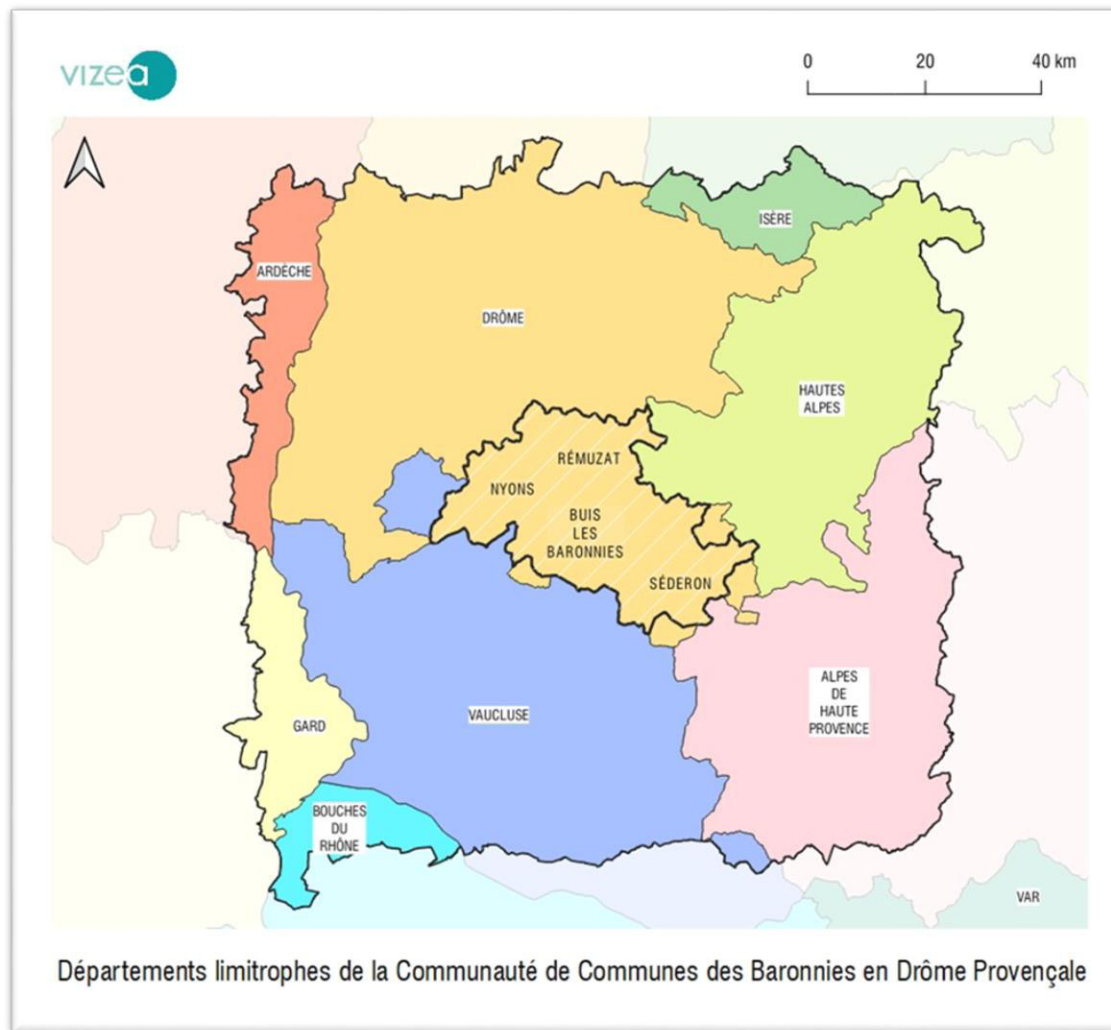


Figure 6 - Les polarités du territoire de la CCBDP

Sur ce territoire rural, la voiture individuelle revêt une place importante dans les déplacements

quotidiens. Ainsi, près de 87% des ménages possèdent au moins un véhicule et ceux-ci

représentent 73% de part de transport utilisés pour se rendre sur son lieu de travail.

Il convient de noter que 51.5% des habitants de la CCBDP travaillent dans leur commune de résidence, ce qui est un potentiel intéressant pour la valorisation de la mobilité cyclable sur le territoire.

2 Une topographie peu favorable à la pratique cyclable

La topographie de la CCBDP, au **relief important, est peu favorable à la pratique quotidienne du vélo**. Certaines parties du territoire culminent à 1500-1600m.

Le relief est visible à l'intérieur même des communes puisque l'altitude de Nyons varie de 234 à 940m et celle de Buis-les-Baronnies de 319 à 1080m. Il convient cependant de noter que les centres-villes de ces deux communes, ainsi que celui de Mirabel-aux-Baronnies sont relativement plats, et donc favorable à la pratique du vélo.

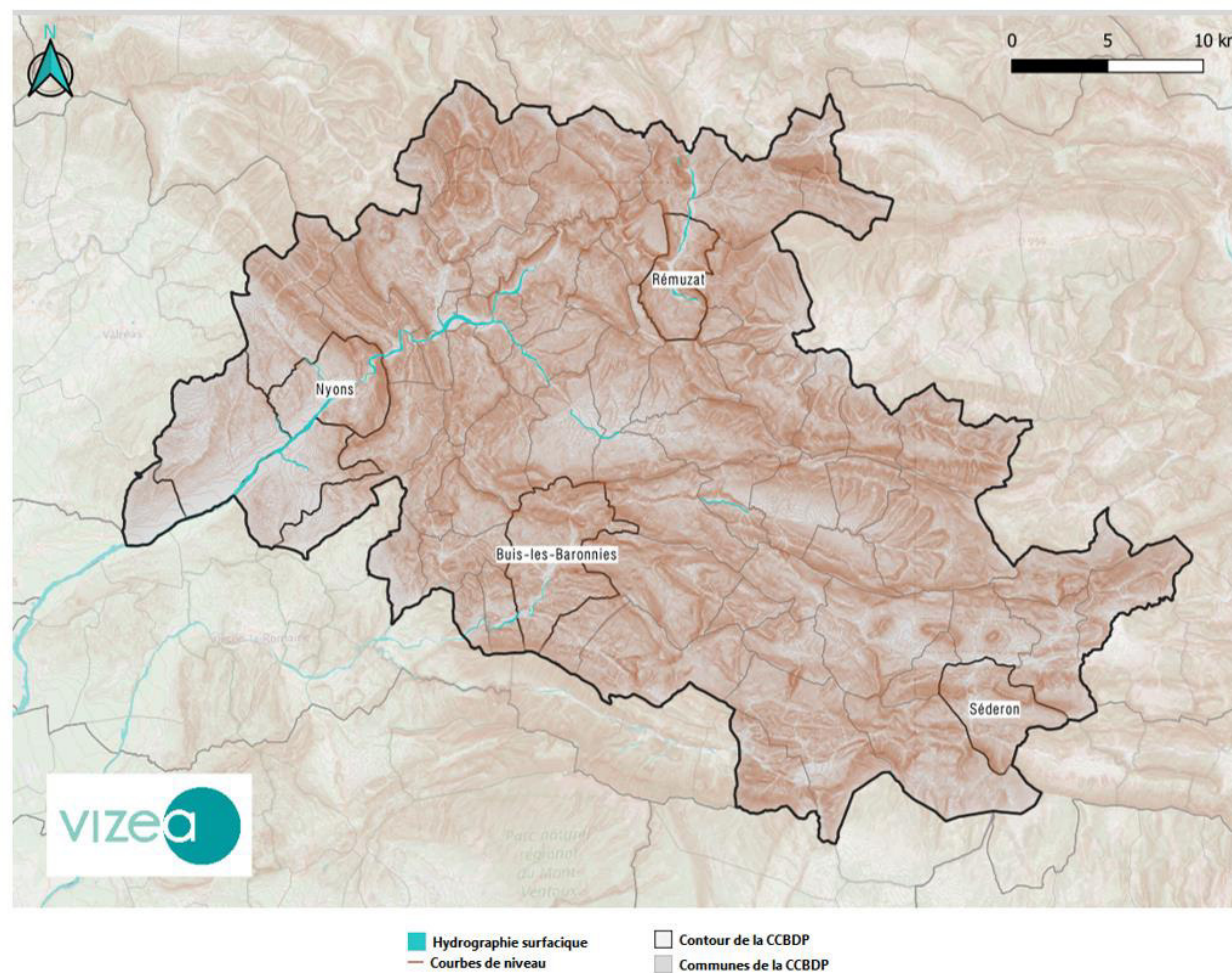


Figure 7 - Topographie de la CCBDP

L'ensemble des mobilités doit donc être mis en valeur sur le territoire, car la mobilité cyclable à elle-seule ne peut être une alternative suffisante. De plus, une offre en VAE pourrait résoudre les difficultés à gravir les reliefs sur certaines portions du territoire, ce qui se fait déjà dans un cadre de loisirs.

L'hydrographie locale peut quant à elle parfois créer des incidents : ainsi il arrive que certaines portions de l'itinéraire de promenade « Au fil de l'Eygues » ne soient plus praticables à cause de crues de l'Eygues. Son tracé sur une portion est donc questionné et à l'étude.

3 Des catégories de population aux besoins de mobilité différenciés

3.1 Les principaux profils d'usagers du territoire en fonction de leurs besoins en déplacements

Les principaux profils usagers du territoire sont les suivants :

- **Les jeunes** : les moins de 30 ans représentent 25% de la population de la CCBDP. 67% des jeune de moins de 30 ans sont scolarisés. Ce taux de scolarisation, qui est de 93% pour la tranche des 0-14 ans, tombe à 40% pour les 15-29 ans, dont moins de 18% après 18 ans.
- Les **30 à 59 ans** représentent 36% de la population. Dans cette catégorie, on peut trouver :
 - **Les pendulaires : actifs** se déplaçant de façon quotidienne pour des motifs professionnels.

L'agriculture est le secteur le plus représenté sur le territoire.

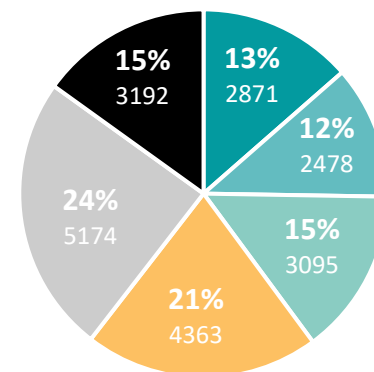
Les déplacements de ces actifs se font à plusieurs échelles :

- Dans la commune de résidence : 51.5% des actifs travaillent dans leur commune de résidence.
- À l'intérieur du territoire des Baronnies en Drôme Provençale.
- Vers l'extérieur du territoire.

- **Les personnes précaires**, n'ayant pas toujours les moyens d'avoir un véhicule.
- **Les séniors** : les plus de 60 ans représentent 39% des habitants du territoire. Cette catégorie est en augmentation constante (presque 4% entre 2011 et 2016).

Il convient de noter la part importante de **résidences secondaires** et logements occasionnels sur le territoire (31%).

Population par grandes tranches d'âges (INSEE, 2017)



- 0 à 14 ans
- 15 à 29 ans
- 30 à 44 ans
- 45 à 59 ans
- 60 à 74 ans
- 75 ans ou plus

Des leviers seront à trouver pour influencer sur la mobilité de cette catégorie de la population.

3.2 Les jeunes : une composante structurante de la mobilité du territoire

A l'échelle de la CCB DP, les jeunes de 0 à 29 ans représentent 25 % de la population. Ils représentent environ 5 349 individus.

A titre indicatif : (moyenne nationale 35%, CC Dieulefit Bourdeaux 27%)

Les enfants de moins de 14 ans représentent la moitié de ce chiffre (13% de la population). La sécurité des parcours scolaires devra donc être particulièrement prise en compte.

La mobilité générée par les établissements d'enseignements du territoire ou vers les employeurs importants pour des jeunes apprentis est structurante. Pour les plus jeunes et jusqu'à la majorité, la mobilité est très locale ou très dépendante des adultes, notamment pour les déplacements liés aux loisirs. Ainsi, le vélo peut présenter un levier d'indépendance (face aux contraintes d'indépendance, contraintes économiques) mais également favoriser une autonomisation de la mobilité.

Au sein de la catégorie des jeunes il est intéressant de se concentrer sur les jeunes actifs, catégorie-cible souvent caractérisée par une plus grande précarité liée à des ressources personnelles plus faibles et irrégulières, le manque de capital constitué pour faire face à des chocs ou à des « aléas » de la vie.

Les dépenses incompressibles liées à l'utilisation d'une voiture individuelle (quand l'acquisition en est possible) dans les déplacements domicile-travail pèse sur cette catégorie de façon conséquente. Face à cela, l'augmentation des déplacements à vélo, ou encore l'utilisation des transports en commun ou du covoiturage peuvent apparaître comme des leviers, permettant d'éviter l'autosolisme.

3.3 Les 30-59 ans, une mobilité plus importante à l'échelle du territoire et de ses connexions avec les territoires voisins

Les individus de 30 à 60 ans représentent 7 458 habitants, soit 36% de la population.

A titre indicatif : (moyenne nationale 39%, CCDB 37%)

Ils comptent pour une part importante des déplacements domicile-travail pendulaires.

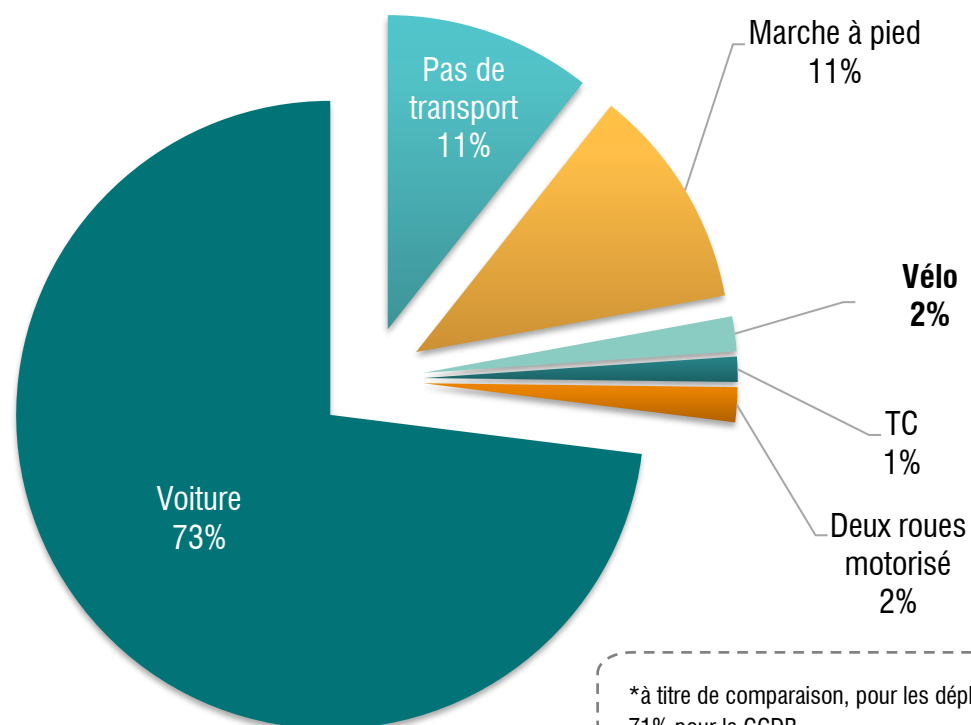
Un point d'attention particulier peut être tourné vers les femmes à la tête de familles monoparentales formant une partie de cette catégorie. En effet, leurs besoins de mobilité sont complexes puisqu'ils conjuguent des temps professionnels à ceux consacrés aux enfants.

Depuis 2011, les résultats du recensement ont montré une baisse de population dans les catégories d'âges de 30 à 59 ans.

Il convient de noter que 51.5% des actifs travaillent dans leur commune de résidence. Les communes de Nyons, Buis-les-Baronnies et

Mirabel-aux-Baronnies, qui représentent à elles-seules 50.5% de la population de la CCBDP. Ces trois villes constituent donc un grand potentiel de report modal vers le vélo.

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail - CCBDP (INSEE 2016)



*à titre de comparaison, pour les déplacements en voiture :
71% pour la CCDB
85 à 90% pour la Communauté de Communes Vaison Ventoux
81% à l'échelle de la Drôme

Le taux de chômage des 15-64 ans est de 15%. De plus, la précarité énergétique est un des enjeux forts identifiés dans le diagnostic du PCAET de la CCBDP. Ainsi, 10% des ménages consacrent 36% de leurs revenus aux dépenses énergétiques (habitation et déplacements) et 50% des ménages consacrent 18% de leurs revenus à ces dépenses.

Pour cette catégorie, le développement des alternatives au véhicule individuel constitue un levier important, pouvant non seulement leur permettre d'avoir davantage de flexibilité dans leur budget, mais également de pouvoir trouver des emplois dans des lieux qui leur étaient inaccessibles jusqu'alors.

Comme le montre la carte ci-contre, les foyers fiscaux imposables aux revenus les plus faibles sont en majorité situés dans les zones les plus rurales du territoire, qui sont souvent des zones blanches en matière de transport.

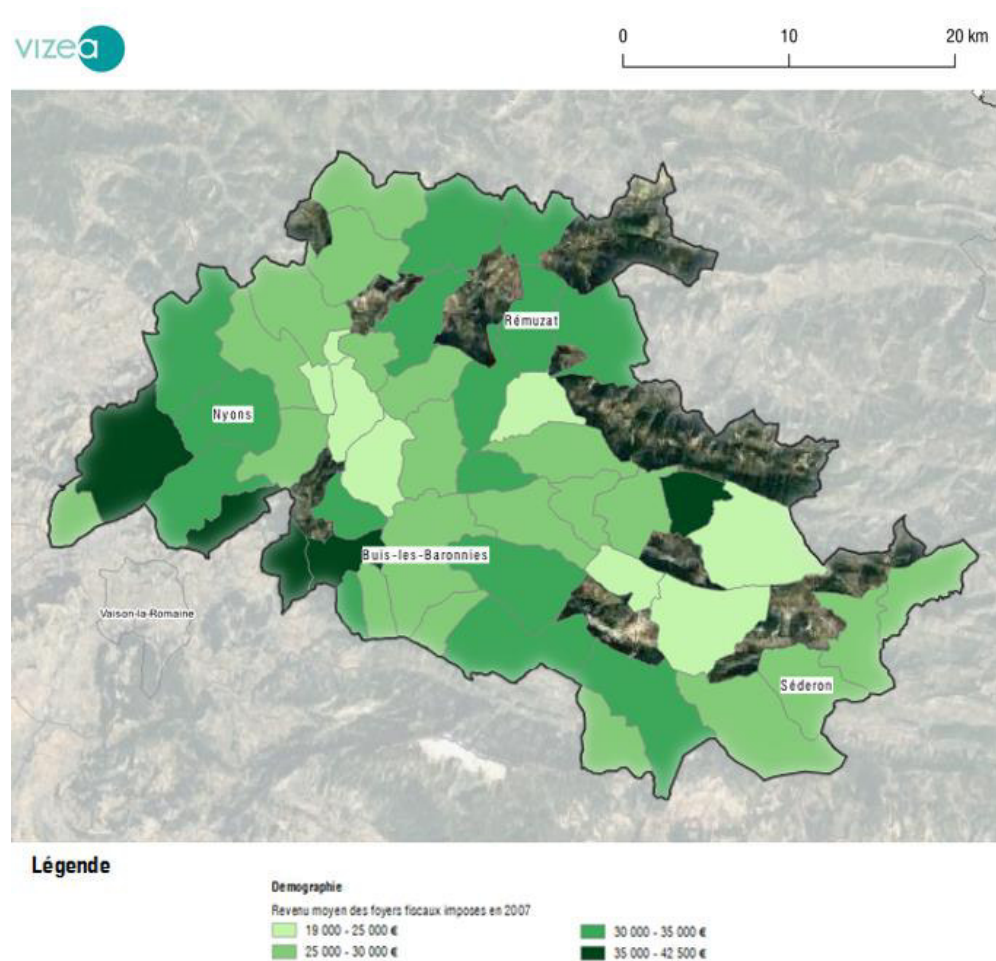


Figure 8 – Revenus moyens des foyers fiscaux imposables de la CCBDP

3.4 Les plus de 60 ans, une mobilité quotidienne davantage ancrée à l'échelle locale

Les personnes de plus de 60 ans représentent 8 366 habitants soit 39 % de la population totale. Cette part tend à augmenter. Cette catégorie a augmenté de presque 4% entre 2011 et 2016.

A titre indicatif : (moyenne nationale 26%, CCDB 37%)

Leurs pratiques apparaissent davantage ancrées à l'échelle de la commune. Les personnes âgées privilégient la marche à pied ou les solutions de transports locales pour faire leurs déplacements quotidiens (courses, ...)

De manière générale, elles disposent de moins de marge de manœuvre dans leurs déplacements (perte d'autonomie, difficultés financières accrues etc.), d'autant plus dans les zones peu denses.

Cette catégorie de la population se retrouve majoritairement près des gros pôles du territoire autour de Nyons et Buis-les-Baronnies. Ainsi, il est important de mettre en avant les

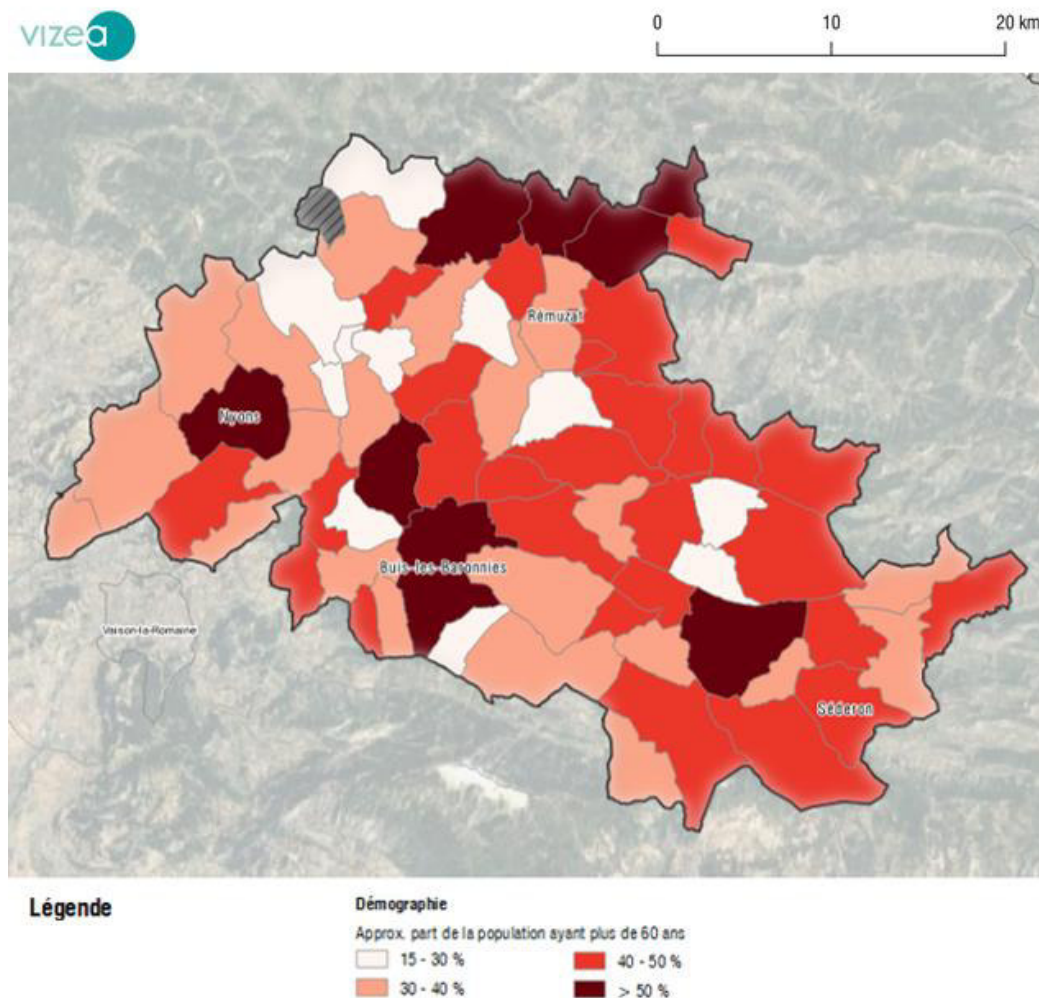


Figure 9 – part de la population ayant plus de 60 ans - CCBDP

solutions de transport permettant à cette catégorie de la population de pouvoir faire ses courses et gérer son quotidien à une échelle locale avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.

Il est également important de prendre en considération la localisation des établissements de santé, notamment ceux situés à l'extérieur du territoire, afin de mieux comprendre les parcours de santé qui rencontrent souvent des problématiques de suivi, lié notamment à la mobilité du patient.

(Voir « besoins en mobilité », 3.12)

3.5 Les catégories cibles d'usagers de la CCBDP

Le schéma des mobilités devra prendre en compte les besoins des différents types d'usagers du territoire en tenant compte des particularités liées à chaque public.

Dans ce but, plusieurs actions ont été mises en place :

- Une **cartographie participative** a été mise en ligne en début de diagnostic afin de mieux comprendre les attentes des différentes catégories d'usagers pour ce schéma des mobilités.
115 réponses ont été reçues par les habitants de la CCBDP.

- Un **panel représentatif des usagers de la CCBDP** a été constitué. Un panel de 25 personnes, représentant les différentes cibles d'usagers du territoire a ainsi été formé. Ce panel participera aux journées de concertation en début de phase stratégie. Ces concertations permettront de travailler sur les schémas cyclables de Nyons et Buis-les-Baronnies, les souhaits d'aménagements ou de services. Un focus sera également fait sur les mobilités à l'échelle du territoire afin de pouvoir proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle crédibles pour l'ensemble des catégories d'usagers.

Les éléments recueillis alimentent la réflexion au niveau de la stratégie et des scénarios arrêtés lors de la phase 2 de la présente mission.



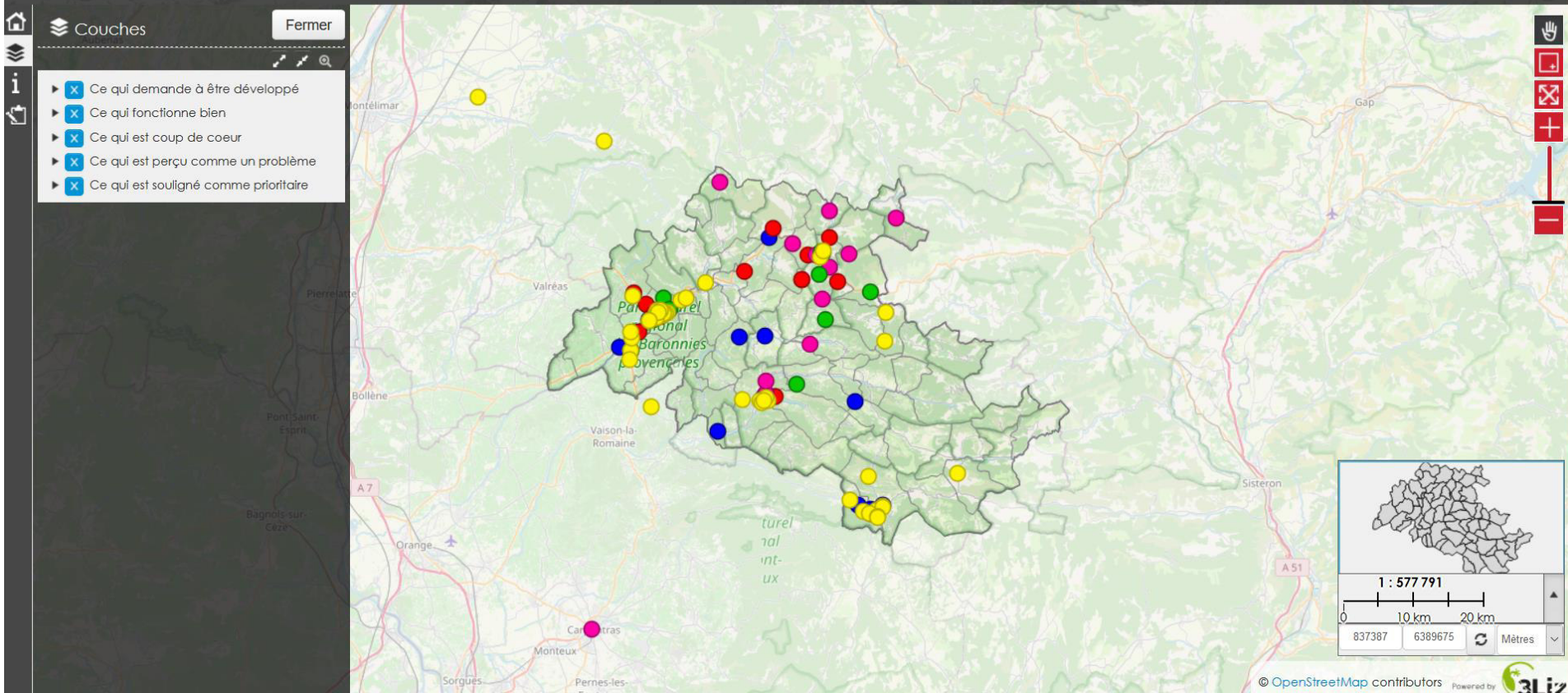


Figure 10 – Cartographie participative en ligne - CCBDP



Les besoins de mobilité et les potentiels de développement du vélo

Les principales polarités

3.6 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à Nyons et vers Nyons

3.6.1 Les déplacements des actifs

Nyons est le principal pôle de la CCBDP, il génère des déplacements domicile-travail importants. La ville compte 10 établissements de plus de 50 salariés (dont 2 de plus de 100 salariés), essentiellement des activités hospitalières et des administrations publiques et d'enseignement. Elle compte également 30 établissements de 10 à 50 salariés. Plusieurs zones d'activités économiques sont situées en périphérie de Nyons : la ZAE intercommunale du Grand Tilleul (7,3 Ha, située le long de la RD94) est reliée à la véloroute du Fil de l'Eygues et desservie par les transports en commun. La ZAE communale des Laurons I & II (20,3 Ha)

La ville de Nyons est desservie par plusieurs lignes de transports réguliers, et également par une navette interne à la ville : Nyons bus, qui permet via 4 lignes de se déplacer dans la ville.



Figure 11 –Zones d'activités économiques de Nyons

Nyons est également le pôle majeur du territoire pour les départs vers Montélimar, Valréas, Avignon, Vaison-la-Romaine et Orange

Les collèges et lycées générant des déplacements intercommunaux

La ville de Nyons compte 1 collège et 1 lycée : le collège Barjavel et le lycée Roumanille d'enseignement général. A ceux-ci s'ajoute le groupe scolaire du Meyne (école maternelle et primaire) Ceux-ci se situent à proximité de la mairie de Nyons, dans un endroit identifié comme un pôle générateur de flux important et très problématique à l'échelle de la ville. En effet, les établissements sont situés en haut d'une côte et seulement accessibles par une rue étroite. La place centrale est, aux heures de pointes, encombrée par les bus et les voitures des parents déposant les enfants à l'école.

Pour les déplacements de moins de 6 kilomètres il existe un potentiel important de déplacements à vélo, en effet, à partir de 12 ans, les élèves se déplacent davantage à pied ou à vélo pour se rendre vers leur lieu d'enseignement. Pour les communes plus éloignées, le transport scolaire joue un rôle important, ainsi que les déplacements en voiture individuelle réalisés par les parents.

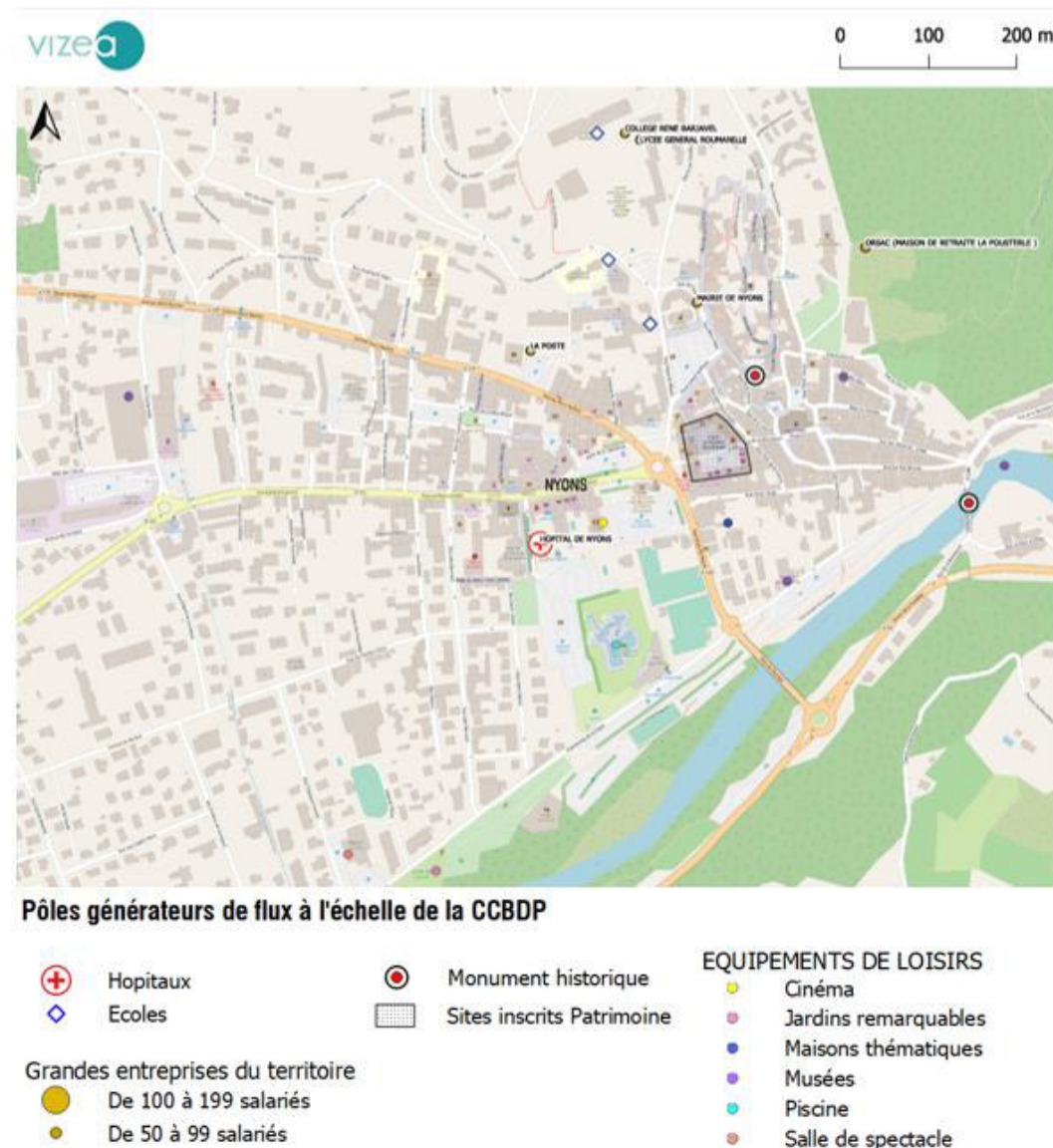


Figure 12 –Pôles générateurs de flux du centre-ville de Nyons

Un réaménagement de cette place apparaît indispensable afin de fluidifier et sécuriser cet endroit, et des aménagements dédiés au stationnement vélo seront également nécessaires afin de permettre aux élèves de se déplacer à vélo.

3.6.2 Des potentiels de déplacements à vélo pour des motifs de loisirs et tourisme

La polarité compte plusieurs monuments historiques. De plus, elle est traversée par l'itinéraire vélo « Au Fil de l'Eygues », reliant les communes de Saint-Maurice-sur-Eygues et de Sahune. Le centre-ville de Nyons génère également des déplacements touristiques, popularité liée à l'AOP de la Tanche et de son huile d'olive (ouverture au 1^{er} juillet 2021 de la maison des huiles d'Olives et olives de France).

3.6.3 La concentration des aménités dans le centre-ville de Nyons

Le centre-ville de Nyons concentre de nombreux commerces, services et établissements. La ville dispose également d'un bon taux d'équipements (office du tourisme, complexe aquatique,

cinéma, salle de spectacle, jardins remarquables, équipements sportifs, musées).

3.6.4 Des déplacements à pied et à vélo facilités

La ville de Nyons est peu étendue, mais aujourd'hui la structure urbaine de la ville n'est pas favorable aux déplacements vélo. Le centre-ville n'est pas limité à 30 km/h, et il existe encore un grand parking réservé aux voitures dans le centre-ville, qui favorise l'utilisation de son véhicule. Les axes principaux peuvent être perçus comme dangereux en raison du trafic, surtout pour les jeunes à vélo, avec une circulation automobile dense et de faibles espaces dédiés au vélo.

3.6.5 Les axes prioritaires identifiés à l'échelle inter-communale

- L'axe D538 reliant Nyons à Mirabel-aux-Baronnies. Cette route très dangereuse est peu empruntée par les cyclistes, et peut représenter un réel potentiel, dans la mesure où Mirabel-aux-Baronnies se situe à 7km du centre-ville de Nyons.
- L'axes D94 reliant Nyons à Aubres, au nord, dans la mesure où Aubres est située à seulement 4,5km du centre-ville de Nyons.

3.6.6 Les axes prioritaires identifiés à l'échelle urbaine

Face à aux potentiels de déplacements à vélo vers les pôles générateurs de flux de Nyons, il est possible d'identifier des itinéraires cyclables prioritaires : ils peuvent faire l'objet de divers types d'aménagements en fonction du potentiel de l'axe, des contraintes liées à la voirie, des enjeux de circulation sur la zone.

- Les axes D94 et D538, qui traversent la ville dans les différentes directions
- Le centre-ville de Nyons concentre de nombreuses aménités, la zone doit être priorisée pour favoriser des aménagements cyclables ou d'apaisement

3.6.7 Des solutions de mobilités à l'échelle urbaine

Plusieurs axes se dégagent, représentant des potentiels importants :

- Les déplacements domicile-travail pour les personnes vivant à moins de 6 kilomètres de leur lieu d'emploi à Nyons

- La mise en place de plans de mobilités ou de covoiturage à l'échelle des établissements de Nyons
- La poursuite des solutions permettant de desservir le centre-ville de Nyons depuis les abords de la ville afin d'éviter la présence de la voiture dans le centre-ville
- Etudier l'opportunité de mettre en place une zone apaisée dans le centre et revoir la circulation afin de favoriser la mobilité cyclable dans la ville
- Renforcer les transports réguliers entre Nyons et les villes voisines limitrophes (Vaison-la-Romaine, Carpentras, Avignon, Orange)



Figure 13 –Ligne 37 (Vaison – Nyons)

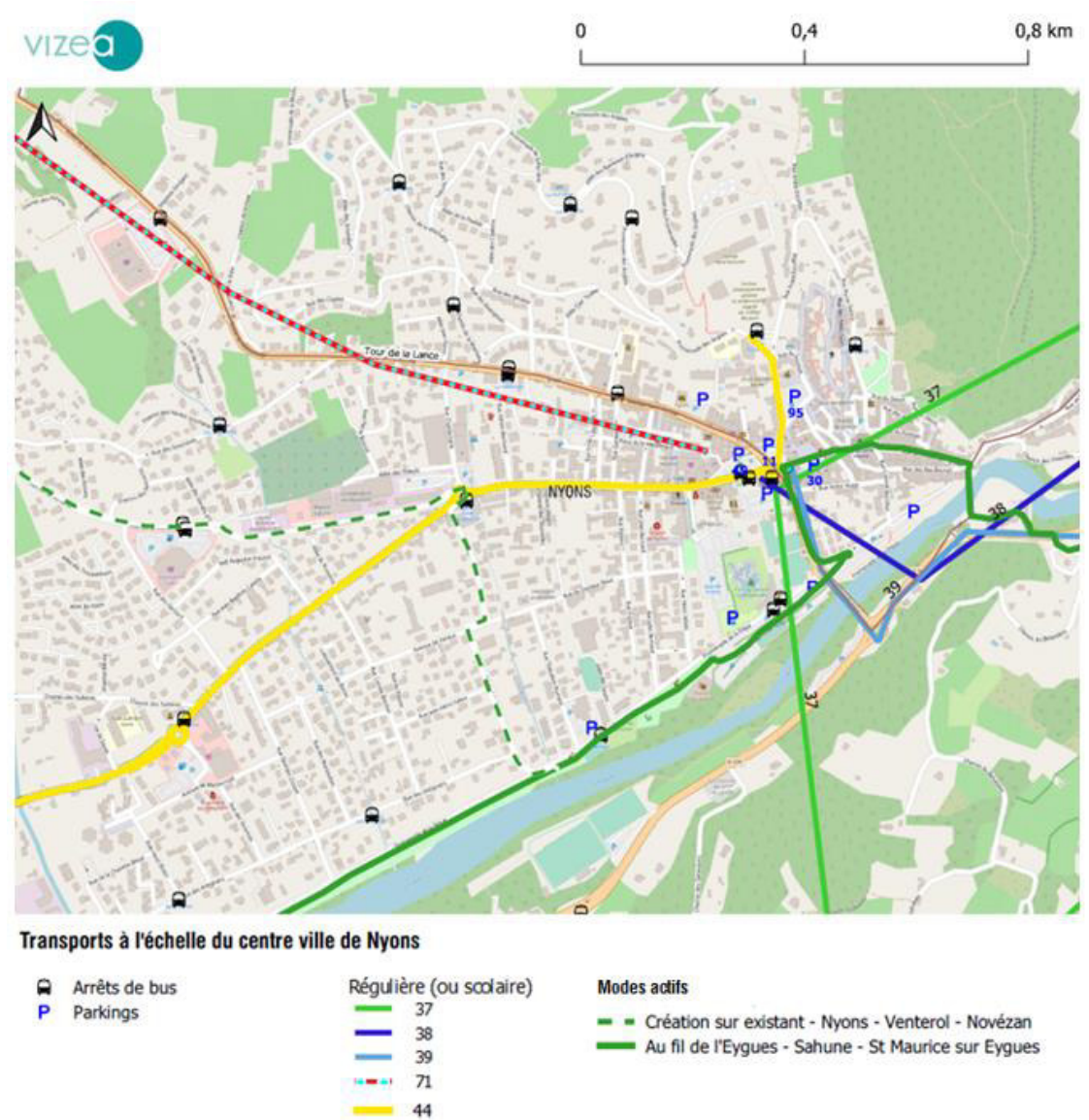


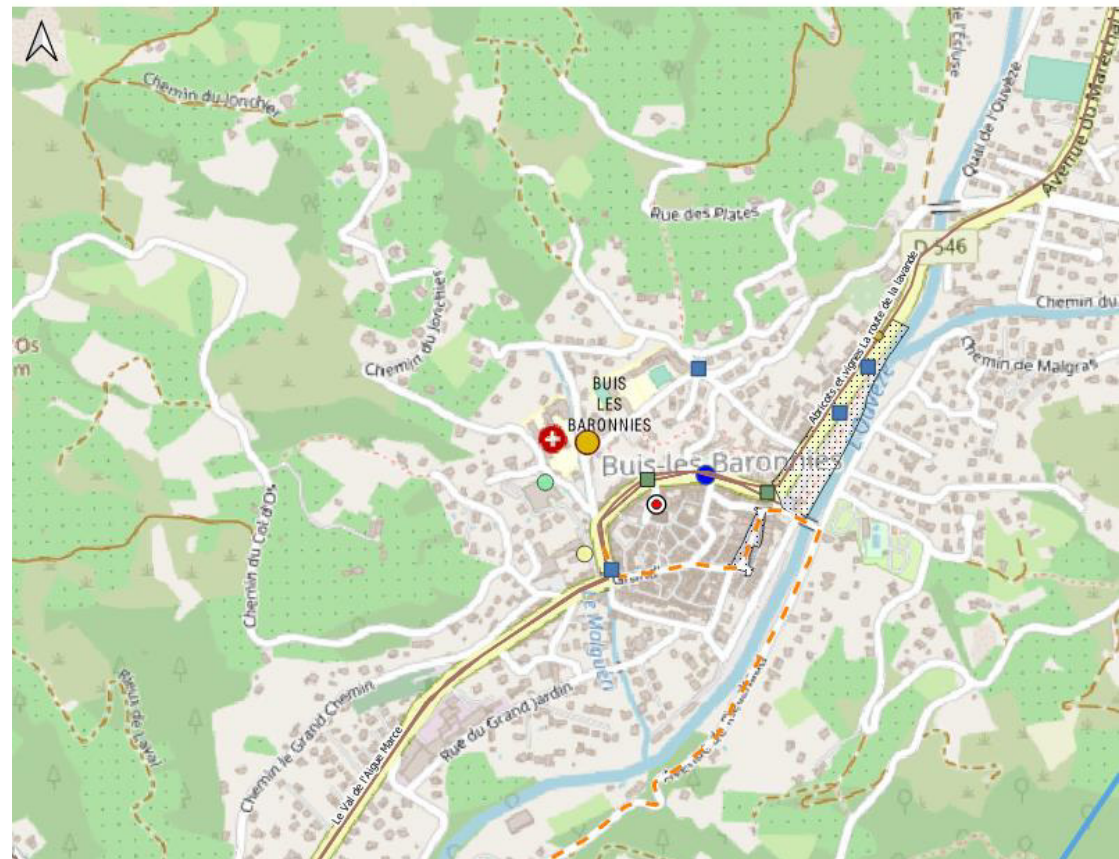
Figure 14 –Transports et parkings à l'échelle du centre-ville de Nyons

3.7 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Buis-les-Baronnies

3.7.1 Les déplacements des actifs

Buis-les-Baronnies est la deuxième ville du territoire en termes de nombre d'habitants et de services. Cette polarité secondaire de la CCBDP, génère des déplacements domicile-travail à l'échelle locale. Elle compte 5 établissements de plus de 20 salariés : l'hôpital de Buis-les-Baronnies, établissement spécialisé pour les personnes âgées, ainsi que des établissements publics. La commune compte également 7 établissements de 10 à 50 salariés et une ZAE communale : la ZAE des Lapaluns (12,9 Ha), située en périphérie de Buis-les-Baronnies. On trouve également à Buis-les-Baronnies un ténement privé appartenant à plusieurs propriétaires de 13 500m², situé le long de la principale route du bourg.

Buis-les-Baronnies est desservie par la ligne 39 : Lachau – Buis les Baronnies – Nyons – Vaison la Romaine



Buis-les-Baronnies - Pôles générateurs de flux

TRANSPORTS	EQUIPEMENTS DE LOISIRS	GRANDES ENTREPRISES
■ Arrêts de bus régulier	● Cinéma	● De 100 à 199 salariés
■ Arrêts de bus scolaire 19011	● Équipements sportifs	● De 50 à 99 salariés
--- VRVV Au fil de l'Ouvèze	● Salle de spectacle	
--- Boudes communales cvdables	⊕ Hopitaux	
● Stations de recharge VE		
		● Patrimoine
		● Monument historique
		● Sites inscrits

Figure 15 – Pôles générateurs de flux de Buis-les-Baronnies

3.7.2 Les déplacements intra et inter communaux

Buis-les-Baronnies ne compte pas de lycée et compte 1 collège, le collège Henri Barbusse, qui peut générer des déplacements à l'échelle inter-communale. Le centre-bourg de Buis-les-Baronnies concentre également quelques commerces de proximité et des services, générant des déplacements à l'échelle locale et notamment depuis les communes voisines (équipements sportifs, salle des fêtes).

La commune propose une formation aux métiers de la restauration, pour laquelle il est important de proposer une offre de mobilité vers et de Buis-les-Baronnies.

La commune compte une piscine, un cinéma, ainsi que des équipements sportifs.

3.7.3 Une pratique du vélo peu ancrée sur le territoire

De manière générale le vélo est très peu utilisé sur la commune dans le cadre des déplacements domicile-travail sur le secteur.

Les jeunes dont les collégiens privilégient la marche pour accéder au collège, notamment, qui se situe en haut d'une cote.

3.7.4 Des efforts pour valoriser les modes actifs

Dans le centre, la commune a pris un certain nombre de décisions afin de limiter la place de la voiture :

- Rénovation et aménagement des rues dans le centre historique
- Mise en place d'une zone bleue afin de limiter le stationnement des véhicules dans le centre historique
- Cheminement piéton vers l'école
- Valorisation des itinéraires touristiques piétons : relier le cœur de ville aux activités de pleines natures par des chemins piétons (exemple : Tronçon jusqu'aux gorges d'Ubrieux)
- Passerelle piétonne au sud de la commune

3.7.5 Les axes prioritaires identifiés

- Mettre en place des aménagements et stationnements cyclables dans le centre de Buis-les-Baronnies
- Etudier l'opportunité de mettre en place une zone apaisée dans le centre

- Continuer le projet de cheminement piéton vers l'école
- Structurer une dorsale pour permettre la traversée de la ville : le projet en cours de véloroute voie verte va permettre de terminer ce projet. Une voie communale sera utilisée pour la traversée de la ville.
- Mettre en place des logiques de rabattement et renforcer l'accès aux transports en commun réguliers (une seule ligne de transport en commun vers Buis-les-Baronnies)
- Renforcer les transports réguliers entre Buis-les-Baronnies et les villes voisines limitrophes (Nyons, Vaison-la-Romaine, Carpentras, Orange). Il est notamment primordial de recréer la liaison entre Buis-les-Baronnies et Vaison-la-Romaine.
- La mise en place de plans de mobilités ou de covoiturage à l'échelle des établissements de Buis-les-Baronnies, notamment l'hôpital.

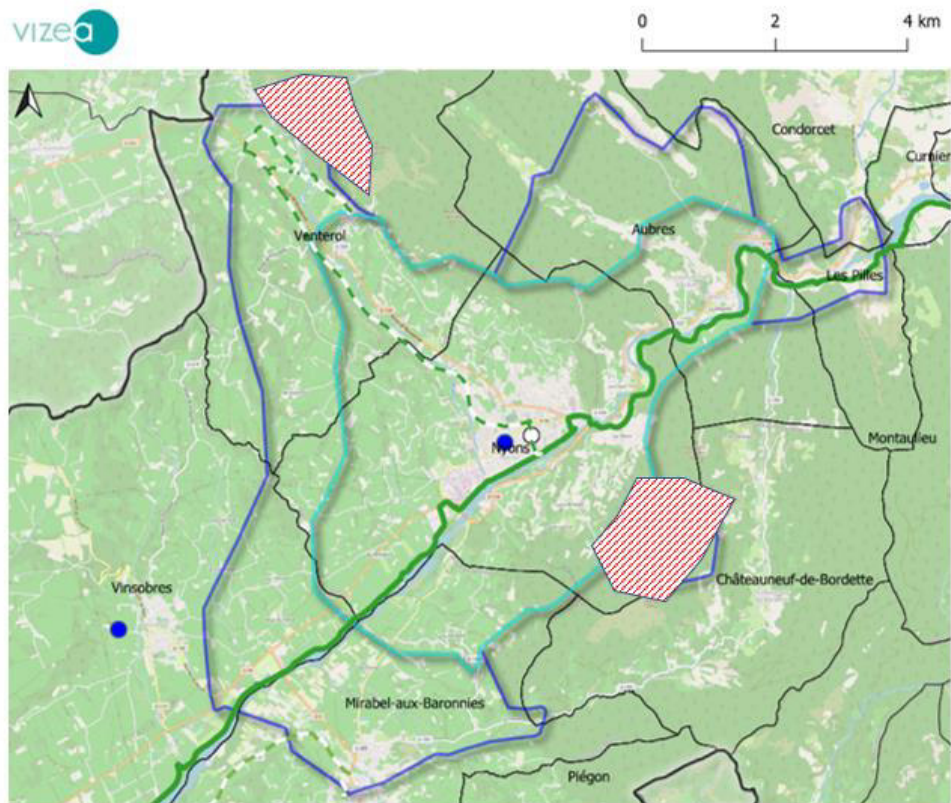
3.8 Potentiel de cyclabilité

Pour les communes de Nyons et de Buis-les-Baronnies, les potentiels de cyclabilité sont importants puisqu'au total près de **40% des actifs de la CCBDP vivent et travaillent dans un isochrone de 20 minutes en vélo** du centre-ville de l'une de ces deux communes.

Ce potentiel atteint près de 45% des actifs en prenant en compte des vélos à assistance électrique. Celui-ci, en plus d'augmenter le potentiel de cyclabilité des actifs, permet également de mieux s'adapter aux réalités du terrain (voir les contraintes de relief en rouge hachuré sur les cartes) et ainsi de toucher un public plus large.



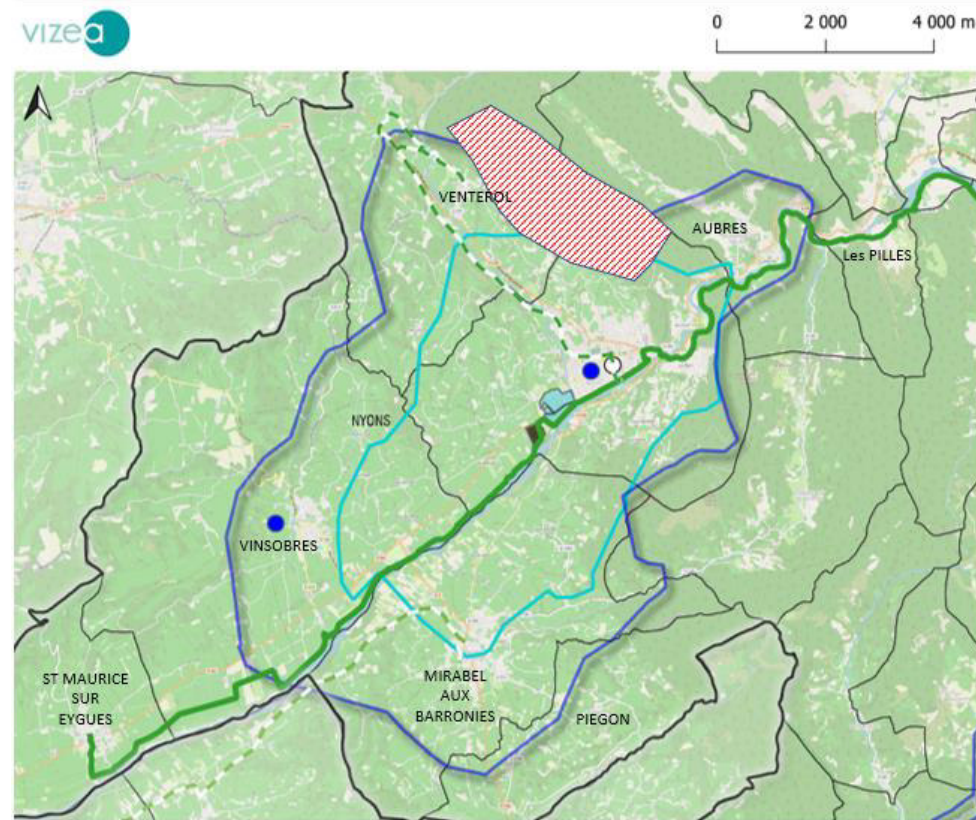
Figure 16 – Potentiel cyclable de Buis-les-Baronnies



Nyons - Pratique du vélo depuis la mairie

- Stations de recharge VE
- Stations de recharge H2
- Isochrone de 20 minutes en vélo classique
- Isochrone de 20 minutes en VAE
- Création sur existant - Nyons - Venterol - Novézan
- Au fil de l'Eygues - Sahune - St Maurice sur Eygues
- Topographie

Figure 18 – Potentiel cyclable depuis le centre de Nyons



Nyons - Pratique du vélo autour des Zones d'Activités Economiques

- Stations de recharge VE
- Stations de recharge H2
- Isochrone de 20 minutes ZAE Nyons
- Isochrone de 20 minutes en VAE depuis les ZAE de Nyons
- Création sur existant - Nyons - Venterol - Novézan
- Au fil de l'Eygues - Sahune - St Maurice sur Eygues
- Topographie

Figure 17 – Potentiel cyclable depuis les ZAE de Nyons

3.9 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux sur le reste du territoire

3.9.1 Les déplacements des actifs

Le territoire de la CCBDP génère des déplacements professionnels, de deux types majoritairement :

- Déplacements locaux à l'échelle de la commune
- Déplacements vers les territoires voisins : ces déplacements sont nombreux et structurants pour le territoire. Ils doivent être pris en compte dans les solutions qui seront proposées dans les phases suivantes.

3.9.2 Des déplacements à pied et à vélo marqués par la topographie et les distances

L'intercommunalité est fortement marquée par la topographie marquée et les distances très importantes. Ce relief représente un frein majeur pour les déplacements à vélo, mais il attire

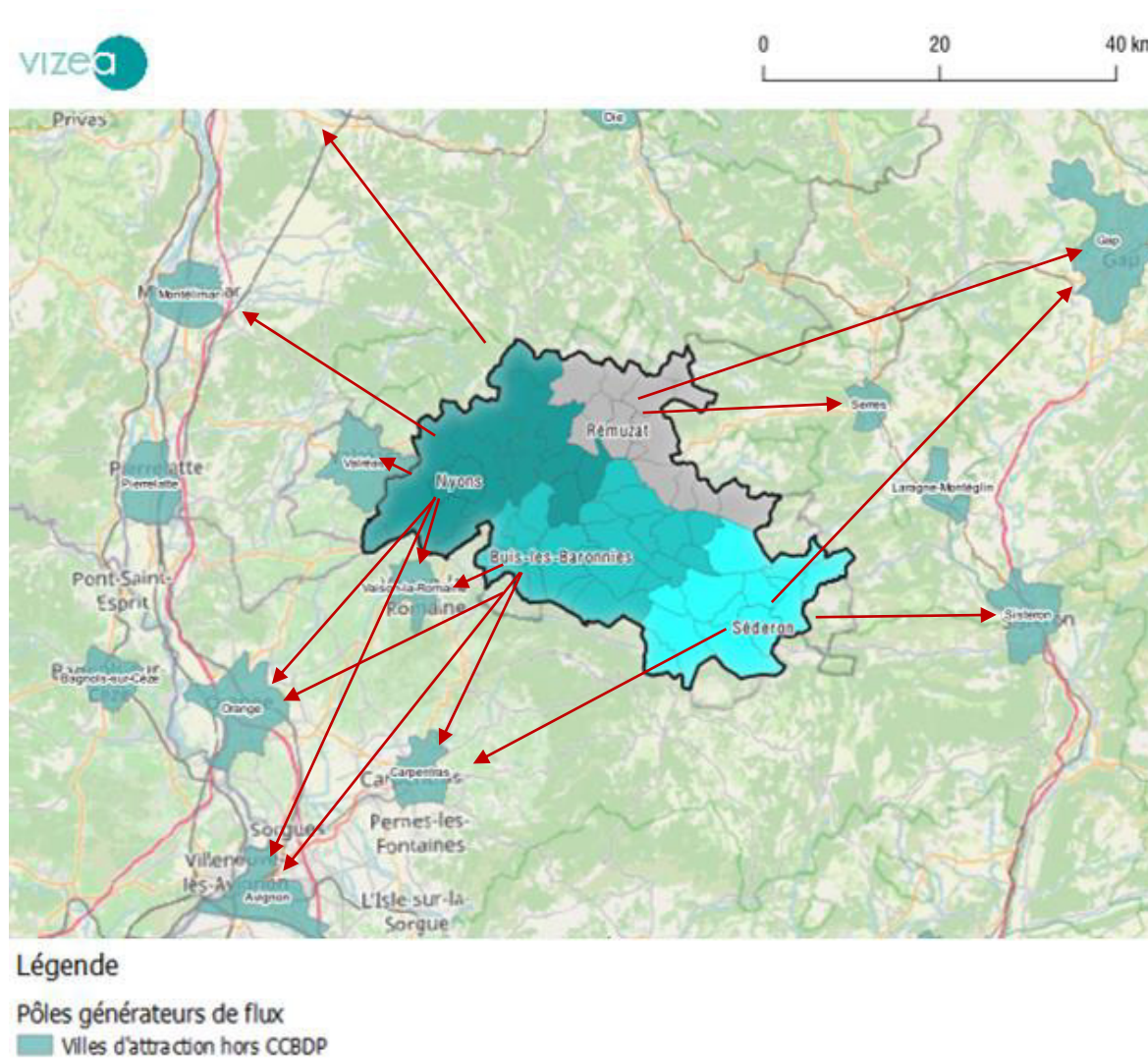


Figure 19 – Pôles générateurs de flux vers les territoires voisins de la CCBDP

également de nombreux cyclistes de sport, avec notamment la proximité du mont Ventoux.

L'ensemble de ces usages doivent être pris en compte dans les offres de mobilité proposées.

3.9.3 Les pôles générateurs de flux du territoire

Le reste du territoire compte plusieurs établissements de plus de 50 salariés (Saint-Auban-sur-L'Ouvèze, Curnier, Condorcet) et également des ZAE (Saint-Maurice-sur-Eygues, Sahune, Venterol, Séderon, Aubres)

Le territoire des Baronnies est également une destination touristique de plus en plus plébiscitée, avec des touristes venant visiter les nombreux atouts du territoire :

- Thermes de Montbrun-les-Bains
- De nombreux sites inscrits, monuments historiques, et sites patrimoniaux remarquables
- Parc naturel Régional des Baronnies en Drôme Provençale, à cheval sur les Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- Des sites Natura 2000
- Une faune et une flore riches
- ...

3.10 Enjeux de mobilités générés par les entreprises

3.10.1 Les activités du territoire

Un tissu économique diversifié

- L'agriculture est un des secteurs importants du territoire,
- Les services de santé, notamment les hôpitaux et services de santé de Nyons et Buis-les-Baronnies, constituent une part importante de l'activité
- Une cinquantaine d'entreprises de plus de 10 salariés, les plus grosses étant à Saint-Auban-sur-l'Ouvèze, Condorcet, Nyons et Montbrun-les-Bains,
- 95% des entreprises du territoire ont moins de 10 salariés
- L'artisanat réparti dans les centres-bourg et villages, ainsi que sur les zones d'activités, participent également à l'attractivité économique du territoire
- La fonction publique territoire est enfin un des employeurs majeurs du territoire

3.10.2 Potentiels de télétravail

Des espaces de coworking commencent à se mettre en place sur le territoire, principalement à Nyons (le Repère et la Maison des Possibles) et à Buis-les-Baronnies.

Sur ce territoire immense, au relief prégnant et aux distances importantes, le télétravail peut constituer une réelle alternative pour permettre aux actifs de ne pas se rendre sur leur lieu de travail tous les jours de la semaine.

3.10.3 Le plan de mobilité (PDM)

Le Plan de mobilité, anciennement appelé Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE), est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. (Source ADEME)

Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail, mais aussi le transport de marchandises, les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients, des visiteurs, des partenaires, des fournisseurs...

La loi du 17 août 2015 "2015-992 art.51" (TECV) impose, depuis le 1^{er} janvier 2018, l'élaboration de plans de mobilité pour toutes les entreprises de plus de 100 travailleurs sur un même site situées sur un plan de déplacements urbains (PDU).

L'entreprise qui respecte l'obligation peut bénéficier, sous certaines conditions, du soutien technique et financier de l'ADEME.

Un certain nombre de mesures peuvent entrer dans un PDM comme :

- La promotion du vélo
- L'encouragement à l'utilisation des transports publics
- La mise en place d'un service d'autopartage
- L'incitation au covoiturage
- ...

Sur le territoire de la CCB DP, seules 3 structures dépassent les 100 salariés et seraient donc concernées par le PDM.

Cependant il pourra également être envisagé un accompagnement pour les entreprises et structures de moins de 100 salariés, à la mise en place de PDM volontaires. En effet la CCB DP compte 12 structures de 50 à 100 salariés. Cet accompagnement pourra également se faire à l'échelle des ZAE du territoire.

3.11 Les déplacements vers les territoires voisins

Le territoire de la CCBDP est fortement polarisé par les territoires voisins. Le schéma des mobilités devra être pensé en cohérence et en complémentarité avec les offres de mobilités des EPCI voisines, appartenant à la fois aux régions Auvergne-Rhône-Alpes et Sud-Provence-Alpes-Côte-d'Azur :

A noter que certaines de ces EPCI procèdent également actuellement à l'élaboration de leur schéma directeur cyclable et que côté Sud-PACA certaines EPCI ont pris la compétence mobilité (exemple : CC Vaison Ventoux).

Une communication sera nécessaire donc afin d'assurer une cohérence entre ces projets : sur le périmètre du SCoT Rhône Provence Baronnies, on trouve 5 AOM locales différentes (dont 2 régions)

Les déplacements ne peuvent être pensés à l'échelle de la CCBDP seule, et la prise en compte des territoires voisins est indispensable pour la bonne réussite de ce schéma des mobilités.

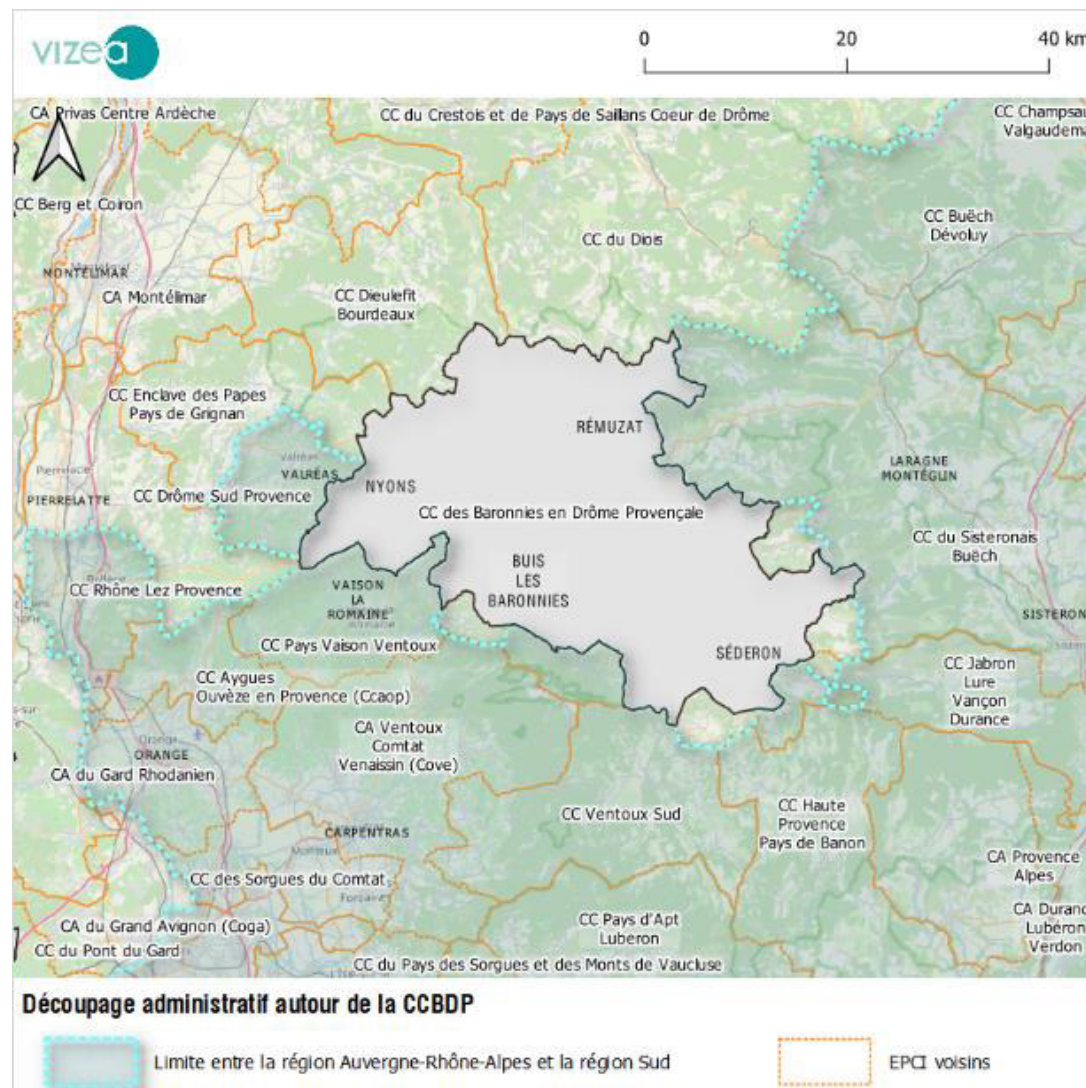


Figure 20 – EPCI voisines de la CCBDP

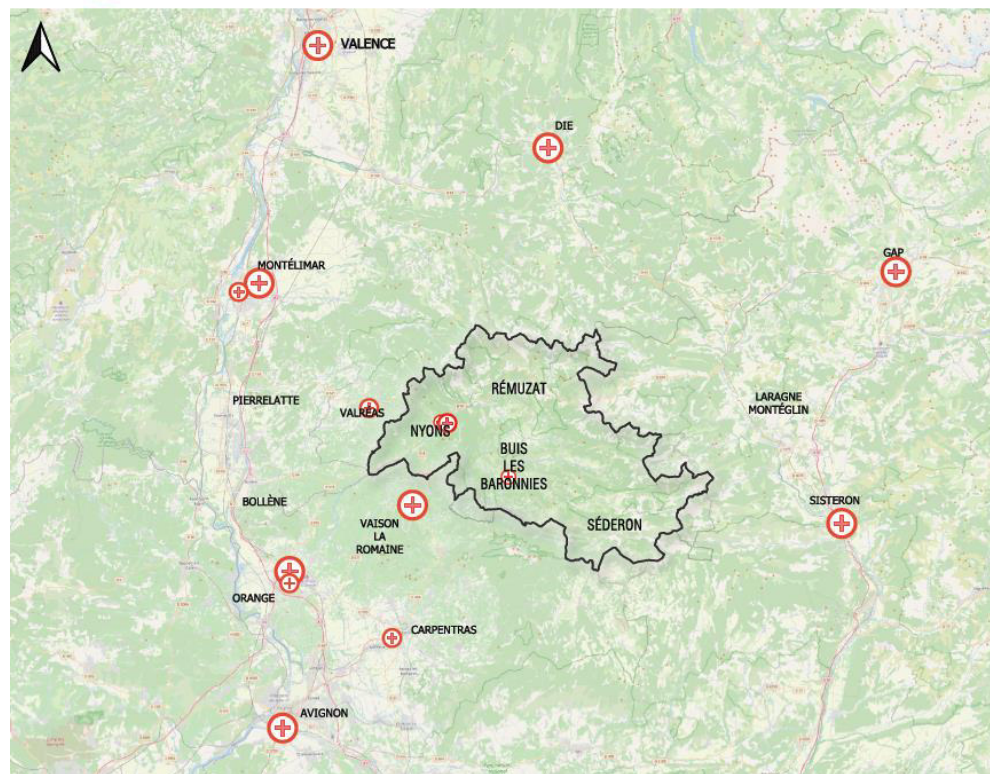
3.12 Les déplacements générés par la santé

Les établissements de santé sont en grande partie situés à l'extérieur du territoire : à Montélimar, Die, Valréas, Orange, Carpentras, Avignon, Gap et Sisteron. L'offre interne au territoire est quant à elle présente uniquement à Nyons et Buis-les-Baronnies.

Ce point est primordial car les seniors représentent une part importante des habitants des Baronnies en Drôme Provençale, et ceux-ci sont par conséquent contraints d'effectuer de grandes distances pour pouvoir se soigner.

Il y a donc un réel enjeu santé, non seulement en envisageant de réinternaliser dans la CCBDP certains parcours de soins, mais aussi en proposant des solutions de transport pour que les habitants, notamment les seniors et les personnes précaires puissent continuer à se soigner.

Un diagnostic a été réalisé fin 2020 par l'Observatoire Régional de la Santé Auvergne-Rhône-Alpes à la demande de la CCBDP et avec le soutien de l'ARS AURA, afin d'améliorer la connaissance de la situation sanitaire de la



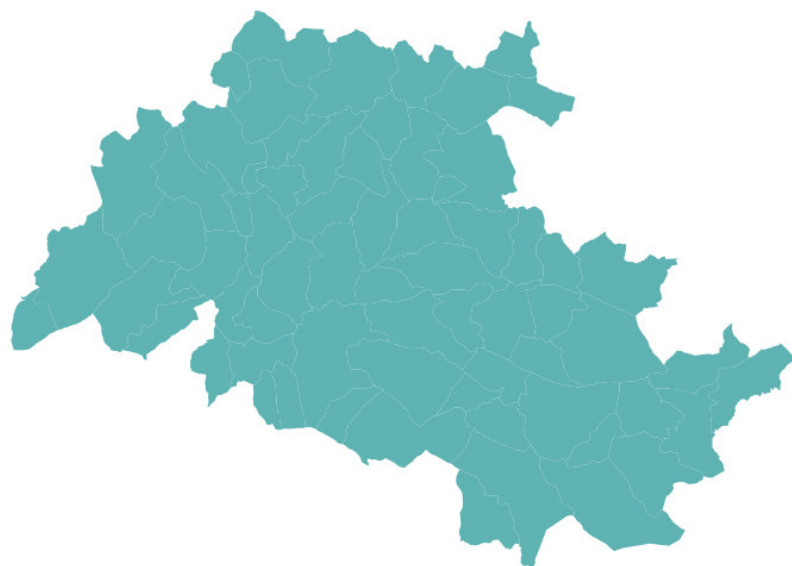
Centres de soins - Hopitaux et cliniques autour de la CCBDP

- Local
- Départemental
- Régional

Figure 21 – Etablissements de santé à proximité de la CCBDP

CCBDP, en identifiant les principaux besoins de santé de la population et en recensant et analysant l'offre de soins et de prévention en

présence, afin d'orienter les pistes de travail et priorités.



Analyse de la hiérarchisation du réseau routier

1 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier

La « hiérarchisation du réseau routier » vise à une triple finalité :

- Analyser les fonctions circulatoires actuelles du territoire,
- Élaborer une grille fonctionnelle mais non-prescriptive pour l'aménagement du réseau routier, concernant notamment la mise en évidence des voies de dessertes locales à apaiser mais aussi les voies à fort potentiel cyclable,
- Définir des axes forts à valoriser pour les transports collectifs,

Cette démarche vise également à identifier les axes pouvant supporter un trafic de transit dans des conditions de sécurité routière optimisée pour la grande vitesse. La présente analyse vise à préciser les différents niveaux de voies de desserte locale.

1.1 Définition d'une démarche de hiérarchisation du réseau routier local

1.1.1 Définition

La « **hiérarchisation du réseau routier locale** » est un outil structurant de la démarche d'un schéma directeur cyclable visant à établir une grille de lecture et de préconisations d'aménagement des voies. La classification des voies de circulation est établie en fonction de leurs différentes caractéristiques : niveau de fréquentation, type de flux (véhicules légers, camions, non-motorisés), niveau d'engorgement, domanialité ou encore typologie des polarités desservies.

A l'échelle locale, la hiérarchisation du réseau routier permet de **distinguer un réseau de proximité composé de plusieurs types de voies aux caractéristiques très différentes (voies de dessertes de quartiers résidentiels, venelles, passages...) favorables à l'aménagement de continuités cyclables.**

Enfin les caractéristiques « urbaines » de certains espaces traversés, tels que les quartiers à forte densité résidentielle, les zones commerciales, les écoles ou les gares, constituent des critères importants pour

déterminer le caractère « local » de voies justifiant des préconisations comme le développement de zones apaisées.

La présente classification établit une hiérarchisation des voies à 6 niveaux visant à définir le potentiel de cyclabilité sur le maillage de proximité.

1.1.2 Les niveaux de hiérarchisation

Réseau magistral (niveau 1) : dédiées à la circulation des seuls véhicules motorisés, ces voies de type « rapides » voire autoroutière sont des coupures pour l'usage des modes actifs. Ces voies peuvent être réglementées par des vitesses de circulation maximales comprises entre 80 et 130 km/h pouvant être autorisés sur certaines sections. Ces axes sont privilégiés pour la circulation des véhicules à gros gabarit. L'interface entre ces voies et les réseaux locaux constituent des points noirs potentiels d'accidentologie.

Réseau d'intérêt régional (niveaux 2 et 3) : ouvertes à tous les types de flux, ces voies autorisent des flux de circulation à une vitesse autorisée à 50 km/h. Il est possible de prendre des mesures ponctuelles d'apaisement de la circulation à 30 km/h sur ces axes, comme dans le cas de l'atténuation de l'effet de coupures

urbaines des routes en centre-ville et centre-bourg, tout en respectant les impératifs de bon écoulement du trafic. Ces voies supportent un trafic important nécessitant souvent des aménagements dédiés pour les cyclistes et les piétons.

Voies de desserte inter-quartiers (niveau 4) : structurantes à l'échelle communes, elles constituent des voies à fort trafic tous modes de déplacements confondus. La vitesse maximale autorisée préconisée est généralement de 30 km/h, les 50 km/h demeurant possibles en l'absence de conflits d'usage.

Réseau de desserte locale (niveau 5) : les voies locales de desserte ont vocation à constituer des voies de circulation partagées favorisant la cohabitation entre les différents modes de déplacement, dont le vélo. La vitesse maximale autorisée préconisée est généralement de 30 km/h, les 50 km/h demeurant possibles en zone peu dense ou en l'absence de conflits d'usage.

Le réseau de proximité (niveau 6) : le réseau de proximité est composé d'un ensemble de voies non routières, à circulation routière non prioritaires ou de desserte privée. Ces voies sont de différents types : aires piétonnes, zones de rencontre, chemins forestiers, chemins

agricoles, voies de desserte privées de lotissements privés, ou encore voies de dessertes de zones d'activités privées... Sur ces voies, la voiture est tolérée en fonction des besoins voire interdite, mais de façon générale non prioritaire et avec une vitesse adaptée : 20 km/h (zone de rencontre, pour les voies en impasse, les cours urbaines, les rues piétonnes ouvertes à la circulation pour les riverains), 30 km/h (pour les voies de quartier), voire 50 km/h hors des secteurs habités.

Schéma Départemental de la Drôme :

Dans son schéma départemental, le département de la Drôme hiérarchise le réseau par fonction.

Ainsi, un requalibrage peut être décidé si un réseau n'est pas conforme à la fonction qu'il est censé occuper.

Les largeurs de voies sont quant à elles calibrées en fonction du niveau de trafic.

1.2 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier de la Communauté de Communes des Baronnie en Drôme Provençale

La proposition de nouvelle hiérarchie de la trame viaire vise à définir une grille d'analyse et de vision de l'aménagement de la voirie. Elle permet de développer une réflexion préalable au développement du réseau cyclable. Elle donne lieu à une différenciation entre les axes routiers structurants supportant un fort trafic et le réseau de desserte fine du territoire. Cette distinction des différents réseaux viaires permet une lecture plus aisée de l'usage et des fonctions de la voirie. A travers la hiérarchisation, la démarche n'est pas de supprimer l'usage de la voiture individuelle mais d'apaiser les circulations afin de rendre le cycliste plus visible aux yeux de l'automobiliste et de le mettre en sécurité. Il convient de relier les polarités entre elles grâce à un potentiel cyclable important :

- Anciennes voies de chemin de fer,
- Chemins de halages
- Chemins agricoles,

- Voies à faible trafic.

