

4. Restitution de la journée

1. Éléments de contexte sur la stratégie de Dromolib
2. Quelques projets en cours
3. Objectifs des rencontres
4. **Restitution de la journée**

6 thématiques choisies et travaillées en sous-groupes

1

Comment rendre l'écocomobilité accessible et désirable, quelques soient les situations sociales ?

2

Quelles incitations pour le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle ?

3

Comment éviter que Monsieur et Madame Dupont n'emmènent leurs enfants à l'école en 4x4 ?

4

Quelles pistes pour développer les transports collectifs ?

5

Pourquoi le covoiturage au quotidien ça ne marche pas bien ?

6

Comment essayer une démarche d'écocomobilité sur toute la Drôme ?

Dromolib reçoit le soutien de



Écocomobilité en Drôme

ATELIER 1

Comment rendre l'écocomobilité accessible et désirable, quelques soient les situations sociales ?

Etonnements

Pourquoi le cheminement le plus court n'est pas accessible à la marche et le vélo ?
Pourquoi l'image de la marche, du vélo n'est pas plus valorisée ?
Comment valoriser la pub sur l'écocomobilité ?
Pourquoi le budget réel d'une voiture n'est pas connu ?

1. Eléments de contexte sur la stratégie de Dromolib
2. Quelques projets en cours
3. Objectifs des rencontres
4. **Restitution de la journée**

Mode de déplacement	Désirable	Actions	Par qui ?
Marche	Cheminement tranquille et facile	Répertorier les chemins communaux et ruraux Viabiliser les traces spontanées (piétonne et cycliste)	Associations d'habitants. Voir en mairie le cadastre, département (Lien avec département et collectif piéton diois).
	Trottoirs de plain-pied	Aménager les trottoirs de plain-pied	Vigilance citoyenne, des associations, de Dromolib... A chaque fois qu'il y a des travaux de rénovation prévus le signaler. (référer les cartes des points noirs Dromolib)
Co-voiturage	Financement pris en charge par l'abonnement de transport. (Régional)	Inclure le co-voiturage régional dans les abonnements de transport	Région, carte oura, autres cartes d'abonnement, ...
	Mettre en lumière le budget réel au km de la voiture particulière.	Campagne de communication comparative sur le coût réel des la voiture particulière.	Ademe, Département, Biovallée

Dromolib reçoit le soutien de



Écocomobilité en Drôme

ATELIER 1

Comment rendre l'écocomobilité accessible et désirable, quelques soient les situations sociales ?

Communication

Comment casser l'image de la réussite sociale par la voiture ?
 Pub pour la valorisation du vélo, de la marche, Panneaux directionnels indiquant en mn à pied, en vélo, en transport en commun, en voiture.

1. Eléments de contexte sur la stratégie de Dromolib
2. Quelques projets en cours
3. Objectifs des rencontres
4. **Restitution des ateliers**

Mode de déplacement	Désirable	Actions	Par qui ?
Vélo	Pistes cyclables sécurisées et sans barrières	Sécuriser les pratiques de marche/vélo, etc... Répertorier les voies vertes, pistes cyclables, cheminements à créer. Exemple Crest-Divajeu	Usagers, Mairie, interco > réaliser des schémas directeurs vélo
	Priorité des vélos sur les voitures selon la configuration existante	Ne pas mettre systématiquement un stop pour les vélos	Usagers, Mairie, Comcom
	Développer les circuits de re-cyclage des vélos pour avoir des vélos pas cher.	Contacter Atelier réparation vélo (en lien avec les déchetteries qui pourraient mettre de coté les vélos pour pouvoir les récupérer)	Dromolib lance un groupe sur le sujet (Pierre)
	Parkings sécurisé et accessible avec rangement optimisé.	Optimiser l'agencement et créations de parking-vélo.	Mairie et utilisateurs en lien avec FUB et association de vélo.
	Desservir tous les villages y compris pendant les vacances scolaire	En l'absence de TC, pendant les vacances scolaires, mettre à disposition un minibus à conduite par des bénévoles	En lien avec Centre sociaux, exemple Royans Express, Vercors Express
	Transport en Commun		

ATELIER 2

Quelles incitations pour le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle ?

Diagnostic

Les modes de déplacement sont organisés autour de la voiture. Le système est pensé pour la voiture : parking, assurance, garage, réseau...

