



# Plan De Mobilité Simplifié (PDMS)

Arrêté en Conseil Communautaire le 25 juin 2024  
Approuvé en Conseil Communautaire le 30 juin 2025

- 1 – Rappels sur la démarche
- 2 – Diagnostic - analyse de la demande potentielle
- 3 – Diagnostic – analyse de l’offre mobilité actuelle
- 4 – Un questionnaire déplacement confortant le pré diagnostic
- 5 – Diagnostic en synthèse
- 6 – Elaboration de la stratégie
- 7 – Plan d’action

# 1 – Rappels sur la démarche de PDMS

# 1 – Le Plan De Mobilité Simplifié est un outil

## Un document de planification

- > **Sur les mobilités durables** (marche, vélo, covoiturage, auto-partage, mobilité solidaire, etc.)
- > **A caractère opérationnel**
- > **Sur une durée de 5 à 10 ans**

## Volontaire

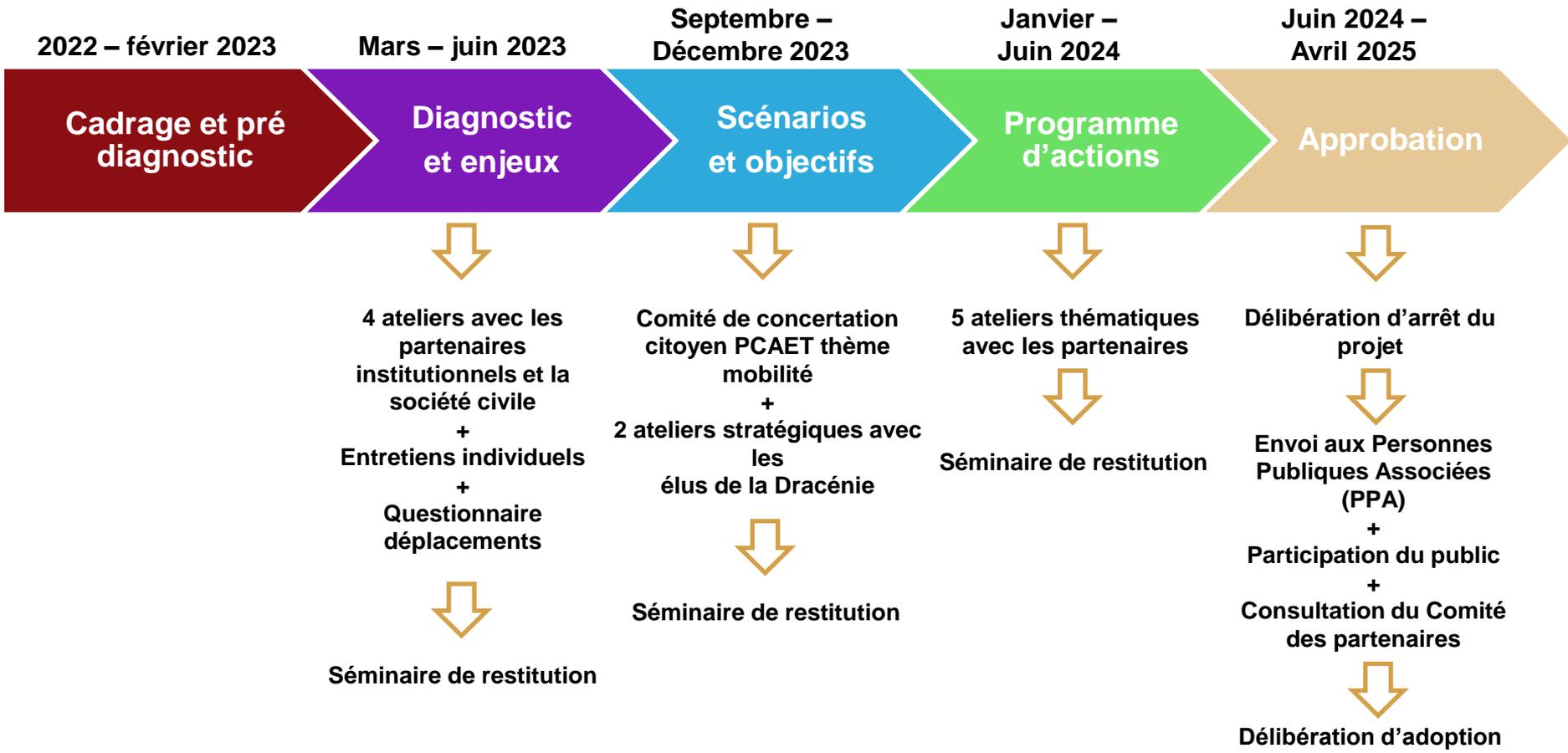
- > **Non obligatoire pour la Dracénie**
- > **Incluant toutes les forces vives du territoire**

## Multi-partenarial

- > **Le CEREMA - en tant qu'assistant à la maîtrise d'ouvrage**
- > **Un bureau d'étude pour son élaboration – BL Evolution**
- > **Une mobilisation de toute la sphère institutionnelle et civile du territoire**

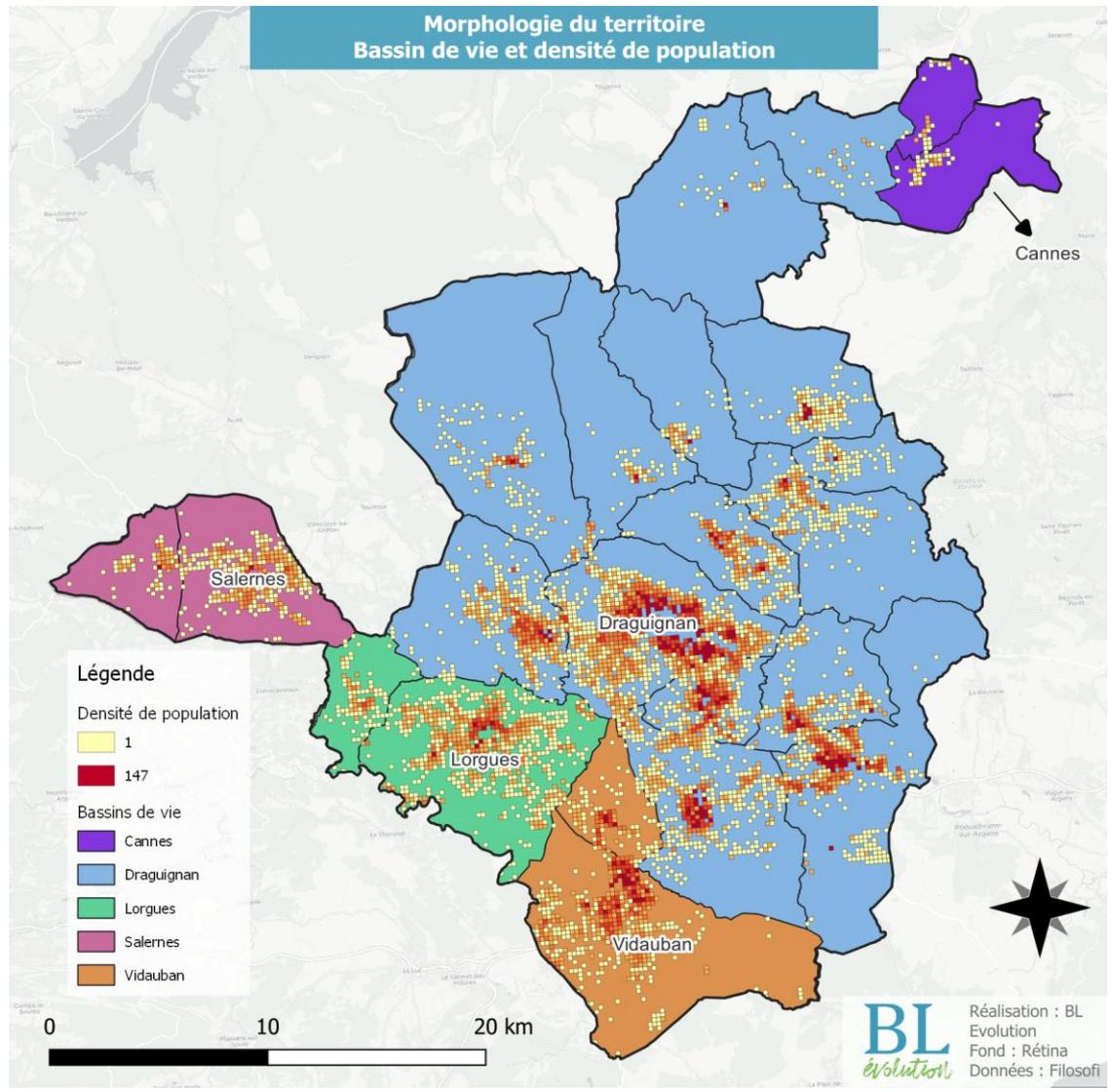
# 1 – Une politique publique co-construite

## Une méthode d'élaboration divisée en plusieurs phases



## 2 – Diagnostic - analyse de la demande potentielle

# 2 – Un territoire marqué par l'étalement urbain



> Territoire vallonné

> Densité de population différente entre le Nord et le Sud → Draguignan – 734 hab/km² VS Comps – 5 hab/km²

> Un maillage routier en étoile autour de Draguignan

> Bassins de vie en Dracénie (hors secteurs Nord)

**Retour ateliers :**

- Faire du lien entre les communes notamment Nord/Sud

### Motorisation des ménages

- > 89% des ménages sont motorisés (1 voiture ou +)
  - > Stable par rapport à 2009 (90%)
  - > VS 78% des ménages motorisés sur l'EMC2
  - > 91,4 % de la population en âge de conduire a le permis
- La **moitié** des ménages dispose d'au moins **une voiture**

