



# ÉLABORATION DU SCoT DE LA VALLÉE DE LA DRÔME



## Commissions thématiques

OFFRE DE TRANSPORT  
RÉSEAUX - MOBILITÉS

28 Mars 2018

**TERCIA**  
consultants  
**SOBERCO ENVIRONNEMENT**

**item**  
ETUDES & CONSEIL

**TEMAH**  
ETUDES

**URBICAND**

**M & B**  
Avocats



# INTRODUCTION

# Les objectifs des commissions

1. Partager la 1<sup>ère</sup> lecture du diagnostic territorial sur les différents champs thématiques
2. Enrichir les analyses/ compléter/ fournir des éléments et données complémentaires
3. Cibler les approfondissements à réaliser pour compléter la lecture des enjeux territoriaux et préparer utilement la phase de projet



# Organisation générale des commissions

Nom	Sujets abordés	Date
Habitation- Urbanisme	Structuration du territoire, polarités, équipements, démographie et logements	27/03 matin
Agriculture	Economie agricole - Patrimoine agricole – Paysage	27/03 après-midi
Economie	Economie territoriale - Aménagement économique - Offre commerciale	28/03 matin
Tourisme	Tourisme et culture- Patrimoine	28/03 après-midi
Mobilité/ Transport	Offre de transport – réseaux- mobilités	28/03 après-midi
Environnement	Biodiversité/ ressources naturelles/Pollution/ Risques	29/03 matin
Energie	Transition énergétique/ consommation/ production/ vulnérabilité	29/03 après-midi

# Déroulé de la commission

Rapide présentation grandes caractéristiques du SCoT de la Vallée de la Drôme aval (dynamique démographique, positionnement, profil économique, etc.)



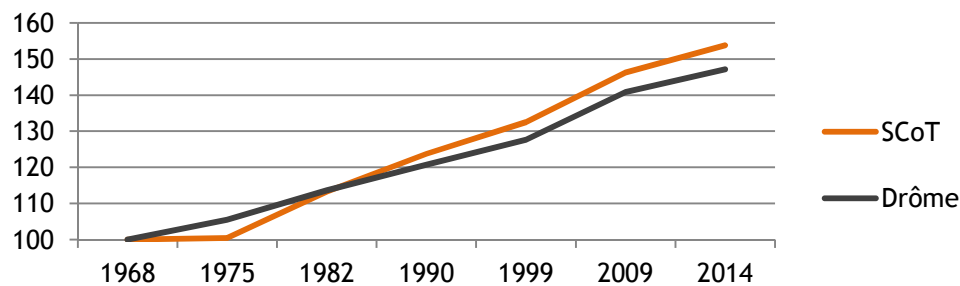
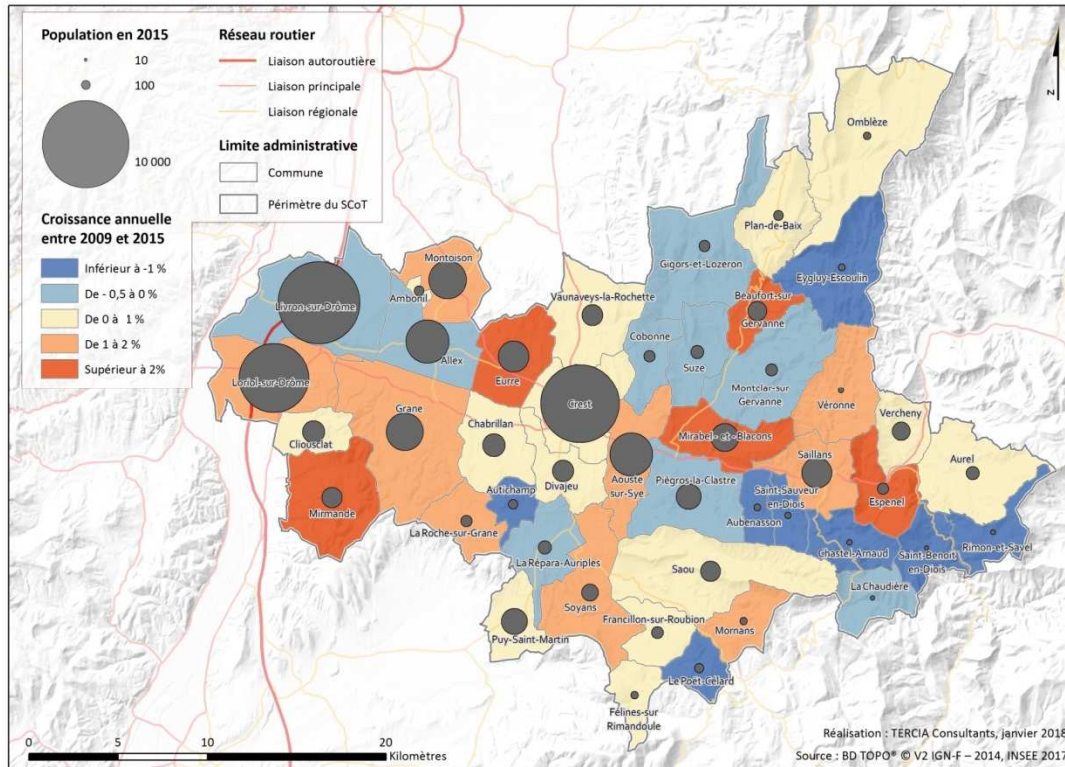
## Travaux thématiques

- **Deux sous-thématiques à aborder :**
  - Besoins de mobilité
  - Offre de transport
- **Un déroulé identique pour chaque sous-thématique :**
  - Présentation des diapositives du pré-diagnostic
  - Débats avec la salle
  - Recensement des approfondissements et compléments attendus



# Grands enseignements du pré-diagnostic

# Un territoire attractif à la forte croissance démographique



Groupement TERCIA-SOBERCO-TEMAH-ITEM-URBICAND

- **45 367 habitants en 2015, en croissance continue**

- ✓ 53% d'augmentation depuis 40 ans, soit +15 700 hab. à un rythme de +390 hab./an environ
- ✓ Une tendance qui se poursuit sur la période 2009-2015 : +5,2%, soit +2 200 hab. environ
- ✓ Et qui s'explique en majeure partie par le solde migratoire, que permet l'attractivité du territoire (+0,55% /an en moyenne entre 2009-2015 contre 0,32% dans la Drôme)

- **Une diffusion progressive sur le territoire**

- ✓ Une diffusion progressive de la croissance depuis la vallée du Rhône... d'abord le long de la vallée de la Drôme jusqu'aux communes de l'est (Saillans, Espenel,...) puis, depuis les années 2000, jusqu'à certaines communes plus excentrées

- **Un habitat** (essentiellement individuel, et donc peu dense) **et une urbanisation qui croissent en conséquence**

- **Malgré tout, une densité de territoire rural, qui contribue à son attractivité...**

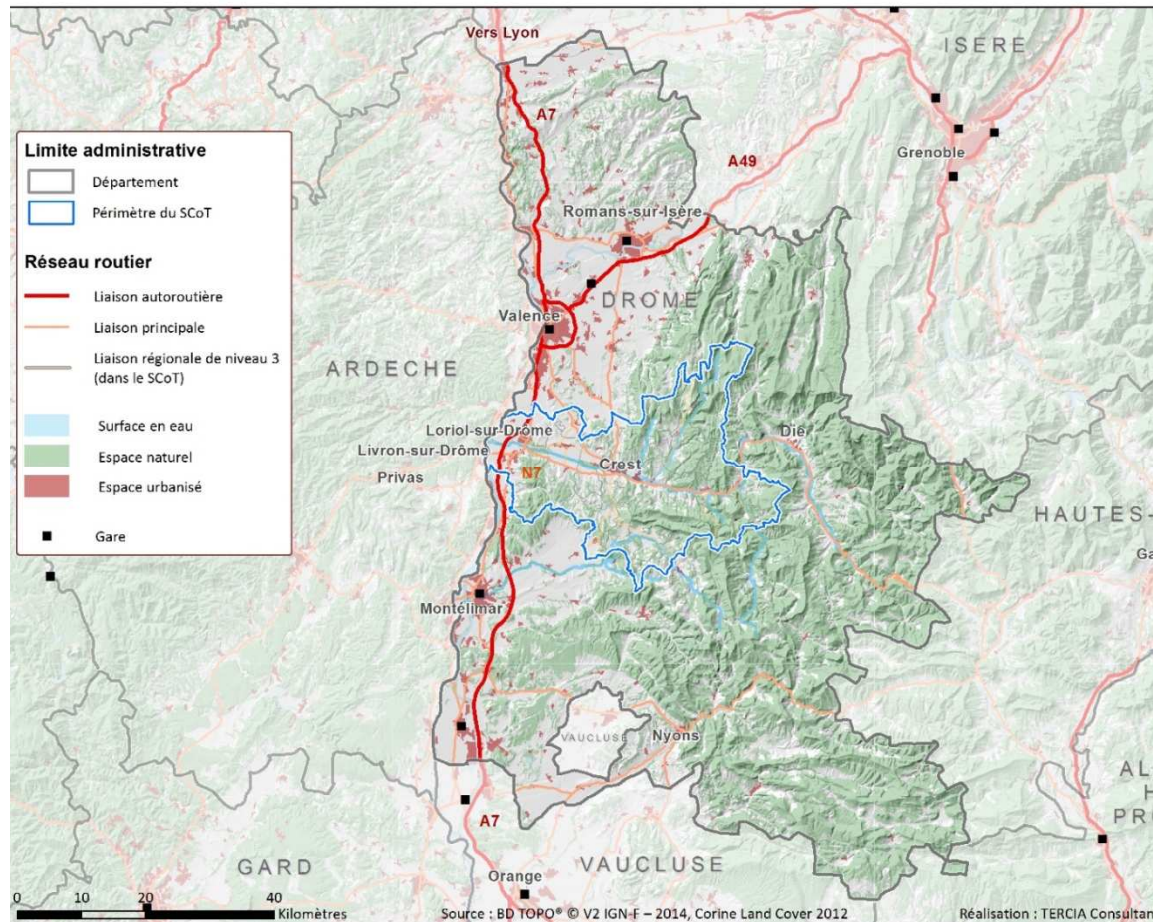
- ✓ 54 hab./km<sup>2</sup> contre 77 dans la Drôme et 113 dans la région. Particulièrement faible sur les communes excentrées de la vallée

- **... et des profils communaux variés:**

- ✓ 3 villes de plus de 5 000 hab. - Crest, Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme - concentrant 52% de la population
- ✓ 21 communes de moins de 200 hab., surtout sur les franges sud et nord du territoire, dans les secteurs particulièrement marqués par le relief