Comment inciter les automobilistes au report modal ?

Actions à faisabilité immédiates

1. Éléments de contexte sur la stratégie de Dromolib
2. Quelques projets en cours
3. Objectifs des rencontres
4. **Restitution des ateliers**

Incitations économiques

Mettre en place l'Indemnité Kilométrique Vélo (Futur forfait mobilité durable avec la LOM)
(> Entreprises, collectivités)

Communiquer sur l'existence de l'Indemnité Kilométrique Vélo
(> Entreprises + Dromolib + Région AURA + Com Com)
(Cf référent mobilité atelier 6)

Incitation par la norme sociale, l'exemplarité, la communication

Communiquer, vulgariser la qualité environnementale et monétaire des modes alternatifs (> Com Com + Région AURA + Dromolib + Etat) **(Cf atelier 6 – référent mobilité)**

Créer un forum (numérique ou physique) pour partager les bonnes pratiques de mobilité entre employeurs et valoriser les leviers et les avantages (Entreprises + CCI + Dromolib)

Identifier dans les Z.I ou administration un référent mobilité (dédié à centraliser les demandes de covoiturage, vélo, autopartage...) et communiquer sur les bénéfices de cet emploi. (Entreprises + Com Com **(Lien avec Atelier 6 Référent mobilité)**)

Favoriser les TC innovants qui utilisent l'énergie solaire / électrique (Région AURA + Entreprises + Etat)

Incitation via une système alternatif efficace

Développer la multimodalité TC+ Vélo (Com Com +Région AURA + Département de la Drôme)

Favoriser cadencement, augmenter la fréquence et harmoniser les tarifs

ATELIER 2

Quelles incitations pour le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle ?

En résumé

Les incitations sont indispensables pour amorcer le changement. Quelles soient économiques, qu'elles passent par la norme sociale, la mise en place d'un système alternatif efficace est indispensable

1. Eléments de contexte sur la stratégie de Dromolib
2. Quelques projets en cours
3. Objectifs des rencontres
4. **Restitution des ateliers**

Actions à plus long terme

Incitations économiques

Récompenser les bonnes pratiques de mobilité en réduisant les impôts locaux avec un système d'attribution de points. Cela suppose des infrastructures performantes (TC, vélo, piéton)
(<Etat + Com Com + Communes)

Incitation par la norme sociale, l'exemplarité, la communication

Communication : le territoire, les entreprises affichent leurs valeurs défendues en termes de mobilité
(<Entreprises + Com Com + Région AURA+ Biovallée + Dromolib)

Incitation par la mise en place d'un système alternatif efficace

Réduire le nombre de places de stationnement voiture dans les centres bourg, entreprises au profit de parking relais + navette (**CF atelier 3 scolaire**)
(<Communes + Entreprises + Com Com

Plaidoyer pour une taxe sur le carburant qui soit reversée aux initiatives carbone 0
(< Etat + Société Civile + Com Com)

ATELIER 3

Comment éviter que Monsieur et Madame Dupont n'emmenent leurs enfants à l'école en 4x4 ?

4 thèmes principaux émergent :

1. Sécurité & infrastructures ;
2. Education, incitation & communication ;
3. Moyens humains ;
4. Articulation des temps de vie.

1. Éléments de contexte sur la stratégie de Dromolib
2. Quelques projets en cours
3. Objectifs des rencontres
4. **Restitution des ateliers**

Diagnostic

- Une raison fréquemment évoquée pour expliquer qu'on ne laisse pas un enfant aller seul à l'école à pied ou à vélo est le danger qu'il court, qui se situe à deux niveaux : 1) danger à être piéton ou cycliste sur la voie publique par rapport à la circulation automobile et 2) vulnérabilité de l'enfant seul (risque d'enlèvement, agression, etc.)
- Le choix de la voiture relève du réflexe : on répète ce qu'on a toujours fait, on trouve plus simple quelque chose qu'on connaît, on aime la voiture.
- Il y a des enjeux normatifs autour de l'écomobilité. Les efforts pour changer les comportements peuvent être perçus comme répressifs ou dirigés contre certains modes de vie (« Les bobos et néoruraux pensent avoir raison et peuvent générer du rejet »).
- En conséquence, il existe un levier autour de la culpabilité (la voiture c'est pas bien, comme le tabac) mais qui a certaines limites (voir point ci-dessus).
- L'école a un rôle fondamental car il y a un effet de socialisation très fort dans le choix des modes (si on a été habitué à aller à l'école à pieds, il y a de très fortes chances pour que plus tard, on y conduise ses propres enfants à pieds). Les habitudes prises par les enfants d'aujourd'hui sont fondamentales pour la société de demain.
- On manque d'informations sur les impacts environnementaux de la voiture, qui sont sous-estimés par la plupart des gens.
- On manque de moyens humains pour accompagner les enfants sur le chemin de l'école : les parents ont des contraintes et ne peuvent pas tout gérer tout seuls.
- On ne peut pas traiter la question des trajets vers l'école indépendamment de celle des trajets domicile-travail : les deux sont liés.

