



Atelier Accompagnement au(x) changement(s) La mobilité des salariés dans le Grand Rovaltain



Jeanine DOPPEL
Directrice Territoriale
Drôme Ardèche d'ENEDIS
Rapporteur de l'atelier

Le Conseil de développement du Grand Rovaltain (CODEV) est l'instance consultative commune aux trois intercommunalités du territoire : Arche Agglo, Rhône Crussol et Valence Romans Agglo.

Les rapports, avis et notes de conjoncture ou de stratégie établis par le Conseil de développement visent à éclairer les établissements publics de coopération intercommunale ainsi que les acteurs économiques et sociaux du Grand Rovaltain sur des sujets liés au développement du territoire.

Il est nécessaire d'anticiper au mieux les changements qui vont impacter de façon forte le territoire du Grand Rovaltain. L'anticipation est source d'efficacité et d'économies. L'atelier « accompagnement aux changements » se place dans le rôle prospectif du Conseil de développement et a choisi de se consacrer plus précisément à la question cruciale de la mobilité liée au travail.

Le développement de la mobilité et des infrastructures à l'intérieur d'un territoire mais également celles permettant les échanges sont des atouts pour son attractivité, notamment pour les espaces inter-métropolitains où pourrait se focaliser le développement dans un contexte de saturation des métropoles. La mobilité est un enjeu pour le retour durable à l'emploi. C'est aussi un vecteur d'attractivité en termes de recrutement pour les entreprises.

A partir d'un regard global sur le territoire du Grand Rovaltain et du suivi de l'étude pilote sur la zone d'activité de Lautagne à Valence, le Codev s'est questionné sur les actions à conduire pour améliorer les conditions de mobilité des travailleurs du territoire.

► **Animateurs du groupe de travail**

Jeannine DOPPEL, Gilles SAROUL

► **Méthode de travail**

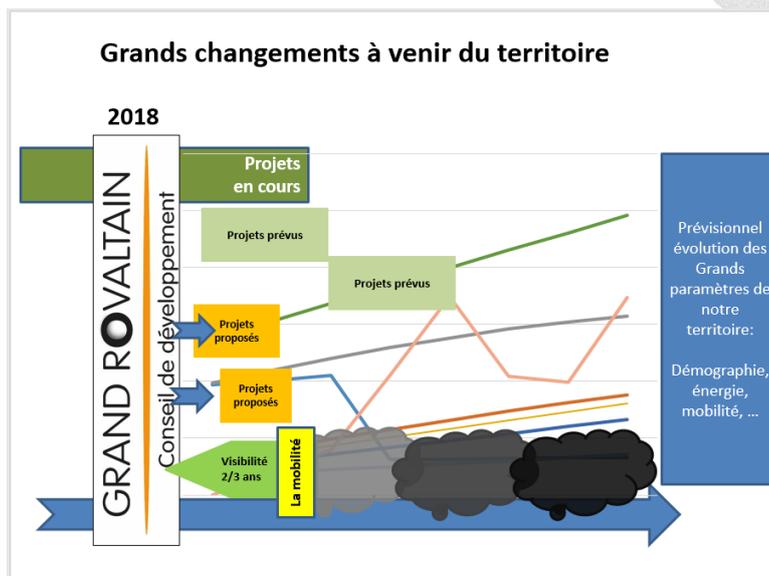
Entretiens, participation à une démarche d'étude sur la zone d'activité de Lautagne (Valence)

► **Durée** : de janvier à novembre 2019

► **Rapport adopté en Assemblée plénière le 2 décembre 2019**

PRÉAMBULE

Pour débiter sa réflexion à venir sur le territoire, l'atelier souhaitait lister les grands changements que le territoire pourrait connaître sur les 20 prochaines années : d'une part les changements extérieurs (*métropolisation, transition écologique, numérique, intelligence artificielle etc...*) et d'autre part les changements induits par les grands projets prévus sur territoire ou la démographie. Il avait l'objectif de les décrire au mieux et mesurer ainsi leurs impacts attendus.



Il s'agissait de se questionner si et comment le Grand Rovaltain est équipé ou non pour faire face ou tirer avantage de ces changements et d'apporter des éléments de préconisation pour le territoire.