#### Comparaison

- > Bouches-du-Rhône : 21% de ménages non motorisés
- > Aire toulonnaise : 17% de ménages non motorisés
- > France : 18,8% de ménages non motorisés

### Véhicules par ménage

- > 1,43 véhicule par ménage
- > - 0,05 point par rapport à 2009
- > VS 1,14 véhicule sur l'EMC2

→ Taux **stable**

#### Comparaison

- > Bouches-du-Rhône : 1,17
- > Aire toulonnaise : 1,22
- > France : NC

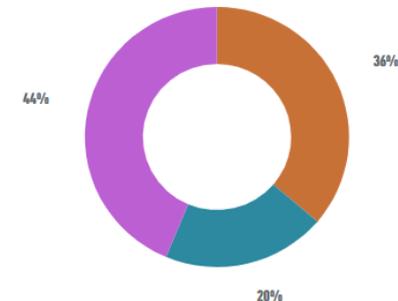
## Motifs de déplacement

- > **21% achats, 20% travail, 19% accompagnement, 18% autres motifs (promenade et visite magasin sans achat, santé, restauration hors domicile, recherche emploi), 11% école-université, 5% visites, 6% loisirs,**
  - > **Tendance identique sur l'EMC**
  - > **Le domicile est la plaque tournante des déplacements → 81% des déplacements l'ont comme O-D → 18,7% des déplacements sont secondaires donc n'ayant pas comme O-D le domicile**
- On ne se déplace **pas pour travailler mais pour consommer** des biens et des services

## Travail

- > **85% des salariés ne télétravaillent jamais**
- > **VS 79% sur l'EMC2**

● Personnes en emploi ● Scolaires et étudiants ● Autres inactifs et chômeur en recherche d'emploi



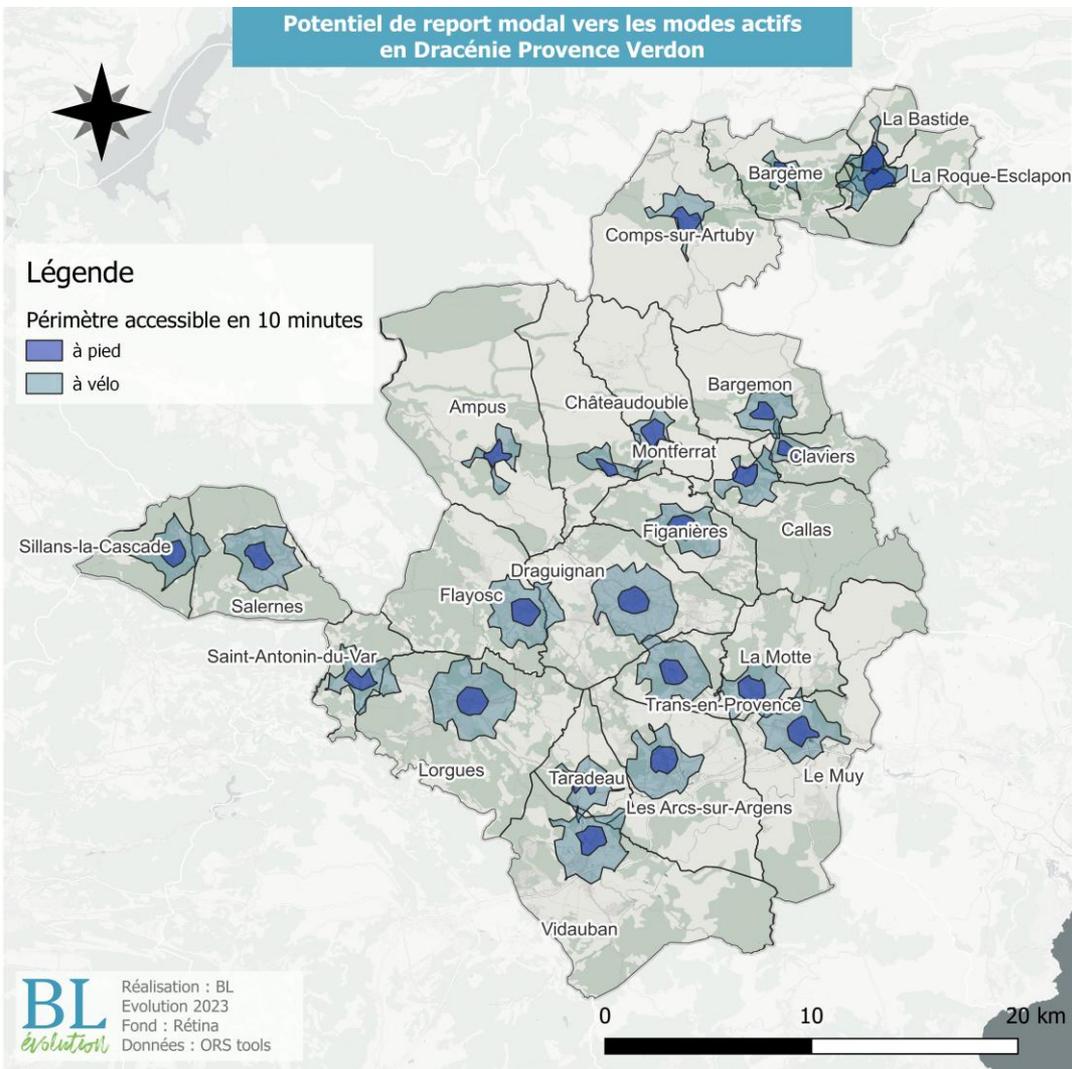
**1 – Une population concentrée sur le sud du territoire.**

**2 – Une population plutôt vieillissante ou ménage sans enfant à charge sur l'ensemble de la Dracénie. Cette population est dominante sur l'ouest et le sud-est. On a une population plus jeune en cœur d'agglomération et sur le nord.**

**3 – Les actifs ne représentent que 36% de la population et cette catégorie est encore moins représentée sur l'est (Le Muy, Vidauban, Collettes – La Vaugine – EMD et Billettes-La Foux – 2 ZAE).**

## 2 – Des services accessibles en modes actifs (vélo et marche)

Potentiel de report modal vers les modes actifs en Dracénie Provence Verdon



### Légende

Périmètre accessible en 10 minutes

- à pied
- à vélo

Dracénie Provence Verdon	Population de l'EPCI	Nombre d'habitants à 10 min à pied	Nombre d'habitants à 10 min à vélo
	108 000	21 846	72 420
		20%	67%

\* Temps de parcours pour rejoindre les centre-bourgs

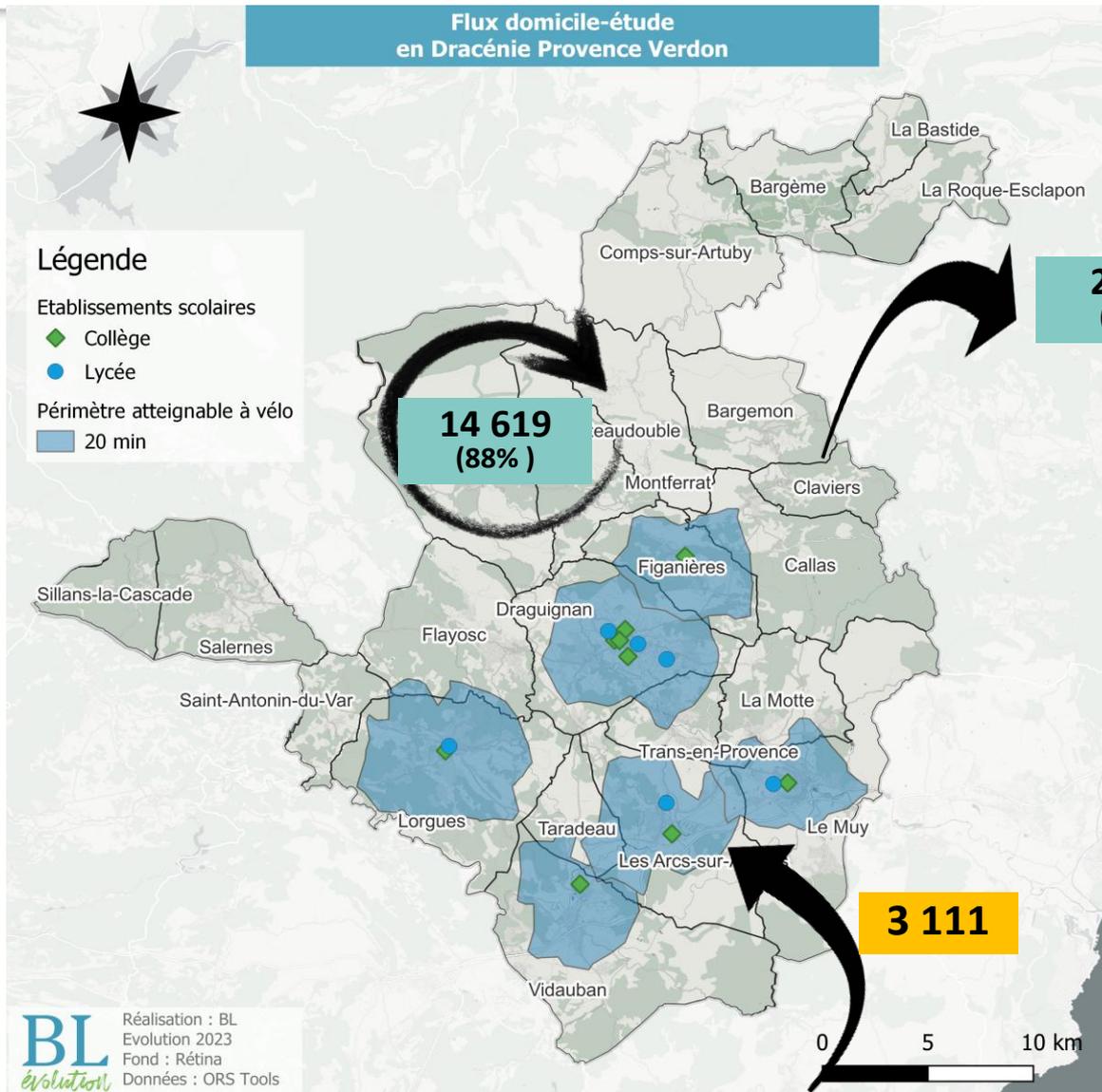
> **Potentiel de report modal important vers les modes actifs**