ATELIER 3

Comment éviter que Monsieur et Madame Dupont n'emmenent leurs enfants à l'école en 4x4 ?

En résumé :

Les infrastructures, l'éducation et la communication permettent de lever les freins (sécurité) et de changer les habitudes. Il faut réinventer l'articulation entre trajet scolaire et trajet professionnel de manière à permettre plus de flexibilité et de diversité dans le choix des modes.

Les solutions et les acteurs

- **Sécurité et infrastructures**
 - Repenser le stationnement : mettre des parkings hors des villages et limiter les parkings près des écoles, installer du stationnement vélo près des écoles, gêner les voitures, contrôler les usages autour de l'école (parking sauvage) pour désinciter l'usage de la voiture et sécuriser les abords des écoles (moins de voitures = plus de sécurité). **(Cf atelier 2 incitations)** (*Municipalité*)
 - Sécuriser les cheminements piétons et vélo (*Municipalité*) **(Cf atelier 1 - modes actifs accessibles)**
 - Faire un inventaire des points noirs sécurité (*Municipalité, associations*) **(Cf atelier 1 - modes actifs accessibles)**
 - Favoriser les déplacements collectifs pour rassurer parents et enfants, type pédibus, plutôt que les trajets indépendants (*Municipalité, école, Dromolib*)
 - Produire un vademecum à l'usage des élus municipaux pour repenser l'infrastructure autour des écoles (parcours, stationnements, voirie et cheminements sécurisés) dans le cadre des PLU. *Dromolib* pourrait accompagner les municipalités dans des expérimentations. **(Cf Atelier 6 - référent mobilité)**
- **Education, incitations et communication**
 - Donner des privilèges aux voitures pleines (places de parking covoiturage) (*Municipalité*) **(Atelier 2 – Incitations économiques)**
 - Proposer d'offrir un vélo à chaque entrée en 6ème avec un package comprenant l'entretien et la vélo-école (*Municipalité, appui de Dromolib*)
 - Organiser un challenge mobilité scolaire, éventuellement au moment de la rentrée (variante : « ma rentrée sans voiture »). (*Dromolib, école*)
- **Moyens humains**
 - Former un ambassadeur mobilité par groupe scolaire (*Dromolib*) **(Atelier 6 – référent écomobilité)**
 - Fournir des accompagnateurs : police municipale, garde champêtre, emploi communal, service civique (*Municipalité*)
 - Mobilisation des *parents volontaires* et des *personnels scolaires*
 - Mettre à disposition des outils : poneybus, pédalobus, pédibus. *Dromolib* pourrait mettre à disposition des communes volontaires un pédalobus ou un accompagnement pédibus sur une expérimentation, ensuite la collectivité investit si elle souhaite conserver le service.
- **Articulation des temps de vie**
 - Penser les horaires de TC en fonction des horaires scolaires (*Région*)
 - Décloisonner les transports collectifs et permettre aux gens de prendre le bus scolaire, et aux scolaires de prendre le bus normal (*Région*)
 - Proposer une prise en charge collective des trajets scolaires pour décorrélérer trajet école et trajet pro (les parents seraient plus libres d'organiser leurs trajets au travail, et notamment de covoiturer ou de faire du vélo, s'ils n'ont pas besoin d'emmener leurs enfants à l'école). (*Municipalité* avec l'appui de *Dromolib*)
 - Intégrer les contraintes de transports scolaires aux PDE (*Entreprises*)
 - Faire des relais mobilité / stations mobilité devant les écoles pour favoriser l'intermodalité au moment de la transition entre trajet école et trajet domicile-travail (*Dromolib*) **(Atelier 6 – référent mobilité)**

1. Eléments de contexte sur la stratégie de Dromolib
2. Quelques projets en cours
3. Objectifs des rencontres
4. **Restitution des ateliers**

ATELIER 4

Quelles pistes pour développer les transports collectifs ?