Compte tenu de l'ampleur de la réflexion, il a été choisi dans un premier temps de se consacrer à un sujet dont nous savons d'ores et déjà qu'il a et aura un impact fort sur notre territoire et pour lequel nous avons une visibilité sur son évolution à court terme parmi ceux-ci : la mobilité, l'énergie, la gestion de nos déchets/ l'économie circulaire. Des 3 thèmes présélectionnés, l'atelier a prioritairement porté sa réflexion sur les mobilités liées au travail dans notre territoire.

ENJEUX

Pourquoi la mobilité des travailleurs est un sujet crucial

L'emploi : aujourd'hui la mobilité est pour certaines personnes un frein à l'emploi. Dans le cadre des actions d'insertion et d'aide au retour à l'emploi conduites par les acteurs institutionnels, les structures sociales et les entreprises engagées dans une démarche RSE¹ du territoire, il est observé que la mobilité est un enjeu fort pour le retour durable à l'emploi.

Le développement et l'attractivité : les territoires qui vont se développer seront ceux qui vont mettre l'humain au cœur de leur stratégie et auront traité la problématique de la mobilité. Le développement de la mobilité et des infrastructures à l'intérieur d'un territoire mais également celles permettant les échanges sont des atouts pour son attractivité, notamment pour les espaces inter-métropolitains. C'est aussi un vecteur d'attractivité en termes de recrutement pour les entreprises et plus globalement pour le territoire.

Il y a également une **demande sociétale** plus importante vers des modes de transports plus doux ou écologiques, pour les déplacements quotidiens.

Enfin, l'adaptation des transports et de l'aménagement des territoires sont des composantes essentielles de **la transition énergétique**.

¹ Responsabilité sociétale des entreprises

OBJECTIFS

Améliorer la mobilité des travailleurs sur le Grand Rovaltain: proposer une offre de mobilité répondant aux besoins

Méthode de travail

- Etat des lieux et rencontre des Autorités Organisatrices de la Mobilité (Arche Agglo, Valence Romans Déplacement).
- Participation à une démarche pilote sur une zone d'activité qui semble paraître critique afin d'établir un retour d'expérience : la zone de « Lautagne ».

ANALYSE

Constats sur le grand Rovaltain

Constats généraux

Lors de la première plénière du Conseil de développement (30 janvier), les constats généraux suivants ont été réalisés par l'atelier.

<u>Atouts</u> <ul style="list-style-type: none">- Position géographique idéale- Présence de tous les modes de mobilité	<u>Faiblesses</u> <ul style="list-style-type: none">- Manque d'infrastructure pour la pratique quotidienne des modes doux- Faiblesse des connexions intermodales à l'échelle du Grand Rovaltain- Maillage inter EPCI perfectible
<u>Opportunités</u> <ul style="list-style-type: none">- Position économique idéale- Vision globale des 3 EPCI (SCoT Rovaltain)- Evolution des modes de travail et de production	<u>Menaces</u> <ul style="list-style-type: none">- Etre un « satellite » des autres métropoles régionales, sans valeur ajoutée- Isolement du territoire- Saturation de certains axes de transports

Le maillage perfectible des acteurs de la mobilité sur le Grand Rovaltain

En termes d'imbrication des politiques d'aménagement, le Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Rovaltain permet une approche globale de la planification à l'échelle du Grand Rovaltain.

Le territoire compte un Plan de Déplacements Urbains (PDU)², qui est un document de planification des déplacements (jusqu'en 2026) qui couvre **Valence Romans Agglo** et **Rhône Crussol**. Ces deux intercommunalités sont regroupées au sein de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) « Valence Romans Déplacements ».

Le PDU de Valence Romans Agglo a un plan de 53 d'actions dont certaines concernent la mobilité des salariés (*incitation et réalisation de plans de déplacements entreprise, amélioration de l'offre en transports collectifs vers les zones d'activités du territoire*). Un bilan d'étape sera réalisé à mi 2021 avec un état des lieux de la réalisation des actions pour orienter au mieux la tranche 2021 – 2026.