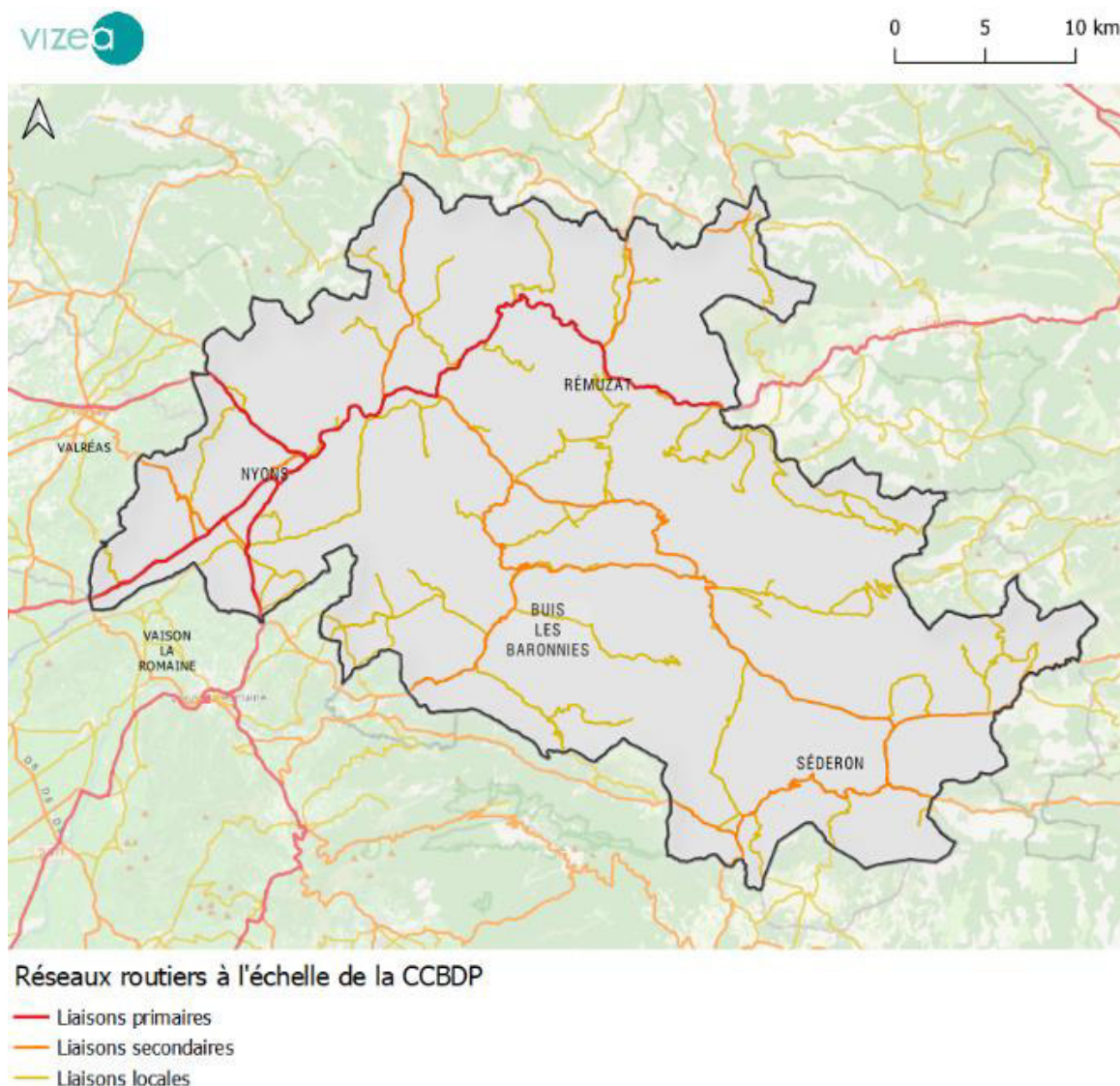



Figure 22 Hiérarchisation du réseau routier de la CCBDP

	Catégorie	Fonction actuelle	Profil type
	Réseau Magistral (niveau 1)	Trafic de transit national et régional vers les pôles majeurs du territoire dans des conditions de sécurité routière adaptées à la grande vitesse. Le trafic y est supérieur à 4000 véhicules par jour. Sur le territoire, il n'y a aucune voie de ce type.	
	Réseau principal (niveau 2)	Trafic régional assurant également une part très forte des échanges départementaux et régionaux. Sur le territoire cela correspond à la D94 et la D538. Le trafic y est supérieur à 4000 véhicules par jour. Ces voies sont peu compatibles avec la pratique du vélo et nécessite, si cela est jugé pertinent, des aménagements cyclables séparés de la voie de circulation des voitures.	 D94, Nyons, GSV, 2021
	Liaison secondaire (niveau 3)	Trafic départemental assurant une part importante des échanges locaux. Sur le territoire cela correspond par exemple à la D64 passant par Curnier et Sainte-Jalle, ou à la D546, passant par Séderon. 2000 à 4000 véhicules y circulent chaque jour. Ces voies sont peu compatibles avec la pratique du vélo et nécessite, si cela est jugé pertinent, des aménagements cyclables séparés de la voie de circulation des voitures.	 D64, Sainte-Jalle, GSV, 2021
	Liaison locale (niveau 4)	Voies d'échanges entre les différents quartiers et vers les pôles de rabattement. 1000 à 2000 véhicules y circulent chaque jour. Le réseau tertiaire permet de desservir finement les communes entre elles et est potentiellement compatible avec la pratique du vélo.	 D185, Châteauneuf-de-Bordette, GSV, 2021
	Réseau de desserte locale (niveau 5)	Desserte des lieux de vie du quotidien dont les lieux d'habitation. Ce réseau est potentiellement compatible avec la pratique du vélo.	 Rue Jean Henri Fabre, Nyons, GSV, 2021
	Réseau de proximité (niveau 6)	Voies multifonctionnelles sur lesquelles la voiture est souvent non-prioritaire. Elles constituent un potentiel de valorisation des liaisons marchables et cyclables du territoire. Moins de 500 véhicules y circulent par jour. Ce réseau est constitué de chemins agricoles, de voies locales supportant un faible trafic.	 Au Fil de l'Eygues, CCB DP

1.2.1 Le réseau principal : 2 axes routiers majeurs

Le territoire de la CCBDP n'est traversé par aucun réseau magistral. Les axes majeurs du territoire sont donc représentés par le réseau principal. Deux axes majeurs traversent le territoire, sur la partie ouest du territoire : la D94 qui traverse Saint-Maurice-sur-Eygues, Nyons, Rémuzat et Verclause, et la D538, passant par Mirabel-aux-Baronnies, Nyons et Venterol. Ces voies accueillent un fort trafic et sont limitées à 80km/h. De plus elles peuvent être très étroites sur certaines portions et particulièrement dangereuses pour les cyclistes.



Figure 23 - D538 entre Mirabel-aux-Baronnies et Nyons (GSV, 2021)

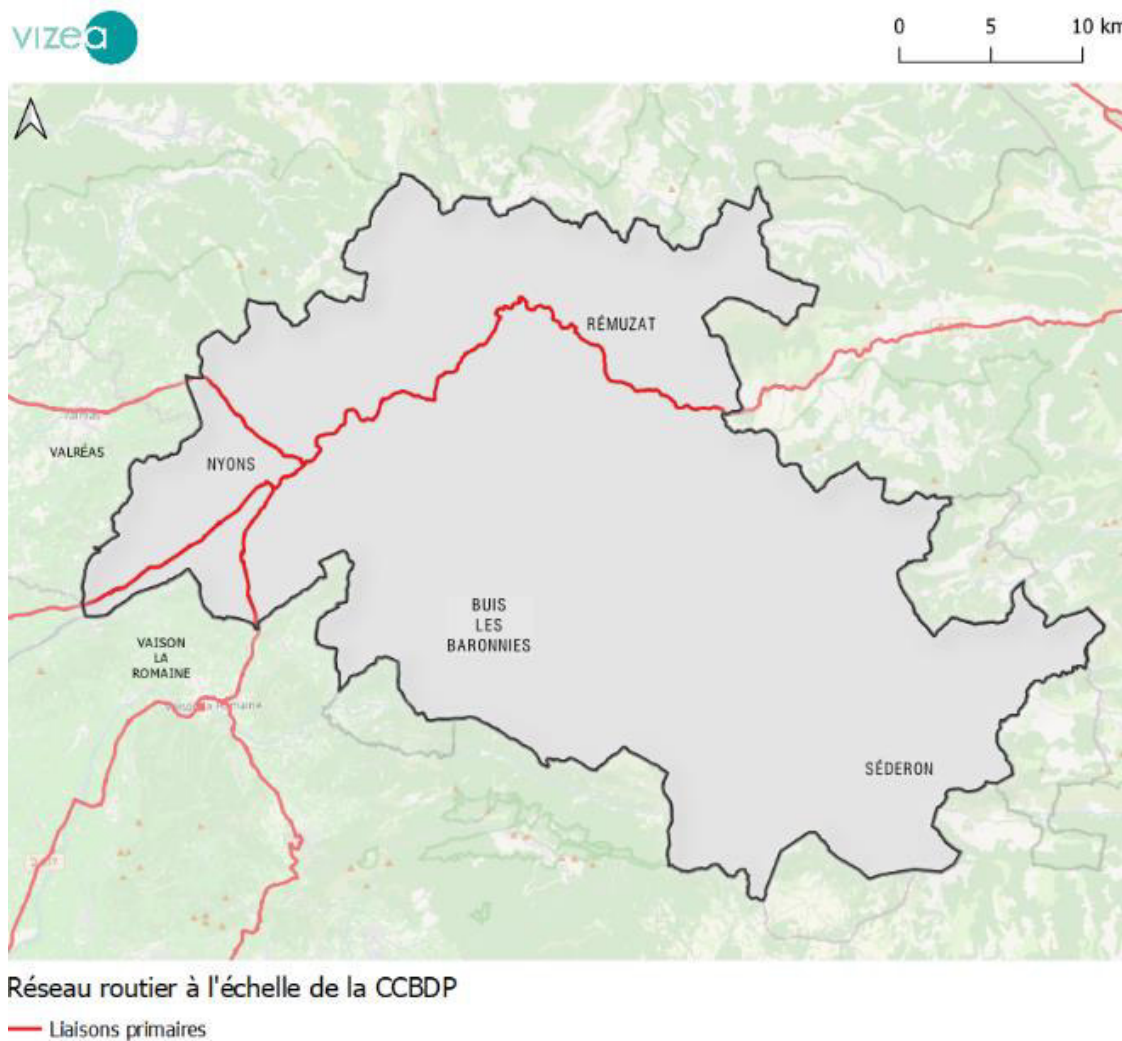


Figure 24 – Liaisons primaires de la CCBDP

1.2.2 Les liaisons secondaires : des liaisons pour la couverture du territoire

Le territoire de la CCBDP est traversé par un réseau de liaisons pour la desserte des polarités. Ces liaisons présentent peu de concordances avec le réseau cyclable.

Ces liaisons peuvent présenter des effets de coupure sur les pratiques cyclables.

Il existe un vrai problème de perte de visibilité de la hiérarchisation du réseau quant à l'usage qui en est fait et le gabarit des routes.

La D4, par exemple, qui fait le lien avec la D94 vers Nyons pour essayer de désengorger la D538, a un gabarit de réseau secondaire mais est considéré comme un réseau principal.

⇒ une dissonance existe et les routes ne répondent pas toujours aux besoins

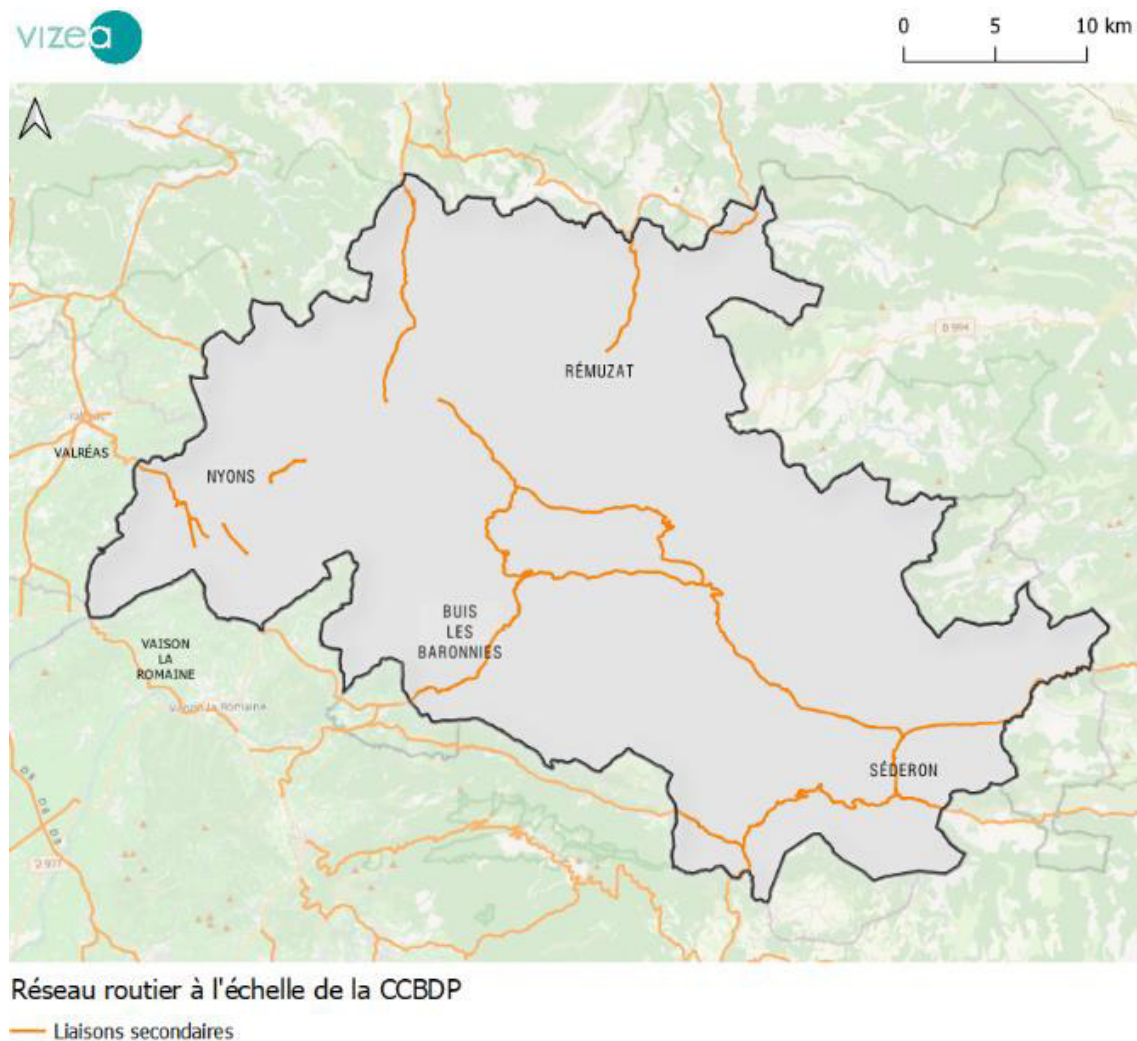


Figure 25 – Liaisons secondaires de la CCBDP

Figure 26 - D542 au Nord de Séderon (GSV, 2021)

1.2.3 Le réseau de desserte locale : Un maillage du territoire par des liaisons locales

Ce réseau local est composé de chemins, routes et voies aux profils divers. Ces voies sont complémentaires du réseau primaire et secondaire, donc leur utilisation pour le réseau cyclable devra tenir compte de ce paramètre afin de ne pas créer de discontinuités cyclables.

La topographie du territoire est également un élément déterminant.

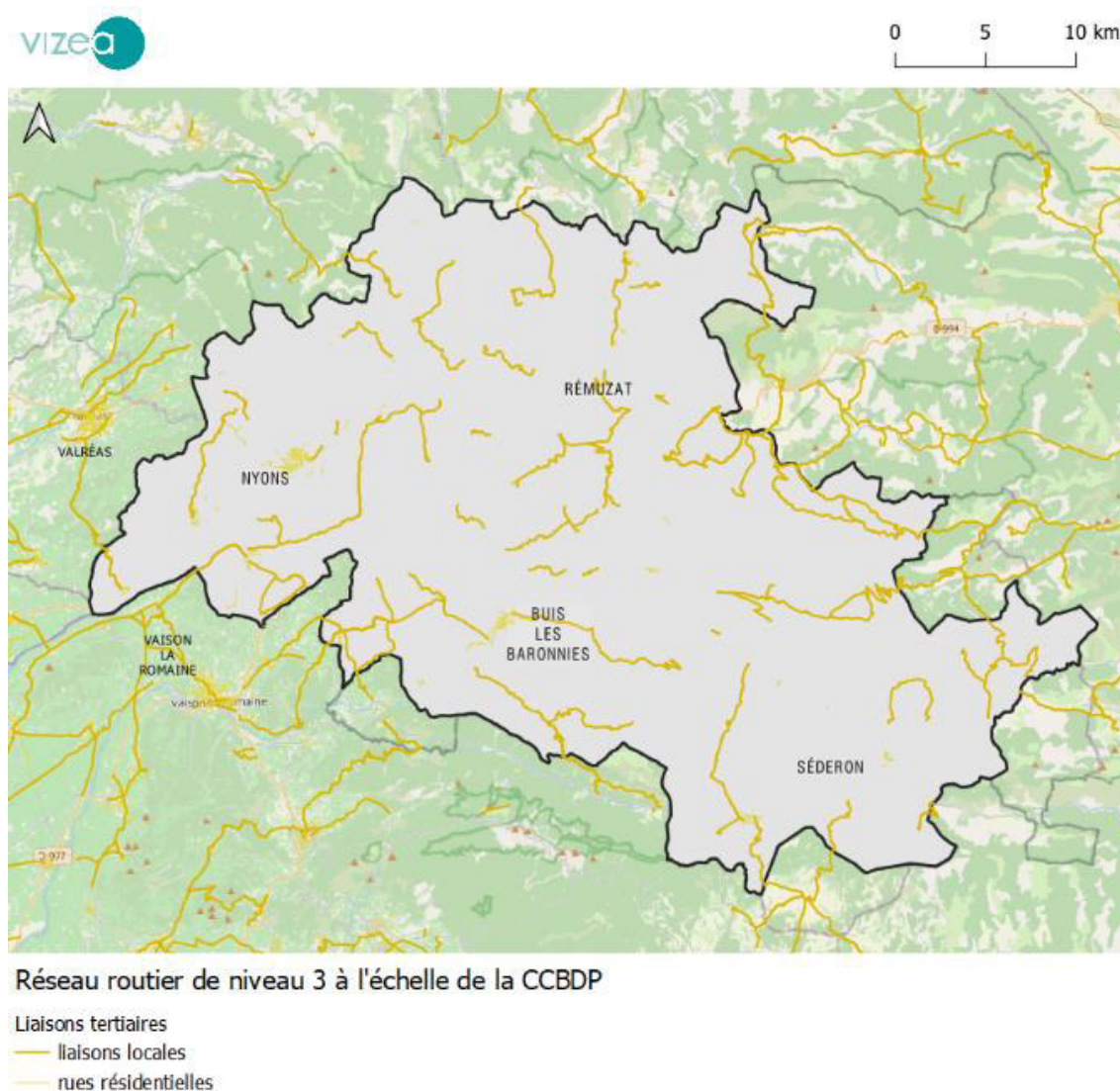
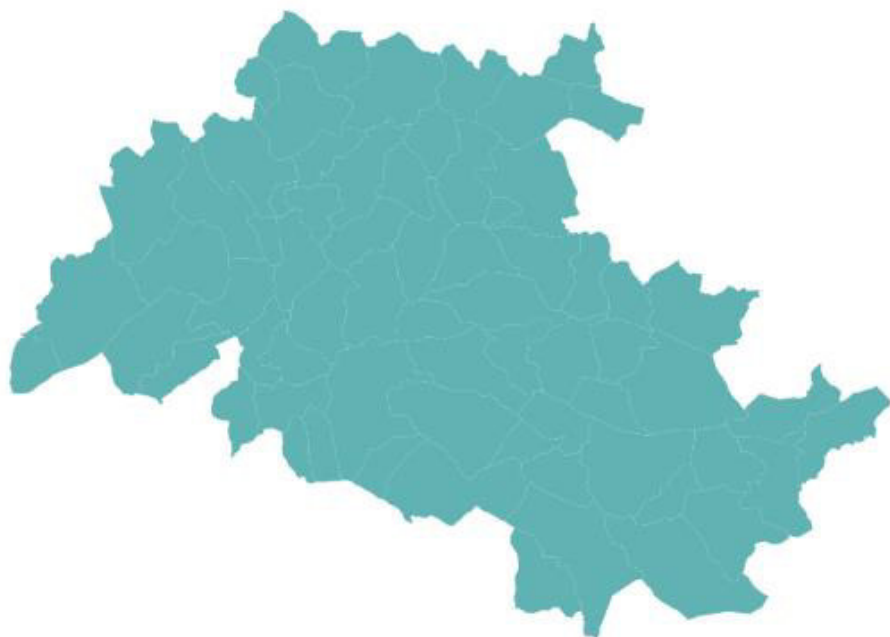


Figure 27 – Liaisons tertiaires de la CCBDP



Analyse des flux du territoire et adéquation offre demande

1 Motorisation

L'équipement automobile des ménages sur la CC des Baronnies en Drôme Provençale est conséquent : d'après l'INSEE, en 2016 plus de 87% des ménages possédaient au moins une voiture. Ce pourcentage étant en augmentation par rapport aux données de 2011, il est en ligne avec la moyenne du département.

Sur ce territoire rural au relief marqué, avec des pôles générateurs de flux parfois situés loin des domiciles, les échanges entrants et sortants sont véritablement structurés par la voiture

73 % des personnes habitants sur la CCBDP utilisent leur véhicule, même si 50% d'entre eux travaillent dans leur commune de résidence. Il convient de noter que ce pourcentage est inférieur à la moyenne de la Drôme, qui est de 82%.

Les personnes extérieures venant travailler sur la CCBDP utilisent, pour une grande majorité, la voiture comme mode principal de déplacement.

Différents leviers seront à trouver afin de diminuer cette dépendance à la voiture individuelle aussi bien pour les déplacements

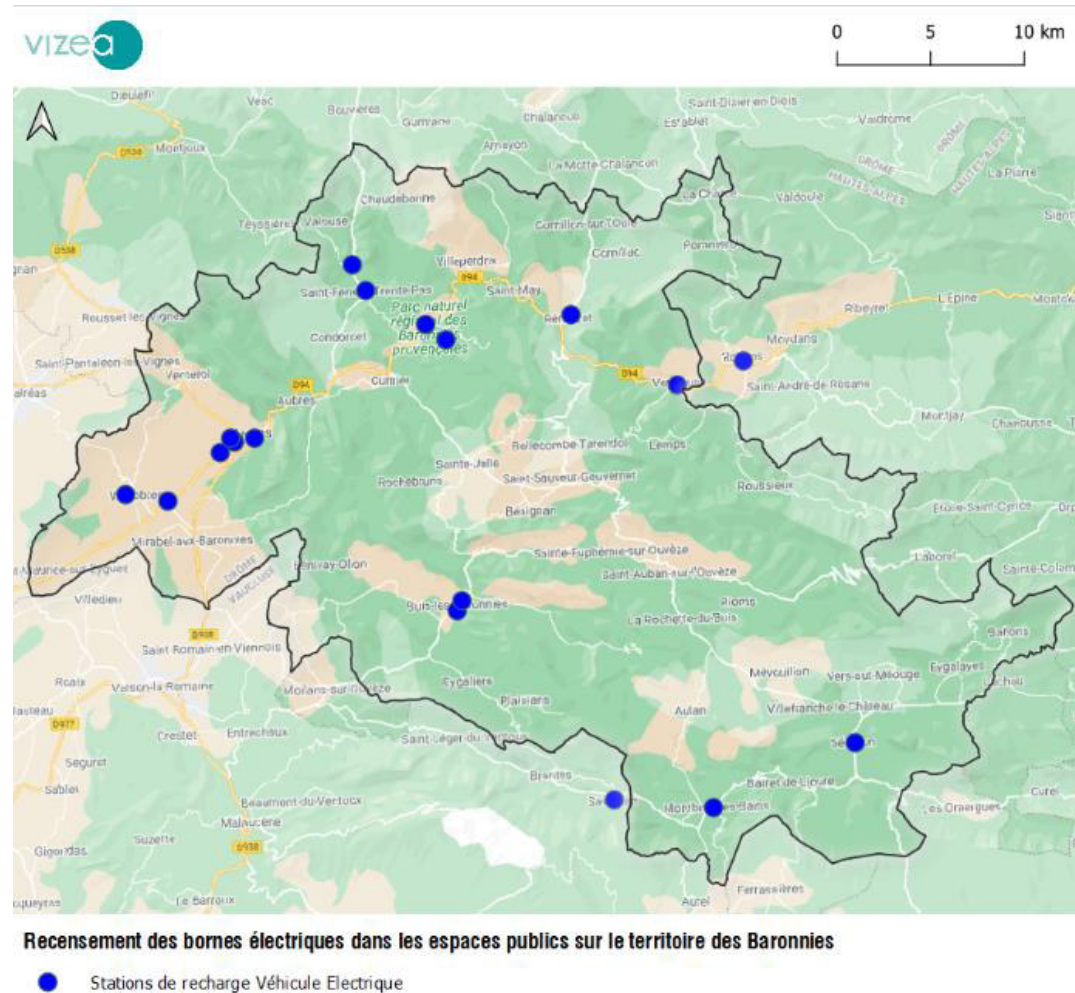


Figure 28 – Localisation des bornes de recharge de la CCBDP (VIZEA - source Chargemap)

locaux que pour les déplacements à plus longues distances.

Bornes de recharges :

Depuis moins d'un an, un réseau de bornes de recharges de véhicules électriques a été installé sur le territoire par le SDED, en partenariat avec le Département de la Drôme et avec le soutien financier de l'Etat avec l'ADEME.

Sur le territoire des Baronnies, 13 bornes ont été installées sur 9 communes. Sur le territoire, les zones blanches des bornes de recharges correspondent également aux zones blanches relatives au poste source.

Une délégation de service public a été mise en place avec Easycharge qui exploite le réseau de bornes et est également chargé de la communication et promotion du service.

Pour le moment, seul en chargement en courant alternatif est possible, mais il est prévu une évolution afin de pouvoir charger en courant alternatif et en courant continu, ce qui permettra d'accepter tous les types de véhicules électriques. Actuellement, les véhicules non adaptés peuvent tout de même charger leur

batterie, mais ils n'utilisent pas la pleine charge. (8kW au lieu de 22kW).

Les vélos ne sont pas adaptés car la puissance de recharge est beaucoup plus faible et s'effectue plutôt sur un temps long (<1kW sur 4 heures). Cela peut donc poser des problèmes de disponibilités de borne, mais également de vol de vélo pendant la charge. Pour ceux-ci, une charge nocturne sur prise électrique est plutôt préconisée.

Dans le cas de bornes mises en défaut, l'opérateur est prévenu à distance, mais peut l'être également par les usagers directement.

Ce service est encore méconnu, la communication doit être accentuée.

Il est prévu une véritable montée en puissance de ces dispositifs dans les prochaines années :

- D'une part via la logique commerciale de déploiement des bornes de l'opérateur sur le territoire.
- D'autre part, via le lancement d'un **schéma directeur des bornes de recharge** en 2022 (11 syndicats d'énergie dont le SDED) qui vise à

développer ces dispositifs de manière réfléchie

- Enfin, il est à noter qu'à partir du 1er janvier 2025, des **obligations d'équipement en bornes de recharge** s'appliqueront également aux parkings d'entreprises des bâtiments existants. D'après l'article L111-3-5 du Code de la construction et de l'habitation, les parkings comportant plus de vingt places à usage non résidentiel, devront disposer au 1er janvier 2025, d'une borne de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables par tranche de vingt emplacements, dont au moins un sera réservé aux PMR.

2 Transports réguliers

Les lignes régulières existantes structurent le territoire et sont primordiales pour les personnes ne disposant pas de véhicule :

- Les lignes 36 et 71 permettent de rejoindre la gare routière de Montélimar à partir de Nyons (ligne « Car TER »),
- La ligne 37 va de Vaison-la-Romaine à la Motte Chalancon en passant par Nyons et le Pays de Rémuzat,
- La ligne 38 va de Nyons à Bellecombe Tarendol ou Bouvière, traversant la vallée de l'Ennuye.
- La ligne 39 part de Vaison-la-Romaine et traverse les Hautes-Baronnies jusqu'à Séderon et Lachau, en passant par Nyons puis Buis-les-Baronnies,
- La ligne 43 va de Laragne à Mévouillon,
- Les lignes 44 et 45 vont de Nyons à Pierrelatte. Ces dernières sont utilisées majoritairement par du public scolaire.

Ces lignes sont utilisées comme liaison intra-territoriale ou pour se rendre vers les territoires voisins, pour se soigner ou encore faire ses courses. Elles peuvent également être utilisées pour le transport scolaire. C'est la majorité avec

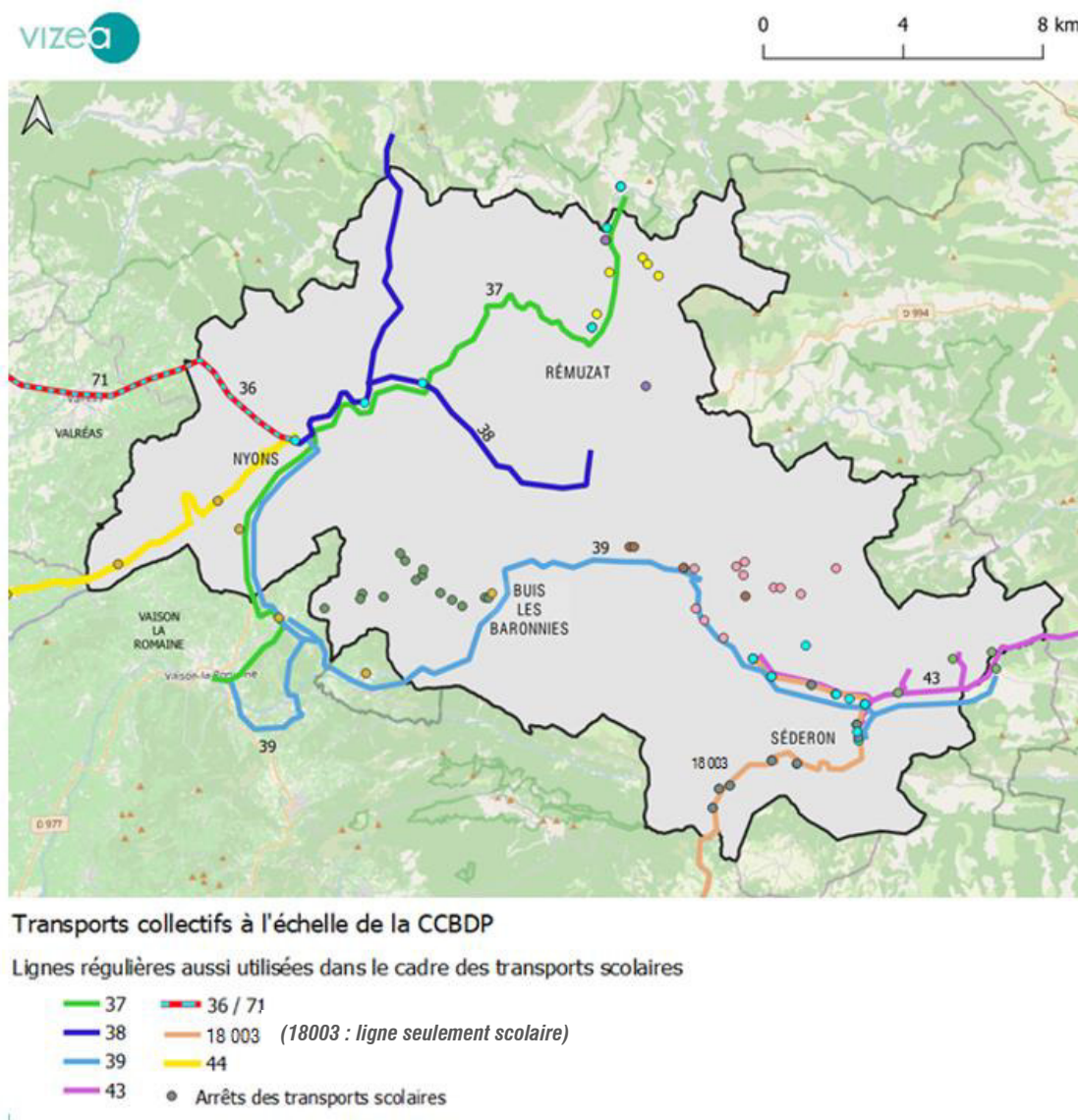


Figure 29 – Lignes de transports réguliers et arrêts de transports scolaires – CCBDP (source CCBDP, Dromolib, Région AURA)

les horaires proposés. L'usage de ces transports réguliers pour les déplacements pendulaires n'est pas facilité par le manque de fréquence et de couverture de ces lignes.

L'offre de transport régulier existante est indispensable, mais elle n'est pas suffisante pour prétendre être une alternative crédible à la voiture individuelle. Pour cela, plusieurs pistes se dégagent :

- Certaines zones blanches doivent être mieux desservies
- Les fréquences des bus doivent être plus importantes, notamment aux heures de pointes matin et soir.
- Les horaires et les jours de passage doivent être plus lisibles et mieux communiqués. En effet, il est très compliqué de se repérer dans les fiches horaires actuelles.
- Les connexions inter-régionales doivent être améliorées : vers Vaison-la-Romaine, Avignon, Valence et Montélimar (voir chapitre Intermodalité) : actuellement seule la connexion à la gare TGV : Montélimar est possible.
- Des gares routières (et même intermodale) pourraient être mises en place à Nyons ou Buis-les-Baronnies

pour un plus grand confort et une meilleure visibilité

- Pérenniser certains services à la personne effectués sur les transports très locaux et qui peuvent permettre d'apporter des services complémentaires de vie pour les personnes peu mobiles.

Les transports réguliers sont un mode de déplacement connu par l'ensemble des habitants car cela fait partie des services classiques de mobilité et peuvent devenir une alternative crédible à la voiture individuelle si l'offre répond aux attentes des usagers.

Pour cela, il convient de les renforcer et il sera également nécessaire de travailler sur l'intermodalité bus-vélo et bus-covoiturage afin de permettre aux usagers de pouvoir effectuer les derniers kilomètres en vélo ou avec un autre mode alternatif qui conviendrait le mieux en fonction du public et de la partie du territoire (exemple autostop personnalisé, TAD...).

3 Transports scolaires

Tout comme les transports réguliers, les transports scolaires sont primordiaux pour le territoire des Baronnies en Drôme Provençale, et sont dans certaines zones le seul moyen de se rendre dans un établissement scolaire.

Plusieurs lignes et points d'arrêts existent (*voir Figure 28 pour les arrêts transport scolaire et les liens avec le transport régulier*) :

- Dans le Pays de Rémuzat :
 - entre la Motte-Chalacou, Volvent, Cornillac, et Rémuzat
- Dans le Pays de Rémuzat et le Val d'Eygues,
 - entre Nyons, Rémuzat, et la Chapelle-en-Vercors
- Dans les Hautes Baronnies :
 - entre Mévouillon, Ballons et Séderon, et entre Mévouillon, Séderon, et Carpentras
 - entre Montauban-sur-l'Ouvèze, Saint-Auban-sur-l'Ouvèze et la Rochette-du-Buis

- entre Saint-Auban-sur-l'Ouvèze, Sainte-Euphémie-sur-Ouvèze, et Rioms
- entre Mévouillon, Séderon et Gap
- entre Mévouillon, Séderon et Carpentras
- Dans le pays de Buis :
 - Entre Buis-les-Baronnies et Mérindol-les-Oliviers
 - Entre Buis-les-Baronnies, Saint-Paul-Trois-Châteaux et Montélimar

Les transports scolaires sont un enjeu très important sur un territoire rural comme les Baronnies :

- Ils doivent être pérennisés et élargis aux zones blanches du territoire,
- La gratuité de ces transports doit être maintenue. C'est une condition à laquelle les élus locaux tiennent particulièrement.
- Le minimum de 6 élèves pour la mise en place d'un transport scolaire peut

être très handicapant dans certaines zones reculées,

- La capacité du moyen de transport doit être adaptée au remplissage de la ligne,
- La nécessité d'un accompagnateur pour les enfants de moins de 6 ans en AURA mais pas en Sud-PACA est problématique pour les zones du territoire situées à la frontière entre ces deux régions. Cette mesure entraîne une augmentation du prix du transport et des fermetures de classe, avec des parents préférant envoyer leurs enfants dans des écoles de la région voisine,
- Il y a un réel enjeu d'ouvrir ces transports à d'autres catégories de la population que les publics scolaires, avec des moyens de prévention à la clé (installation de vidéo-surveillance, proposition de la Région dans la convention de coopération)
- Les transports scolaires frontaliers avec les départements voisins doivent être réfléchis de manière conjointe afin d'avoir des liaisons structurantes et cohérentes sur le territoire, et ne s'arrêtent pas au découpage territorial.

4 Transport à la demande (TAD)

On trouve deux sortes de Transport A la Demande (TAD) sur le territoire :

- TAD correspondance
- TAD régulier

La réservation de ces deux transports est centralisée par la SRADDA avec un numéro de téléphone unique, le 04 28 61 26 26, et le transport sous-traité à des transporteurs locaux. La réservation et l'annulation peut se faire jusqu'à la veille avant midi au plus tard.

Du fait de la complexité de ce service, il n'est pas rare que les usagers, en parallèle de la réservation auprès de la centrale, se mettent en relation directe avec les transporteurs locaux, qui connaissent parfaitement le territoire et sont à même de conseiller les usagers et d'établir une relation de proximité.

Les personnes de plus de 65 ans ou à mobilité réduite sont prises en charge à leur domicile, pour les autres usagers il y a un point de rendez-

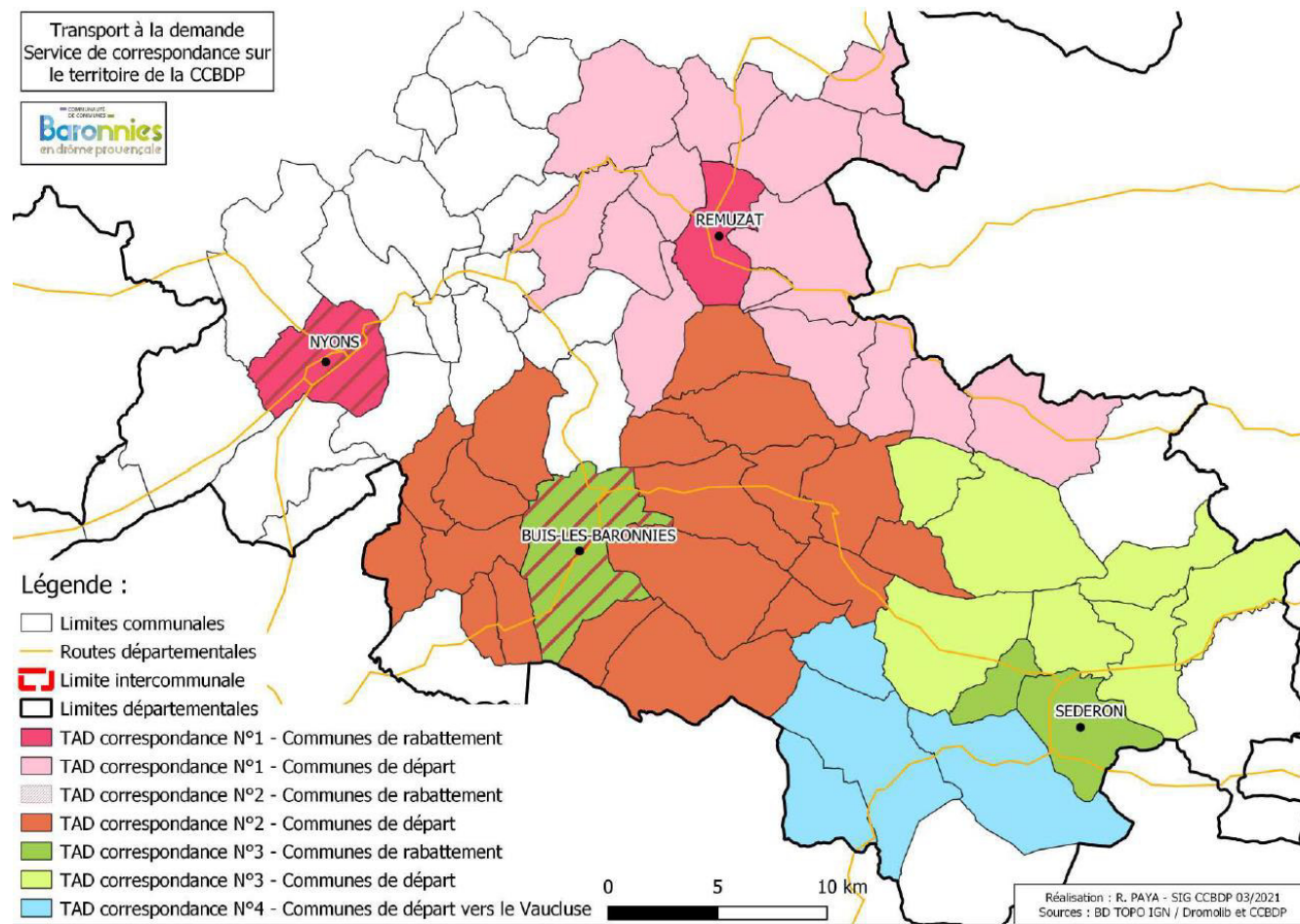


Figure 30 – Transport à la demande – service de correspondance (source BD TOPO IGN, Dromolib, CCBDP)

vous central, qui est en général le même que celui du transport scolaire.

4.1 Le TAD Correspondance

Le TAD correspondance permet d'effectuer des trajets en correspondance avec les transports régionaux routiers et ferroviaires, sur présentation du titre de transport

Plusieurs tarifications existent selon le nombre de kilomètres effectués.

Sur les lignes incluant les Baronnie, plusieurs communes de départ et/ou destination existent de ou vers le territoire :

- Nyons, La Motte-Chalancon, Rémuzat, Serres, Die, Luc-en-Diois
- Nyons, Buis-les-Baronnies, Vaison-la-Romaine
- Buis-les-Baronnies, Séderon, Laragne-Montéglin, Sisteron et Carpentras

(cf. « communes de rabattement sur la carte »)

Les zones du territoire desservies sont les zones notées « communes de départ » sur la carte de la page précédente.

Exemple de trajet possible :

une personne habitant à Verclause et désirant se rendre à Paris, pourra utiliser le TAD correspondance pour se rendre à Nyons. Puis,

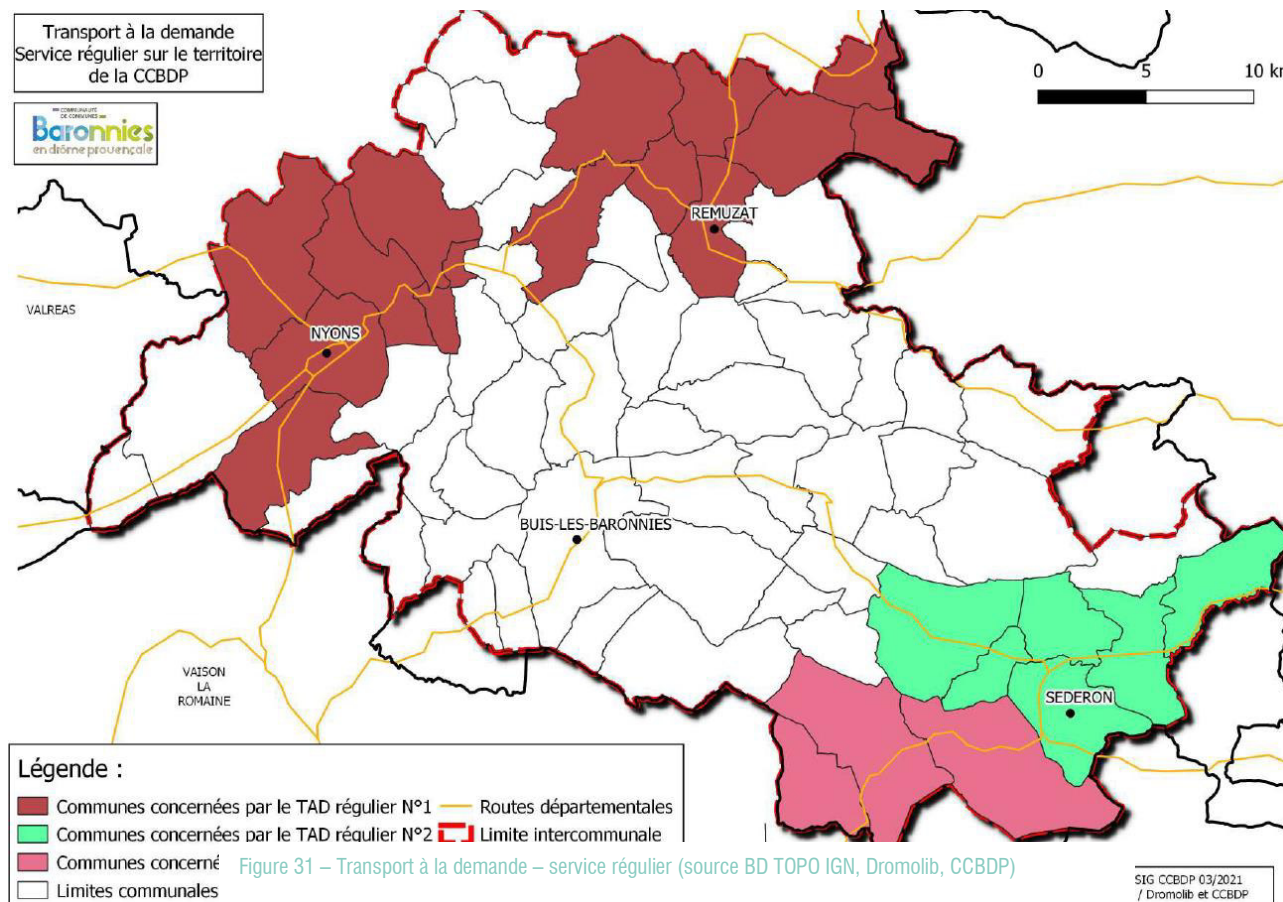
de Nyons, prendre la ligne Car TER (ligne 36 – 71) à destination de la gare de Montélimar, et enfin prendre le train de Montélimar à Paris.

4.2 Le TAD régulier

Le TAD régulier consiste en un circuit et des arrêts prédéfinis avec des jours et horaires fixes,

essentiellement les jours de marchés. Il fonctionne certains jours de la semaine seulement.

Ce service assure un rabattement en partant le matin d'un endroit et en descendant dans la vallée le long de ce circuit prédéfini.



Les lignes liées aux Baronnie sont les suivantes :

- Départ de Pommerol, Montmorin, et La Motte-Chalancon, et descente vers Rémuzat, Nyons, Valréas, et Vaison-la-Romaine
- Départ de Ballons et Mévouillon vers Sisteron via Séderon
- Départ de Séderon vers Carpentras via Montbrun-les-Bains

Ce transport se fait en général par minibus de 8 personnes en général

La tarification est fixe (2,70€ l'aller, 5,4€ AR) et son prix relativement bas permet une utilisation par un public précaire.

Ce service est utilisé par un public plutôt jeune (ne disposant pas de moyen de transport), et également par des personnes âgées, ou encore des femmes seules. De manière générale il est régulièrement utilisé par les mêmes usagers qui s'en servent pour faire leurs courses, aller à des rendez-vous médicaux, ...

Il est régulièrement complet sur certains créneaux, ce qui amène à refuser du monde. La fréquentation peut monter jusqu'à 120 personnes par mois sur les périodes estivales.

Les TAD régulier et correspondance sont utilisés par une faible part de la population, mais sont en plein développement. D'une part ce service est très utile pour les personnes précaires du territoire, mais il pourrait être beaucoup plus utilisé sous réserve de quelques mesures :

- Accentuer la communication pour faire connaître ces services de transport
- Clarifier l'organisation afin que le fonctionnement soit mieux compris par tous
- Mettre en place des jours et des horaires plus larges
- Etendre ce service aux zones blanches du territoire
- Décentraliser la réservation aux sous-traitants effectuant le transport afin de simplifier et fluidifier l'organiser
- Inclure davantage la partie touristique avec des lignes ouvertes seulement sur des périodes de vacances (Nyons/Dieulefit, et Nyons/Gap).

6 Les navettes locales

Des navettes locales existent dans certaines communes du territoire :

- A **Nyons**, les 4 lignes du Nyons bus permettent aux habitants et usagers de la commune de se rendre de leur lieu de résidence vers les différentes centralités
- A **Buis-les-Baronnies**, pendant la période estivale, une navette est mise en place pour les jours de marchés depuis la zone de Lapalun vers le centre-ville.

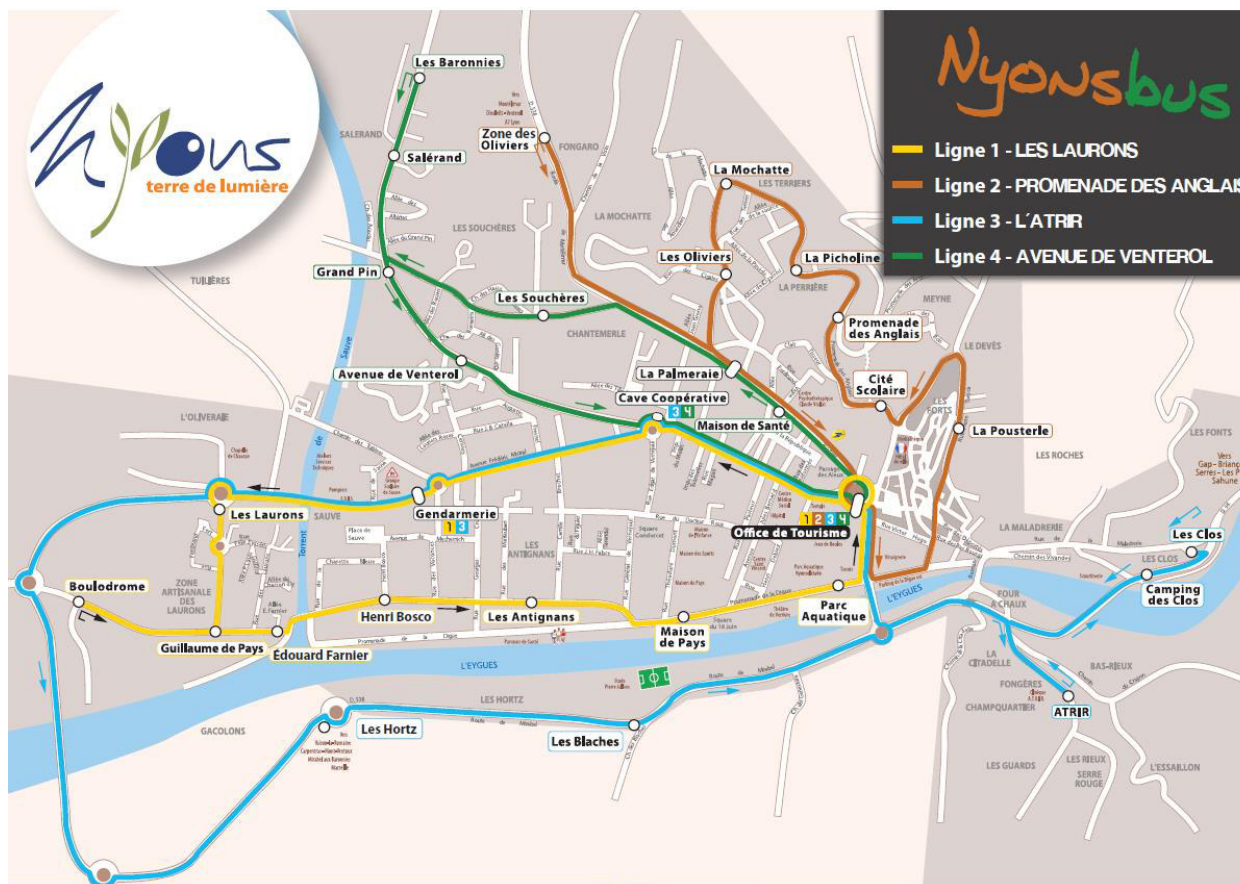


Figure 32 – Lignes du Nyons bus (source CCBDP)

7 Mobilités alternatives

En complément des services de transport décrits ci-dessus, des services de mobilités alternatives existent.

7.1 Mobilité solidaire

7.1.1 Mobisol 26

Mobisol 26 est un service de mobilité solidaire, qui fait suite à un appel à projet gagné du programme PEnD-Aura+ (financement CEE)

Ce projet est conjoint entre le département (qui supervise), Mobicoop (qui développe l'outil technique) et un cabinet de consultants en transports (pilotage du projet).

Cette expérimentation, qui a démarré début 2020, est mise en place sur trois territoires ruraux drômois : les Baronnies, le Diois et le Nord Drôme.

Mobisol 26 met en relation des gens qui ont besoin d'aide, avec des bénévoles conducteurs.

La demande de transport peut se faire par internet ou téléphone, avec des relais locaux



(structures accompagnantes) : Mobicoop ou l'association Carrefour des Habitants pour la zone de Nyons.

Ce transport est différent du covoiturage solidaire car ici les bénévoles conducteurs sont formés aussi pour faire un accompagnement, et pas seulement du covoiturage. La prestation inclut une aide pour rassurer les « bénéficiaires, aussi bien pour de l'accompagnement dans les démarches d'insertion que dans les démarches du quotidien. Il y a donc un volet social important dans ce service de mobilité solidaire.

Beaucoup de communication sur le projet est nécessaire afin de faire connaître Mobisol 26. Ce programme est intéressant notamment à travers



la problématique santé du territoire. (voir « les besoins de mobilité » 3.11)

Les difficultés principales sont l'utilisation d'internet sur le territoire (même si des relais locaux existent et que l'on peut réserver par téléphone). De ce fait Mobisol26 offre un contact direct avec l'organisme qui met en relation l'offre et la demande. Des dispositifs de mobilités pour du covoiturage ont déjà été tenté sur le territoire en local. Leur manque de visibilité a rendu ces expériences très vite sans suite.

7.2 Covoiturage

7.2.1 Aires de covoiturage

Le schéma directeur bi-départemental du covoiturage réalisé pour la Drôme et l'Ardèche en 2009 / 2010 prévoit l'aménagement de 64 aires de covoiturage. Peu sont cependant localisées dans les Baronnies

7.2.2 MOV'ICI :

MOV'ICI est une plateforme de covoiturage libre (Mobicoop) mis en place par la région.

Le site propose une mise en relation des usagers. Pour cela, une inscription sur le site est nécessaire, il faut ensuite poster son trajet et renseigner si celui-ci est régulier ou non.

La plateforme est plutôt axée sur les trajets domicile/travail, essentiellement avec de l'intermodalité en gare ferroviaire, et ne cible pas le public des seniors ou celui des touristes.

Ce service n'est pas connu dans les Baronnies, une communication est indispensable car tout l'intérêt de ce service est la massification

Une fois connu, ce service peut être réellement pertinent notamment, en utilisant la possibilité de créer des communautés locales

7.3 La filière hydrogène

7.3.1 Le vélo hydrogène

Dans le cadre du développement de la pratique vélo hydrogène, la région Auvergne-Rhône-Alpes, s'est portée candidate à un appel à projet européen pour déployer le projet Zéro Emission Valley (ZEV) qui prévoit le déploiement de 20 stations hydrogène sur le périmètre régional et de 1 000 véhicules légers professionnels d'ici à 2023.

Dans ce cadre, la Région a lancé un appel à projets qui vise à sélectionner des territoires prêts à s'engager pour une expérimentation dans une démarche de déploiement d'une offre touristique de vélos à hydrogène.

Dans le cadre de cet appel à projet, la région met à disposition des bornes de recharge et des vélos pendant 3 ans.

La commune de Buis-les-Baronnies a été retenue pour cet appel à projet, mais la région accuse un certain retard donc tous les territoires lauréats ne seront pas dotés tout de suite mais plutôt en 2022/2023.

7.3.2 Zero Emission Valley

La région Auvergne-Rhône-Alpes a décidé de faire de la filière hydrogène une filière d'excellence. A ce titre, elle a lancé le projet Zero Emission Valley. L'enjeu est de déployer 20 stations hydrogène et une flotte de 1000 véhicules. afin de proposer au marché des véhicules hydrogène au même prix que le véhicule équivalent diesel.

Nyons s'est inscrit pour avoir une station hydrogène afin de favoriser le transport hydrogène sur le territoire en partenariat avec les cars du Petit Nice.

8 Flux sortants du territoire

Une part prédominante de la voiture

La voiture est le mode majoritaire utilisé par les habitants de la CCBDP pour se rendre sur leur lieu de travail (plus de 75% des déplacements sur la quasi-totalité du territoire)

Les modes alternatifs néanmoins utilisés

La marche à pied est utilisée dans certaines communes (Nyons ou Buis-les-Baronnies notamment). Cela s'explique par le fait que 50% des habitants travaillent dans leur commune de résidence.

Les transports collectifs sont également utilisés, mais leur faible part peut être expliquée par le manque de couverture du territoire, le manque de fréquence ainsi que le manque de couverture vers certains pôles extérieurs du territoire.

Les principales communes de travail des habitants de la CCBDP sont :

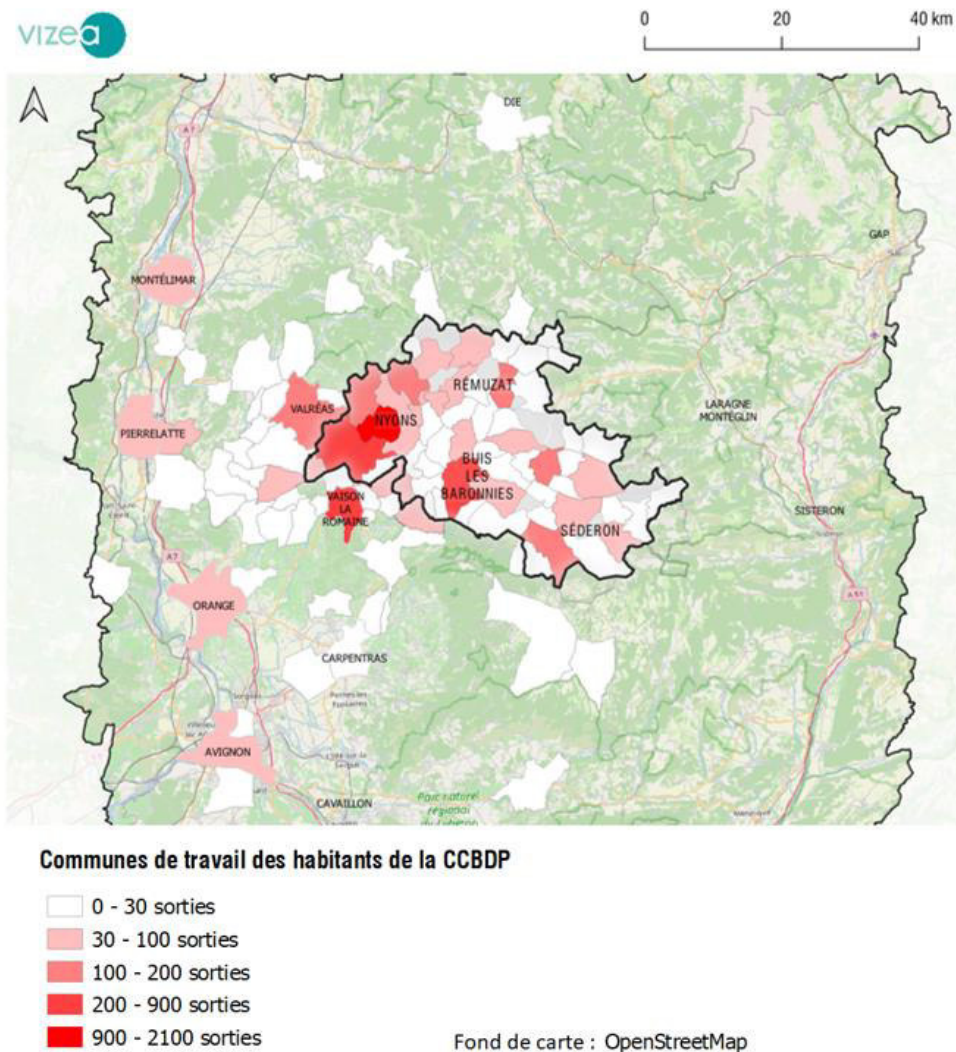


Figure 33 – Carte des flux sortants du territoire de la CCBDP (source INSEE)

- Nyons et Buis-les-Baronnies à l'intérieur de la CCBDP
- Vaison-la-Romaine, Valréas, Montélimar, Pierrelatte, Orange ; Avignon à l'extérieur du territoire

Pour améliorer l'utilisation des transports en commun, la bonne couverture de ces pôles générateurs de flux est indispensable.

9 Adéquation offre / usage

9.1 Les jeunes

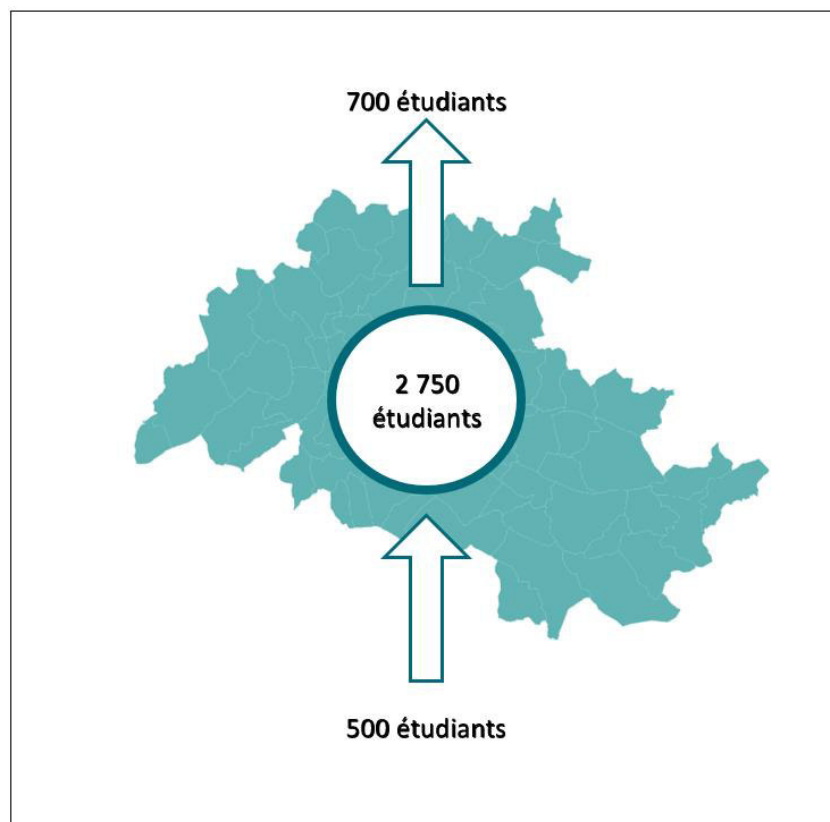
Les jeunes n'ont pas de voiture, et donc pas d'accès facile à la mobilité. Ils dépendent donc des adultes pour les accès aux loisirs et à l'éducation. La mobilité cyclable peut être une des solutions pour les jeunes habitant à Nyons ou à Buis-les-Baronnies, mais moins pour le reste du territoire.

Une couverture des zones blanches du territoire par les transports en commun et scolaires est indispensable, ainsi qu'une augmentation des fréquences. La possibilité de transporter les vélos à bord pourrait également être une aide à l'indépendance de cette catégorie de la population, permettant ainsi d'utiliser le vélo dans une logique de rabattement.

Enfin, il est important de considérer la mobilité entrante et sortante du territoire de cette catégorie de la population : en effet nombreux sont les jeunes habitants des Baronnies qui partent faire leurs études à l'extérieur de la

CCBDP, mais on trouve également des jeunes qui viennent étudier dans la CCBDP.

Des solutions de mobilité adaptées à ce flux sont nécessaires.



9.2 Les 30-59 ans

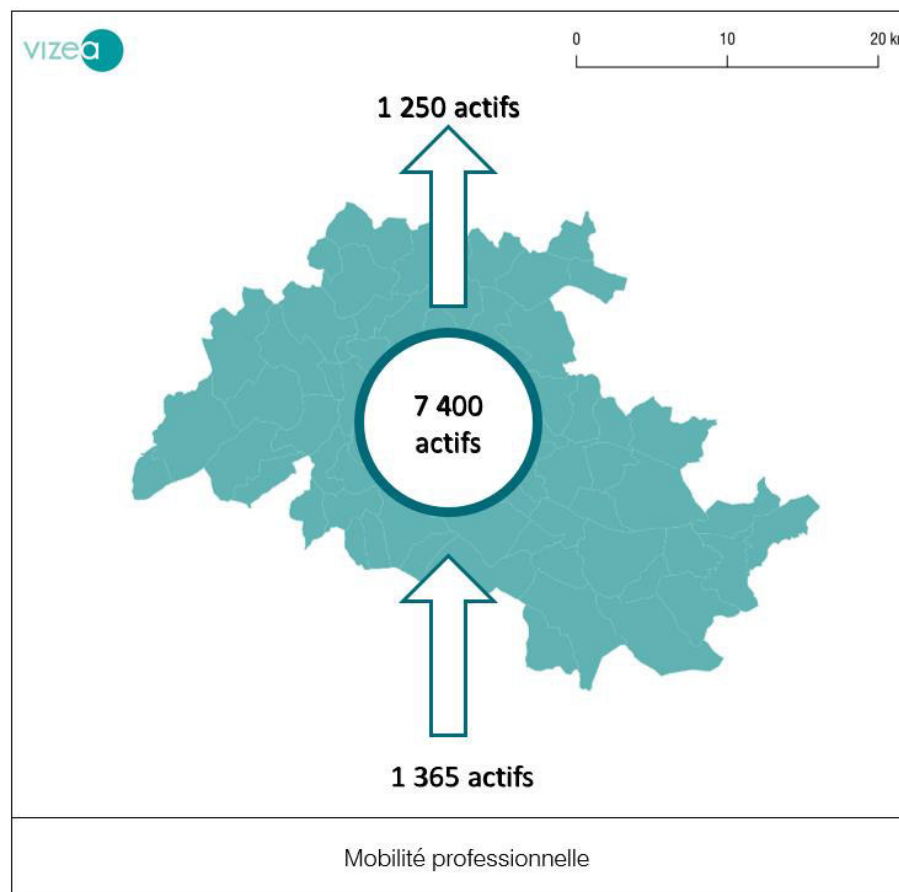
9.2.1 Les actifs

Les actifs du territoire dépendent de la voiture, d'autant qu'une bonne partie effectue des distances assez grandes vers des villes extérieures au territoire.

Pour ceux-là, le développement de transports réguliers vers les pôles générateurs de flux extérieurs au territoire est indispensable. Par ailleurs, l'organisation d'un covoiturage à grande échelle sur le territoire ainsi que la mise en place de plan de déplacement entreprises permettraient de diminuer l'autosolisme sur le territoire.

50% des actifs du territoire travaillent dans leur commune de résidence. Pour ceux-là, la mise en place de pistes cyclables sécurisées et continues peut constituer un vrai levier pour diminuer l'usage de leur véhicule personnel.

-



9.2.3 Les précaires

Le taux de chômage et la précarité énergétique sont des composantes importantes de ce schéma des mobilités. Pour les personnes précaires, le coût de la mobilité est un paramètre important du budget, et ce coût est souvent sous-estimé :

une voiture coûte environ 36 centimes / km. Pour une personne qui fait au quotidien Mirabel/Nyons, cela revient à un budget annuel de 1200€. Cela monte à 2700€ pour une personne de Nyons faisant un trajet quotidien jusqu'à Vaison-la-Romaine.

Des solutions sont à trouver pour permettre à ces personnes de se rendre à un entretien d'embauche, ou bien pour toutes les autres activités du quotidien.

Des propositions de solutions de mobilité présentes sur le territoire pourraient avoir un réel impact, en déployant la mobilité solidaire notamment, mais également le transport à la demande.

9.3 Les plus de 60 ans

Les plus de 60 ans n'ont pas toujours de voiture, et souvent une inaptitude à conduire au-delà de 80 ans. Par ailleurs, le coût de la mobilité est un paramètre important de leur budget, et ce coût est souvent sous-estimé.

Il est important de trouver des solutions de mobilités pour toutes les activités du quotidien.

Le TAD est une solution pour rejoindre Nyons en correspondance vers Montélimar TGV, mais cela est difficile de partir de Nyons vers le sud (pour se rendre à Marseille ou Montpellier, par exemple).

Le TAD peut également être utilisé de façon régulière pour faire ses courses. L'utilisation de ce service est très variable selon les zones du territoire, mais la logique de rabattement est intéressante car elle est en phase avec la façon de se déplacer sur le territoire et pourrait renforcer une certaine logique d'intermodalité.

Il est important de mieux communiquer sur ce service et également de l'étendre aux nombreuses zones blanches.

Mobisol 26 peut être une réelle opportunité complémentaire pour les plus de 60 ans de se déplacer à leurs rendez-vous médicaux et administratifs.

Enfin à l'échelle locale, sur des pôles comme Nyons ou Buis-les-Baronnies, des solutions comme le Nyons bus permettent aux habitants d'effectuer leurs achats et sorties quotidiens et sont un moyen de déplacement pertinent.



Analyse de la performance du système vélo

10 Le système vélo

10.1 Définition

« Le système vélo correspond à l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre ». Frédéric Héran, 2018. Économiste des transports et urbaniste.

10.1.1 Méthode générale d'analyse du système vélo

La cyclabilité d'un territoire est évaluée sur la base de la prise en compte de l'ensemble des leviers d'actions du « système vélo » pour en développer l'usage.

L'analyse de ce volet tient compte des approches suivantes :

- les aménagements dédiés (sur voirie et hors voirie),
- la qualité de l'apaisement du réseau routier de desserte locale (zones apaisées), le jalonnement,
- le stationnement vélo autour des principaux pôles générateurs de flux,



- les services vélo,
- l'animation/information/communication
- et enfin la gouvernance et la relation avec les acteurs du territoire.

Outre la vision classique du « système vélo », nous dressons notre bilan autour de l'aptitude des actions en faveur du vélo à s'inscrire en cohérence avec :

- les documents de planification de la mobilité, et plus globalement avec les documents de planification urbaine,
- la stratégie environnementale régionale et les stratégies environnementales intercommunales,
- la vision d'une politique de santé publique,
- le projet de développement économique et touristique du territoire.

10.1.2 Les analyses thématiques détaillées

L'analyse fera apparaître le degré d'avancement volets suivants :

Apaisement

- Aires piétonnes ouvertes aux cyclistes,
- Zones de rencontre,

- Zones 30,
- Autres dispositifs réglementaires d'apaisement de la voirie.

Aménagement sur voirie

- Pistes cyclables sur voirie,
- Bandes cyclables,
- Couloir bus vélo,
- Contre-allée aménagée,
- ...

Aménagement hors-voirie

- Voies vertes,
- Pistes cyclables hors voirie,
- Allées de parcs traversables à vélo,
- Passages dénivelés : passerelles et tunnels,
- ...

Stationnement

- Arceaux,
- Abris collectifs ouverts,

- Abris collectifs fermés,
- Abris individuels fermés / consignes / boxes.

Services vélos



Information, communication

- Information papier,
- Information numérique,
- Déclinaison de l'information sur les supports d'information des acteurs du transport,
- Informations en gare ou dans les pôles d'échanges,
- Campagnes de sensibilisation à la sécurité routière, ...

10.2 Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion

10.2.1 Polarité de Nyons

10.2.1.1 Le réseau cyclable existant

La ville de Nyons profite des aménagements cyclables de l'itinéraire Au fil de l'Eygues, permettant de relier la ville Saint-Maurice-sur-Eygues à Sahune. Ce réseau voie douce emprunte des chemins communaux et privés ainsi que des voies partagées à faible trafic, et a une vocation plutôt touristique. Le réseau cyclable à l'intérieur de Nyons est pour le moment quasi inexistant.

10.2.1.2 Le réseau cyclable en projet et en réflexion à Nyons

La portion entre Nyons et Novézan (via Venterol) est actuellement en projet.

Les déplacements domicile-travail constituent une cible prioritaire sur le territoire de Nyons, notamment pour les personnes vivant et travaillant à Nyons, ainsi que dans les communes environnantes comprises dans un isochrone de 6 kilomètres (Aubres, voir même Mirabel-aux-Baronnies). Pour cela la prise en compte de la sécurité des cyclistes sur les routes

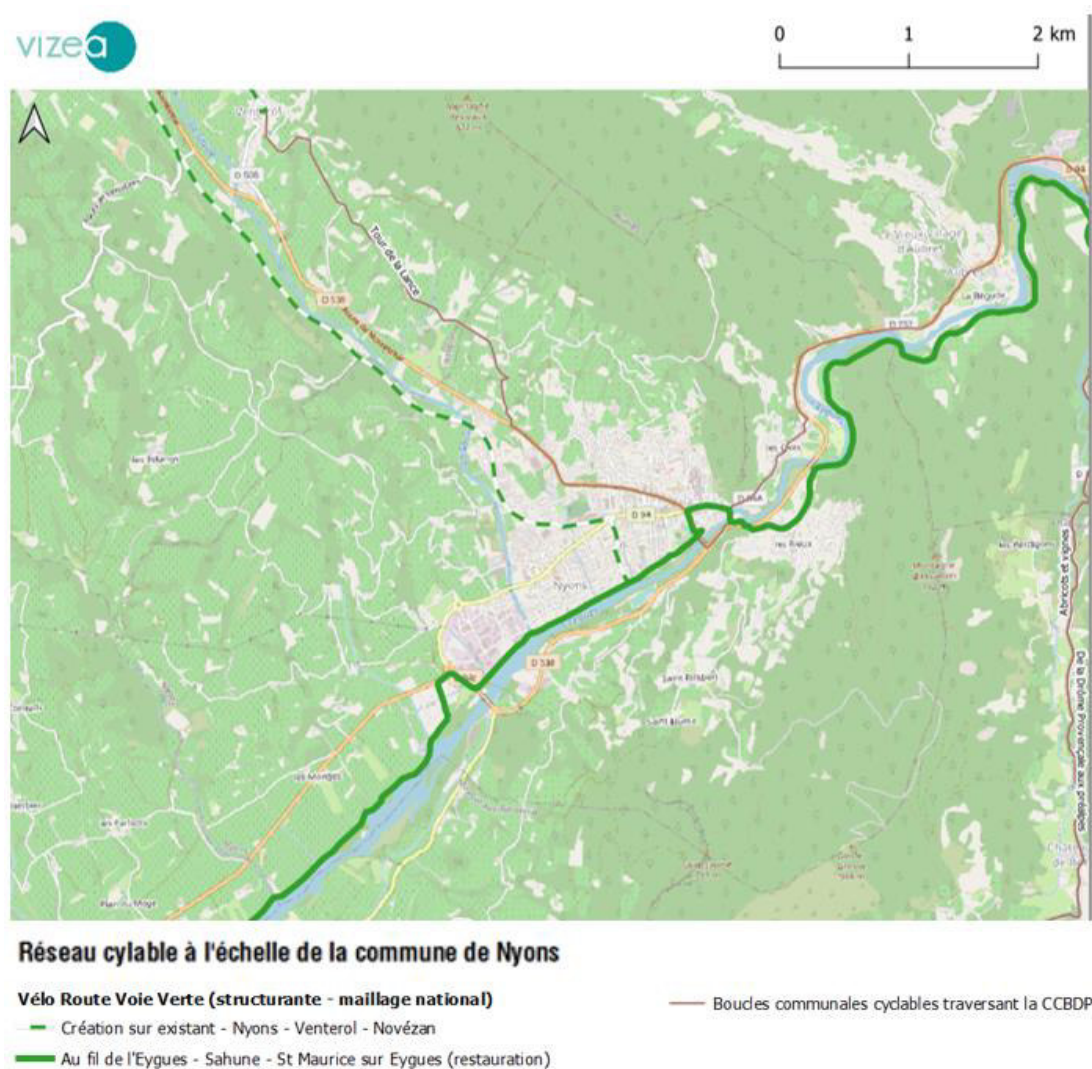


Figure 34 – Réseau cyclable de Nyons (source CCBDP)

départementales ; notamment sur la D538 vers Mirabel-aux-Baronnies est primordiale.

Des itinéraires sécurisés vers les établissements d'enseignement est également un enjeu important pour la ville de Nyons.

10.2.2 Polarité de Buis-les-Baronnies

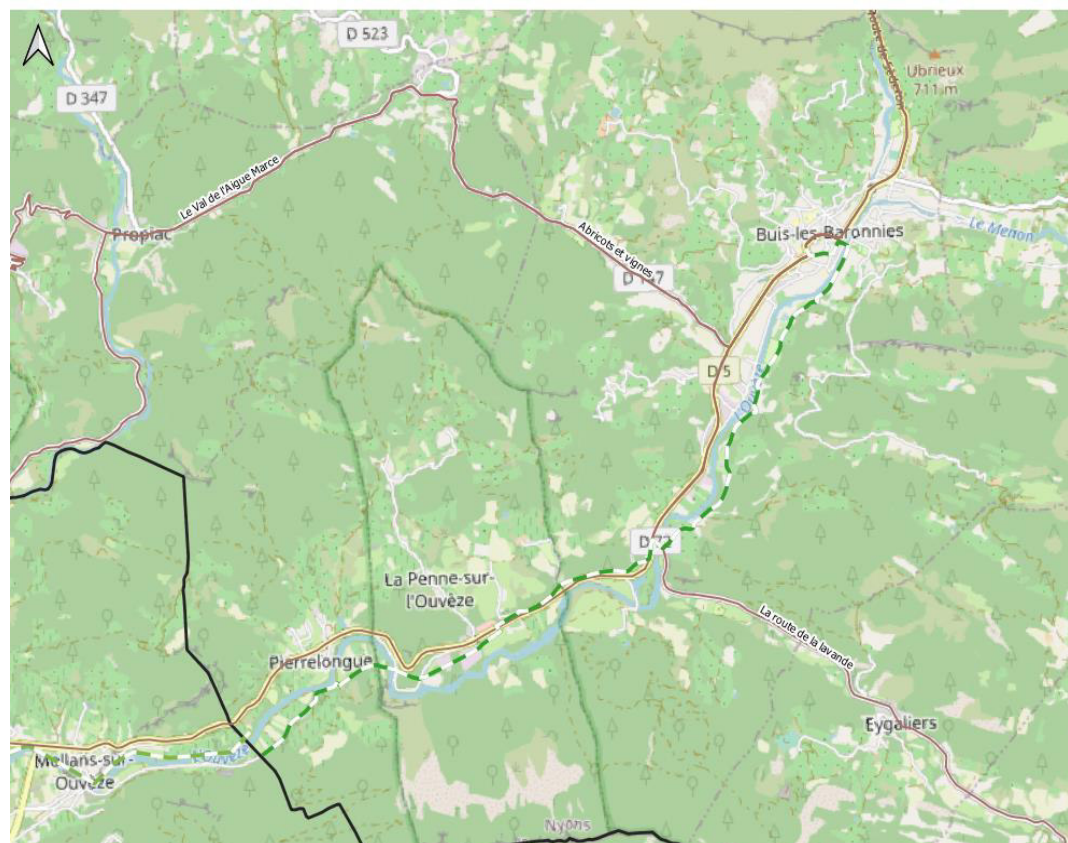
10.2.2.1 Le réseau cyclable existant

Il n'y a pas de réseau cyclable dans le centre de Buis-les-Baronnies actuellement.

10.2.2.2 Le réseau cyclable en projet et en réflexion

L'itinéraire cyclable véloroute voie verte de la route de l'Ouvèze, actuellement en projet, permettra de relier Buis-les-Baronnies à Vaison-la-Romaine, via Mollans-sur-Ouvèze, avec notamment la création d'un pont pour traverser l'Ouvèze. Certaines parties de cet itinéraire sont des tronçons déjà existants.

Les déplacements domicile-travail constituent une cible prioritaire sur la commune de Buis-les-Baronnies, notamment pour les personnes vivant et travaillant sur la commune, ainsi que dans une zone comprise dans un isochrone de 6 kilomètres. Pour cela la mise en place d'itinéraires continus et sécurisés, ainsi que de stationnements vélos à des endroits clés est indispensable.



Réseau cyclable à l'échelle de la commune de Buis-les-Baronnies

Modes actifs

Vélo Route Voie Verte (structurante - maillage national)

— Au fil de l'Ouvèze - Buis - Pierrelongue (Phase attribution MOE - finalisé en Nov.2022)

— Boucles communales cyclables traversant la CCBDP

Projet VRVV hors CC

— Projet de Sablet à Mollans (CC Vaison Ventoux)

Fonds de carte

OpenStreetMap

Figure 35 – Réseau cyclable de Buis-les-Baronnies (source CCBDP)

10.2.3 Le réseau cyclable existant et en projet à l'échelle du territoire

Le réseau existant sur le territoire de la CCBDP est majoritairement composé d'itinéraires de promenade :

- Au fil de l'Eygues de Saint-Maurice-sur-Eygues à Sahune.
- Au fil de l'Ouvèze : de Buis-les-Baronnies vers Vaison-la-Romaine.