# Un territoire multipolaire intégré à l'ensemble rhodanien



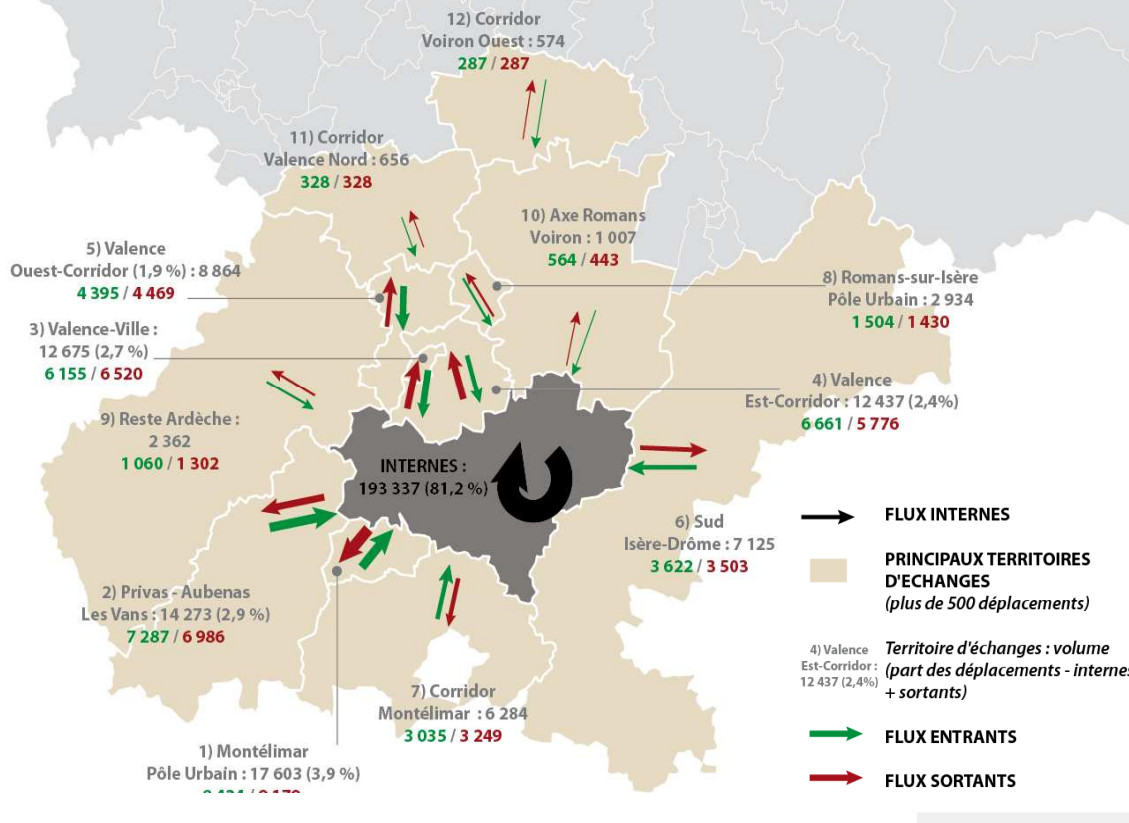
- **Un territoire située au cœur de la Drôme, dans une position de carrefour**
  - ✓ Entre vallée du Rhône et Alpes...
  - ✓ Entre climats d'influences méditerranéennes et montagnardes
- **Un territoire structuré autour des axes naturels (vallée de la Drôme,...)**
- **Un gradient de ruralité Est / Ouest et des interactions plus ou moins marquées avec les polarités urbaines proches**
  - ✓ Ouest en forte interaction avec l'ensemble rhodanien (A7, proximité de Valence, Montélimar,...).
  - ✓ Est au relief marqué et sensiblement plus rural
  - ✓ Mais globalement, des interactions fortes pour le travail, les services de gamme supérieure, l'éducation
- **Un fonctionnement bénéficiant d'une armature interne équilibrée et en interaction avec l'extérieur**
  - ✓ Trois pôles principaux / petites villes
  - ✓ Des pôles complémentaires, dans la vallée du Rhône et les secteurs les plus ruraux (Est du territoire)
  - ✓ 59% vivent et travaillent sur le territoire, une offre de services variée entre les pôles du territoire,... : une autonomie importante pour un territoire rural

RURALITE



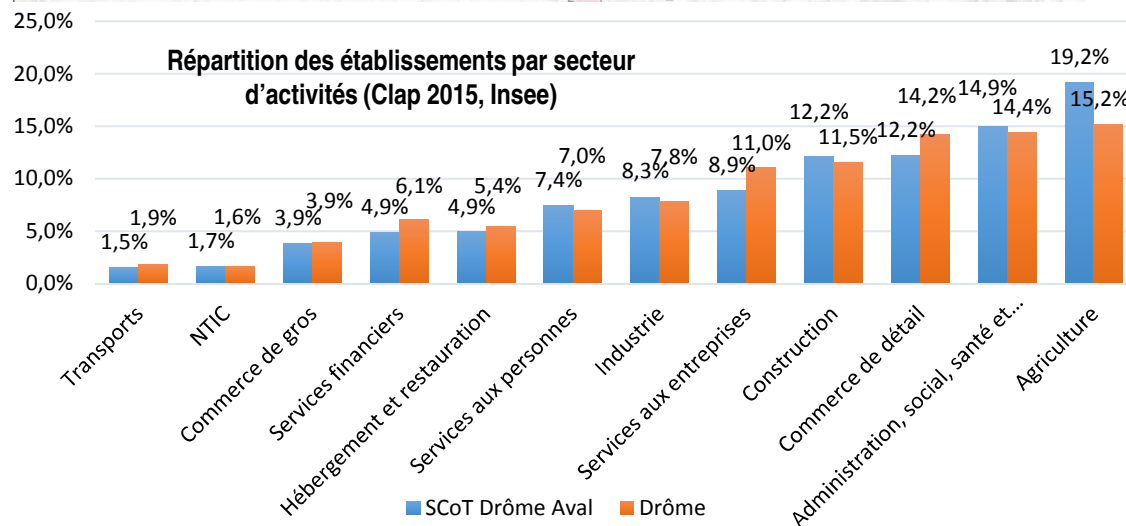
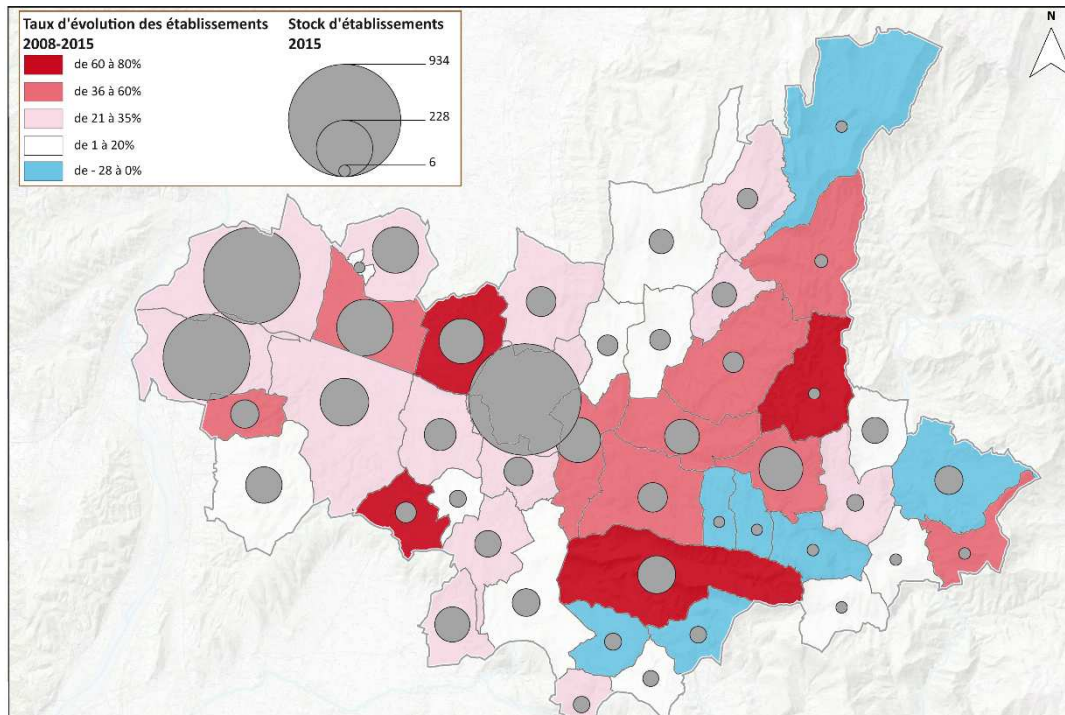
# Un territoire « bassin de vie » favorisant les déplacements intraterritoriaux

Une offre locale (emploi, commerces, équipements...) qui limite les déplacements vers l'extérieur



- **81 % des déplacements tous motifs sont internes au territoire traduisant :**
  - ✓ Une offre locale intéressante et attractive pour les ménages en matière d'emploi, de commerces et d'équipements
- **Des interactions néanmoins existantes avec les principales agglomérations drômoises**
  - ✓ Une forte connexion, entrante et sortante, avec la vallée du Rhône. Plus marginalement avec le Diois
  - ✓ Des flux internes concentrés à l'ouest (principales polarités du territoire)
- **Des niveaux d'échange variables selon les motifs**
  - ✓ 58% travaillent au sein du territoire
  - ✓ ¾ des déplacements scolaires réalisés sur le territoire
  - ✓ Une captation des flux d'achats pour l'alimentaire, mais un recours aux pôles extérieurs pour certains achats spécialisés (équipements personne et maison, culture,...)
- **Pour ces déplacements, une forte dépendance à la voiture :** 70% des déplacements en voiture, 3% pour les transports collectifs malgré une offre satisfaisante pour les ¾ de la population