² Voir annexe 2

Concernant le **territoire d'Arche Agglo**, l'intercommunalité a pris la compétence d'organisation du transport urbain en 2017 et a voté un **schéma des mobilités durables** en 2018. Ce schéma fixe des objectifs et un plan d'actions³. Elle a mis en place un réseau de bus dans le cœur d'agglomération avec 2 lignes en septembre 2018 et va favoriser à moyen terme le développement d'aires de covoiturage, d'aménagements cyclables et des itinéraires pour les modes doux.

La Région Auvergne Rhône Alpes est l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional et l'autorité organisatrice des transports interurbains. Elle le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports. En tant que tel, l'échelon régional est désormais chargé de coordonner son action avec celle des AOM.

Les communes sont compétentes en matière de circulation et le stationnement. En termes de voirie, la compétence selon leurs fonctions, se répartit entre l'Etat, les Départements et le bloc communal.

Aussi, en termes d'actions et compte tenu des différents acteurs, l'AOM n'a pas globalement la main et se doit de composer avec les différents acteurs pour la conduite des actions de son PDU. Une coordination est ainsi nécessaire entre les différentes Autorités Organisatrices à l'échelle du Grand Rovaltain.

Un niveau de l'offre en transport collectif et en modes doux sur le Grand Rovaltain inégal

Le réseau de transport collectif de Valence Romans est jugé plutôt de bonne qualité dans la partie urbaine. De même, un réseau a été mis en place dans l'unité urbaine de Tain Tournon. Toutefois l'offre en transport est bien plus faible entre les villes centres et les territoires périurbains et ruraux (hors desserte scolaire).

Depuis la validation du PDU de Valence Romans Déplacements, plusieurs actions visibles ont été développées par VRD : *vélos à la demande (dont électriques) et box vélo, aide à l'équipement de vélos électriques, meilleur cadencement de certaines lignes de bus, avec des tracés prenant mieux en compte les zones d'emplois, traitement de la liaison entre les deux campus de Valence, parc relais pour favoriser l'intermodalité voiture/modes doux et transports collectifs.*

Le potentiel du Vélo

En 2014, l'enquête déplacement du Grand Rovaltain⁴ a montré que le travail et la scolarité étaient les principaux motifs des déplacements en vélo, pour une distance moyenne de 2.4 km. Les acteurs interrogés notent qu'il y a une forte marge de progression pour l'usage du vélo.

La part des modes actifs sur le territoire de Valence-Romans Déplacements est de 24% pour la marche à pied et de 2%⁵ pour le vélo sur le territoire du Grand Rovaltain. L'intensité de l'usage du vélo varie selon les sous ensemble du Grand Rovaltain. Le vélo est utilisé dans :

³ Voir annexe 1

⁴ Enquête déplacements Grand Rovaltain 2014 – SM SCot Grand Rovaltain. Cette enquête a pris en compte le périmètre du SM Scot en 2014 élargi à l'Est au Royans-Vercors et au Sud à la Vallée de la Drôme aval (dont l'ex Raye). L'ex Pays de St Félicien n'était pas pris en compte.

⁵ Enquête déplacements Grand Rovaltain 2014 – SM Scot Grand Rovaltain

- 3% des déplacements dans la ville de Valence et sa couronne est,
- 2% des déplacements dans la ville de Romans,
- 4 % des déplacements sur Tain/Mercurolo et 6% dans la ville de Tournon (ce qui est la part la plus élevée de l'ensemble du territoire SCoT).

Les acteurs interrogés observent que le vélo électrique a transformé récemment les pratiques sur les déplacements domicile travail.

Or, la pratique du vélo renvoie vers des enjeux de sécurisation des liaisons. Valence Romans Déplacement a approuvé en 2011 un Schéma Directeur Cyclable qui décline un plan d'action en 6 axes (intermodalité, aménagement, services, stationnement, communication, évaluation) et distingue notamment 6 itinéraires prioritaires. Les itinéraires vélos du Schéma Directeur Cyclable de Valence Romans Agglo ne sont pas tous réalisés. Les trois jalonnés à ce jour comptent de nombreuses discontinuités en termes d'aménagement en site propre. Il est rappelé que la réalisation d'infrastructures liées aux modes doux peut faire face à des contraintes (nécessité de disposer de la maîtrise foncière, cout important pour traiter certains aménagements de sécurisation, etc...).