Des boucles communales cyclables existent dans certaines parties du territoire, mais globalement, le territoire manque d'un réseau cyclable continue et sécurisé. L'enjeu sera d'identifier les pôles générateurs de flux du territoire propices à la pratique du vélo, et de gérer les points noirs qui ont été identifiés sur le territoire de la CCBDP. Ceux-ci correspondent à des départementales accueillant un fort trafic.

La liaison des principales polarités avec les bourgs voisins représente un enjeu majeur sur le territoire.

Des éco-compteurs ont été positionnés par la CCBDP et le PNRBP sur l'itinéraire au Fil de l'Eygues. Ceux-ci sont positionnés à Curnier,

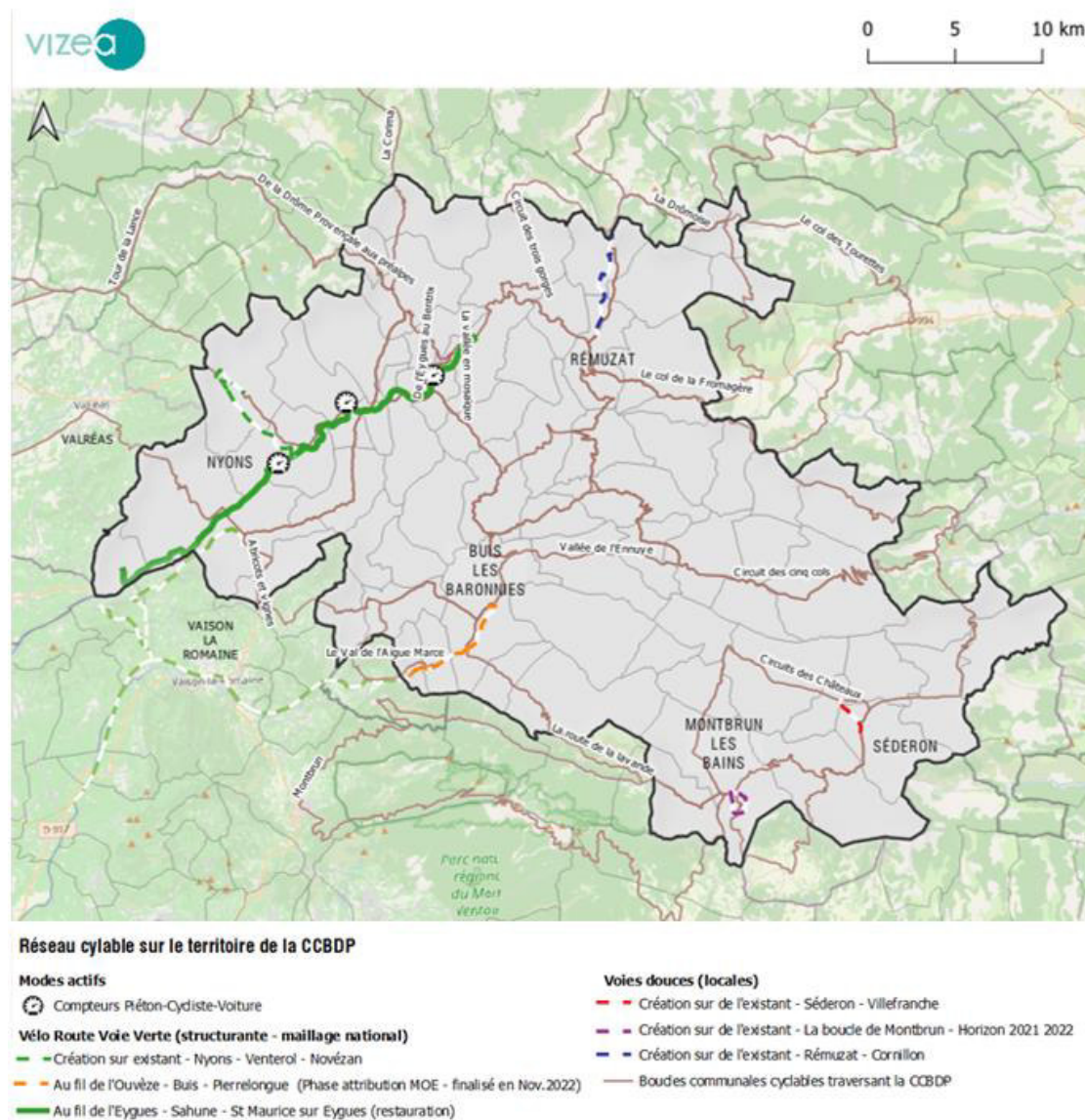


Figure 36 – Réseau cyclable du territoire de la CCBDP (source CCBDP)

Aubres et Nyons. (Voir analyse graphique des éco-compteurs page suivante - source CCBDP, PNRBP, Département de la Drôme)

L'analyse du compteur positionné à Aubres (source CCBDP, PNRBP, Département de la Drôme) sur l'année 2019 a montré que :

- 20 500 passages ont été recensés en 9 mois de comptage (installation début avril 2019), soit environ 70 passages par jour (toute modalité confondue : piétons, cyclistes et voitures).
- Près de 11 000 passages (54% du total) ont eu lieu sur la période mai-juin-juillet-août (soit sur 44% de l'année comptée)
- Le mois d'août a été le plus fréquenté pour les vélos et voitures, le mois de mai pour les piétons.
- Les vélos sont les plus présents, représentant 45% des passages, les piétons représentent 34% du total et les voitures 21%.
- Que ce soit en direction des Pilles ou en direction d'Aubres, le sens de passage est équilibré. Les pics de passages sont plus marqués les week-ends, notamment pour les piétons. Le passage des véhicules à moteur est stable et régulier tout au long de la semaine.

- Les pics de fréquentation sont autour de 9h et 15h pour les piétons et vélos, un seul pic en fin d'après-midi pour les voitures.

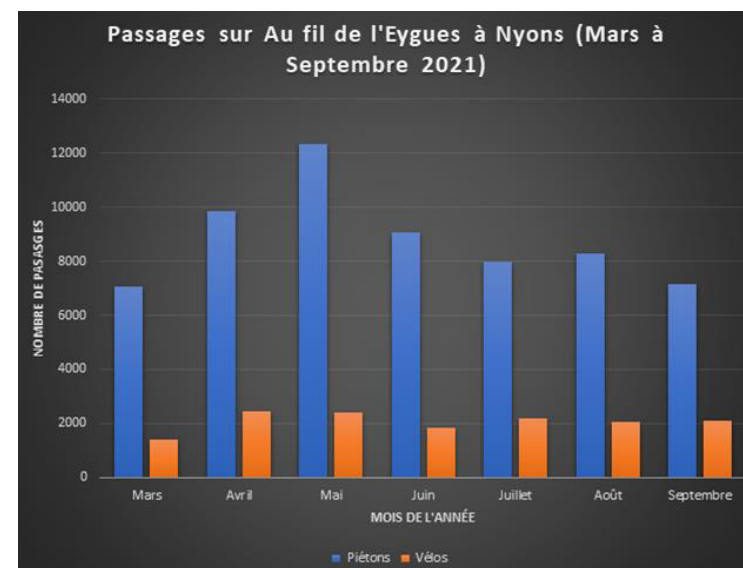
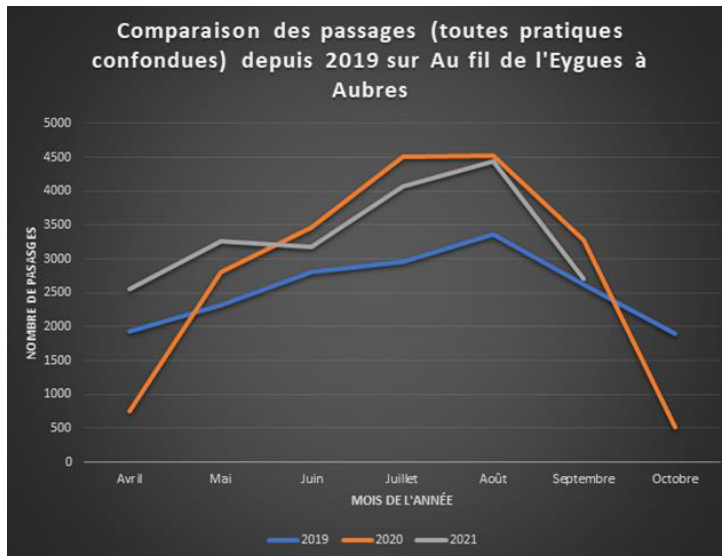
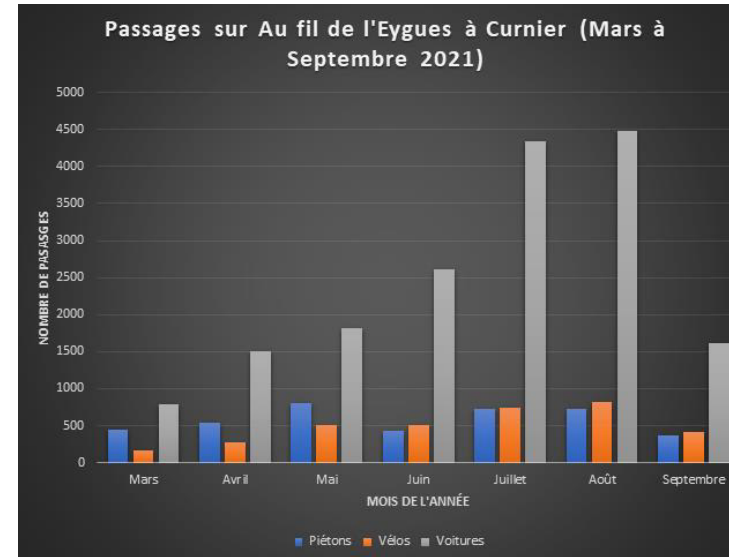
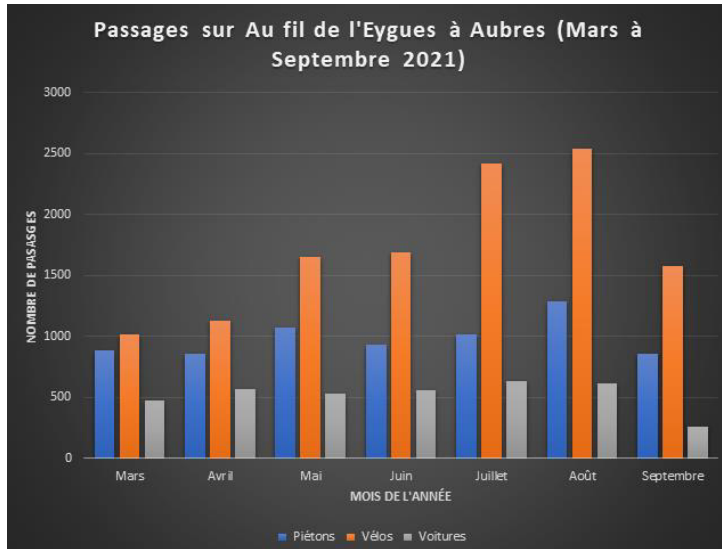
L'analyse du même éco-compteur sur l'année 2020 montre que :

- 24 125 passages, soit environ 79 passages par jour (toute modalité confondue : piétons, cyclistes et voitures).
- Le mois de juillet a été le plus fréquenté pour toutes les modalités de déplacement.
- Ratio de modalités, les vélos sont les plus présents : vélo = 48% du total, 31% de piétons et 21% de véhicules motorisés
- La période de confinement est bien visible, avec une chute de la fréquentation. La moyenne journalière passe à environ 30 passages par jour (toute modalité confondue) et un équilibre entre les 3 modalités est davantage visible (37% vélos, 32% piétons et 31% voitures). Bien évidemment, la répartition hebdomadaire des flux est déréglée, avec une opposition jours de semaine/week-end bien moins marquée et des pics qui apparaissent par exemple en milieu de semaine pour les vélos.

- La période estivale (de mai à août) concentre près de 14 500 passages (en extrapolant jusqu'à fin août) soit près de 75% des passages sur l'année en cours.

L'analyse des deux autres éco-compteurs montre qu'à l'issue de six mois de comptage, les données font pour l'instant état en moyenne de :

- Curnier : 24 631 passages soit 121 passages/jour avec 16% de piétons, 14% de vélos et 70% de véhicules motorisés.
- Nyons : 76 169 passages soit 373 passages/jour avec 81% de piétons et 19% de vélos.



Aménagement de type « jalonnement »

Il existe une offre de signalisation liés aux itinéraires véloroutes et voies douces. Ce jalonnement correspond à la « Véloroute Voie Verte Nyons- Novézan», ainsi qu'aux voies douces Rémuzat – Cornillon et Au fil de l'Eygues.

Le code de la route prescrit plusieurs types de jalonnement vélo :

- des panneaux d'identification d'itinéraires,
- des panneaux de pré-signalisation,
- des panneaux de position,
- des panneaux de confirmation (réservés aux carrefours complexes avec embranchements successifs).
- des panneaux de confirmation (réservés aux carrefours complexes avec embranchements successifs).

Les panneaux directionnels peuvent indiquer les pôles générateurs du territoire (mairies, pôles d'échange, pôle administratif, commerces...) et indiquer le temps de parcours moyen. Le jalonnement doit être lisible pour être rapidement compris par les usagers.



Figure 37 – Jalonnement cyclable (source CCBDP)



10.3 Apaisement du réseau routier

On recense de nombreux aménagements souvent ponctuels visant à ralentir les véhicules motorisés tels que : plateaux surélevés, coussins berlinois...

Les niveaux d'avancement des communes en la matière sont toutefois inégaux et un manque de cohérence d'ensemble dans l'apaisement des circulations peut être souligné :

Choix des aménagements variés d'une commune à une autre : entrées de zones (bien lisibles pour certaines avec aménagement en entrée de zone, passant inaperçues pour d'autres), signalisation horizontale (limitée au strict nécessaire dans la plupart des cas ; marquage « zone 30 »), etc.

Implantation de ces zones : devant certains établissements scolaires ; dans certains centres-villes, dans certaines zones résidentielles...

Comme souligné lors des groupes de travail, le manque de cohérence des aménagements a pour conséquence de nuire à la lisibilité générale de la réglementation.

En effet : Certaines zones 30 ne sont pas aménagées de façon à ralentir les circulations et

s'assimilent davantage à des portions limitées à 30km/h.

A l'inverse, certains tronçons limités à 30km/h (voire à 50km/h) sont aménagés comme des zones 30 voire comme des zones de rencontre et pourraient adopter ces réglementations par simple mise en place d'une signalétique adéquate.

Certaines zones 30 ressemblent davantage à des zones de rencontre (cas de zones résidentielles sans trottoirs par exemple).

Aire piétonne :

- Zone affectée au piéton, temporaire ou permanente,
- Priorité du piéton sur tous les véhicules,
- Les vélos non prioritaires sur le piéton,

Zone de rencontre :

- Zone partagée à tous les modes de transport,
- Priorité des piétons sur tous les véhicules,
- Circulation des piétons sur toute la largeur de la voirie, sans y stationner,
- Limitation de vitesse à 20 km/h,

- Zone aménageable avec des dispositifs de ralentissement,
- Circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés).

Zone 30 :

- Limitation de vitesse à 30 km/h,
- Zone aménageable avec des dispositifs de ralentissement,
- Circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés).

10.3.1 L'apaisement du réseau routier à Nyons

Le centre-ville de Nyons ne compte actuellement pas de zone 30, zone de rencontre, ou vélorue.

Davantage d'apaisement aux abords des groupes scolaires situés dans le centre-ville au-dessus de la mairie apparaît prioritaire afin de permettre aux élèves de privilégier les modes actifs.



10.3.2 L'apaisement du réseau routier à Buis-les-Baronnies

Le centre-ville de Buis-les-Baronnies compte peu de zones 30, zone de rencontre, ou vélorue.



Figure 39 – Zone 30 à Buis-les-Baronnies (Vizea, 2021)

Figure 38 – Circulation autour de la cité scolaire Roumanille Barjavel et de l'école Notre Dame à Nyons (source CCBDP)

10.4 L'offre de stationnement sur les polarités de la CCBDP

Les sites de stationnement vélo sur le territoire sont très peu nombreux.

10.4.1 L'offre de stationnement à Nyons

L'offre de stationnement vélo dans le centre-ville de Nyons n'est pas développée. On trouve quelques stationnements vélos mais ils restent peu nombreux.

Dans l'optique de développer l'usage des modes actifs, une offre de stationnement sur les pôles générateurs de flux de la ville apparaît comme incontournable, en particulier à proximité des établissements scolaires, de la ville.

La ville de Nyons propose plus de 1000 places de parking en centre-ville dont plus de 150 à proximité de la mairie et de la place de la Libération. Cela encourage l'utilisation du véhicule et crée des embouteillages dans le centre-ville. Une partie de ces emplacements pourrait être utilisée pour créer des stationnements vélos.



Figure 40 – Présence des voitures dans le centre-ville de Nyons (Vizea 2021)



Figure 41 – Offre de stationnement à Nyons (CCBDP)

10.4.2 L'offre de stationnement à Buis-les-Baronnies

L'offre de stationnement vélo dans le centre-ville de Buis-les-Baronnies n'est pas développée.

Dans l'optique de développer l'usage des modes actifs, une offre de stationnement sur les pôles générateurs de flux de la ville, en particulier dans le centre historique, apparaît comme incontournable.

La ville propose des places de parking à proximité de la mairie, et il existe également deux parkings pour voitures à proximité du centre-ville. Une partie de ces emplacements pourrait être utilisée pour créer des stationnements vélos.



Figure 42 – Présence des voitures dans le centre-ville de Buis-les-Baronnies (Vizea 2021)



Figure 43 – Limitation du stationnement automobile dans le centre-ville de Buis-les-Baronnies (Vizea 2021)



10.5 Les services vélos de la CCBDP

Les services vélos font partie des conditions facilitatrices du développement de l'usage du vélo.

La CCBDP dispose d'une offre de services vélo essentiellement concentrée sur Nyons et Buis-les-Baronnies.

Le développement d'une offre plus conséquente à l'échelle du territoire entier et tournée vers les déplacements utilitaires est identifié comme un réel enjeu.

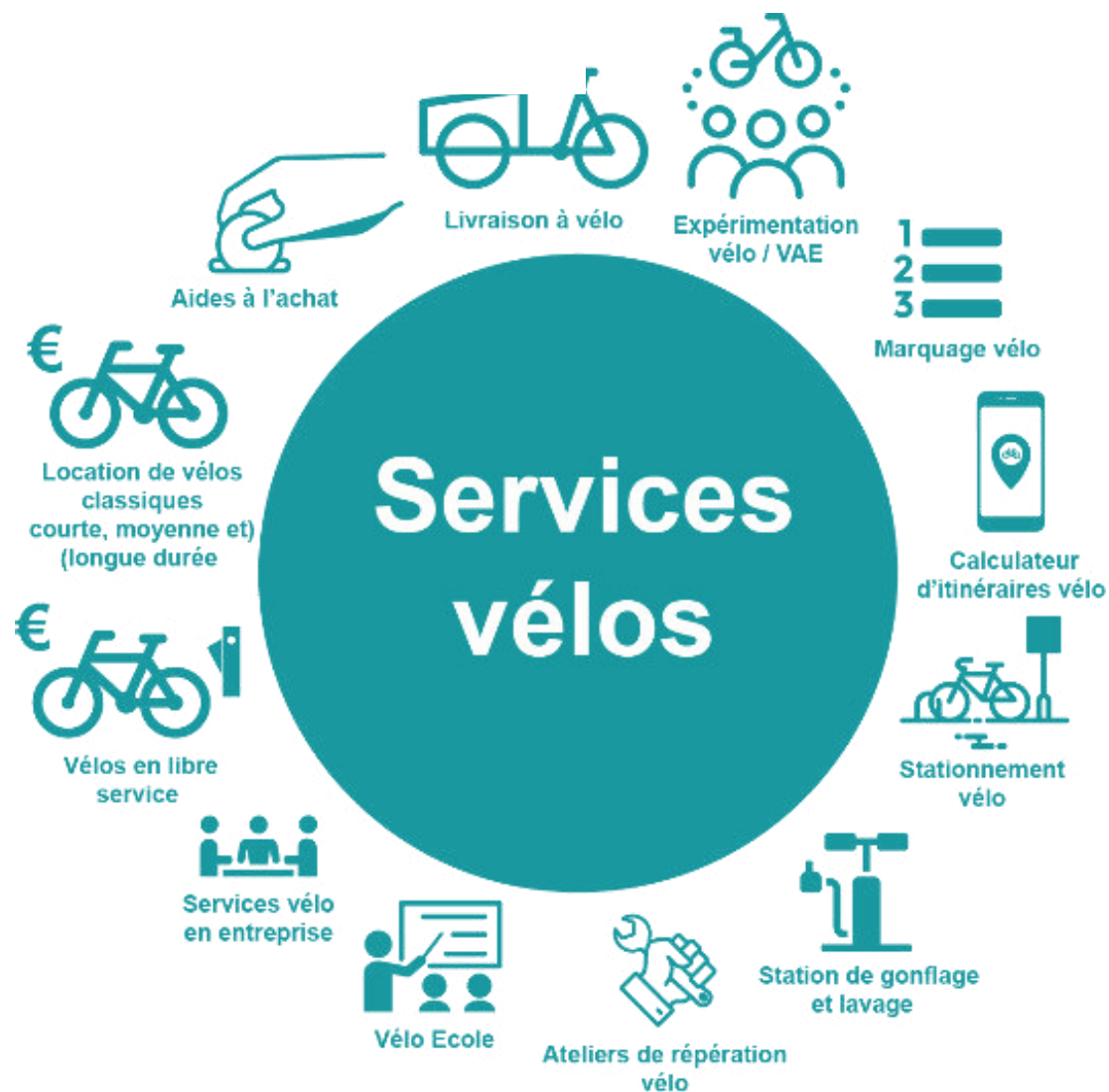
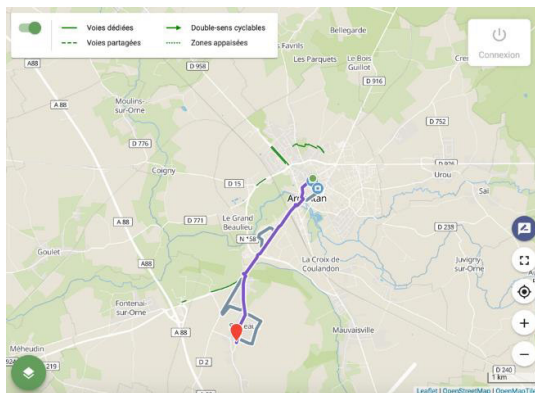


Figure 44 - Services vélo. Source : Vizea, 2019

10.5.1 Les calculateurs d'itinéraires



L'application GéoVélo est un service de calcul d'itinéraire adapté aux cyclistes. En effet, pour un point de départ et un point d'arrivée, il propose plusieurs itinéraires avec les caractéristiques impactant le parcours à vélo. Ce service permet donc de choisir entre plusieurs itinéraires selon plusieurs critères :

- Les voies empruntées,
- Le taux d'aménagement de l'itinéraire,
- Le relief,
- Le temps de parcours.

De plus, il permet de calculer le total de calories brûlées et l'équivalent de taux de CO2 émis pour ce même parcours réalisé en voiture.

Pour le moment la CCBDP ne dispose pas d'assez d'itinéraires cyclables recensés pour avoir un usage efficace de ce service.

10.5.2 Aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique

Il n'existe pas d'aide de ce type sur le territoire intercommunal, à l'échelle du Département, et même de la Région. Une réflexion est actuellement menée par la CCBDP pour la mise en place de prêts de VAE sur un temps déterminé, pour de la découverte.

10.5.3 Service de livraison à vélo

Il n'y a pas de service de ce type sur le territoire.

10.5.4 Marquage à vélo

Il n'y a pas de service de ce type sur le territoire.

10.5.5 Service de location et de vente de vélo

Des services de location et de vente de vélo existent sur le territoire. Cette offre est essentiellement à vocation touristique, et présente quasi exclusivement sur la partie Ouest

du territoire, même si on trouve ce type de service à l'Est également.

Des locations de VTC, VTT, vélos de route, VAE sont ainsi proposées à Aubres, Nyons, Buis-les-Baronnies, et à La Roche-sur-le-Buis. Une offre est également disponible à Montbrun-les-Bains, où la boutique de la Savonnerie en Provence, propose la location de vélos électrique de randonnées (VTC routes & chemins carrossables).

À Nyons, la Maison Constantin propose également des services de transports à scooters solidaires.

10.5.6 Réparation de vélo

L'offre de réparation vélo est concentrée à Nyons et à Buis-les-Baronnies.

Le coin du vélo propose des locations et également des réparations de vélos à Nyons et Cyclouti propose des réparations de vélos à Buis-les-Baronnies.

Les associations Carrefour des habitants et Le camp de base Ecylo proposent des ateliers de réparation participatifs.

10.5.7 Informations et communication

La CCBDP développe des campagnes de communication ou d'information visant à un usage plus important du vélo sur le territoire.

Récemment, la CCBDP a tenu un stand mobilité à la foire éco biologique Naturellement de Nyons, organisée par le CEDER.

L'objectif de la CCBDP durant ces deux jours, étant de sensibiliser et promouvoir la pratique des éco-mobilités dans les Baronnies avec un focus sur l'usage du vélo électrique. Pour cela, un triporteur servant de support à de la communication (flyer, affiche, etc.) ainsi qu'un panneau explicatif ont composé le stand.

La rencontre avec le public de cette manifestation a permis d'échanger sur la pratique du vélo (les parcours, les points noirs, discontinuités, les freins divers à l'usage du vélo...), qui a été complété par un questionnaire mis à disposition.

En partenariat, avec Dromolib et le Carrefour des habitants, un atelier de « remise en selle » a été proposé pour tester son aisance sur un cycle et la maniabilité.

Dans le cadre de ce projet de schéma des mobilités durables par la CCBDP, une carte participative était également proposée sur le stand, celle-ci permettra de faire un état des lieux sur les différentes pratiques et de mettre en lumière les attentes et problématiques des habitants. En plus de cela, le stand a proposé un mur à expression autour de la question : « Dans un futur sans voiture, comment vous déplacerez vous ? » afin de débattre sur l'avenir du territoire



et donc de la prise en compte nécessaire de la pratique des éco mobilités comme alternative.

ENSEIGNEMENTS ET PRECONISATIONS

- Valoriser les initiatives existantes,
- Faire connaître l'ensemble des solutions de mobilités existant sur le territoire
- Développer le jalonnement permettant de mettre en valeur les initiatives existantes,
- Continuer l'information et la communication pour favoriser l'ancrage d'une culture vélo sur le territoire.
- Développer les services vélo en lien avec les déplacements utilitaires (services de location longue durée, atelier de réparation),



Organisation de l'intermodalité

1 L'utilisation des transports ferroviaires

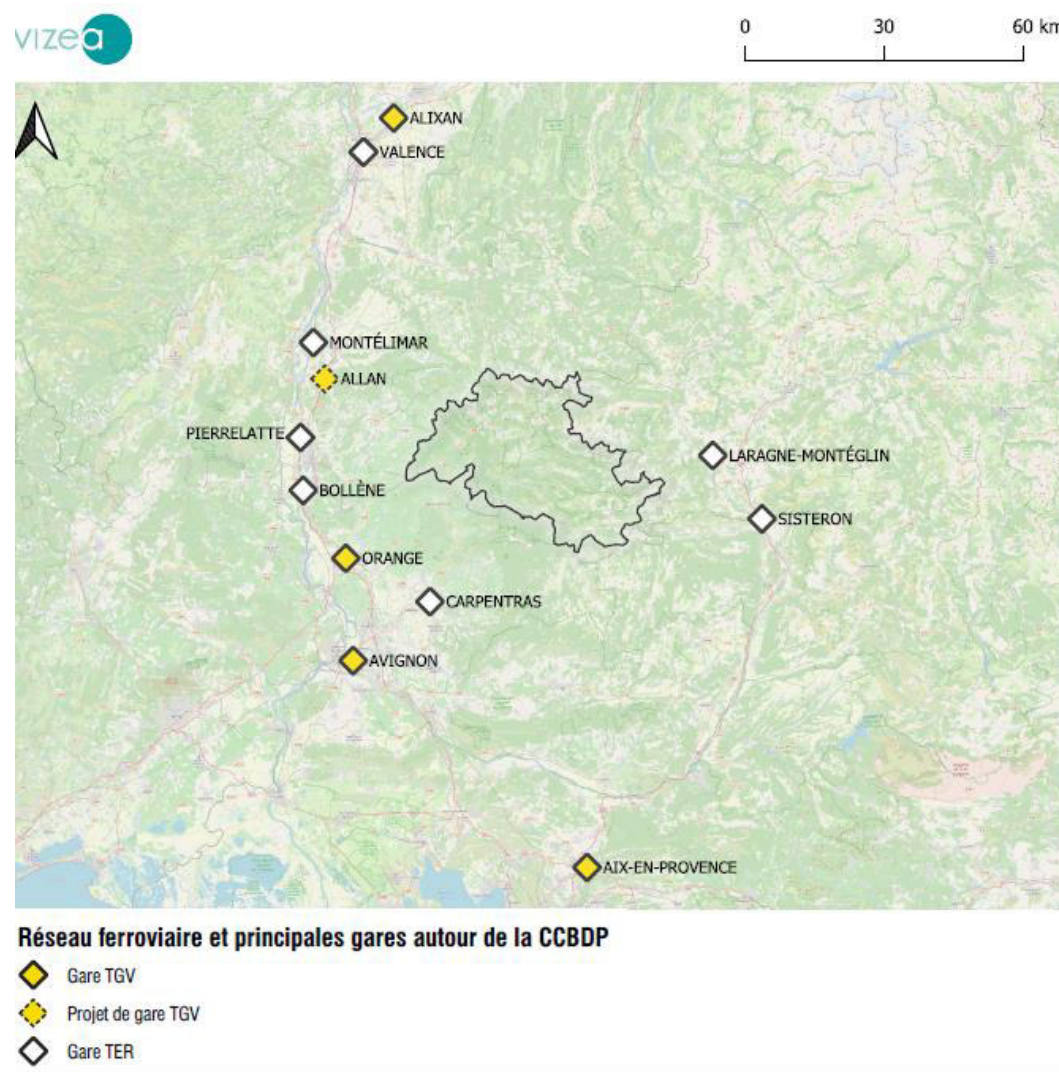
Le territoire n'est desservi par aucune gare. Ainsi les habitants du territoire qui désirent prendre le train doivent se rendre à Montélimar, Avignon ou Valence, pour le TGV et Bollène et Pierrelatte pour le TER.

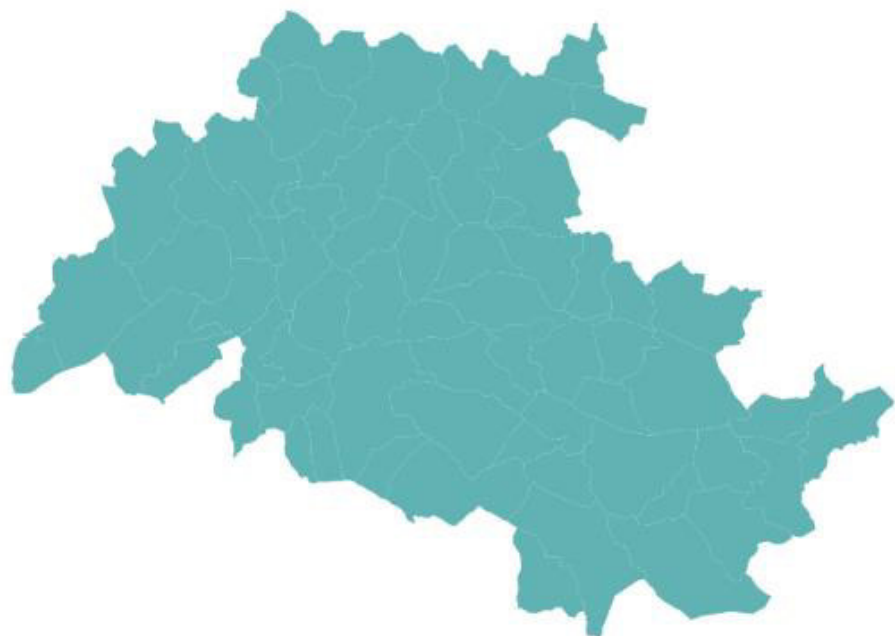
Ces déplacements sont compliqués autrement qu'en véhicule individuel puisque seule les lignes 36 et 71 permettent aux habitants de se rendre de Nyons à la gare de Montélimar.

Les autres gares ne sont pas accessibles en transports en commun et les solutions de transport à la demande ne couvrent pas non plus ces déplacements.

Cet enjeu est un enjeu majeur de ce schéma des mobilités.

La seule intermodalité existant à ce jour sur le territoire est le TAD Correspondance, qui permet d'effectuer des trajets en correspondance avec les transports régionaux routiers et ferroviaires, sur présentation du titre de transport (voir p64/65). Celui-ci n'est cependant pas assez mis en valeur.





Orientations stratégiques

1 Premières orientations stratégiques



La valorisation du réseau routier secondaire

- Apporter une dimension utilitaire au réseau en identifiant, **jalonnant** et **sécurisant** les itinéraires les plus fréquentés
- Traiter l'**insécurité très forte** sur les axes principaux et sur le réseau secondaire qui n'est pas exempt de risques et avec ses difficultés propres
- Mettre en place un **jalonement** orienté mobilités du quotidien



L'accessibilité et la continuité cyclable des centres-bourgs

- Résoudre la problématique de l'accessibilité cyclable de Nyons et Buis-les-Baronnies
- Mettre en place des dispositifs d'**apaisement** et une offre de **stationnement vélo** en centre-ville
- Travailler à une échelle locale pour penser les pôles générateurs de flux du territoire
- Veiller à un apaisement des circulations aux abords des **établissements d'enseignement** et travailler avec ceux-ci afin de proposer une offre de stationnement adaptée et sécurisée
- Développer des offres de mobilité à l'échelle des **entreprises** du territoire



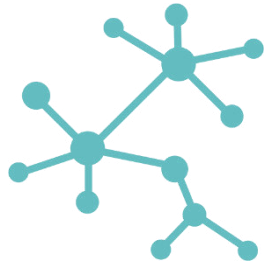
Le rabattement vers les gares et le développement de l'intermodalité

- Développer l'**intermodalité**, souhait partagé par tous les acteurs à plusieurs échelles
- Améliorer le **rabattement** vers les gares utilisées par les habitants des Baronnies, situées à l'extérieur du territoire



Le traitement des transports réguliers et scolaires

- **Maintenir** les transports réguliers et scolaires existants
- **Maintenir la gratuité du transport scolaire**
- Améliorer la **couverture des zones blanches** du territoire, non couvertes actuellement par les transports scolaires et/ou les transports réguliers
- **Augmenter les fréquences et les horaires** des transports réguliers afin qu'ils deviennent une solution crédible pour la mobilité quotidienne
- **Proposer davantage de TAD** avec une plus grande visibilité sur l'offre



Les connexions avec les territoires voisins et le traitement des zones blanches

- Travailler en **cohérence et complémentarité** avec les territoires voisins
- Améliorer le **rabattement** vers les pôles générateurs de flux extérieurs des territoires voisins, en particulier Vaison-la-Romaine
- Proposer des alternatives crédibles à la voiture individuelle pour **connecter le territoire avec les zones voisines**
- Proposer des solutions de transport pour les **personnes précaires**



La communication

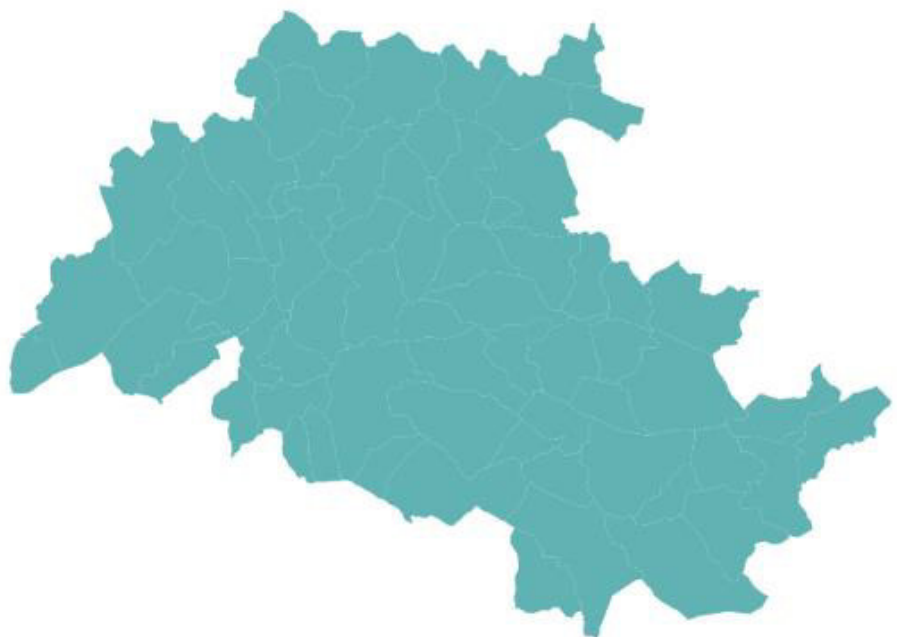
- Faire connaître l'ensemble des solutions de mobilités existantes afin de proposer une plus grande visibilité sur l'ensemble de l'offre
- Renforcer la communication
- Mettre en place des relais locaux
- Simplifier et clarifier les solutions de mobilités

2 Atouts et contraintes du territoire

	Atouts	Contraintes
Urbanisme et organisation des zones urbaines	<ul style="list-style-type: none"> Des pôles générateurs de déplacements regroupés dans les centralités des polarités principales. Ville-pôle à taille humaine se traversant facilement à vélo. 	<ul style="list-style-type: none"> Un territoire immense, rendant les déplacements compliqués et la voiture indispensable Des routes parfois étroites et une cohabitation vélo, voiture, piéton à réinventer.
Besoins des usagers	<ul style="list-style-type: none"> Des besoins de mobilités spécifiques à chaque catégorie d'usager Les besoins de mobilités quotidiennes à mettre en valeur 	<ul style="list-style-type: none"> Faible densité de population – rendant complexe les services. Éloignement domicile-travail rendant souvent difficile de se passer de la voiture.
Réseau viaire	<ul style="list-style-type: none"> Un réseau de proximité important 	<ul style="list-style-type: none"> Un fort trafic sur les routes départementales, les rendant dangereuses pour les cyclistes

<p>Solutions de mobilité et intermodalité</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des transports réguliers et scolaires présents sur le territoire • Un panel de solutions de mobilité à mettre en valeur 	<ul style="list-style-type: none"> • Certaines zones ne sont pas desservies en transports collectifs et scolaires • Des fréquences à augmenter • Les gares utilisées par les habitants et usagers du territoire très peu desservies • Une communication nécessaire sur les solutions de mobilités existantes
------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Système vélo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Potentiel de connexion des véloroutes et voies vertes vers les territoires frontaliers. • Un service de location de vélo à assistance électrique (touristique) • Vélo – chemins VTT et boucles locales existantes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Peu de stationnement dans les polarités • Peu d'aménagements cyclables • Peu de services vélo sur le territoire • Offre de location de vélo à usage quotidien à mettre en place
----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Annexes

1 Quelques définitions

1.1 La mobilité durable

Le Plan de Mobilité Durable se présente comme un outil permettant d'organiser les réseaux de déplacements et d'offrir une meilleure qualité de vie aux habitants. A l'échelle locale, cela permet de concilier les besoins de mobilité et la préservation de la santé. Le plan de mobilité durable vise à réduire les nuisances générées par l'augmentation du trafic automobile : le bruit, la pollution atmosphérique, l'insécurité routière... Redonner de la convivialité à l'espace urbain en réduisant la place de la voiture permet d'augmenter l'attractivité du centre-ville et des quartiers, où chaque mode trouve sa place, et d'améliorer la lisibilité de l'espace urbain pour un suivi d'itinéraire plus confortable.

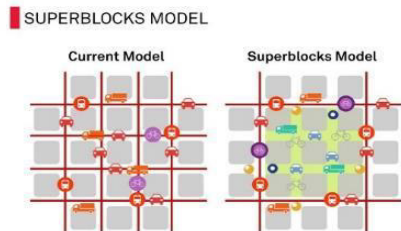


Figure 46 - Superblock model. Source : Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018

Pour organiser les mobilités, il est important d'intégrer ces différents axes de réflexion :

- **Apaisement de la circulation.** Les mobilités durables passent par un apaisement de la circulation en centre-ville pour d'un côté augmenter le sentiment de sécurité des usagers en réduisant le différentiel de vitesse entre chaque mode, et de l'autre côté restreindre l'emprise de la voiture sur la voirie ;
- **Réseau maillé et continu des mobilités actives.** La continuité des aménagements est le facteur clé du succès d'un plan de mobilité durable. En effet, un aménagement en faveur des modes actifs de déplacements est efficace uniquement si l'itinéraire peut être emprunté de bout en bout, sans mise en danger (même ponctuel) des usagers ;
- **Intermodalité.** L'interconnexion entre les différents modes de déplacements est fondamentale pour inciter l'utilisateur à utiliser les modes de déplacements durables. Augmenter la complémentarité entre les transports en commun et les modes actifs permet de développer l'accessibilité à tous les modes de déplacement, directement ou indirectement. L'intermodalité nécessite le développement de services connexes aux modes actifs de déplacements, tels que les parkings à vélo, les ateliers de réparation

vélo, etc. à organiser entre eux et répartir sur le périmètre d'étude ;

- **La concertation.** Les habitants, associations et acteurs clés du territoire sont directement impliqués au cœur du projet. Ce travail collaboratif avec ces acteurs permettra d'optimiser bien mieux que tout bureau d'études les mobilités et proposer les services adaptés sur leur territoire. Cette concertation permet d'améliorer le diagnostic et d'aboutir à un Plan de Mobilité Durable adapté à leurs besoins. Elle permet en complément une meilleure prise de conscience par les habitants de la nécessité de changer de mobilité ;
- **Liens sociaux.** Développer les mobilités durables permet de renforcer les liens sociaux entre passants et commerçants. D'une part, les mobilités actives permettent de se connecter avec l'économie locale, de se déplacer moins loin pour faire ses courses etc. D'autre part, le développement de services connexes aux mobilités actives tels que les ateliers de réparation vélo ou de l'événementiel autour du cyclisme permet de créer des liens entre les différents utilisateurs du vélo.

Ecomobilité, mobilité durable, mobilité verte, mobilité alternative... Il existe dans la littérature autant de définitions à la mobilité alternative à la

voiture individuelle que d'auteurs. Afin de fixer les idées, certains termes seront définis ci-après pour clarifier leur utilisation tout au long de ce rapport.

- **Mobilité alternative** : modes de transports différents de la voiture individuelle thermique ;
- **Ecomobilité** : modes de transports moins polluants, moins dangereux et à moindre impact en termes de contribution aux émissions de gaz à effet de serre et parfois en termes de fragmentation éco-paysagère ;
- **Intermodalité** : utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (tramway + bus, train + tramway...);
- **Mobilité active** : déplacement sans apport d'énergie autre qu'humaine (sans moteur : marche à pied, vélo...);

- **Mobilité douce individuelle** : lorsqu'on associe des formes de mobilité active à des moyens de transports assistés, on parle de mobilité douce, ou encore de circulations douces ou modes doux, ou déplacements doux ou transports doux.

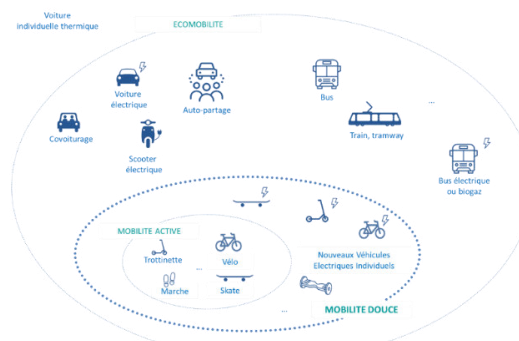


Figure 47 - Schéma Ecomobilité (Vizea)

1.2 Les « distances de confort » par mode de déplacement

Le vélo apparaît comme le mode de déplacement le plus efficace pour les déplacements inférieurs à 6 kilomètres. Ce seuil correspond à la distance jusqu'à laquelle la pratique utilitaire et quotidienne du vélo pour une personne non pratiquante est acceptable. La pratique utilitaire et quotidienne du vélo sur des distances plus importante reste possible.

La pratique du vélo pour motif « loisirs » ou « touristique » s'inscrit dans un rayon plus large que ces 6 kilomètres.

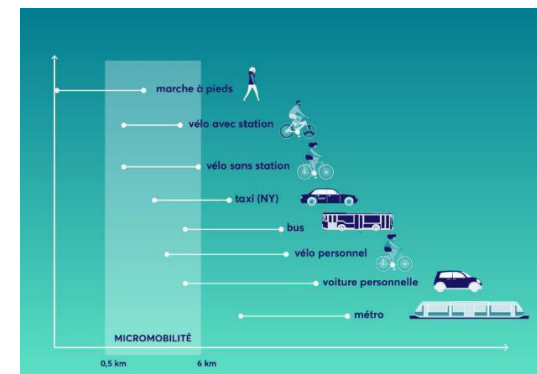


Figure 48 – Modes de déplacements et distances optimales - <https://15marches.fr/non-classe/manifeste-pour-les-micromobilités>

1.3 L'intermodalité

L'intermodalité consiste en l'utilisation, pour un déplacement d'un point A à un point B, de plusieurs modes de mobilité différents : la marche, le vélo, la trottinette, les transports en commun (bus, tramway, métro...), la voiture individuelle, etc. L'intermodalité traite donc de l'aménagement de la rupture de charge entre l'utilisation de 2 modes de déplacement.

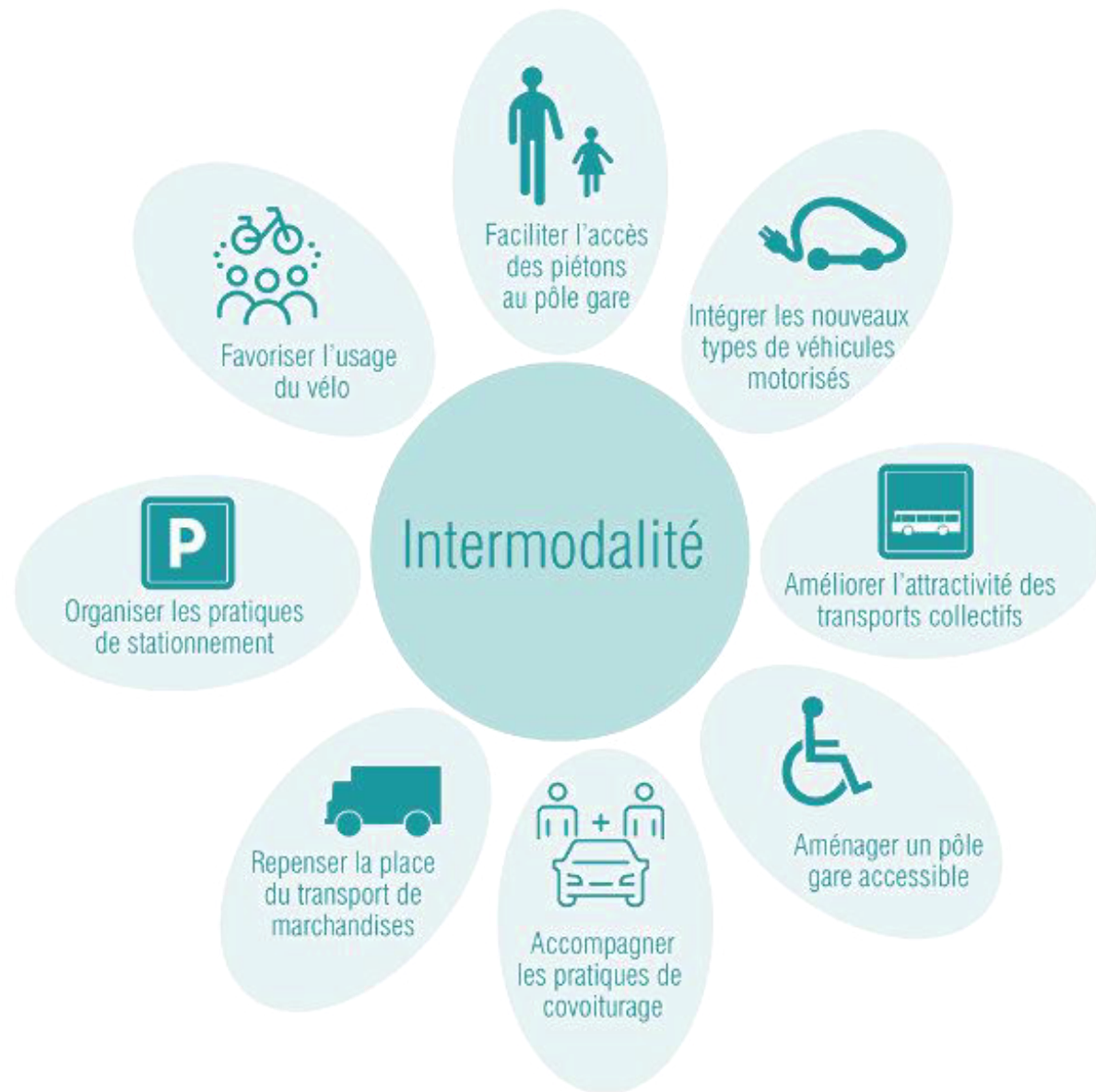
Afin de développer l'intermodalité, il est indispensable de réfléchir à une échelle plus large. Il faut alors interconnecter les différents modes de déplacements via des aménagements et des services.

Pour apporter de l'efficacité au report modal, il se pose plusieurs problématiques : les temps d'attente incertains, la signalétique, le stationnement (vélo ou parking relais), le confort des espaces d'attente et la mauvaise inter-accessibilité.

L'intermodalité s'associe à des services annexes indispensables au bon fonctionnement et à la fidélisation des usagers. Aménager l'espace public est un mélange d'aménagements de tous les modes réunis à un endroit, organisés de manière sécurisée et efficace. Les aménagements vélo sont indispensables pour améliorer le périmètre d'accessibilité de cet espace

Ces espaces sont des pôles d'échanges, et concentrent plusieurs fonctions :

- La fonction transport : l'optimisation de l'intermodalité et les différents flux des usagers permettant une bonne connexion entre les modes de transports est primordiale pour fiabiliser les reports modaux et les correspondances associées ;



- La fonction urbaine : la conception d'un espace public valorisant l'offre des transports présents sur le site et son insertion urbaine. Il est important de limiter les coupures urbaines, d'améliorer la lisibilité et d'intégrer le pôle d'échanges dans son environnement ;
- La fonction service : les lieux doivent être agréables et fonctionnels. Les espaces d'attente doivent être confortables

2 Les outils réglementaires et financiers

2.1 Le partage de la voirie

Le partage de la voirie est une démarche visant à favoriser la diversification des usages du réseau routier, ce dernier étant conçu depuis plusieurs années pour des usages privilégiant la voiture.

Plusieurs dispositifs réglementaires ont été déployés à cet effet ces dernières années.

2.2 Plan national d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)

Le Plan national d'action mobilités actives (PAMA) a modifié le Code de la Route par décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au « partage de la voirie », afin de faciliter la circulation des vélos :

¹ Article R49 Code de procédure pénale : Le montant de l'amende forfaitaire prévue est de 135 euros pour les contraventions de la 4e classe.

- Généralisation des doubles sens cyclables : Article R412-28-1 du Code de la Route

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/ h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

- **Sas cyclistes aux feux de signalisation :** Article R415-15 alinéa 2 du Code de la Route

« L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules. La ligne d'arrêt pour les cycles peut être autorisée pour les cyclomoteurs. »

- Contraventions renforcées pour les véhicules motorisés : Article R417-11 du Code de la Route
 - I. Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé à

l'exception des cycles à pédalage assisté :

- a) Sur les trottoirs, à l'exception des motocyclettes, tricycles à moteur et cyclomoteurs ;
 - b) Sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ;
 - c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ;
- II. Tout arrêt ou stationnement très gênant pour la circulation publique prévu par le présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe¹
 - III. Lorsque le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement très gênant pour la circulation publique, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les

conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

- **Circulation des cyclistes élargie** : Article R412-9 du Code de la Route

« Un conducteur de cycle peut s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une trajectoire matérialisée pour les cycles, signalisée en application des dispositions de l'article R. 411-25, le permet. Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité. »

- **Meilleur partage de la chaussée voiture/vélo** : Article R412-19 du Code de la Route

« Lorsque des lignes longitudinales continues axiales ou séparatives de voies de circulation sont apposées sur la chaussée, [...] leur chevauchement est autorisé pour le dépassement d'un cycle dans les conditions prévues par l'article R. 414-4. »

² Article L3261-2 du Code du Travail : « L'employeur prend en charge, dans une proportion et des conditions déterminées par voie réglementaire, le prix des titres

- **La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)** : Article R.431-9 du Code de la Route

Un état des lieux des CVCB a été publié en mars 2017 par le CEREMA. Il montre que cet aménagement, encore peu présent en France, est particulièrement intéressant pour faire le lien entre deux aménagements cyclables plus traditionnels et lorsqu'un aménagement cyclable spécifique n'est pas envisageable (pour manque de place par exemple). L'article R.431-9 du Code de la Route permet depuis 2015 [Décret n°2015-808] la mise en place de cet aménagement en agglomération.

2.3 Les aides aux déplacements domicile-travail

- **Salariés - Indemnité kilométrique vélo** : Article L3261-3-1 du Code du Travail

« L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés pour leurs déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur

d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de

lieu de travail, sous la forme d'une " indemnité kilométrique vélo ", dont le montant est fixé par décret. Le bénéfice de cette prise en charge peut être cumulé, dans des conditions fixées par décret, avec celle prévue à l'article L. 3261-2² lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station. ».

Traduction du Décret dans l'Article D3261-15-1 et 15-2 :

« Le montant de l'indemnité kilométrique vélo mentionnée au premier alinéa de l'article L. 3261-3-1 est fixé à 25 centimes d'euro par kilomètre » (Article D3261-15-1)

« Le bénéfice de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique pour les trajets de rabattement vers des arrêts de transport public peut être cumulé avec la prise en charge des abonnements de transport collectif ou de service public de location de vélo prévue à l'article L. 3261-2, à condition que ces abonnements ne permettent pas d'effectuer ces mêmes trajets. Le trajet de rabattement effectué à vélo pris en compte pour le calcul de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à

travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos. »

vélo ou à vélo à assistance électrique correspond à la distance la plus courte entre la résidence habituelle du salarié ou le lieu de travail et la gare ou la station de transport



collectif. » (Article D3261-15-2)

2.4 Autres réglementations régissant l'usage des modes actifs

- **Limitation de vitesse** : Article L2213-1-1 du Code général des collectivités territoriales, introduite par la Loi sur "la transition énergétique pour la croissance verte"

« [...] Le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse

maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement. »

Illustration : 42 communes de la métropole de Grenoble ont ainsi abaissé la limite de vitesse de 50 à 30 km/h (avec des exceptions sur certaines portions qui restent à 50km/h mais représentent des exceptions).

- **Signalisation routière** - Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives

A l'entrée et à la sortie d'une Zone 30, Zone de rencontre ou d'une Aire piétonne, telles que définies aux articles R. 110-2 et R. 411-3 et 4 du code de la route, un panneau est installé pouvant être complété par un marquage au sol réalisé conformément à l'article 118-7.

- **Réforme du stationnement** - Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014

La réforme du stationnement est entrée en vigueur le 1er janvier 2018. Elle consiste à dépénaliser le stationnement sur voirie, et à mettre en place une « redevance d'utilisation du

domaine public » relevant de la compétence du conseil municipal ou de l'EPCI.

Cette nouvelle réglementation devrait permettre un renforcement de la surveillance et du montant des forfaits, et une meilleure adaptation au contexte local.

Les bilans à l'issue d'une année de mise en œuvre font apparaître un meilleur respect de la réglementation du stationnement et une amélioration de la rotation du stationnement

2.5 Les financements et subventions

2.5.1 Plans vélo et mobilités actives

En septembre 2018 l'État a annoncé le Plan vélo national. Il repose sur 25 mesures concrètes, et s'appliquera à travers 4 grands axes. Son objectif est de faire passer la part modale vélo de 3 à 9% d'ici 2024. Le Plan vélo national a été inscrit dans le projet de la LOM.



Le

développement des infrastructures

cyclables :

- Rénovation du réseau cyclable existant
- Création d'autoroutes à vélo
- Développement de réseaux cyclables structurants pour un maillage du territoire optimal.

Rouler à vélo en sécurité :

- Systématisation du « sas vélo » (espace présent au niveau des feux tricolores, en amont de la file de voitures. Celui-ci permet aux vélos de redémarrer avant les voitures et de pouvoir manœuvrer en sécurité.
- Déploiement du double-sens cyclable sur toutes les zones 50 en agglomération

(chaque ville décidera les rues concernées, pour exclure les axes dangereux).

La lutte contre le vol :

- Le marquage vélo avec un numéro d'identification de chaque vélo sera rendu obligatoire : cette mesure permettra de retrouver les vélos volés et de les restituer à leur propriétaire.
- Le développement de parkings sécurisés, dans les immeubles de bureau et d'habitation
- La généralisation des parkings sécurisés aux abords des gares par la SNCF.

La création d'un « forfait mobilité durable » :

- L'indemnité kilomètre vélo disparaîtra au profit d'un « forfait mobilité durable » qui élargirait le système à toutes les mobilités durables (prise en compte du covoiturage) avec un budget plus important (de 200 à 400€).

Le développement d'une culture vélo :

- Sensibilisation en milieu scolaire, par le projet « Savoir rouler » : chaque enfant rentrant en 6ème doit parfaitement être capable de rouler à vélo.

Le programme interministériel « Savoir rouler à vélo » détaille le volet de la promotion du vélo en milieu scolaire avec pour objectif que chaque nouvel entrant au collège ait la capacité de se déplacer de son domicile jusqu'au collège en total autonomie. Plus globalement il vise à développer une culture vélo auprès des jeunes de 6 à 11 ans.

Cette formation décomposée en trois temps (« savoir pédaler », « savoir circuler » et « savoir rouler à vélo ») peut être enseignée collectivement au sein des établissements scolaires (par un enseignant ou un personnel encadrant extérieur compétent pour le dernier bloc avec l'insertion dans la circulation courante) ou individuellement.

- Déploiement de plans de mobilité à vélo pour que les enfants puissent venir à vélo à l'école.

Selon le plan, les collectivités locales, les employeurs, les entreprises de la filière vélo et les associations d'usagers jouent un rôle essentiel pour le développement des mobilités actives et cyclables. C'est d'abord grâce à leurs efforts que l'écosystème et l'usage du vélo progresseront. Ce plan vise donc avant tout à leur donner les moyens pour enclencher une

dynamique favorable à la pratique du vélo dans tous les territoires.

Le plan constitue donc un socle sur lesquels les acteurs s'appuieront pour décliner notre ambition collective dans les territoires. Sous l'animation du ministère des transports, il fera l'objet d'un suivi régulier avec les parties prenantes et a vocation à être actualisé et enrichi.

Au niveau de l'État, deux subventionnements sont donc à retenir :

- L'appel à projets « Vélo et territoires », opéré par l'ADEME, est lancé dès le 14 septembre 2018, afin de permettre aux territoires d'anticiper la mise en œuvre du Fonds national « mobilité actives » et plus généralement de soutenir les territoires, notamment les agglomérations moyennes, dans la définition de leur politique cyclable.
- La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) qui accompagne la transformation des territoires peut être utilisée par les collectivités pour « développer des services de transport de proximité durables ». 500 M€ sont réservés sur le quinquennat aux enjeux de mobilité. Ils pourront notamment financer des aménagements permettant de développer les mobilités actives, en portant une attention particulière aux installations facilitant l'intermodalité.

Figure 49 - Caricature (Alexis Nouailhat)



2.5.2 Programme ALVEOLE

Apprentissage et Local Vélo pour Offrir une Liberté de mobilité Economie en énergie

Le programme ALVEOLE (Apprentissage et Local Vélo pour Offrir une Liberté de mobilité Economie en énergie) aide les collectivités à développer leur offre de stationnement vélo et permet de les accompagner dans le changement de comportement en sensibilisant à l'écomobilité. Le programme prévoit la création de 30 000 places de stationnement vélo et l'accompagnement de 18 000 usagers dans le cadre d'actions de sensibilisation à l'écomobilité.

Les financements du programme permettent :

- La mise en place de stationnement vélo (à 60%),
- Les actions de mobilisation, de sensibilisation à l'écomobilité des usagers (à 100%), ces actions sont obligatoires pour les écoles élémentaires.

L'implantation du stationnement éligibles dans certains lieux :

- Pôles d'échanges multimodaux
- Établissements scolaires et universitaires
- Logement social
- Établissements publics

Le public visé par ce programme est constitué de collectivités, de bailleurs sociaux, d'établissements publics, d'acteurs privés à vocation de service public, d'acteurs privés à vocation d'enseignement.

Les financements d'abris vélo et d'attaches vélo sont financés à 60%.

Les actions de sensibilisations à l'écomobilité des usagers sont accompagnées par ce programme. Le financement est de 100%. « Elles sont à choisir entre le porteur de projet et une

association locale membre de la FUB, en fonction des besoins identifiés (quelques exemples : apprentissage du vélo, contrôle technique des vélos, atelier d'autoréparation...).

Les supports éligibles : « Tous les emplacements vélos doivent être couverts,

Les porteurs du programme

« La Fédération française des Usagers de La Bicyclette apporte des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promeut l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien.

ROZO est une société de conseil en performance énergétique qui vise à réduire l'impact environnemental des organisations et des individus de manière durable ».

séparés des espaces de stationnement motorisés, le système d'attache doit permettre d'attacher le cadre et la roue du vélo avec un antivol en U. »

2.5.3 Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL)

La Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) permet aux communes et intercommunalités de profiter d'une source de financement complémentaire pour réaliser leurs projets. Les infrastructures de mobilité font partie des projets éligibles. La circulaire inscrit « le développement de solutions de transports innovants répondant aux besoins des territoires » parmi les projets éligibles. Sont concernés : les plateformes de mobilité, l'aménagement d'itinéraires cyclables, les installations pour la pratique de mobilités actives (en premier lieu le

Un programme ambitieux

« Grâce au mécanisme des Certificats d'Economies d'Energie, le programme Alvéole a pour ambition d'accélérer la création de places de stationnement vélo et d'accompagner au changement de comportement avec un large panel d'actions de sensibilisation à l'écomobilité.

vélo, dont les investissements pour le « savoir-rouler » : pistes d'entraînement, vélo et équipement pour les enfants), les services vélos, l'offre de stationnement vélo...

Ce fonds est à destination de :

- Rénovation thermique, transition énergétique, développement des énergies renouvelables ;
- Mise aux normes et sécurisation des équipements publics ;
- Développement d'infrastructures en faveur de la mobilité ou de la construction de logements.



Phase 2 : Formalisation de la stratégie et proposition de scénarii

Développer une mobilité durable sur le territoire de la Communauté de Communes des Baronnies en Drome Provençale



PHASE 2
Schéma des mobilités et Schéma directeur cyclable

Sommaire

I. Rappel des enjeux soulevés en phase diagnostic

II. Présentation de la stratégie proposée :

Axe 1 : Développer l'offre de transports en commun 



Axe 2 : Intermodalité – Des pôles multimodaux favorisant les mobilités alternatives et solidaires

Axe 3 : Aménager pour une politique vélo vectrice de vie locale et de déplacements du quotidien



Axe 4 : Développement des services vélo



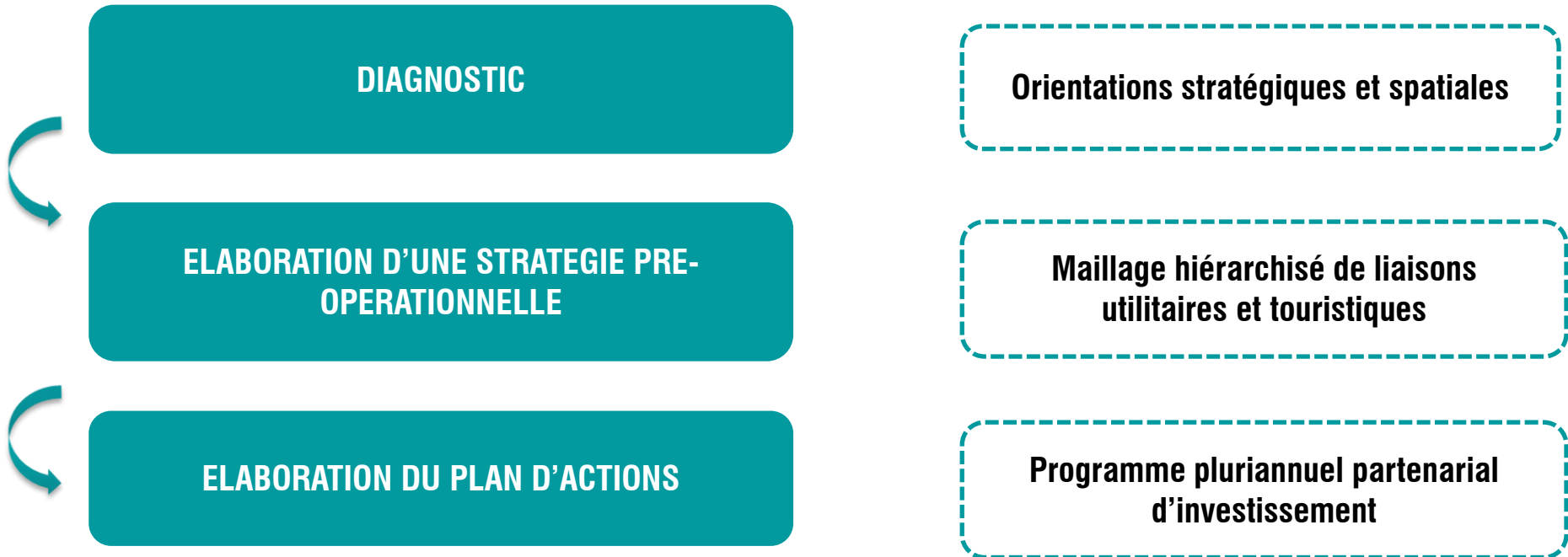
III. Communication

IV. Proposition de scénarii pour orienter la stratégie



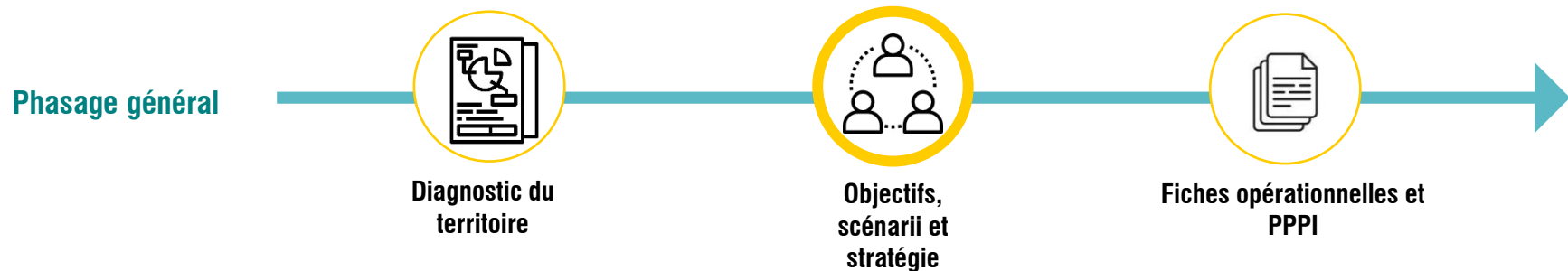
Problématique générale et temporalité de l'étude





L'objectif principal de cette démarche est de proposer des alternatives durables à l'auto-sollisme, contributeur notable du bilan émissions de gaz à effet de serre français (et souligné par le Plan Climat Air Energie Territorial : 1/3 du bilan GES de la CCBDP)

- La Communauté de Communes des Baronnies Drôme Provençale a commandée une étude d'ingénierie afin de définir une stratégie et un plan d'actions permettant le développement des mobilités durables sur le territoire intercommunal
- La société Vizea y répond au travers de 3 documents principaux : diagnostic, scénarii et stratégie, fiches opérationnelles et PPPI
- Ce document correspond à la 2nde phase « *Objectifs et scénarii en vue de l'élaboration de la stratégie Mobilités durables* »



Rappel des principaux enjeux soulevés en phase diagnostic



Enjeux soulevés en phase diagnostic, hiérarchisation/priorisations des attentes d'un point de vue usage, réglementaire, environnementale (lien PCAET)

De multiples solutions à mettre en œuvre selon les typologies ou même selon les besoins d'un usager :



- Renforcer les **transports réguliers et scolaires**
- Améliorer la couverture des **zones blanches**
- **Maintenir la gratuité** du transport scolaire
- Transport des **personnes précaires**
- Augmenter **fréquences et horaires au plus proche des besoins**



- Développer (et simplifier) le **TAD en favorisant l'intermodalité**
- Développer les **intermodalités**
- Valoriser les solutions de **covoiturage** et **autostop**



- Améliorer le rabattement vers les **pôles générateurs de flux des territoires voisins**, en particulier Vaison-la-Romaine pour tendre vers Avignon.
- Améliorer le **rabattement** vers les gares situées à l'extérieur du territoire



- Résoudre la problématique de l'**accessibilité cyclable** de **Nyons et Buis-les-Baronnies** (potentiel cyclable conséquent)
- Mettre en place des dispositifs d'**apaisement** et une offre de **stationnement vélo** en centre-ville
- Veiller à un apaisement des circulations aux abords des établissements scolaires
- Mettre en place un jalonnement orienté mobilités du quotidien



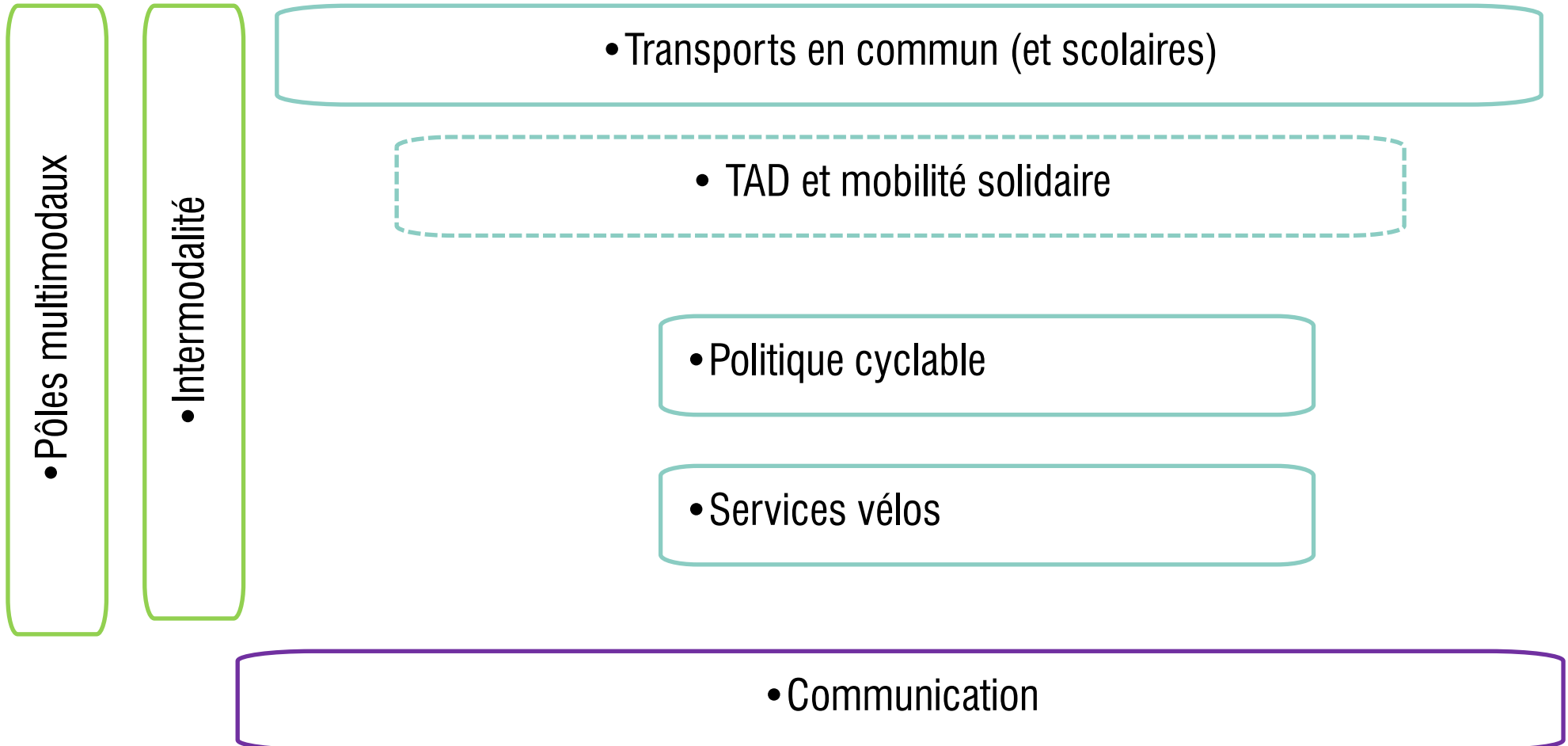
- **Faire connaître** l'ensemble des solutions de mobilités existantes afin de proposer une plus grande visibilité sur l'ensemble de l'offre
- Renforcer la **communication**
- Renforcer les partenariats existants et mettre en place de nouveaux relais locaux
- **Simplifier et clarifier** les solutions de mobilités
- Travailler sur l'évitement des déplacements

- Développer des **offres de mobilités à l'échelle des entreprises/administrations**

Présentation des déclinaisons de la stratégie générale en propositions d'axes stratégiques



Mixité de l'ensemble des modes de déplacements pour l'ensemble des catégories d'usagers :



Approche multi-scalaire au travers de 5 axes stratégiques

○ Axe 1 : Développer l'offre de transports en commun

1. Un accès aux gares ferroviaires limité par les ruptures de charge
2. Une accessibilité aux établissements scolaires et médicaux extraterritoriaux limitée
3. Des fréquences de passage assez faibles
4. Des zones blanches sans ligne de transport régulier : le TAD comme service relais
5. Navettes locales : une offre à adapter pour desservir les zones d'activités et bassins d'emploi



○ Axe 2 : organiser les déplacements grâce aux pôles multimodaux favorisant la mobilité alternatives, solidaire, l'intermodalité

6. **Buis : Porte d'entrée Sud des Baronnies**- Maillage interne et stations Une offre à adapter pour desservir les ZAE et bassins d'emploi
7. **Nyons : Porte d'entrée Ouest des Baronnies** - Maillage interne et stations / Questionnements sur la relocalisation la gare routière
8. **Echelle intercommunale** : stations secondaires
9. Mobilité solidaire



○ Axe 3 : aménager pour une politique vélo vectrice de vie locale et de déplacements du quotidien

1. **Echelles internationale et nationale** : vers une connexion à la ViaRhôna et à la Méditerranée à Vélo (EV8)
2. **Echelle intercommunale** : politique vélo CCVBA
3. **Nyons** : apaisement et modération des vitesses
4. **Buis** : apaisement et modération des vitesses
5. **Nyons** : valoriser, rabattre, connecter et jalonné autour des VRVV
6. **Nyons - Mirabel** : aménager, jalonné une liaison douce
7. **Vinsobres – Mirabel** : aménager, jalonné une liaison douce



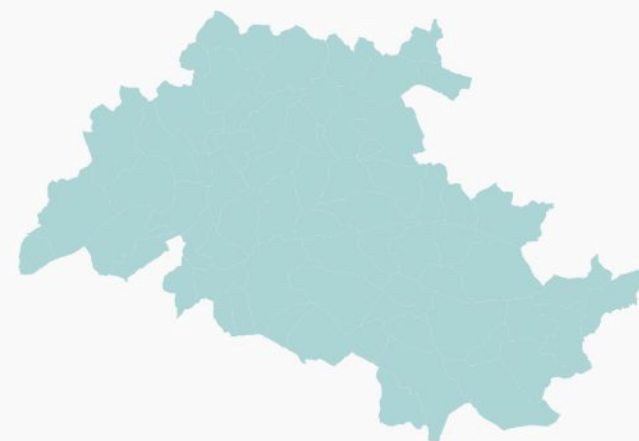
8. **Buis-les-Baronnies** : aménager, jalonné autour de la future VRVV
9. **Nyons** : Développer et sécuriser le stationnement vélo
10. **Buis** : Créer et sécuriser le stationnement vélo

○ Axe 4 : Développement des services

1. Public ciblé (notamment personnes précaires)
2. Contenu des services
3. Conditions de réalisation
4. Flotte (quantitatif et caractéristiques techniques)

○ Axe 5 : Communication

1. Mettre en valeur le panel de solutions de mobilité existant par le renforcement des action de communication
2. Logo VRVV « Au fil de l'Eygues »
3. Des panneaux d'orientation cyclable plus explicites
4. Des panneaux « Mobilité locale » contenant les plans de déplacement « Modes actifs » de Nyons et Buis



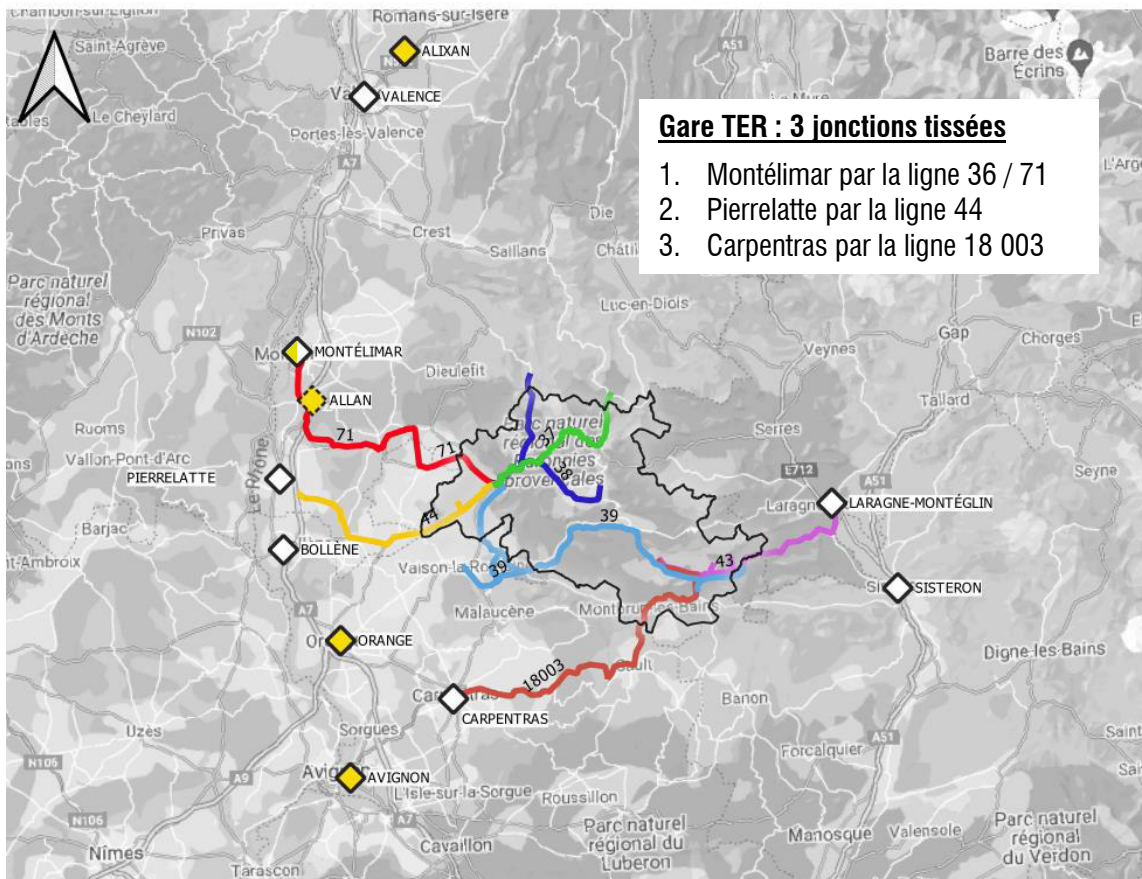
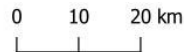
STRATÉGIE

Axe 1 : Développer l'offre de transports en commun





1. Une accès aux gares TER possible mais uniquement sur certaines heures – Absence de réelle jonction directe TGV (hors Montélimar)



Gare TER : 3 jonctions tissées

1. Montélimar par la ligne 36 / 71
2. Pierrelatte par la ligne 44
3. Carpentras par la ligne 18 003

1. Gare TER/TGV Montélimar : 6 allers depuis Nyons chaque jour (arrivées à Montélimar : 7h, 8h, 9h40, 13h, 17h50, 18h30 et 19h les vendredis et dimanches) **Idem autre sens cela fonction bien.**
2. En semaine départ de la gare TER de Pierrelatte à 17h20 – arrivée Nyons 18h20. Départ de Nyons direction la gare SNCF de Pierrelatte : 6h25 ou 7h50 (temps de trajet : 1h)
3. Départ 5h45 de Mévouillon → arrivée 7h20 à Carpentras (Lycée JH Fabre) – 7h45 au lycée Victor Hugo proche de la gare TER de Carpentras

Gares TGV d'Alixan (Valence), Orange et Avignon non desservies en direct

Recommandation 1.3 : Etudier les possibilité d'optimisation de l'intermodalité bus-TER / bus-TGV :

1. Connecter les gares TER de Bollène, Sisteron
2. Connecter les gares TGV d'Orange, Avignon, Alixan

Prise de recul sur cette recommandation : le fait qu'un territoire ne soit pas connecté directement aux grands axes nationaux aide à préserver l'identité des villages, les paysages et les espaces naturels. Par ailleurs, cela permet d'évité la flambé des prix de l'immobilier.