> **L'attractivité / les services proposés en centre-bourgs permettront ce report en évitant des déplacements plus lointain pour accéder aux services**

### Retour ateliers :

- **Préservation des services et commerces dans les villages notamment du Nord**
- **Développer des services itinérants**
- **Traiter les flux de logistique urbaine**

## 2 – Un potentiel de report vers le vélo également pour les scolaires



Principaux flux domicile-étude depuis Dracénie Provence Verdon et vers Dracénie Provence Verdon

**10 687** Nombre de navetteurs / jour

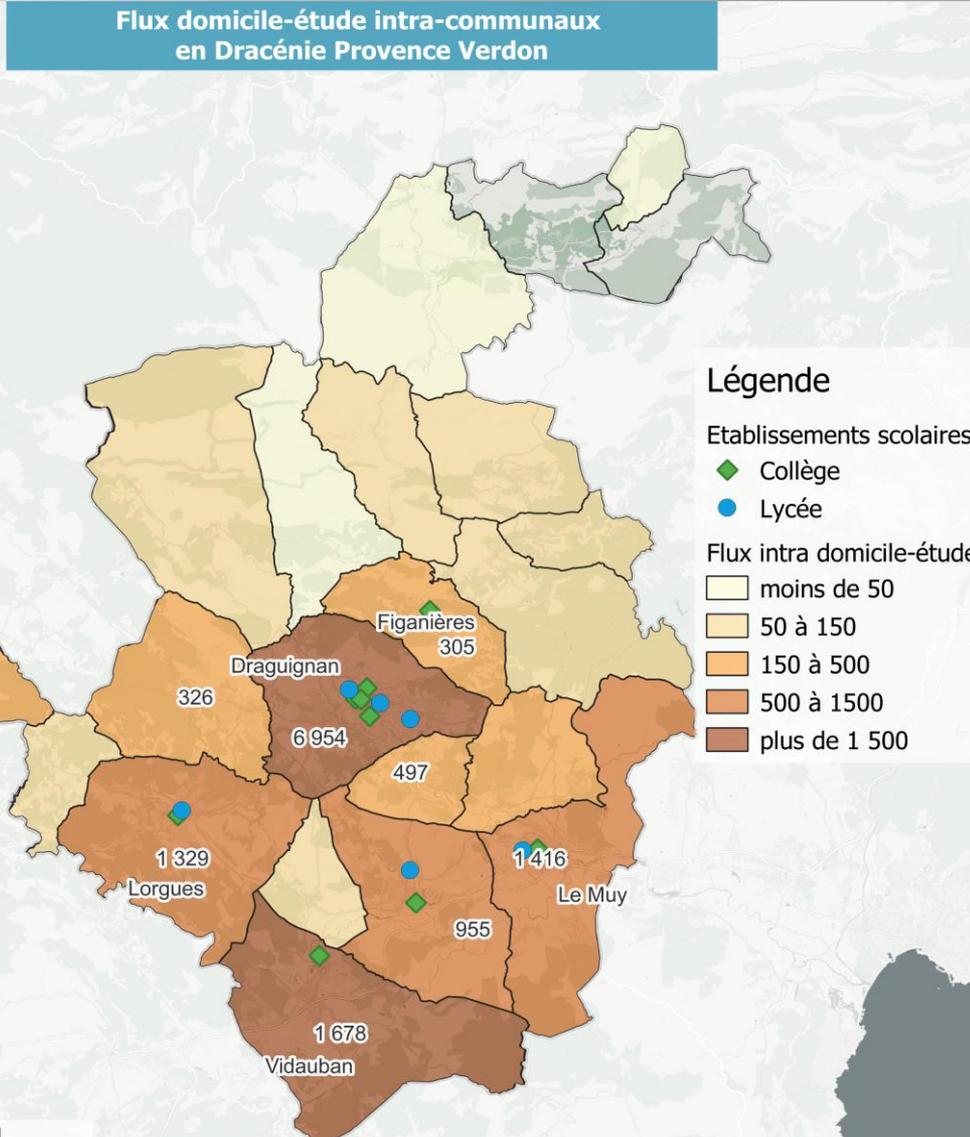
**X%** Part des navetteurs totaux habitant l'agglomération

### Retour ateliers :

- Faciliter l'accès aux établissements par des modes alternatifs
- Ne pas oublier les déplacements des jeunes dans les villages non desservis par les lignes de bus (hors temps scolaire)
- Accès à la formation, stage et emploi difficile en l'absence d'offre alternative à la voiture

## 2 – Un potentiel de report vers les modes actifs des scolaires

Flux domicile-étude intra-communaux  
en Dracénie Provence Verdon



### Légende

Etablissements scolaires

◆ Collège

● Lycée

Flux intra domicile-étude

□ moins de 50

□ 50 à 150

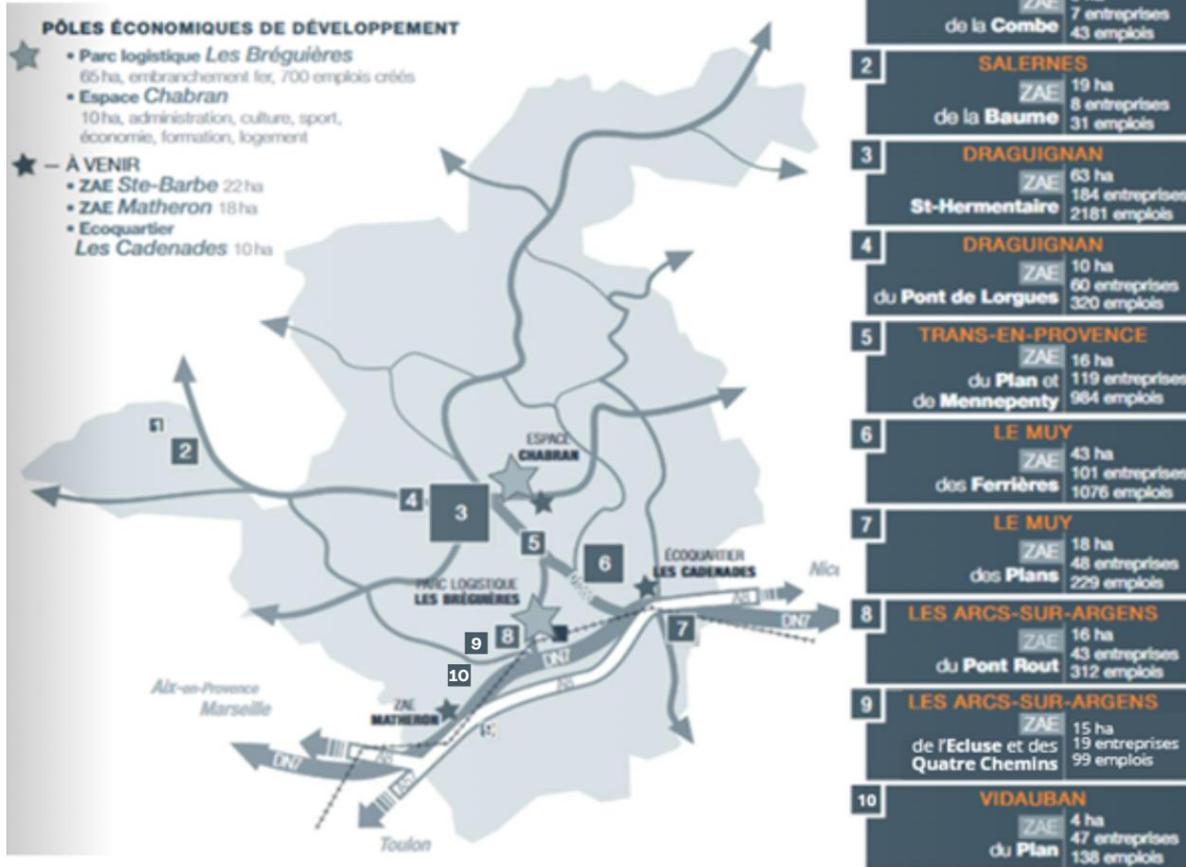
□ 150 à 500

□ 500 à 1500

□ plus de 1 500

→ **Très gros enjeu d'apaisement des centre-bourgs pour faciliter ces déplacements en modes actifs pour les plus jeunes**