Les moyens contenus affectés au développement de la mobilité

Le versement transport⁶ (contribution locale des employeurs) est une ressource structurante pour le fonctionnement des réseaux de transport collectif. Le taux de ce dernier est plafonné selon la taille de l'agglomération concernée⁷.

Comparaison des taux du versement transport sur des villes moyennes et les agglos de Rhône Alpes

Agglomération	Habitants de l'AOM	Taux du versement transport 2017 (GART)
Valence	260 000	1.3 %
Chambéry	140 000	1,75%
La Rochelle	170 000	1.70%
Vannes	170 000	1,10%
Troyes	175 000	1.05 %
Annecy	205 000	0.9 %
Limoges	215 000	1.38 %
Perpignan	270 000	1.65%
Saint Etienne	410 000	1,80%
Grenoble	450 000	2,00%
Lyon	1 450 000	1,85%

Aussi, le versement transport est moins élevé sur ARCHE Agglo que celui du périmètre de Valence Romans Déplacements du fait de la taille moindre de l'autorité organisatrice (entre 50 et 100 000 habitants).

De même, il est souhaité maintenir sur le périmètre de VRD le taux du versement transport ce qui limite les possibilités de développement du réseau. Avec la nouvelle délégation de service public,

⁶ <https://www.urssaf.fr/portail/home/employeur/calculer-les-cotisations/les-taux-de-cotisations/le-versement-transport-et-le-ver.html>

⁷ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?idSectionTA=LEGISCTA000006181011&cidTexte=LEGITEXT000006070633>

l'AOM a optimisé au maximum l'offre en transports collectifs, selon les acteurs interrogés, compte tenu des moyens mis à disposition.

Sur le développement des modes doux (notamment les itinéraires cyclables), les collectivités ont d'avantage de capacité à agir.

La complexité de la mobilité liée au travail : un éclatement important des lieux d'habitation des collaborateurs

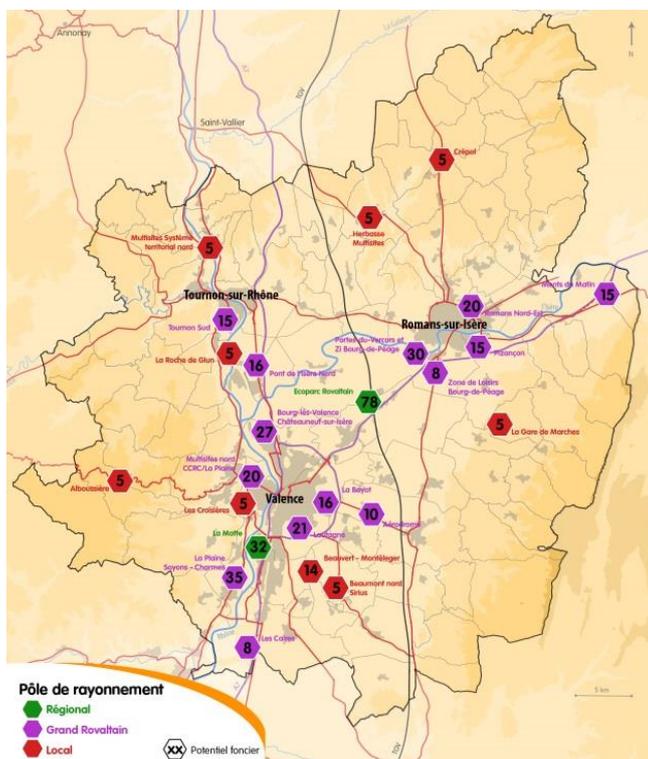
A la différence du transport scolaire, règlementé, avec des horaires et des origines/destination fixes et des grandes masses à transporter, le déplacement des actifs doit se traiter de manière différente d'autant plus que l'automobile reste très performante dans les territoires ruraux et les villes moyennes.

Toutefois, celle-ci peut être mise à mal par son coût d'utilisation et son impact environnemental. Aussi, il est nécessaire de proposer également une offre performante et originale, en matière de solutions, face à la voiture individuelle.