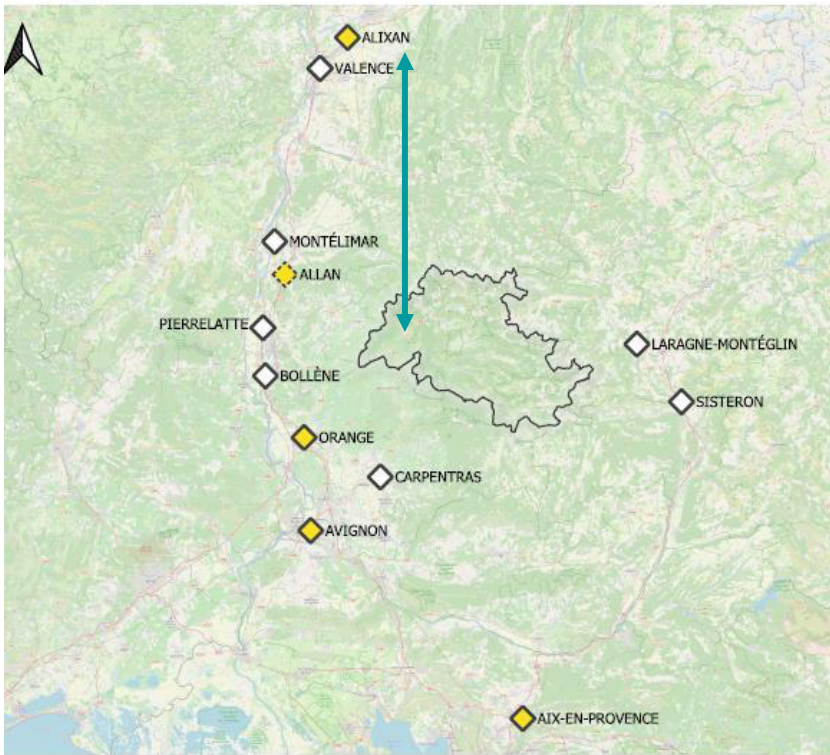
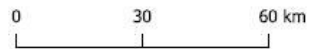
Principales gares ferroviaires et réseau de transports en commun en direct de la CCBDP





AXE 1 : DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

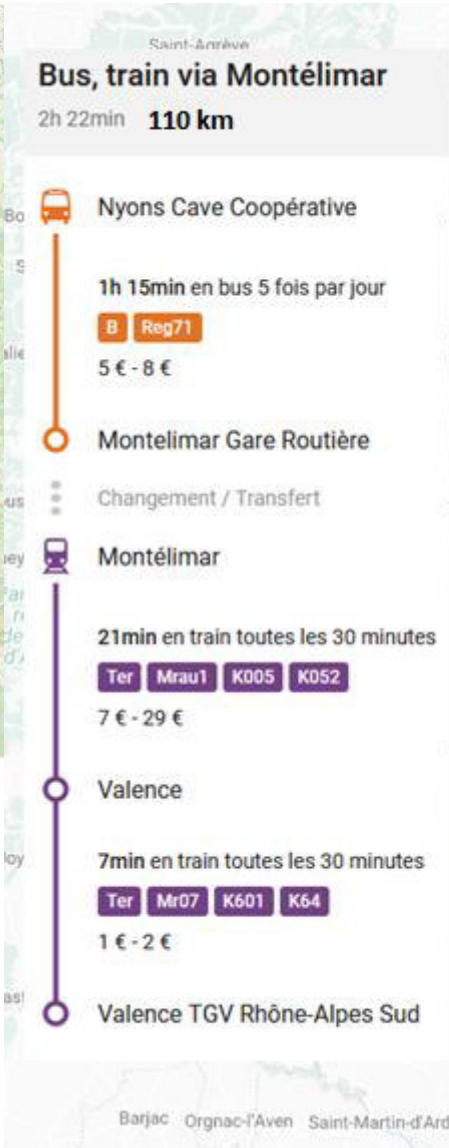
1. Un accès au gare ferroviaire (notamment TGV) limité par les ruptures de charge



Réseau ferroviaire et principales gares autour de la CCBDP

- Gare TGV
- Projet de gare TGV
- Gare TER

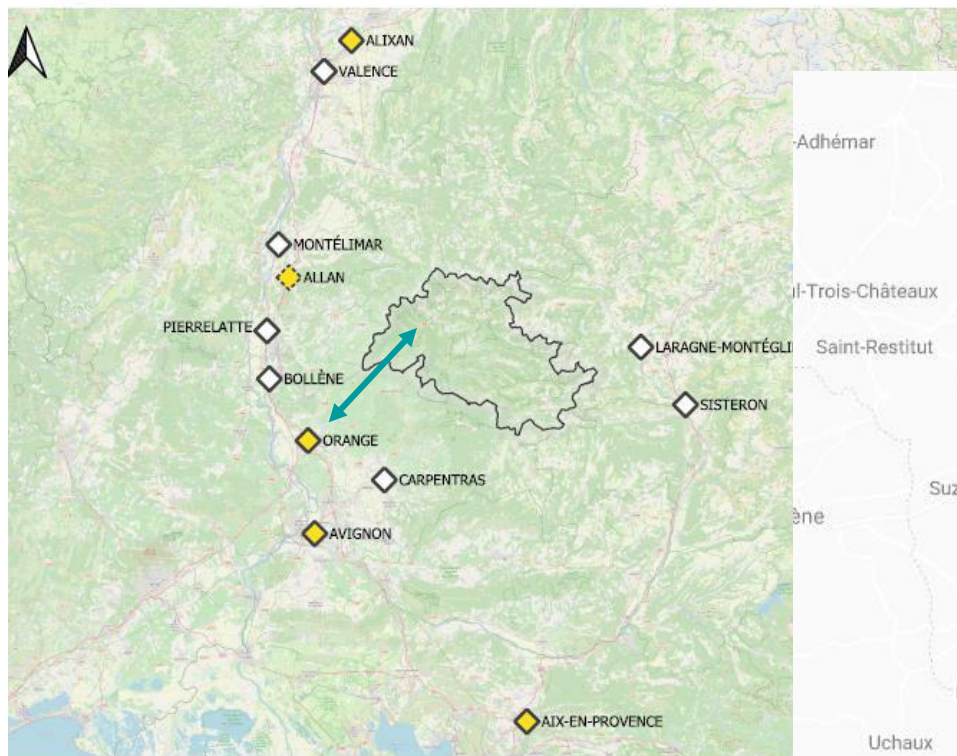
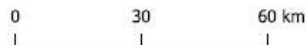
Rupture de charge : 1 bus + 2 trains TER
Temps de trajet moyen : 2h22 pour environ 100km





AXE 1 : DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

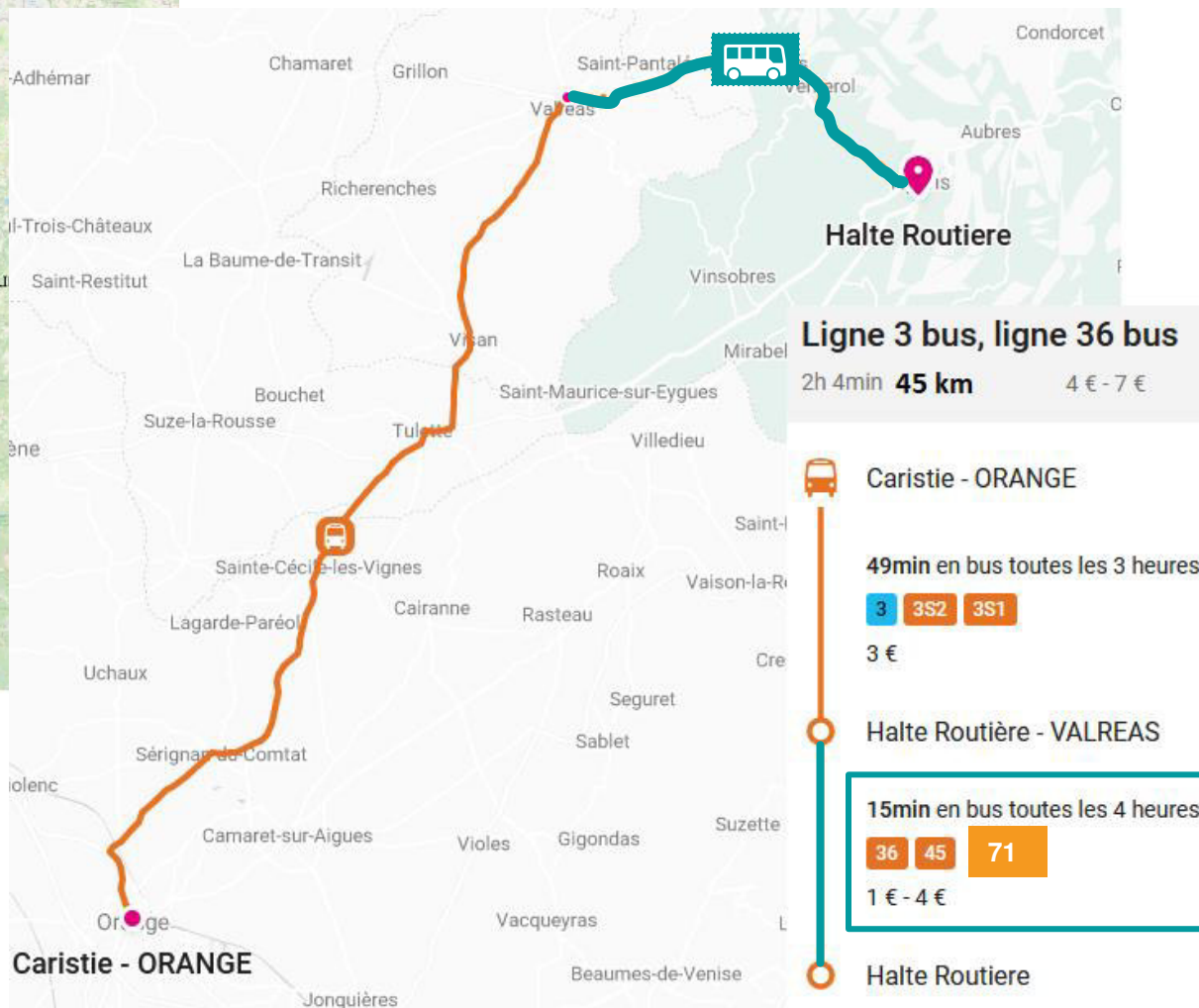
1. Un accès au gare ferroviaire (notamment TGV) limité par les ruptures de charge



Réseau ferroviaire et principales gares autour de la CCBDP

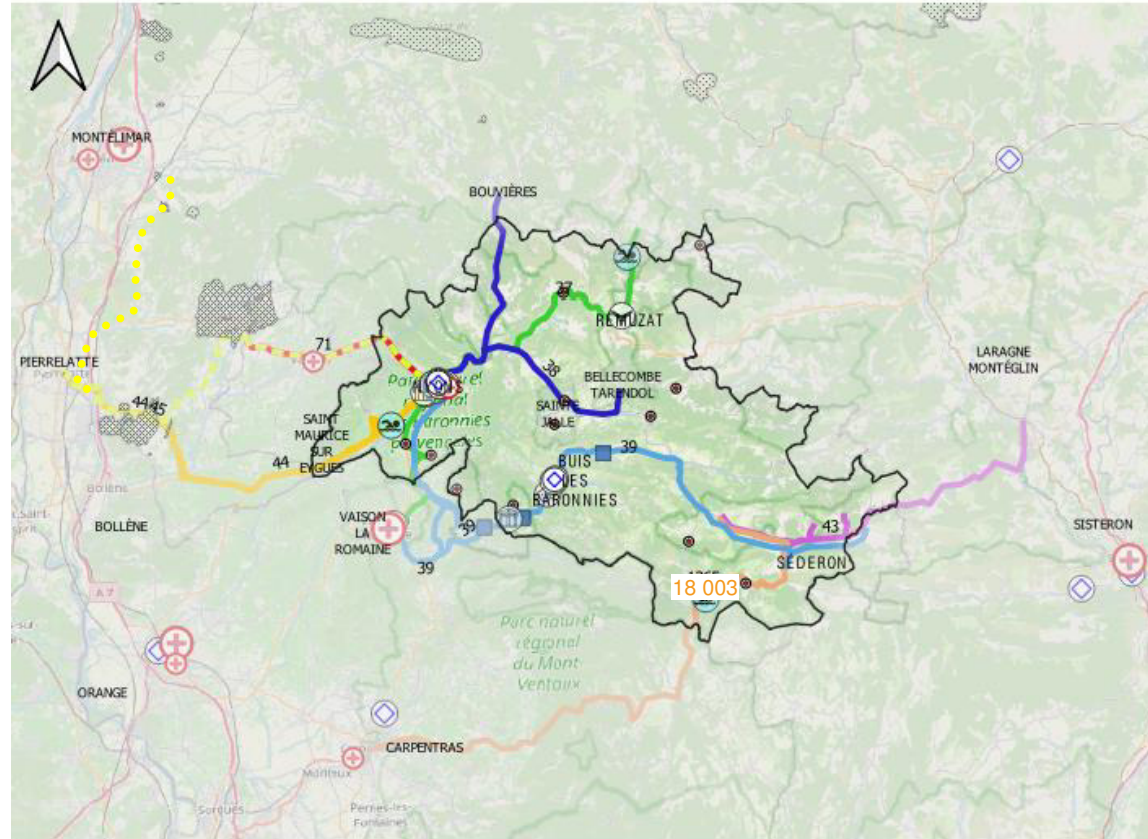
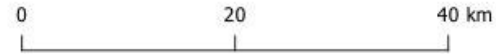
- Gare TGV
- Projet de gare TGV
- Gare TER

Rupture de charge : 2 bus dont 1 avec une fréquence faible
Temps de trajet moyen : 2h pour 45 km



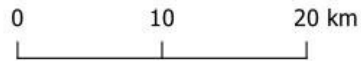
AXE 1 : DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

2. Une accessibilité aux établissements scolaires et médicaux extraterritoriaux limitée

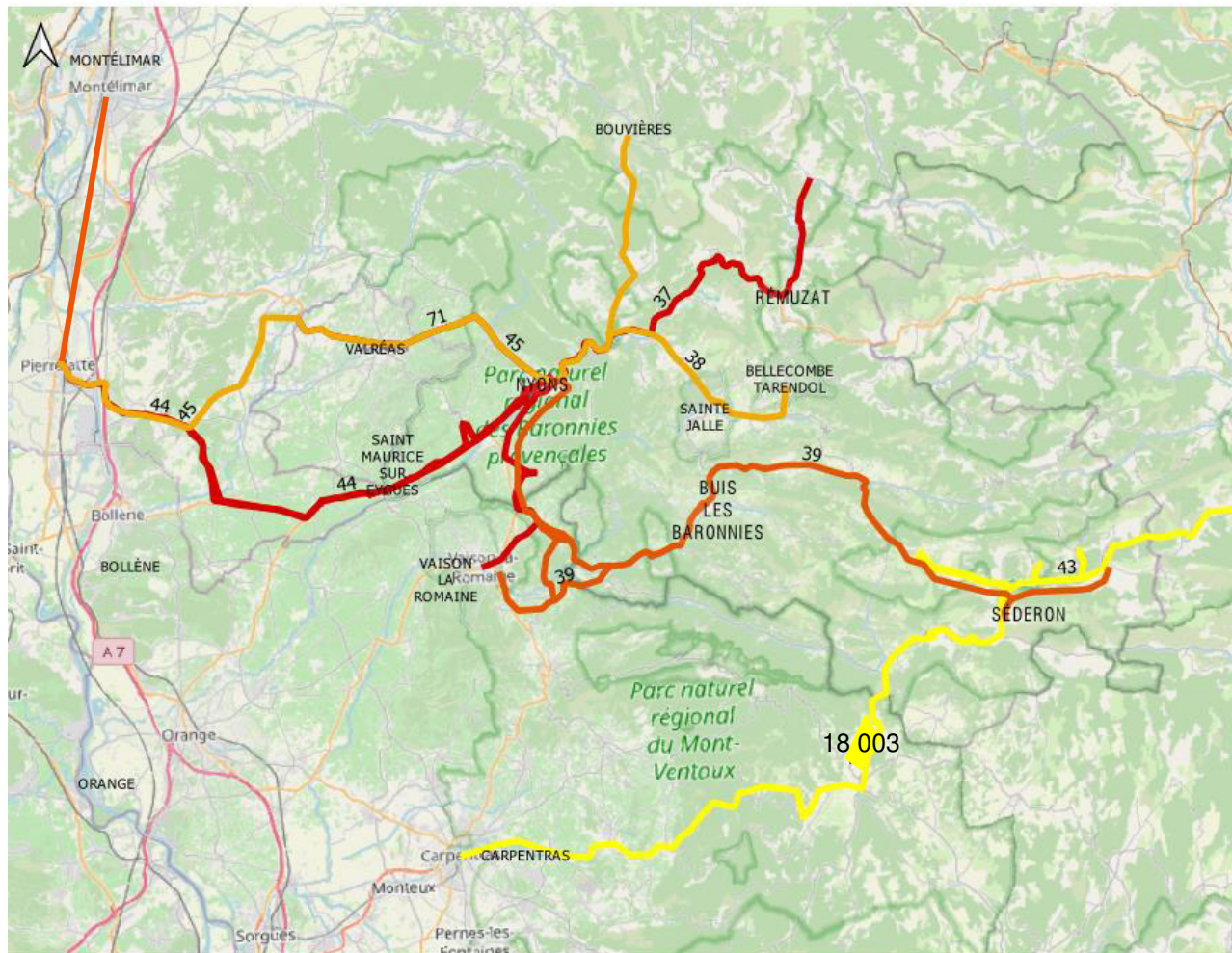


TC et pôles générateurs de flux autour de la CCBDP

- | | | | | | |
|--|----------------------|--|--------------------------|--|---------------------------------|
| | Cinéma | | Salle de spectacle | | Monument historique |
| | Équipements sportifs | | Etablissements scolaires | | Sites classés Patrimoine |
| | Jardins remarquables | | Local | | Sites patrimoniaux remarquables |
| | Maisons thématiques | | Départemental | | |
| | Musées | | Régional | | |
| | Piscine | | Lycée / GS 3 niveaux | | |



3. Des fréquences de passage quotidiennes assez faibles



Fréquences moyennes des lignes TC

- 1 AR certains jours de la semaine
- Environ 2 passages quotidien
- 3 à 5 passages par jour
- 5 à 8 passages par jour

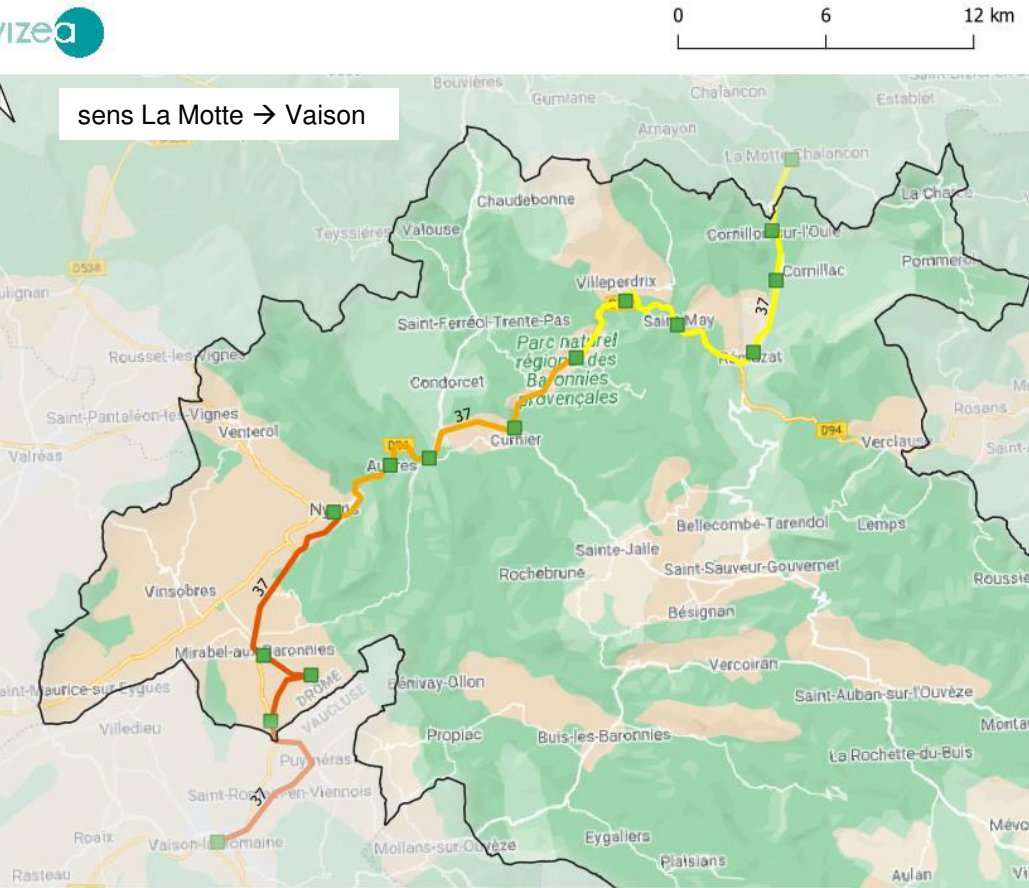
Propositions complémentaires de stratégie transports en commun :

1. Mener des réflexions aux échelles locales pour les transports scolaires – **Travailler à l'identification des acteurs et à la définition du rôle de la CCBDP**
2. Mener des réflexions aux échelles locales pour les hauts-lieux économiques (ZAE par exemple) ou touristiques – **Travailler à l'identification des acteurs et à la définition du rôle de la CCBDP**
3. Systématiser la possibilité d'embarquer son vélo – **Projet en cours de la Région**



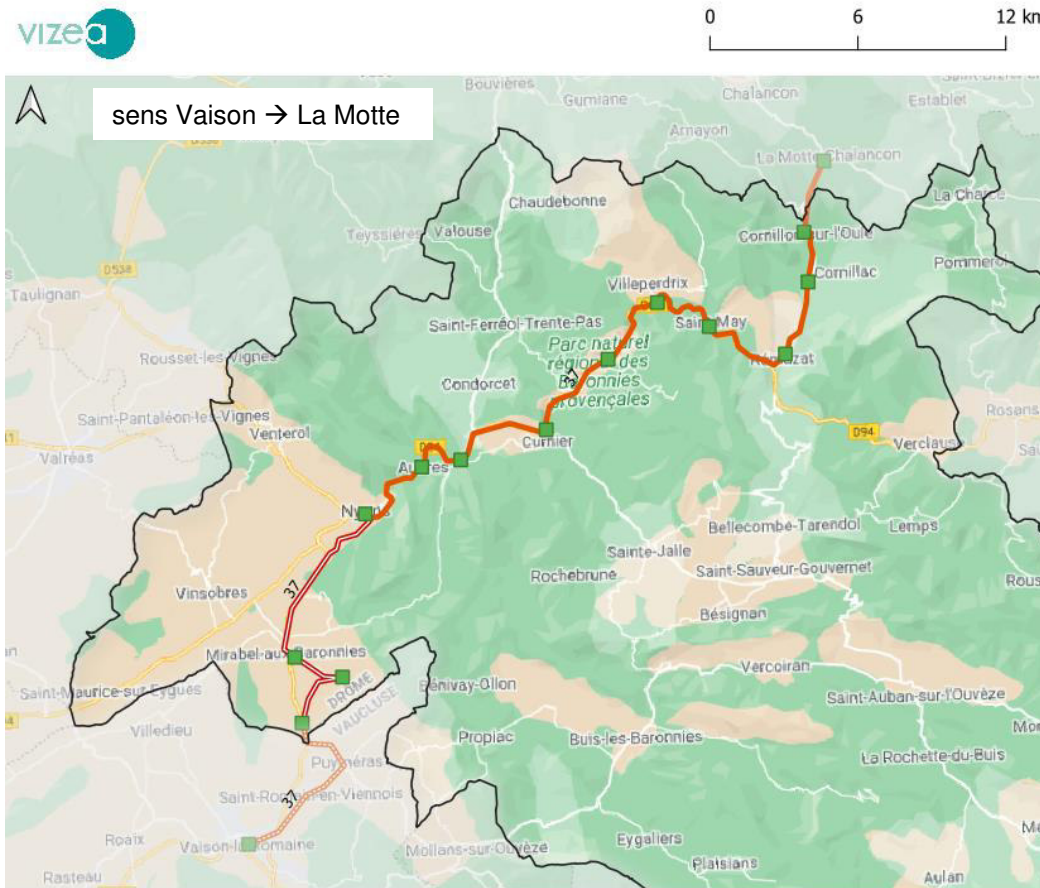
AXE 1 : DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

Fréquences de passages quotidiennes en période scolaire



Fréquence de la ligne 37 : Vaison-la-Romaine - La Motte-Chalancon

- 1 passage
- 2 à 3 passages
- 4 passages
- 5 passages par jour ou plus



Fréquence de la ligne 37 : Vaison-la-Romaine - La Motte-Chalancon

- 1 passage
- 2 à 3 passages
- 4 passages
- 5 passages par jour ou plus

Recommandation 1.4 : Augmenter les fréquences de passage sur la moitié Nord de la ligne 37 (Nyons-La Motte Chalancon)

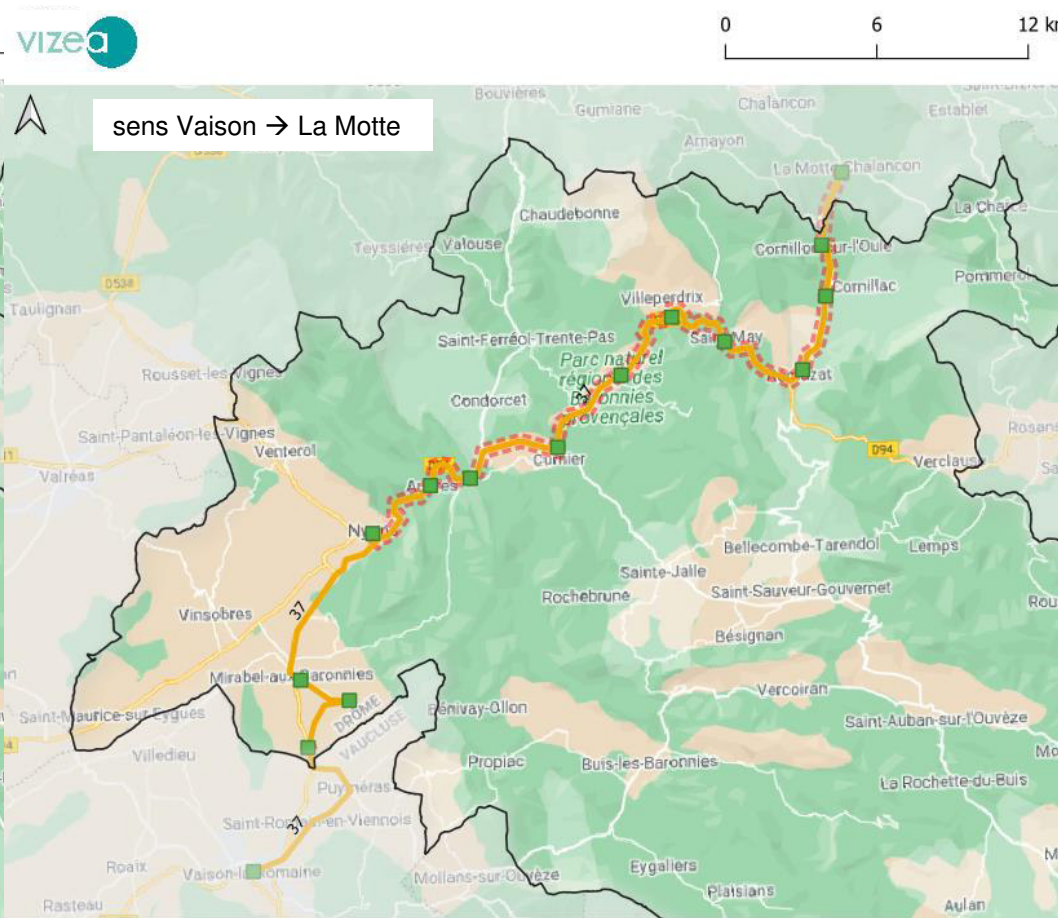
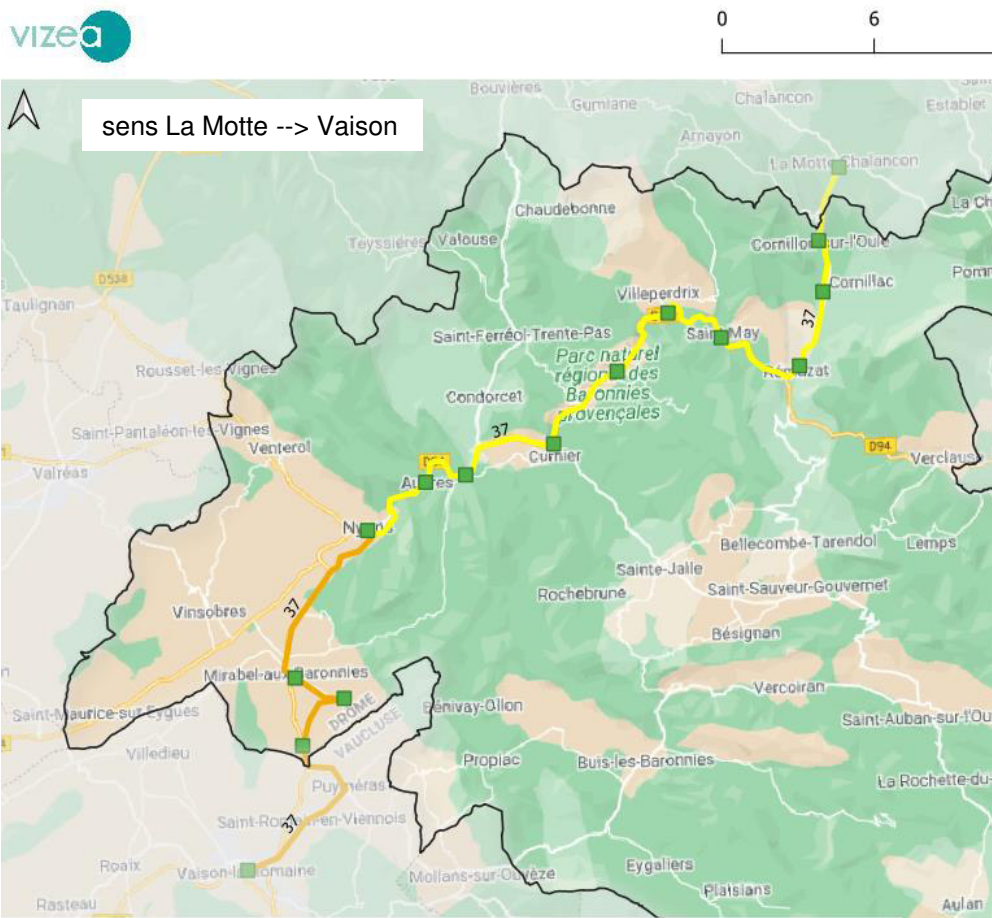
Adapté à la mobilité professionnelle

- Oui
- Moyennement
- Non



AXE 1 : DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

Fréquences de passages quotidiennes en période de vacances



Fréquence de la ligne 37 : Vaison-la-Romaine - La Motte-Chalancon

Fréquence de la ligne 37 : Vaison-la-Romaine - La Motte-Chalancon

- 1 passage
- 2 à 3 passages

- 4 passages
- 5 passages par jour ou plus

- 1 passage
- 2 à 3 passages

- 4 passages
- 5 passages par jour ou plus

Adapté à la mobilité professionnelle

- Oui
- Moyennement
- Non



AXE 1 : DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

Ligne 39 : des fréquences bien trop faibles pour envisager une fréquentation par les jeunes actifs en + des scolaires

Recommandation 1.5 : Développer la fréquence de passage de la ligne 39 – Permet d’attirer les actifs et d’augmenter le confort des scolaires :

EN SEMAINE : 1. +3 aller-retours quotidien / 2. + 1 à 2 aller-retours / 3. +2 aller-retours quotidien
Comparer avec les statistiques de fréquentation par tronçon @Région AURA / Les autocars du Petit Nice



1

Lachau → Buis : départ 7h15 la semaine et 7h50 le samedi --- Impossible pour les travailleurs de l'Est du territoire d'aller dans l'Ouest passé 7h15
Buis → Lachau : départ 16h30 la semaine et 11h30 le mercredi --- Impossible pour un buxois d'aller travailler dans l'Est du territoire le matin

2

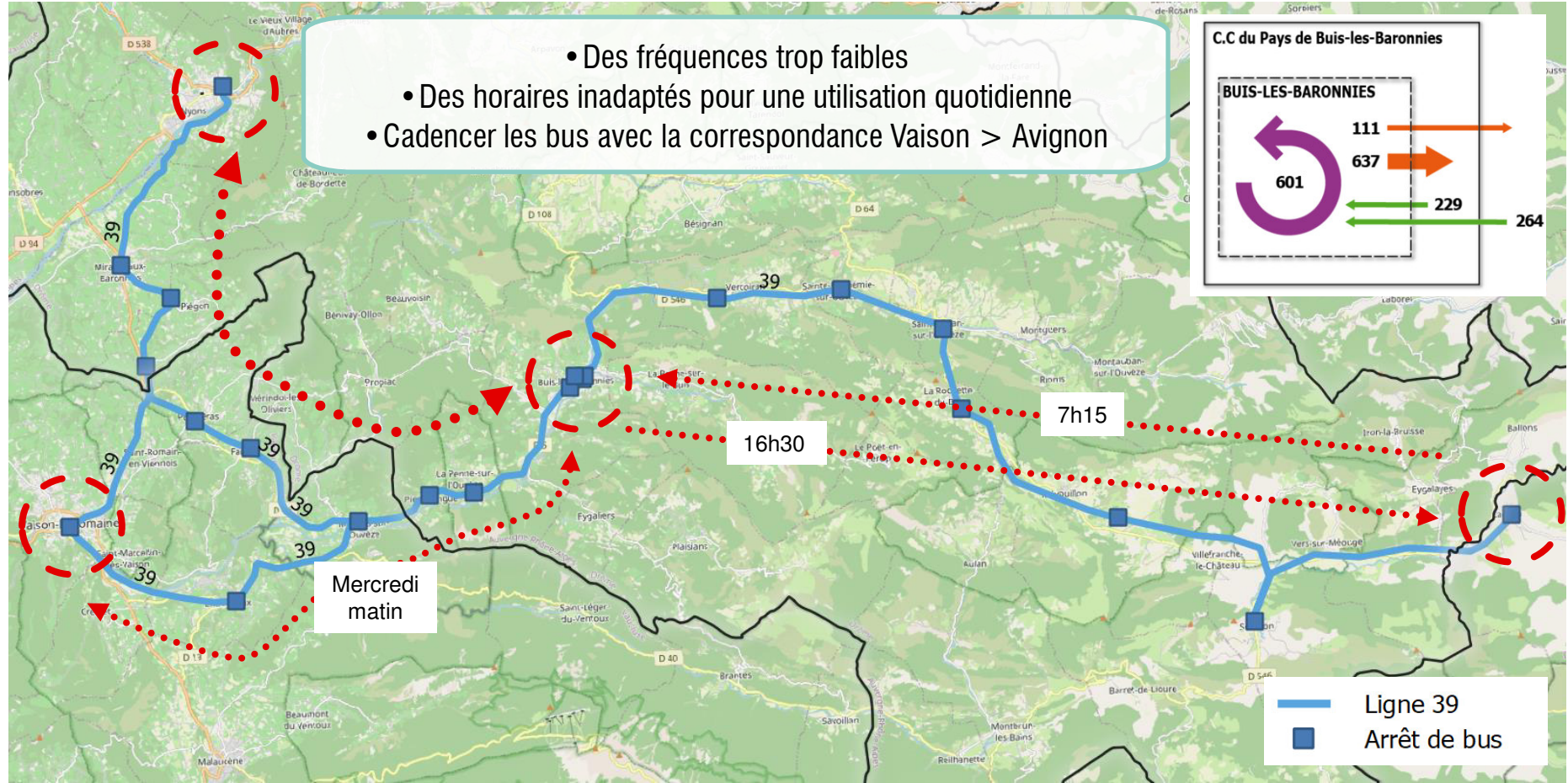
Buis → Nyons : départ 6h50 ou 8h (sauf vendredi) la semaine + 11h30 les mardi/mercredi + 16h15 la semaine (hors mercredi) --- dernier retour trop tôt pour un actif
Nyons → Buis : départ 7h40 la semaine + 12h15 le mercredi + 17h10 la semaine et 18h10 les lundi / mardi / jeudi --- Difficile d'aller travailler tôt ou de finir tard

3

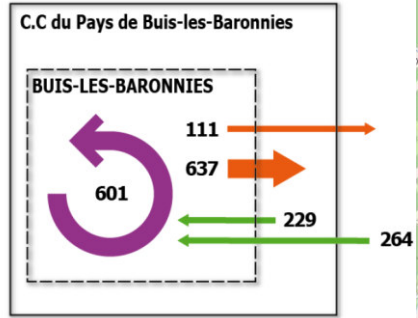
Buis-les-Baronnies → Vaison (ne passe pas par Nyons) : toute l'année un par semaine le mercredi à 8h45 (35mn de trajet)
Vaison → Buis-les-Baronnies : toute l'année un par semaine le mercredi à 11h45 (30mn de trajet) ; possibilité de continuer jusqu'à Lachau (1h de bus supplémentaire)



Ligne 39 : des fréquences bien trop faibles pour envisager une fréquentation par les jeunes actifs en + des scolaires



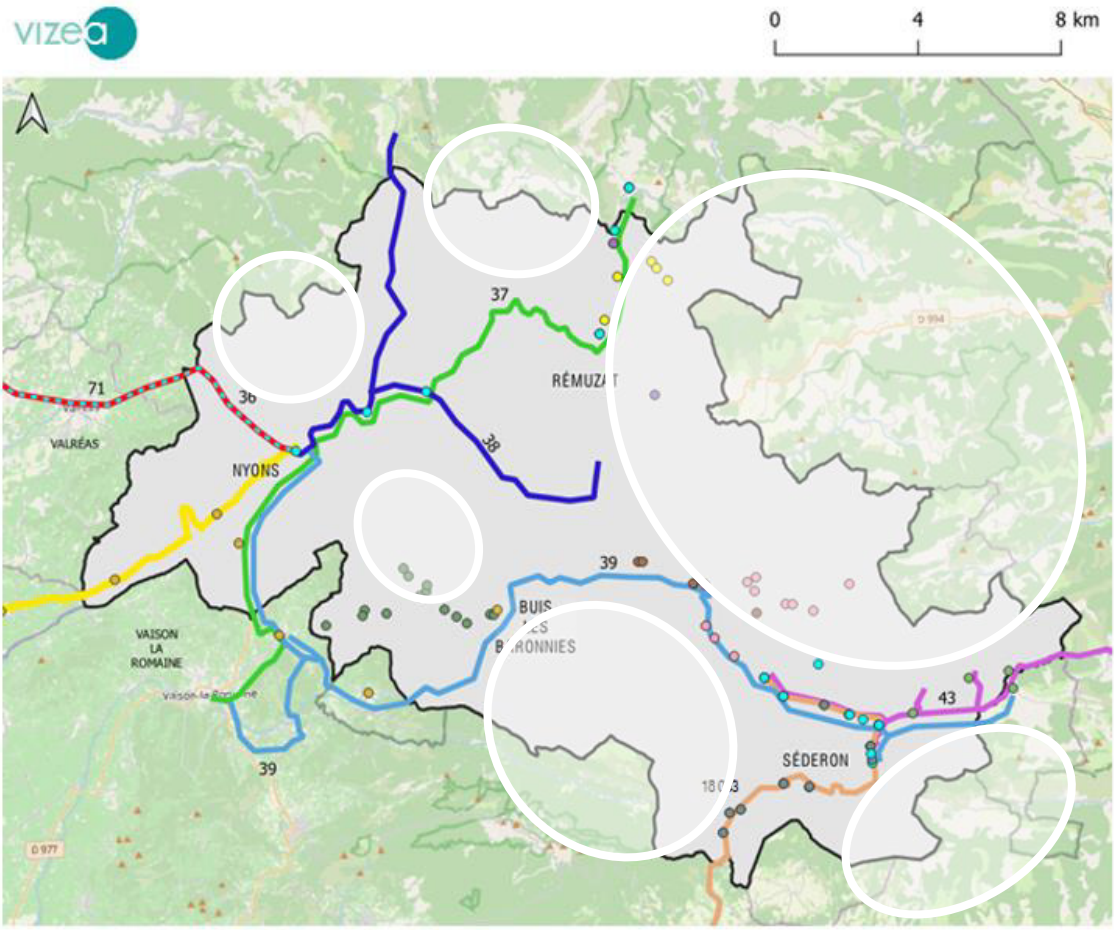
- Des fréquences trop faibles
- Des horaires inadaptés pour une utilisation quotidienne
- Cadencer les bus avec la correspondance Vaison > Avignon



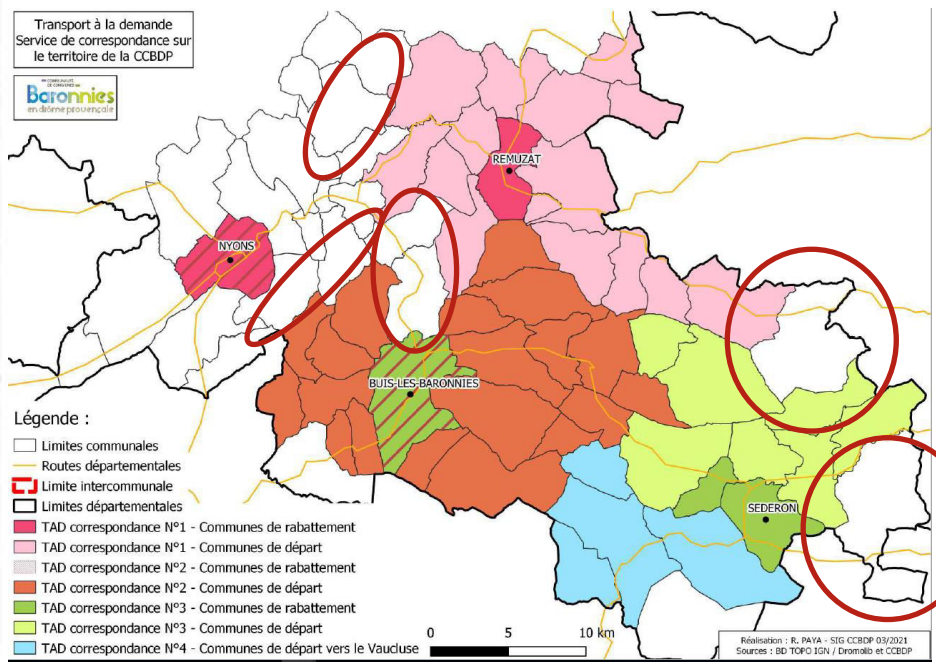
— Ligne 39
 ■ Arrêt de bus

- 1 **Lachau → Buis** : départ 7h15 la semaine et 7h50 le samedi --- Impossible pour les travailleurs de l'Est du territoire d'aller dans l'Ouest passé 7h15
Buis → Lachau : départ 16h30 la semaine et 11h30 le mercredi --- Impossible pour un buxois d'aller travailler dans l'Est du territoire le matin
- 2 **Buis → Nyons** : départ 6h50 ou 8h (sauf vendredi) la semaine + 11h30 les mardi/mercredi + 16h15 la semaine (hors mercredi) --- dernier retour trop tôt pour un actif
Nyons → Buis : départ 7h40 la semaine + 12h15 le mercredi + 17h10 la semaine et 18h10 les lundi / mardi / jeudi --- Difficile d'aller travailler tôt ou de finir tard
- 3 **Buis-les-Baronnies → Vaison** (ne passe pas par Nyons) : toute l'année un par semaine le mercredi à 8h45 (35mn de trajet)
Vaison → Buis-les-Baronnies : toute l'année un par semaine le mercredi à 11h45 (30mn de trajet) ; possibilité de continuer jusqu'à Lachau (1h de bus supplémentaire)

4. Des zones blanches sans ligne de transport régulier : le TAD comme service relais



Le transport à la demande (TAD) peut prendre le relais sur la majorité des espaces non-desservis fréquemment par des lignes de transports en commun.



Transports collectifs à l'échelle de la CCBDP

Lignes régulières aussi utilisées dans le cadre des transports scolaires

- 37
- 38
- 39
- 43
- 36 / 71
- 18 003
- 44
- Arrêts des transports scolaires

TAD et mobilité solidaire en complément sur les zones blanches du territoire

Recommandation 1.1 : Diagnostic fréquentation des navettes pour optimiser le TAD et voir les perspectives de développement futures

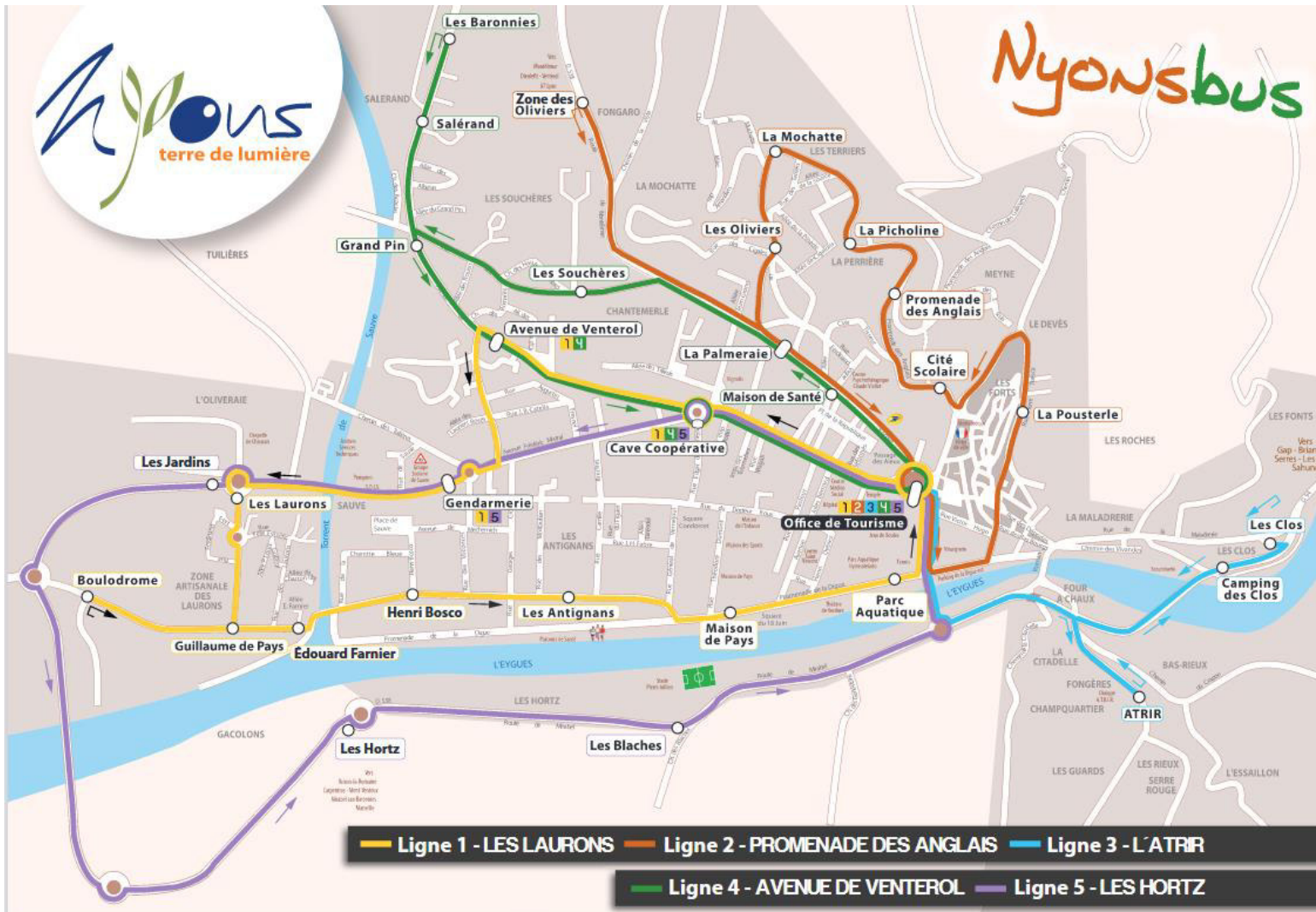
Recommandation 1.2 : Recenser les besoins de transport sur les zones sans services recensés (entourées en rouge)



AXE 1 : DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

5. Navettes locales : une offre à adapter pour desservir les zones d'activités et bassins d'emploi

Les 5 lignes du Nyons bus permettent aux habitants et usagers de la commune de se rendre de leur lieu de résidence vers les différentes centralités.





5. Navettes locales : une offre à adapter pour desservir les zones d'activités et bassins d'emploi

Recommandation 1.6 :

Adapter les fréquences du Nyons Bus afin qu'ils permettent aux actifs et aux jeunes sportifs de profiter d'une offre TC sur mesure.

Prise de recul sur cette recommandation : le territoire sur lequel opère le Nyons Bus correspond plus à des déplacement en vélo pour des actifs en bonne condition physique.

Ligne 1 - LES LAURONS

Table with 6 columns: DU LUNDI AU SAMEDI, Sauf lundi, Sauf lundi, Sauf lundi, Sauf lundi, Sauf lundi. Rows include Office de Tourisme, Cave coopérative, Avenue de Venterol, Gendarmerie, Les Laurons, Boulodrome, Guillaume De Pays, Édouard Farnier, Henri Bosco, Les Antignans, Maison de Pays, Parc Aquatique, Office de Tourisme, and Cette ligne dessert: Maison de Pays, Parc de loisirs aquatiques, Centre Régional Sport Boules et Pétanque.



Ligne 2 - PROMENADE DES ANGLAIS

Table with 4 columns: DU LUNDI AU SAMEDI, Sauf lundi, Sauf lundi. Rows include Office de Tourisme, La Pousterle, Cité Scolaire, Promenade des Anglais, La Picholine, La Mochatte, Les Oliviers, Zone des Oliviers, La Palmeraie, Office de Tourisme, and Cette ligne dessert: Office de Tourisme du Pays de Nyons, Maison de retraite La Pousterle, Musée d'Histoire et d'Archéologie de Nyons et des Baronnettes.



Ligne 3 - L'ATRIR

Table with 4 columns: DU LUNDI AU SAMEDI, Sauf lundi, Sauf lundi. Rows include Office de Tourisme, ATRIR, Camping Les Clos, Les Clos, Office de Tourisme, and Cette ligne dessert: ATRIR Maison de retraite Les Fontgères, Office de Tourisme du Pays de Nyons, Camping des Clos, ATRIR Clinique de Pneumologie.



Ligne 4 - AVENUE DE VENTEROL

Table with 6 columns: DU LUNDI AU SAMEDI, Sauf lundi, Sauf lundi. Rows include Office de Tourisme, Maison de Santé, La Palmeraie, Les Souchères, Les Baronnettes, Salérand, Grand Pin, Avenue de Venterol, Cave Coopérative, Office de tourisme, and Cette ligne dessert: La Poste, Maison de retraite Moum Oustaou, Sous Préfecture, Musée de l'Olivier, Cimetière de Nyons, Nyons Nature, Intermarché.

Ligne 5 - LES HORTZ

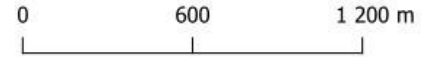
Table with 6 columns: DU LUNDI AU SAMEDI, Sauf lundi, Sauf lundi. Rows include Office de Tourisme, Cave Coopérative, Gendarmerie, Les Jardins, Les Hertz, Les Blaches, Office de tourisme, and Cette ligne dessert: Sous Préfecture, Office de Tourisme du Pays de Nyons, Nyons Nature, Zone d'activités Les Laurons.





AXE 1 : DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

5. Navettes locales : une offre à adapter pour desservir les zones d'activités et bassins d'emploi



Isochrone de 10 minutes à pied autour des arrêts du Nyons Bus

- | | | | | | | |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---|--------------------------------|
| Arrets NyonsBus | ● | Ligne 2 | ● | Ligne 4 | ○ | Commun à plusieurs lignes |
| ● | Ligne 1 | ● | Ligne 3 | ● | ○ | Commun à l'ensemble des lignes |
| | | | | ● | | |
| | | | | ● | | |



AXE 1 : DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

5. Navettes locales : une offre à adapter pour desservir les zones d'activités et bassins d'emploi

Les 5 lignes du Nyons bus permettent aux habitants et usagers de la commune de se rendre de leur lieu de résidence vers les différentes centralités.

La ligne 1 dessert la zone d'activité Les Laurons via 4 arrêts : Edouard Farnier, Guillaume de Pays, Boulodrome (le + proche de la ZA GT) et Les Laurons

→ **Une première limite à l'utilisation de cette ligne pour des déplacements professionnels réside dans le fait que la première arrivée possible dans la ZA est à 9h ce qui peut freiner quelqu'un qui voudrait commencer plus tôt.**

La ligne 5 dessert aussi l'arrêt Les Laurons (Jardin) depuis l'Office du tourisme du centre-ville – Elle permet par ailleurs de se rendre dans la ZA depuis Les Blaches mais seulement entre 10h et 17h dernier départ.

→ **2 problématiques ici : les actifs travaillant en ZA ne peuvent se servir de la ligne s'ils comptent finir après 17h ; les jeunes sportifs s'entraînant aux stades ne peuvent l'utiliser pour rentrer.**

Ces navettes semblent peu adaptées aux mouvements des actifs.





AXE 1 : DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

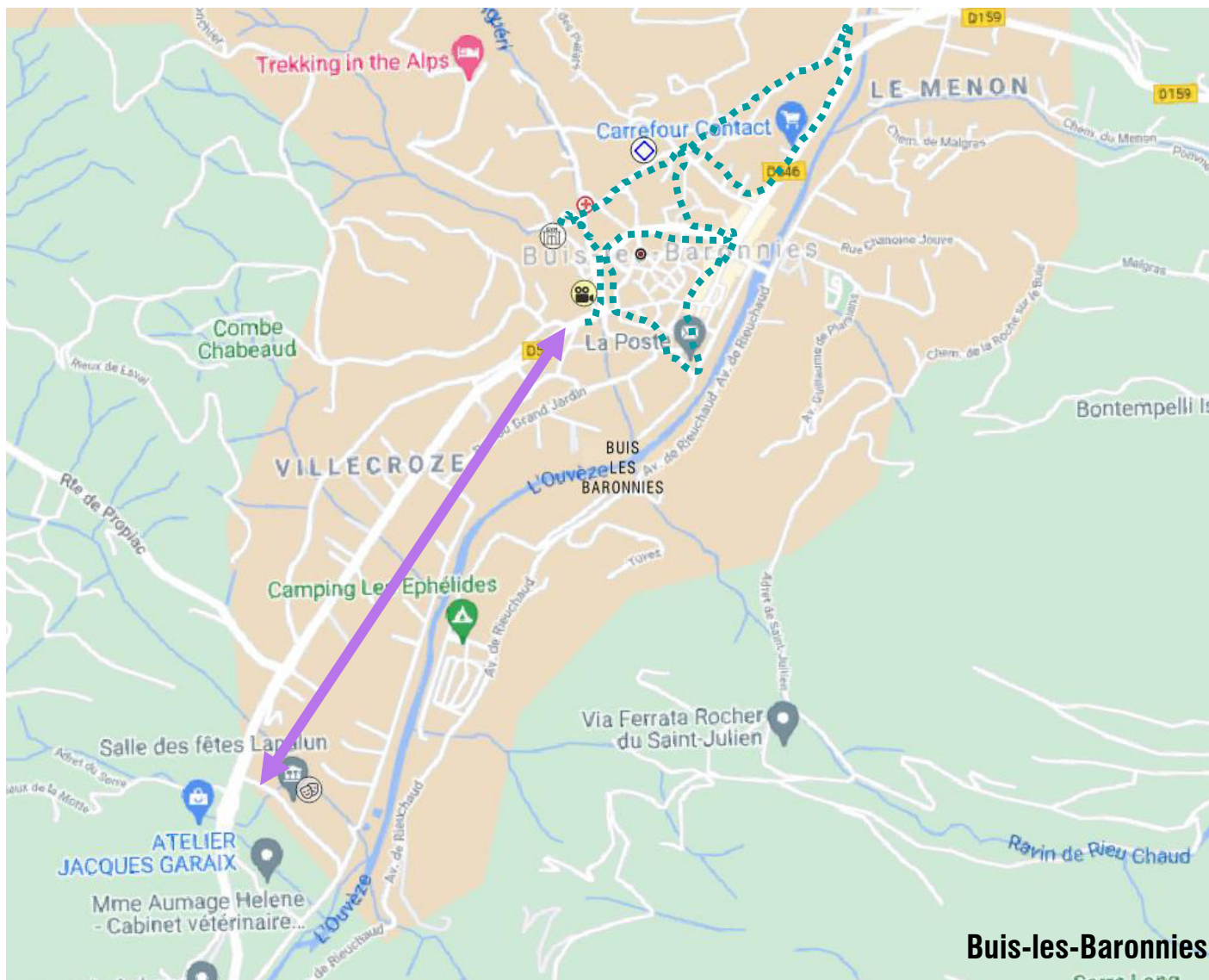
5. Navettes locales : une offre à adapter pour desservir les zones d'activités et bassins d'emploi

Constat : pendant la période estivale (Juillet-Août) une navette est mise en place pour les jours de marchés depuis la zone d'activité La Palun (arrêt Salle des Fêtes) vers le centre-ville.
 Sa fréquence est d'environ un passage toutes les 20 minutes.

Recommandation 1.7 :

Créer une boucle navette TC à l'image du Nyons Bus desservant le cinéma, les équipements sportifs (gymnase...) l'hôpital et les quartiers résidentiels.

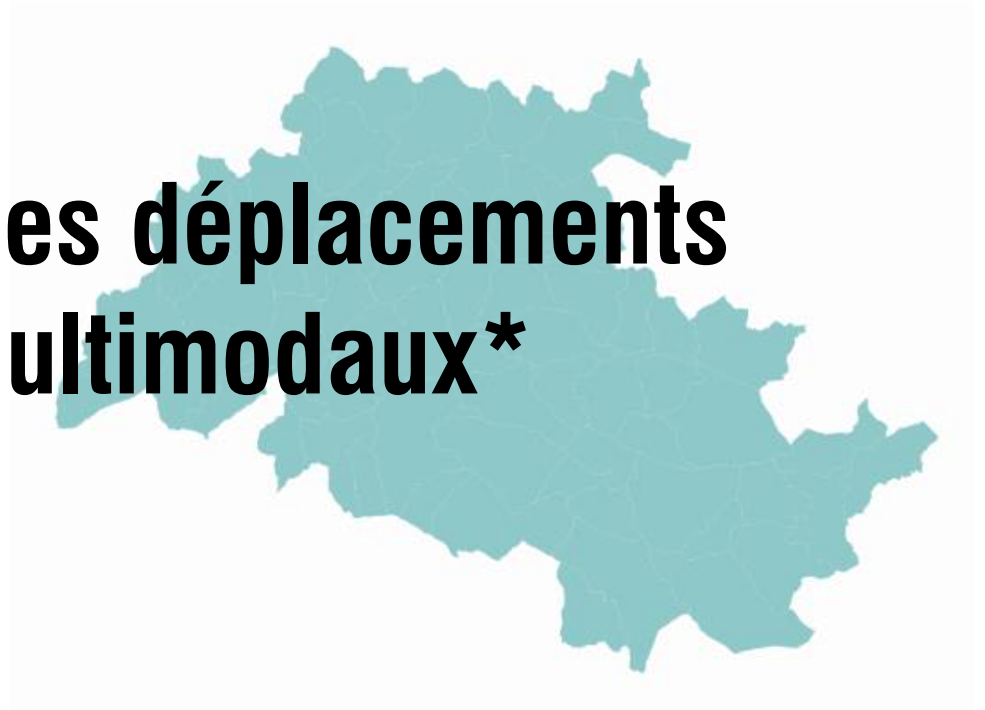
Public visé est : les seniors, PMR, actifs précaires, familles avec enfants, ...



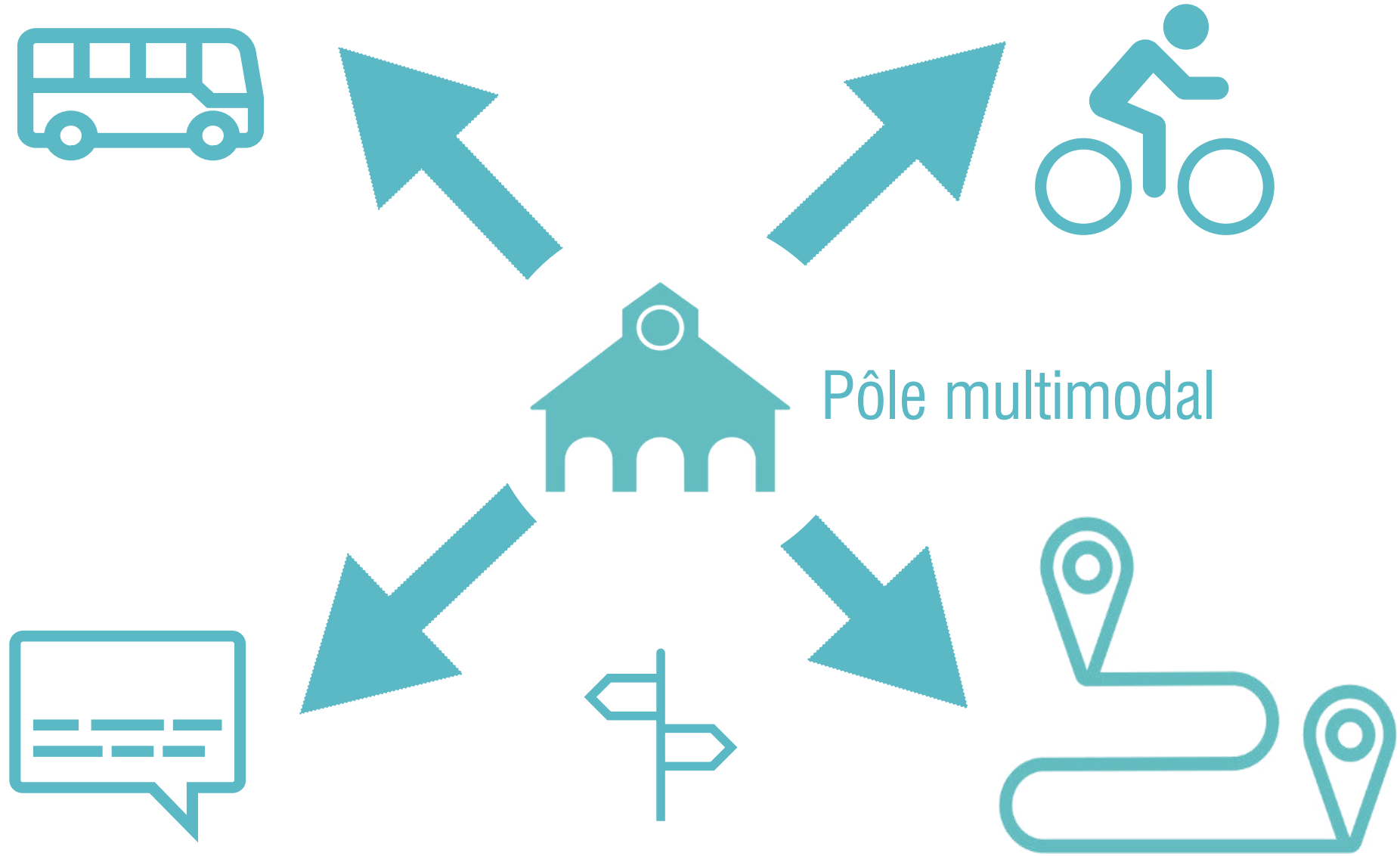
Buis-les-Baronnies

STRATÉGIE

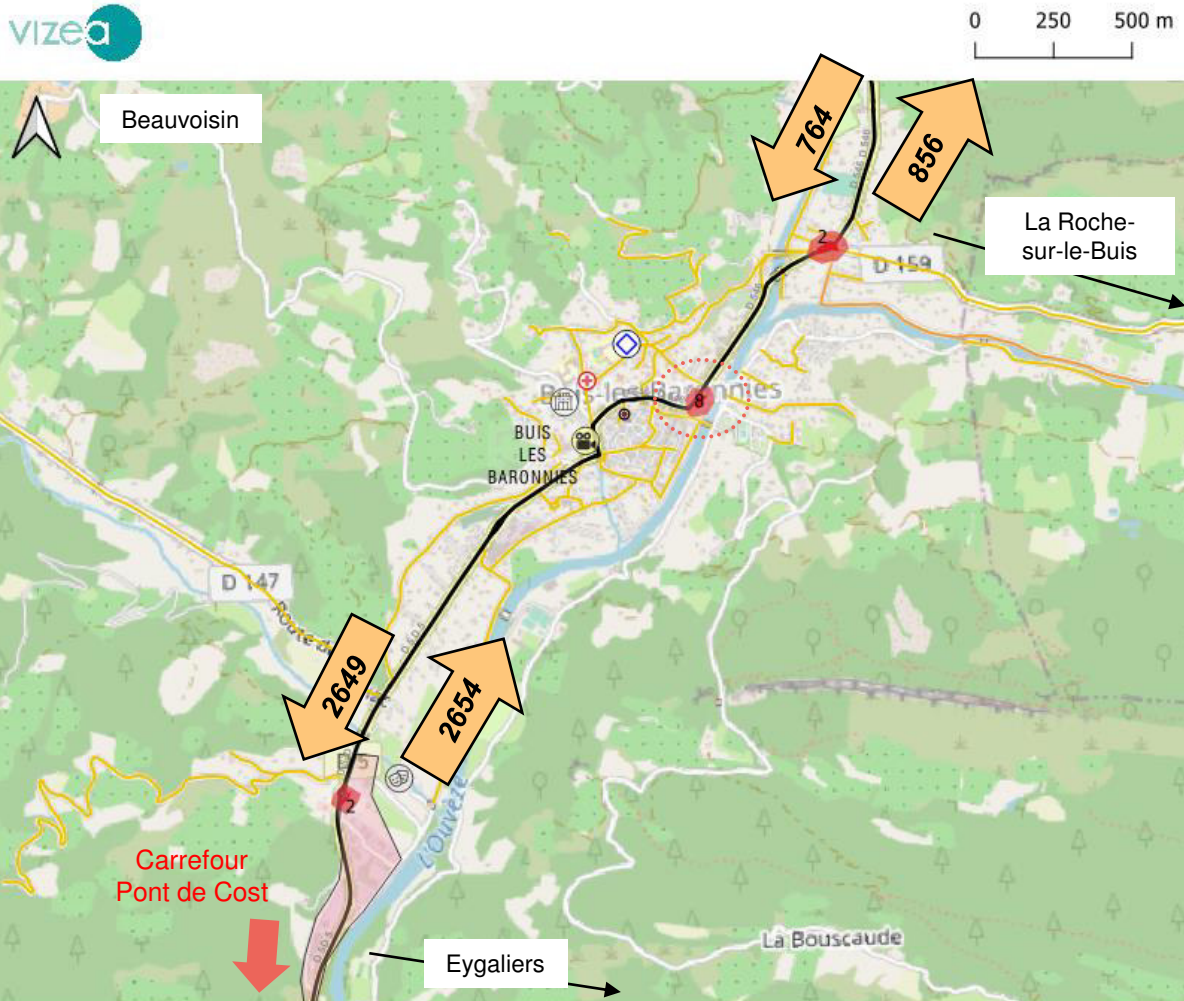
Axe 2 : organiser les déplacements grâce aux pôles multimodaux*



* HUB mobilités alternatives favorisant l'intermodalité

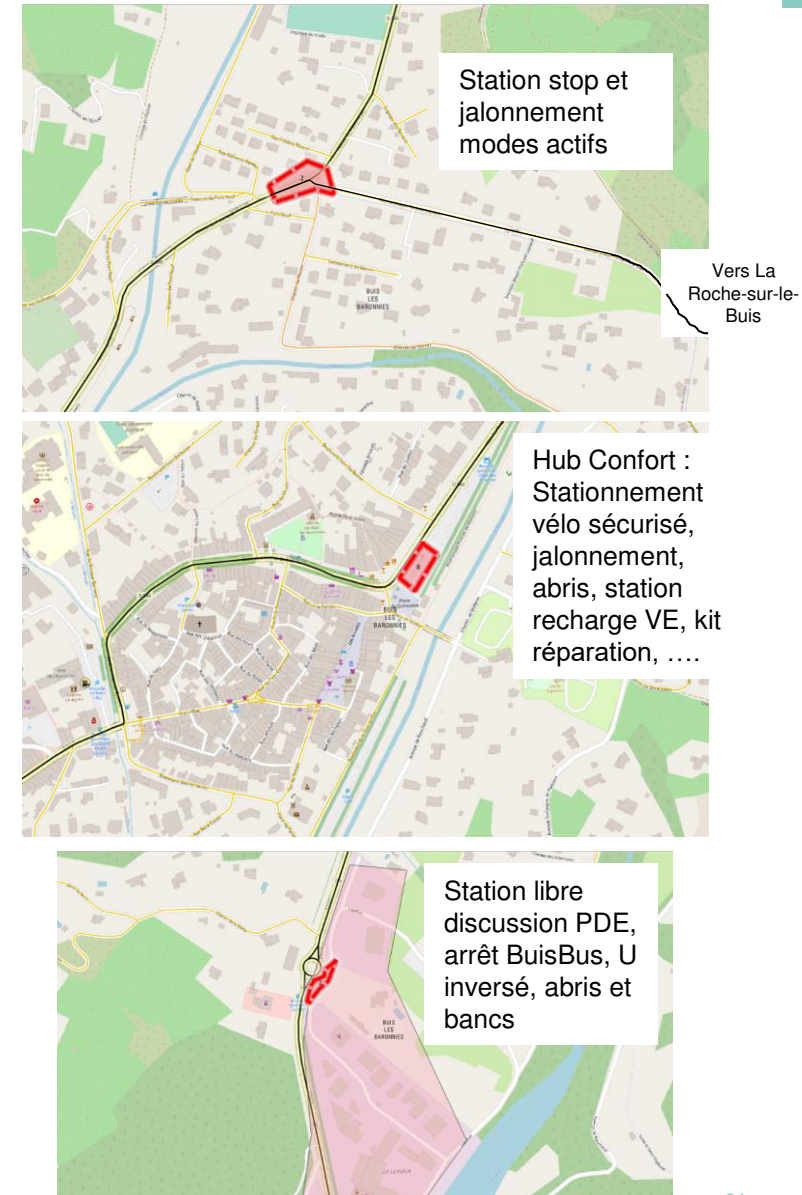


1. BUIS-LES-BARONNIES : Porte d'entrée Sud des Baronnies



Buis-les-Baronnies - Emplacements suggérés pour la création de zones d'auto-stop - covoiturage

- | | | |
|------------------------------|----------------------|----------------------------|
| Zone auto-stop - covoiturage | Cinéma | Hopitaux |
| ZAE La Palun | Équipements sportifs | Groupe scolaire et collège |
| | Salle de spectacle | Monument historique |

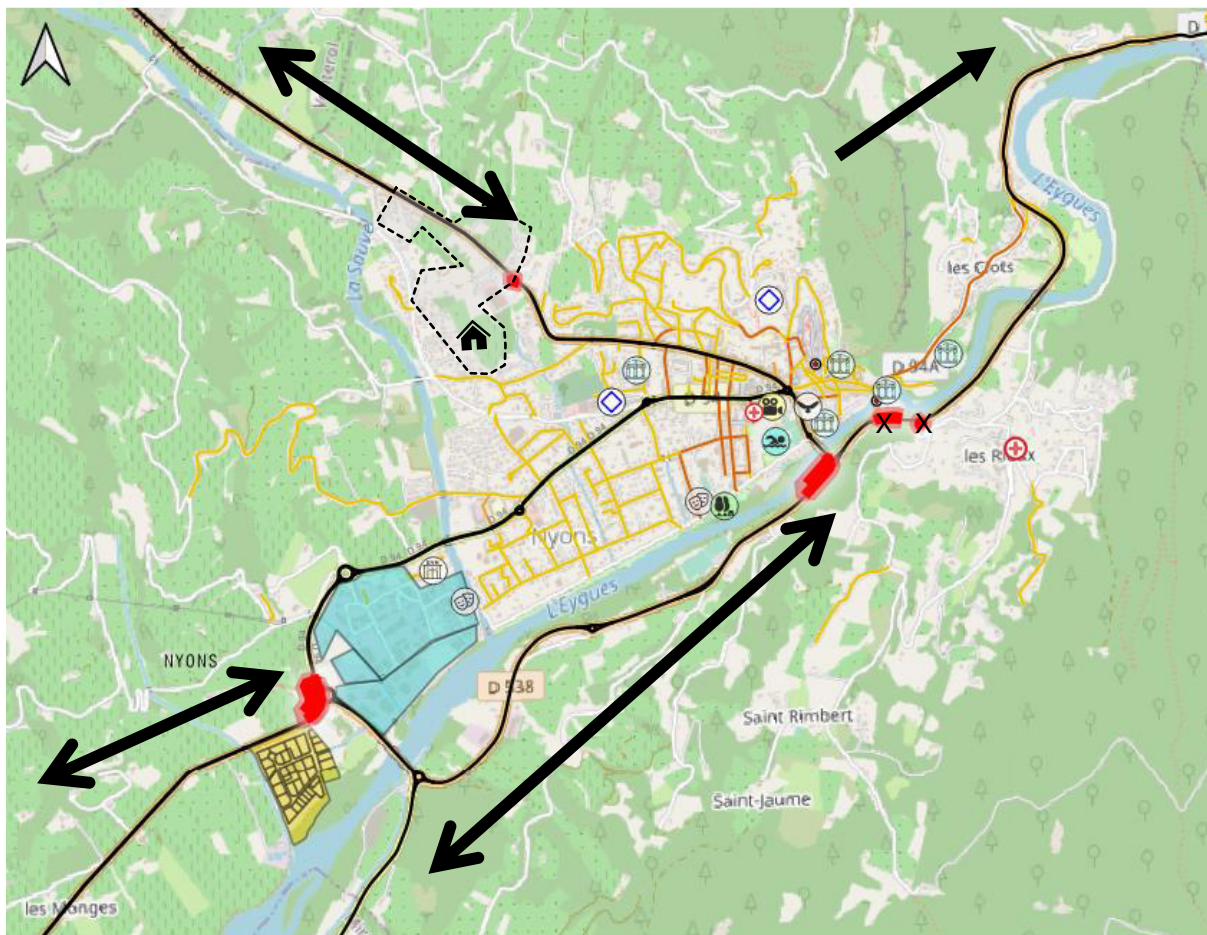


AXE 2 : PÔLES MULTIMODAUX OU POLES MOBILITÉS ALTERNATIVES

- Maillage interne
- ↔ Maillage vers l'extérieur



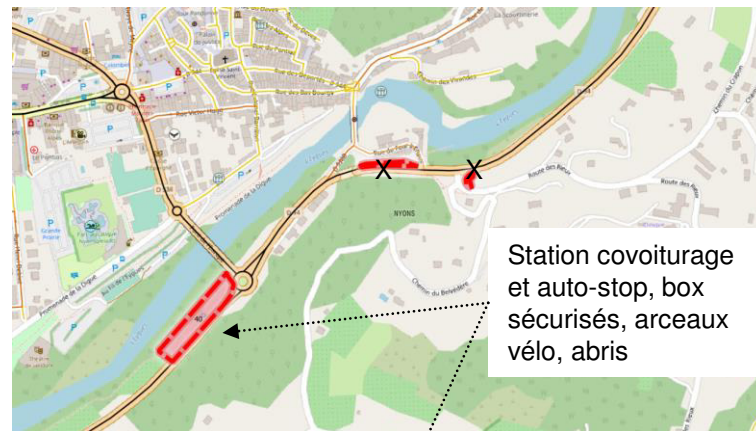
0 250 500 m



Nyons - Emplacements suggérés pour la création de zones d'auto-stop - covoiturage

- | | | |
|------------------------------|----------------------|--------------------------|
| Zone auto-stop - covoiturage | Cinéma | Hopitaux |
| ZAE Les Laurons à Nyons | Équipements sportifs | Etablissements scolaires |
| ZAE GT à Nyons | Salle de spectacle | Monument historique |

1. NYONS : Porte d'entrée Ouest des Baronnies



Maillage interne à la commune de Nyons, à titre d'exemple

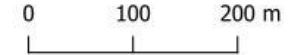


Recommandation 2.1 :

Pôle d'échange multimodal des Baronnies : étudier les possibilités de relocalisation et de réaménagement de la gare routière de Nyons

AXE 2 – POLES MULTIMODAUX

Maillage interne de Nyons



Maillage interne à court terme par :

- une signalétique appropriée,
- une identité visuelle travaillée,
- des points de repère/redirection au niveau de la gare routière actuelle, du pont de l'Europe, de la gare TER/Cave Coopérative
- du jalonnement modes actifs

L'éventuelle relocalisation de la gare entrainerait des trajets plus long pour les étudiants. Ainsi, le cas échéant, **les cheminements piétons** entre la cité scolaire et le nouvel emplacement **devront être irrécupérables**.