# 2 – Des actifs attirés par un tissu économique concentré sur le sud

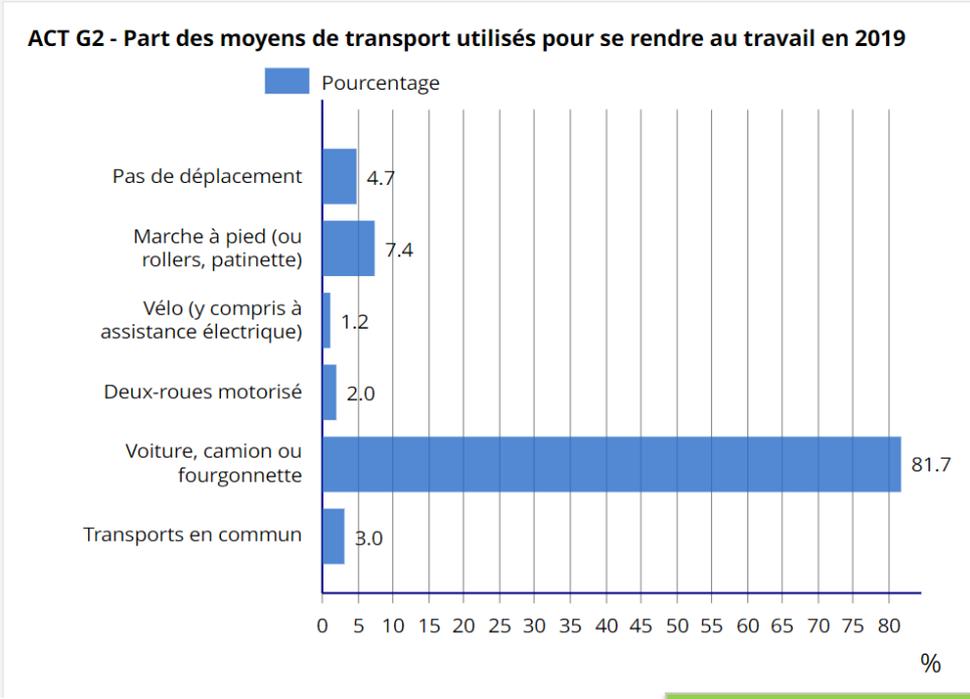


- **De très gros employeurs sur Draguignan :**
- Centre hospitalier de la Dracénie
- Administrations publiques (Sous-Préfecture, Département, DPVa, communes)
- Armée avec plusieurs pôles militaires

**Retour ateliers :**

- Des connexions modes actifs lieux de travail / gares notamment Bréguières-gare des Arcs
- Ne pas oublier parmi les cibles de la politique publique, les personnes en insertion et personnes âgées

## > Parts modales en Dracénie



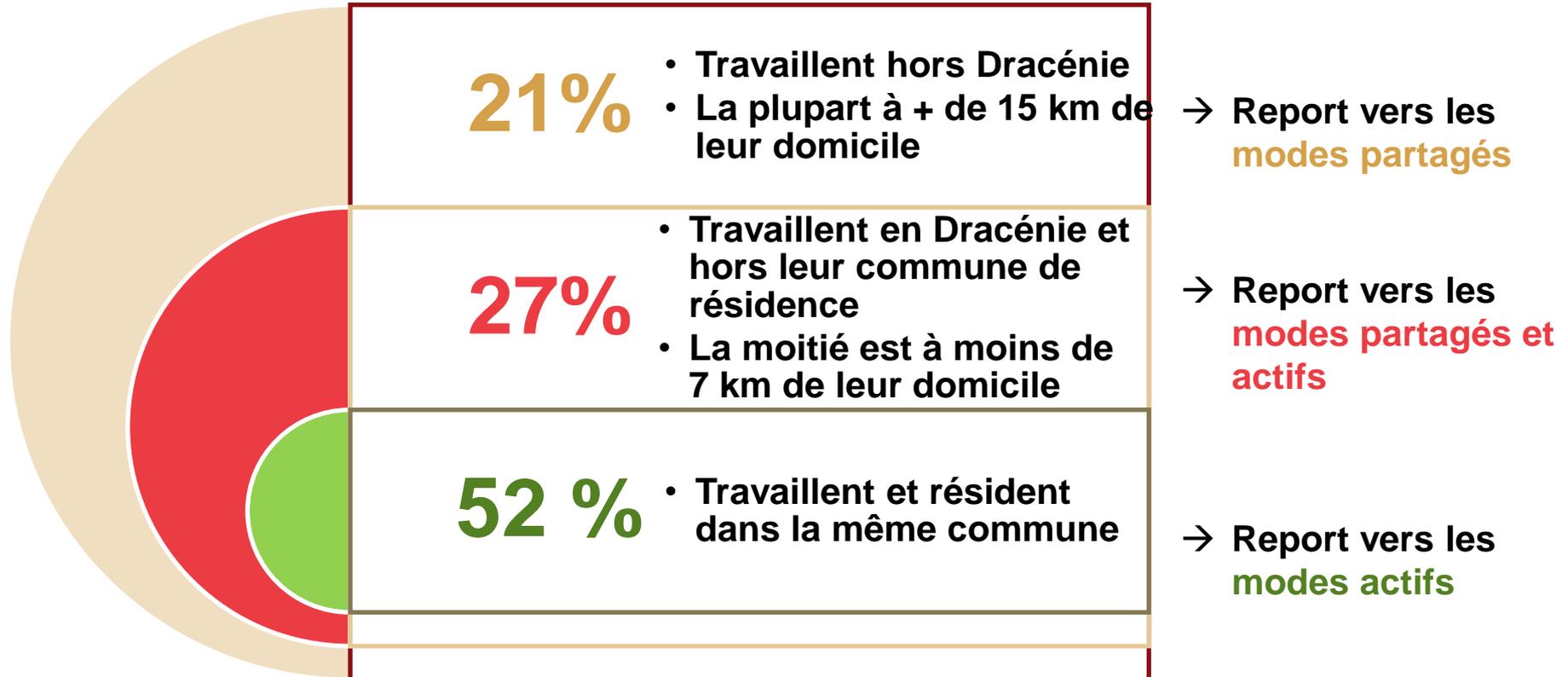
**90%**

**Part des ménages disposant au moins d'une voiture**

## > Quelques exemples dans les communes

Part modales hors voiture	Draguignan	Vidauban	Les Arcs	Lorgues
TC	3,7%	2,2%	4,3%	2%
Vélo	2,2%	0,8%	0,7%	0,8%
Marche	10,5%	4%	5,5%	8%

### > Exemple des flux domicile-travail des actifs



**Retour ateliers :** l'organisation du travail avec le télétravail ou les tiers lieux sont à développer

## 2 – Des déplacements également issus d’une attractivité touristique

> Un territoire représentant :

5<sup>e</sup> destination touristique départementale  
9% des nuitées varoises

> Une clientèle principalement française

> Venant en voiture

> MAIS une tendance vers le *slow tourism* et le recours aux modes alternatifs à la voiture

→ Réelle opportunité pour la Dracénie avec sa gare grande ligne et ses 2 véloroutes (Méditerranée à vélo et Vigne à vélo)



**Retour ateliers : la mobilité des touristes n'est pas ressorti comme étant un enjeu majeur à traiter dans le PDMS**

# 3 – Diagnostic - analyse des offres de mobilité

## 3 – L'offre de stationnement



1 et 2 : Stationnement sauvage au Muy dans la ZA et au centre-ville de Trans. Le stationnement sauvage pénalise les piétons et les cyclistes



3 et 4 : Plusieurs zones de stationnement : Lorgues à gauche, Callas à droite



L'apaisement des centre-bourgs fait défaut d'après les concertations, cependant une dynamique d'apaisement des bourgs est en cours (au travers du programme Petites Villes de Demain (PVD) à Lorgues, Salernes, Les Arcs sur Argens et le Muy).

### > Les + :

Poches identifiées à la limite des bourgs  
Programmes PVD et Action Cœur De Ville  
Des polices municipales sur le terrain (contrôle, pédagogie et remontées)

### > Les - :

Offre pléthorique en hypercentre  
Stationnement sauvage  
Stationnement résidentiel sur l'espace public  
Zones bleues non respectées

- Une offre de stationnement voiture surabondante au détriment des modes actifs
- Nécessité d'optimiser la gestion des espaces de stationnement

### Retour ateliers :

- Centres défigurés par la voiture, s'inspirer des Zones à Trafic Limité
- La gratuité des parkings est un frein pour inciter aux autres mobilités

## 3 – Les zones de circulation apaisées



### > Les + :

Présence de zones 30, de rencontre  
Programme Petites Villes de Demain  
(PVD) et Action Cœur de Ville

### > Les - :

Dysfonctionnements de certaines zones  
Manque de dispositifs d'apaisement des  
vitesses

→ Des aménagements existants à améliorer et à compléter avec d'autres

#### Retour ateliers :

- Un partage de la voirie insuffisant
- Une acculturation sur la cohabitation des modes à développer

## 3 – Les modes actifs



### La marche :

#### > Les + :

Espaces publics de bonne qualité  
Des projets de piétonisation ponctuelle

#### > Les - :

Marche perçue comme une pratique de loisirs ou de tourisme  
Trottoirs encombrés et pas à niveau  
Manque de signalétique  
Manque de sécurisation sur les voies vertes due à la mixité des usages

### Le vélo :

#### > Les + :

Des aménagements existants  
Distance relativement faible entre villages

#### > Les - :

Manque de continuité et de rabattement vers pôles  
Traversées d'agglomération  
Territoire vallonné entre certaines communes –  
Topographie particulière et hétérogène  
Manque de sécurité à proximité des automobilistes

→ Des aménagements existants à améliorer et à compléter avec d'autres

#### Retour ateliers :

- Manque de liaisons cyclables vers les centres et pôles d'emploi
- Trottoirs encombrés

## 3 – Le réseau Ted Bus

### Lignes urbaines à Draguignan

- 1 Koenig – Hôpital – La Clappe (20 à 30')
- 2 Micocoulier – Pl. de la Paix
- 3 Bonaparte – Salamandrier – Caussemille (30')
- Navette cœur de ville