Les zones d'activités : un niveau d'accessibilité variable en transports collectifs et modes doux

Bien que les zones d'activité ne concentrent pas la majorité de l'emploi dans le territoire (30%), celles-ci représentent tout de même des pôles attracteurs structurants.

Si des zones d'activité situées dans les espaces agglomérées d'ARCHE Agglo et de Valence Romans Agglo sont desservies par le réseau urbain, avec des fréquences et une praticité variables selon les zones, certaines zones excentrées ne sont pas desservies (Monts du Matins, Les Caires).



Aussi, l'usage des transports collectifs est peu répandu parmi les salariés. A noter que Trigano (ARCHE Agglo - plusieurs centaines de salariés) a un réseau de transport interne pour l'acheminement de ses salariés (plusieurs services de cars) ce qui semble être une exception sur le territoire du Grand Rovaltain.

Or, certaines zones font face à des congestions de circulation et, en termes d'aménagement, les difficultés d'accès aux zones d'activité peuvent freiner leur développement. Leurs dessertes soulèvent également deux autres questionnements : quelle place donne-t-on à la voiture dans la desserte des zones d'activité ? Comment prend en compte la problématique des salariés qui n'ont pas de moyen de locomotion ?

A noter également qu'il n'y a pas de desserte en transport collectif depuis ARCHE Agglo vers de la zone d'activité Rovaltain et de la gare TGV Rhône Alpes Sud, porte d'entrée et levier majeur d'attractivité du territoire.

Les principales zones d'activités du Grand Rovaltain (SCoT Grand Rovaltain)

Le plan de mobilité

Le Plan de mobilité (PDM) 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.

Le PDM, une obligation pour les entreprises de plus de 100 travailleurs depuis le 1er janvier 2018
Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un PDM interentreprises.
Les AOM du territoire accompagnent les entreprises sur cette démarche.

Zoom sur la zone de Lautagne (Valence sud) : Etude de définition du schéma de mobilité

Valence Romans Déplacements a démarré en 2019 une étude sur la zone d'activité de Lautagne, à Valence. Il s'agit, dans le cadre d'une démarche pilote, de réfléchir en association les acteurs et salariés, pour développer des solutions de mobilité sur la zone. Cette démarche pourra être reproductible. Elle est en phase avec les actions de la commission mobilité du Collectif des Entreprises du bassin Valentinois (CEV). Elle comporte une phase diagnostic et une phase propositions de solutions.

Lautagne se développera en 3 vagues :

- Première réalisée : 1300 personnes sur le site.
- Seconde phase en cours : 2400 personnes (dont le Centre de formation des apprentis).
- Troisième phase à venir : 3200 personnes.

Sur Lautagne : 18% des salariés pourraient potentiellement utiliser les transports collectifs ou venir via un mode doux (marche à pied, vélo) **hors seulement 2% le font.**

Cette zone en développement connaît des problèmes de congestion. Elle est desservie par une ligne de bus de 7h à 19h avec une fréquence d'une demi-heure.

Les constats suivants ont été établis :

- Une accessibilité automobile et poids lourds privilégiée à une échelle élargie avec toutefois des difficultés qui s'expriment à l'échelle locale, en lien avec les accès contraints au site : la zone compte un seul accès principal occasionnant des goulots d'étranglement, sans marge de manœuvre.
- Un niveau d'offre des transports collectifs globalement satisfaisant, mais une ligne ne parvenant pas à trouver sa fréquentation ;
- Un éclatement important des lieux d'habitation des salariés ;
- Un environnement peu incitatif à la pratique de la marche et du vélo malgré l'arrivée récente d'une station Libélo (vélos en libre service).