Court terme

- À court terme, redonner de la lisibilité et orienter autour de la cité scolaire.
- Revoir le positionnement des arrêts (cave coopérative, office de tourisme)
- Mettre en place des aires de covoiturages

A plus long terme

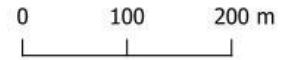
- Trouver des réserves foncières pour réduire la présence des véhicules en ville
- Mettre en place une véritable gare multimodale à Nyons



⇒ **Gare routière actuelle** : reste le lieu de prise en charge des scolaires

Pont de l'Europe : complément d'aménagement

1. Gare routière de Nyons



Maillage interne à court terme par :

- une signalétique appropriée,
- une identité visuelle travaillée,
- des points de repère/redirection au niveau de la gare routière actuelle, du pont de l'Europe, de la gare TER/Cave Coopérative
- du jalonnement modes actif (#39)

Etat actuel

- À court terme, redonner de la lisibilité et orienter autour de la cité scolaire. Notamment en direction de l'Ouest et du Sud

Scénario 1

- **A plus long terme**, trouver des réserves foncières pour réduire la présence des véhicules en ville → /!\ qualité de l'air en centre-ville
- Aspect pratique pour les accès Sud-Est-Ouest via la déviation de Nyons

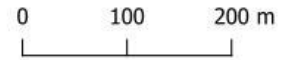


Nouveaux emplacements pour la gare routière de Nyons

- Cave coopérative : 2 970 m²
- Pont de l'Europe : 2 705 m²
- Gare routière actuelle : 2 470 m²

⇒ Gare routière actuelle : reste le lieu de prise en charge des scolaires

1. Gare routière de Nyons



Cheminements piétons sécurisés vers la cité scolaire



Nouveaux emplacements pour la gare routière de Nyons

- Cave coopérative : 2 970 m²
- Pont de l'Europe : 2 705 m²
- Gare routière actuelle : 2 470 m²

⇒ Gare routière actuelle : reste le lieu de prise en charge des scolaires

- **A moyen/long terme** : relocaliser et réaménager de la gare routière de Nyons (sécurisation des cheminements / amélioration qualité de l'air par suppression des véhicules lourds en centre-ville)
- Repositionner les arrêts transports en commun de Nyons

Scénario 2

- Central / Prise en compte du futur quartier d'habitation (+250 logements proche du Lidl)
- Accès facilité au réseau routier desservant le Nord (Venterol - Novézan)
- Proche de la future VRVV, au cœur du maillage interne



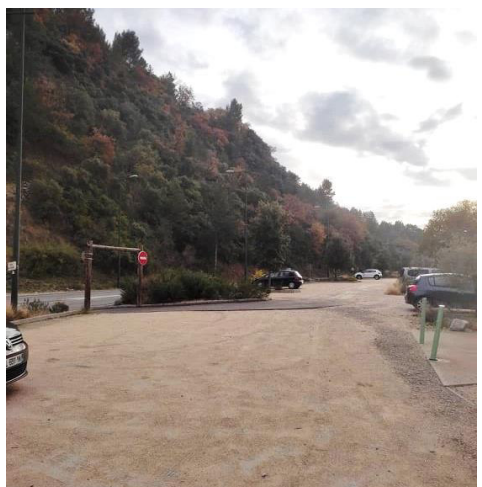
Recommandation 2.1 :

Pôle d'échange multimodal des Baronnies : étudier les possibilités de relocalisation et de réaménagement de la gare routière de Nyons

AXE 2 - HUB MOBILITÉS ALTERNATIVES

1. Relocalisation de la gare routière de Nyons

Scénario 1

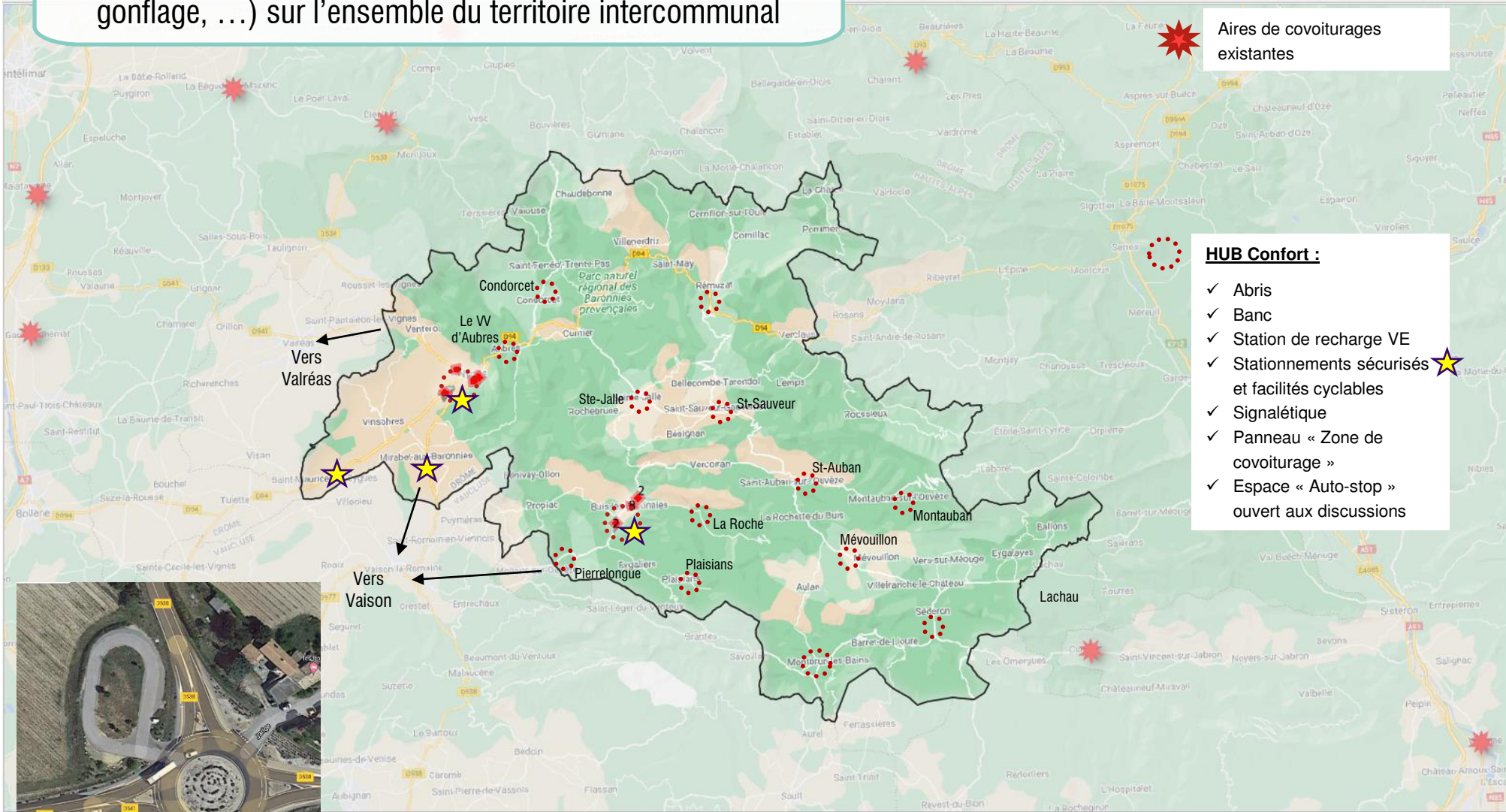


Scénario 2



3. Pôles multimodaux à l'échelle intercommunale

• Créer pôles multimodaux
(aire de covoiturage / auto-stop, stationnements cyclables sécurisés, station de recharge des véhicules électriques ou de gonflage, ...) sur l'ensemble du territoire intercommunal



Aires de covoitages existantes

- HUB Confort :**
- ✓ Abris
 - ✓ Banc
 - ✓ Station de recharge VE
 - ✓ Stationnements sécurisés et facilités cyclables
 - ✓ Signalétique
 - ✓ Panneau « Zone de covoiturage »
 - ✓ Espace « Auto-stop » ouvert aux discussions

AXE 2- HUB MOBILITÉS ALTERNATIVES

3. Stations-stop – covoiturage à l'échelle intercommunale

Recommandation 2.2 :

Créer des Hub Conforts adaptés (aire de covoiturage / auto-stop, stationnements cycles sécurisés, station de recharge des véhicules électriques ou de gonflage, ...) sur l'ensemble du territoire intercommunal



Le hub de mobilité d'Ambérieu devant la gare SNCF marque le point de rendez-vous de covoiturage Covoit'ici. Dans cette sorte d'abribus connecté, on peut utiliser une borne tactile pour s'informer des liaisons avec les trains, les bus, les cars. Des consignes à bagages sont aussi prévues. Photo Progrès/Fabienne PYTHON

AXE 2 : POLES MULTIMODAUX ET MOBILITES ALTERNATIVES

4. Mobilité solidaire : MOBISOL 26

Recommandation 2.5 :

Mettre en valeur et communiquer autour de la plateforme « Mobisol 26 »

Corréler l'offre de transport avec les besoins des personnes dans le besoin (âgées, PMR, blessées, ...)

- Expérimentation de service de mobilité solidaire – Démarrage officiel au 15/09/2021
- Réservation par internet, téléphone ou par des **relais locaux** (ex: carrefour des habitants pour la zone de Nyons)
- Bénévoles conducteurs formés pour faire un accompagnement : 51 personnes actuellement engagées
- Utile pour les déplacements quotidiens, contact humain plébiscité par les habitants
- Besoin de relais locaux et de communication autour de ce service
- **Complément** des transports réguliers, compagnies de taxi et TAD



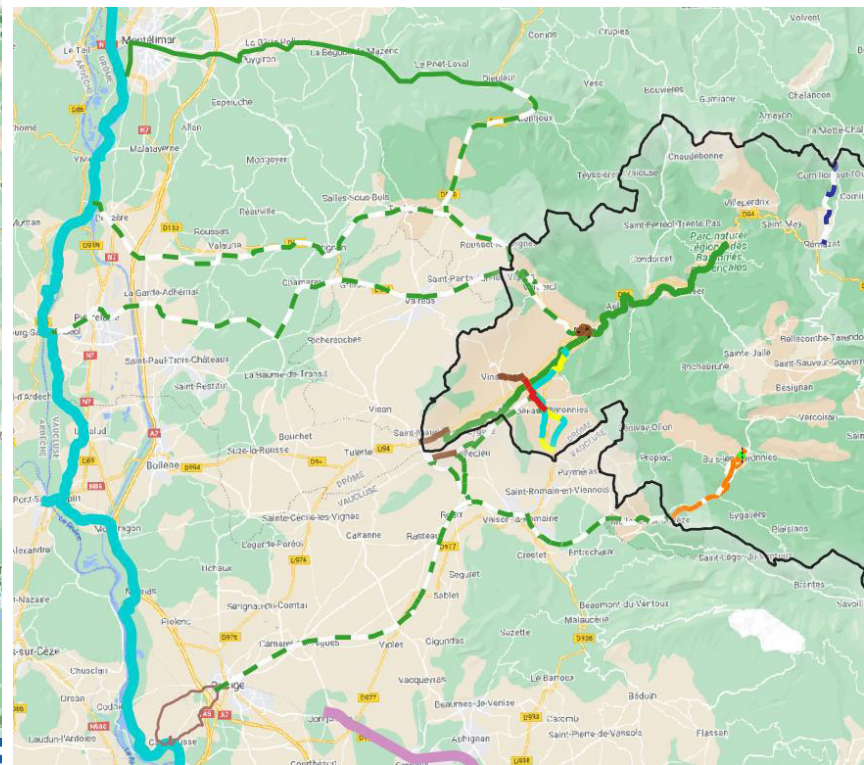
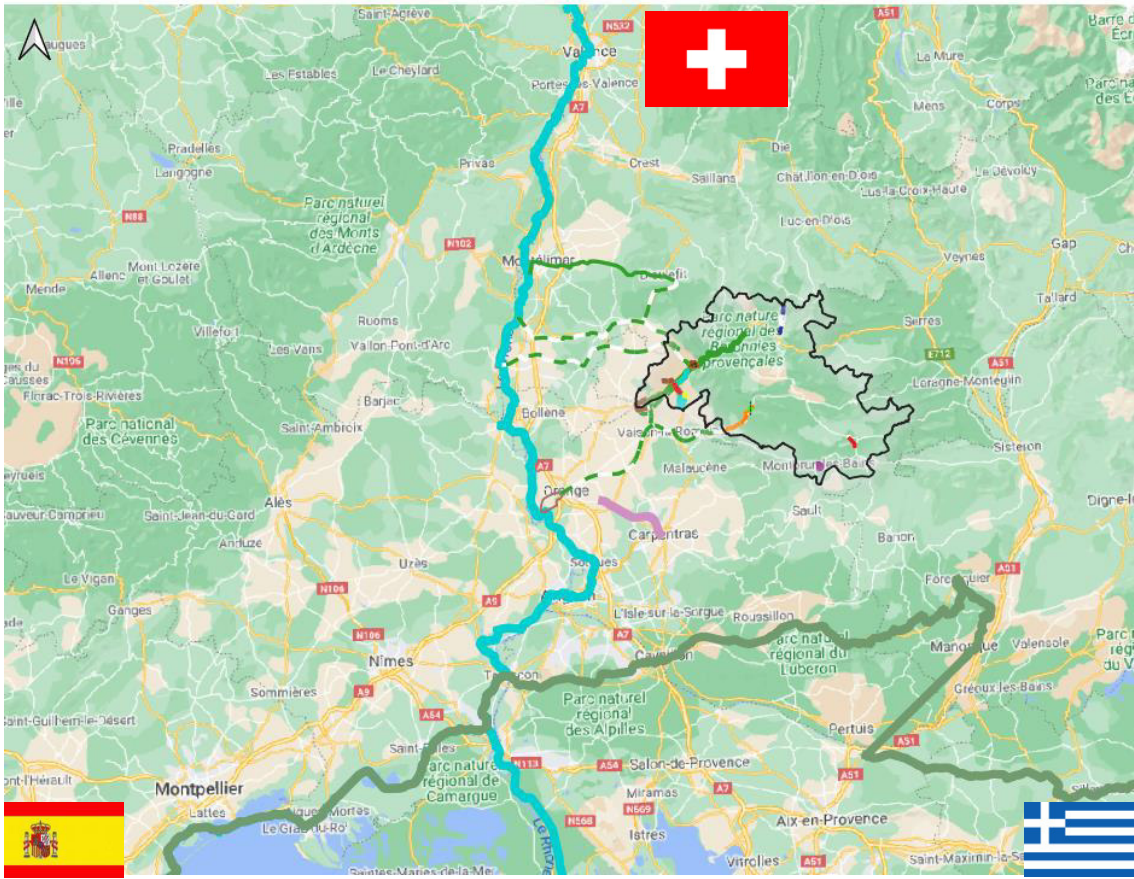
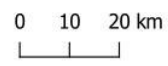
STRATÉGIE

Axe 3 : la politique vélo au cœur de la mobilité du quotidien



AXE 3 : VUE GLOBALE DES ACTIONS STRATEGIQUES VELO ENVISAGÉES

1. Echelles internationale et nationale : vers une connexion à la ViaRhôna et à l'EuroVélo 8 (Méditerranée à Vélo)



Connexion du territoire de la CCBDP au réseau cyclable international

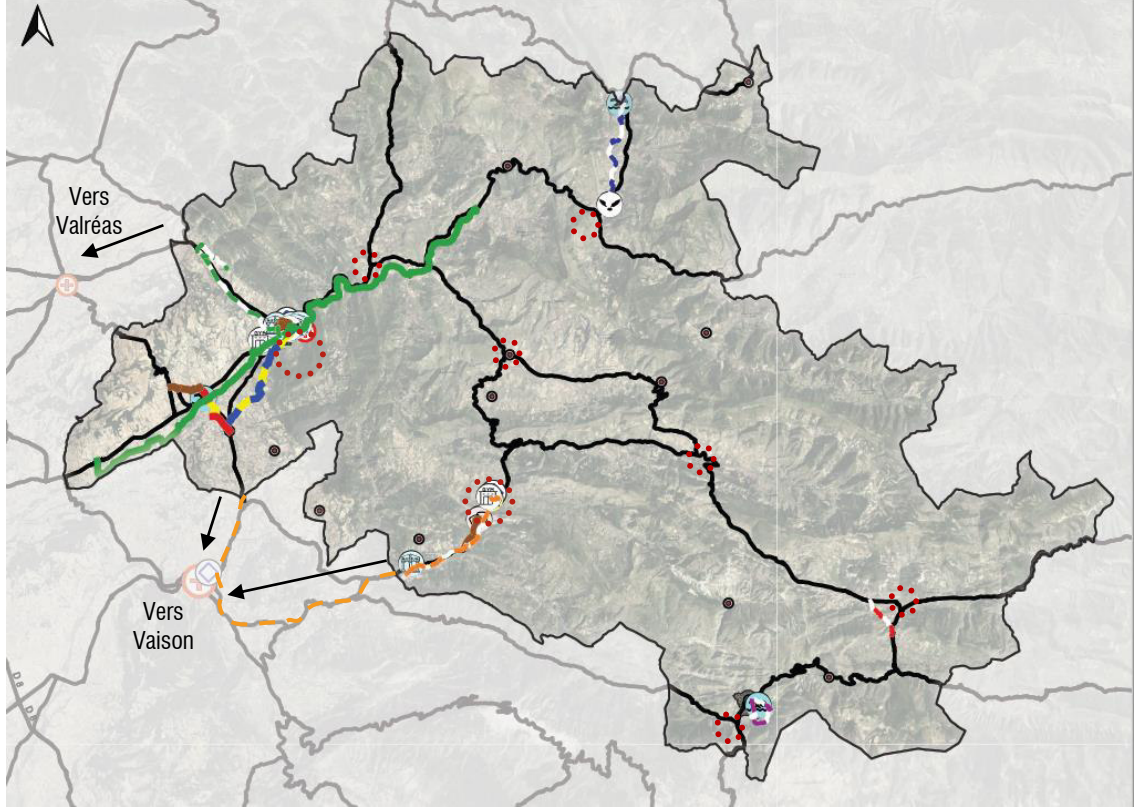
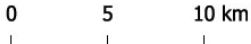
- VRVV Au fil de l'Eygues - Sahune - St Maurice sur Eygues
- VRVV Jabron Montellimar Dieulefit
- Projet Au fil de l'Ouvèze - Buis - Pierrelongue
- - Projet de création sur existant - Nyons - Venterol - Novézan
- Liaison Mirabel Nyons
- - Projet de jonction Nyons Dieulefit
- - Projet de jonction Nyons Pierrelatte
- - Projet de jonction Orange Sablet
- - Projet de jonction St Panthéon Dongère
- - Projet de jonction Vaison-Villedieu
- - Projet de Voie verte Sablet - Mollans
- - Projet national de jonction Vaison-Villedieu-Mirabel
- Projet long terme Nyons-Vinsobres
- Projet long terme - St-Maurice Buisson Villedieu

— ViaRhôna














— Euro Vélo 8 : route de la Méditerranée

AXE 3 : VUE GLOBALE DES ACTIONS STRATEGIQUES VELO ENVISAGÉES




2. Echelle intercommunale : politique vélo CCVBA






Actions stratégiques à l'échelle de la CCBDP

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  VRVV Au fil de l'Eygues - Sahune - St Maurice sur Eygues |  Cinéma |
|  VRVV Au fil de l'Ouvèze - Buis - Pierrelongue |  Équipements sportifs |
|  Création VRVV sur existant - Nyons - Venterol - Novézan |  Jardins remarquables |
|  Etablissement médical |  Musées |
|  Etablissement scolaire |  Piscine |
|  Monument historique |  Salle de spectacle |
|  Route | |

Développer / Conforter 3 VRVV structurantes

-  Réparer / Rabattre et Jalonner autour de la VRVV « Au fil de l'Eygues »
-  Créer / Jalonner / Mettre en valeur la VRVV « Au fil de l'Ouvèze »
-  Créer / Jalonner / Raccorder la VRVV « Nyons-Venterol-Valréas »

Développer un réseau cyclable secondaire type « Voies douces locales »

-  Création sur de l'existant - La boucle de Montbrun
-  Création sur de l'existant - Rémuzat - Cornillon
-  Création sur de l'existant - Séderon - Villefranche

Jalonner et connecter les polarités de la CCBDP

S'appuyer sur les boucles existantes « La Corima », « La Vallée de l'Ennuye », ...

Mise en valeur des boucles cyclables

Apaiser les centre-bourg

- Faciliter l'accès via une signalétique appropriée (jalonner les grandes rues)
- Améliorer la qualité de l'itinéraire (élargissement, revêtement, ...)



Développer une offre de stationnement « modes actifs » sécurisée

Arceaux ou abris-vélo selon les besoins, consignes ou casier de recharge, rangement trottinettes mural

Intégrer des aménagements pour les mobilités alternatives

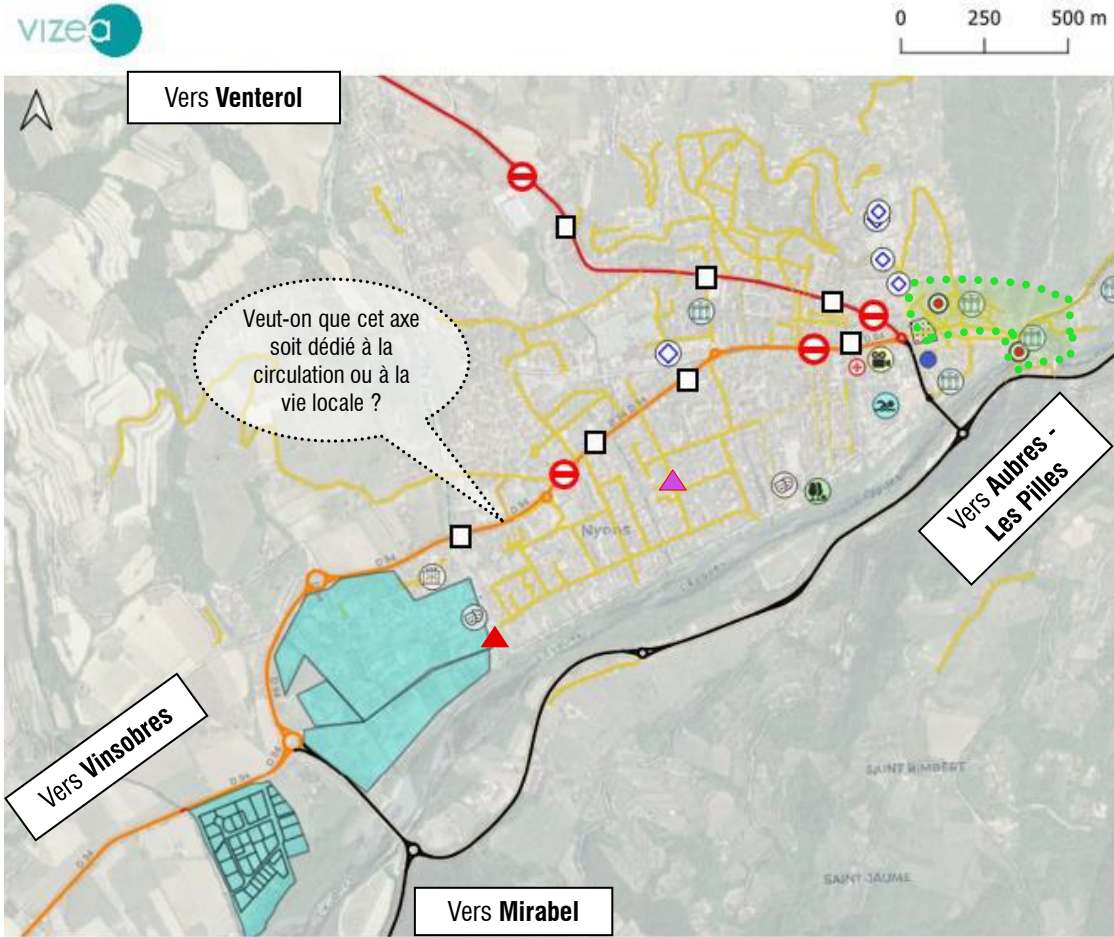
- Electro-mobilité : recharge et offre de VAE
- Déploiement de station vélo libre-service et kit-réparation-entretien
- Des aires de covoiturage-autostop

Développer un réseau de pôles multimodaux et stations covoiturage-stop

-  Primaire
 -  Secondaire
- Stationnements sécurisés et facilités cyclables à développer



3. Apaisement sur la commune de NYONS



Apaisement RD 538 et R D94 - Commune de Nyons

- | | | |
|------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Etablissement médical | Cinéma | Monument historique |
| Etablissement scolaire | Équipements sportifs | Zone d'activité |
| Ralentisseur * | Jardins remarquables | Routes |
| Panneau zone 30 | Musées | RD 538 Route de Montélimar |
| | Piscine | RD 94 |
| | Salle de spectacle | Rue résidentielle |
| | | Axe circulation / Itinéraire bis
« accueille la fonction de transit supra-communal » |

Comment favoriser le partage des espaces publics en centre bourg pour les différents modes de déplacements ?

- Scénario 1 : Prioriser la voiture en tant que pénétrante.
- Scénario 2 : Une entrée de ville qualitative autour d'un axe structurant.
- Scénario 3 : Un espace public apaisé et partagé pour des usages et services de proximité.

Apaiser les principaux axes de circulation de la commune

- RD 538 vers Venterol / Novézan – Mise en place de ralentisseurs
- RD 94 vers Vinsobres : Sécurisation des traversées avec des panneaux de présence de cyclistes, des stop vélo et une réduction ponctuelle de la vitesse de circulation à 30 ou 50km/h
- Piétonisation du cœur de ville – Rue des Déportés

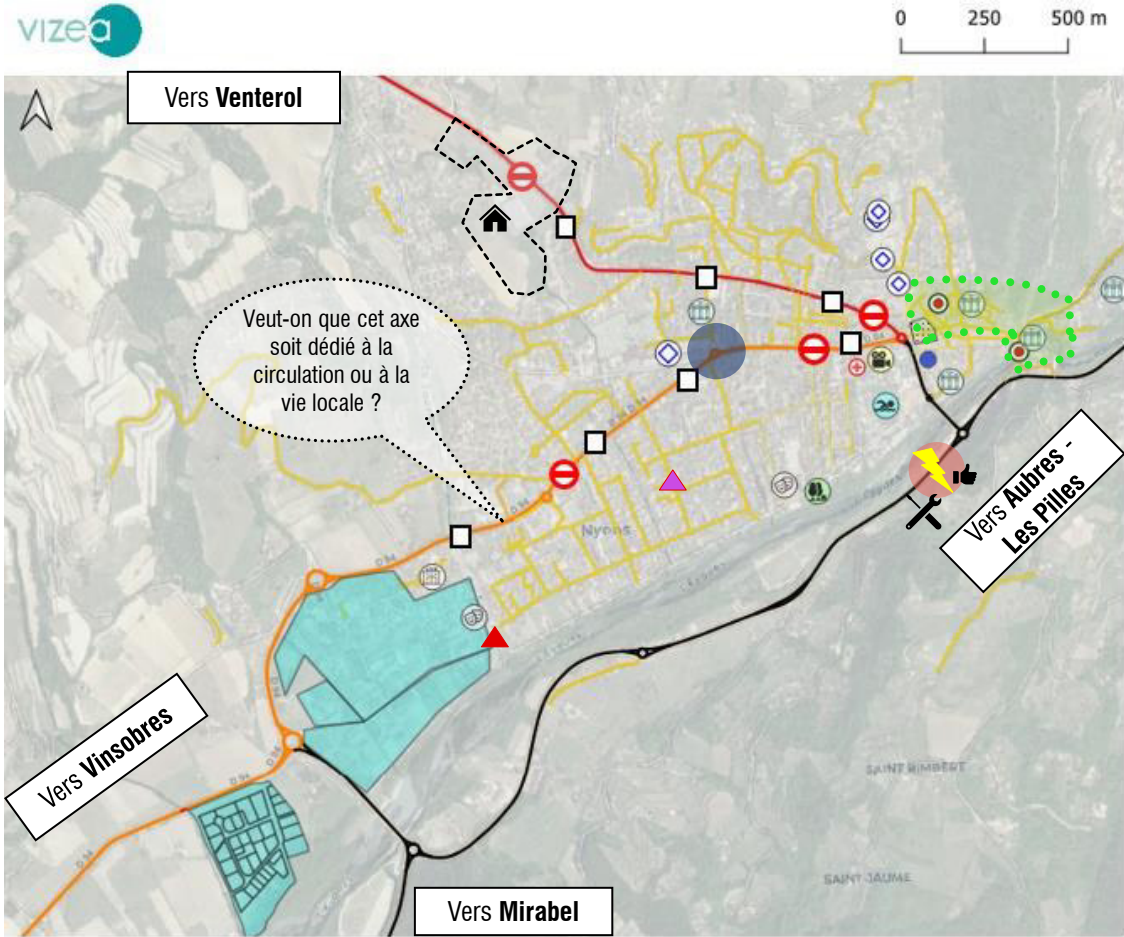
Gérer les points durs modes actifs vs. voiture

- Rue Camille Bréchet
- Rue Guillaume de Pays
- Avenue Paul Laurens } Axe de vie locale choisi ? → réduction de la circulation
- Avenue Henri Rochier

* Aménagements ponctuels de ralentissement (favoriser chicane ou écluse, éviter les dos d'âne, coussins berlinois ou plateaux surélevés en raison de l'environnement résidentiel...)




AXE 3 : VUE GLOBALE DES ACTIONS STRATEGIQUES VELO ENVISAGÉES





3. Apaisement et mobilité durable sur la commune de NYONS








Apaisement RD 538 et R D94 - Commune de Nyons

- | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Etablissement médical |  Cinéma |  Monument historique |
|  Etablissement scolaire |  Équipements sportifs |  Zone d'activité |
|  Ralentisseur * |  Jardins remarquables | Routes |
|  Panneau zone 30 |  Musées |  RD 538 Route de Montélimar |
| |  Piscine |  RD 94 |
| |  Salle de spectacle |  Rue résidentielle |
| | |  Axe circulation / Itinéraire bis |
| | |  « accueille la fonction de transit supra-communal » |

- Apaiser les principaux axes de circulation de la commune**
-  RD 538 vers Venterol / Novézan – Mise en place de ralentisseurs
 -  RD 94 vers Vinsobres : Sécurisation des traversées avec des panneaux de présence de cyclistes, des stop vélo et une réduction ponctuelle de la vitesse de circulation à 30 ou 50km/h
 -  Piétonisation du cœur de ville – Rue des Déportés

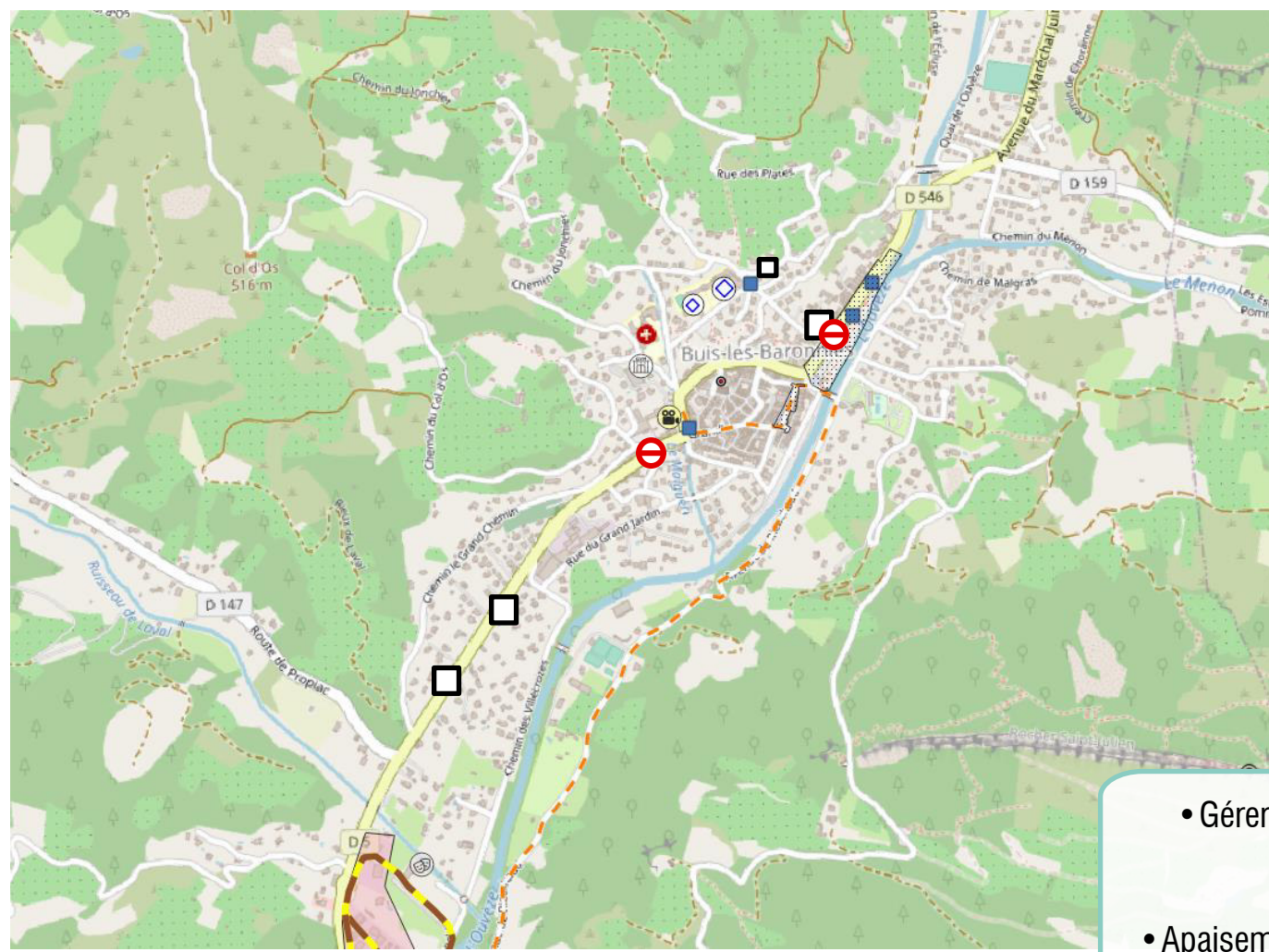
- Gérer les points durs modes actifs vs. voiture**
-  Rue Camille Bréchet
 -  Rue Guillaume de Pays
 -  Avenue Paul Laurens } Axe de vie locale choisi → réduction de la circulation
 -  Avenue Henri Rochier

- Relocaliser la halte routière et créer un véritable pôle multimodal**
-  Scénario 1 : Améliore la qualité de l'air en centre-bourg, réduit les conflits d'usage sur les voiries
 -  Scénario 2 : Vocation touristique (cave coopérative) et mise en valeur des arrêts de bus TER et Nyonsbus (ligne 1, 4 et 5)



- Intégrer des aménagements pour les mobilités alternatives**
-  Electro-mobilité : recharge et offre de VAE
 -  Aire de covoiturage-autostop
 -  Déploiement de station vélo libre-service et kit-réparation-entretien

* Aménagements ponctuels de ralentissement (favoriser chicane ou écluse, éviter les dos d'âne, coussins berlinois ou plateaux surélevés en raison de l'environnement résidentiel...)

4. Apaisement sur la commune de BUIS-LES-BARONNIES

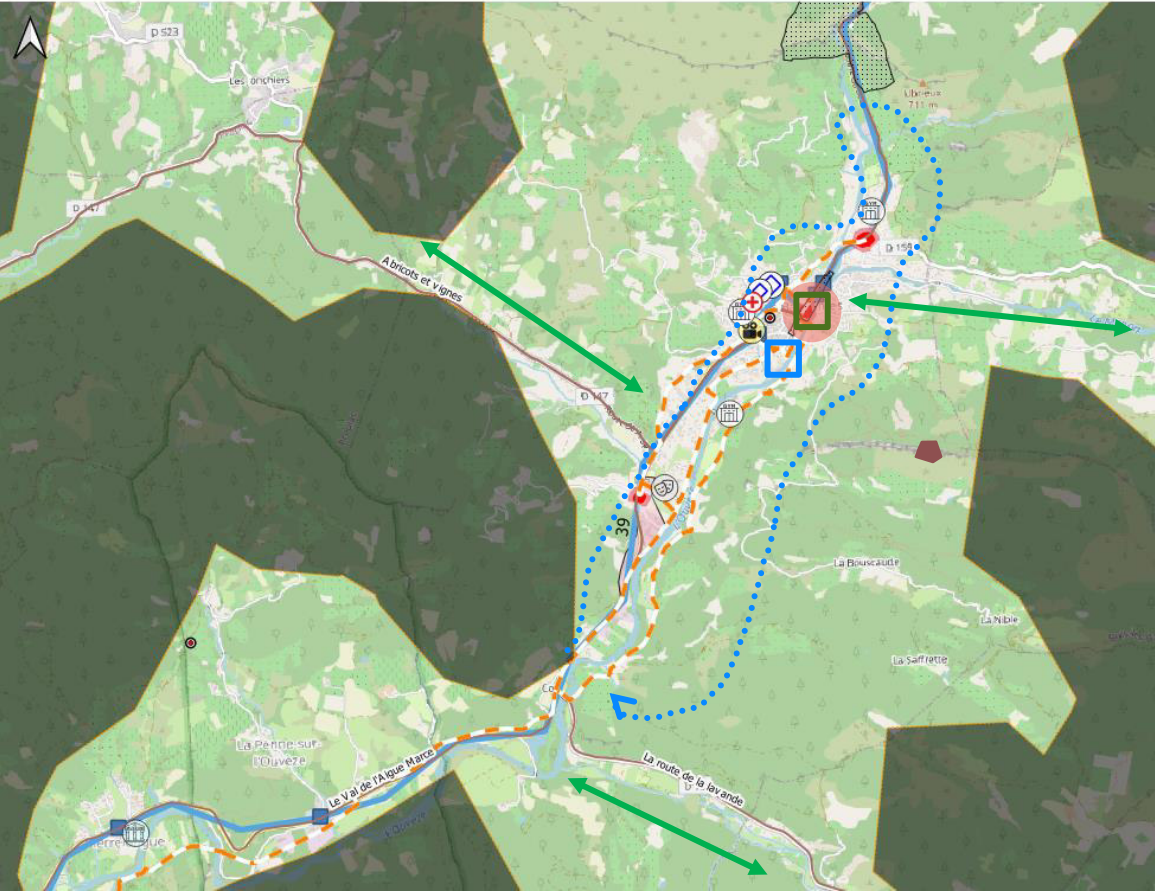


Apaiser le cœur-de-ville

-  Création de zones 30
-  Mise en place d'aménagements ponctuels de ralentissement : favoriser chicane ou écluse, éviter les dos d'âne, coussins berlinois ou plateaux surélevés en raison de l'environnement résidentiel...

- Gérer le partage de l'espace public pour des usages et services de proximité
- Apaisement et modération des vitesses en centre-bourg

4. Apaisement sur la commune de BUIS-LES-BARONNIES



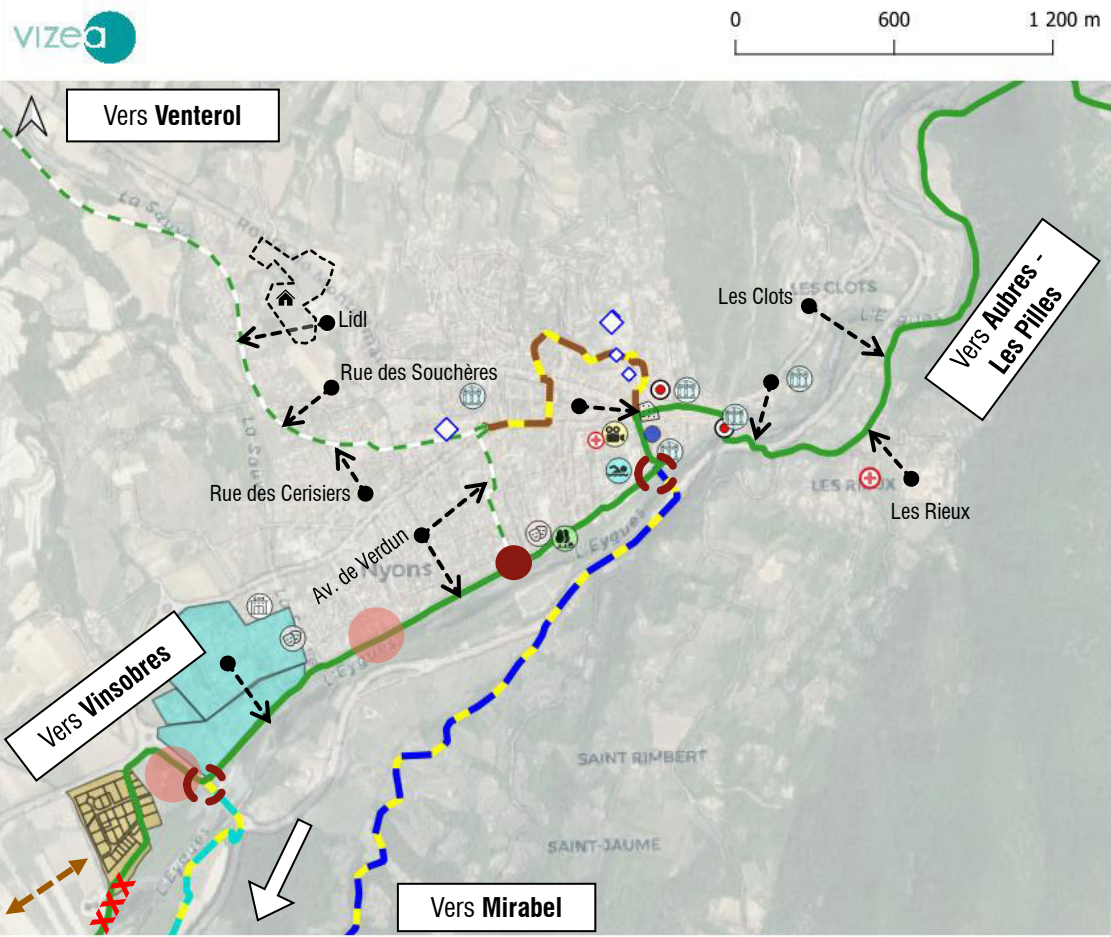
Propositions de scénarii et actions stratégiques à l'échelle de Buis-les-Baronnies et des vallées voisines

TRANSPORTS	EQUIPEMENTS DE LOISIRS	PATRIMOINE
Ligne 39	Cinéma	Monument historique
Arrêts ligne 39	Équipements sportifs	Sites inscrits
VRVV Au fil de l'Ouvèze (multiplicité des itinéraires)	Salle de spectacle	URBANISME
Boucles communales cyclables	Hopitaux	ZA La Palun
Isochrone de 20mn en VAE (depuis l'Office du tourisme)	Groupe scolaire (école / collège)	D5

- Favoriser la connexion avec Pierrelongue puis Vaison**
- Jalonner et mettre en valeur la future VRVV « Au fil de l'Ouvèze »
- Organiser le rabattement autour de la VRVV projetée**
- Création d'itinéraire et jalonnement (La Roche, Beauvoisin, Eygaliers)
- Développer l'offre « Modes actifs » sur la commune**
- Création de stationnement cycles sécurisés
- Développement d'une offre de vélo en libre service
- Electro-mobilité : recharge et offre de VAE
- Développer l'offre de transport en commun**
- Créer une ligne TC au départ ou avec Buis comme terminus
- Création de la navette Buis-bus
- Recenser et ajouter des arrêts TC
- Création d'un pôle multimodal
- Connecter le centre-ville et la zone d'activité « La Palun »**
- Création d'un itinéraire cyclable pour desservir la zone et la salle des fêtes
- Intégrer des aménagements pour les mobilités alternatives**
- Création d'aire de covoiturage-autostop

AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

5. NYONS : Valoriser, rabattre, connecter et jalonner autour des VRVV



- VRVV Au fil de l'Eygues - Sahune - St Maurice sur Eygues
- - - VRVV à créer sur existant - Nyons - Venterol - Novézan
- - - Projet long terme - Accès scolaire cyclable Nyons
- ◇ Ecoles
- Cinéma
- Équipements sportifs
- Jardins remarquables
- Maisons thématiques
- Musées
- Piscine
- Salle de spectacle
- Monument historique
- ZAE GT à Nyons
- ZAE Les Laurons à Nyons
- ⊕ Local
- ⊕ Départemental

- Valoriser la VRVV « Au fil de l'Eygues »**
- xxx Réparer les zones détruites par la crue
- - - - > Faciliter le rabattement via une signalétique appropriée, du jalonnement
- Améliorer la qualité de l'itinéraire : nouvel accès, enrobé, élargissement

- Favoriser la connexion avec Mirabel par un nouvel itinéraire cyclable**
- ↙ 3 options – Voir focus diapo suivante
- ↙ Possible connexion entre les itinéraires cyclables

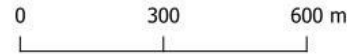
- ⊕ **Relier Vinsobres à la VRVV « Au fil de l'Eygues »**
- Relier les polarités en créant un itinéraire et du jalonnement

- ↔ **Création VRVV sur existant entre Nyons et Novézan**
- Faciliter le rabattement via une signalétique appropriée, du jalonnement
- - - Connexion à la VRVV « Au fil de l'Eygues »
- - - - >
- **Connexion cœur de ville, groupe scolaire et future VRVV**

- - - **Elargir l'offre de stationnement cyclable**
- P Voir carte spécifique

AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

5. NYONS : Valoriser, rabattre, connecter et jalonner autour des VRVV



Valoriser la VRVV « Au fil de l'Eygues »

- Réparer les zones détruites par la crue
- Faciliter le rabattement via une signalétique appropriée, du jalonnement
- Améliorer la qualité de l'itinéraire : nouvel accès, enrobé, élargissement
- Favoriser la connexion avec Mirabel par un nouvel itinéraire cyclable
3 options – Voir focus diapo suivante
- Possible connexion entre les itinéraires cyclables

- Relier Vinsobres à la VRVV « Au fil de l'Eygues »
Relier les polarités en créant un itinéraire et du jalonnement
Voir **diapo #9**

- Création VRVV sur existant entre Nyons et Novézan
- Faciliter le rabattement via une signalétique appropriée, du jalonnement
- Connexion à la VRVV « Au fil de l'Eygues »

- Connexion cœur de ville, groupe scolaire et future VRVV



Elargir l'offre de stationnement cyclable

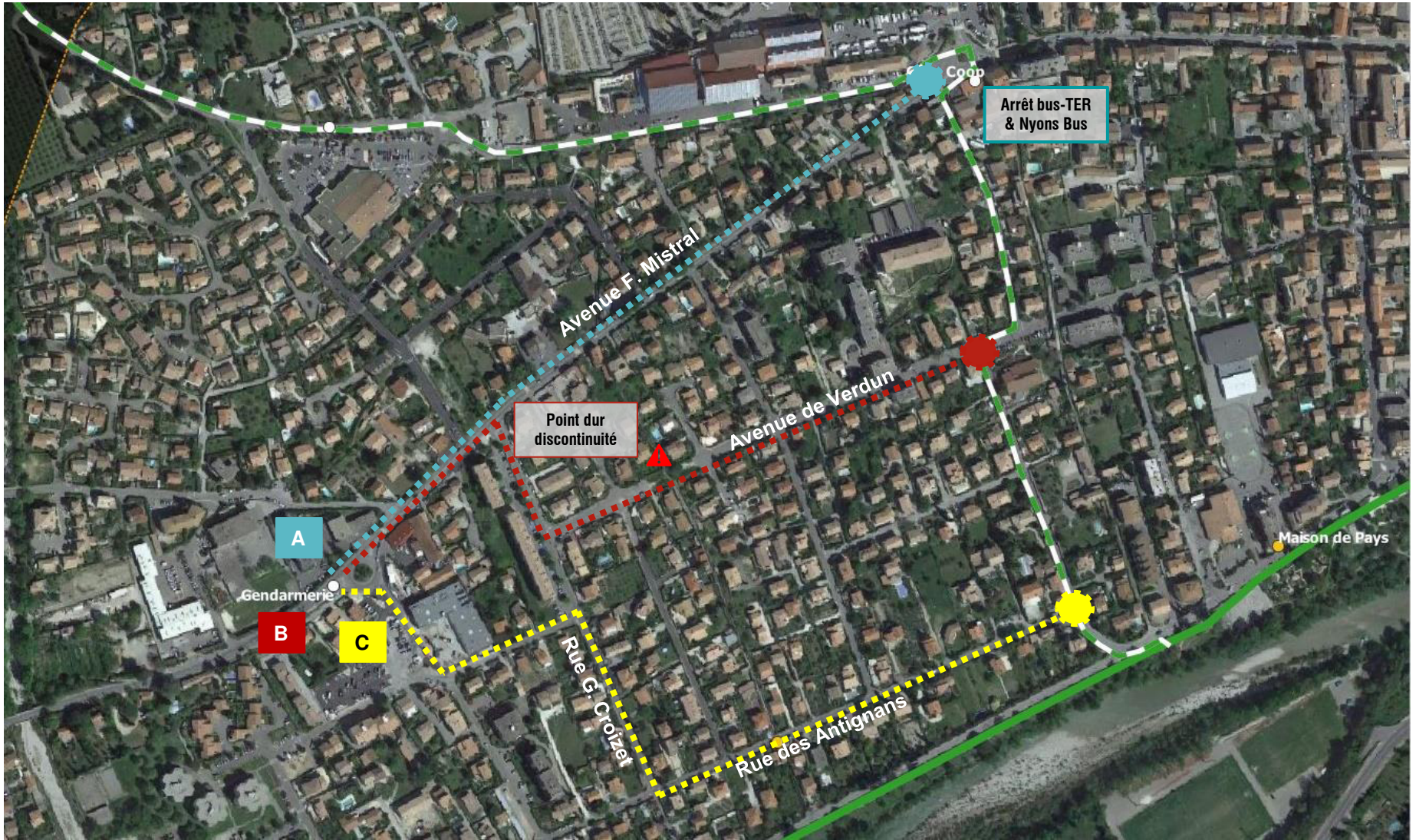
Voir carte spécifique

Isochrone de 5 minutes à vélo depuis la Maison de Pays

- | | | | |
|-----------------|---------|---------|-----------------------------------|
| Arrets NyonsBus | Ligne 2 | Ligne 4 | Isochrone 5mn vélo Maison de Pays |
| Ligne 1 | Ligne 3 | Ligne 5 | |

5. NYONS : Valoriser, rabattre, connecter et jalonner autour des VRVV

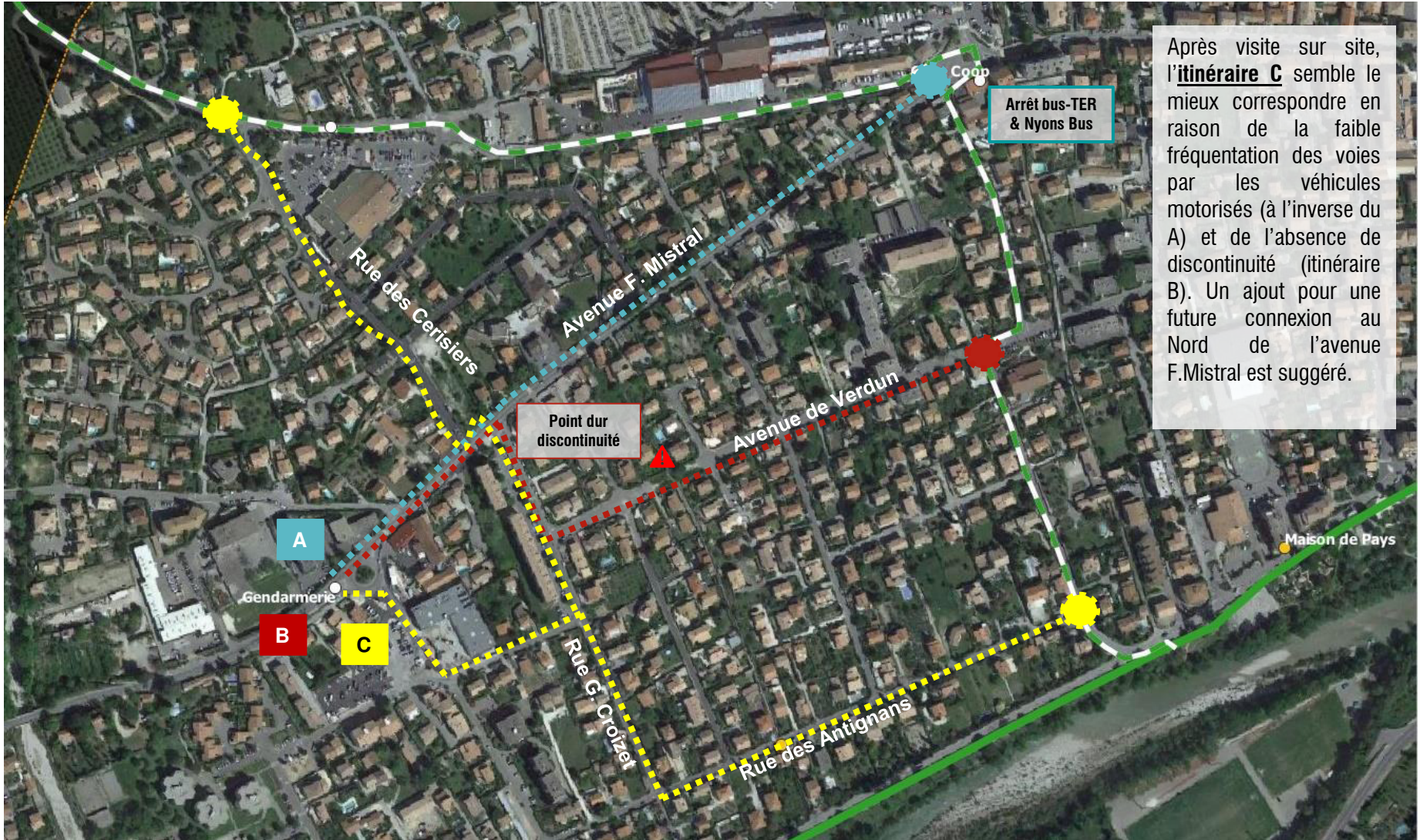
Entrer/Sortir de Nyons depuis une centralité « Gendarmerie / Pharmacie / Super U / Brasserie »



AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

5. NYONS : Valoriser, rabattre, connecter et jalonner autour des VRVV

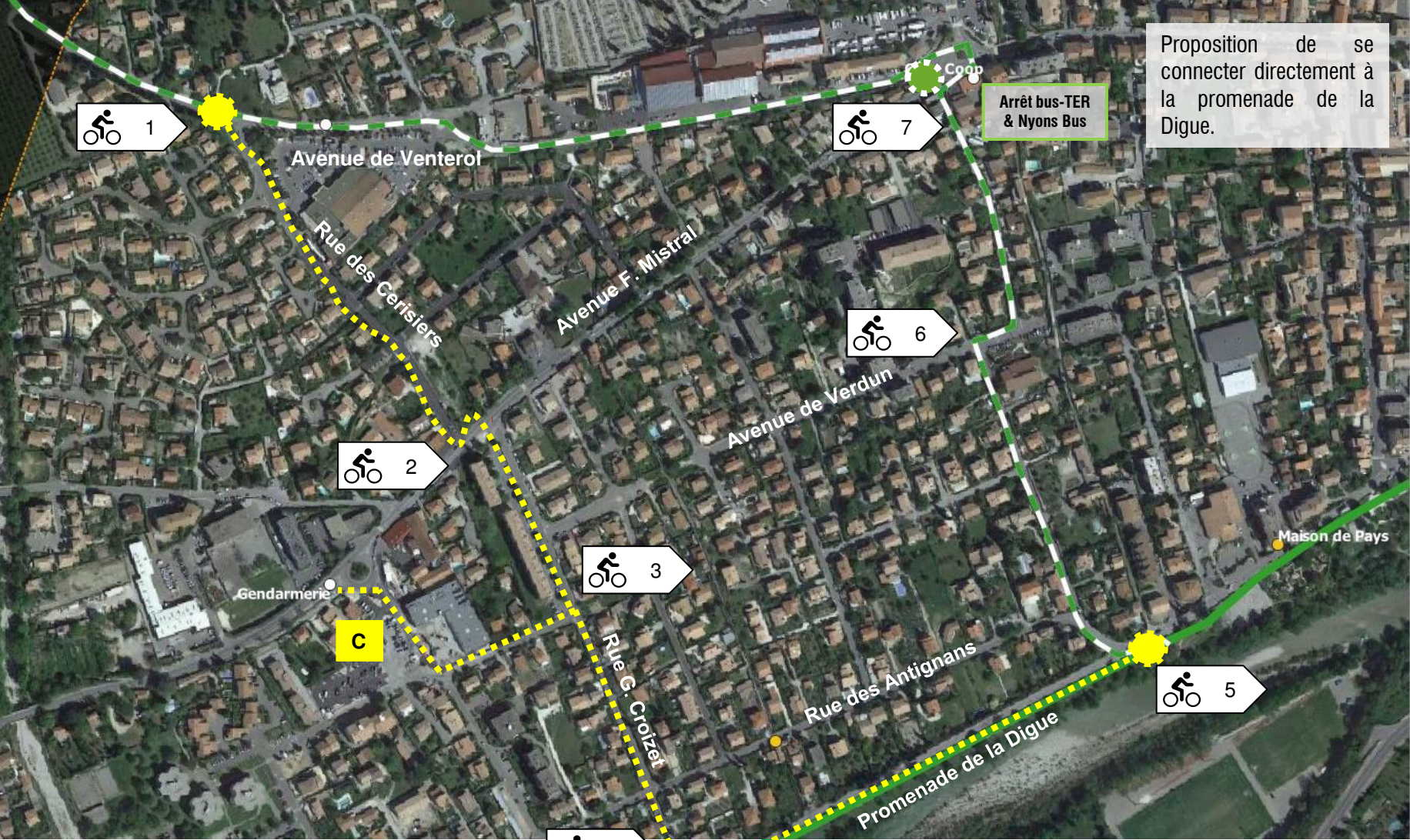
Entrer/Sortir de Nyons depuis une centralité « Gendarmerie / Pharmacie / Super U / Brasserie »



AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

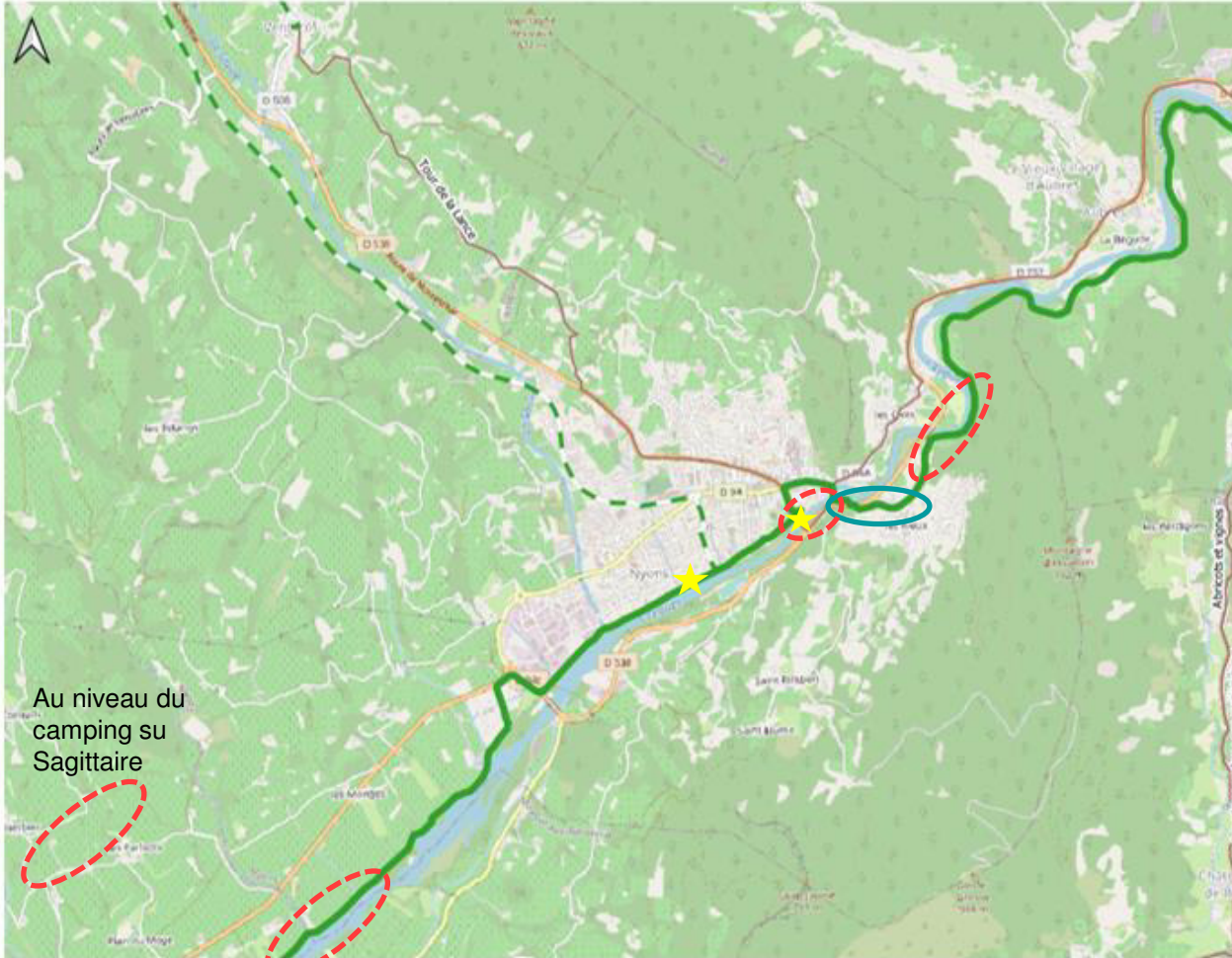
5. NYONS : Valoriser, rabattre, connecter et jalonner autour des VRVV

Entrer/Sortir de Nyons depuis une centralité « Gendarmerie / Pharmacie / Super U / Brasserie »



AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

6. Aménager et jalonner une liaison douce « Nyons -- Mirabel-aux-Baronnies »



Au niveau du camping su Sagittaire

Réseau cyclable à l'échelle de la commune de Nyons

Vélo Route Voie Verte (structurante - maillage national)

- Création sur existant - Nyons - Venterol - Novézan
- Au fil de l'Eygues - Sahune - St Maurice sur Eygues (restauration)

— Boudes communales cyclables traversant la CCBD

Préconisation de base : réfection VRVV (revêtement et points durs) + **communication** et signalétique le long de l'itinéraire



En communication : ajouter un vélo et une trottinette sur l'identité graphique du logo Au fil de l'Eygues. Panneau qui insiste au partage de la VV et à la communication respectueuse entre les différents usages



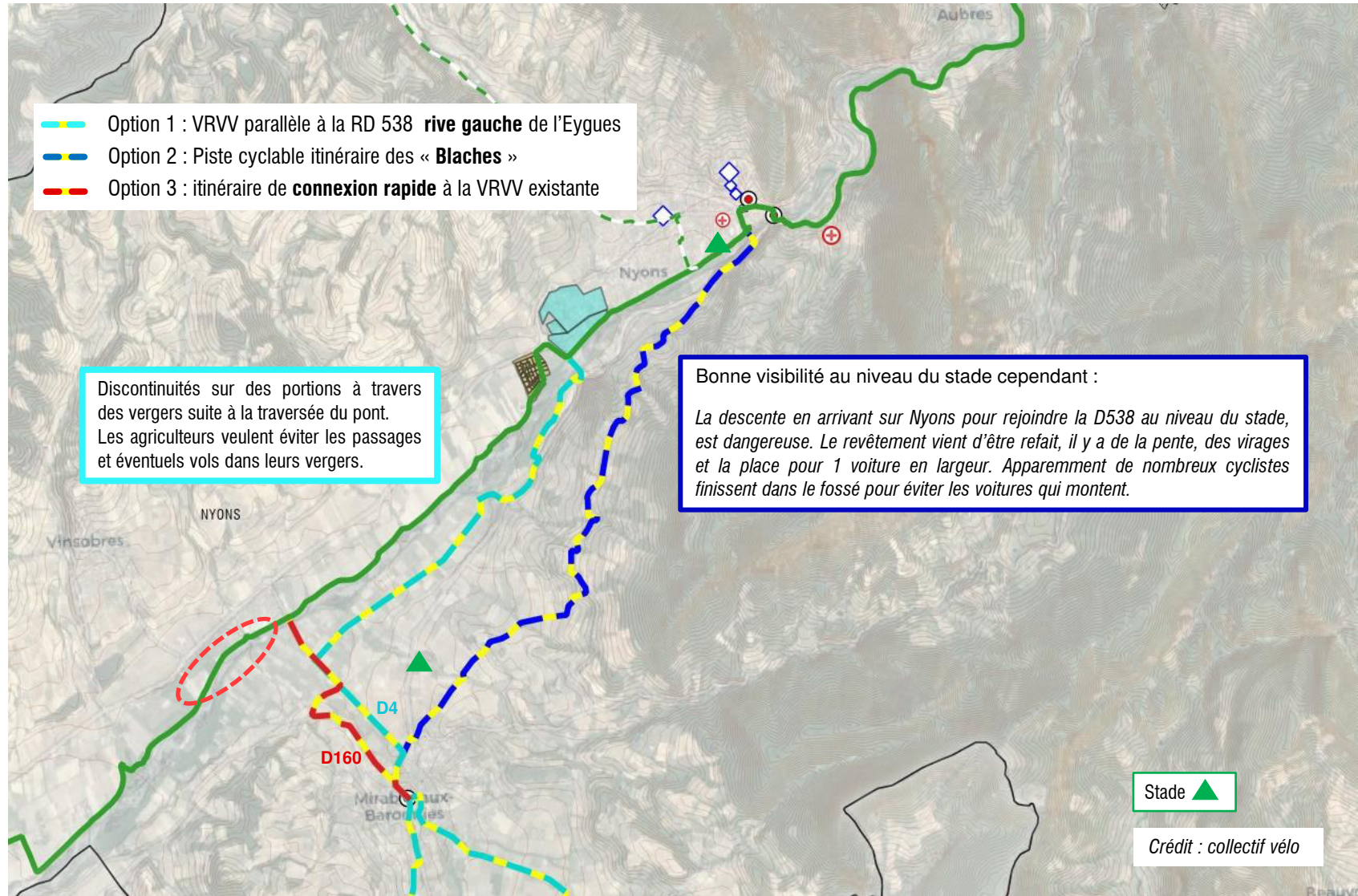
En signalétique : résoudre le manque de jalonnement au niveau du tunnel en sortie de Nyons. Réaliser des marquages au sol et sécuriser les traverser



En réfection : résorber les nids de poules, ornières, ...

AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN





6. Aménager et jalonner une liaison douce « Nyons -- Mirabel-aux-Baronnies »

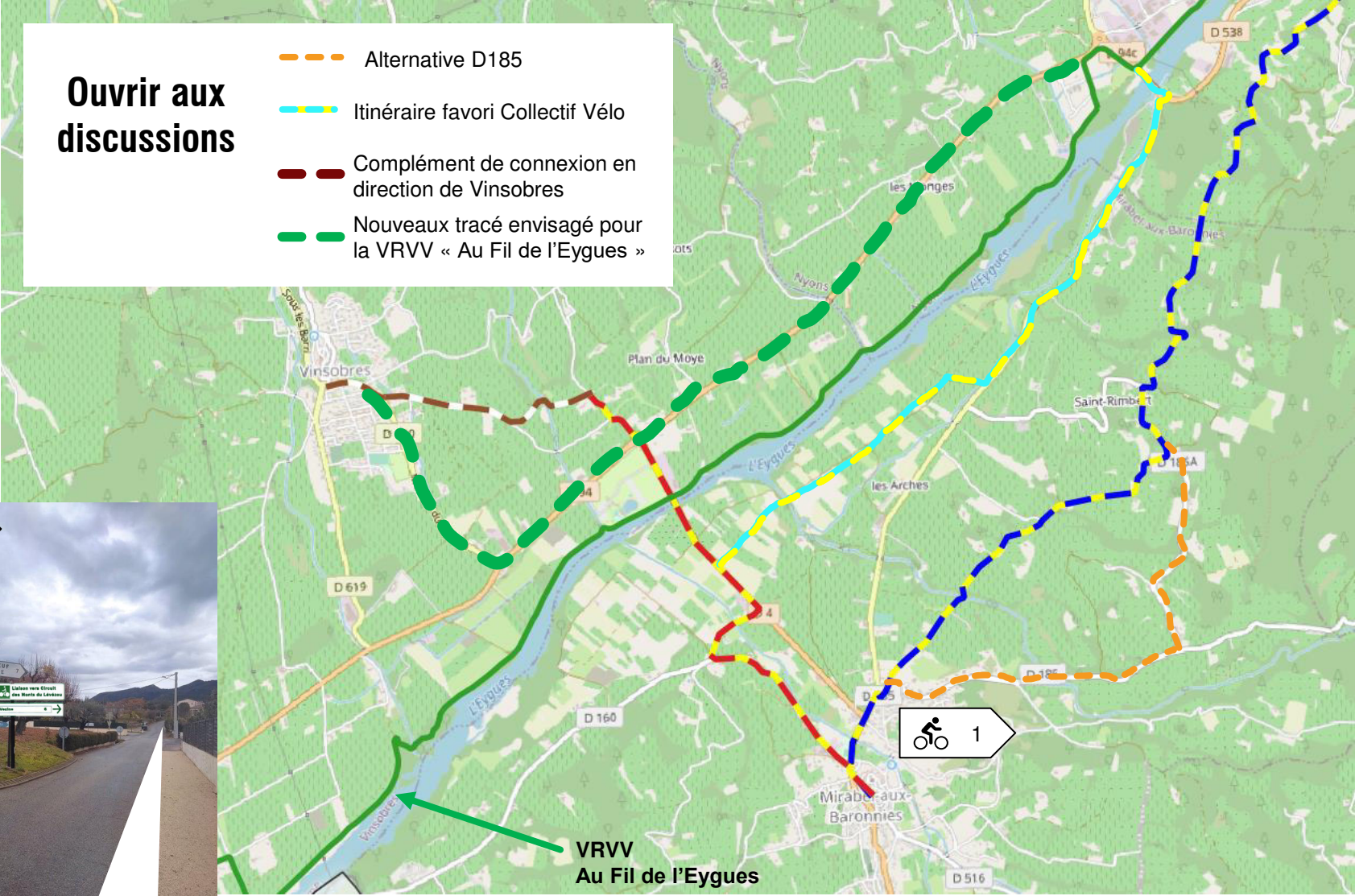


AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

7. Aménager et jalonner une liaison douce Vinsobres – Mirabel-aux-Baronnies

Ouvrir aux discussions

-  Alternative D185
-  Itinéraire favori Collectif Vélo
-  Complément de connexion en direction de Vinsobres
-  Nouveaux tracé envisagé pour la VRVV « Au Fil de l'Eygues »



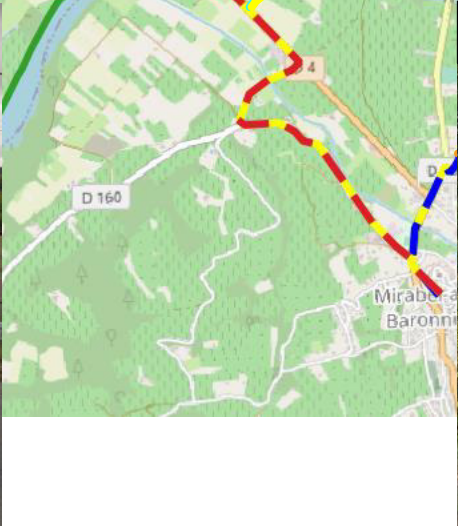
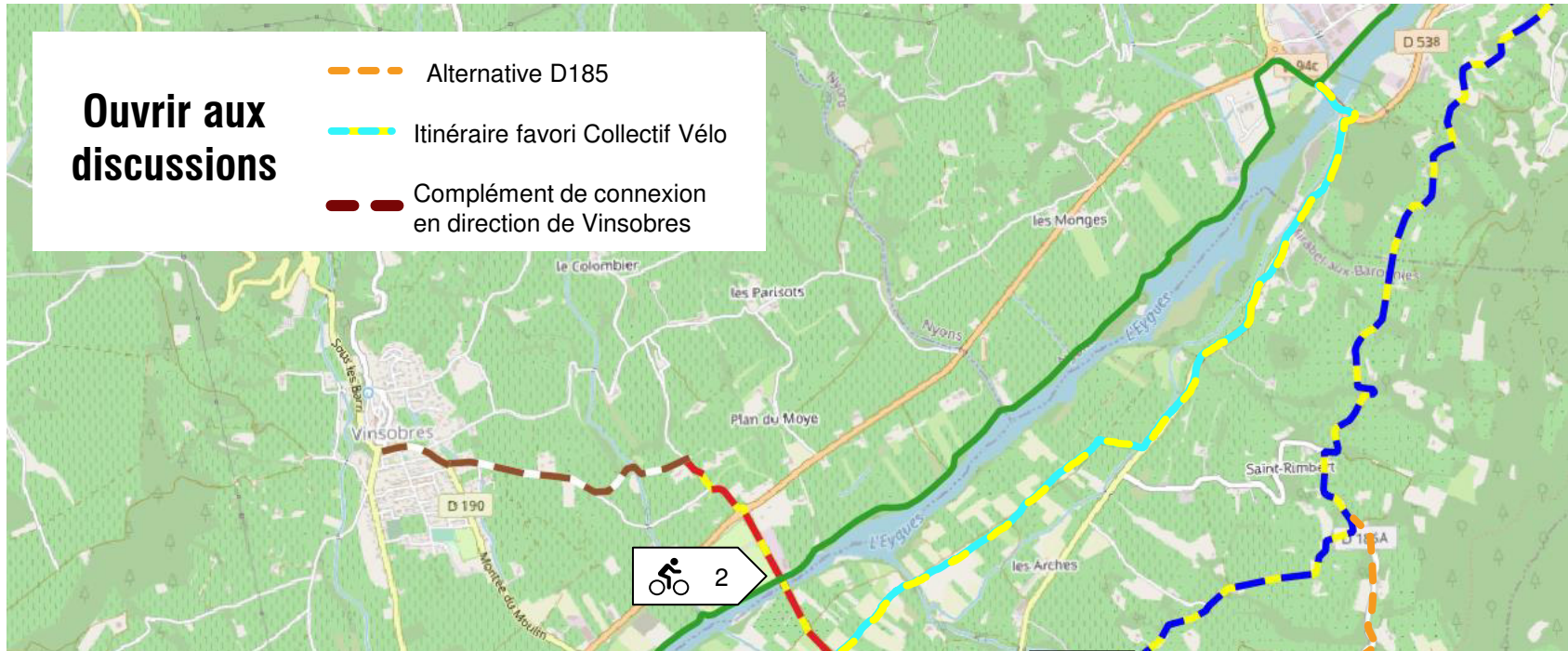
VRVV Au Fil de l'Eygues

@chemin des soldats ?

Bande cyclable ou a minima jalonneur la D185 ?