# Une économie dynamique qui évolue avec sa population

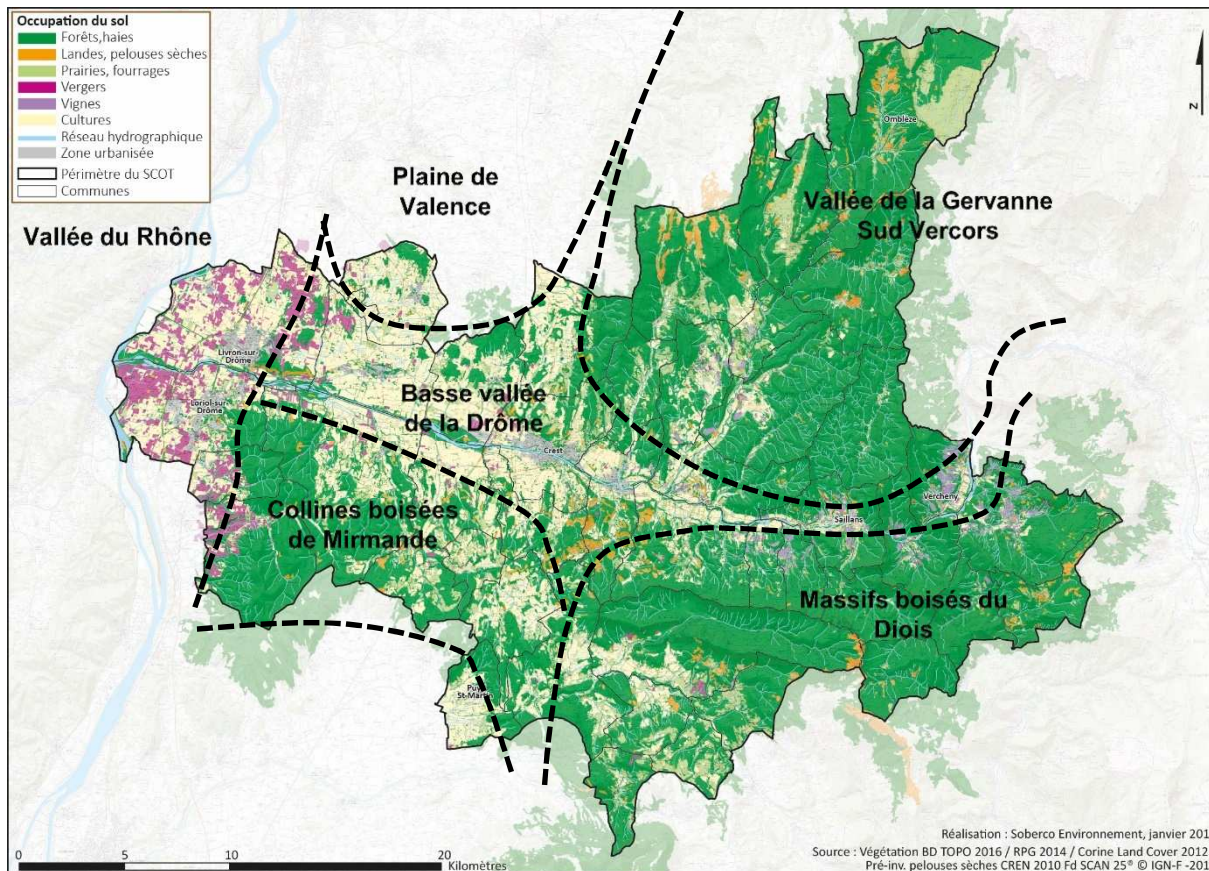


- **Entre 2008 et 2015, une forte augmentation des établissements marchands** (+30%, contre +25% dans la Drôme) **et des emplois** (+5,3% sur la période), **mais** :
  - ✓ Une forte concentration sur les pôles (66% des emplois et 47% des établissements sur trois communes)
  - ✓ Relative dépendance vis-à-vis de l'extérieur (1 emploi pour 3,1 hab. contre 1 pour 2,4 hab. dans la Drôme)
  - ✓ Un chômage en hausse (+15,5%), quoique plus faible que dans le Département : 13,3% contre 14,2%
  - ✓ 24% des emplois à temps partiel (21% Drôme)
- **Une omniprésence des TPE (90% d'entreprises de <10 salariés), mais quelques grands établissements : industrie pharmaceutique, alimentaire, logistique,...**
- **Une économie présentielle en fort développement, mais un tissu productif toujours présent** :
  - ✓ 40% des établissements liés à la sphère productive en 2015 (similaire à la Drôme), pour 52% en 1990
  - ✓ +73% de postes salariés de la sphère présentielle entre 1990 et 2014, liés notamment à la forte croissance démographique
  - ✓ Des secteurs en très fort développement : construction, administration / santé / social, service aux personnes
  - ✓ Par ailleurs une forte représentation des secteurs agricole (+4 points par rapport au département) et industriel



# Un patrimoine naturel et culture remarquable

*qui contribue au cadre de vie et à l'attractivité du territoire*



- **Une grande diversité d'entités naturelles:**  
de la plaine alluviale du Rhône aux massifs du Diois ou sud Vercors, en passant par la vallée de la Drôme ... 1500 mètres de dénivelé
- **Qui implique une grande diversité de paysages, par ailleurs marqués par les activités humaines :**
  - ✓ Marqués par de grands équipements à l'ouest
  - ✓ Fortement agraires sur le reste de la vallée de la Drôme et les collines
  - ✓ Ruraux patrimoniaux et naturels sur les secteurs les moins denses
  - ✓ Des sites et/ou villages remarquables sur l'ensemble du territoire
- **Ainsi qu'une très forte richesse écologique :**
  - ✓ 30% du territoire concerné par des espaces d'intérêt écologique, malgré un faible niveau de production réglementaire (réserve naturelle, entités inscrites au réseau Natura 2000, PNR,...)
  - ✓ De nombreux milieux naturels concernés, avec des cortèges d'espèces spécifiques : milieux ouverts, boisés, aquatiques et humides,...
  - ✓ Une fonctionnalité écologique globalement satisfaisante malgré des ruptures de continuités écologiques liées aux activités humaines (urbanisation, infrastructures linéaires,...)





# Travaux thématiques

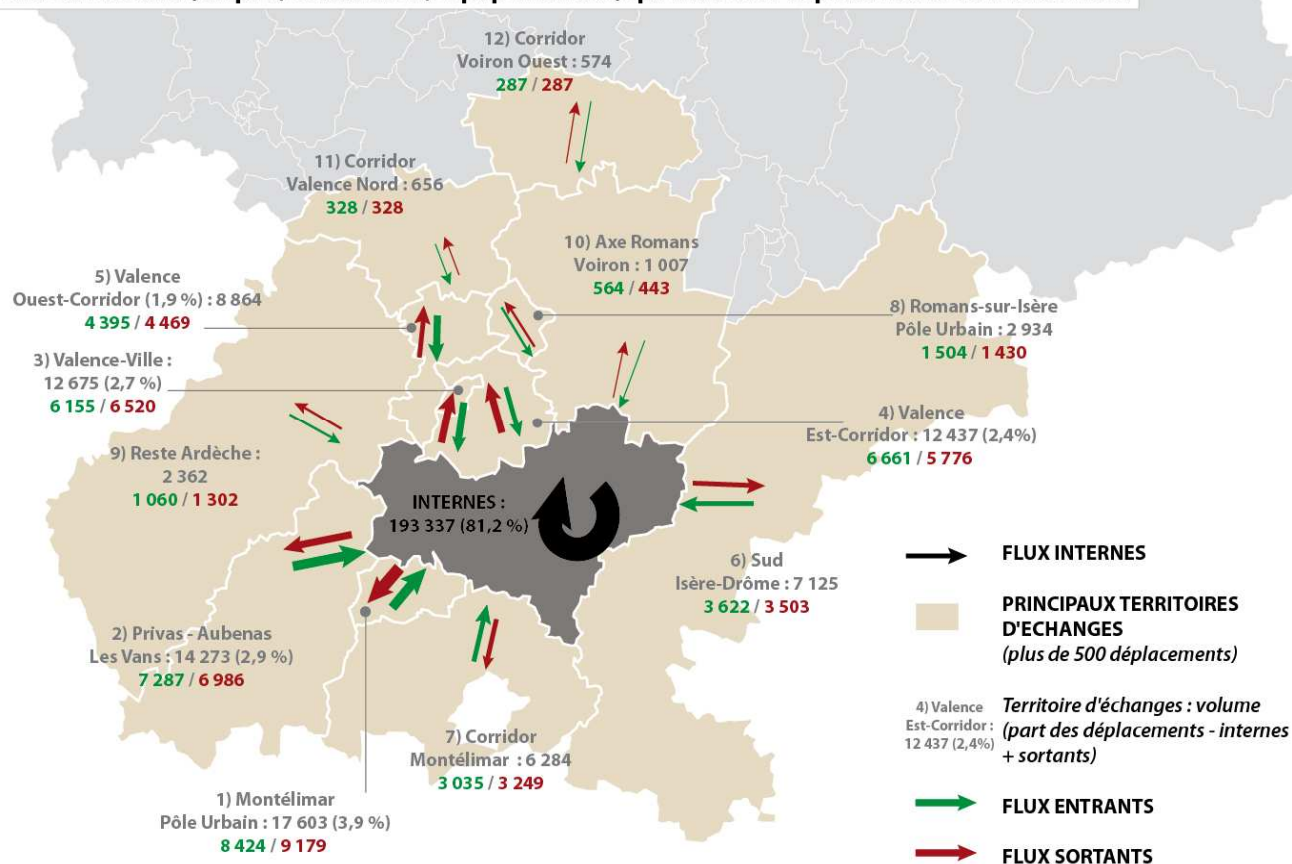


# Besoins de mobilité

# Mobilité générale (I)

Un territoire « bassin de vie » favorisant les déplacements intraterritoriaux

Une offre locale (emploi, commerces, équipements...) qui limite les déplacements vers l'extérieur



- 81 % des déplacements tous motifs sont internes au territoire traduisant :

- ✓ Une offre locale intéressante et attractive pour les ménages en matière d'emploi, de commerces et d'équipements

- Des interactions néanmoins existantes avec les principales agglomérations drômoises : Valence et Montélimar

- ✓ L'attraction des polarités voisines est donc limitée aux déplacements contraints ou besoins non-couverts sur le territoire ?