A venir => Proposition de scénarii d'amélioration de la mobilité sur Lautagne, en cours d'analyse afin de proposer des préconisations détaillées

NOS PRECONISATIONS

- Renforcer l'association des entreprises aux politiques de développement de la mobilité, notamment à travers les clubs d'entreprises.
 - Les entreprises par leur financement et par la construction de leur plan de déplacement sont des acteurs majeurs de la mobilité du territoire. La mobilité est une préoccupation forte de leurs collaborateurs. L'accessibilité favorise l'attractivité de l'entreprise.
- Consolider le rapprochement entre les AOT à l'échelle du Grand Rovaltain.
 - Il est nécessaire d'avoir un fédérateur qui unit les différentes compétences du territoire sur le sujet de mobilité.
 - D'autres ateliers du Conseil de développement ont souligné une problématique transport (*Attractivité des 18- 35 ans, Bien vivre*) qui doit être appréhendée à l'échelle du Grand Rovaltain, en maillant les différents modes de transports, sur une perspective à long terme.
 - En complément de l'enquête déplacements réalisée en 2014, des enquêtes internes complémentaires pourraient être conduites pour mettre à jour les besoins de maillage et de fréquence en transports collectifs.
- Réfléchir globalement à l'accessibilité des zones d'activité du Grand Rovaltain
 - En effet, les premières conclusions montrent que, au regard de l'éclatement de l'habitat des travailleurs dans le Grand Rovaltain et au delà, les flux « Domicile – travail » ont une influence majeure sur la fluidité de la mobilité dans le territoire, d'autant plus que ces flux s'agrègent aux flux nationaux et internationaux prépondérants dans les vallées du Rhône et de l'Isère.
 - Il conviendrait d'intégrer dans l'analyse les grands flux et leur gestion.
 - Les risques de congestion concernent la globalité du grand Rovaltain, avec des zones de « noires » connues.
 - La traversée de Valence : flux Guilherand-Granges ↔ Valence.
 - Sur le secteur de Valence sud :
 - Pont des Anglais (proximité sortie 15),
 - Desserte de la zone de Lautagne.
 - Sur le secteur de Valence est,
 - Sortie 34 du contournement est de la N7/ Avenue de Chabeuil.
 - Romans est : Pont des Allobroges/ contournement est,
 - Traversée de Tournon.
- Construire une offre au plus près des besoins (expérimentation par site, transfert d'expérience, etc.) pour chaque zone.
 - Chaque zone d'activité fera l'objet d'une analyse après le premier pilote.

Conseil de développement du Grand Rovaltain

- En termes de propositions techniques prioritaires : sécuriser les flux vélo qui représentent une alternative à la voiture individuelle.
 - Les mobilités douces sont un enjeu majeur de notre territoire et de son attractivité. Aucun aménagement ne peut être envisagé sans prendre en compte ces nouveaux besoins de notre société.
- Répondre à l'enjeu de desserte de Valence TGV Rhône Alpes Sud depuis Tain/Tournon. Sur cet enjeu, la maîtrise d'ouvrage appartient à la Région qui est l'autorité organisatrice pour les déplacements entre agglomérations. Un échange entre les collectivités est nécessaire.

Personnes rencontrées

Olivier Baudy (Directeur du SM Scot du Grand Rovaltain)
Aurélien Collomb (Responsable des mobilités ARCHE Agglo)
Christophe Marmilloud (Directeur Général des Services Valence Romans Agglo)
Marie Fernandez (Chargée de mission – Attractivité Valence Romans Agglo)
Julien Michelon (Directeur de Valence Romans Déplacements)

Annexe 1 : Objectifs et plan d'action du Schéma des mobilités durables de la Communauté d'Agglomération Arche Agglo

Annexe 2 Plan d'action et échéancier du Plan de Déplacement Urbain de Valence Romans Déplacement

Annexe 1 : Objectifs et plan d'action du Schéma des mobilités durables de la Communauté d'Agglomération Arche Agglo

Un schéma des mobilités durables a été voté en 2018.. La compétence voirie, la circulation et le stationnement, restent la compétence des villes, et ARCHE Agglo travaille en partenariat avec les 2 villes centre pour la mise en œuvre de ses actions en faveur de la mobilité. Elle va intégrer à la rentrée prochaine une tarification plus avantageuse sur les lignes régionales pour les trajets internes à ARCHE Agglo (80 centimes par trajet, 16 € l'abonnement, 5 € les carnets de 10 voyages).