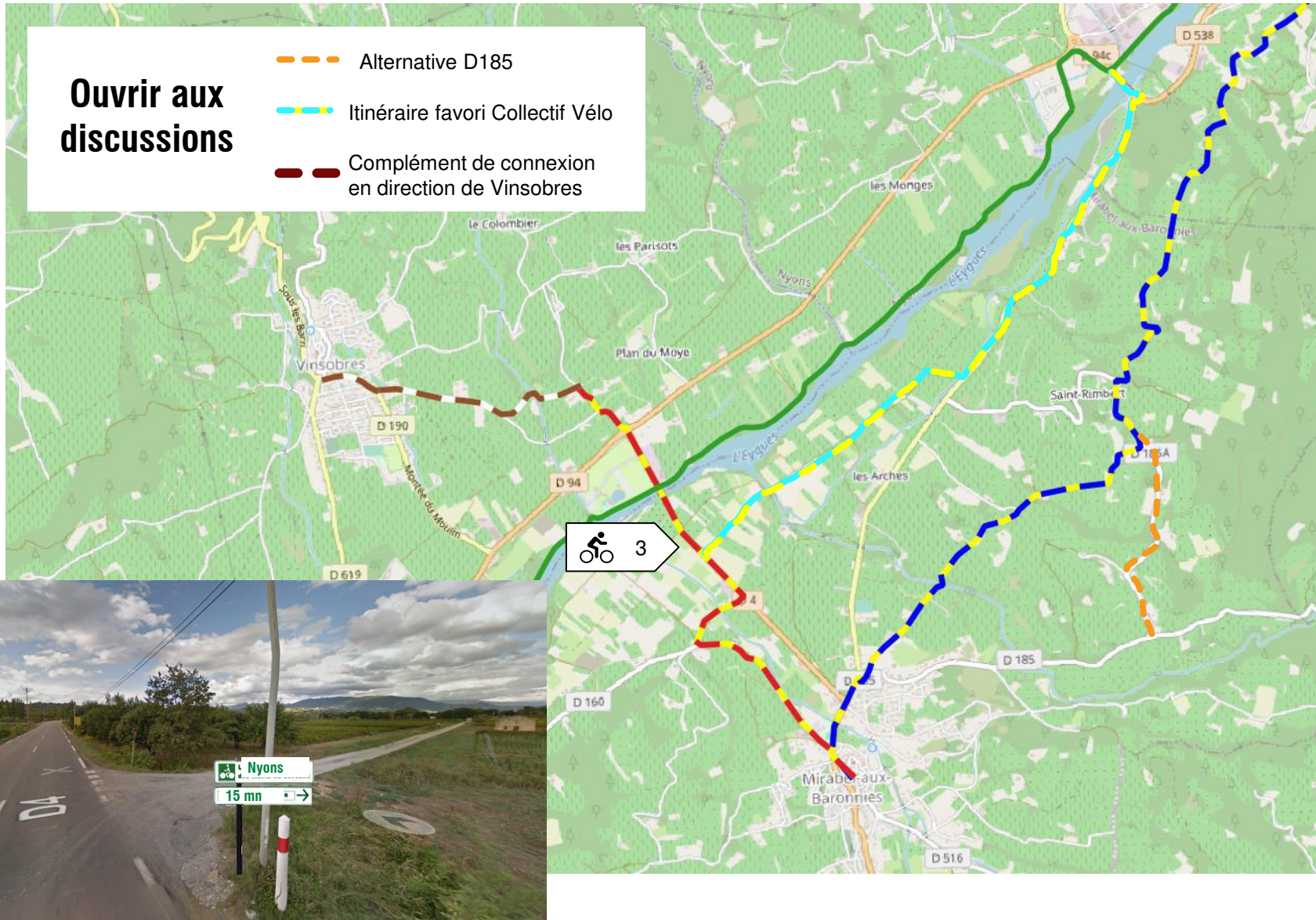
AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

7. Aménager et jalonner une liaison douce Vinsobres – Mirabel-aux-Baronnies



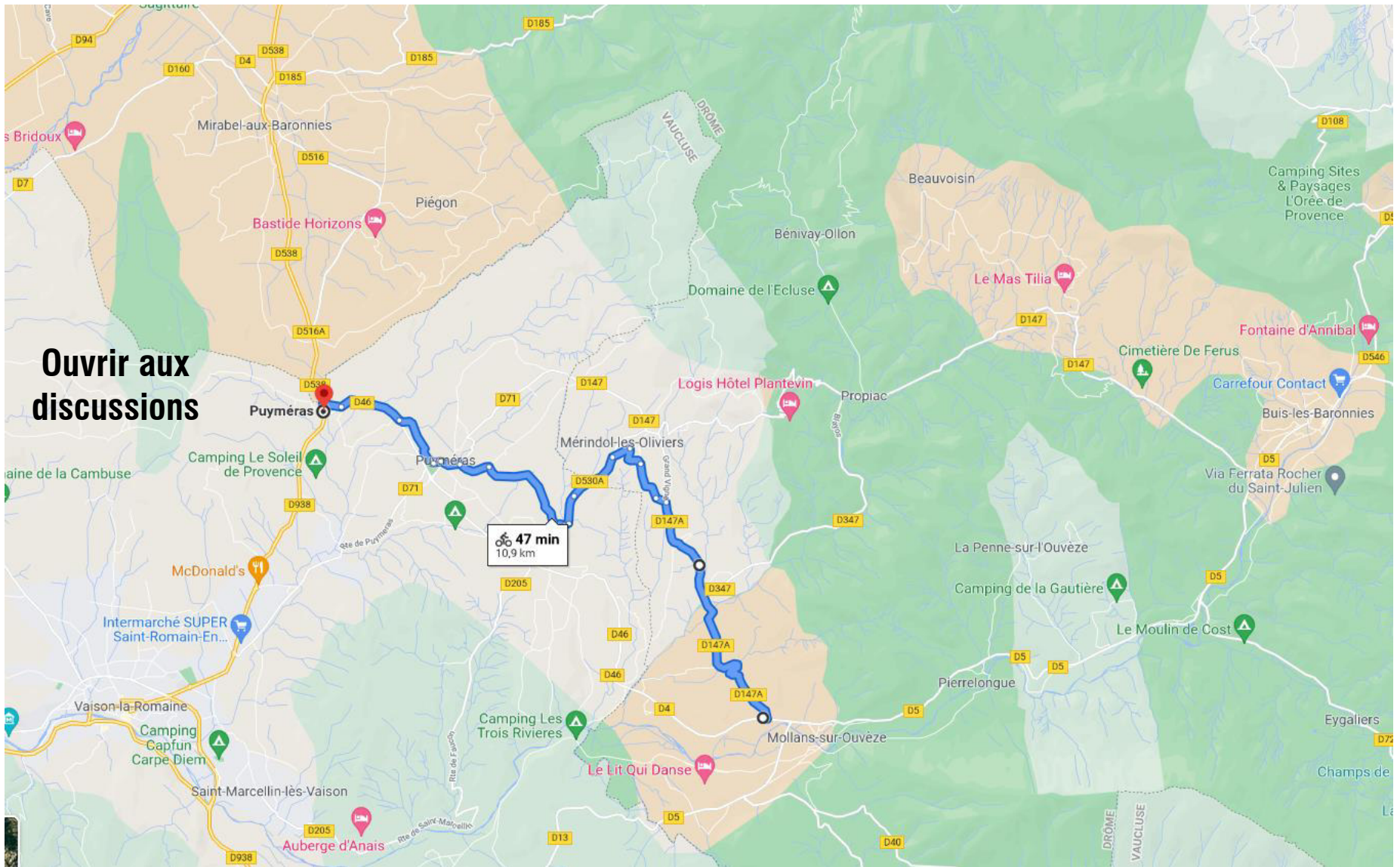
AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

4. Aménager et jalonner une liaison douce Vinsobres – Mirabel-aux-Baronnies



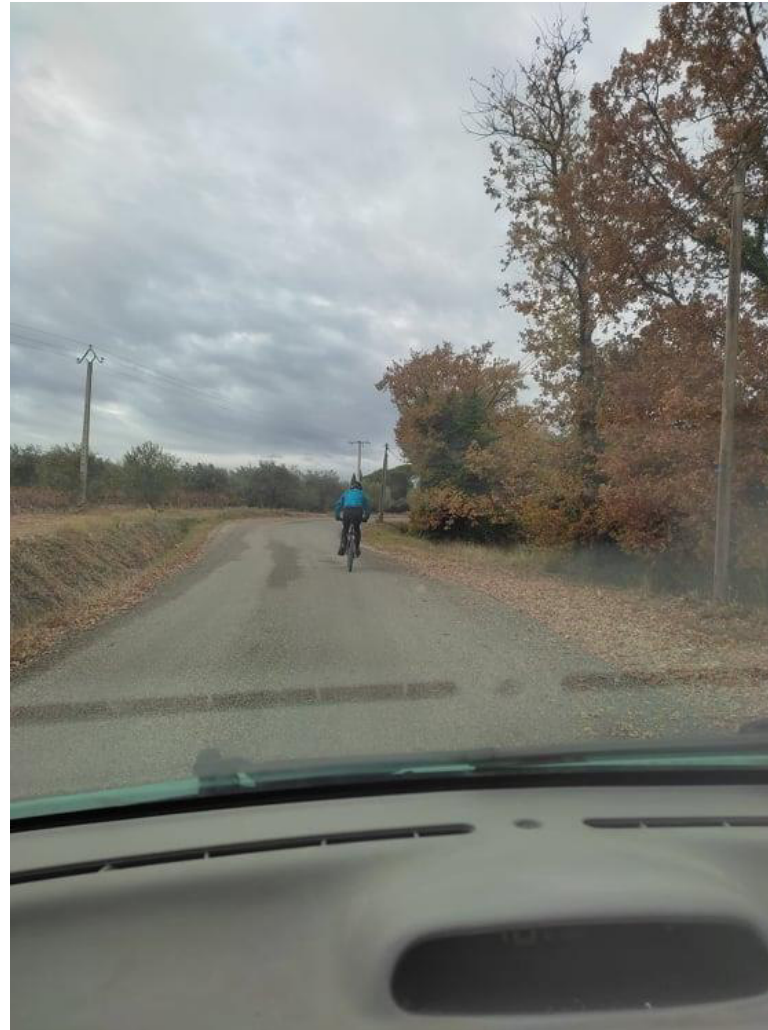
AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Sécuriser les zones vallonnées présentant des itinéraires vélo agréables pouvant déboucher sur des itinéraires du quotidien



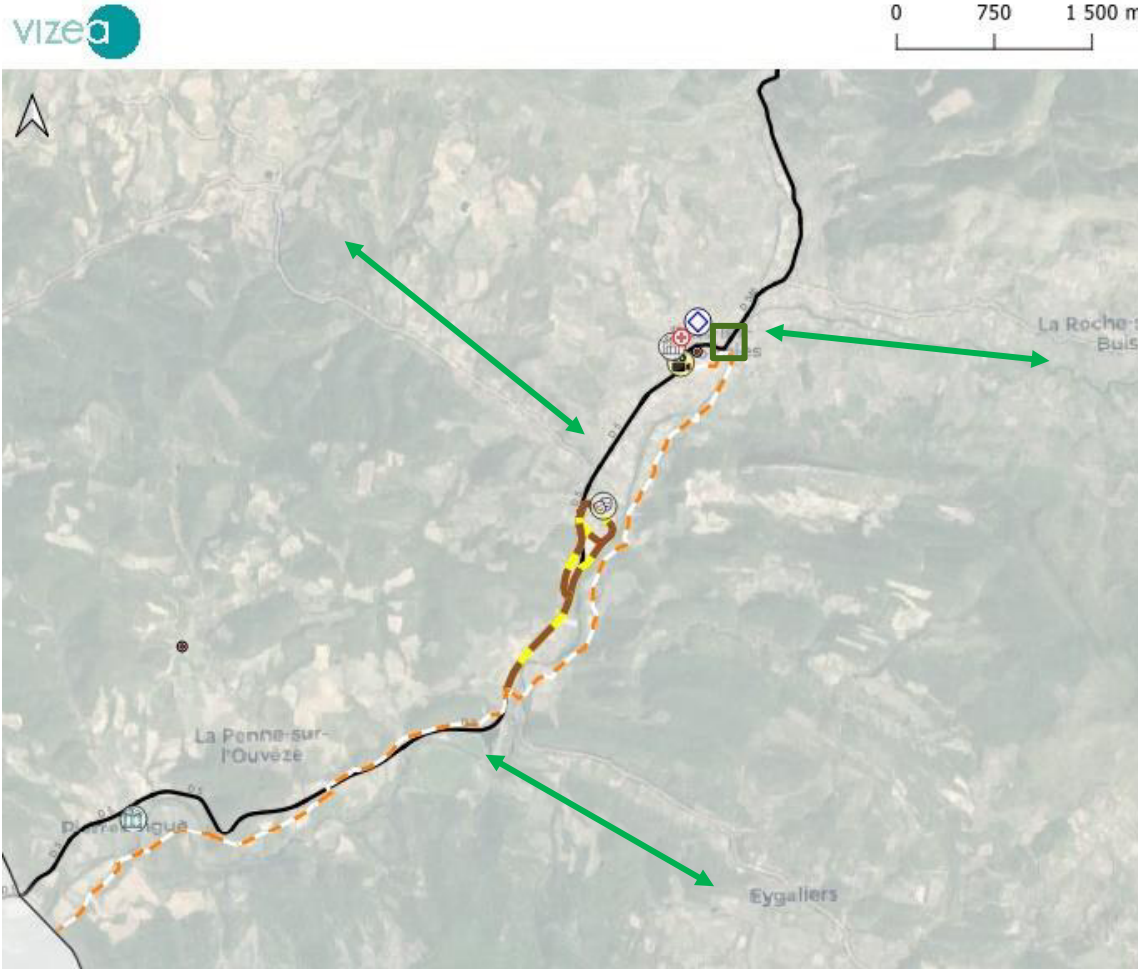
AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Sécuriser les zones vallonnées présentant des itinéraires vélo agréables pouvant déboucher sur des itinéraires du quotidien



AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

8. Aménager et jalonner autour de la future VRVV de Buis-les-Baronnies



Actions stratégiques à l'échelle de la vallée de Buis-les-Baronnies

- VRVV Au fil de l'Ouvèze - Buis - Pierrelongue
- Etablissement scolaire
- Monument historique
- D5
- Cinéma
- Équipements sportifs
- Salle de spectacle

- Favoriser la connexion avec Pierrelongue puis Vaison**
- Jalonner et mettre en valeur la future VRVV « Au fil de l'Ouvèze »
- Organiser le rabattement autour de la VRVV projetée**
Création d'itinéraire et jalonnement (La Roche, Beauvoisin, Eygaliers)
- Développer l'offre « Modes actifs » sur la commune**
Création de stationnement cycles sécurisés
Développement d'une offre de vélo en libre service
Electro-mobilité : recharge et offre de VAE
- Connecter le centre-ville et la zone d'activité « La Palun »**
Mise en place de signalétique et jalonnement dans la zone d'activité (notamment au niveaux des entrées et autour de la salle des fêtes)

La future VRVV de Buis-les-Baronnies desservira la zone d'activité ainsi que les équipements sportifs et culturels

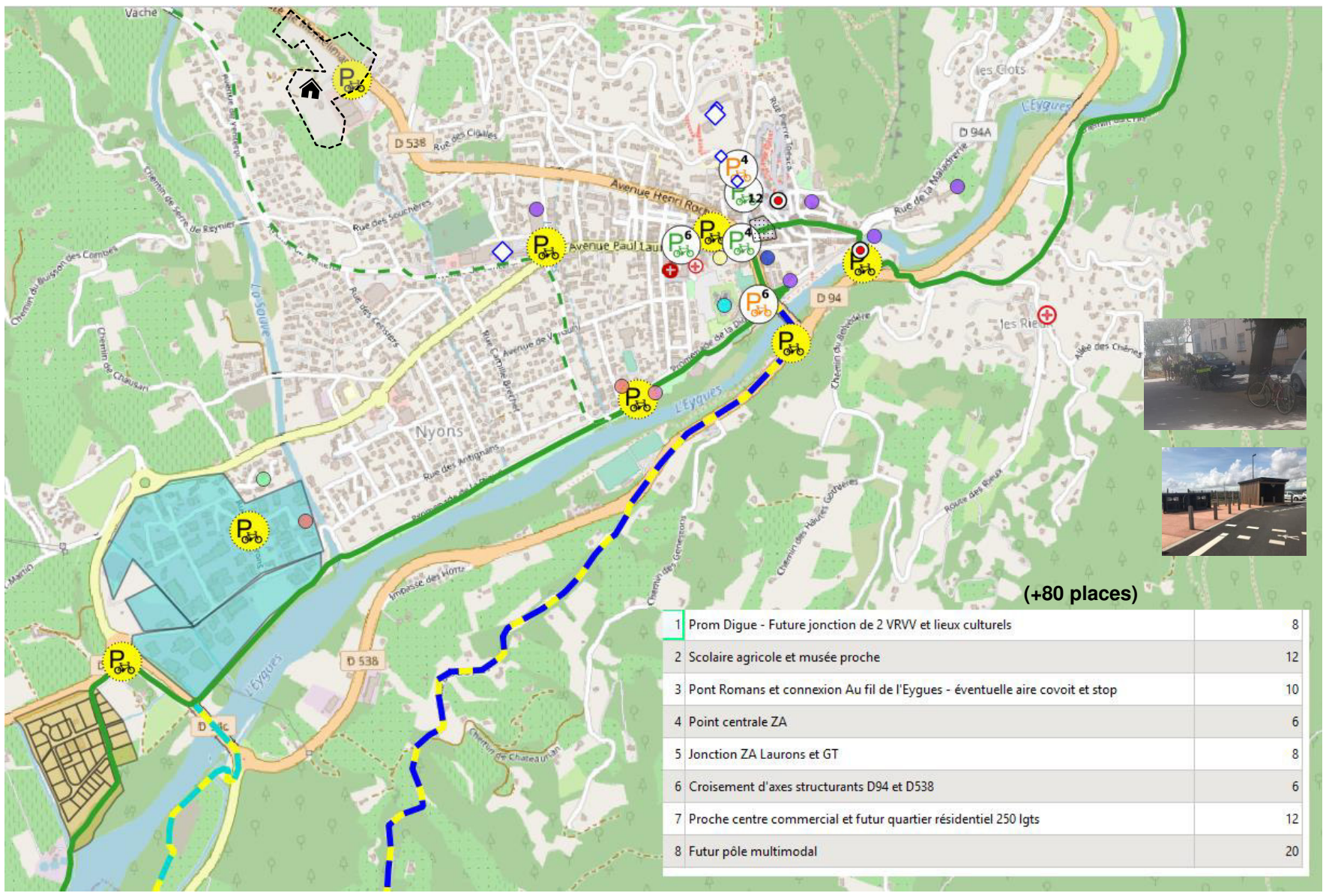
NB : le futur tracé validé de la VRVV est en cours d'élaboration

Buis-les-Baronnies > Pierrelongue (7,2km)
Buis-les-Baronnies > Mollans-sur-Ouvèze (10km)

Type de sites	Usages	Type d'offre de stationnement
Arrêts de bus interurbains, aires de covoiturage, IRVE, bornes d'autopartage	Stationnement longue durée (journée)	Abris collectif fermé / abris individuel fermé
Entreprise, zone d'activité	Stationnement longue durée (journée)	Site clos : abris collectif ouvert Site ouvert : abris collectif fermé
Équipement public, service urbain	Stationnement courte durée (moins de 30 minutes) Stationnement moyenne durée (moins d'une demi-journée)	Abris collectif ouvert
Rue ou espace public commerçant de centre-ville/centre-bourg	Stationnement courte durée (moins de 30 minutes)	Arceaux ou abris collectif ouvert
Logement collectif	Stationnement longue durée et résident (journée et nocturne)	Abris collectif fermé
Établissement d'enseignement (site clos)	Stationnement longue durée (journée)	Extérieur : abris collectif ouvert Intérieur : arceaux

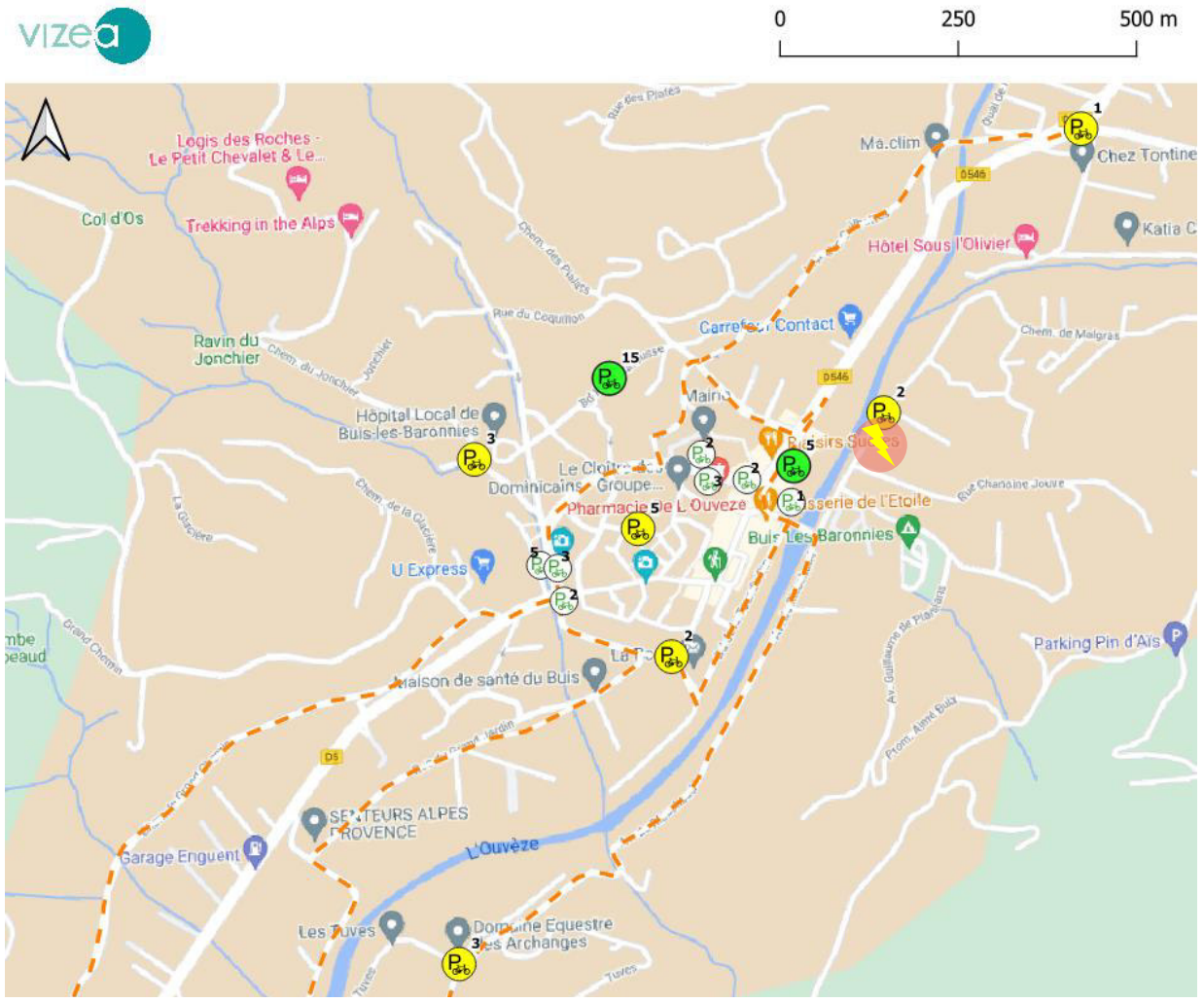
AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

9. Développer et sécuriser le stationnement vélo dans le centre de NYONS



AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

10. Développer et sécuriser le stationnement dans le centre de BUIS-LES-BARONNIES



Buis-les-Baronnies - Emplacements existants et suggérés pour la création de stationnements vélo

- - - Projet "Au fil de l'Ouvèze" - Buis-Pierrelongue
- Arceaux existants
- Box sécurisés
- Arceaux type U inversé
- Ajouts possibles :

Développer l'offre « Modes actifs » sur la commune

- Création de stationnement cycles sécurisés avec possibilité de recharge et offre de VAE
- Arceaux vélos pour environ 70 places de stationnement *
- Développement d'une offre de vélo en libre service

Connecter le centre-ville et la zone d'activité « La Palun »

Création d'un itinéraire cyclable pour desservir la zone et la salle des fêtes

PLU recommande : + 100 places et étude
Schéma des mobilités : +50 à 80 places

Penser à jalonner le stationnement vélo – voir Chapitre communication

STRATÉGIE

Axe 4 : Développement des services



Dans le cadre de la délégation de compétence pour la Mobilité active entre la Région (Autorité Organisatrice de la Mobilité) et la Communauté de Communes des Baronnies Drôme Provence (Autorité Organisatrice déléguée) ; la CCBDP souhaite questionner et challenger une fois de plus la place du vélo sur son territoire :

- Poids économique,
- Marché de l'emploi,
- Attractivité,
- Santé publique...

Ainsi, l'expérience du service de prêt gratuit de Vélo à Assistance Électrique (VAE) édition 2021 a été lancée. Elle répond au cadre de l'atelier Vélo et territoire de l'ADEME.

Les questions suivantes seront abordées afin de définir une stratégie d'avancement sur ce projet :

- Montage d'un service de prêt : quelle perspective ?
- Quels investissements pour la création d'une flotte de VAE ?
- Quel phasage dans le cadre de la convention de coopération en matière de mobilité ?
- Quid de l'entretien et de la maintenance de ces VAE
- Comment définir la coordination/gestion de ce service (acteurs, outils, lieux de stockage...) ?
- Quel modèle de service de prêt possible sans être concurrentiel avec les loueurs du territoire ?

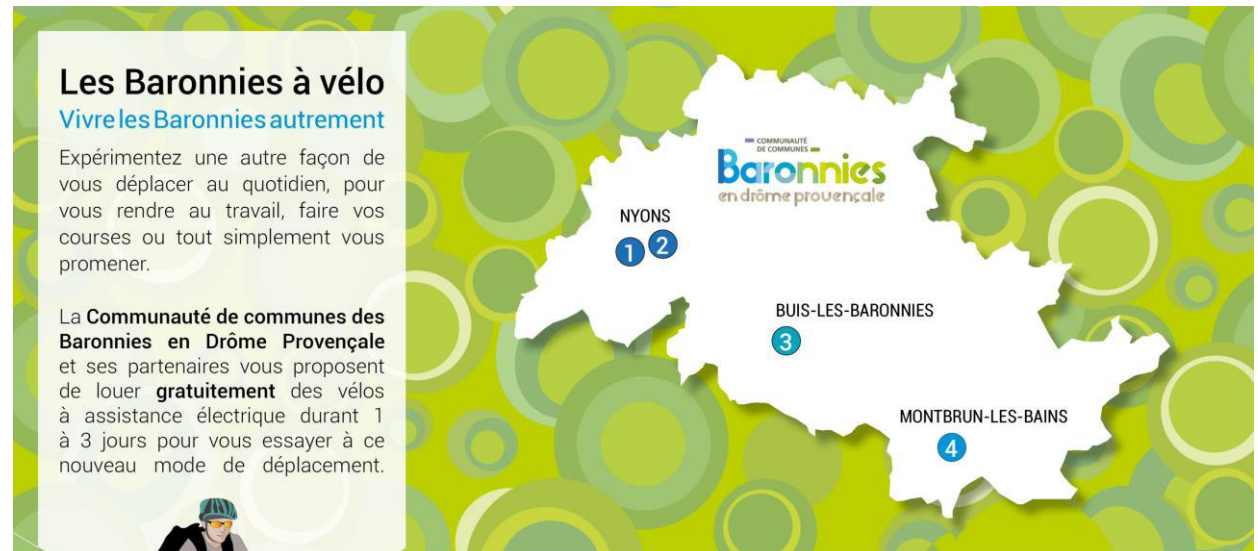
AXE 4 : DÉVELOPPEMENT DES SERVICES VÉLO

Expérimentation temporaire : service de prêt gratuit de Vélo à Assistance Electrique

- 3 loueurs en convention
- 12 VAE en prêt (10 à Nyons, 2 à Buis-les-Baronnies)
- 100 réservations (dont 53 à Nyons)

Public visé : les habitants des Baronnies afin de ne pas concurrencer les loueurs locaux

Cible d'action : la mobilité du quotidien



Les Baronnies à vélo Vivre les Baronnies autrement

Expérimentez une autre façon de vous déplacer au quotidien, pour vous rendre au travail, faire vos courses ou tout simplement vous promener.

La Communauté de communes des Baronnies en Drôme Provençale et ses partenaires vous proposent de louer **gratuitement** des vélos à assistance électrique durant 1 à 3 jours pour vous essayer à ce nouveau mode de déplacement.

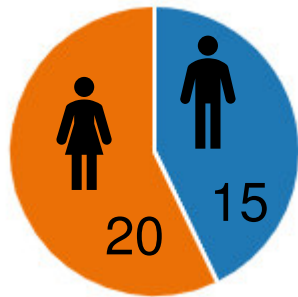


En selle !

- 1 Ecyclo**
7 Avenue Paul Laurens - 26110 NYONS
T. 06 14 82 49 74
Les mardis et vendredis de 9h à 19h
Les mercredis et jeudis de 9h à 17h
- 2 Le coin du vélo**
52 Avenue Henri Rochier - 26110 NYONS
T. 04 75 28 40 68
Du mardi au samedi de 9h30 à 12h30 et de 14h30 à 19h
- 3 Vel'eco des Baronnies**
26 Grande Rue - 26170 BUIS-LES-BARONNIES
T. 06 75 12 50 79
Tous les jours de 9h30 à 12h et de 17h15 à 18h
- 4 La boutique de la Savonnerie en Provence**
place de la mairie - 26570 MONTBRUN-LES-BAINS
T. 04 90 64 17 99
Du mardi au samedi de 10h - 12h et de 15h à 18h

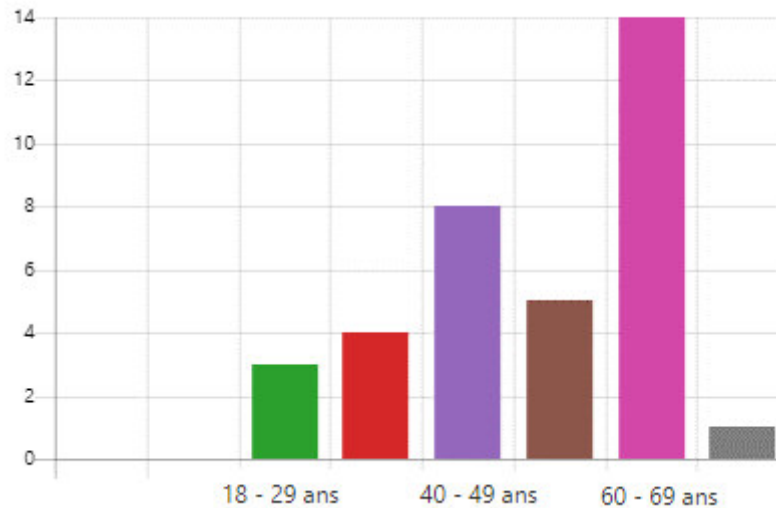
Analyse des réponses à l'enquête sur les services vélo dans la CCBDP

Principalement des actifs
et des retraités



46% de Nyonsais.e
29% de Buxois.e

25% d'autres communes de la CCBDP



2/3 des usagers peuvent se rendre facilement à destination grâce aux VAE :

- moins de 10 km de trajet
- moins de 20mn de trajet

Se déplacer en VAE, c'est **respecter l'environnement** et **entretenir sa forme physique**

Ils aiment :

- La possibilité de pouvoir essayer avant d'acheter
- Se passer de la voiture pour les déplacements du quotidien
- Emettre moins de gaz à effet de serre

Caractéristiques essentielles d'un service vélo pour la plupart des usagers :

- 1) Une tarification accessible
- 2) Pouvoir louer les vélos proche de son domicile
- 3) La simplicité d'usage

Dans une moindre mesure, pour un tiers des usagers il faudrait : une disponibilité 24h/24, un interlocuteur humain et un accès via une application numérique



Ils aimeraient voir :

- Des routes moins dangereuses et apaisées
- L'ouverture de nouveaux itinéraires de randonnée

LA GESTION DU SERVICE, LE SYNDICAT MIXTE COMME ORGANISATEUR ?

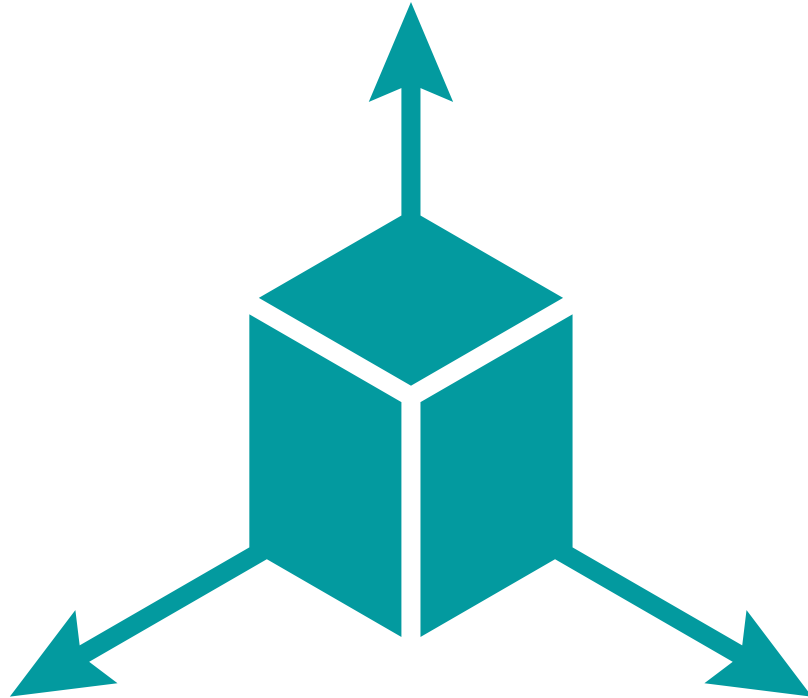
Les conditions de gouvernance et de gestion du service



- Les syndicats mixtes peuvent porter un service de location longue durée de vélos
- De nombreux exemples de services de location portés par des syndicats mixtes
 - syndicat mixte des transports d'Artois-Gohelle
 - syndicat mixte des transports du bassin d'Alès
 - syndicat mixte des transports du bassin de Briey
 - syndicat mixte des transports du Douais

QUEL DIMENSIONNEMENT ?

Une démarche à mener en deux temps ?



Définir la flotte (quantitatif)

- L'acquisition en deux temps, une prise de risque maîtrisée :
 - Temps 1 : acquisition d'une dizaine de vélos « test »
 - Temps 2 : triplement du nombre de vélo
- Possibilité de changer de type de matériel roulant en cas d'insatisfaction
- A anticiper : favoriser une distribution géographique équilibrée du nombre de bénéficiaires par commune

Mauges Communauté

Nombre de vélos à assistance électrique : 60

Bénéficiaires : actifs

Guingamp Paimpol Agglomération

Nombre de vélos à assistance électrique : 150

Bassin de Briey

Nombre de vélos à assistance électrique : 50

Définir la flotte (quantitatif)

CC Plaine de l'Ain



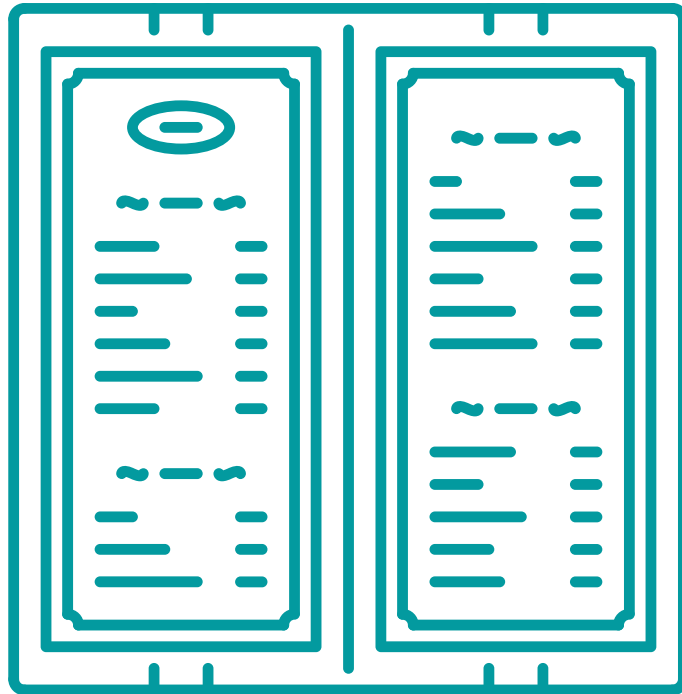
Sept vélos à assistance électrique (de la société Green on) peuvent être loués par les covoitureurs déposés à l'arrêt Pipa nord pour se rendre jusqu'à leur entreprise. Photo Progrès/Fabienne PYTHON

Pour se déplacer librement sur le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, des vélos en libre service ont été déployés sur deux stations. Les usagers ont ainsi sept vélos par "Hub" à leur disposition pour leur dernier kilomètre ou trajet de leur choix. Un vélo peut être loué pour une durée de 15h maximum et doit revenir à sa station de départ. Le service fonctionne de 5h à 22h.

- VéLoc depuis 2010 à **Montélimar**. Proposée par l'agglomération Montélimar Sésame et Montélibus, la première station-vélos de la ville comptait quinze vélos en libre-service, disponibles tous les jours et à n'importe quelle heure.
- Cycleo et Grenoble Métropole : augmentation de la flotte de vélos à assistance électrique (VAE) : 2018 → 50 premiers VAE. Métrovélo va muscler son offre de découverte, prioritairement dans les secteurs péri-urbains : le nombre de VAE mis en location passera d'une centaine aujourd'hui à 300 d'ici 2023. Parallèlement, la durée de location autorisée passera de 3 à 6 mois



Recenser les fournisseurs et prix



- Le VAE coûte cher : prix moyen de 35 à 40 euros par mois
- Dégressivité du prix possible selon la durée de location
- Les politiques tarifaires les plus ambitieuses peuvent rendre le service plus accessible :
 - Filéo (bassin de Briey) : 25 euros par mois
 - Vélyceo (agglomération nazairienne) : 18,5 euros par mois – tarif étudiant

L'aide des employeurs à l'abonnement permet de diminuer de 50 % le prix de l'abonnement.

Etablir le modèle économique du vélo à assistance électrique

L'établissement d'un modèle économique présentant les recettes et dépenses estimées du futur dispositif nécessite de recueillir les coûts suivants :

- vélo
- part des bénéficiaires des minimas sociaux
- trajet en fourgonnette pour la livraison du vélo
- personnel dédié à la distribution des vélos
- logiciel (facultatif à ce stade)
- marketing (exemple : vidéo d'assistance au démarrage du vélo à assistance électrique)
- stockage des vélos
- hotline
- service de maintenance.

Définir le public ciblé (notamment les personnes précaires)

Il apparaît nécessaire de prendre contact dès à présent avec le service ou le prestataire en charge de la distribution et l'entretien des vélos afin d'obtenir les coûts et prix actuels des prestations de maintenance vélo (entretien du vélo à la charge de l'utilisateur et dégradations plus lourdes sur le vélo).

Une protection pour la communauté de communes



- **La responsabilité civile = usager** : les risques corporels ou les accidents sur les tiers dépendent des assurances personnelles des usagers
- **Le vol** : les assurances pour vol n'excluent pas la responsabilité des usagers dans certains cas définis :
 - utilisation d'un antivol non-conforme ;
 - absence d'utilisation d'un antivol ;

Le rachat de franchise

Le coût de la caution peut constituer un frein à l'accès des personnes à faibles revenus.

Exemples de rachat de franchise pour un prix de location vélo à 35 euros par mois :

- contrat d'assurance vol et dommages : 7,1 euros par mois

- contrat d'assurance rachat de franchise 400 ou 800 euros par mois : 1,7 euros par mois

LE RÈGLEMENT D'UTILISATION, UN PACTE USAGERS / COLLECTIVITÉ

Un cadre de responsabilité pour le loueur et l'utilisateur

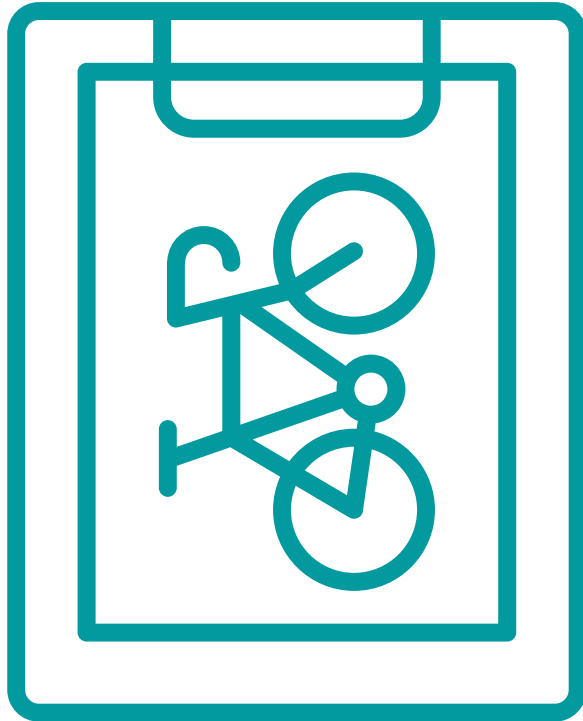


- Cadrer les conditions d'utilisation :
 - les conditions administratives d'accès
 - la durée de location
 - l'usage (personne utilisatrice, modification de l'aspect du vélo, zone géographique d'utilisation, utilisation anormale, responsabilité en cas de vol, dégradation...)
 - les conditions d'entretien
 - le prix
 - l'assurance
- Récapituler les responsabilités de chacun

Définir le contenu des services

LE CHOIX DU MATÉRIEL ROULANT ET DE SES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Un matériel roulant adapté à une mobilité inclusive



- Le type de vélo dépend des usages attendus : aller travailler, faire ses courses, faire quelques sorties le week-end
 - = un vélo à usage mixte à privilégier
- Le choix du cadre :
 - cadre ouvert : meilleur confort
 - cadre fermé : meilleure solidité
 - le cadre ouvert est plus inclusif
- Le poids du vélo : un critère de transportabilité
- La robustesse : un critère de plus en plus populaire (pneus en kevlar)

Définir la flotte (caractéristiques techniques)



Différencier deux grandes familles d'intervention sur les vélos :

- **Prestations d'interventions légères pouvant être réalisée par le syndicat mixte ou un opérateur local** : pneu crevé, dévoilage de roue, changement chambre ou pneu, changement / montage roue libre / cassette, changement rayon + dévoilage, réflecteur de roue...
- **Interventions plus lourdes demandant une expertise technique** : contrôleur, batterie, roue avant (roue entière), câble de frein

Trouver les conditions de réalisation

- CCBDP : il y aurait-il des référents possibles pour la flotte vélo (services techniques municipaux) ou plutôt délégation à un prestataire privé ?

Prestations d'interventions légères

- Régie : garage municipal ou intercommunal / désignation d'un référent en charge de la maintenance des vélos OU
- Partenariat avec un vélociste local

Interventions lourde (inclure dans le Cahier des Charges la maintenance lourde)

- Renvoi au fournisseur

Extrait de l'annexe : « Cahier des charges : Fourniture de xx vélos à assistance électrique »

4.1 Garantie

Le prestataire expliquera les niveaux de garantie pièce et main d'œuvre, sur le VAE complet ou ses éléments (cadre, partie électrique...), ainsi que le processus de garantie (constat par un revendeur agréé ?), le réseau régional auprès duquel faire jouer cette garantie, et le délai d'immobilisation maximal d'immobilisation

4.2 Maintenance :

La maintenance des vélos à assistance électrique proposée doit fournir une très bonne réactivité et utiliser au maximum le tissu d'associations locales.

Les conditions de la 1ère maintenance (délai de 1ère maintenance) après réception et le plan d'entretien sont à fournir

LE LIEU D'ENTREPOSAGE ET D'ENTRETIEN DES VÉLOS

La taille et l'accès au réseau, deux enjeux



- **L'approche fonctionnelle**
 - Recevoir du public pour déposer ou récupérer un vélo (point d'accueil)
 - Entreposer les vélos
 - Réparer les vélos (accéder à l'eau et à l'électricité)
- **L'approche sociale et servicielle**
 - Accéder aux options de base du service
 - Apprendre à réparer son vélo
 - Accéder à d'autres types de services
 - Bricolage
 - Apprentissage
 - Alimentation
 - Sociabilité
 - Accès à l'emploi
 - Entrepreneuriat
- La localisation, un enjeu à évaluer selon le modèle défini

La gestion par simple liste numérique ou logiciel



- **La liste** : la gestion la plus simple du service demeure la liste (tenue d'un registre via un fichier Excel et la convention d'utilisation signée par l'usager) pour un nombre de vélo limité (20 vélos)
- **Le logiciel de gestion de flottes, un outil utile à partir d'un nombre important de vélos loués** : à partir d'un nombre de vélos plus important le logiciel permet d'automatiser les procédures. Les fonctions des logiciels sont variées :
 - Traitement des demandes d'inscription
 - Plateforme de paiement
 - Vision du calendrier
 - Edition de tickets d'intervention
 - Gestion de la liste d'attente
 - Informations sur la grille tarifaire
- Le site Internet et les guichets déjà existants demeurent des moyens d'accès à l'information majeurs

Le marché de fourniture : un exemple de cahier des charges

ARTICLE 1 – OBJET DU MARCHÉ

Le présent marché a pour objet la fourniture de 20 vélos à assistance électrique (VAE) pour le compte de la ____.

Tous les VAE doivent être conformes à la réglementation française sur le vélo électrique et le code de la route. Tous les équipements de sécurité doivent être fournis.

Le prestataire devra se positionner sur du matériel moyen à haut de gamme.

L'usage principal est de la location moyenne – longue durée (entre 1 mois et 1 an), pour du domicile-travail.

La note technique précisera en particulier :

- la qualité de la matière utilisée ;
- le dispositif assurant la rigidité.

ARTICLE 2 – PLANNING

Livraison pour le ____.

Les vélos seront livrés montés et prêts à rouler pour une location immédiate.

ARTICLE 3 – CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Caractéristiques principales :

Les VAE devront posséder les caractéristiques techniques suivantes :

- cadre col de cygne : il devra être rigide, solide et le plus léger possible
- la fourche : fourche télescopique de bonne qualité
- Taille des roues : 28', jantes renforcées double parois
- moteur dans le pédalier avec capteur de force et progressivité de l'assistance : descriptif technique du moteur à fournir,

pour la batterie :

- interdiction de batterie au plomb
- performance : minimum 400Wh,
- mode de charge obligatoirement autonome : enlèvement pour une recharge domestique
- batterie sécurisée sur le vélo par un système à clé
- transmission : protection efficace de chaîne est obligatoire, avec un nombre de vitesses suffisant pour tenir compte du relief de la zone géographique
- les freins devront être performants, à disques de préférence
- pneus comportent un renfort anti-crevaisson
- selle confortable, de préférence selle confort gel, avec une sécurisation contre le vol
- béquille latérale résistante

3.2 Équipements complémentaires :

Le VAE devra être fourni avec un panier, pouvant supporter une charge de 7 kg à 10 kg il doit être équipé d'un élément écarteur de danger, repliable.

les VAE devront être personnalisés : stickers de la communauté de communes et numérotation des vélos selon la charte graphique existante

3.3 Sécurisation :

Les VAE doivent être marqués et enregistrés auprès d'un organisme agréé (Paravol, Bicycode ou Recobike). Ils intègrent également :

- des écrous antivol
- une selle avec antivol
- des accessoires vissés et non amovibles un antivol de cadre, fixe sur le vélo
- un cadenas amovible

Le système d'antivol doit être référencé dans la liste ci-dessous :

- ABUS : Indice 10/15 minimum
- AXA : Indice 3/6 minimum
- KRYPTONITE : Indice 6/10 minimum ou OR
- ONEGUARD : Indice 60/100 minimum
- TRELOCK : indice 3 minimum
- Décathlon / B'Twin : U VELO 920, 900U (ancien U5 et 740U)
- Antivols agréé SRA
- Antivols agréé ART 2 Etoiles
- City Lock Ultimate Pack – PINHEAD.

ARTICLE 4 – APRES-VENTE

4.1 Garantie

Le prestataire expliquera les niveaux de garantie pièce et main d'œuvre, sur le VAE complet ou ses éléments (cadre, partie électrique...), ainsi que le processus de garantie (constat par un revendeur agréé ?), le réseau régional auprès duquel faire jouer cette garantie, et le délai d'immobilisation maximal d'immobilisation

4.2 Maintenance :

La maintenance des vélos à assistance électrique proposée doit fournir une très bonne réactivité et utiliser au maximum le tissu d'associations locales.

Les conditions de la 1ère maintenance (délai de 1ère maintenance) après réception et le plan d'entretien sont à fournir

Le marché de fourniture : un exemple de cahier des charges

ARTICLE 3 – CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Caractéristiques principales :

Les VAE devront posséder les caractéristiques techniques suivantes :

- cadre col de cygne : il devra être rigide, solide et le plus léger possible
- la fourche : fourche télescopique de bonne qualité
- Taille des roues : 28", jantes renforcées double parois
- moteur dans le pédalier avec capteur de force et progressivité de l'assistance : descriptif technique du moteur à fournir,

pour la batterie :

- interdiction de batterie au plomb
- performance : minimum 400Wh,
- mode de charge obligatoirement autonome : enlèvement pour une recharge domestique
- batterie sécurisée sur le vélo par un système à clé
- transmission : protection efficace de chaîne est obligatoire, avec un nombre de vitesses suffisant pour tenir compte du relief de la zone géographique
- les freins devront être performants, à disques de préférence
- pneus comportent un renfort anti-crevaisson
- selle confortable, de préférence selle confort gel, avec une sécurisation contre le vol
- béquille latérale résistante

3.2 Équipements complémentaires :

Le VAE devra être fourni avec un panier, pouvant supporter une charge de 7 kg à 10 kg

il doit être équipé d'un élément écarteur de danger, repliable.

les VAE devront être personnalisés : stickers de la communauté de communes et numérotation des vélos selon la charte graphique existante

3.3 Sécurisation :

Les VAE doivent être marqués et enregistrés auprès d'un organisme agréé (Paravol, Bicycode ou Recobike). Ils intègrent également :

- des écrous antivol
- une selle avec antivol
- des accessoires vissés et non amovibles un antivol de cadre, fixe sur le vélo
- un cadenas amovible

Le système d'antivol doit être référencé dans la liste ci-dessous :

- ABUS : Indice 10/15 minimum
- AXA : Indice 3/6 minimum
- KRYPTONITE : Indice 6/10 minimum ou OR
- ONEGUARD : Indice 60/100 minimum
- TRELOCK : indice 3 minimum
- Décathlon / B'Twin : U VELO 920, 900U (ancien U5 et 740U)
- Antivols agréé SRA
- Antivols agréé ART 2 Etoiles
- City Lock Ultimate Pack – PINHEAD.

ARTICLE 4 – APRES-VENTE

4.1 Garantie

Le prestataire expliquera les niveaux de garantie pièce et main d'œuvre, sur le VAE complet ou ses éléments (cadre, partie électrique...), ainsi que le processus de garantie (constat par un revendeur agréé ?), le réseau régional auprès duquel faire jouer cette garantie, et le délai d'immobilisation maximal d'immobilisation

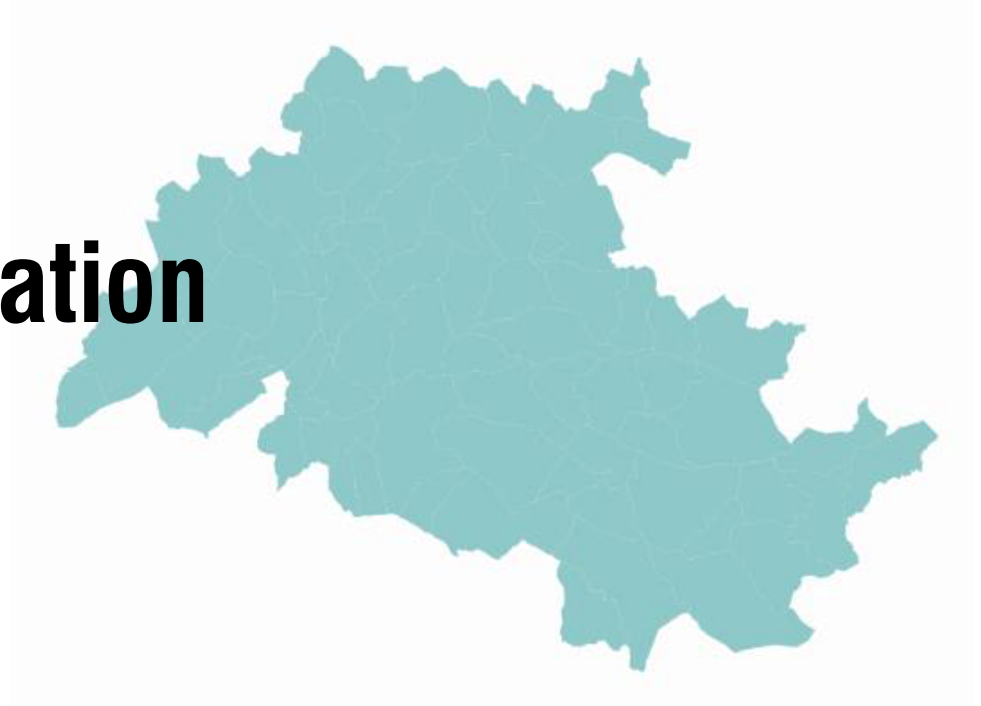
4.2 Maintenance :

La maintenance des vélos à assistance électrique proposée doit fournir une très bonne réactivité et utiliser au maximum le tissu d'associations locales.

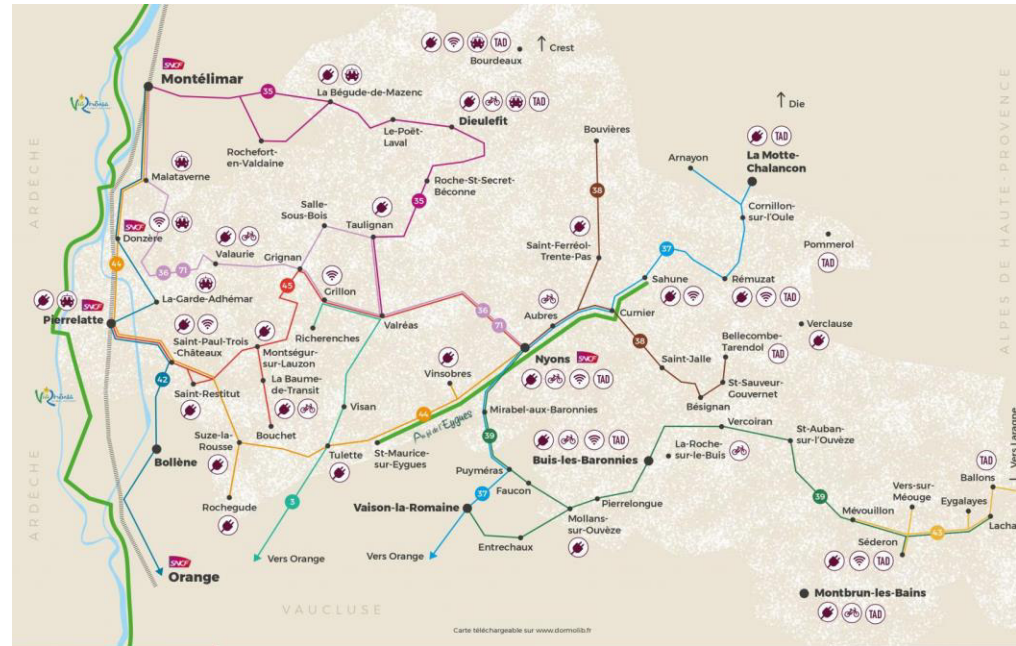
Les conditions de la 1ère maintenance (délai de 1ère maintenance) après réception et le plan d'entretien sont à fournir

STRATÉGIE

Axe 5 : Communication



Mettre en valeur le panel de solutions de mobilité existant par le renforcement des actions de communication



Rédigé par Dromobllb - Version novembre 2020
Graphisme : chouette-studio.fr
Ne pas jeter sur la voie publique
Impression: Despreux - Valence



Partageons nos trajets quotidiens
Covoiturage en Auvergne-Rhône-Alpes

En ligne sur : movici.auvergnherhonealpes.fr
ou sur mobile via l'application mov'ICI

Bougeons autrement

- VÉLO: Itinéraire cyclable (Vaubais, Auzat-Eygues), Services vélo
- COVOITURAGE: Aires de covoiturage
- ESPACES DE TÉLÉTRAVAIL: Aires de télétravail et internet public

Sud Drôme

BORNES DE RECHARGE
pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Payant.
www.sded.orios-infos.com

TRAIN
SNCF Gares SNCF TER
Valence • Montélimar • Donzère • Pierrelatte • Avignon
10 allers-retours par jour

TRANSPORT À LA DEMANDE

LIGNES DE CAR

- 35: Montélimar • Valréas
- 56-71: Montélimar • Nyons
- 37: Vaison • La Motte-Chalancon
- 38: Bellecombe-Tarendol • Nyons • Bouvières
- 39: Vaison • Lachau
- 42: Montélimar • St-Paul-Trois-Châteaux
- 43: Mévouillon • Laragne
- 44: Pierrelatte • Nyons
- 45: Pierrelatte • Grignan • Valréas • Nyons
- 5: Valréas • Orange

PROCHAINEMENT SUR LE TERRITOIRE

REZO POUCE
L'autostop au quotidien

Un site et une application sont disponibles pour mettre en réseau les conducteurs et les stoppeurs.
Inscription gratuite.
J'adhère à ses valeurs, je m'insère!

rezopouce.fr

OURA!
Mobilité en Auvergne Rhône-Alpes
oura.com
08 20 26 26 07 @cts/min

ZOU!
Mobilité en Provence Alpes Côte d'Azur
zou.maregionsud.fr
0 809 400 013

<http://www.cc-bdp.fr/les-services/habitat-et-cadre-de-vie/mobilite/>





Aujourd'hui, le logo élaborée pour la Vélo Route Voie Verte « Au fil de l'Eygues » n'aide pas à la cohabitation vélo-piéton sur les sections fréquentée (centre de Nyons, proche des ponts et du skate parc). **L'ajout d'un vélo sur les logos et panneaux a été étudié, des commandes de nouveaux panneaux sont actuellement en cours.**

La cohabitation pour les prochaines VRVV (notamment Au fil de l'Ouvèze) sera donc bien prise en compte.



Des panneaux supplémentaires facilitant le dialogue et la cohabitation peuvent être ajouter. Adapter le panneau de « respect mutuel sur les sentiers des Baronnies » pour qu'il concerne l'ensemble des pratiquants, notamment vélo-piéton-électromobile...

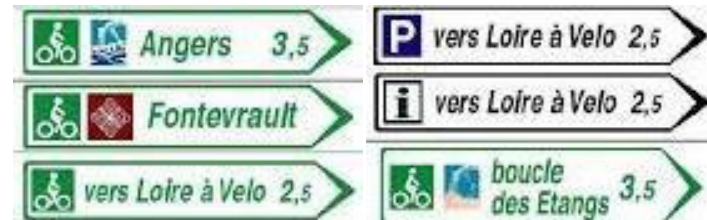
Des panneaux d'orientation cyclable plus explicites



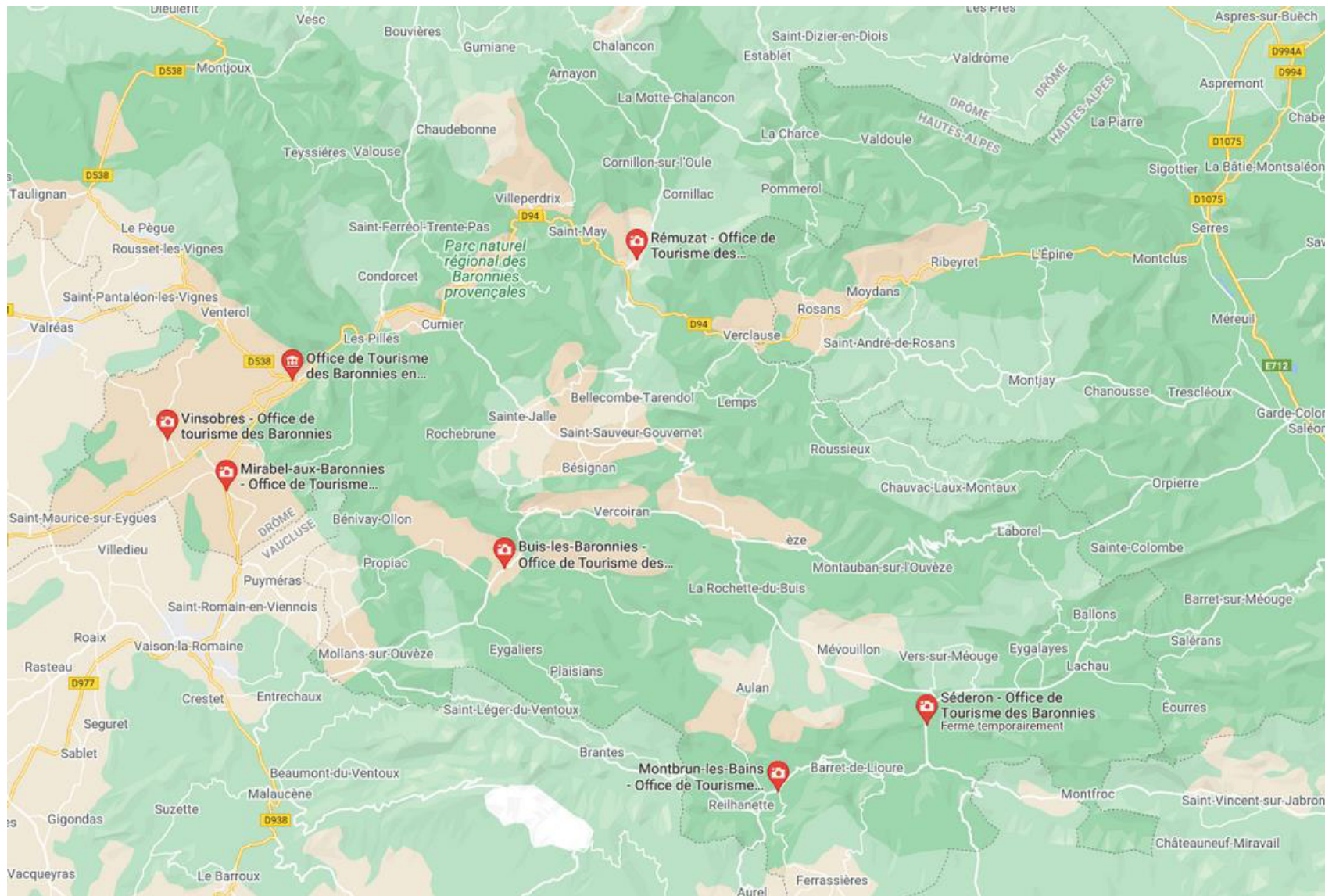
Elaborer des panneaux plus parlant plutôt que des numéros d'itinéraires cyclable (81 - 107)

Ce type de panneau relevé sur le territoire ne permet pas d'orienter convenablement les cyclistes. Opter pour des panneaux plus explicites qui indiquent les directions et kilomètres restants.

Les parkings, points informations, espaces touristiques, pôles multimodaux, ... peuvent aussi être indiqués.



Les offices du tourisme comme relais communication de la politique mobilité durable



Des panneaux « Mobilité locale » contenant les plans de déplacement « Modes actifs » de Nyons et Buis

En partenariat avec les offices du tourisme, réaliser des panneaux « Mobilité locale » contenant :

- Le plan des stationnements cyclables sur la commune (indiquant s'il s'agit de box sécurisés ou d'arceaux)
- Les itinéraires cyclables sécurisés
- Les cheminements piéton
- Les stationnements PMR
- Les connexions vers les différentes VRVV et villages desservis



Initiative CCPA – Ambérieu-en-Bugey (01)

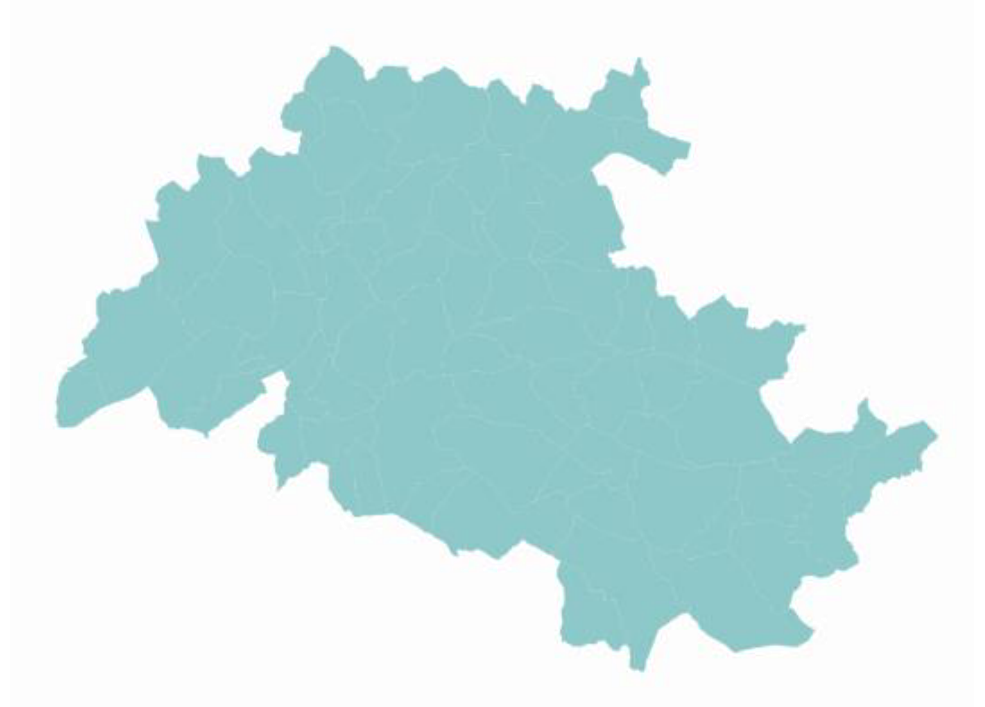
Jalonner le stationnement vélo pour que les usagers puisse savoir où sécuriser leurs vélos le temps de petites courses dans les cœurs de village.

Rendre les emplacements attractifs / sympathiques : bancs, aménagements paysagers, street-art provençal, animations vélo-gastronomiques, ...



STRATÉGIE

Annexes





Besoins des usagers

- Des besoins de mobilités spécifiques à chaque catégorie d'utilisateur
- Les besoins de mobilités quotidiennes à mettre en valeur
- Une faible densité de population – rendant complexe les services.
- Un éloignement domicile-travail pour la moitié des usagers rendant souvent difficile de se passer de la voiture.



Réseau viaire

- Un réseau de proximité important (ainsi que de nombreuses liaisons et dessertes locales)
- Un fort trafic sur les routes départementales, les rendant dangereuses pour les cyclistes : insécurité très forte sur les axes principaux
- Un réseau routier secondaire qui n'est pas exempt de risques et avec ses difficultés propres
- Un réseau routier secondaire à valoriser afin de lui donner une dimension utilitaire



Transports en commun

- Des zones blanches sans ligne de transport régulier CCBDP
- Une accessibilité médicale et scolaire extraterritoriale limitée
- Des fréquences de passage sur les lignes régulières TC assez faibles
- Un accès au gare ferroviaire limité par les ruptures de charge



Urbanisme, organisation des zones urbaines et problématiques vélo

- Des pôles générateurs de déplacements regroupés dans les centralités des polarités principales.
- Ville-pôle à taille humaine se traversant facilement à vélo.
- Un territoire immense, rendant les déplacements compliqués et la voiture indispensable
- Des routes parfois étroites et une cohabitation vélo, voiture, piéton à réinventer.
- Résoudre la problématique de l'accessibilité cyclable de Nyons et Buis-les-Baronnies



1) Le traitement des transports réguliers et scolaires

- Maintenir les transports réguliers et scolaires existants
- Maintenir la gratuité du transport scolaire
- Améliorer la couverture des zones blanches du territoire, non couvertes actuellement par les transports scolaires et/ou les transports réguliers
- Augmenter les fréquences et les horaires des transports réguliers afin qu'ils deviennent une solution crédible pour la mobilité quotidienne
- Proposer davantage de TAD avec une plus grande visibilité sur l'offre

Les connexions avec les territoires voisins et le traitement des zones blanches

- Travailler en cohérence et complémentarité avec les territoires voisins
- Améliorer le rabattement vers les pôles générateurs de flux extérieurs des territoires voisins, en particulier Vaison-la-Romaine
- Proposer des alternatives crédibles à la voiture individuelle pour connecter le territoire avec les zones voisines
- Proposer des solutions de transport pour les personnes précaires

2) Solutions de mobilité et intermodalité

- Des fréquences à augmenter
- Les gares utilisées par les habitants et usagers du territoire très peu desservies
- Développer l'**intermodalité**, souhait partagé par tous les acteurs à plusieurs échelles
- Améliorer le **rabattement** vers les gares utilisées par les habitants des Baronnies, situées à l'extérieur du territoire
- Veiller à apaiser les circulations aux abords des **établissements d'enseignement** et travailler avec ceux-ci afin de proposer une offre adaptée et sécurisée



3) Le système vélo (voiries, apaisement, stationnements et services)

- Développer les dispositifs d'**apaisement**
- Vélo – chemins VTT et boucles locales existantes.
- Peu de stationnement dans les polarités : mettre en place une offre de **stationnement vélo** en centre-ville
- Potentiel de connexion des véloroutes et voies vertes vers les territoires frontaliers.
- Peu d'aménagements cyclables
- Peu de services vélo sur le territoire
- Un service de location de vélo à assistance électrique (touristique)
- Offre de location de vélo à usage quotidien à mettre en place



4) La communication

- Faire connaître le panel de solutions de mobilités existant en renforçant les actions de communication (donnant une visibilité sur l'ensemble de l'offre)
- Mettre en place des relais locaux
- Simplifier et clarifier les solutions de mobilités

Résumé des différents scénarios



	Action proposée
<p><u>Scénario 1</u></p> <p>Affirmer une structuration des transports en commun comme mobilité majeure du territoire</p> <p><i>Lignes régulières</i></p> <p><i>Lignes scolaire</i></p> <p><i>Navettes transport à la demande</i></p> <p><i>Mobilité solidaire</i></p>	<p><u>Recommandation 1.1 :</u> Diagnostic fréquentation des navettes pour optimiser le TAD et voir les perspectives de développement futures</p>
	<p><u>Recommandation 1.2 :</u> Recenser les besoins de transport sur les zones pas ou peu desservie</p>
	<p><u>Recommandation 1.3 :</u> Etudier les possibilité d’optimisation de l’intermodalité bus-TER / bus-TGV :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Connecter les gares TER de Bollène, Sisteron 2. Connecter les gares TGV d’Orange, Avignon, Alixan (Valence)
	<p><u>Recommandation 1.4 :</u> Augmenter les fréquences de passage sur la moitié Nord de la ligne 37 (Nyons-La Motte Chalancon)</p>
	<p><u>Recommandation 1.5 :</u> Développer la fréquence de passage de la ligne 39 (but : attirer les actifs à prendre les TC et augmenter le confort des scolaires) - En moyenne : + 2 aller-retours / jour. <i>Comparer avec les statistiques de fréquentation par tronçon @Région AURA / Les autocars du Petit Nice</i></p>
	<p><u>Recommandation 1.6 :</u></p> <p>Adapter les fréquences du Nyons Bus afin qu’ils permettent aux actifs et aux jeunes sportifs de profiter d’une offre TC sur mesure.</p>
	<p><u>Recommandation 1.7 :</u></p> <p>Buis-les-Baronnies : Créer une boucle navette TC à l’image du Nyons Bus desservant le cinéma, les équipements sportifs (gymnase...), l’hôpital et les quartiers résidentiels du Nord.</p>

	Action proposée
<p>Intermodalité durable au travers des Hub Confort (aires de covoiturages, autostop, stationnement sécurisés, espace convivial, ...)</p> <p><u>Scénario 2</u></p> <p>Rééquilibrer les modes de mobilités sur un mixte agile qui évoluera dans le temps en fonction des usages et des usagers</p>	<p><u>Recommandation 2.1 :</u> Pôle multimodal des Baronnies : étudier les possibilités de relocalisation et de réaménagement de la gare routière de Nyons</p>
	<p><u>Recommandation 2.2 :</u> Créer des Hub Conforts adaptés (aire de covoiturage / auto-stop, stationnements cycles sécurisés, station de recharge des véhicules électriques ou de gonflage, ...) sur l'ensemble du territoire intercommunal</p>
	<p><u>Recommandation 2.3 :</u> Voir pour équiper les bus de racks à vélo ou de dispositifs de rangement des vélos en soute</p>
	<p><u>Recommandation 2.4 :</u> Mutualiser les mâts de signalétique vélo « Au fil de l'Ouvèze » pour communiquer sur le vélo et les transports en commun.</p>
	<p><u>Recommandation 2.5 :</u> Mettre en valeur et communiquer autour de la plateforme « Mobisol 26 »</p>

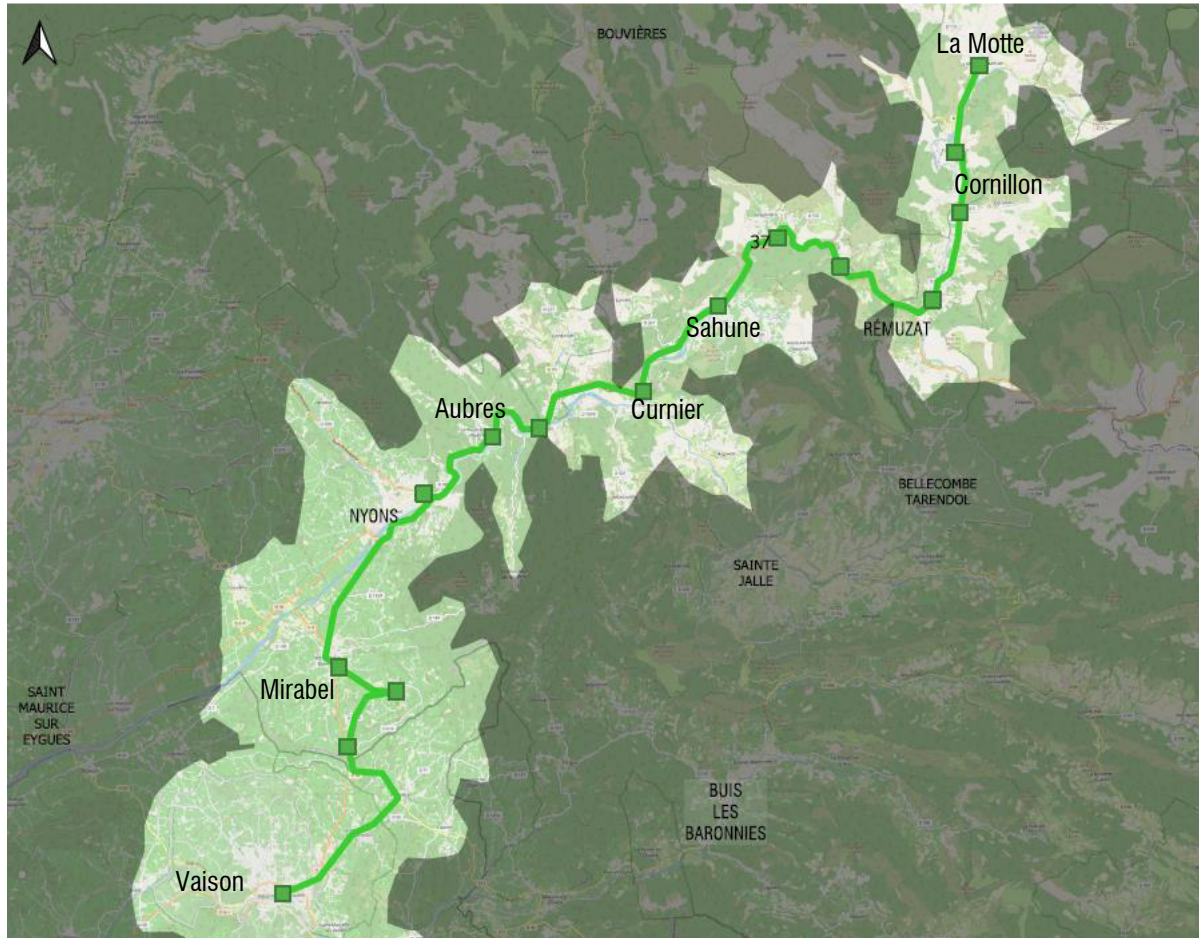
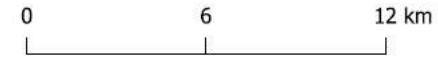
	Action proposée
<p>Mobilité active : transport cyclable, vélo-route voie verte, liaisons douces, stationnement cyclable</p> <p><u>Scénario 3</u></p> <p>Développer le vélo comme mobilité majeure autour de laquelle les autres mobilités s'accordent</p>	<p>Recommandation 3.1 : Réparer et sécuriser la VRV « Au Fil de l'Eygues » sur les portions abimées par la crue de 2019 ou présentant des ornières, nid de poules, ...</p>
	<p>Recommandation 3.2 : Terminer, sécuriser et jalonner la future VRV « Au Fil de l'Ouvèze »</p>
	<p>Recommandation 3.3 : Développer des espaces de stationnement cyclable repérables et sécurisés proche des pôles d'attractivité</p>
	<p>Recommandation 3.4 : Apaiser les tronçons dangereux repérés au niveaux des points et conflits d'usages vélo-voiture</p>
	<p>Recommandation 3.5 : Créer des jonctions cyclables stratégiques entre certaines communes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Mirabel-Vaison 2) St-Maurice – Buisson -- Villedieu 3) Nyons – Vinsobres
	<p>Recommandation 3.6 : Créer des voies douces : La boucle de Montbrun / Séderon / Rémuzat Cornillon</p>
	<p>Recommandation 3.7 : Finaliser la conception d'une 3^{ème} VRV : Création sur l'existant « Nyons-Ventérol-Novézan »</p> <p>→ Double connexion : Pierrelatte -- St-Pantaléon & Donzère – Rousset-les-Vignes</p>
	<p>Recommandation 3.7 : Créer de la signalétique de rabattement sur un itinéraire proposé (cf. diapo) permettant de mettre en valeur et d'apporter une connexion aux 2 VRV passant par Nyons</p>

	Action proposée
<p data-bbox="130 361 468 439">Mobilité active : service vélo</p> <p data-bbox="130 586 298 622"><u>Scénario 4</u></p> <p data-bbox="130 676 513 896">Mise à disposition de vélo à assistance électrique (VAE) afin de favoriser une mobilité du quotidien durable</p>	

	Action proposée
Communication	<u>Recommandation 4.1</u> : Mettre en valeur le panel de solutions de mobilité existant par le renforcement des actions de communication
	<u>Recommandation 4.2</u> : Favoriser le respect mutuel sur les cheminements « modes actifs » via des communication et design adaptés
	<u>Recommandation 4.3</u> : Réaliser des panneaux d'orientation cyclable explicites et ludiques
	<u>Recommandation 4.4</u> : Utiliser les offices du tourisme comme relais communication de la politique mobilité durable
	<u>Recommandation 4.5</u> : Etudier la faisabilité d'une Maison des Mobilités
	<u>Recommandation 4.6</u> : Réaliser des panneaux « Mobilité locale » contenant les plans de déplacement « Modes actifs » de Nyons et Buis

INTERMODALITE

Les rabattements « piéton cyclable » vers les arrêts de bus



Aire de rabattement - Isochrones de 20 minutes en vélo autour des arrêts de bus

— Ligne 37

■ Arrêts de la ligne régionale n°37

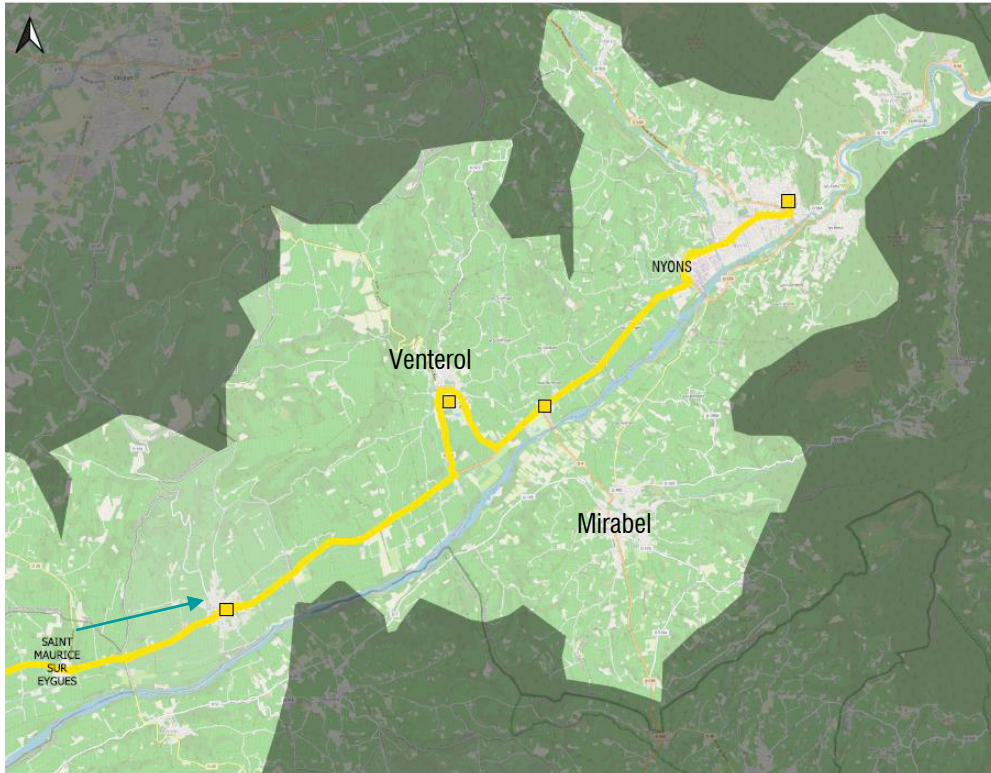
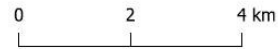
Le territoire desservi par la ligne 37 est d'autant plus intéressant si l'on envisage la possibilité de sécuriser son vélo proche des arrêts de bus ou de pouvoir le charger dans le bus.