Points essentiels

1. Reconstruire par rapport aux besoins des usagers
2. Harmonisation des tarifs
3. Accès à l'information
4. Liens avec les autres modes



1. Éléments de contexte sur la stratégie de Dromolib
2. Quelques projets en cours
3. Objectifs des rencontres
4. **Restitution des ateliers**

1/ La voie ferrée de la vallée de la Drôme constitue l'épine dorsale de la mobilité : il convient de la réactiver à la fin des travaux programmés, soit en décembre 2021, pour le service de l'année 2022.

L'ARDSL et Dromolib ont établi en lien avec les usagers un projet de cadencement de trains TER AURA entre Romans et Luc en Diois, qui correspond aux besoins des usagers de la vallée de la Drôme ainsi que pour ceux de la grande périphérie valentinoise. **Des trains pourraient circuler à la cadence de la demi heure le matin ou en fin d'après-midi et chaque heure au cours de la journée** : la réactivation de la ligne Mérano-Males dans le Tyrol italien a été citée en exemple compte tenu du contexte géographique identique à notre région.

Au plan matériel, une rame AGC bimode (diesel et électrique) de 206 places identique à celle qui circule depuis le 2/9/2019 pourrait dans un premier temps conforter notre projet de 6 AR journaliers.

Nécessité d'instaurer des horaires fixes tous les jours de la semaine, comme en Suisse, ce système donnant une meilleure visibilité pour les usagers.

Pour assurer une meilleure fréquentation, **création de haltes à des endroits stratégiques** : Aouste sur Sye, l'Ecosite (bassin important d'emploi) et la gare des Ramières qui irriguerait Grane et Allex. Le financement pourrait être pris en charge par les collectivités (Communes, ComCom et aussi l'AOT la région AURA).

Le sort de la ligne d'autocars 28 entre Valence et Die : les autocars circulent sur une route parallèle à la voie ferrée : dans le cadre de renouvellement de la DSP fin 2020, il serait souhaitable d'instaurer dans un premier temps des services express entre Die et Valence (parcours en 1h15 avec arrêts principaux à Saillans, et Crest) et, après la création de trains cadencés, la rabattement sur les gares par des correspondances desservant les vallées adjacentes : La vallée de la Roanne sur Saillans, et celle de la Gervanne sur Aouste.

ATELIER 4

Quelles pistes pour développer les transports collectifs ?

Points essentiels

1. Reconstruire par rapport aux besoins des usagers
2. Harmonisation des tarifs
3. Accès à l'information
4. Liens avec les autres modes

1. Éléments de contexte sur la stratégie de Dromolib
2. Quelques projets en cours
3. Objectifs des rencontres
4. **Restitution des ateliers**

2/ L'harmonisation des tarifs entre le train et l'autocar doit être effective rapidement.

La région AURA y travaille depuis plusieurs mois mais aucun résultat à ce jour, pour lever certaines disparités tarifaires : Exemple un billet TER sans réduction entre Die et Valence coûte 14,60€ (train et autocar express) et de 7€ avec un autocar ex-départemental. Cette mesure doit aussi donner la possibilité aux scolaires d'utiliser le train ou les autocars express.

L'instauration d'un tarif raisonnable et identique sur les différents types de transport pourrait contribuer à augmenter sensiblement la fréquentation : soit en tenant compte du quotient familial soit en instaurant un tarif unique (le chiffre de 3€ serait envisagé?).

3/ L'information concernant les horaires des transports collectifs est essentielle par différents moyens

Fiches horaires, presse, réseaux sociaux, internet, comparaison du coût sur un trajet avec les autres modes de transport.

Elle devrait être prise en charge par les collectivités et l'AOT. **(Cf atelier 6 - référent mobilité)**

4/ Les gares ou arrêts devraient être aménagés pour devenir le point d'accueil central

Création de parcs pour les voitures, d'abris vélos couverts et sécurisés, d'aires de correspondances avec les autocars desservant les vallées adjacentes. **(Cf Agence de mobilité, développer les services autopartage)**

ATELIER 5

Pourquoi le
covoiturage au
quotidien ça ne
marche pas bien ?