### Lignes d'agglomération

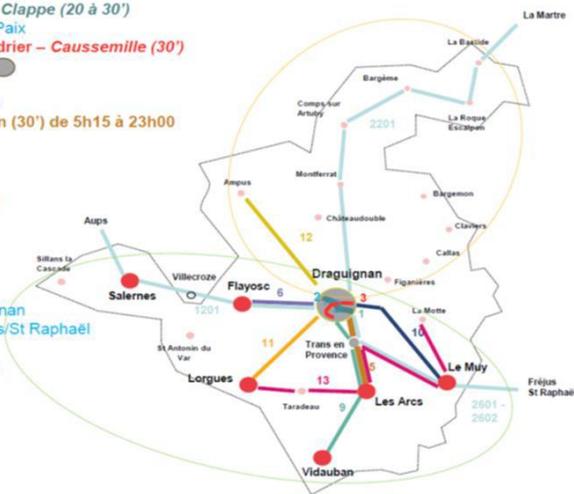
- 5 Les Arcs – Draguignan (30') de 5h15 à 23h00
- 6 Flayosc - Draguignan
- 9 Vidauban - Draguignan
- 10 Le Muy - Draguignan
- 11 Lorgues – Draguignan
- 12 Ampus – Draguignan
- 13 La Motte - Lorgues

### Lignes Varlib – ZOU!

- 1201 Aups- Draguignan
- 2221 La Martre - Draguignan
- 2601 Draguignan – Fréjus/St Raphaël

### Transport à la demande

- TAD Nord
- TAD Sud
- TAD Draguignan



### > Les + :

- Un maillage assez important complémentaire à celui de la Région
- Un réseau urbain renforcé
- Des lignes phares connaissant une hausse de fréquentation

### > Les - :

- Intermodalité avec le vélo
- Plages horaires inégales d'une ligne à l'autre
- Une concentration de l'offre sur le sud du territoire

→ Améliorer le réseau existant en l'optimisant

### > Les lignes avec une fréquentation annuelle 2022 en hausse

Ligne	Fréquentation
5 – Les Arcs-Draguignan	238 300
3 – Caussemille / Bonaparte	125 000
1 – Koenig / La Clappe	115 500
9 – Vidauban / Draguignan	51 900

### Retour ateliers :

- Manque de correspondance entre les réseaux (Ted Bus et Zou!)
- Manque d'information et de communication sur le service
- Créer un Transport Collectif en Site Propre sur la ligne 5 pour concurrencer la voiture



**> Les lignes desservant la gare des Arcs et de Vidauban**

Ligne	Nombre de trajets / jour	Temps de trajet moyen
Marseille – Les Arcs	20	1h40
Nice – Les Arcs	22	1h20
Les Arcs - Cannes	14	53min
Toulon – Vidauban	22	1h

**> Les + :**

Des lignes desservant les grandes métropoles  
Proposant des horaires pouvant correspondre à un usage domicile-travail  
Propice aux déplacements loisirs et touristiques

Une offre TER qui s'enrichit en 2025 avec une liaison omnibus par heure entre les Arcs et Menton, et une liaison rapide par heure entre Marseille et Nice (avec arrêts aux Arcs)

**> Les - :**

2 gares proches très peu reliées entre elles  
Manque d'intermodalité avec le vélo  
Manque de connexion avec les zones d'emploi environnantes  
Tarifs souvent élevés qui entraînent un frein à l'usage

**→ Développer la multimodalité autour de ces gares ainsi que le rabattement en modes actifs**

## 3 – Le covoiturage



> Exemple du Muy : + de 100 véhicules stationnés en parallèle du péage

**30%** des covoiturages en Dracénie sont internes au territoire

➤ **Les + :**

**Une pratique du covoiturage ancrée pour les déplacements ponctuels ou domicile-travail**  
**Des projets de création d'aires**

> **Les - :**

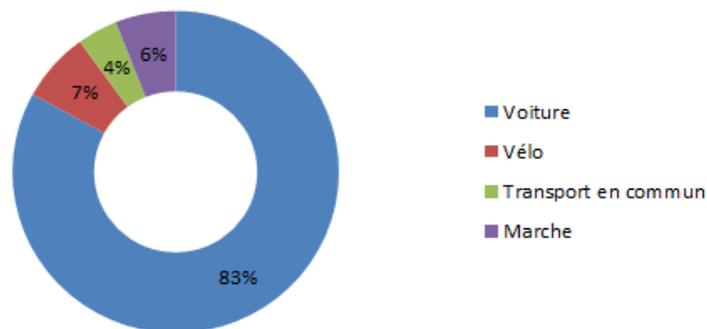
**Un nombre d'aire insuffisant**  
**Une offre en stationnement pléthorique favorisant l'usage de la voiture à proximité des pôles générateurs de flux**

**Retour ateliers : s'appuyer sur la solidarité pour la mobilité partagée**

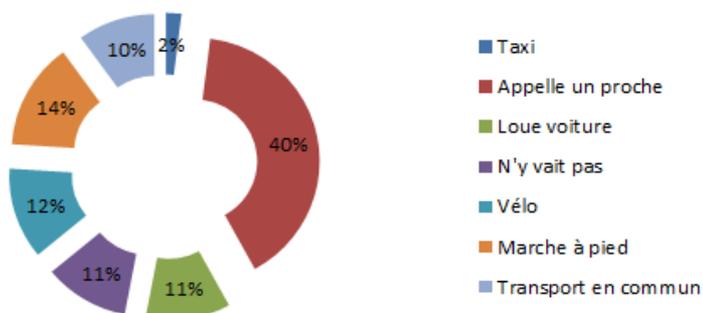
# 4 – Un questionnaire déplacement confortant les données du diagnostic

## 4 – Un questionnaire déplacement renforçant les données du diagnostic

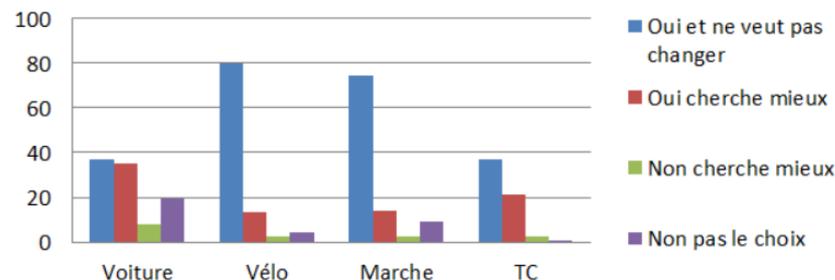
Parts modales



Dans l'éventualité où votre véhicule serait indisponible, comment vous rendriez-vous au travail ?



Votre mode de déplacement vous convient-il ?



- > 37 % des automobilistes ne veulent pas changer et 20% ont le sentiment d'être dépendant de la voiture → 43% prêt à changer
- > Les modes actifs sont les modes les plus satisfaisants

- > 36 % des automobilistes utiliseraient le covoiturage, le vélo, la marche ou les transports en commun → autant de report modal possible

→ Top 3 des reports modaux de la voiture : Vélo < Covoiturage < Bus

### → Top 3 des motifs d'usage par mode



Pas le choix, gestion du temps, respect de mes horaires



Bon pour la santé et le moral, c'est écologique et économique



Bon pour la santé et le moral, c'est économique et écologique



C'est économique, je n'ai pas le choix, fiable

### → Top 3 des gênes par mode

Congestion, rien, insécurité routière

Rien, autres, risques d'agression

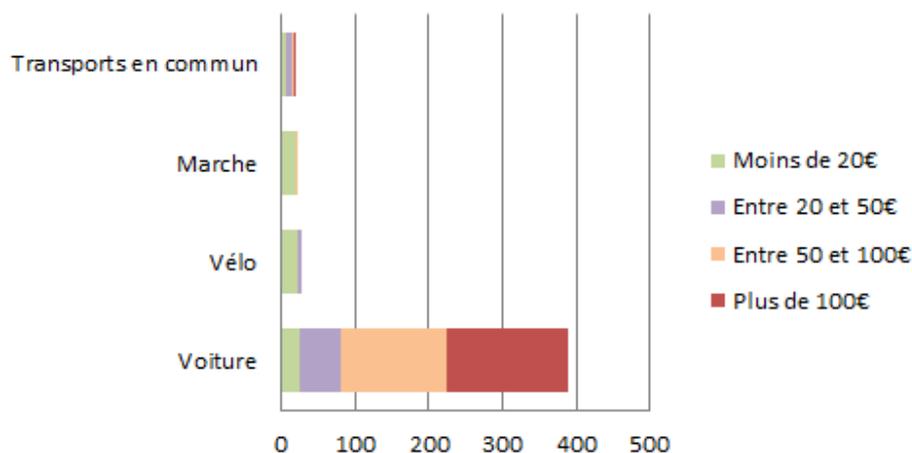
Insécurité routière, congestion, rien

Rien, autres, fiabilité des horaires

→ Des appréciations plus positives sur les autres mobilités que pour l'usage de la voiture

## 4 – Un questionnaire déplacement renforçant les données du diagnostic

### Budget déplacement mensuel



> Sans surprise la voiture est la mobilité impliquant le plus de dépenses.

Les répondants estiment à plus de 50€ par mois leurs dépenses de déplacement contrairement aux répondants se déplaçant en modes actifs ou en transports en commun.