Conformément à son schéma des mobilités, à moyen terme, ARCHE Agglo va favoriser le développement d'aires de covoiturage, d'aménagements cyclables et des itinéraires pour les modes doux (projet de réalisation d'un schéma directeur cyclable) et va étendre l'offre de mobilité sur les communes rurales

Axe A | Diffuser et ancrer l'attention portée aux mobilités durables

Action A1 | Créer un poste de Responsable Transport Mobilité

Action A2 | Instaurer un groupe de travail partenarial

Action A3 | Promouvoir et rendre visibles les offres de mobilité

Axe B | Développer les transports collectifs

Action B1 | Instaurer des transports collectifs pérennes à l'échelle du coeur d'agglomération

Action B2 | Renforcer les transports collectifs au sein du territoire d'Arche Agglo et en échange avec l'extérieur

Axe C | Faciliter les déplacements doux

Action C1 | Encourager les déplacements doux dans les centralités via des aménagements et des services

Action C2 | Irriguer le territoire d'Arche Agglo de liaisons adaptées aux déplacements doux

Axe D | Mettre en cohérence les politiques de circulation et de stationnement dans le coeur d'agglomération

Action D1 | Créer un partenariat pour une mise en cohérence de la politique de circulation sur Tain-l'Hermitage et Tournon-sur-Rhône

Action D2 | Créer un partenariat pour une mise en cohérence de la politique de stationnement Tain-l'Hermitage et Tournon-sur-Rhône

Axe E | Favoriser les usages vertueux de l'automobile

Action E1 | Finaliser le maillage du territoire d'Arche Agglo en aires de covoiturage

Action E2 | Poursuivre le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques

Axe F | Faire des mobilités durables un levier du développement pour tous les publics

Action F1 | Accompagner les générateurs et prescripteurs dans la gestion des déplacements

Action F2 | Soutenir les initiatives locales en faveur de la mobilité inclusive

Annexe 2 Plan d'action et échéancier du Plan de Déplacement Urbain de Valence Romans Déplacement

Thème	N°	Libellé de l'action	Court Terme (0-2 ans)	Moyen Terme (2-5 ans)	Long Terme (5-10 ans)
Interface Urbanisme / Déplacements	1	Identifier les secteurs actuellement les mieux desservis par les transports collectifs en vue d'un renforcement préférentiel de l'urbanisation			
Interface Urbanisme / Déplacements	2	Réaliser des études de déplacements en amont des projets d'urbanisation et d'équipements majeurs			
Interface Urbanisme / Déplacements	3	Conseil et expertise pour une bonne prise en compte des mobilités dans l'élaboration des documents d'urbanisme			
Intermodalité	4	Création d'une offre de Parcs Relais tous modes			
Intermodalité	5	Etude sur le développement de titres combinés et multimodaux			
Intermodalité	6	Développement et confortement des pôles multimodaux			
Intermodalité	7	Réalisation d'aménagements en faveur des modes actifs sur des arrêts de transports collectifs prioritaires			
Management de la mobilité	8	Réalisation d'aires de covoiturage			
Management de la mobilité	9	Développement et promotion du covoiturage			
Management de la mobilité	10	Incitation et réalisation de PDE / PDIE / PDA dans les principaux pôles économiques du territoire			
Management de la mobilité	11	Renforcement de l'incitation à la réalisation de démarches PDES / Pédibus / Vélobus			
Management de la mobilité	12	Promotion des actions et des expérimentations en matière de réduction des déplacements contraints et de limitation des émissions de GES			
Management de la mobilité	13	Mise en place d'une veille technologique partagée			