Recommandation 2.3 :

Voir pour équiper les bus de racks à vélo ou de dispositifs de rangement des vélos en soute

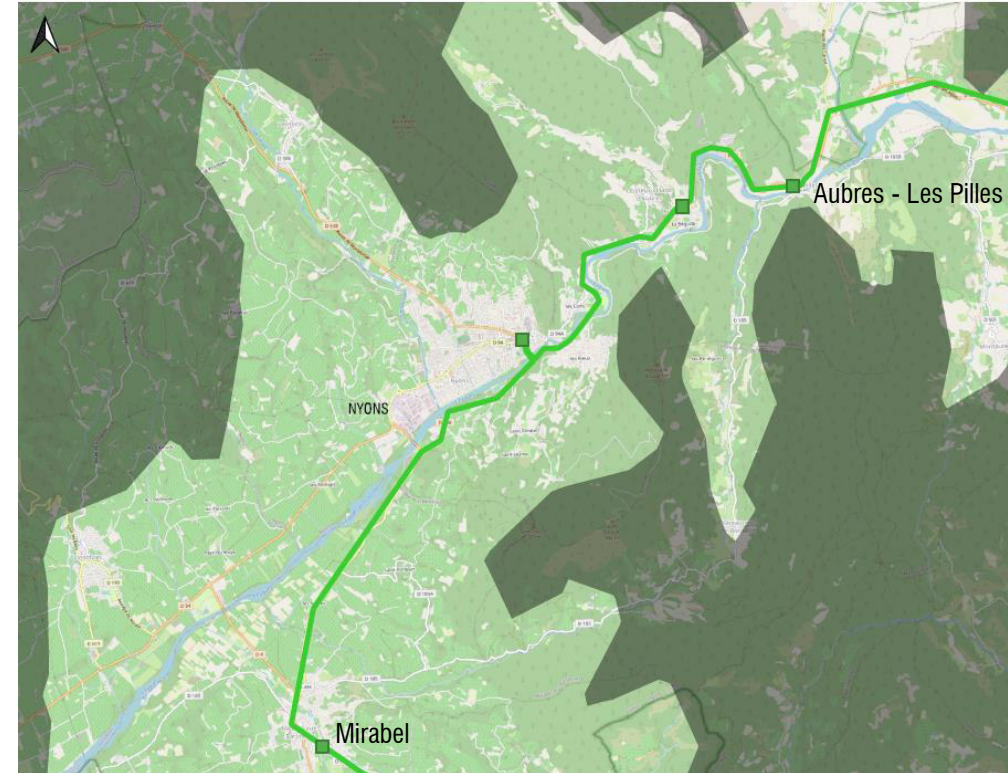
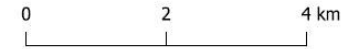
AXE 4 : L'INTERMODALITÉ COMME VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DURABLES

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus



Aire de rabattement - Isochrones de 20 minutes en vélo autour des arrêts de bus

— Ligne 44 ■ Arrêts 44

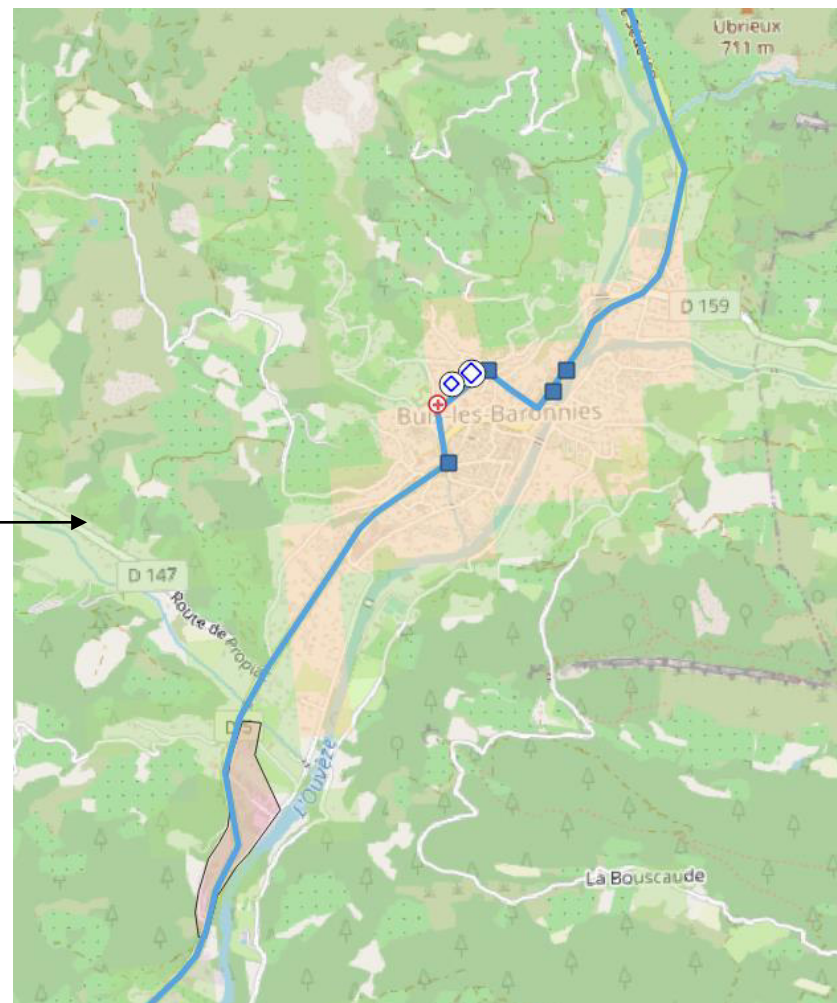
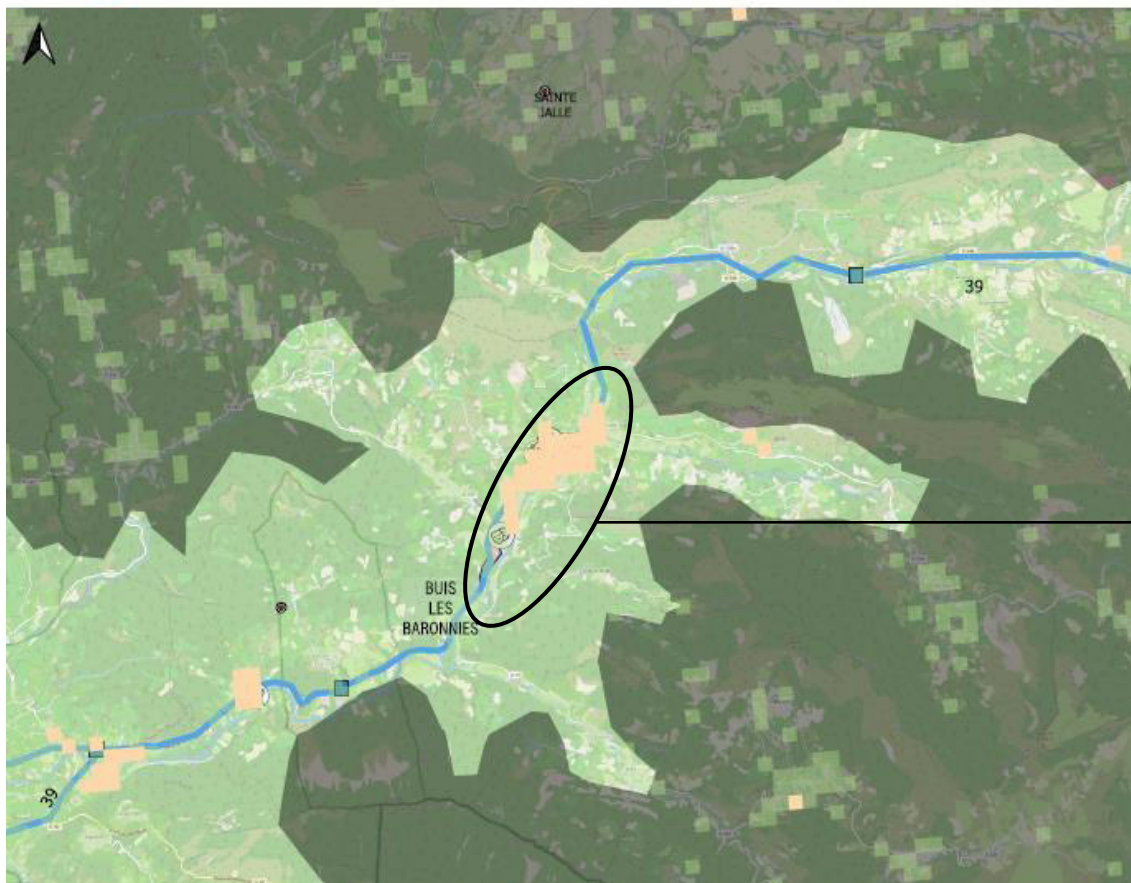


Aire de rabattement - Isochrones de 20 minutes en vélo autour des arrêts de bus

— Ligne 37 ■ Arrêts de la ligne régionale n°37

AXE 4 : L'INTERMODALITÉ COMME VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DURABLES

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus



Aire de rabattement - Isochrones de 20 minutes en vélo autour des arrêts de bus

— Ligne 39

■ Arrêts de la ligne 39

■ 1 à 20 individus

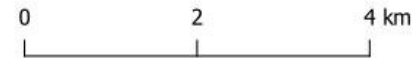
■ 20 à 200 individus

Recommandation 2.4 :

Mutualiser les mâts de signalétique vélo « Au fil de l'Ouvèze » pour communiquer sur le vélo et les transports en commun.

AXE 4 : L'INTERMODALITÉ COMME VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DURABLES

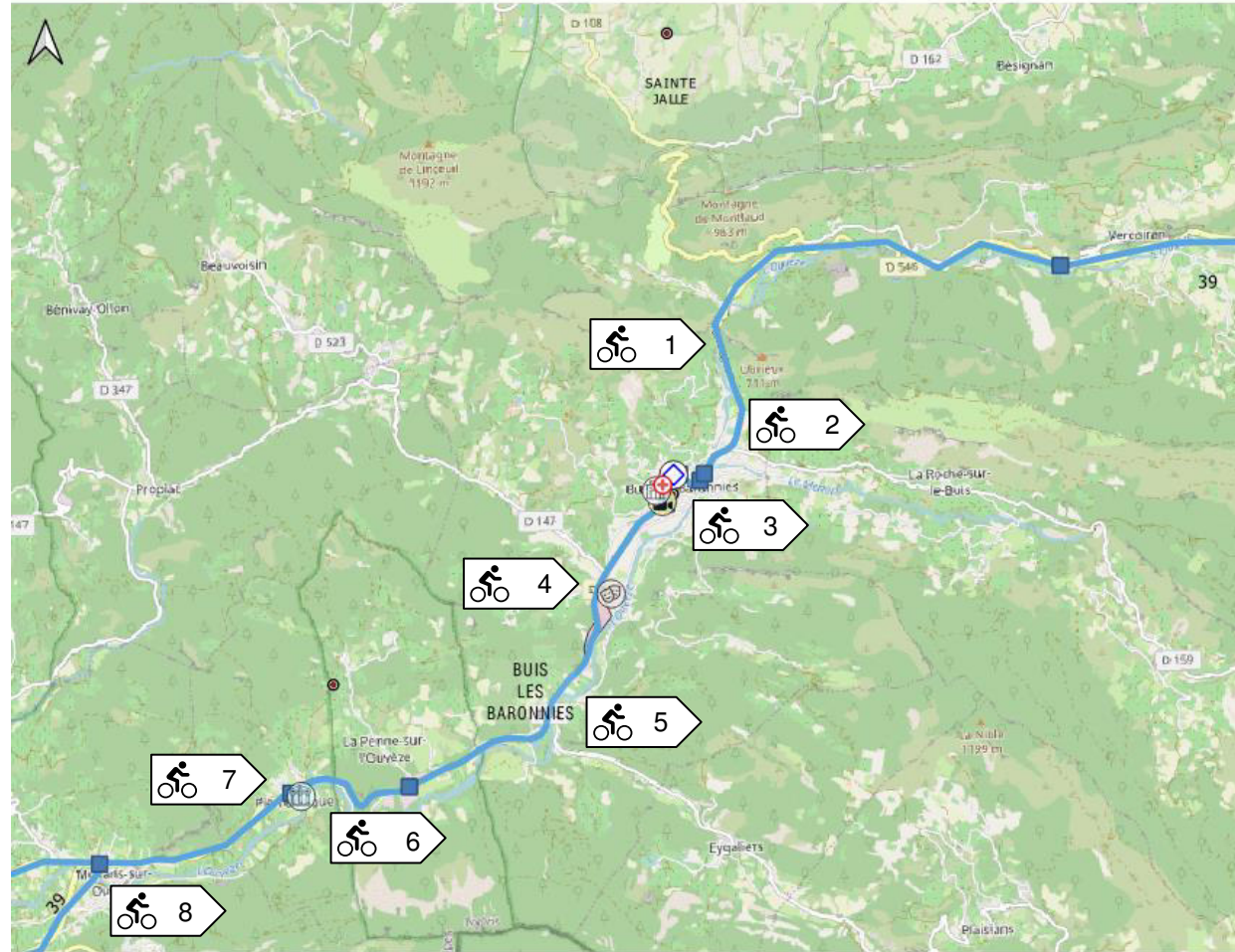
Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



Rabattement cyclable peut aussi faire office de signalétique vers les arrêts transports en commun

Recommandation 2.4 :

Mutualiser les mâts de signalétique vélo « Au fil de l'Ouvèze » pour communiquer sur le vélo et les transports en commun.



Pôles générateurs de flux autour de Buis-les-Baronnies et de la ligne 39

- Ligne 39 : Vaison - Nyons - Buis- Lachau
- Arrêts de la ligne 39
- ⬠ Groupe scolaire - Collège
- ⬠ ZAE La Palun
- Monument historique
- ⊕ Équipements sportifs
- ⊕ Salle de spectacle
- ⊕ Hôpital

AXE 4 : L'INTERMODALITÉ COMME VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DURABLES

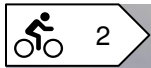
Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



2 options

AXE 4 : L'INTERMODALITÉ COMME VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DURABLES

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



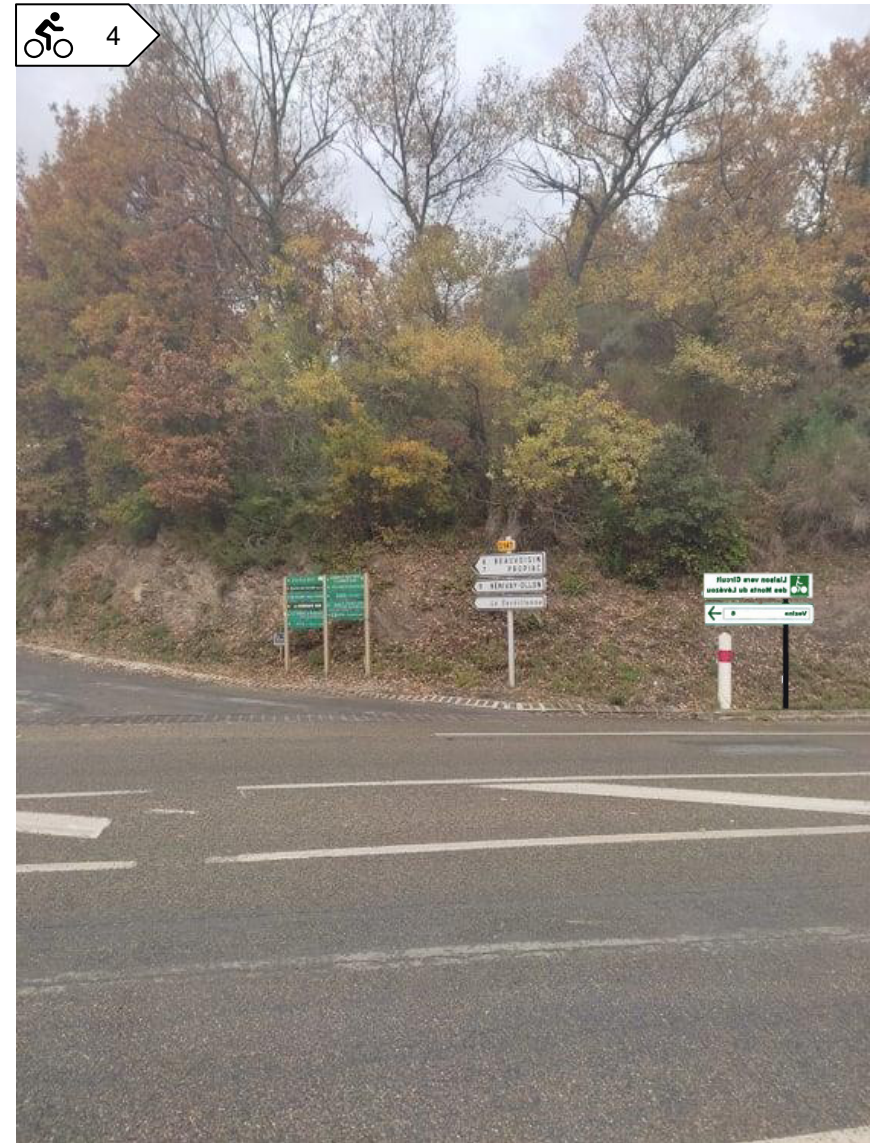
AXE 4 : L'INTERMODALITÉ COMME VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DURABLES

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



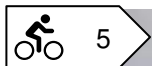
AXE 4 : L'INTERMODALITÉ COMME VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DURABLES

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



AXE 4 : L'INTERMODALITÉ COMME VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DURABLES

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



← Buis-les-Baronnies (Cost)



D72 vers Eygaliers – Plaisians - Montbrun

AXE 4 : L'INTERMODALITÉ COMME VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DURABLES

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



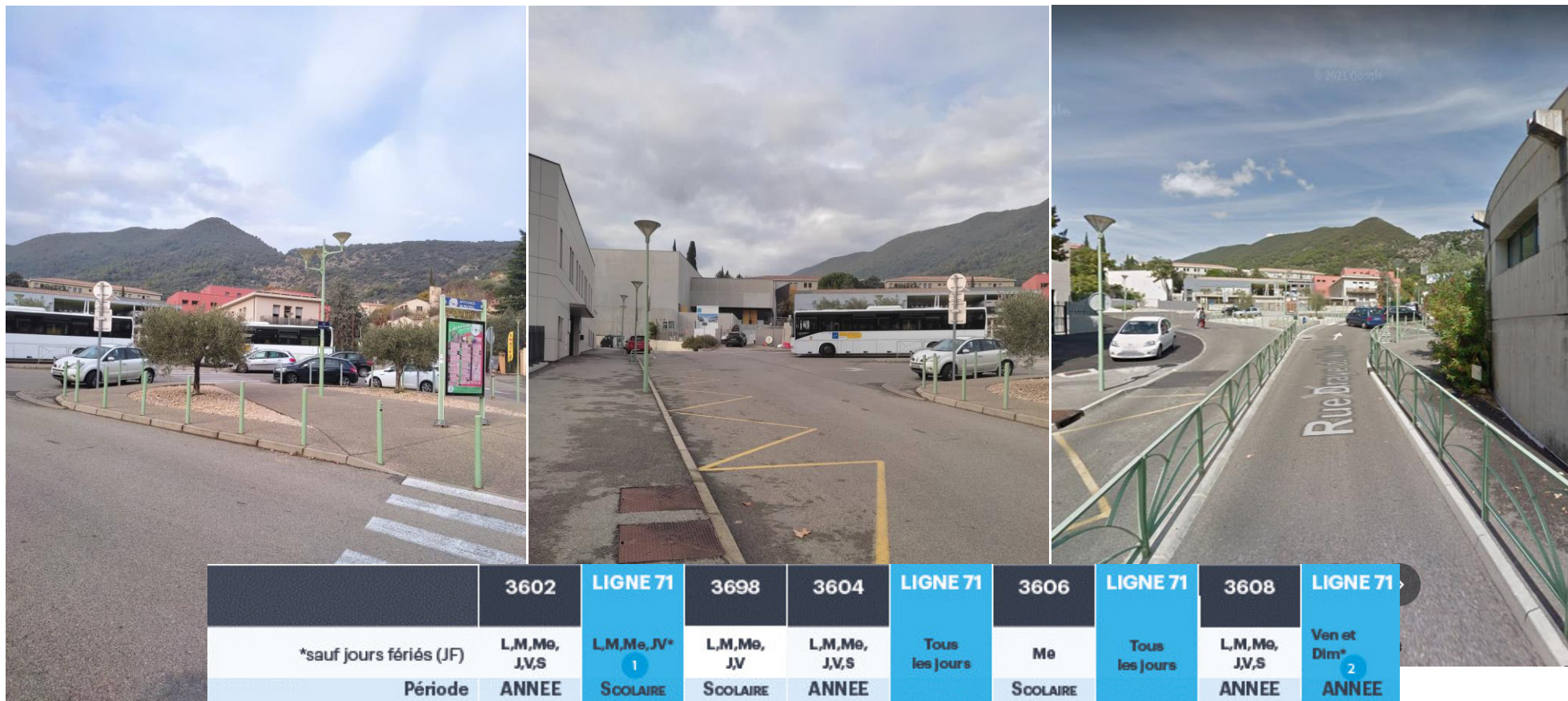
POINT DUR HALTE ROUTIERE DE NYONS

Recommandation 2.1 :

Pôle d'échange multimodal des Baronnies : étudier les possibilités de relocalisation et de réaménagement de la gare routière de Nyons

AXE 2 - HUB MOBILITÉS ALTERNATIVES

1. Relocalisation de la gare routière de Nyons



	3602	LIGNE 71	3698	3604	LIGNE 71	3606	LIGNE 71	3608	LIGNE 71
sauf jours fériés (JF)	L,M,Me, J,V,S	L,M,Me,JV 1	L,M,Me, J,V	L,M,Me, J,V,S	Tous les jours	Me	Tous les jours	L,M,Me, J,V,S	Ven et Dim* 2
Période	ANNEE	SCOLAIRE 26-84	SCOLAIRE 26-84	ANNEE		SCOLAIRE 26-84		ANNEE	ANNEE
Drôme 26 / Vaucluse 84									
NYONS HALTE ROUTIERE	05.45	-	07.40	08.30	-	12.10	-	17.10	-
NYONS OFFICE DE TOURISME	05.46	06.55	-	-	11.37	-	16.30	-	17.45
NYONS CAVE COOPERATIVE	05.50	07.00	-	-	11.42	-	16.35	-	17.50
VENTEROL GARE	06.00	07.05	07.45	08.33	11.50	12.20	16.41	17.20	17.56

Départ Halte Routière en « zone scolaire » : point dur reconnu « congestion, danger, étroit, polluant et peu pratique pour la dépose »

Recommandation 2.1 :

Pôle d'échange multimodal des Baronnies : étudier les possibilités de relocalisation et de réaménagement de la gare routière de Nyons

AXE 2 - HUB MOBILITÉS ALTERNATIVES

1. Relocalisation de la gare routière de Nyons



	3602	LIGNE 71	3698	3604	LIGNE 71	3606	LIGNE 71	3608	LIGNE 71
sauf jours fériés (JF)	L,M,Me, J,V,S	L,M,Me,JV 1	L,M,Me, JV	L,M,Me, J,V,S	Tous les jours	Me	Tous les jours	L,M,Me, J,V,S	Ven et Dim* 2
Période	ANNEE	SCOLAIRE 26-84	SCOLAIRE 26-84	ANNEE		SCOLAIRE 26-84		ANNEE	ANNEE
DRÔME 26 / VAUCLUSE 84									
NYONS HALTE ROUTIERE	05.45	-	07.40	08.30	-	12.10	-	17.10	-
NYONS OFFICE DE TOURISME	05.46	06.55	-	-	11.37	-	16.30	-	17.45
NYONS CAVE COOPERATIVE	05.50	07.00	-	-	11.42	-	16.35	-	17.50
VENTEROL GARE	06.00	07.05	07.45	08.33	11.50	12.20	16.41	17.20	17.56

2nd arrêt assez convivial et confortable pour attendre cependant non fonctionnel en raison de sa situation dans un rond-point

Recommandation 2.1 :

Pôle d'échange multimodal des Baronnies : étudier les possibilités de relocalisation et de réaménagement de la gare routière de Nyons

AXE 2 - HUB MOBILITÉS ALTERNATIVES

1. Relocalisation de la gare routière de Nyons



	3602	LIGNE 71	3698	3604	LIGNE 71	3606	LIGNE 71	3608	LIGNE 71
sauf jours fériés (JF)	L,M,Me, J,V,S	L,M,Me,JV 1	L,M,Me, J,V	L,M,Me, J,V,S	Tous les jours	Me	Tous les jours	L,M,Me, J,V,S	Ven et Dim* 2
Période	ANNEE	SCOLAIRE 26-84	SCOLAIRE 26-84	ANNEE	-	SCOLAIRE 26-84	-	ANNEE	ANNEE
DRÔME 26 / VAUCLUSE 84									
NYONS HALTE ROUTIERE	05.45	-	07.40	08.30	-	12.10	-	17.10	-
NYONS OFFICE DE TOURISME	05.46	06.55	-	-	11.37	-	16.30	-	17.45
NYONS CAVE COOPERATIVE	05.50	07.00	-	-	11.42	-	16.35	-	17.50
VENTEROL GARE	06.00	07.05	07.45	08.33	11.50	12.20	16.41	17.20	17.56

Dernier arrêt non fonctionnel, non convivial et peu confortable en raison de sa situation dans un rond-point fréquenté et en pente

Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO

Phase 3 : Plan d'action Mobilités durables

Développer une mobilité durable sur le territoire de la Communauté de Communes des Baronnies en Drome Provençale



PHASE 3
Schéma directeur cyclable

Sommaire

PLAN D' ACTIONS :

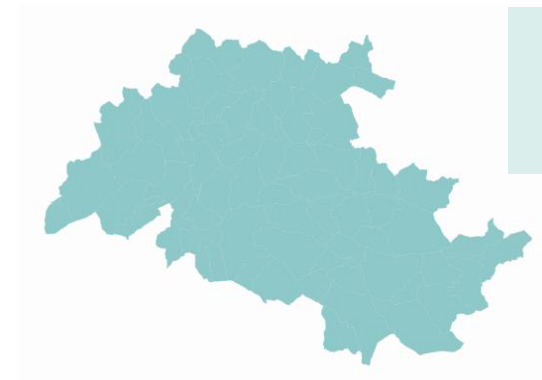
Nyons et Buis-Les Baronnies

- I. Apaisement et modération de vitesse
- II. Stationnements vélos
- III. Signalétique / rabattement

Autres communes de la CCBDP

- I. Apaisement et modération de vitesse
- II. Stationnements vélos
- III. Signalétique / rabattement

Synthèse financière



PLAN D'ACTION VELO

La politique vélo au cœur de la mobilité du quotidien

« 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. Les communes restent maîtrise d'ouvrage décisionnaires sur les propositions visibles dans la suite de ce document. »

MODERATION DES VITESSES

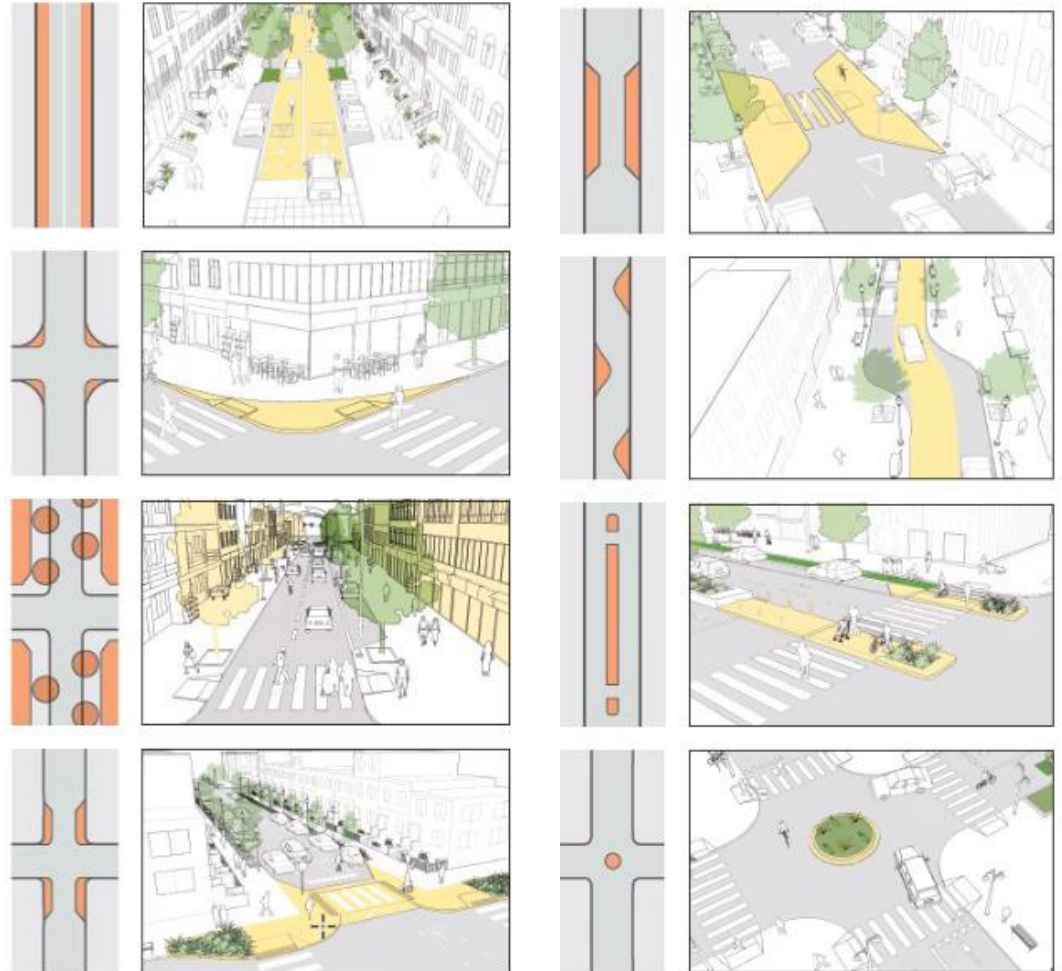
EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT :

GLOBAL STREET DESIGN GUIDE

Source : NACTO



Chicanes / écluses et By-pass Vélo



MODERATION DES VITESSES

Marquage au sol d'entrées de zone 30 ou de zone de rencontre

EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT :



Marquage au sol d'entrée de zone de rencontre, SM du bassin de Thau

Source : larouelibredethau.org, 2017



Marquage au sol d'entrée de zone 30, Pau

Source : pau.fr, 2022

ralentisseurs et stratégie d'apaisement



Marquage au sol d'entrée de zone de rencontre, Poitiers

Source : lanouvellerepublique.fr, 2019



Marquage au sol d'entrée de zone 30, Caudry

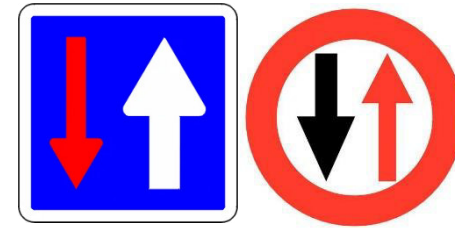
Source : lavoixdunord.fr, 2017



EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT :



Panneaux B30 et B51 d'entrée/sortie de zone 30



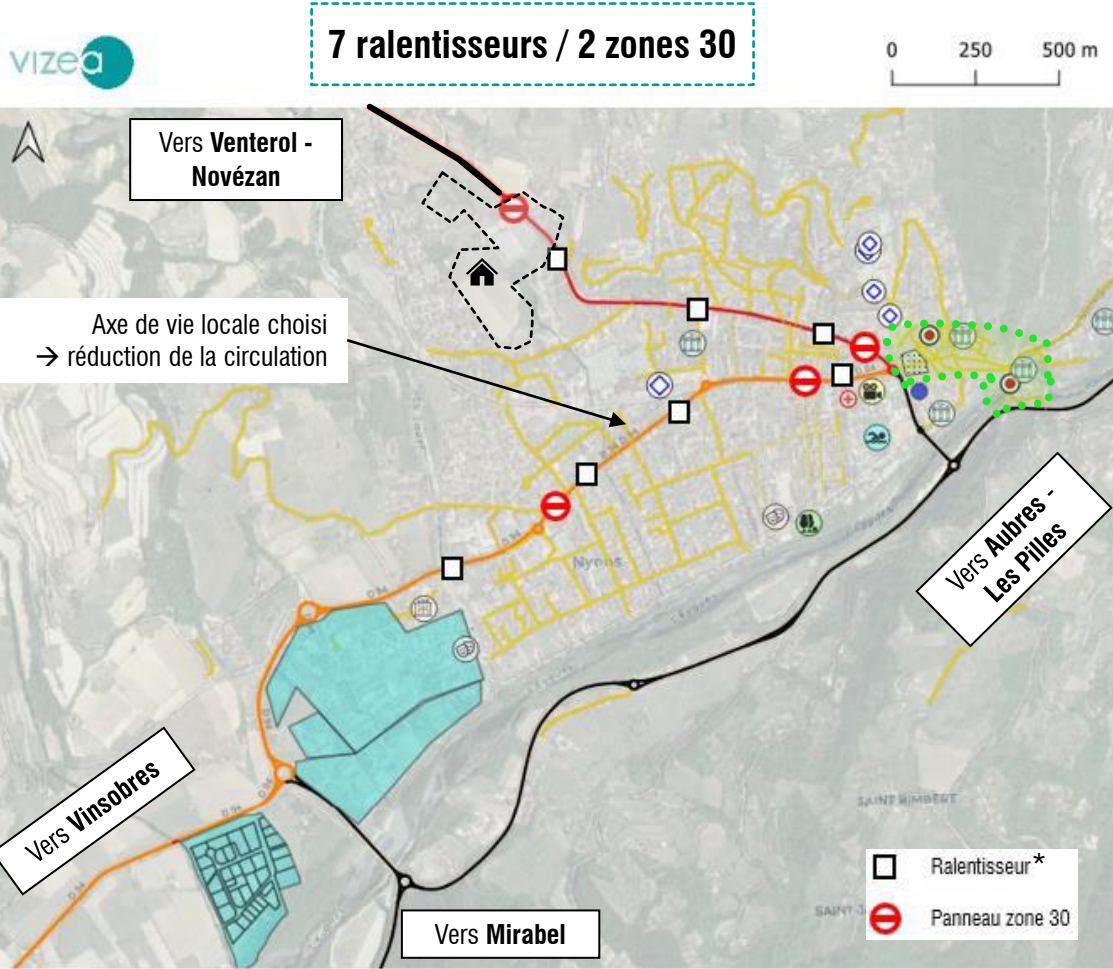
Panneaux C18 et B15 à installer aux abords d'une écluse en fonction du sens de priorité



Panneaux B52 et B53 d'entrée/sortie de zone de rencontre



Panneau type « chaucidou » (CVCB)
Ralentissement et partage de la voirie



Modérer les vitesses pour un meilleur partage de la voirie

RD 538 – RD 94



OBJECTIFS

Apaiser le cœur de ville, réduire la pollution issue des véhicules motorisés, réduire la dangerosité des routes départementales à forte fréquentation



PILOTE

Ville de Nyons

MAITRE OUVRAGE

CCBDP : Schéma directeur cyclable
Ville de Nyons

PROPOSITION TECHNIQUE

- Mise en place de :
- 7 ralentisseurs
 - 2 zones 30 : environ 2 500 mètres linéaires

PARTENARIATS ENVISAGÉS

DDT / Département / ADEME

TEMPORALITE

Moyen terme

ENVELOPPE FINANCIERE

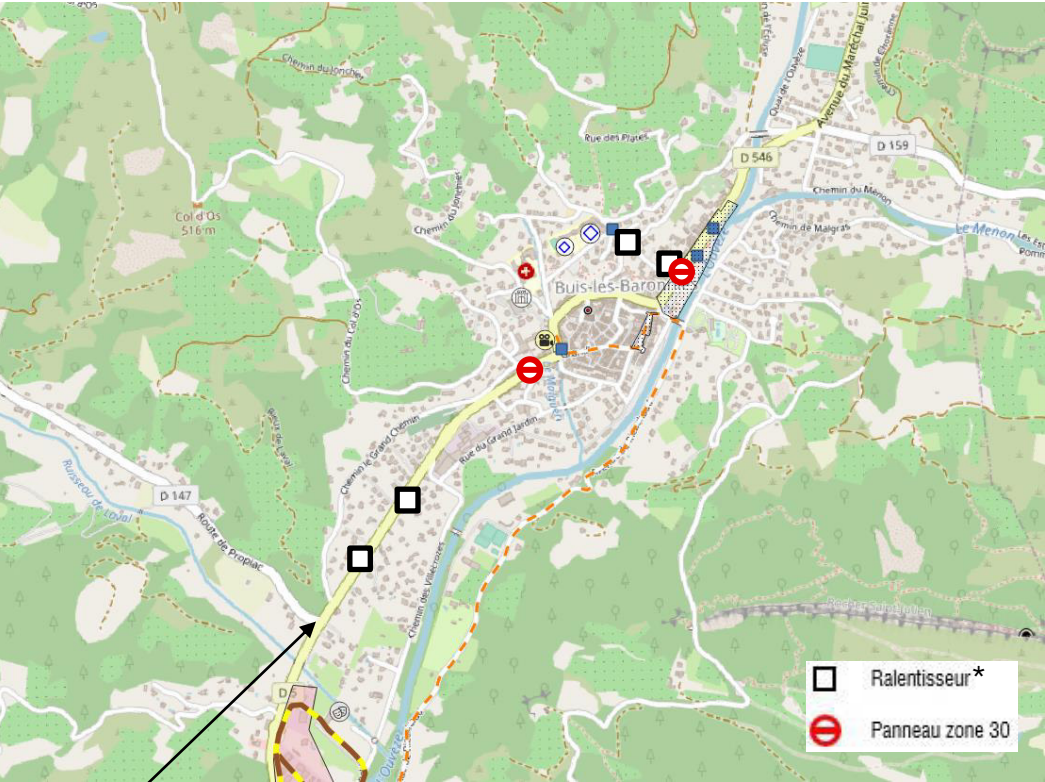
- 1 ralentisseur : 1 000 €
- 1 zone 30 : 40 € / mL

Total : **100 000 à 200 000€**

* Aménagements ponctuels de ralentissement (favoriser chicane ou écluse, éviter les dos d'âne, coussins berlinois ou plateaux surélevés en raison de l'environnement résidentiel...)

- Apaiser les principaux axes de circulation de la commune**
- RD 538 (Avenue H. Rochier)
 - RD 94 (Avenue P. Laurens) : Sécurisation des traversées avec des panneaux de présence de cyclistes, des stop et SAS vélo et une réduction ponctuelle de la vitesse de circulation à 30 km/h
 - Axe circulation / Itinéraire bis « accueille la fonction de transit supra-communal »
 - Piétonisation du cœur de ville – Rue des Déportés

4 ralentisseurs / 1 zone 30



Route départementale 5

* Aménagements ponctuels de ralentissement (favoriser les chicanes ou écluses, éviter les dos d'âne, coussins berlinois ou plateaux surélevés en raison de l'environnement résidentiel et des nuisances acoustiques qu'ils engendrent)

Modérer les vitesses pour un meilleur partage de la voirie

RD 5



OBJECTIFS

Gérer le partage de l'espace public pour des usages et services de proximité
 Apaisement et modération des vitesses en centre-bourg



PILOTE

Ville de Buis-les-Baronnies

MAITRE OUVRAGE

CCBDP : Schéma directeur cyclable
 Ville de Buis-les-Baronnies

PROPOSITION TECHNIQUE

- Mise en place de :
- 4 ralentisseurs
 - 1 zone 30 d'environ 500 mètres linéaires

PARTENARIATS ENVISAGÉS

DDT / Département / ADEME

TEMPORALITE

Moyen terme

ENVELOPPE FINANCIERE

1 ralentisseur : 1 000 €
 1 zone 30 : 40 € / mL

Total : **25 000 à 50 000€**

STATIONNEMENTS VELOS SECURISES

EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT : le stationnement vélo



Box vélo sécurisé



Abri collectif fermé



Arceaux vélo



Box vélo sécurisé



Arceaux vélo



Râteliers – arceaux de type « pince-roues »

EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT : les opportunités de recharges des Vélos à Assistance Electriques lors du stationnement

Le développement des vélos à assistance électriques (VAE) est à prendre en compte. Plébiscités pour leurs capacités à réaliser des distances intéressantes, alléger l'effort sur des territoires vallonnés et proposer des activités touristiques plein air agréables, des aménités (type chargeur de batterie, box sécurisés, kit entretien, ... sont fortement appréciés et anticipe des futures demandes récurrentes.

L'opportunité de pouvoir recharger les VAE se trouve dans :

- les lieux d'accueil (commerces, particuliers, maison du vélo ou office du tourisme, gîte, loueur et réparateur vélo, restaurateur, sites touristiques ...)

- les lieux labellisés « Accueil Vélo » France Tourisme

- au sein de box sécurisés dernière génération (type Simply Box*)

* système d'attache du vélo associé à une box verrouillable dotée d'une prise 220V (capable d'accueillir la batterie et son chargeur ainsi que les effets personnels du cycliste (casque, sac à dos etc...)).

Les hébergements Accueil Vélo vous assure les services suivants :



1 abri vélo couvert et fermé



1 kit de réparation complet



1 prise pour recharger



Être à -5 km d'un itinéraire



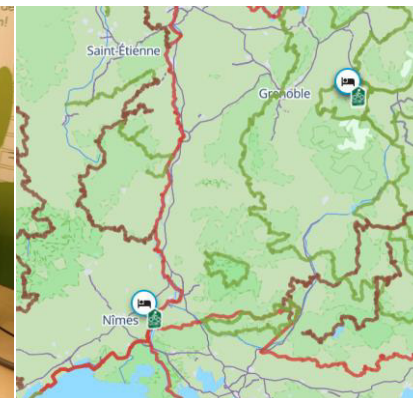
Laver et sécher son linge



Transfert de bagages (gratuit ou payant)



Simply Box



<https://www.francevelotourisme.com/accueil-velo>



OBJECTIFS

Permettre aux usagers des modes de transport actifs de stationner et sécuriser leurs vélos, VTT, VAE, trottinettes, hoverboards, gyroroue... lors de leur venue en centre-ville.
 A plus long terme : Réduire la pollution et les nuisances des véhicules motorisés



PILOTE
 Ville de Nyons



Exemple de localisations possibles pour l'ajout de stationnements –
Bord vert épais : box

MAITRE OUVRAGE

CCBDP : Schéma directeur cyclable
 Ville de Nyons

Consulter le collectif vélo local pour confirmer les emplacements et leurs nouvelles idées

PARTENAIRES ENVISAGÉS

Région - PNR

TEMPORALITE

Court terme

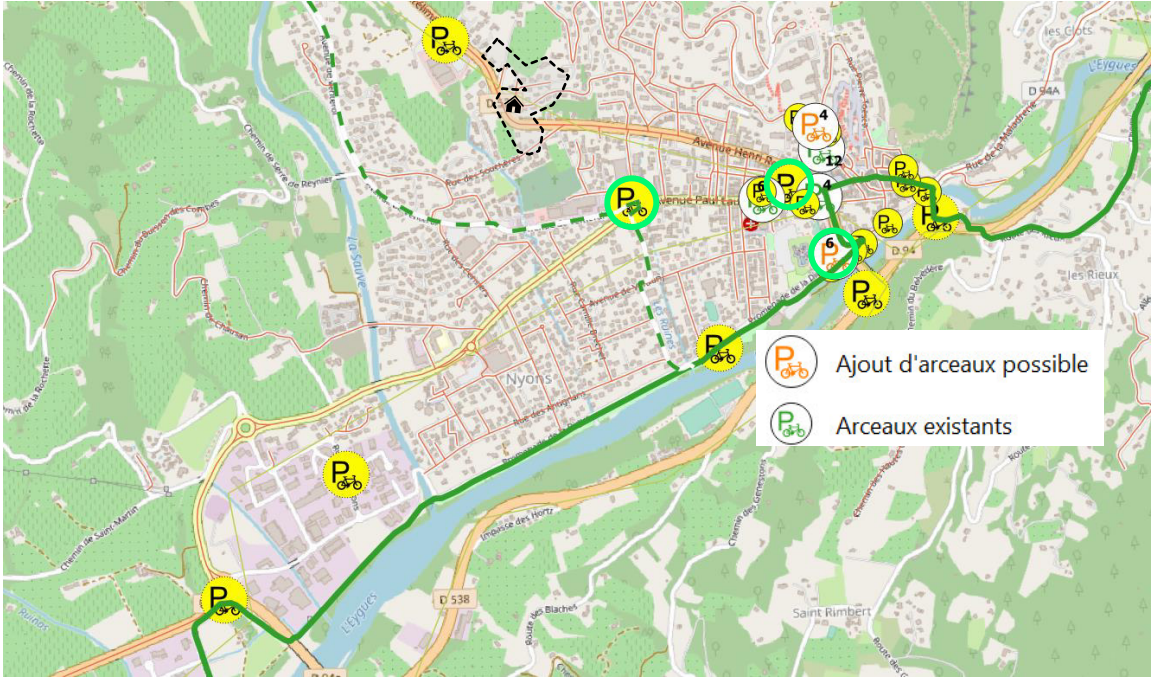
DETAILS

- + 80 places de stationnement « modes actifs »
- 30 accroches vélos type « U inversés »
- 20 places en box sécurisé

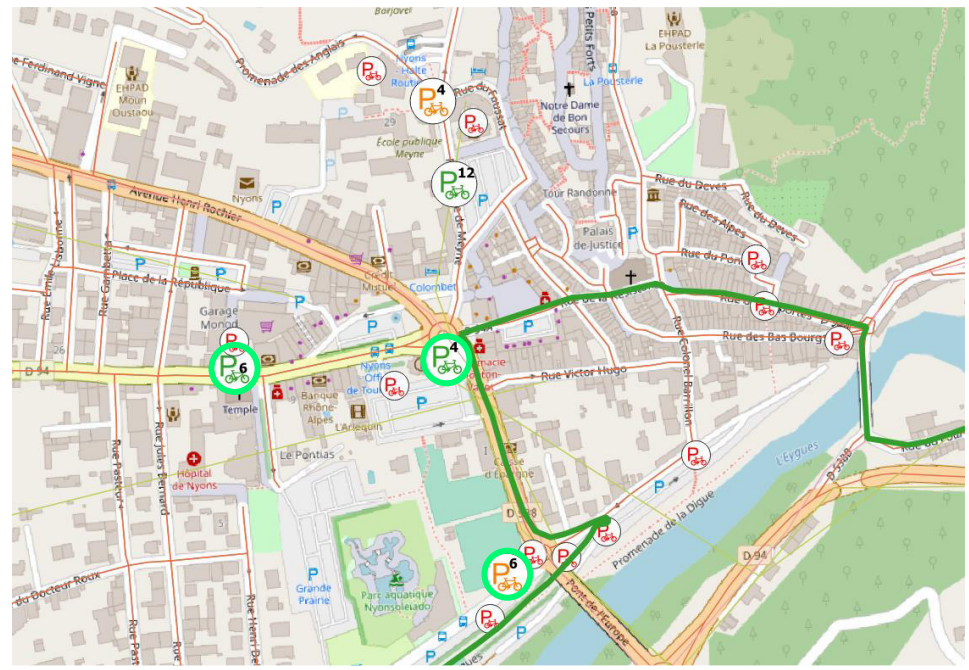
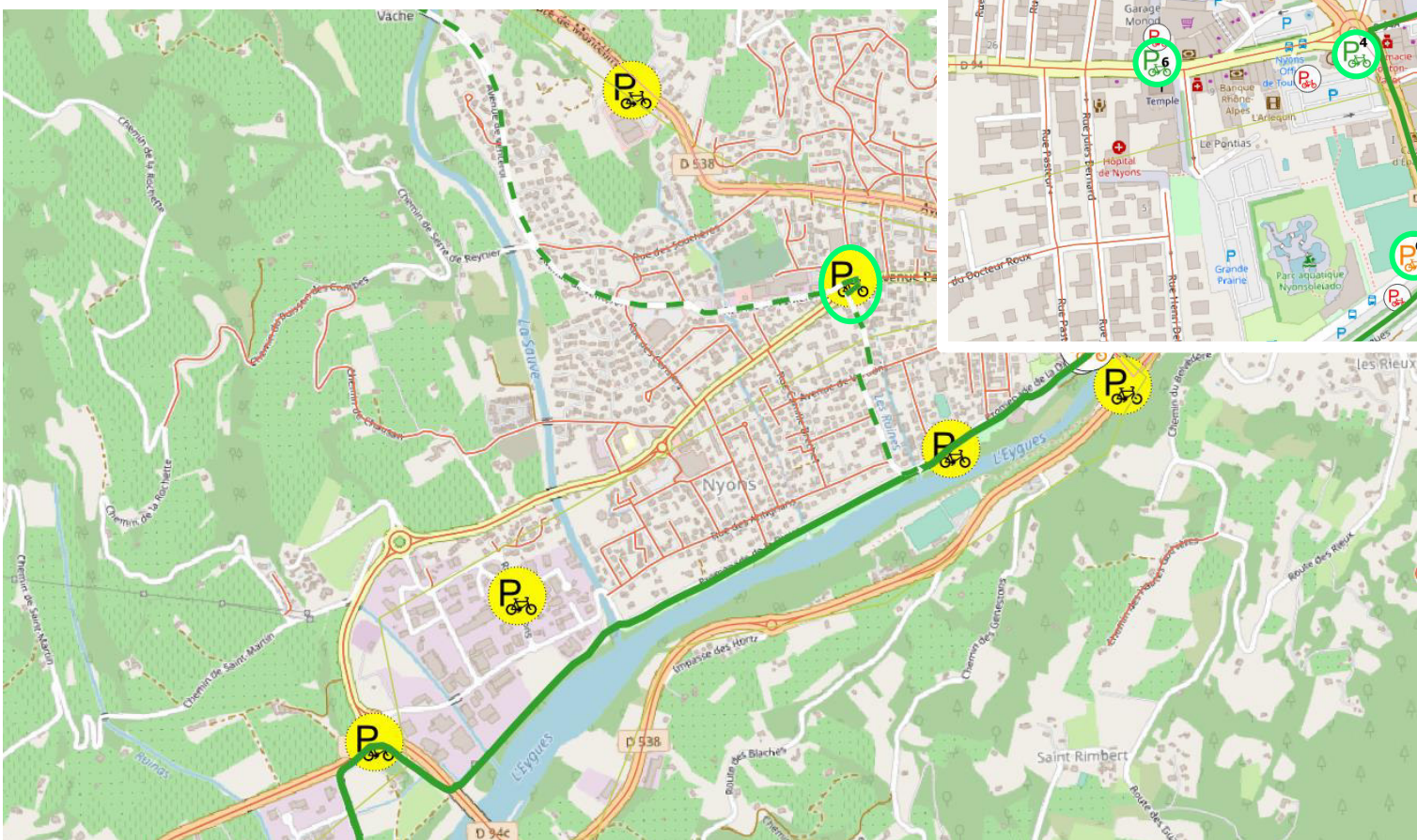
ENVELOPPE FINANCIERE




1 accroche vélo type U inversés : 250 €
 1 emplacement en box sécurisé : 1 500€

Total : entre 30,000€ et 40,000€

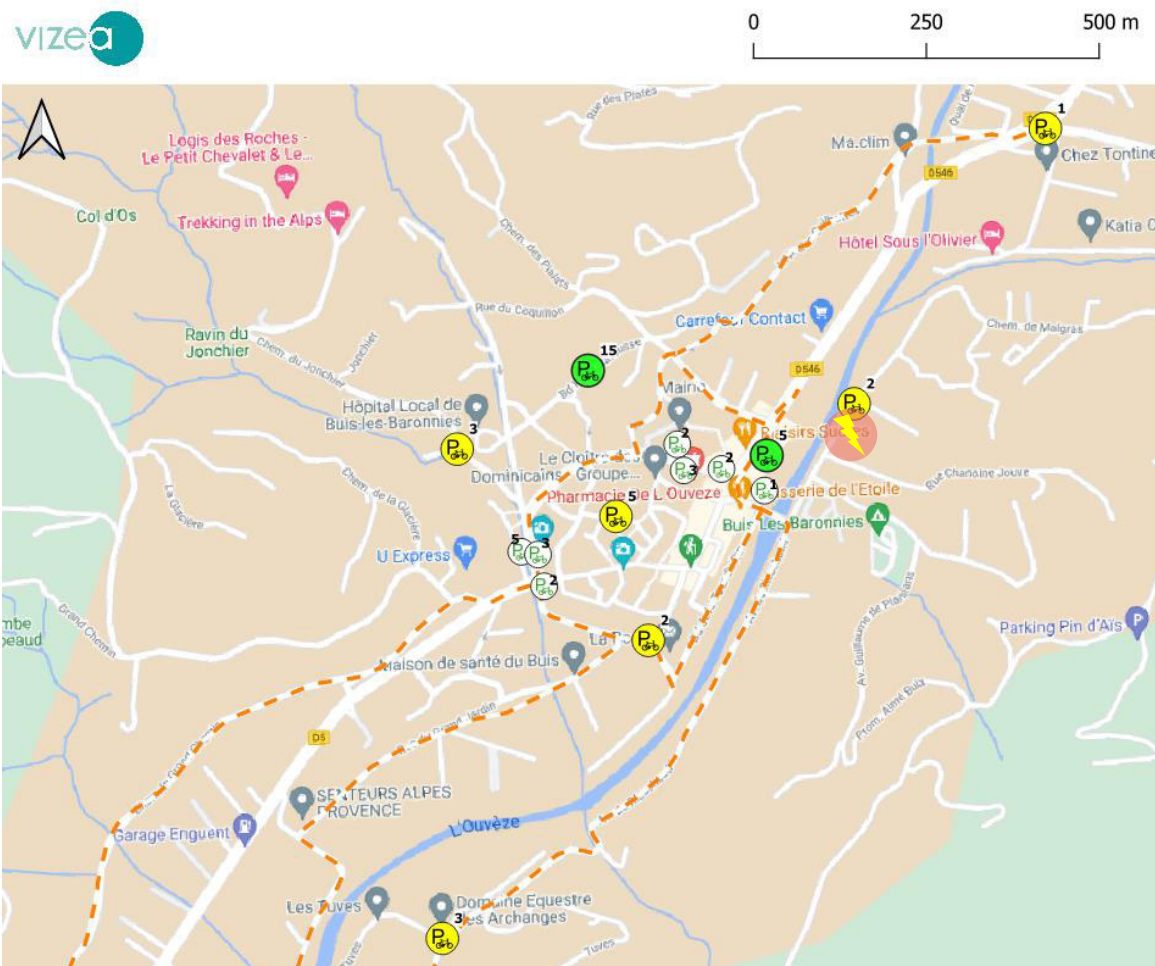


 Propositions complémentaires



-  Ajout d'arceaux possible
-  Arceaux existants
-  Arceaux possibles
- Bord vert épais : box**

emplacements proposés à rapprocher des propositions du collectifs vélo



Buis-les-Baronnies - Emplacements existants et suggérés pour la création de stationnements vélo

- - - Projet "Au fil de l'Ouvèze" - Buis-Pierrelongue
-  Arceaux existants
-  Box sécurisés
-  Arceaux type U inversé

Ajouts possibles :



OBJECTIFS

Permettre aux usagers des modes de transport actifs de stationner et sécuriser leurs vélos, VTT, VAE, trottinettes, hoverboards, gyroroue... lors de leur venue en centre-ville.
Réduire la pollution et les nuisances issues des véhicules motorisés


PILOTE

Ville de Buis-les-Baronnies



MAITRE OUVRAGE

CCBDP : Schéma directeur cyclable
Ville de Buis-les-Baronnies

 Exemple de localisations possibles pour l'ajout de stationnements

PARTENAIRES ENVISAGÉS

Région / PNR

ENVELOPPE FINANCIERE

TEMPORALITE

Court terme

1 accroche vélo type U inversés : 250 €
1 emplacement en box sécurisé : 1 500 €

DETAILS

- + 45 places :
- 15 U inversés
- 15 places en box sécurisés

Total : entre 25,000€ et 30,000€

Penser à jalonner le stationnement vélo

SIGNALETIQUE ET RABATTEMENT

Nyons

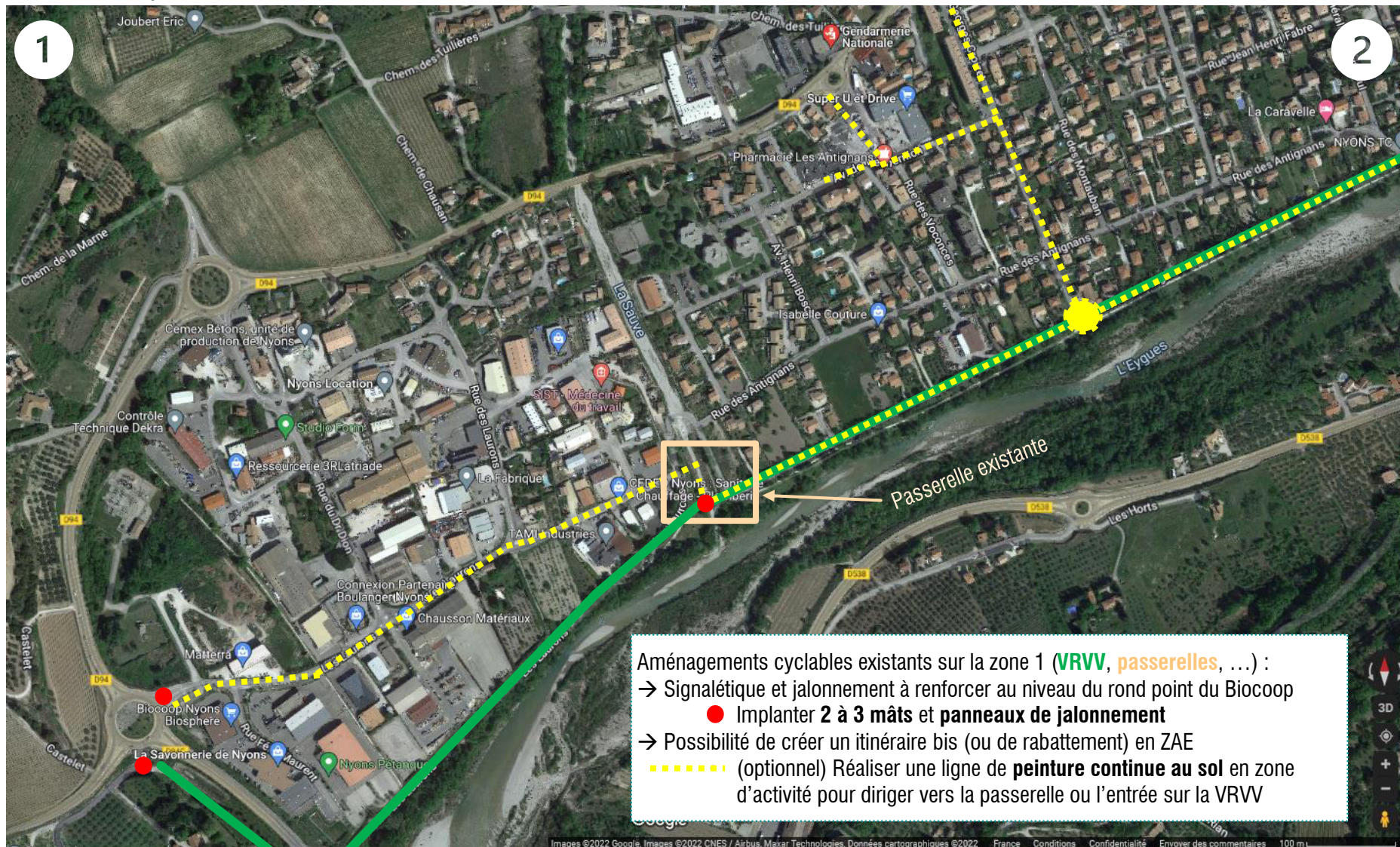
EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT : exemples de signalétiques piétonnes et cycles



LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

NYONS : Valoriser, rabattre, connecter et jalonner autour des VRVV

Entrer/Sortir de Nyons depuis une entrée de ville « Rond-point des Laurons / Biocoop » --- traversée de ZAE



LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

! \ à mettre en cohérence / complémentarité avec les propositions du BE CEREG (en cours)

NYONS : Valoriser, rabattre, connecter et jalonner autour des VRVV

Maîtrise d'ouvrage : Ville de Nyons

Entrer/Sortir de Nyons depuis une centralité « Gendarmerie / Pharmacie / Super U / Brasserie »



NYONS : Valoriser, rabattre, connecter et jalonnement autour des VRVV

Proposition de scénarios par itinéraires : le réseau irriguant VRVV (Av. de Venterol) – Rue des Cerisiers – Rue G. Croizet - Rue des Antignans – Jonction future VRVV



ETAT ACTUEL

L'avenue de Venterol est assez fréquentée mais fera l'objet d'un réaménagement lourd type VRVV. La circulation des cycliste sera donc sécurisée grâce à la sur largeur disponible. Attention, cette route est également empruntées par des véhicules lourds. L'avenue est d'autant plus fréquentée aux heures de pointes matinales et en fin de journée.



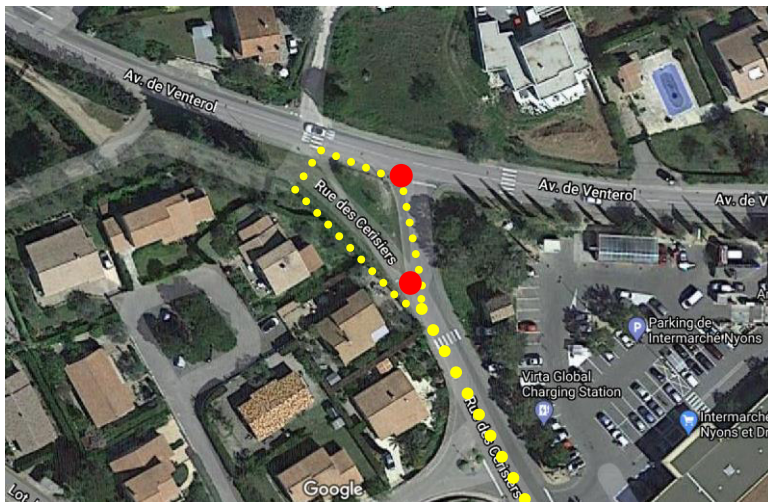
PROPOSITION TECHNIQUE

Aménagements paysagers et remodelage du croisement.
Jalonnement au niveau du croisement avec la Rue des Cerisiers :

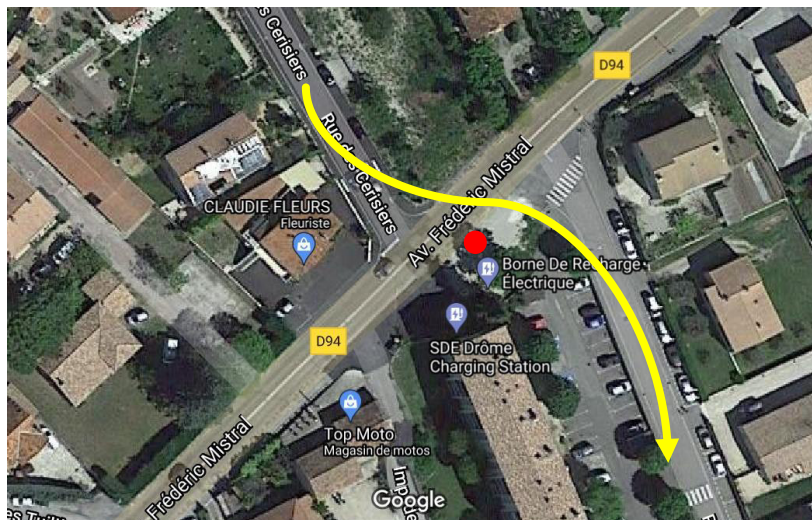
- Pose d'un ou 2 mats et de panneaux de jalonnement.

Marquages au sol (peinture)

Provision pour travaux complémentaires



NYONS : Valoriser, rabattre, connecter et jalonner autour des VRVV



Proposition de scénarios par itinéraires : le réseau irriguant

Rue des Cerisiers – Avenue F. Mistral - Rue G. Croizet



ETAT ACTUEL

La rue des Cerisiers profite d'un revêtement satisfaisant et présente une fréquentation modérée. Un mat ainsi que des panneaux de jalonnement serait nécessaire afin d'orienter convenablement les cyclistes.



PROPOSITION TECHNIQUE

- Jalonnement au niveau du croisement Rue des Cerisiers-Avenue F. Mistral : pose d'un mat et panneaux de jalonnement.

LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

NYONS : Valoriser, rabattre, connecter et jalonner autour des VRVV

Proposition de scénarios par itinéraires : le réseau irriguant

Rue G. Croizet – Avenue de Mechernich



PROPOSITION TECHNIQUE

Solution 1

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement au croisement de la Rue G. Croizet avec l'avenue de Mechernich

Solution 2

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement au niveau de la pharmacie « Les Antignans »

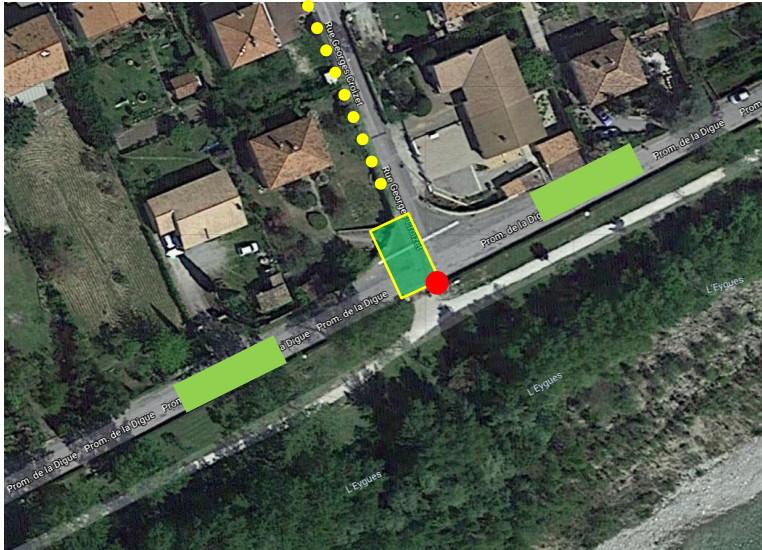


LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

NYONS : Valoriser, rabattre, connecter et jalonner autour des VRVV

Proposition de scénarios par itinéraires le réseau irriguant

Rue G. Croizet – Promenade de la Digue - VRVV « Au fil de l'Eygues »



ENJEU

Sécuriser la traversée des cyclistes au niveau de la bande stop
 Signaler l'arrivée sur la VRVV « Au Fil de l'Eygues »

ETAT ACTUEL

- **Rue G. Croizet** : état correct
- **Promenade de la Digue** : état dégradé sur ce tronçon
- **VRVV** : bon état

PROPOSITION TECHNIQUE

- Réfection de la voirie et marquage au sol (10 m²)
- Mise en place d'écluses (2)
- Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement

EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT : écluse / chicane légère



- Balises J11
- Peinture blanche
- Place de stationnement



Utilité : Permet le ralentissement des véhicules sur une voie à largeur réduite

Efficace dans les quartiers résidentiels où la commune souhaite conserver une offre de stationnement

Cet aménagement peut être encore plus favorable à la circulation des cyclistes, en ajoutant un bypass vélo (voie cyclable passant à droite de l'aménagement ci-contre)

Sur la photo ci-contre, la largeur de la voie reste importante, l'effet de ralentissement est donc réduit sur cette section.

Pour plus de durabilité, il est possible d'avoir plusieurs aménagements différents :

- un petit terre-plein béton (pérenne)
- un pot de fleur de taille conséquente
- ...

Il est aussi possible de tester cet aménagement avec de l'urbanisme tactique : peinture jaune et balises (J11 ou K16)

NYONS : Valoriser, rabattre, connecter et jalonner autour des VRVV

Jalonnement de l'itinéraire



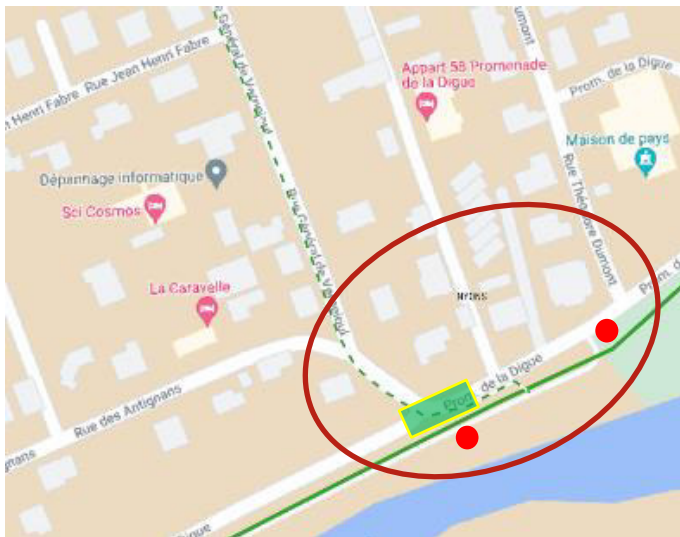
Proposition de scénarios par itinéraires : le réseau irriguant

Rue des Antignans – Promenade de la Digue - VRVV « Au fil de l'Eygues »



ENJEU

Sécuriser la traversée des cyclistes
 Signaler et mettre en valeur cette future jonction



ETAT ACTUEL

La cartographie participative et les visites terrain Vizea permettent de conclure sur les besoins suivants :
 Au croisement *promenade de la Digue* x *Rue des Antignans* x *Rue du Général de Vernejoul* :

- passage piéton
- réfection de la voirie

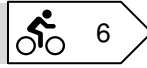


PROPOSITION TECHNIQUE

- Réfection de la voirie
- Création d'un passage piéton (marquage au sol sur environ 15 m2)
- Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un ou 2 mats et de panneaux de jalonnement

Connexion entre la VRVV « Au fil de l'Eygues » et la future VRVV « Création sur existant - Nyons - Venterol – Novézan »

Jalonnement de l'itinéraire



Proposition de scénarios par itinéraires : le réseau irriguant Rue du Général de Vernejoul x Avenue de Verdun x Rue Edgard de Vernejoul



ENJEU

Orienter les cyclistes dans ce quartier résidentiel
Permettre une arrivée en hypercentre

ETAT ACTUEL

Cette zone a été refaite fin 2021, seule de la signalétique est nécessaire.



PROPOSITION TECHNIQUE

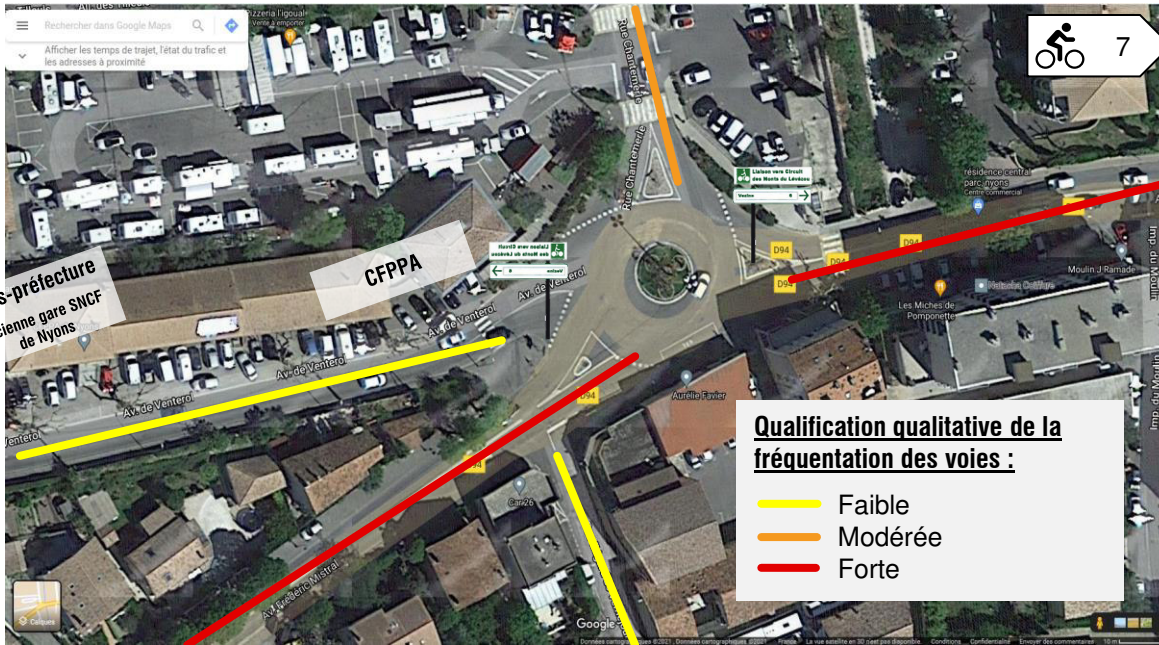
Solution 1

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un ou 2 mats et de panneaux de jalonnement.

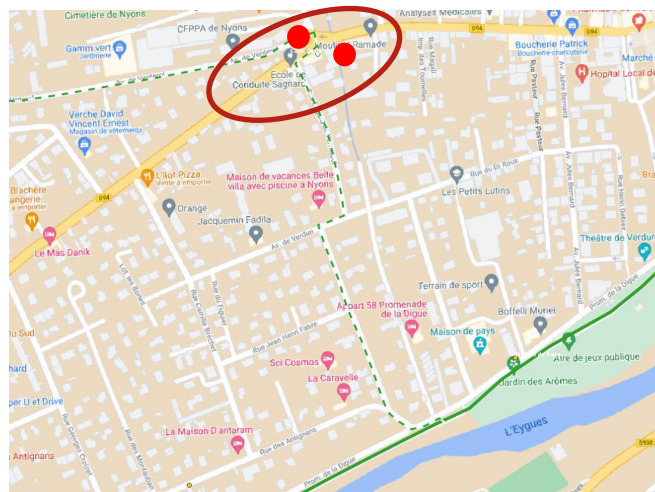


LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Connexion entre la VRVV « Au fil de l'Eygues » et la future VRVV « Création sur existant - Nyons - Venterol – Novézan »



Des aménagements importants pourraient être réalisés sur ce secteur autour de l'arrêt TER, dans ce cas le cout global du projet sera plus important (cf. Plan d'actions - Schéma des mobilités)



Proposition de scénarios par itinéraires : le réseau irriguant

Rue Edgard de Vernejoul x Av. Venterol x Av. Frédéric Mistral x Av. Paul Laurens



ENJEU

Orienter les cyclistes sur cette arrivée en hypercentre
Permettre le stationnement, l'intermodalité avec les TC
Gérer la jonction avec les piétons et automobilistes

ETAT ACTUEL

Absence d'aménagement cyclable, un arrêt de TC important mais peu pratique



PROPOSITION TECHNIQUE

- Jalonement de l'itinéraire : pose d'un ou 2 mats et de panneaux de jalonement
- Marquages au sol

Connexion entre la VRVV « Au fil de l'Eygues » et la future VRVV « Création sur existant - Nyons - Venterol – Novézan »

Proposition de scénarios par itinéraires : le réseau irriguant

BILAN



ENJEU GLOBAL

Créer des **nouveaux itinéraires cyclables** et **mettre en valeur** les cheminements existants (notamment la VRVV « Au Fil de l'Eygues »)

Sécuriser les déplacements « modes actifs »

Orienter les piétons et cyclistes afin d'arriver en hypercentre de Nyons

Favoriser l'**intermodalité** (notamment l'interface entre les modes actifs, les transports en commun et la voiture)

Tendre vers un **meilleur partage de la voirie** (cyclistes, piétons, automobilistes)



SYNTHESE DE LA PROPOSITION TECHNIQUE

- 2 zones de réfection de la voirie (environ 50 m2)
- Une dizaine de mâts
- Une douzaine de panneaux de jalonnement
- Provision pour des marquages au sol (peinture)
 - 50 m2 (traversées, franchissements et passages piétons)
 - 300 mètres de lignes directionnelles
- 2 écluses (compris balises J11 ou K16 pour du temporaire)
- Provision pour travaux complémentaires (4000€)



ENVELOPPE BUDGETAIRE / APPROCHE DU COÛT

- **environ 20 000 € HT**

(hors aménagements VRD)

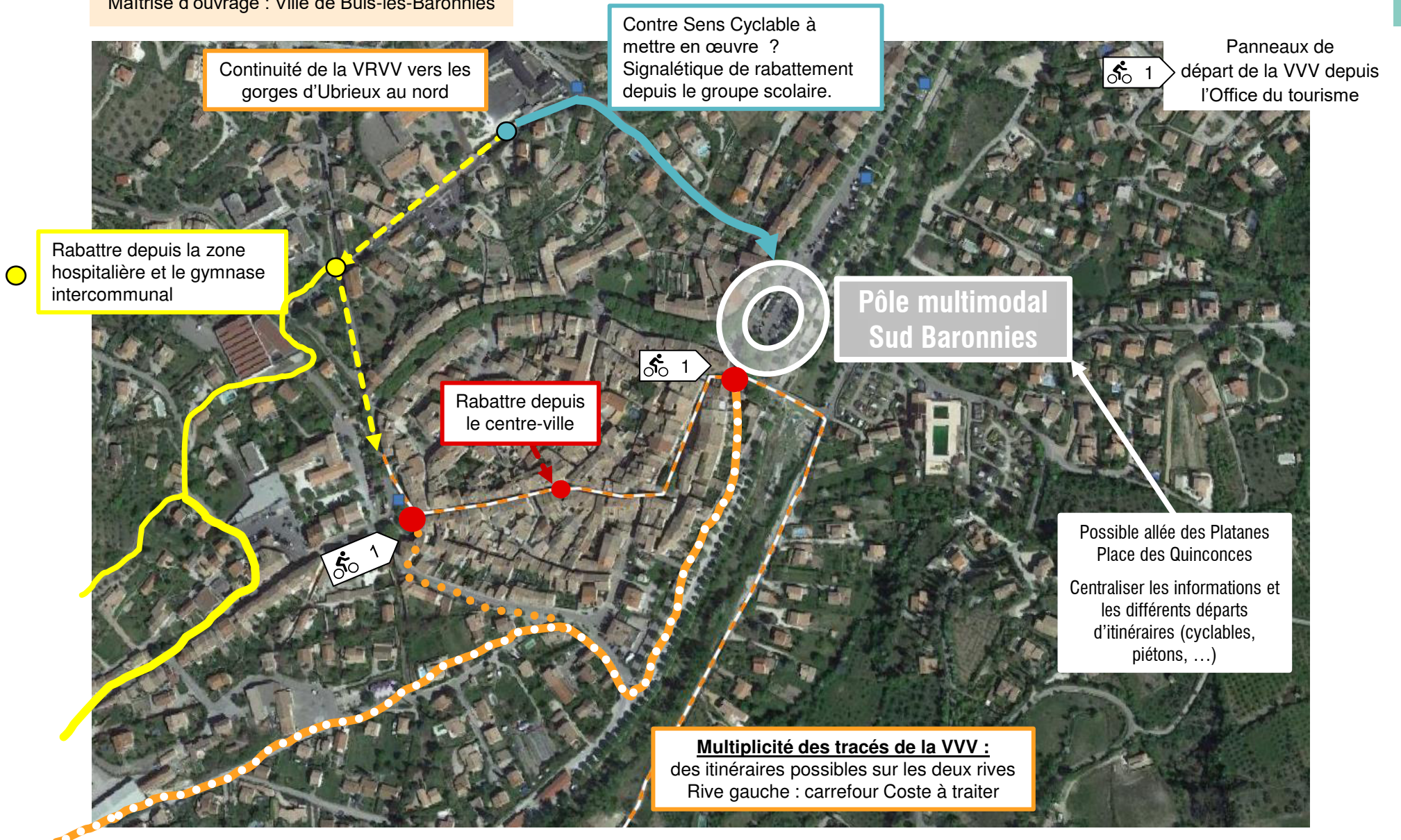
SIGNALETIQUE ET RABATTEMENT

Buis-les-Baronnies

AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Aménager et jalonner autour de la future VRVV de Buis-les-Baronnies

Maîtrise d'ouvrage : Ville de Buis-les-Baronnies



Continuité de la VRVV vers les gorges d'Ubriex au nord

Contre Sens Cyclable à mettre en œuvre ?
Signalétique de rabattement depuis le groupe scolaire.

Panneaux de départ de la VVV depuis l'Office du tourisme

Rabattre depuis la zone hospitalière et le gymnase intercommunal

Pôle multimodal Sud Baronnies

Rabattre depuis le centre-ville

Possible allée des Platanes
Place des Quinconces
Centraliser les informations et les différents départs d'itinéraires (cyclables, piétons, ...)

Multiplicité des tracés de la VVV :
des itinéraires possibles sur les deux rives
Rive gauche : carrefour Coste à traiter



ENJEUX

Orienter et fluidifier l'entrée et la sortie du village, notamment lors des trajets et transitions cyclistes, pédestres et transport en commun.

Développer un pôle d'échange multimodal pour favoriser l'intermodalité et centraliser les informations (notamment sur les différents départs d'itinéraires cyclistes et piétons)

Renforcer l'offre de stationnements sécurisés afin d'accroître les dynamiques touristiques et économiques locales



PROPOSITION TECHNIQUE

5 mâts + 5 panneaux pour :

- Le rabattement dans le centre historique, ●
- Le rabattement depuis la zone hospitalière et le gymnase intercommunal ● ainsi que depuis le collège ●
- La communication sur l'accès aux lieux sportifs et touristiques en vélo (gorges d'Ubrieux, ...) ●
- La communication sur la multiplicité des itinéraires cyclables et l'offre de stationnement sécurisés ●

Aménagement du pôle multimodal (marquage au sol, signalétique, box sécurisés, mobilier urbain, kit entretien...)