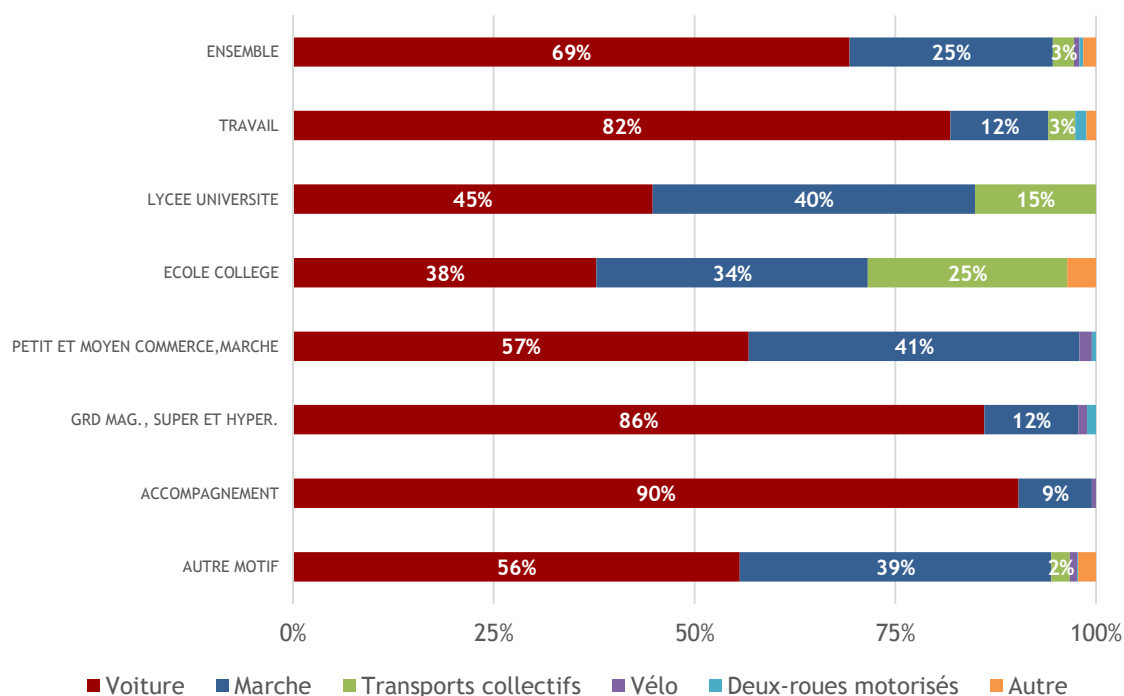
Environ 3,85 déplacements par jour et par personne sur le territoire (et 3,94 à l'échelle régionale)  
 → 81% de déplacements internes = une forte polarisation autour des pôles qui concentrent emploi, commerces et donc besoins de mobilité...



# Mobilité générale (II)

## Une dépendance forte vis-à-vis de l'automobile

La répartition modale des déplacements sur le territoire selon l'Enquête Régionale



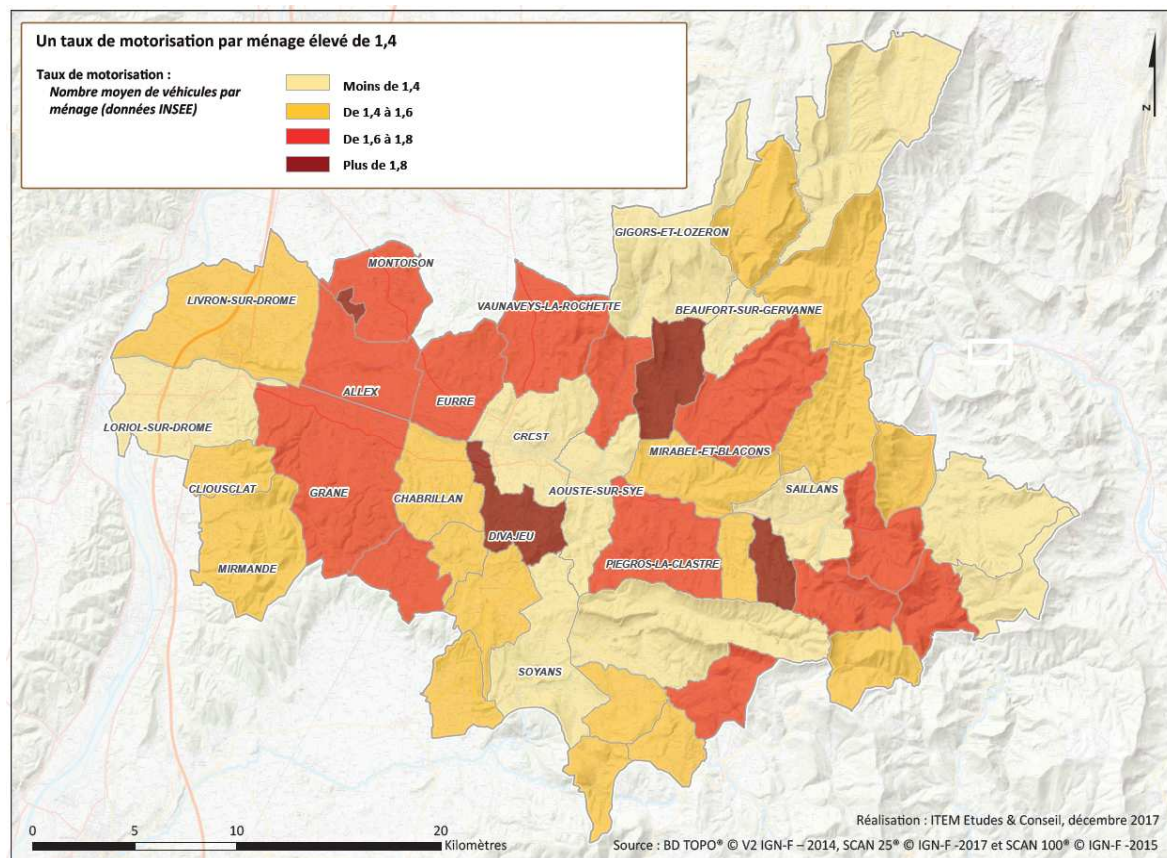
Le territoire SCoT : un « bassin de vie » tourné vers l'automobile :  
 → **Pertinence de l'offre locale en matière de transports collectifs et/ou modes alternatifs à l'automobile** (réalisation de la voie verte VéloDrôme, actions des CC pour une meilleure offre de mobilité douce : VAE... ) ?

Groupement TERCIA-SOBERCO-TEMAH-ITEM-URBICAND  
 Groupement TERCIA-SOBERCO-TEMAH-ITEM-URBICAND

- **7 déplacements sur 10 réalisés en voiture (61% à l'échelle régionale) :**
  - ✓ Une forte propension de l'automobile pour les déplacements domicile-travail et pour le motif « achat » (en particulier pour les grandes surfaces)
  - ✓ Un recours à la marche pour des déplacements de courte distance.
- **La marche atteint 25% et le vélo à peine 1% (contre 27% et 2% à l'échelle de la région)**
- **Les transports collectifs utilisés pour 3% des déplacements en moyenne (8% à l'échelle régionale) ;**
- **Des variations classiques de parts modales en fonction des motifs**

# Motorisation des ménages et voiture individuelle

*Un équipement qui traduit la forte utilisation de l'automobile*



- Un taux de motorisation supérieur aux moyennes régionales et départementales :

✓ Taux moyen sur le territoire du SCoT : 1,4 véhicules / ménages (contre 1,34 pour le Département et 1,28 pour la Région)

- ✓ Des disparités territoriales existantes :
- 1,1 véh/m. pour Crest
  - 2 véh/m. pour Saint-Sauveur-en-Diois

- Près de 11% des ménages ne possèdent pas de voitures

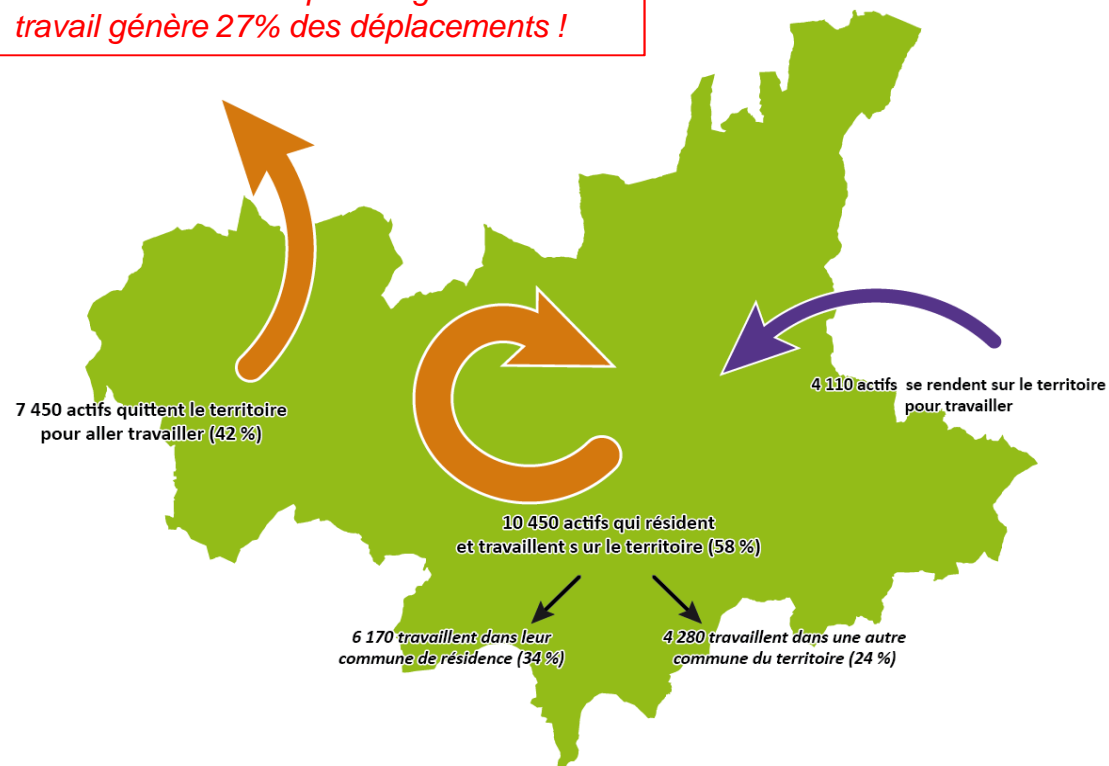
Un territoire multi-motorisé :

→ Réponses aux besoins de déplacements des ménages/ habitants ne disposant pas de véhicules

# Mobilité liée au travail

**42% des actifs quittent le territoire pour aller travailler**

*Des chiffres qui ne vont pas forcément dans le sens de l'enquête régionale car le travail génère 27% des déplacements !*



- **Près de 6 déplacements pendulaires sur 10 internes au territoire...**
  - ✓ Sur 17 900 actifs résidant sur le territoire :
    - **58 % travaillent au sein du territoire** dont :
      - 34 % sur leur commune de résidence
      - 24% dans une autre commune du SCoT
  - ✓ ... L'essentiel des flux internes concentrés à l'ouest : proximité des principales polarités du territoire (Crest, Livron-sur-Drôme, Loriol-sur-Drôme)
- **42 % des actifs du territoire travaillent à l'extérieur**
  - ✓ Des flux beaucoup plus orientés vers le secteur de Valence que Montélimar
- **4 110 actifs entrent sur le territoire pour travailler** (venant essentiellement de Valence et de la Voulte-sur-Rhône)