Diagnostic :

La peur de l'autostop :
conducteur et des
passager. Comment
rassurer, sécuriser, créer
la confiance, et faire
évoluer l'image de
l'autostoppeur ?

La peur d'arriver en
retard.

1. Éléments de contexte sur la stratégie de Dromolib
2. Quelques projets en cours
3. Objectifs des rencontres
4. **Restitution des ateliers**

Pour rassurer et faire évoluer l'image de l'autostoppeur

- Organiser campagne de communication sur les points + de l'autostop, valoriser les règles de bonnes conduites
- Solliciter partenariat pour relai REZO POUCE (**Interco**)
- Favoriser les REX positifs sur chaque territoire (journaux, site mairie, collectivité grâce à des sondages) (**Cf atelier 2 incitations**)

Pour sécuriser et identifier les lieux stratégiques de stop

- Analyse du territoire (**Document d'urbanisme, enquête via les intercos, la région**)
- Etude besoins et pratiques
- Identifier les zones sécurisées (**Via associations locales**) contribuant à réduire temps d'attente.
- Implantation en lien avec la réglementation.

Pour favoriser la motivation du conducteur

- Valoriser le conducteur et le passager (**Cf atelier 2 incitations**)
- Incitation matérielle (avantages avec commerçants à négocier) ex **Bella mosca** et /ou fiscalité

Comment optimiser l'intermodalité ?

- Mettre en commun les informations (SIM, Coopérative des applications numériques)
- Relayer par des référents mobilités + dromolib. (**Cf atelier 6 – référents mobilité**)

ATELIER 6

Comment essayer une démarche d'écomobilité sur toute la Drôme ?

Diagnostic :

1. Prendre en compte le caractère contrasté du territoire.
2. Bien identifier les différents interlocuteurs.
3. Définir ce qu'est une démarche d'écomobilité.

1. Eléments de contexte sur la stratégie de Dromolib
2. Quelques projets en cours
3. Objectifs des rencontres
4. **Restitution des ateliers**

Un territoire contrasté géographiquement

Vallée du Rhône, aggro	Des infrastructures nationales, des TC mais aussi autoroute, aéroport, routes nationales	Mieux équipé, facile de se passer de sa voiture Pourtant, difficile d'agir sur les grosses infrastructures pour y amener de l'écomobilité (ex plateau des Courteures)
Péri-urbain	En aggro mais logique rurale,	périphérie mal desservi
Rural	des routes uniquement, peu de TC	Sentiment d'isolement, de dépendance à la voiture

Quels sont les interlocuteurs ?

Les institutionnels :	Région AURA (TC) Département (Schéma Vélo) Les agglos (VRD, Arche Agglo, Montélimar) Les intercos, les communes (Route, création voie verte, document d'urbanisme, cadre de vie, énergie) Les représentants nationaux (Députés, sénateurs) CCI, ADEME, CCM
Les entreprises :	Responsable HQE Secrétariat
Les scolaires, monde éducatif	Béatrice VENARD (éducation nationale) Des professeurs Les élèves
Les lieux ressources déjà identifiés	Les centres sociaux Les collectifs, association d'usager Les associations sportives, de marche, de GR

Une démarche d'écomobilité

Accompagner le changement

Dès le plus jeune âge
Tout en préservant la liberté de déplacement et favoriser le lien social
Mettre en place de nouvelles habitudes de déplacement favorisées par une offre alternative à la voiture efficace
(cf atelier 2 incitations, atelier 4 TC)

ATELIER 6

Comment essayer une démarche d'écomobilité sur toute la Drôme ?

Les actions

1. Renforcer l'offre de TC (Fréquence, amplitude horaires, cadencement) ([AOM \(région AURA\)](#), [loi LOM](#), [cpce interco](#))
2. Développer système vélo (aménagement itinéraire cyclable, aménagement arceau vélo) ([Schéma directeur cyclable](#), [CEE Alveole](#))
3. Développer nouveaux services (Autopartage, vélo école...) ([Dromolib en lien avec les associations et les intercos](#))
4. **Informez, relayer l'offre, accompagner le changement par des référents mobilité**

1. Eléments de contexte sur la stratégie de Dromolib
2. Quelques projets en cours
3. Objectifs des rencontres
4. **Restitution des ateliers**