ENVELOPPE BUDGETAIRE / APPROCHE DU COÛT

5 x (100+350) = 2 250 €

1 000 € (marquages au sol)

5 000 € (mobilier urbain et kit entretien)

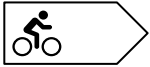
2 500 € (provision pour travaux complémentaires)

Total : 10 000 € HT

(hors aménagements VRD)

LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



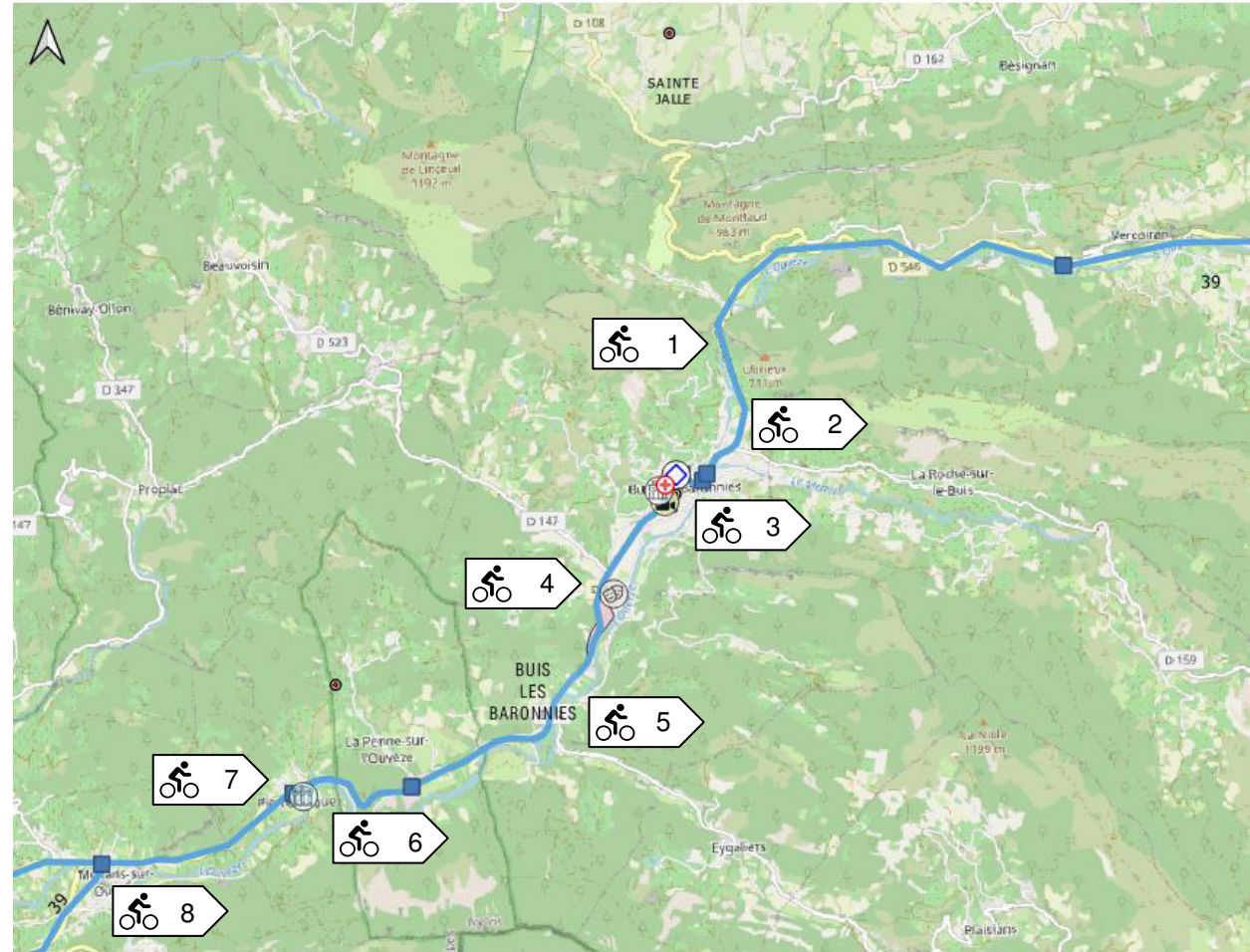
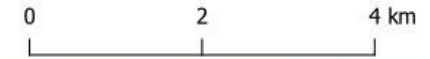
Localisation des intersections de rabattement des flux piétons, vélos et transports en commun

Etudier les opportunités de partenariat avec le département



Mutualiser les mâts de signalétique vélo « Au fil de l'Ouvèze » pour communiquer sur le vélo et les transports en commun (notamment ligne 39)

/ ! \ à mettre en cohérence / complémentarité avec les propositions du BE CEREG (en cours)



Pôles générateurs de flux autour de Buis-les-Baronnies et de la ligne 39

- Ligne 39 : Vaison - Nyons - Buis- Lachau
- Arrêts de la ligne 39

- ◇ Groupe scolaire - Collège
- ZAE La Palun
- Monument historique

- ⊞ Équipements sportifs
- ⊞ Salle de spectacle
- ⊞ Hôpital

LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



ENJEU

Signaler aux cyclistes leur arrivée sur Buis-les-Baronnies et sa future VRVV
Orienter en direction de Buis et Sainte-Jalle

ETAT ACTUEL

- **D 546** : bon état
- **D 108** : bon état



PROPOSITION TECHNIQUE

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement



2 options

LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



ENJEU

Signaler aux cyclistes leur arrivée sur Buis-les-Baronnies et sa future VRVV
Indiquer le temps nécessaire pour rejoindre La Roche en vélo

ETAT ACTUEL

- **D 159** : bon état
- **D 546** : rénovée sur cette section



PROPOSITION TECHNIQUE

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement



2 options

LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



ENJEU

Création d'un pôle multimodal stratégique afin d'orienter les différents flux et de proposer des aménités aux usagers des modes actifs

ETAT ACTUEL

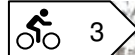
Affichages déjà présents et quelques arceaux de stationnement vélo
Abri visible
Site classé et platanes protégés



PROPOSITION TECHNIQUE

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement
Marquages au sol (peinture)
Affichage de communication
Kit entretien
Box sécurisés

Un travail sur la réorganisation de cet espace est en cours par la commune.



**Pôle multimodal
Sud Baronnies**

La MOE urbaine devra proposer l'aménagement de cette zone « Allée des Platanes - Place des Quinconces »

LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



ENJEU

Signaler aux cyclistes leur arrivée sur Buis-les-Baronnies et sa future VRVV

Orienter vers Propiac ou Beauvoisin en indiquant les temps nécessaires et dénivelés pour rejoindre ces destinations à vélo

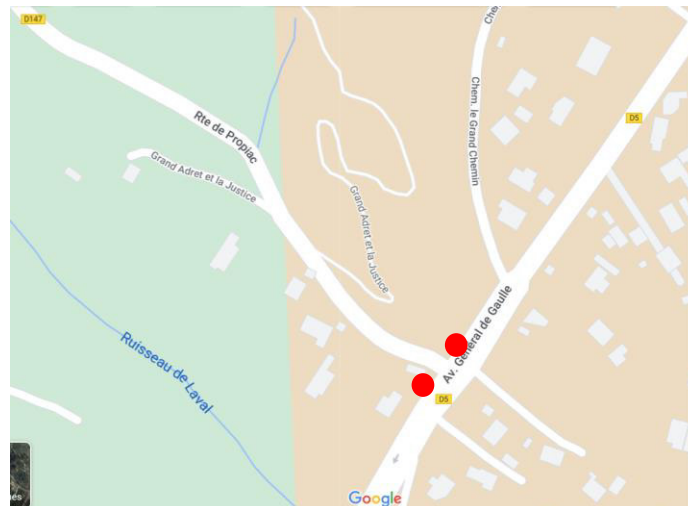
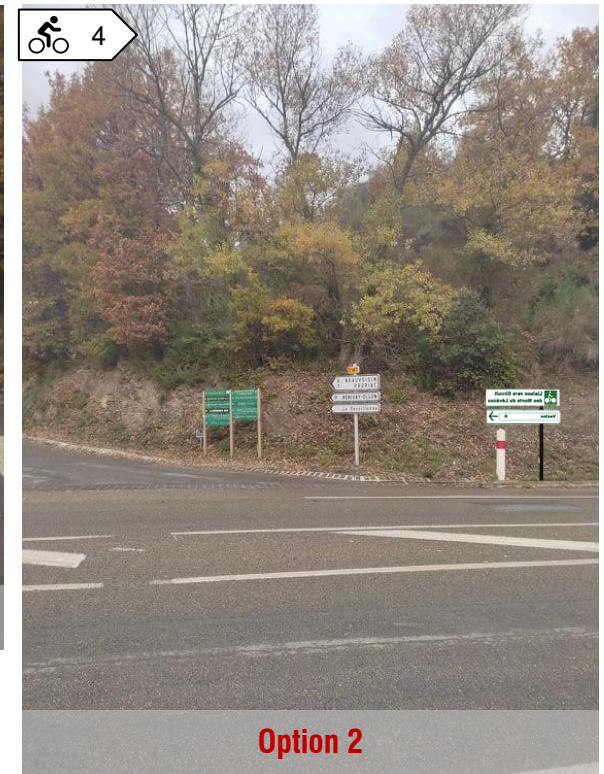
ETAT ACTUEL

- **D 147** : bon état - étroite
- **D 5** : très bon état



PROPOSITION TECHNIQUE

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement



2 options



ENJEU

Signaler aux cyclistes leur arrivée sur Buis-les-Baronnies et sa future VRVV
Orienter vers de Buis – Eygaliers – Plaisians – Montbrun
Zone de covoiturage « informelle » pouvant être formalisée

ETAT ACTUEL

- **Carrefour Cost** : lieu stratégique
- **D 72** : bon état
- **D 5** : bon état, marquage au sol à effacer



PROPOSITION TECHNIQUE

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement

Pose d'un panneau aire d'autostop – covoiturage

Mise en place d'un abri

Marquage au sol (peinture)

Mise en valeur de
l'arrêt de bus



LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



ENJEU

Signaler aux cyclistes leur arrivée sur Buis-les-Baronnies et sa future VRVV
Orienter vers de Buis – La Penne sur Ouvèze - Mollans
Zone de covoiturage « informelle » pouvant être formalisée

ETAT ACTUEL

- **Ravin des Aspirants:** lieu stratégique
- **D 525 :** état correct
- **D 5 :** bon état
- Abri bus existant



Ravin des Aspirants

PROPOSITION TECHNIQUE

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement
Pose d'un panneau aire d'autostop – covoiturage
Marquage au sol (peinture)



LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



ENJEU

Fluidifier le passage

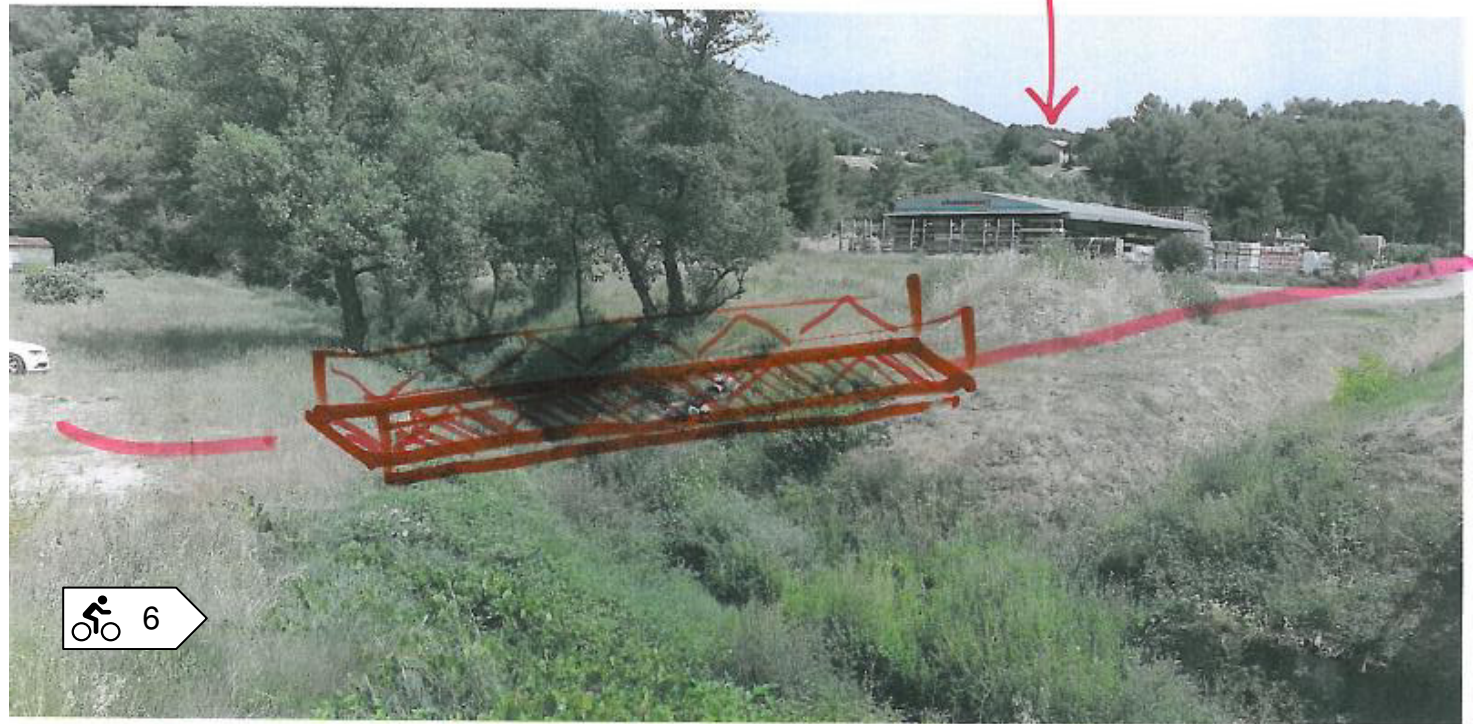
ETAT ACTUEL

- Fossé infranchissable et cours d'eau



PROPOSITION TECHNIQUE

PASSERELLE



Ravin des Aspirants

Passerelle sur le RAVIN DES ASPIRANTS 10 à 15 m.
(cf celle des Tuves au Buis.)

①

LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Focus rabattement en vue de l'intermodalité Vélo-Bus à Buis-les-Baronnies



ENJEU

Sécuriser la traversée

ETAT ACTUEL

- Route à vitesse élevée et dangerosité



PROPOSITION TECHNIQUE

Ecluses et marquage au sol



Ravin des Aspirants

Secteur Grange Basse.

en provenance de la
Jasserelle

②

Proposition de scénarios par itinéraires : le réseau irriguant

BILAN



ENJEU GLOBAL

Renforcer les tracés existants des VRVV et **connecter des nouveaux itinéraires** pour la mobilité au quotidien

Renforcer le jalonnement pour les modes actifs et les transports en commun

Sécuriser les déplacements « modes actifs »

Orienter les piétons et cyclistes afin d'arriver en hypercentre de Buis et dans les villages des vallées voisines

Favoriser l'**intermodalité** (notamment l'interface entre les modes actifs, les transports en commun et la voiture)

Tendre vers un **meilleur partage de la voirie** (cyclistes, piétons, automobilistes)



SYNTHESE DE LA PROPOSITION TECHNIQUE

- Mobiliers urbains, (abris x2) et kit entretien vélo
- Environ 6 mâts
- Une dizaine de panneaux de jalonnement et communication
- Provision pour des marquages au sol (peinture)
 - 50 m2 (traversées, franchissements et passages piétons)
 - 100 mètres de lignes directionnelles
- 2 écluses (compris balises J11 ou K16 pour du temporaire)
- Provision pour travaux complémentaires (2000€)



ENVELOPPE BUDGETAIRE / APPROCHE DU COÛT

Total : environ 20 000 € HT

(hors aménagements VRD)

PLAN D'ACTION VELO

Interurbain et zones rurales

ENJEU

Résoudre des dangers et points durs sur le territoire

ENVELOPPE BUDGETAIRE APPROCHE DU CÔÛT



- Grande jardinière : 1 000 €
- Ralentisseur basique : 1 000 €
- Coussin berlinois : 2 500 €
- Ecluse légère : 2 500 €
- Ecluse double sens : 4 000 €

Total : environ 20 000 € HT

ECLUSE

• Ecluse centrale



Draguignan
Source : ville-draguignan.fr, non daté

• Ecluse double



Woerth
Source : Cerema, 2016

RALENTISSEURS PLANTÉS



Aménagement de bacs à fleurs et arbres



Aménagement d'une avancée de trottoir plantée aux abords d'un passage piéton

Stationnements vélos sur les autres communes de la CCBDP



OBJECTIFS

Permettre aux usagers des modes de transport actifs de stationner et sécuriser leurs engins lors de leur venue en centre-ville. A plus long terme : Réduire la pollution et les nuisances des véhicules motorisés



PILOTES

CCBDP + communes

PARTENAIRES ENVISAGES

DDT / Département / Région

TEMPORALITE

Court terme



Chercher un design permettant l'attache du cadre

PROPOSITION TECHNIQUE

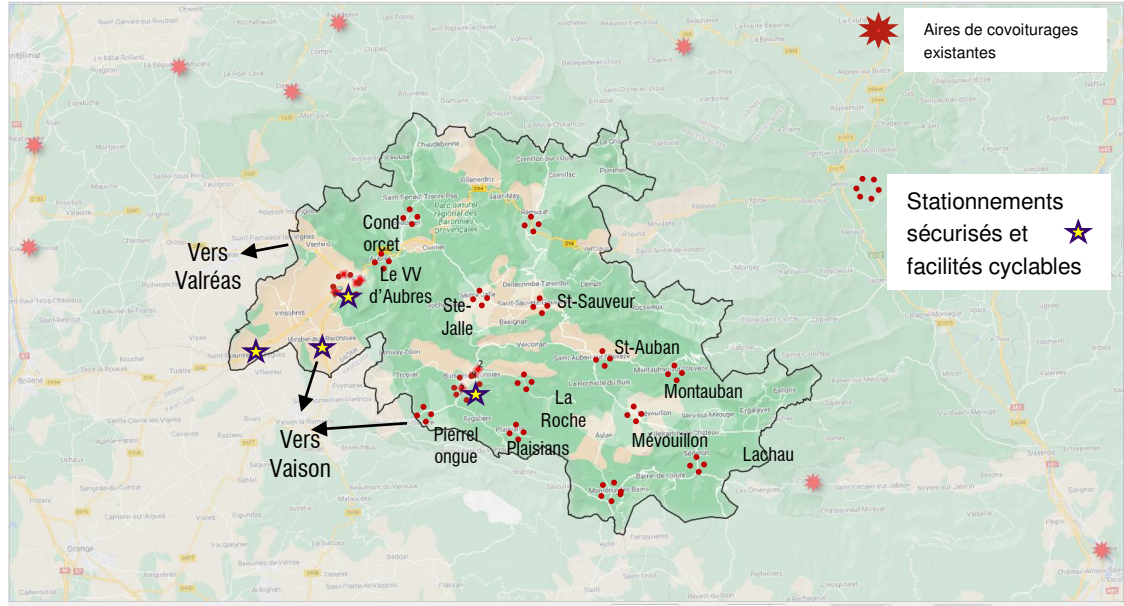
+ 120 places de stationnement « modes actifs » soit
60 accroches vélos type « U inversés »

ENVELOPPE BUDGETAIRE APPROCHE DU COÛT

1 accroche vélo type U inversés : 250 €

4 par commune sur environ 15 communes

Total : 15 000 € HT



LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Jalonnement, signalétique et rabattement à l'échelle intercommunale

ENJEU

Pouvoir jalonner certains croisements et secteurs clés du territoire

ENVELOPPE BUDGETAIRE APPROCHE DU COÛT

30 mâts et panneaux de jalonnement sur 15 communes :

forfait marquage au sol (environ 150 m2)

Total : entre 15 et 20 000€ HT



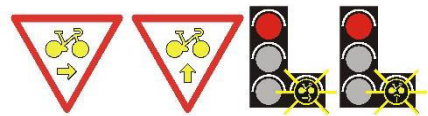
Entrée d'une voie verte, Teillay
Source : ille-et-vilaine.fr



Indication de début et fin de bande cyclable ou de piste cyclable, conseillée et réservée aux cycles. Ces panneaux vont devenir facultatifs sauf pour les pistes au niveau du trottoir)



Début et fin de bande cyclable ou de piste cyclable, obligatoire et réservée aux cycles.



Double sens cyclistes

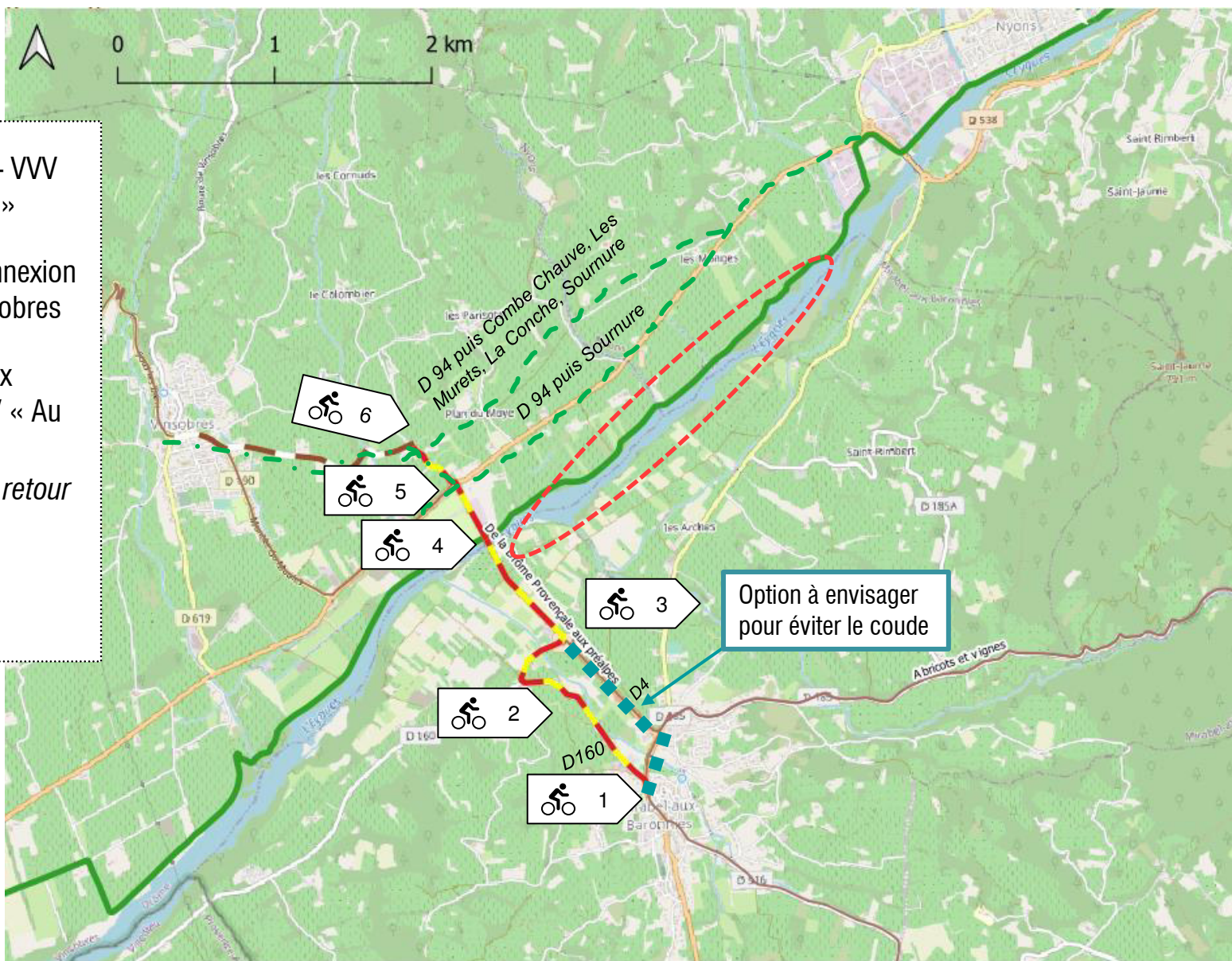


VINSOBRES

MIRABEL

LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Aménager et jalonner une liaison douce avec Vinsobres et Mirabel-aux-Baronnies



Connexion Mirabel – VVV
« Au Fil de l'Eygues »

Complément de connexion
en direction de Vinsobres

Options de nouveaux
tracés pour la VRVV « Au
Fil de l'Eygues »
*(dans l'attente d'un retour
politique du CD26)*

VVV historique

Option à envisager
pour éviter le coude





ENJEU

Entrer / Sortir de Mirabel en évitant au maximum la D 538 jugée dangereuse et remplissant plutôt une fonction de transit pour les véhicules motorisés

ETAT ACTUEL

- **D 160** : légèrement étroite mais renouvelée (2021)
- **(option) D 4** : étroite – bon état

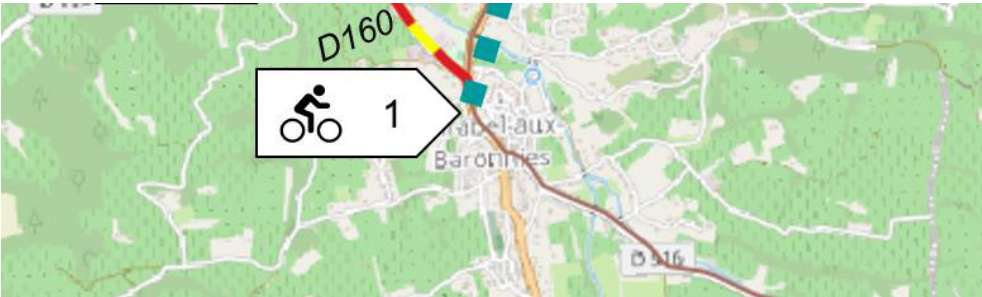


PROPOSITION TECHNIQUE

Marquage au sol et sécurisation de la traversée

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement

Multiplicité des itinéraires : possibilité d'ajouter un mat et un panneau de rabattement au Nord sur le croisement de la D4



LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Aménager et jalonner une liaison douce **Vinsobres – Mirabel-aux-Baronnies**



ENJEU

Rejoindre la D4 pour aller prendre le pont de l'Eygues (aux Ratiers) – Orienter les flux cyclistes

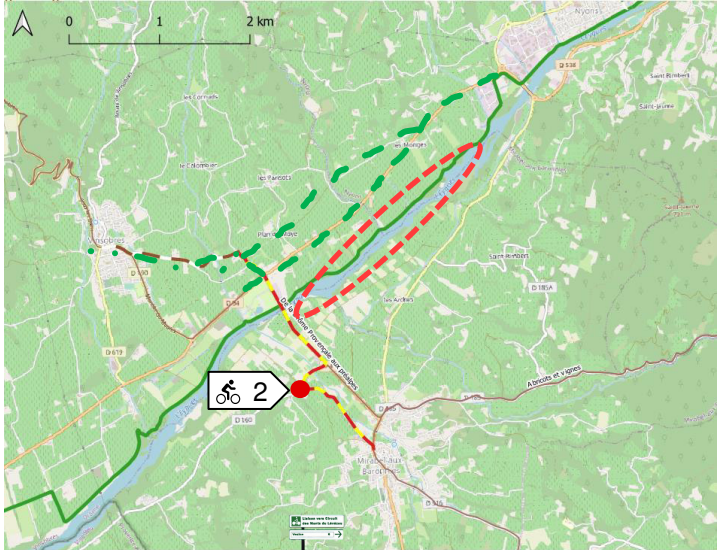
ETAT ACTUEL

- **D 160** : bon état
- **Chemin de La Laupie** : faible fréquentation – au milieu des vignes



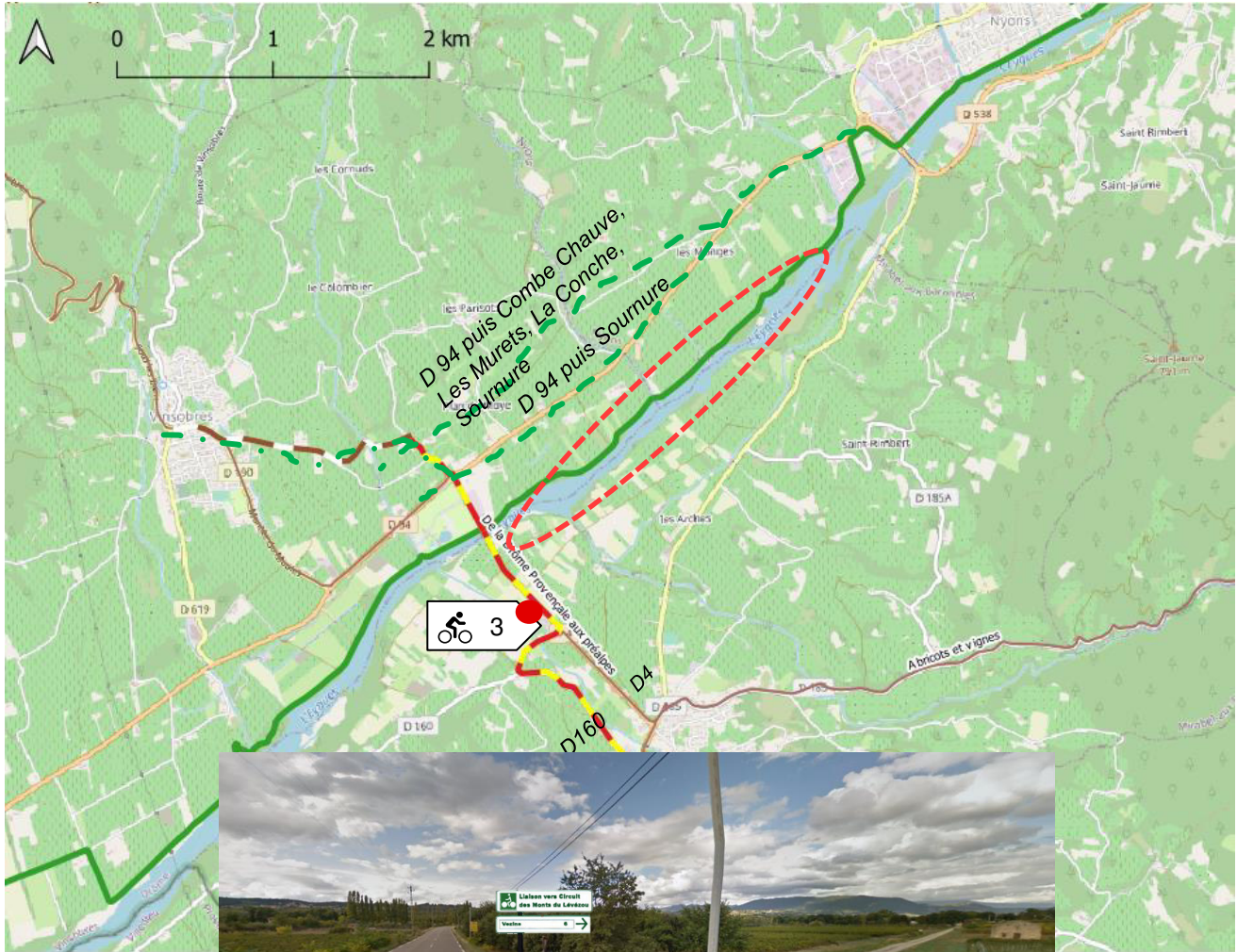
PROPOSITION TECHNIQUE

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement



LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Aménager et jalonner une liaison douce Vinsobres – Mirabel-aux-Baronnies



ENJEU

Orienter et indiquer le temps nécessaire pour rejoindre Vinsobres à vélo

ETAT ACTUEL

- **Chemin de La Draye / Chaumeil** : faible fréquentation – au milieu des vignes
- **D 4** : bon état



PROPOSITION TECHNIQUE

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement

AXE 3 : LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Aménager et jalonner une liaison douce Vinsobres – Mirabel-aux-Baronnies

ENJEU

Informers sur la zone de travaux afin de rejoindre Nyons par la rive droite de l'Eygues

Orienter et indiquer le temps nécessaire pour rejoindre St-Maurice-sur-Eygues à vélo

Jalonner en direction de Vinsobres

ETAT ACTUEL

- **Pont** : voirie double sens largeur 7 mètres
- **D 4** : très bon état
Du rond-point du Sagittaire au pont : section de RD4 étroite et dangereuse

PROPOSITION TECHNIQUE

Aménager la redescente sur la VRV historique et indiquer la zone de travaux

Jalonnement de l'itinéraire : pose 2 mats et 3 panneaux de jalonnement

Etudier mise en place d'un aménagement de priorité et sécurisation des cyclistes type feu manuel



LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Aménager et jalonner une liaison douce **Vinsobres – Mirabel-aux-Baronnies**



ENJEU – lisibilité du parcours

- Orienter en direction de Nyons et St-Maurice-sur-Eygues au niveau du rond point
- Indiquer les temps nécessaires pour rejoindre ces communes à vélo
- Profiter de l'espace disponible pour permettre une halte
- Jalonner en direction de Vinsobres

ETAT ACTUEL

- **Rond-point** : neuf
- **Chemin Les Ratiers**: faible fréquentation – au milieu des vignes

PROPOSITION TECHNIQUE

Jalonnement de l'itinéraire : pose 2 mats et 2 panneaux de jalonnement
 Aménités type kit entretien vélo, plan, point d'eau, borne recharge vélo électrique, banc ou abris



LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Aménager et jalonner une liaison douce Vinsobres – Mirabel-aux-Baronnies



ENJEU – lisibilité du parcours

- Jalonner en direction de Vinsobres

ETAT ACTUEL

- **Chemin Les Ratiers:** faible fréquentation – au milieu des vignes
- **Chemin de la Conche :** sauvage – en forêt



PROPOSITION TECHNIQUE

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement

(optionnel) innovation type peinture bioluminescente Lumikrom ou lampadaire solaire



LA POLITIQUE VÉLO AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Aménager et jalonner une liaison douce Vinsobres – Mirabel-aux-Baronnies



ENJEU – lisibilité du parcours

- Jalonner en direction de Vinsobres

ETAT ACTUEL

- **Chemin Les Ratiers:** faible fréquentation – au milieu des vignes
- **Chemin de la Conche :** sauvage – en forêt



PROPOSITION TECHNIQUE

Jalonnement de l'itinéraire : pose d'un mat et d'un panneau de jalonnement

(optionnel) innovation type peinture bioluminescente Lumikrom ou lampadaire solaire



Proposition de scénarios par itinéraires : les jonctions et connexions entre les villages

BILAN



ENJEU GLOBAL

Créer de **nouveaux itinéraires cyclables**

Renforcer le jalonnement pour les modes actifs et les transports en commun

Sécuriser les déplacements « modes actifs »

Orienter les piétons et cyclistes afin de connecter Nyons Vinsobres Mirabel-aux-Baronnies et St-Maurice-sur-Eygues

Tendre vers un **meilleur partage de la voirie** (cyclistes, piétons, automobilistes)



SYNTHESE DE LA PROPOSITION TECHNIQUE

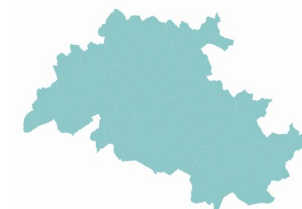
- Abri (x1) et kit entretien vélo
- Environ 6 mâts
- Environ 8 panneaux de jalonnement et communication
- Provision pour des marquages au sol (peinture)
 - 20 m2 (traversées, franchissements et passages piétons)
 - 30 mètres de lignes directionnelles
- 2 écluses (compris balises J11 ou K16 pour du temporaire)
- Provision pour travaux complémentaires (2000€)



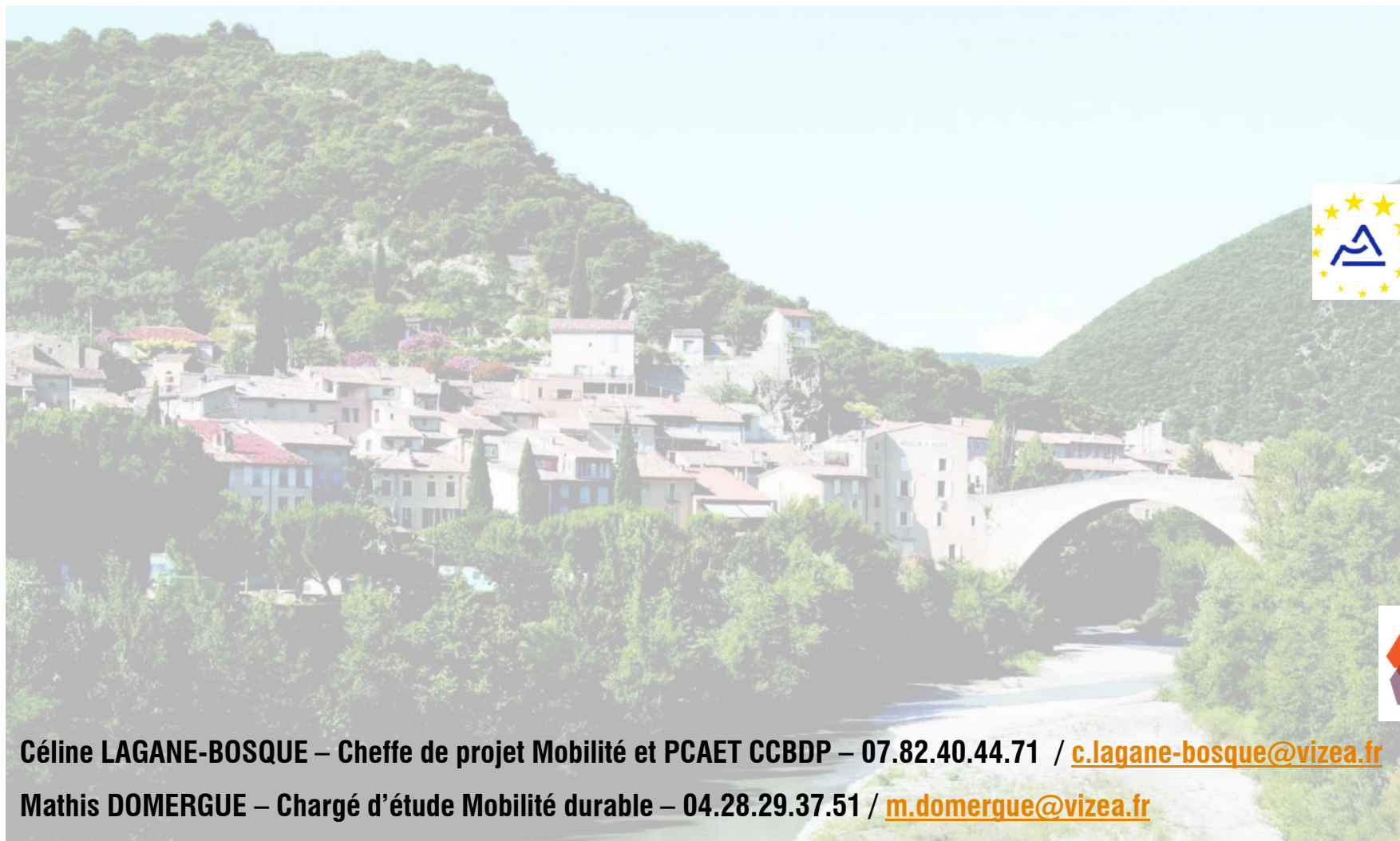
ENVELOPPE BUDGETAIRE / APPROCHE DU COÛT

Total : environ 15 000€ HT

SYNTHESE FINANCIERE



Action	Enveloppe budgétaire prévisionnelle	Localisation
Apaisement et modération des vitesses	100 à 200 000 € HT	Nyons
	25 à 50 000 € HT	Buis-les-Baronnies
	20 000 € HT	Autres communes du territoire de la Communauté de Communes Baronnies Drôme Provençale
Développer et sécuriser le stationnement vélo	35 à 40 000€ HT	Nyons
	25 à 30 000€ HT	Buis-les-Baronnies
	15 000 € HT	Autres communes du territoire de la Communauté de Communes Baronnies Drôme Provençale
Signalétique, jalonnement et rabattement	20 000 € HT	Nyons
	20 000 € HT	Buis-les-Baronnies
	15 000 € HT	Jonction Vinsobres-Mirabel-aux-Baronnies
	15 à 20 000€ HT	Autres communes du territoire de la Communauté de Communes Baronnies Drôme Provençale
TOTAL	300 000 € à 430 000 €	



Céline LAGANE-BOSQUE – Cheffe de projet Mobilité et PCAET CCBDP – 07.82.40.44.71 / c.lagane-bosque@vizea.fr

Mathis DOMERGUE – Chargé d'étude Mobilité durable – 04.28.29.37.51 / m.domergue@vizea.fr

Phase 3 : Plan d'action Mobilités durables

Développer une mobilité durable sur le territoire de la Communauté de Communes des Baronnies en Drome Provençale



PHASE 3

Schéma des Mobilités générales

Sommaire

PLAN D' ACTIONS :

I. Gouvernance

II. Transports en commun

a) Lignes régulières

b) Transport scolaire

III. Communication autour du TAD

IV. Développement du Nyons Bus

V. Covoiturage, auto-stop, autopartage

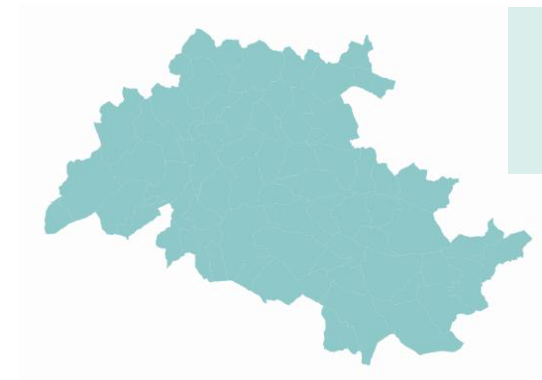
VI. Mobilités solidaires et inclusives

VII. Entreprises et administrations

VIII. Communication, sensibilisation, accompagnement au changement

a. Centrale des mobilités

b. Plateforme numérique





GOUVERNANCE

Animation du réseau des partenaires institutionnels et techniques



PROPOSITION

Animation du réseau des partenaires institutionnels et techniques

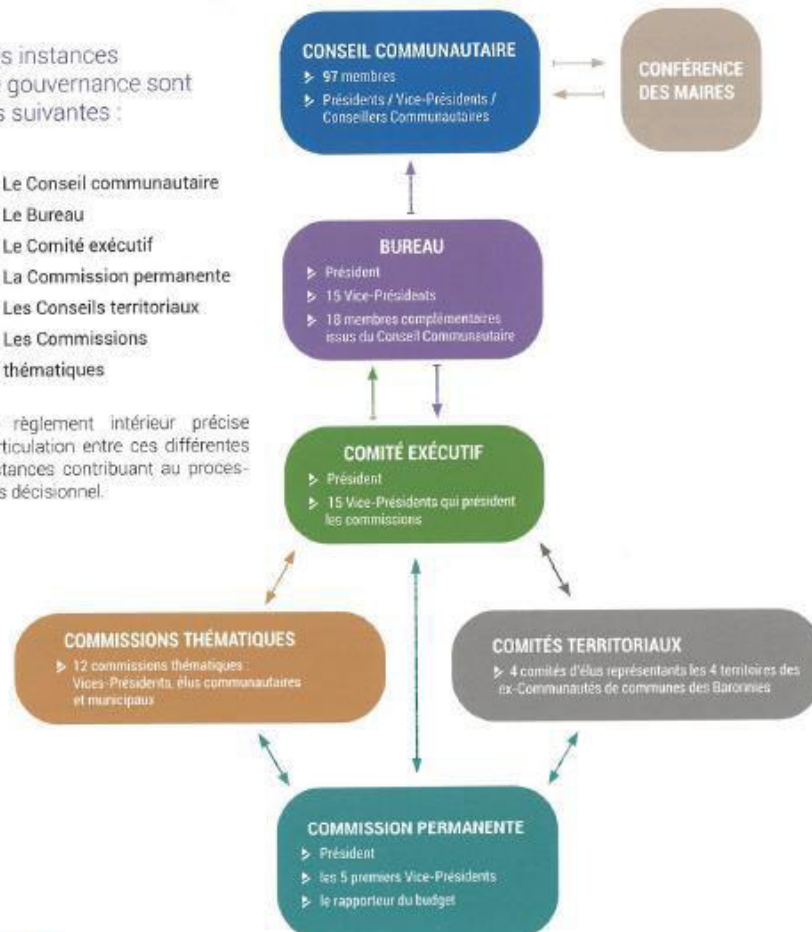
- Les MOA sont identifiés dans chaque fiche et peuvent solliciter la CCBDP
- Pour certains projets, la CCBDP dispose de moyens et d'ingénierie pour aller chercher des financements / répondre à des AAP
- La CCBDP fera partie du comité des partenaires
- Pour les communes de Nyons et Buis-les Baronnies, la mobilité est un élément transversal dans les ORT

Les instances de gouvernance sont les suivantes :

instances consultatives et décisionnelles
Mandat 2020 / 2026

- ▶ Le Conseil communautaire
- ▶ Le Bureau
- ▶ Le Comité exécutif
- ▶ La Commission permanente
- ▶ Les Conseils territoriaux
- ▶ Les Commissions thématiques

Le règlement intérieur précise l'articulation entre ces différentes instances contribuant au processus décisionnel.



Animation du réseau des partenaires institutionnels et techniques



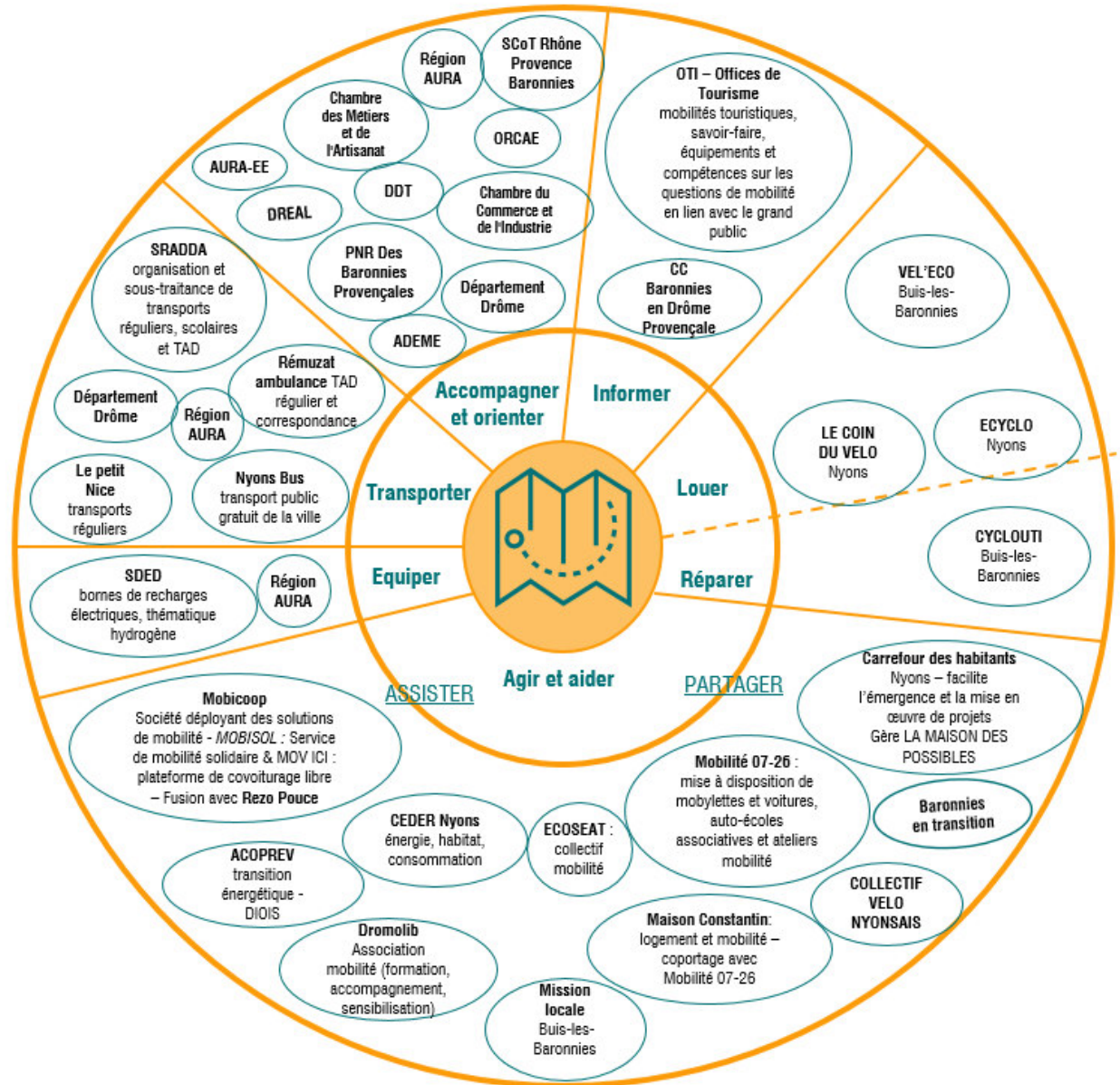
ENJEUX

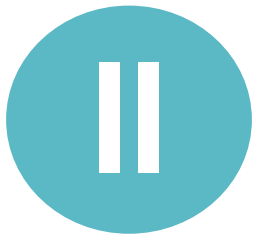
- Pilotage et coordination à l'échelle territoriale du projet mobilité
- Collaborations, retours d'expériences, partage



PROPOSITION

Animation du réseau des partenaires institutionnels et techniques





TRANSPORTS EN COMMUN

Lignes régulières



LIGNE 39 : NYONS - BUIS LES BARONNIES – (VAISON) - LACHAU

Arrêts de bus supplémentaires et développement des fréquences de passage



Convention de coopération en matière de mobilité
en cours de discussion

ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Des fréquences bien trop faibles pour envisager une fréquentation par les actifs
- Un confort des scolaires qui pourrait encore être augmenter
- Une cohérence économique à maintenir - @statistiques de fréquentation par passage et par tronçon

OBJECTIF

- Développer l'offre de transport en commun
- Dynamiser et tendre vers un territoire plus durable en attirant plus de monde dans les TC

PILOTE / MOA

Région Auvergne Rhône Alpes

PARTENAIRES

CCBDP
 CC Vaison Ventoux + Région PACA (pour Vaison la Romaine)
 Communes

TEMPORALITE

Court terme

PROPOSITION



→ Arrêts de bus supplémentaires :

Aménagements > Région, emprise au sol > commune, aménagement au sol > CCBDP + communes + Région

→ Augmentation des fréquences de passage :

Exemple : en semaine : **+1 à 3 aller-retours quotidien**

- Instaurer des critères pour le public actif (par exemple : 1 bus toutes les 40 min minimum entre 7h30 et 9h)

- Se mettre en cohérence avec le travail réalisé par CCVV pour cadencer avec la ligne directe Avignon





Convention de coopération en matière de mobilité en cours de discussion

ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Des fréquences bien trop faibles pour envisager une fréquentation par les actifs
- Un confort des scolaires qui pourrait encore être augmenter
- Une cohérence économique à maintenir

OBJECTIF

- Développer l'offre de transport en commun
- Dynamiser et tendre vers un territoire plus durable en attirant plus de monde dans les TC

PILOTE / MOA

Région Auvergne Rhône Alpes

PARTENAIRES

CCBDP
Communes
Pour la commune de la Motte Chalancon (CC Diois)

TEMPORALITE

Moyen terme



PROPOSITION

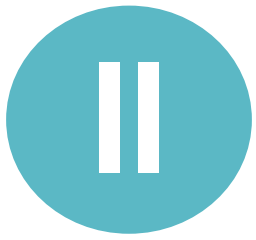
→ Expérimentation

- Augmentation du nombre de passage sur certains tronçon
- Harmoniser les fréquences entre les périodes scolaires et non scolaires
- Définir les moyens de communication et le temps donné aux usagers pour s'adapter au changement



37 LA MOTTE-CHALANCON
NYONS
VAISON-LA-ROMAINE





TRANSPORTS EN COMMUN

Lignes scolaires



FICHE ACTION : ENQUETE DE BESOINS & OUVERTURE DES LIGNES Transports scolaires



Convention de coopération en matière de mobilité en cours de discussion

ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Des besoins réels à comprendre, des lignes à ouvrir aux usagers commerciaux
- Des innovations à mettre en place

OBJECTIFS

- Adapter l'offre de transport scolaires aux besoins des usagers
- Elargir le public visé par l'offre de transports scolaires
- Dynamiser et tendre vers un territoire plus durable en attirant plus de monde dans les TS

PILOTE / MOA

Région Auvergne Rhône Alpes
Enquête : partenariat CCBDP / Région

PUBLIC

En entretien : services de direction des groupes scolaires
Enquête en ligne : familles, élèves, professeurs et supports

TEMPORALITE

Moyen terme

PROPOSITION



1/ Enquête auprès des familles et écoles

- Comprendre les besoins réels en TS, les problèmes, contraintes, localisation des familles, ...
- Adressée de façon privilégiée commune et transporteurs (en particulier les chauffeurs)

Pilote CCBDP

2/ Ouverture de lignes TS aux actifs

- Process à cadrer via la plateforme numérique et auprès des maisons mobilités
- Lien avec les équipements de vidéo surveillance

Pilote – MOA : Région





TRANSPORTS A LA DEMANDE



Convention de coopération en matière de mobilité en cours de discussion

ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Une offre peu visible et méconnue
- Prise de relais possible pour le TAD sur les zones blanches du territoire

OBJECTIF

- Elargir le public visé par l'offre de transport en commun
- Dynamiser et tendre vers un territoire plus durable en attirant plus de monde dans les TC
- Déterminer les zones à couvrir
- Dessiner des réponses aux besoins

PILOTE / MOA

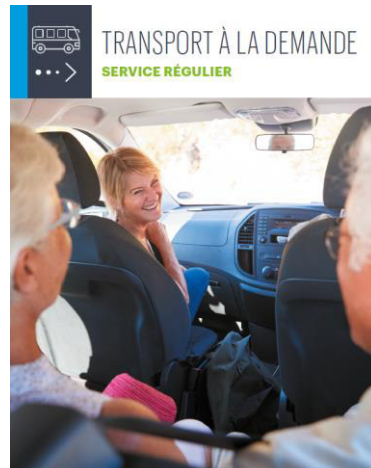
Région Auvergne Rhône Alpes

PARTENAIRES

Communes
 Transporteurs
 CCBDP
 (OT pour diffuser l'information)

TEMPORALITE

Moyen terme



www.auvergnerhonealpes.fr



FICHE ACTION : ENQUÊTE DES BESOINS

Transport à la demande

PROPOSITION



Enquête auprès des usagers, touristes et habitants du territoire

- Comprendre les besoins réels TAD, les problèmes et contraintes particulièrement dans les zones blanches
- Diagnostic fréquentation des navettes pour optimiser le TAD et voir les perspectives de développement futures
- Recenser les besoins de transport sur les zones blanches
- Enquête habitants, usagers, touristes et saisonniers





FICHE ACTION : COMMUNICATION ET VISIBILITÉ DE L'OFFRE DÉJÀ EN PLACE

Transport à la demande



Convention de coopération en matière de mobilité en cours de discussion

ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Une offre peu visible et méconnue
- Prise de relais possible pour le TAD sur les zones blanches du territoire

OBJECTIF

- Elargir le public visé par l'offre de transport en commun
- Dynamiser et tendre vers un territoire plus durable en attirant plus de monde dans les TC
- Déterminer les zones à couvrir
- Dessiner des réponses aux besoins

PILOTE / MOA

Région Auvergne Rhône Alpes

PARTENAIRES

Communes
 Transporteurs
 CCBDP
 (OT pour diffuser l'information)

TEMPORALITE

Moyen terme



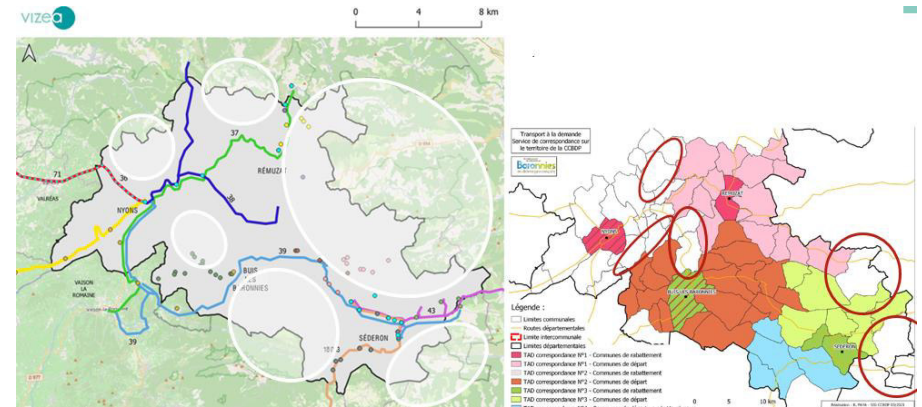
www.auvergnerhonealpes.fr



PROPOSITION



Travail collaboratif avec la Région pour plus de communication et une simplification des informations permettant une meilleure compréhension.



Suite aux enquêtes proposer un plan d'actions, incluant les questions d'**intermodalité**.

Exemple : proposer des services plus souples, prendre en compte les spécificités du territoire → proposer des solutions au cas par cas pour certains circuits.

→ TAD et mobilité solidaire en complément sur les zones blanches du territoire



NYONS BUS



ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Des navettes locales sur la commune de Nyons
- 5 lignes

OBJECTIF

- Elargir le public visé par l'offre de navettes locales
- Dynamiser et tendre vers un territoire plus durable en attirant plus de monde dans les TC

PILOTE / MOA

Ville de Nyons – Région

Partenariat : CCBDP et communes voisines

TEMPORALITE

Moyen terme



Adaptation horaire – Allongement lignes - Intermodalité

PROPOSITION



- **Continuer d'adapter** les **horaires** des lignes pour permettre une utilisation par les actifs et les scolaires
- **Etudier l'intérêt d'allonger** la **L3** jusqu'à Aubres par une enquête besoin dans les communes limitrophes
- **Intermodalité** avec les autres mobilités
Notamment au niveau du rond point coopérative + OT : jalonner + revoir l'espace
- Lien avec les communes limitrophes à travailler
- Lien budgétaire à travailler avec les autres communes
- Fréquence et nombre de jours à travailler en fonction des budgets de chaque commune
- Aides et subventions : fonds européen LEADER (à étudier)

Pour le Nyons bus, la Région en tant qu'AOM locale pourra déléguer à la ville de Nyons une extension au-delà des limites de la commune, sans transfert de compétence .



V

Mobilités partagés, covoiturage, autostop et autopartage

Aménagements : développement d'aires et maillage du territoire intercommunal



ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Un besoin de plateforme d'intermodalité pour regrouper les offres et services

OBJECTIF

- Favoriser l'intermodalité
- Créer pôles multimodaux
- Trouver les financements mobilisables (AVELO, région selon Schéma, départements, ...)

PILOTE / MOA

Communes
Partenariat
DDT/Département/ADEME/PNR/Région
Mov'ici

TEMPORALITE

Court à Moyen terme

BUDGET / APPROCHE DU COUT

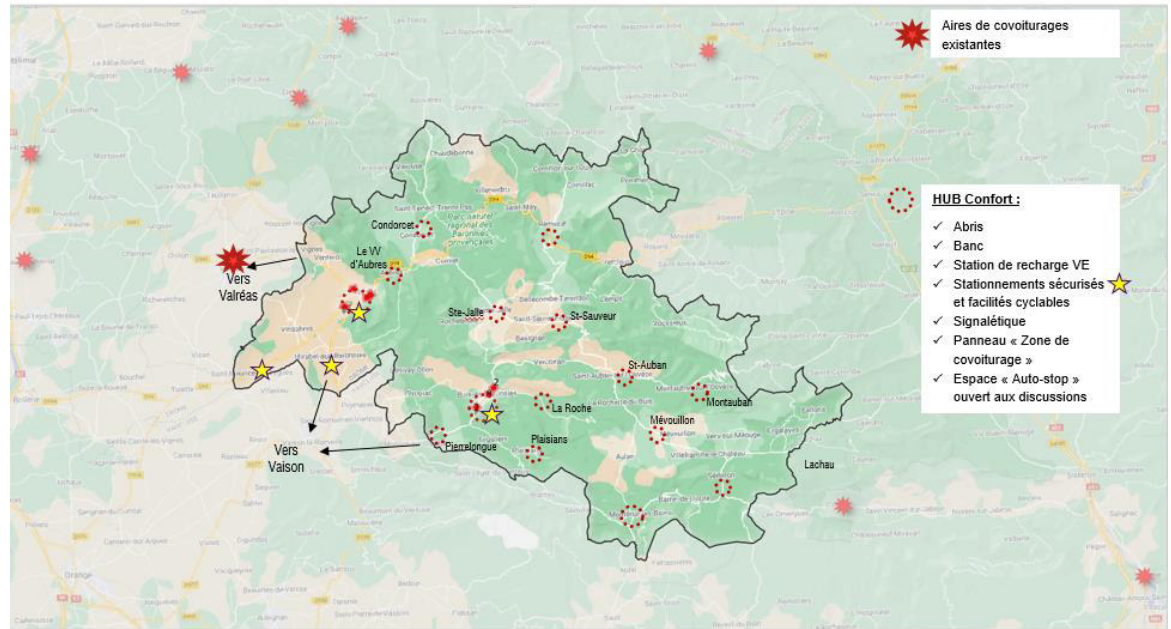
Grande aire : 100 k€
Petite aire : 25 k€

PROPOSITION



- Aire de covoiturage / auto-stop équipées de stationnements cyclables sécurisés, station de recharge des véhicules électriques ou de gonflage, ...) sur l'ensemble du territoire intercommunal : **! Échelle variable selon la localisation**
- *PETITE AIRE : 5 places voiture (sol stabilisé, équipements stationnement motorisés et éclairage, léger traitement paysager et mobilier) + repérable*
→ ~ 170 €/m²
- *GRANDE AIRE : 20 places + idem + équipements stationnements vélo*
→ ~ 260 €/m²

**HORS COUT DU FONCIER ET DE DEVOIEMENT DES RESEAUX VRD ET TROTTOIR*





ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Un besoin de plateforme d'intermodalité pour regrouper les offres et services

OBJECTIF

- Favoriser l'intermodalité
- Créer pôles multimodaux

PROPOSITION



- Plateforme de covoiturage régionale Mov'ICI : SE DÉPLACER LOCAL GRÂCE AU COVOITURAGE REGIONAL - service public de proximité gratuit → mutualisation et partage des trajets courtes distances.
- Possibilité de s'inscrire via des relais en mairie (idem Rézopouce) ou via les maisons des mobilités ou via Maisons France Service

PILOTE / MOA

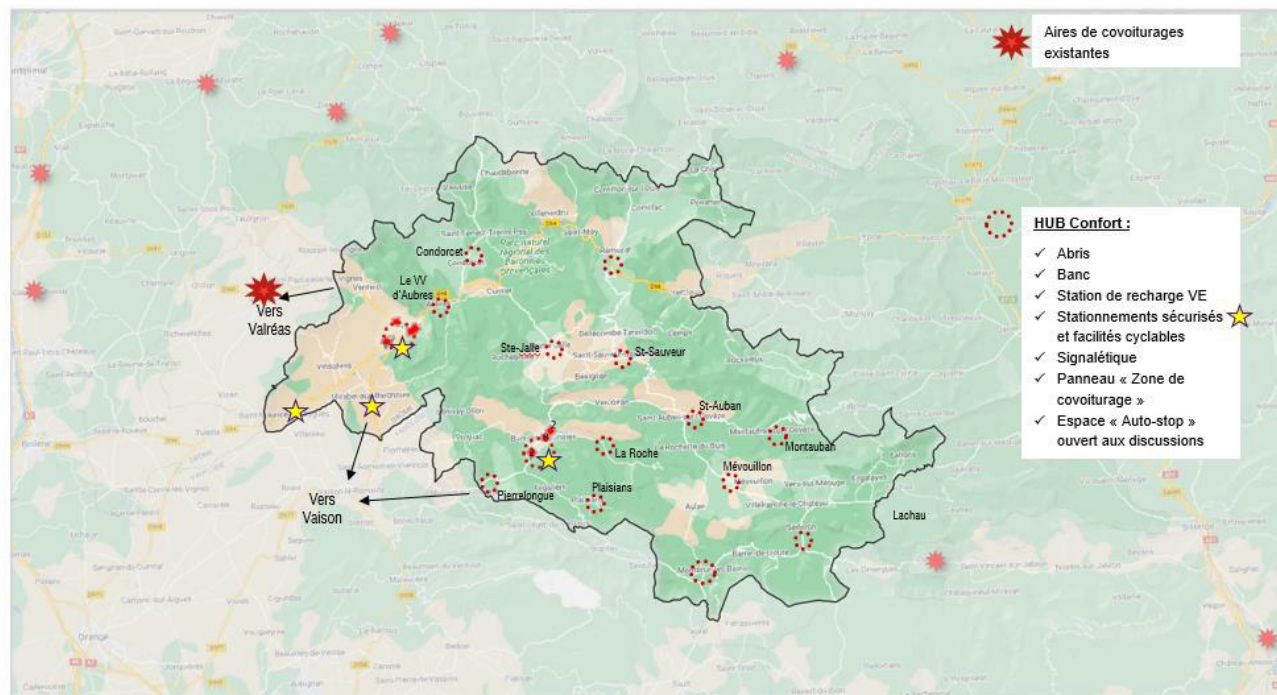
Communes

Partenariat

DDT/Département/ADEME/PNR/Région

TEMPORALITE

Court à Moyen terme



Hubs Conforts adaptés (aire de covoiturage / auto-stop, stationnements cycles sécurisés, station de recharge des véhicules électriques ou de gonflage, ...) sur l'ensemble du territoire intercommunal



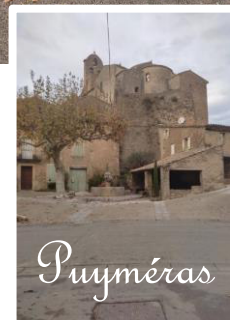
Le hub de mobilité d'Ambérieu devant la gare SNCF marque le point de rendez-vous de covoiturage Covoit'ici. Dans cette sorte d'abribus connecté, on peut utiliser une borne tactile pour s'informer des liaisons avec les trains, les bus, les cars. Des consignes à bagages sont aussi prévues. Photo Progrès/Fabienne PYTHON

MOBILITÉS PARTAGÉS, COVOITURAGE, AUTOSTOP ET AUTOPARTAGE

Pôle multimodal sur le reste du territoire



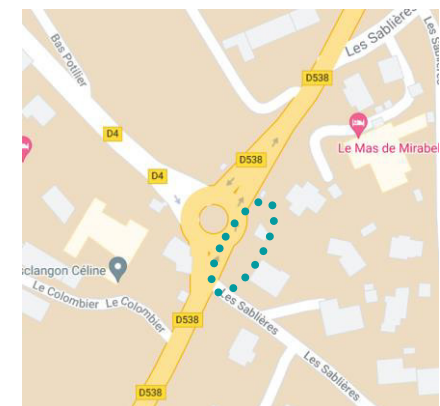
Curnier



Puyméras



Mirabel-aux-Baronnies





ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Offre de voiture en libre-service peu présente
- Début de dynamique associative

OBJECTIF

- Favoriser la mobilité solidaires et inclusives
- Aider les personnes dans le besoin

PILOTE / MOA

Communes intéressées

Partenaire : Carrefour des habitants (autopartage déjà mis en place sur certains quartiers de Nyons)

CCBDP (accompagner et suivre la dynamique)

TEMPORALITE

Moyen terme



PROPOSITION



Autopartage solidaire

Initiative Carrefour des habitants (AAP MACIF et accompagnement du CEREMA) : l'association a déjà travaillé sur l'autopartage sur certains quartiers de Nyons.

Proposition de nouvelle action

Cible : publics isolés, en zone blanche

Gestionnaire : Communes ← appel à communes du territoire pour savoir quelles communes sont intéressées

Partenaire : CCBDP

Mettre en place une expérimentation pour mise à disposition de voiture(s) partagée(s) (possiblement électrique en libre service) pour une ou plusieurs communes pour développer l'autopartage

Si commune(s) intéressée(s) :

Recherche de financement à programmer



MOBILITÉS SOLIDAIRES ET INCLUSIVES



ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Un besoin de plateforme d'intermodalité pour favoriser les mobilités solidaires et inclusives

OBJECTIF

- Favoriser la mobilité solidaires et inclusives
- Aider les personnes précaires

PILOTE / MOA

Mobicoop, Carrefour des habitants

Département

(à venir : Association familiale de Buis)

Partenaire : CCBDP

TEMPORALITE

Court terme



PROPOSITION

Mobisol 26 : plateforme : <http://mobisol26.fr/>

- Favoriser les mobilités solidaires et inclusives sur le territoire, en particulier pour les personnes en difficultés et/ou sur les zones blanches
- 3 territoires, des structures partenaires, une communication importante

Données quantitatives :

- 51 bénévoles
- 102 trajets (mi Juillet – fin Septembre 2021)
- Trajets : 40% insertion/emploi, 33% courses, 20% santé



MOBI SOL 26
Service de mobilité solidaire pour tous

Devenez conducteur bénévole !
Tissons ensemble du lien social

Donnez un coup de pouce pour accompagner une personne à un entretien, un RDV médical, à une formation....

Envie de participer ?

RDV sur **mobisol26.fr**
ou contactez directement l'un des partenaires mobilité :

Nord Drôme La COOPERIE 06 10 39 62 78	Autre territoire Mobisol 26 contact@mobisol26.fr 06 33 88 50 73	Baronnies Le Carrefour des Habitants 04 75 26 47 31
----------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------



ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Un besoin d'expérimentation et de nouvelles solutions pour favoriser les usages vélos sur le territoire

OBJECTIF

- Développer les mobilités actives sur le territoire
- Proposer, sur la durée, un accompagnement à l'acte d'achat de VAE pour les habitants du territoire, dans un objectif de mobilité au quotidien

PILOTE / MOA

CCBDP

Partenaires : associations
loueurs de vélos du territoire

TEMPORALITE

Court terme



Service de vélo à assistance électrique (VAE) temporaire et pluriannuel

PROPOSITION



Cible : habitants actifs de la CCBDP (avec déplacements pendulaires quotidien), trajets domicile travail.

Proposer une fois par an pendant 3 ans une offre de prêt temporaire de vélos à assistance électrique. Offre découverte sur une période de 1 mois : entre mi-septembre à mi-octobre.

- 12 vélos conventionnée avec les loueurs du territoire.
- Prêt totalement gratuit pour les adhérents
- Prêt sur une durée de 3 à 7 jours ouvrés
- Plateforme de réservation en ligne et numéro de téléphone de réservation
- Vélos à hydrogène : expérimentation en cours de montage
- 2022 /2023 : 2 sessions d'animation / accompagnement d'achat proposées aux adhérents du service
- 2023 – étude de l'aide à l'achat (accession au bonus vélo de l'Etat)

Flotte CCBDP de vélos à assistance électrique (19 vélos) en location longue durée



ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Un besoin d'expérimentation et de nouvelles solutions pour favoriser les usages vélos sur le territoire

OBJECTIF

- Développer les mobilités actives sur le territoire
- Répondre aux besoins de mobilités d'un public isolé, précaire pour des déplacements quotidiens, domicile travail notamment

PILOTE / MOA

CCBDP

Partenaires : région AURA (aide via contrat Parc des Baronnies en Drôme provençale)

Acteurs économiques et sociaux du territoire: Association d'insertion ANCRE, le Carrefour des Habitants, la Maison Constantin, Pôle Emploi Services sociaux du Département, de la MSA

TEMPORALITE

Court terme



PROPOSITION



Cible : habitants actifs (demandeur d'emploi) de la CCBDP (avec déplacements pendulaires quotidiens) en situation de précarité économique et sociale

Répondre aux besoins de mobilité d'un public précaire en situation économique et sociale difficile, résidant sur le territoire

Environ 20 VAE sous forme de prêt longue durée à loyer très modéré

Sur la durée, achat du vélo à moindre coût possible par les usagers
Renouvellement de la flotte de VAE de la collectivité

Un système de caution solidaire sera également mis en place pour la durée de la location qui sera défini en fonction du profil, besoin et capacité financière de l'utilisateur soit de 3 mois à 1 an.

Le reste à charge pour la collectivité sera de 20% (autofinancement).



En selle !

VII

ENTREPRISES ET ADMINISTRATION



Plan de Déplacement Entreprises/Administration, et CEE Employeurs

Le **PDE** est une démarche d'**analyse globale** de tous les déplacements des salariés, des visiteurs, des fournisseurs ou des clients d'une **entreprise**, d'une collectivité locale ou d'une administration. Il aboutit à la mise en place d'un **plan** de mobilité qui vise à **optimiser l'efficacité des déplacements** des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier.



Le **PDA** est un **outil de management de la mobilité** qui permet à l'**administration** d'intégrer et d'adopter des pratiques en faveur du développement durable. Outre l'**amélioration de l'accessibilité des sites**, ce plan vise à réduire les émissions de CO2 et de gaz à effet de serre en encourageant l'utilisation de **modes de déplacements alternatifs** à la voiture.

Exemple d'actions mises en œuvre dans des Plans de Mobilité (= PDE / PDA) :

- communiquer aux salariés et élèves lors des pics de pollution
- créer un défi mobilité établissement / campus / entreprise
- réaliser des études de faisabilité pour la mise en place d'espaces de travail partagés
- réviser les emplois du temps pour assurer la fluidité de l'accès au lieu de travail en transports en commun et modes doux
- créer un conseil individualisé pour accompagner les salariés dans le changement de mobilité
- mettre en place une plateforme de covoiturage entreprise
- créer un atelier vélo participatif et solidaire

Recherche de financement pour des actions :

Actions d'accompagnement co-financée par les CEE Employeurs dans le cadre du programme OEPV → Selon ses caractéristiques, l'enveloppe mobilisable va de 4 000€ à 10 000€ HT, permettant de financer des actions choisies parmi un catalogue : aménagements et stationnement vélos, animations pour les collaborateurs, formation du référent au management de la mobilité pro-vélo, aide à la réparation de vélos... Ces actions sont co-financées, à hauteur de 40% à 60% selon les thématiques.

1^{ère} étape : prendre rendez-vous avec un conseiller technique : <https://app-employeurprovelo.fr/inscription>





ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Absence de recensement des PDE / PDA du territoire, nouvellement PdM
- Favoriser la coopération, le partage de REX, les bonnes actions / initiatives

OBJECTIF

- Organiser les modes de déplacements chez les actifs
- Réduire la part modale de la voiture et trouver des alternatives à l'auto-sollisme

PILOTE / MOA

CCBDP

Entreprises / Administrations

PARTENAIRE

DROMOLIB

TEMPORALITE

Moyen terme



PROPOSITION



Plan de mobilité pour la CCBDP avec DROMOLIB

But : favoriser la création d'un plan de mobilité pour des entreprises du territoire, à travers un accompagnement de DROMOLIB, soutenu par la CCBDP

Soutien CCBDP : accompagnement DROMOLIB pour que les entreprises se positionnent pour être accompagnées pour mettre en place un plan de mobilité

Rappel : à partir de 50 personnes dans l'entreprise, la question des mobilités dans son ensemble doit être intégrée au dialogue social annuel.



VIII

COMMUNICATION, SENSIBILISATION, ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT

Centrale des mobilités



ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Des offices du tourisme mais pas d'organisme ou de lieux de regroupement des données mobilités

OBJECTIF

- Faire connaître l'ensemble des solutions de mobilités existantes afin de proposer une plus grande visibilité sur l'ensemble de l'offre
- Renforcer la communication
- Mettre en place des relais locaux
- Simplifier et clarifier les solutions de mobilités
- Développer des offres de mobilités à l'échelle des entreprises/administrations

PILOTE / MOA

CCBDP

Partenaires

Référents mobilités

TEMPORALITE

Moyen terme



PROPOSITION



Création d'un Réseau d'information territorial sur la Mobilité

Cible : Habitants du territoire / entreprises / administrations / organismes / usagers du territoire / visiteurs et touristes

« Guichet unique » :



- Centre d'appel
- Guichets physiques : Nyons et/ou Buis les Baronnies avec référent(s) mobilité + constitution d'un réseau des référents mobilités du territoire
- Relais itinérant type BUS des Mobilités (projet en cours à l'échelle de la Drôme par DROMOLIB)

VIII

COMMUNICATION, SENSIBILISATION, ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT

Plateforme numérique



Ce projet n'a pas vocation à remplacer les portails et informations déjà existants (région, ...) → la plateforme renverra vers eux

ETAT ACTUEL - ENJEUX

- Des offices du tourisme mais pas d'organisme ou de lieux de regroupement des données mobilités
- Des besoins réels à comprendre, des lignes à ouvrir aux usagers commerciaux
- Des innovations à mettre en place

OBJECTIF

- Faire connaître l'ensemble des solutions de mobilités existantes afin de proposer une plus grande visibilité sur l'ensemble de l'offre
- Renforcer la communication
- Simplifier et clarifier les solutions de mobilités
- Développer des offres de mobilités à l'échelle des entreprises/administrations

PILOTE / MOA

CCBDP

Partenaires

Référents mobilités



Financements possibles de la Région
(redirections vers les informations fournies par la Région)

TEMPORALITE

Moyen terme

PROPOSITION



Interface entre les utilisateurs et les transports publics ou collaboratifs

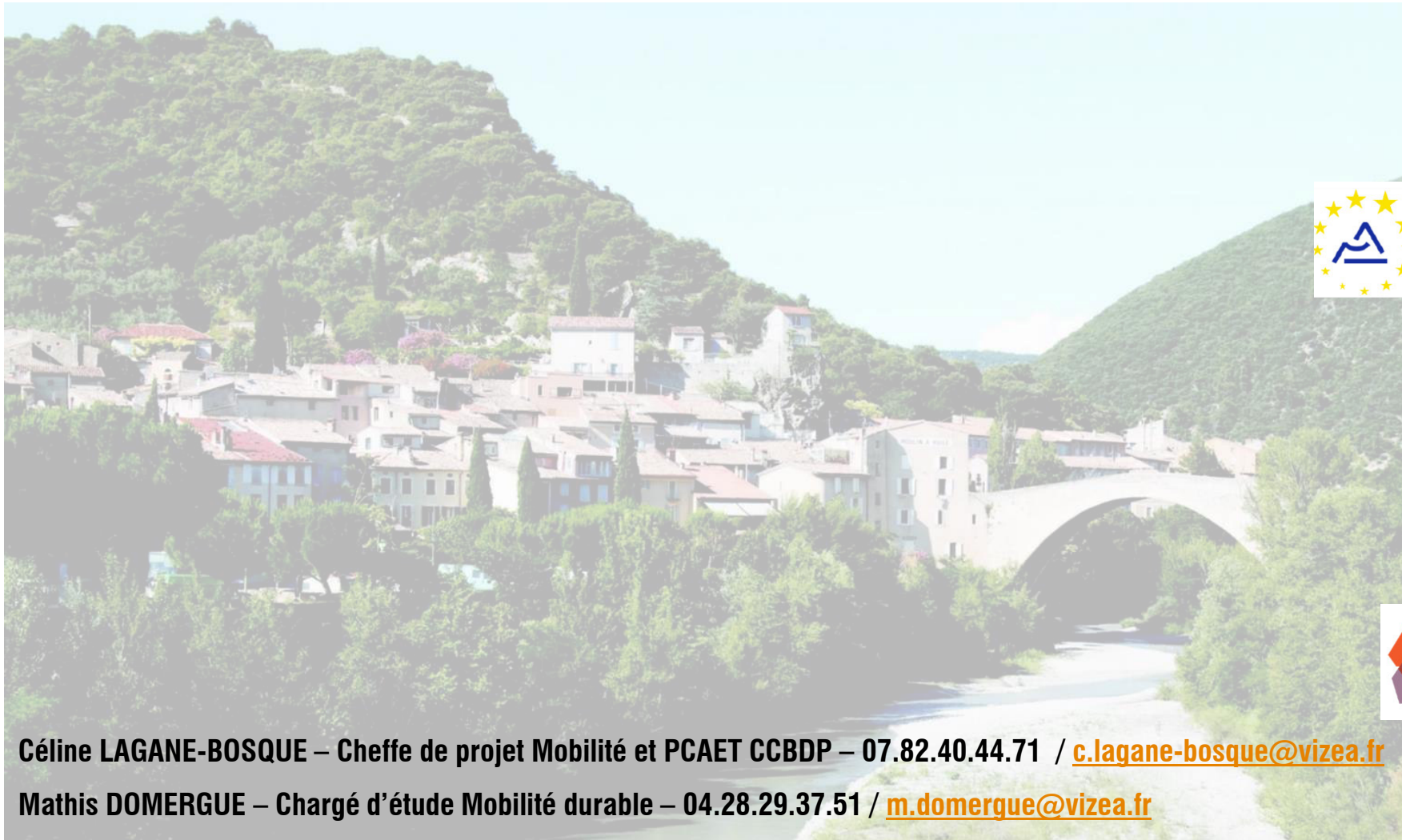
→ **Plateforme numérique**

Recherches de financement : AMI Ten-Mob & AMI Avenir Montagnes Mobilités

// Site de recherche internet (optimum multimodal, intermodalité, modes actifs et cadencement)

Permettrait d'**informer les actifs sur leurs possibilités de fréquentation des transports** :

- Communication générale sur les mobilités du territoire
- Lignes ouvertes aux usagers commerciaux par système de réservation de leur place auprès des maisons mobilités
- Liens vers différentes mobilités ciblées
- Simulation de trajets
- Lien avec un réseau d'information formelle avec des personnes relais
- Vidéo écomobilités



Céline LAGANE-BOSQUE – Cheffe de projet Mobilité et PCAET CCBDP – 07.82.40.44.71 / c.lagane-bosque@vizea.fr

Mathis DOMERGUE – Chargé d'étude Mobilité durable – 04.28.29.37.51 / m.domergue@vizea.fr