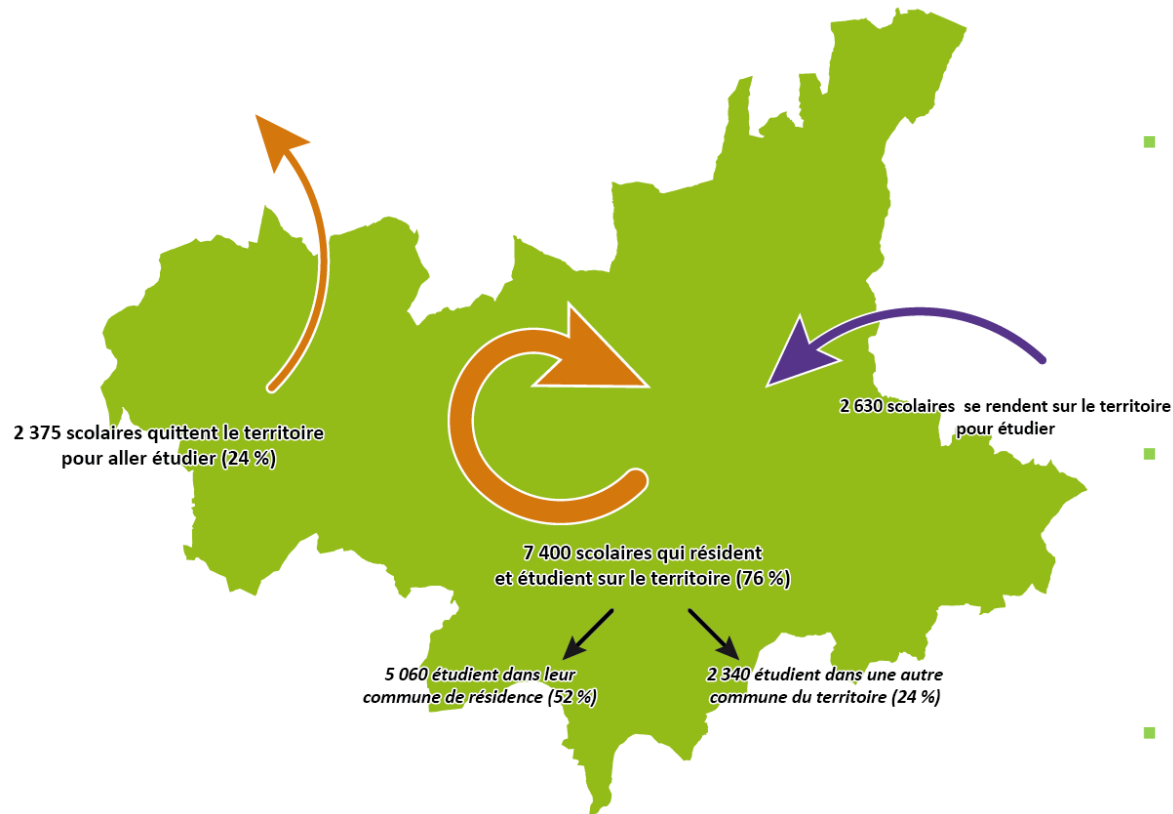
De nombreux déplacements d'actifs vers les pôles de Valence et Montélimar d'une part, et 1/3 des actifs qui effectuent des déplacements sur de courte distance en travaillant dans leur propre commune

→ **Conditions du « report modal » chez ces actifs**



# Mobilité liée aux scolaires

**3 déplacements scolaires sur 4 sont réalisés sur le territoire**

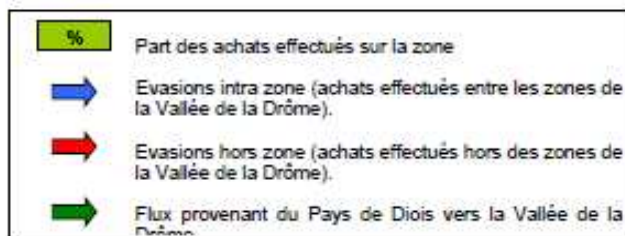
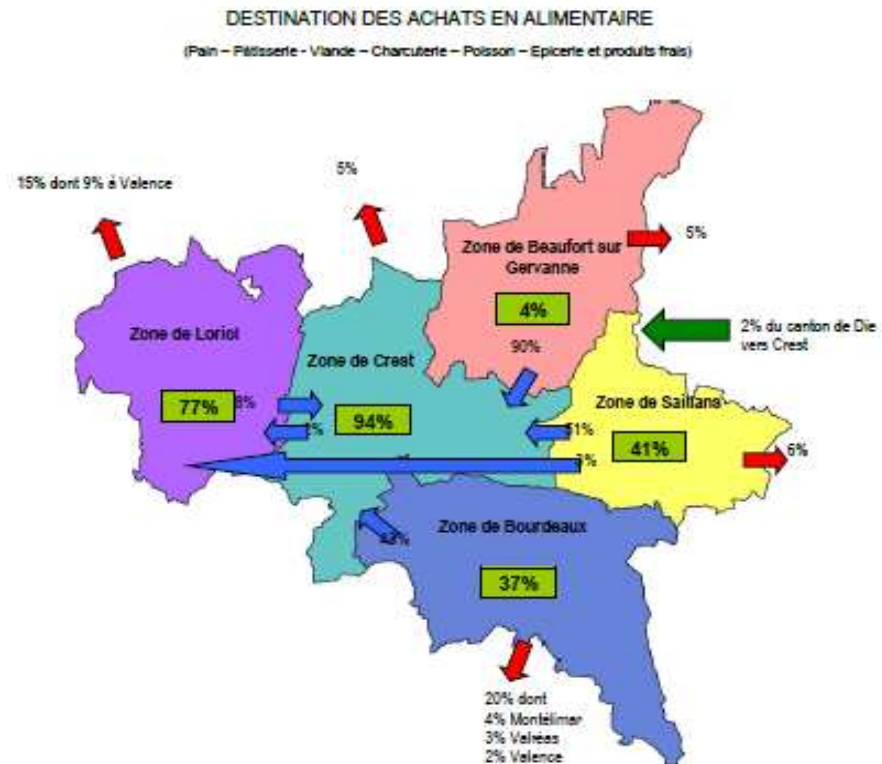


- **Des flux scolaires principalement internes au territoire**
  - ✓ Sur 9 775 scolaires résidents :
    - 76 % étudient sur le périmètre du SCoT
    - 24 % étudient à l'extérieur
- **Un tissu d'établissements scolaires qui attire également les scolaires de l'extérieur :**
  - ✓ 2 630 scolaires viennent étudier sur le territoire
- **Crest, principal pôle d'attraction des flux scolaires internes :**
  - ✓ 1 424 scolaires viennent y étudier depuis les autres communes
- **Valence, une agglomération qui attire près de 10% des scolaires du territoire**

5 060 élèves sont scolarisés dans leur commune de résidence (52 %) :  
→ Un potentiel important pour le développement des modes actifs (marche et vélo) -  
Conditions à réunir

# Mobilité liée aux services

Des disparités territoriales dans les domaines du commerce et de la santé



Groupement TERCIA-SOBERCO-TEMAH-ITEM-URBICAND  
Groupement TERCIA-SOBERCO-TEMAH-ITEM-URBICAND

## Pour le commerce :

- Étude de « Cibles et Stratégies » mettant en évidence l'armature et l'offre commerciales :
  - ✓ Captation des flux d'achats sur le territoire uniquement pour l'alimentaire
    - Tissu commercial du territoire permet de retenir 90% des achats des ménages sur la Vallée de la Drôme (voir même 94% sur Crest)
  - ✓ Un recours aux pôles extérieurs pour les achats relatifs :
    - aux équipements de la personne et de la maison
    - aux produits de culture et de loisirs
- La zone de Crest assure les besoins d'une grande partie du territoire, hormis celle de Loriol
- Valence est en concurrence directe avec l'offre interne sur le secteur de Loriol qui est très proche

Des déplacements importants vers la zone de Crest pour toute la partie sud et est du territoire :  
→ Réponse proposée aux populations captives pour se déplacer vers ce secteur ? Limitation de la dépendance ?

# Mobilité liée aux services

## Des disparités territoriales dans les domaines du commerce et de la santé

Répartition des médecins généralistes, des infirmiers et des masseurs-kinésithérapeutes dans la communauté de communes du Val de Drôme et du Crestois et du Pays de Saillans

- ▲ Médecin omnipraticien
- ▲ Infirmier
- ▲ Masseur Kinésithérapeute



Source : ARS, Atlasanté interrogé en novembre 2015  
[http://carto.atlasante.fr/1/ars\\_r82\\_observdoc\\_v2\\_cmap](http://carto.atlasante.fr/1/ars_r82_observdoc_v2_cmap)

## Pour les services de santé :

- Une densité de praticiens libéraux équivalente au Département et à la Région...
- ... mais des carences et des disparités territoriales observées entre :
  - ✓ Les deux communautés de communes :
    - Densité de médecins généralistes pour la CC Val de Drôme est de 0,9 pour 1000 habitants contre 1,4 pour la CC du Crestois et du Pays de Saillans
  - ✓ Les pôles structurants du territoire et les communes isolées
- Ces phénomènes entraînent ainsi :
  - ✓ Des problématiques d'accessibilité aux soins pour les publics en précarité, fragiles et/ou à mobilité réduite
  - ✓ Un allongement des distances à parcourir sur le territoire ou vers un pôle extérieur pour accéder aux soins

Un territoire « bassin de vie » mais des difficultés de mobilité liées à certains services :  
**renforcement de l'accessibilité aux services primaires (en particulier la santé)**



# Bilan environnemental et précarité énergétique

MOBILITE DES HABITANTS		
2010		2040
53 000 personnes 8 200 km/pers/an	Population Mobilité	66 000 personnes 5 000 km/pers/an
	Part modale	
74%	Voiture ind.	60% (dont 22% de voitures électriques)
1%	Covoiturage	9%
4%	Car/Bus	7%
4%	Train	7%
17%	Autres	17%
345 800 000 kWh/an 103 700 Téq CO2/an	Énergie Émission GES	226 300 000 kWh/an 67 900 Téq CO2/an (-34%)

Données : Étude « Biovallée 2040 », Indifpa 2013

- Étude « Biovallée 2040 » réalisée en 2013 propose un scénario « souhaitable » sur l'évolution des pratiques de mobilité, à l'horizon 2040 :