#### Retour ateliers :

- Le poids de la mobilité pour les ménages ne cessent d'augmenter, c'est une source de précarité
- Aides financières pour les mobilités alternatives et/ou soutenir les initiatives locales

# 5 – Diagnostic en synthèse

### > ATOUTS

- Une proximité des services, emplois pour les résidents et actifs
- L'attractivité économique et touristique
- Des offres de mobilités alternatives existantes mais peu connues

### > FAIBLESSES

- Des habitudes ancrées pour l'usage individuel de la voiture favorisé par une offre de stationnement peu contraignante
- Un territoire vallonné avec un fort étalement urbain
- Un manque d'infrastructure et d'aménagement pour les mobilités alternatives
- Offres en transports en commun pas adaptée à tous les publics

### > OPPORTUNITÉS

- Une volonté politique forte
- L'ouverture à l'expérimentation
- Un territoire engagé dans une démarche Territoires à Energie Positive (TEPOS)
- La crise énergétique
- Les projets portés par les différentes entités publiques

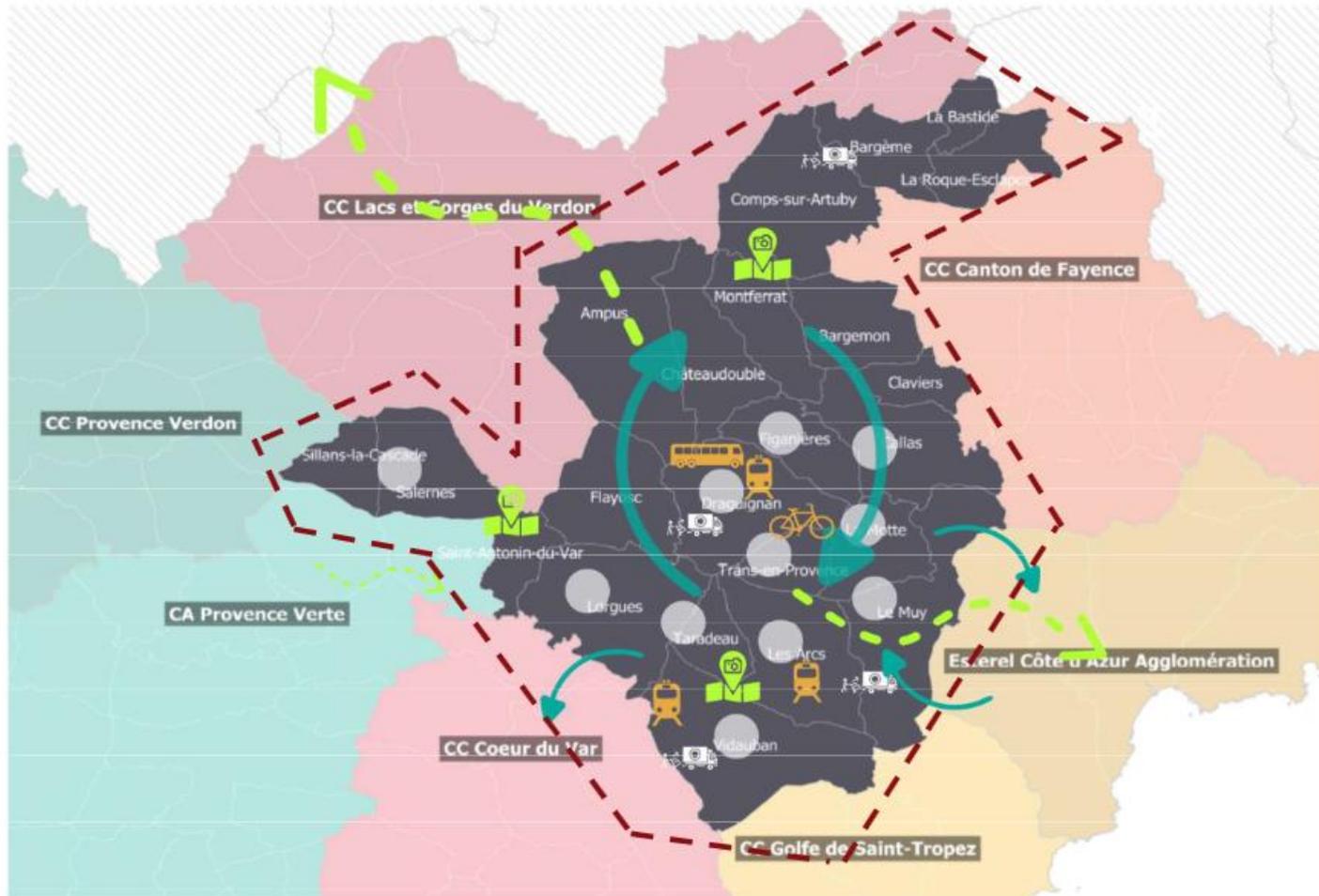
### > MENACES

- La précarisation énergétique liée à la dépendance de la voiture
- Une dynamique de concentration des équipements et services sur le sud
- Difficulté d'insertion dans l'emploi causée par le coût des déplacements (temps et monétaire)

# 5 – Enjeux issus du diagnostic

- Légende**
-  Apaisement des centres
  -  Solidarité sociale
  -  Infrastructures cyclables
  -  Transports en commun
  -  Multimodalité
  -  Liaison entre secteurs
  -  Transit et logistique
  -  Afflux touristiques sur zones
  -  Flux touristique sortant

## Carte des enjeux





## 6 – Elaboration de la stratégie



## Outil de concertation et de co-construction des solutions de demain



40 participants

Plan Climat  
Comité de concertation citoyen  
Atelier Mobilité

**Profil n°7**

Sandrine et Pierre (45 ans) vivent à Montferret en maison individuelle avec leurs deux enfants

Plan Climat  
Comité de concertation citoyen  
Atelier Mobilité

**Profil n°5**

Esme et Christophe (45 ans) vivent à Drepanin dans le quartier du Malmont en maison individuelle avec leurs deux enfants

Plan Climat  
Comité de concertation citoyen  
Atelier Mobilité

**Profil n°3**

Claude (75 ans) vit à Comps-sur-Artois en maison individuelle

Plan Climat  
Comité de concertation citoyen  
Atelier Mobilité

**Profil n°1**

Camila (35 ans) vit avec ses deux enfants à Figonnières en maison de village

**Situation personnelle :**

- Camila est infirmière au Centre Hospitalier de la Dracénie à Drepanin, équipe de nuit
- L'auto est au village de Figonnières et son père habite à l'école du village
- Elle a une voiture, un vélo enfant
- Elle se déplace en voiture pour tous ses trajets (amener les enfants à l'école, aller au lycée ou faire les courses, etc.)
- Elle ne laisse pas ses enfants aller seuls au collège/école ou leurs faire une telle course pour leur sécurité.

**La mobilité à Figonnières :**

- Les transports en commun : le réseau TAD Bus dessert la commune avec de Tresserpé à la Demande (TAD) direction Drepanin
- Réseau cyclable : aucun aménagement dans la commune de la commune, le Météore est en partenariat (Itinéraire touristique)
- Autres solutions de mobilité (covoiturage, mobilité solidaire, autovoiturage, trottinette, etc.) : aucune

Plan Climat  
Comité de concertation citoyen  
Atelier Mobilité

**Groupe :**

**Nom de la solution :** application INTERCOMBITE

**Détailier la solution :**  
information sur la disponibilité  
état de l'auto  
pour par l'application  
calculer l'itinéraire  
coût utilisation  
solution avec mobilité

**Illustrer la solution (par un exemple, un dessin, un outil, un retour d'expérience, etc.) :**

Plan Climat  
Comité de concertation citoyen  
Atelier Mobilité

**Groupe :**

**De quoi ont besoin les membres du profil pour changer leur mobilité au quotidien ?**

**Quelle(s) solution(s) mettre en place ?**



→ Des participants très satisfaits de participer au Plan de mobilité ainsi que par le format proposé



**Atelier 1 - Hiérarchiser les enjeux**

**Atelier 2 - Echanger sur les leviers de mobilité mobilisables et acceptables sur le territoire**

→ 13 communes ont participé



## 6 – Les entrants pour la stratégie qui est proposée

- > **Les objectifs du PCAET** : 30 % de report modal, c'est-à-dire passer d'une part modale de la voiture de 81,7% en 2019 à 70% en 2030 (Données INSEE 2019)
- > Les données du **diagnostic du PDMS**
- > Les échanges en **Comité de concertation** du PCAET, en **ateliers** avec les élus