Thème	N°	Libellé de l'action	Court Terme (0-2 ans)	Moyen Terme (2-5 ans)	Long Terme (5-10 ans)
Management de la mobilité	14	Renforcement du rôle du conseiller en mobilité sur le partage d'initiative et l'innovation			
Management de la mobilité	15	Réalisation d'un plan de communication sur l'écomobilité à l'échelle de VRD			
Management de la mobilité	16	Renouvellement des parcs de véhicules des flottes des collectivités			
Transports collectifs	17	Création de 2 axes Bus à Haut Niveau de Service			
Transports collectifs	18	Confortement de l'offre de transports collectifs sur l'ensemble du territoire			
Transports collectifs	19	Amélioration de l'offre en transports collectifs vers les zones d'activités du territoire			
Transports collectifs	20	Etude d'opportunité et de faisabilité d'un renforcement de l'offre ferroviaire avec réouverture de haltes ferroviaires			
Transports collectifs	21	Renouvellement des parcs de véhicules de transports collectifs limitant les nuisances pour l'environnement.			
Transports collectifs	22	Amélioration de la gestion du trafic			
Transports collectifs	23	Réaliser des aménagements de voirie améliorant le fonctionnement et l'attractivité du réseau			
Accessibilité	24	Réalisation et finalisation des documents de programmation de l'aménagement de la voirie (PAVE)			
Accessibilité	25	Poursuite de la mise en œuvre des Schémas Directeurs d'Accessibilité des Transports Collectifs			
Modes Actifs	26	Poursuite de la réalisation du réseau cyclable			
Modes Actifs	27	Mise en place d'une coordination de l'entretien et de la maintenance du réseau cyclable			
Modes Actifs	28	Création de stationnements vélos adaptés aux contextes			

Conseil de développement du Grand Rovaltain

Thème	N°	Libellé de l'action	Court Terme (0-2 ans)	Moyen Terme (2-5 ans)	Long Terme (5-10 ans)
Modes Actifs	29	Développement d'une offre de stationnement vélo privé			
Modes Actifs	30	Elaboration d'un plan de jalonnement vélo			
Modes Actifs	31	Etude et expérimentation des services vélos			
Modes Actifs	32	Développement d'actions de promotion du vélo et de la marche à pied			
Modes Actifs	33	Réalisation d'une charte des aménagements piétons et de Plans Piétons			
Stationnement	34	Réalisation d'un schéma directeur du stationnement			
Stationnement	35	Maîtrise de l'offre de stationnement sur voirie au profit d'un meilleur usage de l'offre en ouvrage et d'un report vers d'autres modes de déplacements			
Stationnement	36	Evolution de la réglementation et de la surveillance du stationnement sur voirie			
Stationnement	37	Harmonisation des règles de production et d'usage de l'offre de stationnement privée (résidentielle)			
Réseau, trafic routier et sécurité des déplacements	38	Etude d'opportunité et de faisabilité des projets d'infrastructure			
Réseau, trafic routier et sécurité des déplacements	39	Réaménagement du giratoire des Couleures			
Réseau, trafic routier et sécurité des déplacements	40	Réalisation d'un plan de jalonnement et mise en œuvre			
Réseau, trafic routier et sécurité des déplacements	41	Réalisation de dispositifs de préservation de l'environnement et de lutte contre les nuisances			
Réseau, trafic routier et sécurité des déplacements	42	Installation de dispositifs visant une gestion dynamique de la vitesse sur le réseau non autoroutier			
Réseau, trafic routier et sécurité des déplacements	43	Développement et amélioration des zones apaisées sur le territoire			
Mobilité des marchandises	44	Création d'une instance de coordination, sensibilisation et concertation			
Mobilité des marchandises	45	Réalisation d'un schéma directeur de la mobilité des marchandises			

Conseil de développement du Grand Rovaltain

Thème	N°	Libellé de l'action	Court Terme (0-2 ans)	Moyen Terme (2-5 ans)	Long Terme (5-10 ans)
Mobilité des marchandises	46	Développement de la plate-forme polymodale de Valence-Romans Sud Rhône Alpes			
Mobilité des marchandises	47	Mise en cohérence de la réglementation et du jalonnement des itinéraires			
Mobilité des marchandises	48	Développement des espaces d'accueil pour les véhicules de livraison			
Mobilité des marchandises	49	Etudes d'opportunité pour la mise en œuvre de solutions innovantes en matière de mobilité des marchandises			
Mise en œuvre et suivi du PDU	50	Mise en œuvre d'un observatoire de la mobilité			
Mise en œuvre et suivi du PDU	51	Réalisation d'enquêtes et études déplacements			
Mise en œuvre et suivi du PDU	52	Mise en place d'une instance de suivi et d'évaluation du PDU			
Mise en œuvre et suivi du PDU	53	Création d'un tableau de bord de suivi du PDU			