- ✓ Réduction des déplacements en voiture individuelle (de 74% en 2010 à 60% en 2040)
- ✓ Valorisation des mobilités alternatives et des transports collectifs :
  - Covoiturage : 9%
  - Train : 7 %
  - Bus : 7 %
- ✓ Une diminution estimée des émissions de GES et de la consommation en kWh/an de 34 % imputée par l'évolution de la répartition modale et par la réduction des distances parcourues

La précarité énergétique, un facteur d'exclusion des ménages à faible revenu :

→ **Conditions de réduction de la précarité : en matière d'offre de mobilité, de structuration territoriale, de développement résidentiel?**

# Besoins de mobilités

## QUESTIONS / BESOINS/ APPROFONDISSEMENTS

Problématiques du territoire	Besoins de complément (préciser)	Discussion atelier
Pratiques de déplacement dominées par la voiture, même à courte distance	Connaissance de terrain : pratiques de déplacements / éléments qualitatifs	
Offre de mobilité interne	Quels besoins à mieux couvrir en interne à l'échelle du territoire ?	
Lien entre mobilité et armature territoriale	Secteurs à conforter pour créer les conditions du report modal?	
La mobilité touristique sur le territoire ? (type ? importance ? quels enjeux...)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Études existantes ?</li> <li>- Données ?</li> </ul>	

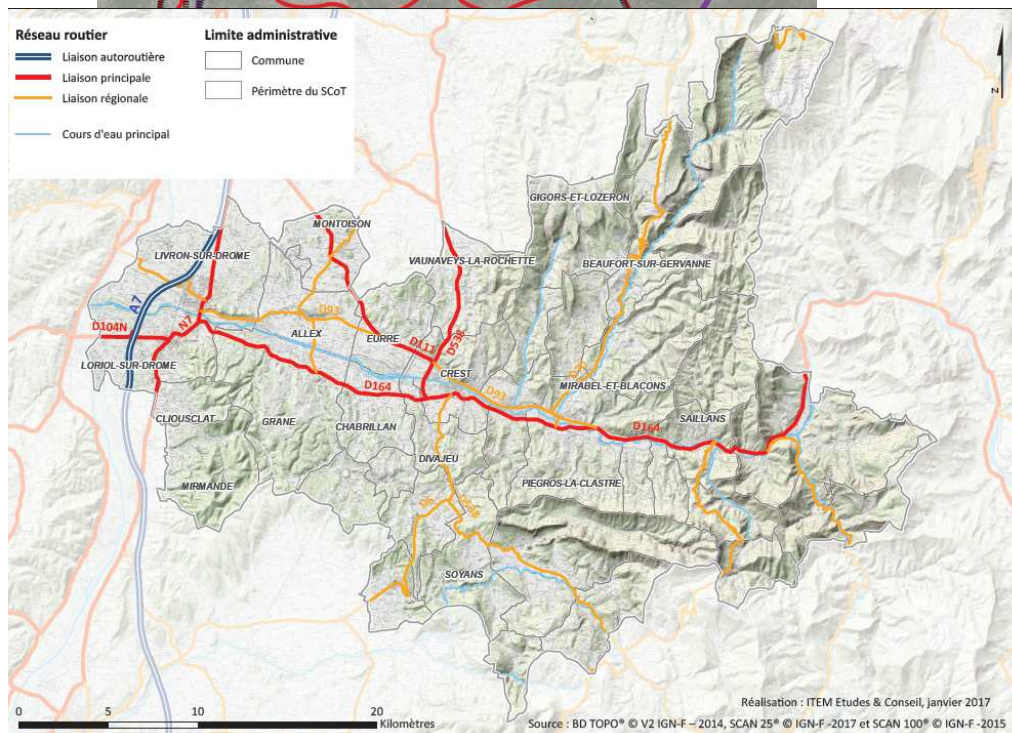
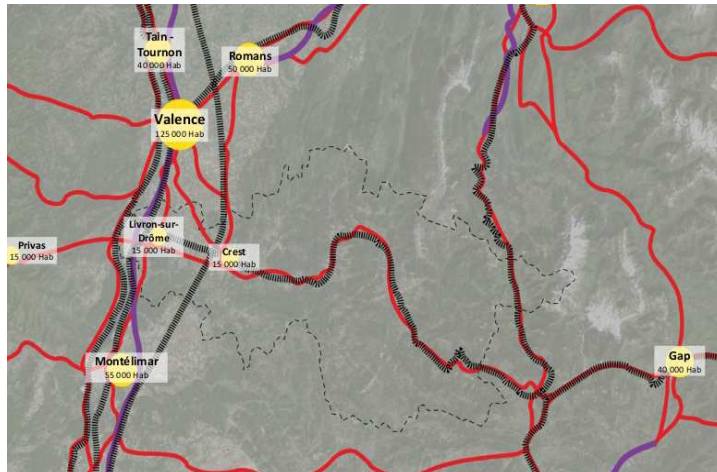


# Offre de transport



# Offre routière

**Un réseau viaire hiérarchisé et structurant pour la frange ouest du territoire**



## ■ Un maillage routier avec :

✓ Des axes majeurs nord/sud représentés par l'autoroute A7 (reliant Lyon à Marseille) avec la présence d'un échangeur sur la commune de Loriol-sur-Drôme et la route nationale 7 (reliant Paris à Menton) qui offre une bonne accessibilité au territoire depuis l'ouest.

## ✓ Un maillage de départementales structurantes :

- L'axe Est-Ouest (Vallée de la Drôme) avec les RD 104, 164 et RD 93 qui traversent tout le territoire en liant les principales polarités
- L'axe Nord-Sud en lien avec Crest (RD 538), qui doit dans les faits assurer un rôle de contournement par l'ouest de la Ville
- La D111 qui relie Crest à Valence en direct sans emprunter la Vallée du Rhône

✓ Des axes locaux ayant une vocation de rabattement vers les axes majeurs et les pôles structurants

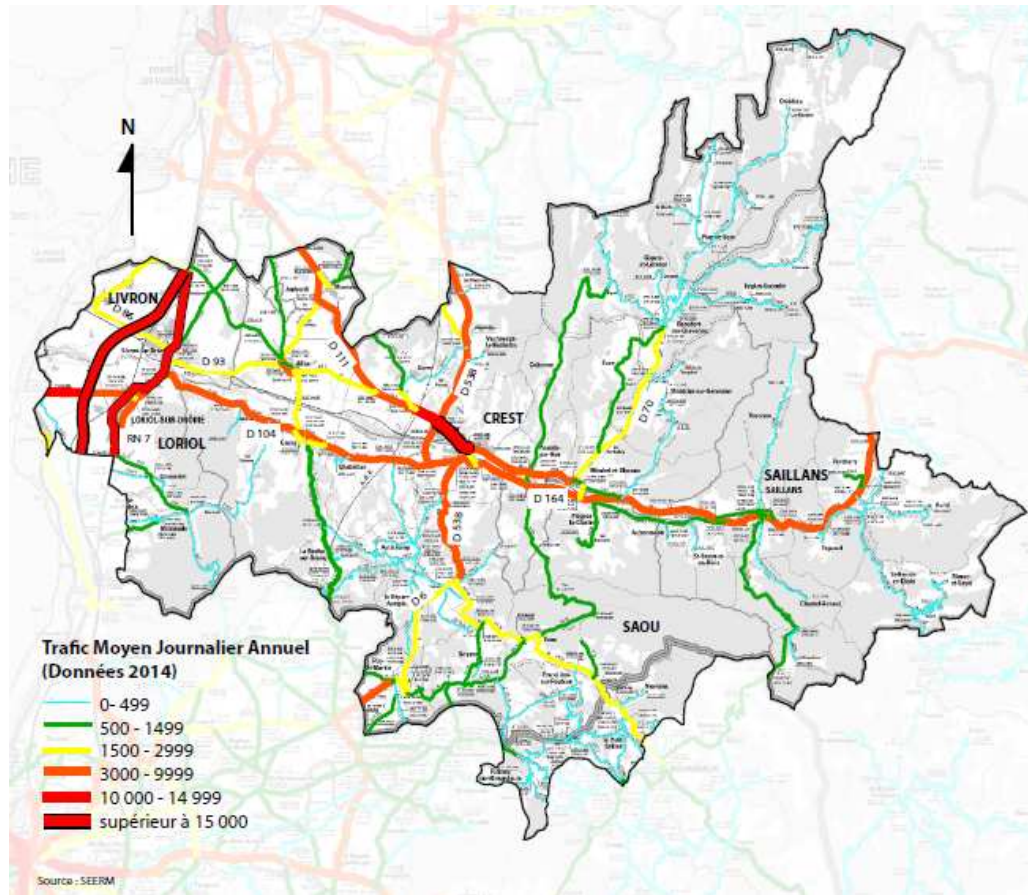
## ■ ... mais de fortes disparités territoriales entre :

✓ Une frange Ouest bien connectée à la Vallée du Rhône

✓ Et une frange Est moins fréquentée, connectée au reste du réseau par des axes de rabattement et éloignée de la dynamique des grands axes structurants

# Circulation routière

## Des trafics importants sur certains secteurs



Des conditions de circulations en lien avec la pratique :  
→ Des difficultés de circulations localisées et limitées  
qui n'incitent pas forcément au report modal

Groupement TERCIA-SOBERCO-TEMAH-ITEM-URBICAND  
Groupement TERCIA-SOBERCO-TEMAH-ITEM-URBICAND

- **Le trafic important est concentré :**
  - ✓ Sur les axes majeurs à l'ouest et notamment la N7 (jusqu'à 20 000 véh/j) qui supportent une part importante de transit sur le territoire (et 10% de PL). Cet axe est générateur de nuisances importantes dans la traversée des polarités de la partie ouest du territoire
  - ✓ Sur le secteur de Crest, avec la D93, avec un tronçon à plus de 15 000 véh/jour sur cet axe qui traverse la commune d'est en ouest et assure le lien de la vallée sans recourir à l'axe D104/164 au sud de la ville
  - ✓ Sur la vallée de la Drôme on constate entre 6 et 10 000 véh/j.
- **Des conditions de circulation néanmoins aisées dans l'ensemble même si la traversée de Livron-sur-Drôme et celle de Crest sur la D93 (autour du giratoire vers le pont Mistral) sont parfois délicates aux heures de points**
  - ✓ Sur Crest, le passage par le sud avec les D104 et 164 semble sous-utilisé par rapport à la D93 plus directe.