## 6 – Les principes de la stratégie

### 6 principes :

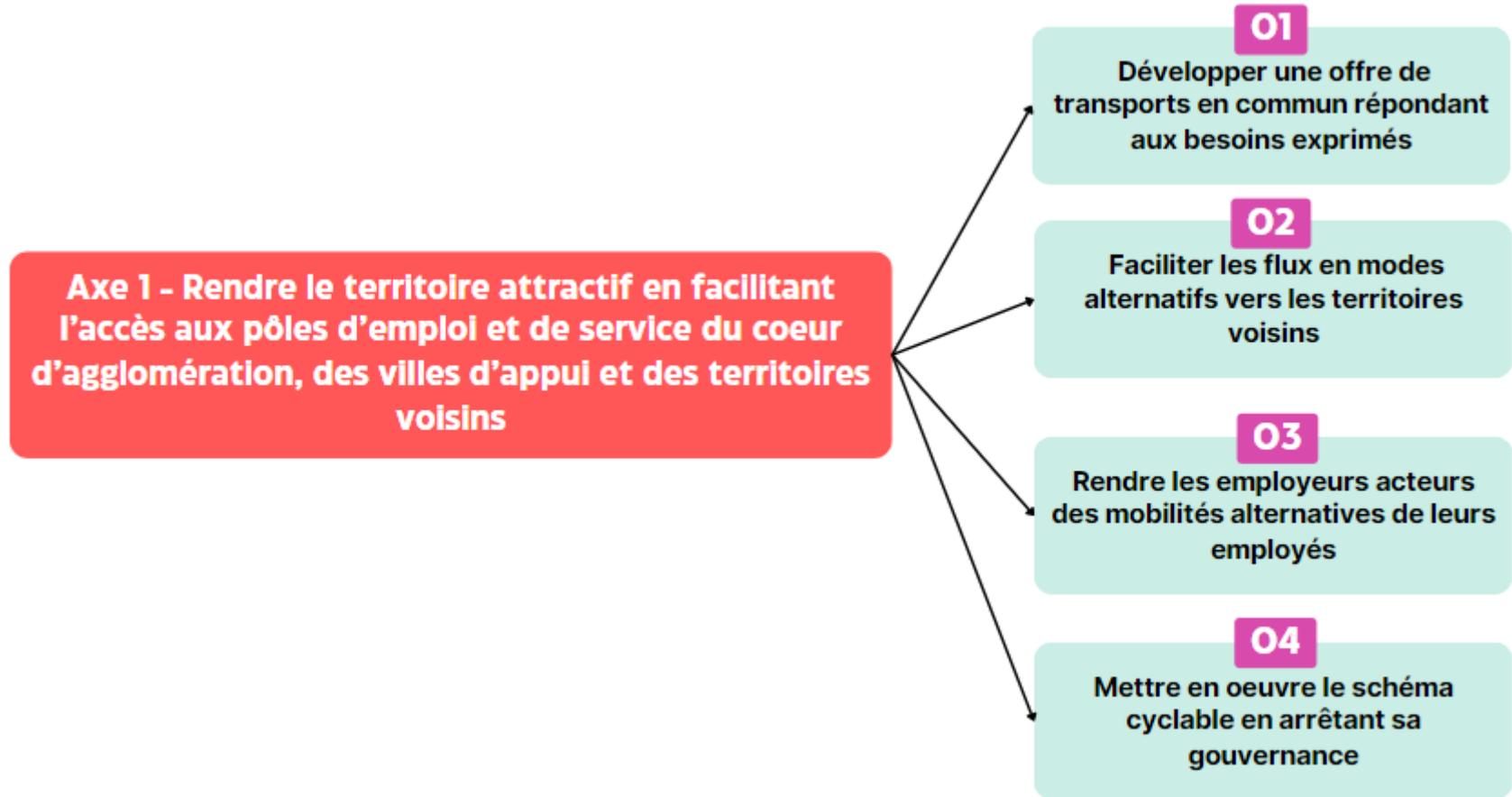
- > **Une programmation basée sur deux temporalités** soit sur 8 ans divisé en 2 périodes :
    - Court terme → 2024 – 2026
    - Moyen terme → 2027 – 2032
  - > **L'expérimentation** pour valider ou pas des services ou aménagements
  - > **Des changements structurels progressifs** avec une focalisation sur les services et l'expérimentation durant ce mandat puis des aménagements structurants et services pérennes sur le mandat suivant
  - > **Mesurer l'évolution des usages** pour quantifier l'efficacité des actions du PDMS
  - > **Communiquer et animer** la politique de mobilité
  - > **Travailler en partenariat** avec les acteurs publics et privé du territoire
- **Mise en œuvre à court terme selon le phasage suivant :**



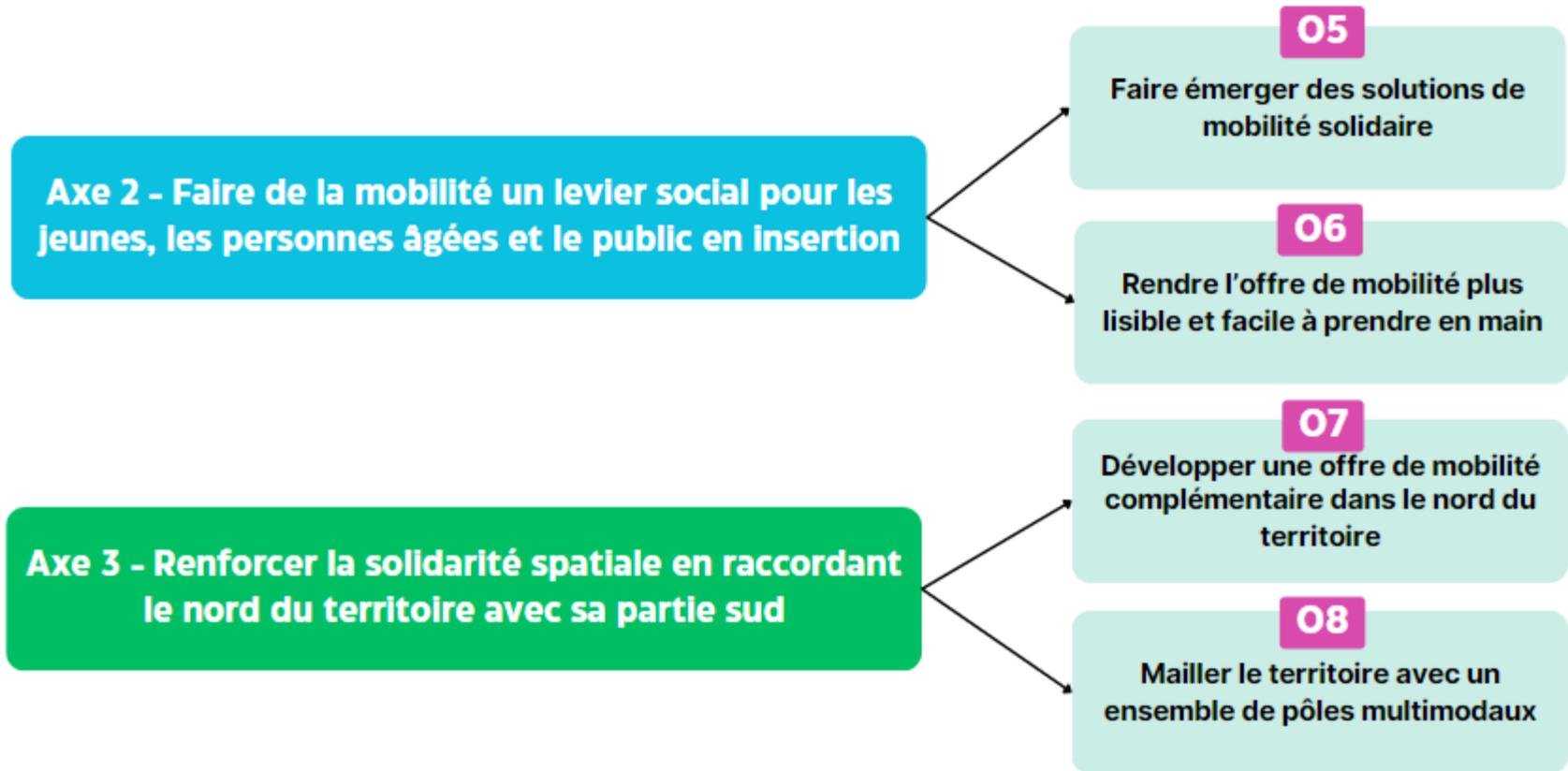
## 6 – Une stratégie articulée autour de 5 axes



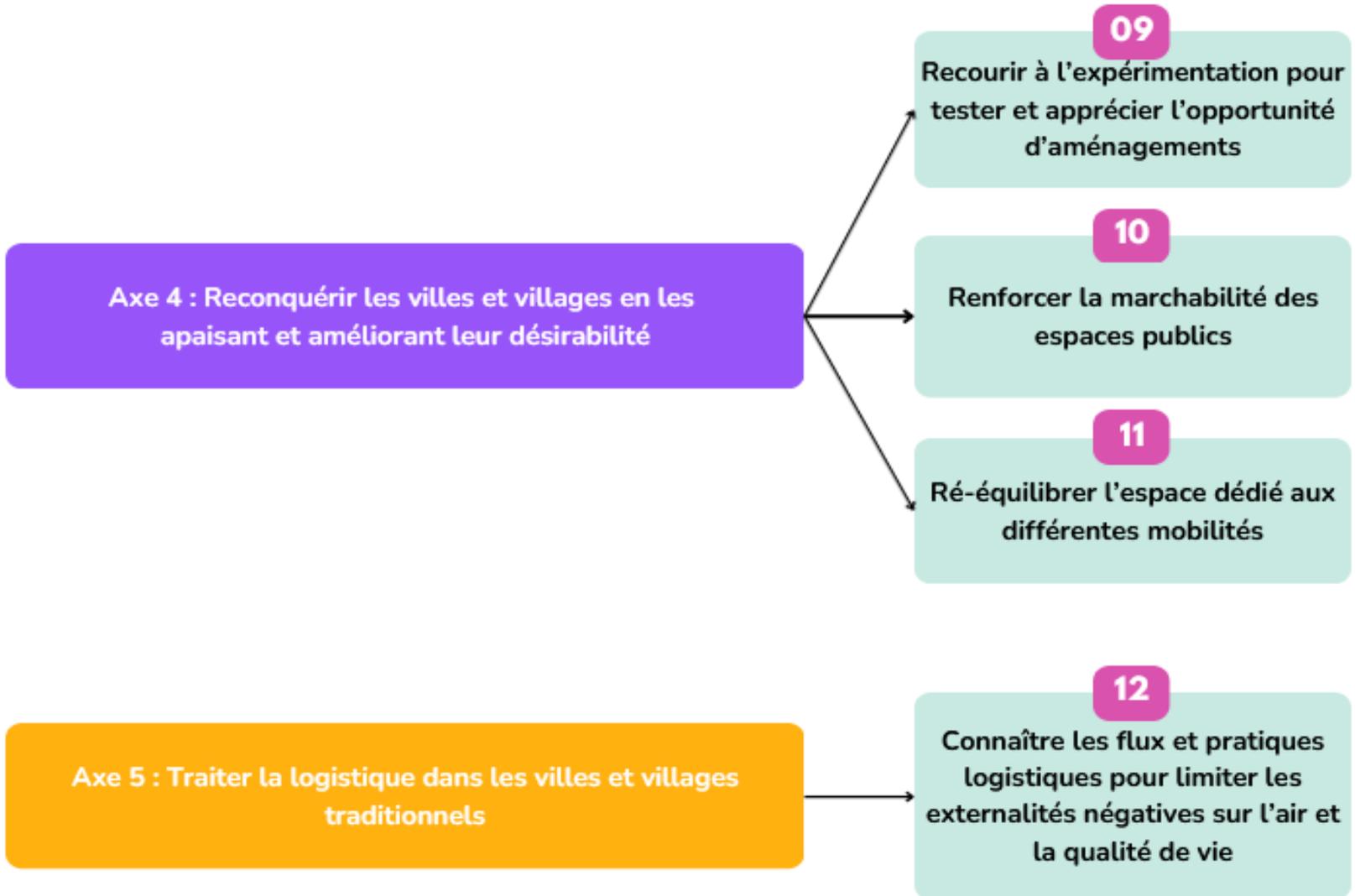
## 6 – Des axes décllinés en 11 orientations