Focus sur le rôle des référents mobilité

(Cf axe 1 DLA – mailler le département avec des référents mobilité)

Lancer un diagnostic (Dromolib) auprès des personnes déjà identifiées dans les structures + à relayer

- Identifier ce qu'elles savent déjà, ce qu'elles font déjà, leur besoin en termes d'outils et de nouvelles compétences (Novembre 2019 - Dromolib)
- Clarifier le rôle des référents selon les structures (centre sociaux, tiers lieux, entreprises)

Créer un kit communication (une plaquette + doc de sensibilisations + outils clés en main)

- Montrer que c'est possible d'être écomobile. donner des exemple, de la matière (Cf atelier 2 incitations)
- Outiller les référents pour répondre à leurs besoins et leurs attentes

Former à l'écomobilité, créer un label « référent écomobilité »

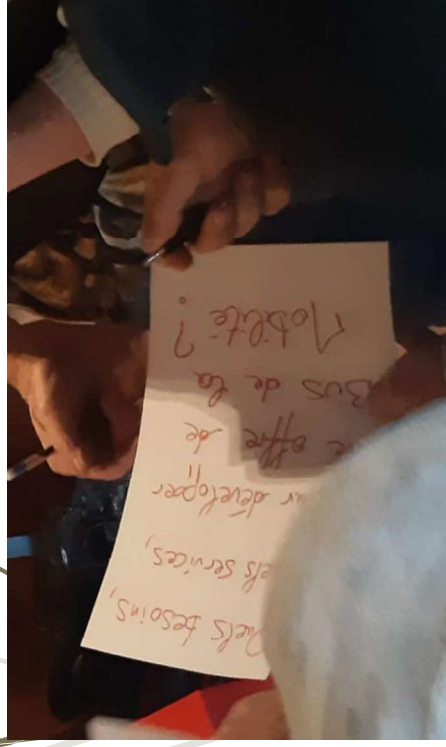
- Créer un module écomobilité par public cible (entreprise, association, école, en périscolaire (cf Roullons à vélo recontacter Béatrice VENARD éduc nationale)
- Faire expérimenter les référents mobilité (autostop, application MOV'ICI)

Impliquer les institutionnels

- Les informer de la démarche, les associer au + conférence de presse
- Les associer sur la partie communication
- Proposer la création d'un pavillon « ville écomobile » "ville durable et innovante" ou [Vivapolis](#)

5. En résumé

1. Eléments de contexte sur la stratégie de Dromolib
2. Quelques projets en cours
3. Objectifs des rencontres
4. Restitution des ateliers
5. **En résumé**



Comment inciter, comment favoriser, comment développer, comment essayer, comment éviter, pourquoi ça ne marche pas...

Les rencontres écomobilité#2 du mardi 15 octobre 2019 ont réuni les participants pour avancer à partir de leurs questionnements. A l'issue de la journée, les échanges, retours d'expérience et témoignages ont permis d'élaborer un plan d'actions concret visant à contribuer au changement des habitudes de déplacement sur la Drôme.

Les solutions identifiées passent par les infrastructures, l'éducation et la communication. Elles permettent de lever les freins pour faire évoluer les habitudes. Pour partie, elles s'intègrent au plan d'actions de Dromolib avec l'assentiment des participants. C'est le cas notamment pour :

- La constitution d'un maillage de référents mobilité à « ouïllier » pour valoriser la démarche d'écomobilité et diffuser les bonnes pratiques auprès des habitants.
- La poursuite des actions de sensibilisation et de communication auprès des publics scolaires et des entreprises.
- La création d'un parc de voitures en autopartage en gare pour favoriser l'intermodalité et compléter l'offre de transport.
- La poursuite des échanges et propositions, en lien avec les usagers et associations auprès de la région AURA en tant qu'AOM visant à améliorer le service des transports en commun.

Les retours de ces journées sont partagés avec les personnes publiques et autorités compétentes et montrent la dynamique du territoire, la diversité du tissu associatif et la mobilisation des élus.

En vous remerciant pour vos contributions, veuillez noter la date de la restitution du travail sur la stratégie - dans le cadre du DLA - de Dromolib qui se tiendra le vendredi 13 décembre 2019 de 13h à 17h à l'Usine Vivante à Crest. ([inscription ici](#))

Dromolib reçoit le soutien de