# Offre routière

*Un partage de la voirie favorable à la voiture au détriment des autres modes*



Traversée de Livron-sur-Drôme



Zone 30 à Livron-sur-Drôme



Absence de place pour les piétons à Saoû

- Une large place accordée à l'automobile sur la voirie au détriment des autres modes, avec des axes souvent « très routiers et très roulants »
- Une accidentologie relativement faible :
  - ✓ 201 accidents recensés entre 2009 et 2015
    - 75 % en véhicules légers
    - 13 % en deux-roues
    - 8 % pour les cyclistes et piétons cumulés
- Une pacification qui reste ponctuelle :
  - ✓ Circulation pacifiée dans les centres-bourgs des principales polarités : zone 30, zone semi-piétonne
  - ✓ Absence d'aménagements voire de réglementations dans les communes rurales

Des conditions routières peu favorables au report modal :

→ Amélioration du partage de la voirie dans les projets d'aménagements

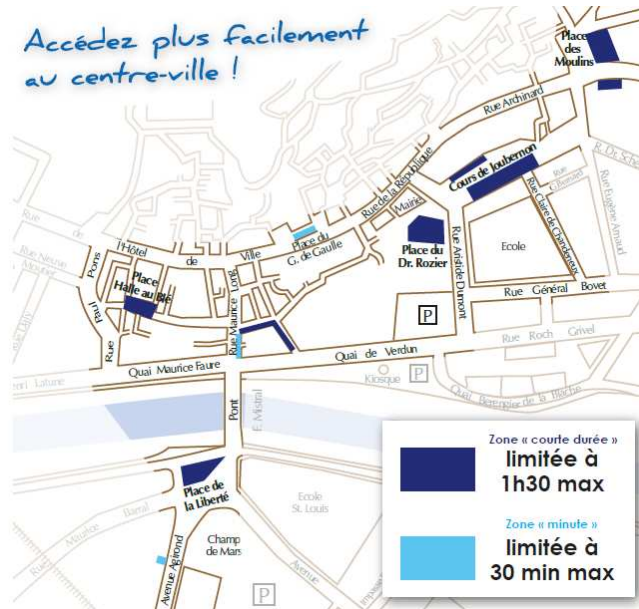


# Organisation du stationnement dans les centres bourgs

*Une offre abondante qui limite les problèmes de stationnement :*



→ Stationnement analysé dans les centres-villes des principaux pôles Crest, Livron-sur-Drôme, Loriol-sur-Drôme et Saillans car intensité de la demande plus forte que dans les autres communes (activités commerciales, écoles, administrations, demande résidentielle)



Ex à Crest : l'ensemble de l'offre réglementée et de parkings dans le CV représente plus de 835 places auxquelles s'ajoutent du stationnement en voirie. Cette réglementation complémentaire permet de répondre aux différents usages (actifs, visiteurs, résidents) en lien avec l'attractivité du CV.

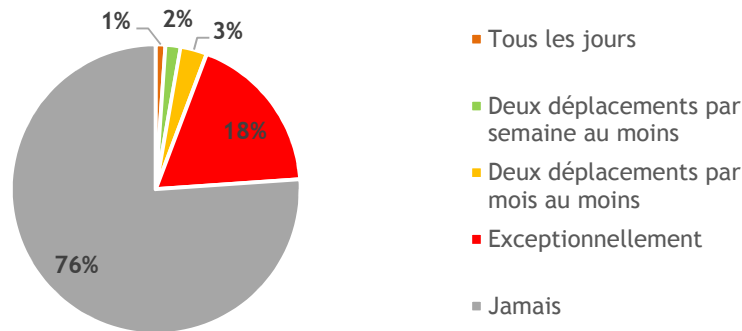
- Bonne prise en compte des enjeux en matière de rotation dans les centres des pôles (zones bleues, stationnement minutes...)
- Une offre conséquente et souvent gratuite et non réglementée permettant de répondre aux besoins de tous les usagers : actifs, résidents, visiteurs
- Une empreinte importante du stationnement de surface qui peut nuire à la qualité des espaces publics
- Une politique de stationnement et un niveau d'offre qui n'incite pas au report modal

→ Diminution du stationnement de surface / certains secteurs stratégiques pour améliorer le partage de la voirie ?

# Offre ferroviaire

## Une offre structurante pour la liaison entre les polarités internes et externes les plus proches

Fréquence d'utilisation de l'ancienne offre TER (train ou car) selon l'Enquête Déplacements Régionale



Ligne	Communes desservies	Amplitude horaire	Nombre moyen de services en Jours Ouvrables de Base (mardi ou jeudi)
Avignon <-> Lyon	Livron-sur-Drôme Loriol-sur-Drôme	05h47- 20h48	27 services globaux pour le territoire De 20 à 27 selon les communes
Valence <-> Gap train et autocar confondus	Montoisson, Livron-sur-Drôme, Allex, Grane, Crest, Aouste-sur-Sye, Mirabel et Blacons, Saillans	06h23 - 21h09	36 services globaux pour le territoire De 8 à 35 services selon les communes

- **Deux lignes du TER relativement attractives pour les actifs :**
  - ✓ **La ligne Gap <-> Valence.** Cette liaison est doublée par une offre routière de cars régionaux et de cars TER. Cette ligne peut répondre aux besoins des actifs notamment ceux des communes de Crest et de Saillans
  - ✓ **La ligne Avignon <-> Lyon.** La ligne est attractive pour les actifs souhaitant se rendre sur les pôles externes les plus proches (Valence, Montélimar) mais intérêt plus limité sur les pôles éloignés (Avignon ou Lyon)
  
- **Une fréquentation globale des gares en hausse :**
  - ✓ Le territoire de la Vallée a enregistré un total de près de 151 200 voyageurs annuels en 2016, + 5% depuis 2014
  
- **Une politique tarifaire renouvelée mais encore peu incitative face aux avantages de la voiture**

→ Un peu plus de 200 voyageurs par jour (jours ouvrables de base) sur les trois gares principales = un volume limité au regard du niveau d'offre. Mais un potentiel d'évolution

Groupement TERCIA-SOBERCO-TEMAH-ITEM-URBICAND  
Groupement TERCIA-SOBERCO-TEMAH-ITEM-URBICAND

# Offre en transports collectifs

*Un réseau interurbain avec des lignes à vocations différentes*

Ligne	Communes et PEM du territoire desservis	Amplitude horaire et période de fonctionnement	Nombre moyen de services		Intérêt et réponses aux besoins	
			Jour Ouvrable de Base (mardi ou jeudi)	Desserte du territoire		
Ligne 21 : Crest <-> Romans	Crest (Gare SNCF), Eurre, Vaunaveys-la-Rochette	07h24 - 18h22	De 4 à 8 services selon les communes	3 communes 10 069 habitants (22%)	Actifs : Faible	Captifs : Moyen
Ligne 25 : Valence <-> Plan de Baix	Plan de Baix, Beaufort-sur-Gervanne, Montclar-sur-Gervanne, Mirabel-et-Blacons, Aouste-sur-Sye, Crest (dont Gare SNCF) et Vaunaveys-la-Rochette	06h40 - 19h05	De 2 à 20 selon les communes	7 communes 13 015 habitants (29%)	Actifs : Moyen	Captifs : Moyen
Ligne 26 : Crest <-> Portes-lès-Valence	Crest (dont Gare SNCF), Divajeu, Chabrillan, Grane, Loriol-sur-Drôme, Livron-sur-Drôme (Gare SNCF)	07h10 - 18h50	De 13 à 23 selon les communes	6 communes 26 594 habitants (59%)	Actifs : Moyen	Captifs : Bon
Ligne 27 : Bourdeaux <-> Crest	Mornans, Francillon, Saou, Soyans, La Repara Auriplès, Divajeu, Crest (Gare SNCF)	06h55 - 19h10	De 3 à 6 selon les communes	7 communes 10 200 habitants (23%)	Actifs : Faible	Captifs : Faible
Ligne 28 : Luc-en-Diois <-> Valence	Vercheny, Espenel, Saillans, Piegros-la-Clastre, Mirabel et Blacons, Aouste-sur-Sye, Crest (Gare SNCF), Divajeu, Chabrillan, Grane, Allex, Montoisson	06h15 - 20h38	De 11 à 24 selon les communes	13 communes 23 080 habitants (51%)	Actifs : Bon	Captifs : Fort
Ligne 30 : Valence <-> Montélimar	Livron-sur-Drôme, Loriol-sur-Drôme, Clousclat	06h46 - 19h57	22 services globaux sur le territoire	3 communes 15 887 habitants (35%)	Actifs : Bon	Captifs : Fort

- Six lignes interurbaines dont :

- ✓ 2 lignes structurantes (28 et 30)
- ✓ 2 lignes secondaires (25 et 26)
- ✓ 2 lignes à vocation scolaire (21 et 27)

- Mais des lignes qui peuvent répondre aux besoins des captifs

- 1,1 millions de voyageurs/an sur les lignes interurbaines desservant le territoire.

- ✓ lignes 25 et 28 ont jusqu'à 60% d'usagers commerciaux
- ✓ D'autres, 26 et 27, entre 77% et 87 % de scolaires

**La ligne 28 transporte plus de 500 000 voyageurs par an - Dont 300 000 usagers commerciaux. C'est deux fois la fréquentation du train sur la vallée avec moins de services.**

**→ Pourquoi beaucoup plus de voyageurs commerciaux dans les cars que dans les trains ?**



# Offre en transports collectifs

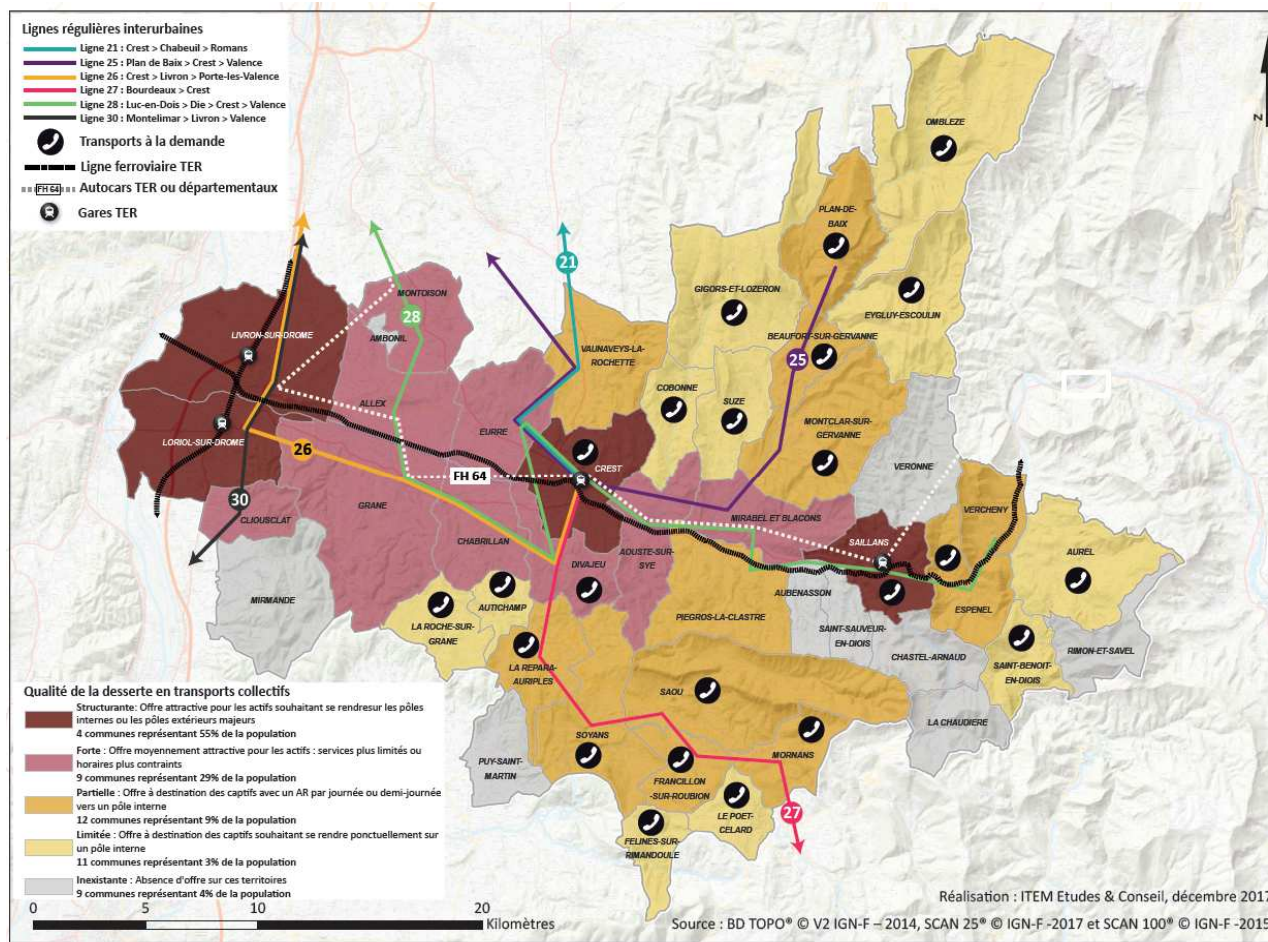
*Une offre départementale et locale complémentaire via le Transport à la Demande*



- **Un double service pour le réseau TAD départemental :**
  - ✓ **Un service régulier à la demande** qui permet un rabattement vers les polarités du territoire depuis les communes les plus excentrées
  - ✓ **Un service de correspondance à la demande** qui permet un rabattement sur les lignes interurbaines régionales régulières
- **Des services régulièrement utilisés sur le territoire du SCoT mais une tarification encore élevée en particulier pour le SCD qui peut être un frein aux ménages à faible revenu**
- **Une offre de TAD local « Mouv' à Crest » pour répondre aux besoins des captifs**

# Offre en transports collectifs

Une qualité de desserte en TC hétérogène mais globalement satisfaisante pour 3/4 de la population



- Une qualité de desserte inégale sur le territoire...
  - ✓ 4 communes représentant 55% de la population du territoire du SCOT disposent d'une desserte structurante
  - ✓ 38% de la population réparties sur 21 communes possèdent une desserte forte ou partielle
  - ✓ 20 communes ne représentant que 7% de la population disposent d'une desserte limitée voire inexistante
- ... mais qui doit être relativiser :
  - ✓ 2/3 de la population bénéficie d'une desserte satisfaisante
  - ✓ 4% seulement de la population ne dispose d'aucune offre

Un niveau de desserte en TC satisfaisant mais des faiblesses existantes sur le réseau :  
 → Besoins d'optimisation(s) pour la mobilité des actifs  
 → Les leviers / conditions en faveur d'une mobilité inclusive



# Offre en intermodalité

## Une intermodalité à améliorer sur les gares du territoire



### ■ Les 4 gares du territoire comme lieux d'intermodalité à valoriser... :

- ✓ Offre ferroviaire intéressante
- ✓ Proximité des arrêts de bus des lignes interurbaines
- ✓ Stationnement voiture hétérogène
- ✓ Stationnement vélo de courte et/ou de longue durée en développement

### ■ ... Car aujourd'hui peu optimisées :

- ✓ Saturation de certains espaces de stationnement
- ✓ Difficultés d'accès (piétons, cycles)
- ✓ Gares excentrées des centres-bourgs ne valorisant pas l'usage des modes actifs en particulier la marche

Des conditions d'intermodalité encore perfectibles, limitant le report modal  
→ Une intermodalité à améliorer qui limite l'utilisation des gares ?

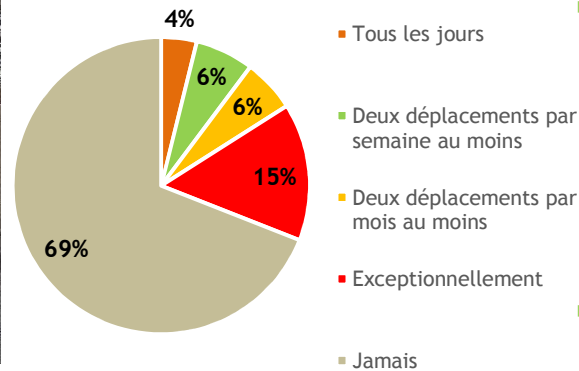


# Offre en modes doux

*Une pratique cyclable qui reste faible en particulier sur les trajets quotidiens*



Fréquence d'utilisation d'un vélo sur le territoire selon l'Enquête Déplacements Régionale



- **Des déplacements cyclables qui ne représentent que 1% des déplacements, tous motifs confondus**
- **Un Schéma Directeur Cyclable Départemental**
- **Une développement fort autour du tourisme et des loisirs :**
  - ✓ Existence de deux grands itinéraires :
    - Eurovélo 17/ ViaRhôna
    - VéloDrôme
- **Des conditions de déplacements perfectibles pour les trajets réguliers**
  - ✓ Des aménagements ponctuels engagés sur plusieurs polarités du territoire (Crest, Loriol-sur-Drôme,...) : bandes cyclables, espaces partagés, voies vertes, stationnement vélo
  - ✓ Mais une absence de maillage structurant sur le territoire qui participe au manque de lisibilité du réseau et contraint fortement la pratique cyclable pour les trajets utilitaires
- **Une volonté politique en faveur des mobilités actives**
  - ✓ Mise à disposition de VAE ...

# Offre en modes doux

*La marche : une praticabilité intéressante mais des aménagements encore perfectibles*



- **25% des déplacements sont réalisés à pied, tous motifs confondus :**
  - ✓ 12% des déplacements pour le motif travail
  - ✓ 41% des déplacements pour le motif « achat » dans les petits et moyens commerces.
- **Aménagements piétons très hétérogènes sur le territoire :**
  - ✓ Dans les principaux pôles, les récents aménagements ont globalement permis d'améliorer la qualité des cheminements sur certains axes
  - ✓ Certains bourgs (Aouste-sur-Sye, Mirabel-et-Blacons) présentent ponctuellement des aménagements de qualité, souvent accompagnés d'une pacification de voirie
  - ✓ En périphérie des centres-bourgs, les cheminements sont peu sécurisés voir inexistant.

1% des déplacements à vélo sur le territoire VS 1/3 des actifs réalisant des déplacements de courte distance

**→ Incitation des actifs au report modal et en particulier aux mobilités douces**

# Offre en mobilités alternatives

## Des solutions encouragées face à l'autosolisme

Intercommunalité	Aires de covoiturage	Nombre de places
Communauté de Communes du Crestois et Pays de Saillans	Crest - Saint Ferréol	20
	Crest - Les Blaches	8
	Crest - La Saleine	NC
	Saou	5
	Piegros-la-Clastre	14
	Aouste-sur-Sye – Gare	20
	Aouste-sur-Sye - Cimetière	10
	Saillans – Gare	NC
	Saillans La Magnanerie	NC
Communauté de Communes du Val de Drôme	Loriol-sur-Drôme Echangeur de Loriol	90
	Loriol-sur-Drôme Jean Clément	30
	Livron-sur-Drôme - Médiathèque	20
	Alex – Espace Saint Joseph	10
	Grane	10
	Suze – Les Jaux	5



Groupement TERCIA-SOBERCO-TEMAH-ITEM-URBICAND  
Groupement TERCIA-SOBERCO-TEMAH-ITEM-URBICAND

- **Un encouragement à la pratique du covoiturage qui doit être poursuivi :**
  - ✓ Mise en place d'un schéma bi-départemental
  - ✓ Maillage dense de 15 aires de covoiturage sur le territoire
  - ✓ Des aménagements pas toujours qualitatifs et des localisations pas toujours attractives
  - ✓ Des difficultés de mise en réseau des covoitureurs en particulier sur la plateforme « ecovoiturage »
- **L'autopartage, une alternative en développement**
  - ✓ Sur le territoire communautaire, offre proposée via :
    - Les plateformes Internet : Ouicar.fr, Drivy.com
    - L'association crestoise « Crest Autopartage »
- **Un engagement croissant en faveur de l'électromobilité**
  - ✓ Déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques en partenariat avec le SDED

Un développement des mobilités alternatives qui reste timide

→ **L'information / lisibilité / visibilité de l'offre pour les usagers ?**



# Management de la mobilité

## Des initiatives locales et citoyennes en faveur d'une mobilité pour tous



### Des actions en faveur d'une mobilité inclusive :

- ✓ Dispositif « Bourse au permis » : lancé par la CC Val de Drôme
- ✓ Mobilité 0726 : solution de mobilité aux ménages disposant de faibles revenus en proposant la location d'un véhicule pour un coût de 2€/jour
- ✓ Plateforme de mobilité qui centralise les informations d'aide à la mobilité et à l'emploi sur le Département de la Drôme

### De outils de communication à différents niveaux d'échelle permettant une lisibilité de l'offre en matière de mobilité durable :

- ✓ Carte OÙRa
- ✓ Guide pratique « Bougeons autrement en Vallée de la Drôme et Diois »

→ Un panel des solutions de mobilité : élargissement et articulation avec l'armature territoriale ?

## Offre de transports

### QUESTIONS / BESOINS/ APPROFONDISSEMENTS

Problématiques du territoire	Besoins de complément (préciser)	Discussion atelier
Les conditions de circulations sur le territoire ?	Quels ressentis du terrain ?	
L'offre de TC à l'échelle locale	Perception du terrain	
La fréquentation limitée de l'offre ferrée au regard de l'offre de TC routier	Raison possibles ?	