## 6 – Des axes déclinés en 12 orientations



## 6 – Des axes déclinés en 12 orientations





# 7 – Plan d'action

#1

Rendre le territoire attractif en facilitant l'accès aux pôles d'emploi et de services du cœur d'agglomération, des villes d'appui et des territoires voisins

#2

Faire de la mobilité un levier social pour les jeunes, les personnes âgées et le public en insertion

#3

Renforcer la solidarité spatiale en raccordant la partie nord du territoire au sud

#4

Reconquérir les villes et villages en les apaisant et améliorant leur désirabilité

#5

Traiter la logistique urbaine dans les villes/villages traditionnels

1. Développer une offre de transports en commun répondants aux besoins exprimés
2. Faciliter les flux en modes alternatifs vers les territoires voisins
3. Rendre les employeurs acteurs des mobilités alternatives de leurs employés
4. Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable en arrêtant une gouvernance



5. Faire émerger des solutions de mobilité solidaire
6. Rendre l'offre de mobilité plus lisible et plus facile à prendre en main



7. Développer une offre de mobilité complémentaire dans le nord du territoire
8. Mailler le territoire avec un ensemble de pôles multimodaux



9. Accompagner les communes dans des expérimentations pour tester et apprécier l'opportunité d'aménagements
10. Renforcer la marchabilité des espaces publics
11. Aider au rééquilibrage de l'espace dédié aux différentes mobilités

12. Connaître les flux et pratiques logistiques pour limiter les externalités négatives sur l'air et la qualité de vie



## 7 – Synthèse des axes et orientations

#1

Rendre le territoire attractif en facilitant l'accès aux pôles d'emploi et de services du cœur d'agglomération, des villes d'appui et des territoires voisins

#2

Faire de la mobilité un levier social pour les jeunes, les personnes âgées et le public en insertion

#3

Renforcer la solidarité spatiale en raccordant la partie nord du territoire au sud

#4

Reconquérir les villes et villages en les apaisant et améliorant leur désirabilité

#5

Traiter la logistique urbaine dans les villes/villages traditionnels

**Agglo maître d'ouvrage principal sur ces thématiques**

**Agglo en soutien financier via du co-financement ciblé et un soutien en ingénierie (développement de compétence interne)**

**Agglo maître d'ouvrage principal sur ces thématiques**



**Contexte et objectifs de l'orientation**

**Fiche action type**



**Acteurs concernés**

**Maître d'ouvrage :**

**Bénéficiaires :**

**Partenaires :**



**Budget indicatif annuel**

<b>Financier</b>	
<b>Humain</b>	



**Description des mesures**

**Court terme**

✓

**Moyen-Long terme**

✓



**Indicateurs et Objectifs**

<b>Indicateur de résultat</b>	<b>2024-2026</b>	<b>2027-2032</b>

## O1 - Développer une offre de Transports en Commun (TC) répondant aux besoins exprimés



### Contexte et objectifs de l'orientation

DPVa dispose d'un réseau de transport en commun utilisé par différents usagers : scolaires, actifs captifs et seniors mais plusieurs lignes sont inadaptées à une pratique domicile-travail.. De plus, la fréquence et l'amplitude horaire du réseau régulier est très variable d'une ligne à l'autre. Sur l'horizon court terme, le renouvellement du marché permettrait d'apporter quelques améliorations au réseau (interurbain notamment) et de réaliser quelques expérimentations (sur la fréquence ou les horaires) pour préparer des changements plus structurels à moyen terme. Il conviendrait également de travailler à la complémentarité avec les autres réseaux (dont le réseau régional Zou !) et modes alternatifs.

Le financement de ces expérimentations peut se faire par l'augmentation à court terme du Versement Mobilité (VM), représentant 1 M€ de recettes annuelles supplémentaires. Des recettes fléchées dans un premier temps vers les transports en commun, puis vers le réseau cyclable.



### Description des mesures

#### A court terme

- ✓ Refonte des horaires (lisibilité, simplification pour faciliter la mémorisation)
- ✓ Expérimentation de lignes expresses sur les axes structurants (Lorgues, les Arcs, Le Muy ↔ Draguignan)
- ✓ Facilitation de la desserte ZA Bréguières et de St Hermentaire par des arrêts provisoires/définitifs et/ou modification de tracé de ligne / Améliorer la connexion entre la zone des Bréguière et la gare (navette ?)
- ✓ Améliorer la connaissance de fréquentation et des usages du réseau par des enquêtes (urbain/interurbain/transport à la demande (TAD)/scolaire)
- ✓ Expérimenter une offre de transport saisonnière pour accéder aux sites touristiques
- ✓ Faire une étude prospective du mode de gestion du réseau avant la fin du marché public actuel (2024-2028)

#### A moyen-long terme

- ✓ Formaliser les changements structurels (augmentation de fréquence ou amplitude horaire, modification du tracé des réseaux, création de voie bus, évolution du système de billettique et tarification)
- ✓ Développer le marketing du réseau



### Acteurs concernés

**Maître d'ouvrage :** DPVa – Mobilité

**Bénéficiaires :** Habitants et employés

**Partenaires :** Entreprises de transport, employeurs publics et privés, Région



### Budget indicatif annuel

<b>Financier</b>	420 k€ / an de fonctionnement 160 k€ d'investissement
<b>Humain</b>	1 animateur mobilité Chargé de mission mobilité en soutien



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2024-2026	2027-2032
Augmentation de la fréquentation du réseau urbain	+15%	+25%
Augmentation de la fréquentation du réseau interurbain	+20%	+40%
Part modale TC pour les déplacements domicile-travail	6% (x2 par rapport à 2020)	9% (x3 par rapport à 2020)



O1 - Développer une offre de Transports en Commun (TC) répondant aux besoins exprimés

Réseau concerné	Mesures court terme jusqu'en 2026 ou 2028 (fin de marché)	Mesures moyen terme 2027-2032
<b>Lignes interurbaines (Marché public)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Emport trottinette / vélo pliant</li> <li>- Equipement paiement CB ligne 5 / Expérimentation pendant 3 mois ou plus</li> <li>- Expérimentation lignes expresses (ligne 11, ligne 10 bis : Le Muy – Ferrières – Trans – Draguignan centre – Draguignan St Hermentaire). Expresse signifie hausse des rotations et suppression d'arrêts</li> <li>- Enquête quantitative et qualitative poussée / Récolte donnée fréquentation (lignes urbaines, interurbaines, scolaires, TAD)</li> <li>- Recherche d'espace voie bus sur les lignes ou d'aménagements priorisant les TC sur le reste du flux voiture : 5, 6, 9, 11</li> <li>- Expérimentation de boucles TC saisonnières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Restructuration complète TC (intégration 50% des lignes scolaires aux lignes interurbaines, évolution TAD, amélioration réseau interurbain)</li> </ul> <p>Etude prospective du mode de gestion</p>
<b>Lignes urbaines (Régie)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Expérimentation de l'augmentation distance inter-arrêt</li> <li>- Expérimentation de la circulation le dimanche et tard en soirée</li> <li>- Révision du plan de ligne (aller vers la simplification – lignes moins sinueuses, amélioration horaire du service – qui roulent toute la semaine, avec des horaires en soirée, un service à destination des actifs – desserte des zones d'emploi)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Restructuration du réseau (si besoin)</li> </ul>
<b>Transverse (AOM)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lisibilité des fiches horaires</li> <li>- Toilettage site internet</li> <li>- Campagne de communication ciblée</li> <li>- Semaine gratuite TC (en septembre, et pendant la période d'expérimentation navettes expresses)</li> <li>- Réflexion sur la billettique / tarification</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evolution système de billettique et tarification</li> </ul>

O1 - Développer une offre de Transports en Commun (TC) répondant aux besoins exprimés

Estimation coût actions à court terme

Actions à réaliser à court terme	Fonctionnement	Investissement
Enquêtes à réaliser avant, pendant et après chaque expérimentation	50 000 €	
Expérimentation - Nouvelles lignes expresses (Le Muy <=> Draguignan (5 arrêts max) et entre Lorgues <=> Draguignan (5 arrêts max) ) Eventuellement entre Vidauban et le Muy (Vidauban centre - Les Arcs ZA - Le Muy Centre - Les Ferrières)	300 000 €	
Expérimentation - ajout d'un arrêt ZAE des Arcs Bréguières/Pont Rout (provisoire ou définitif)		20 000 €
Aménagements pour augmenter la vitesse commerciale de la ligne 5 (cf étude sur le raccordement Draguignan/gare SNCF)		100 000 €
Expérimentation - Incitation au paiement téléphonique, par CB, ou autre (équipement de la ligne 5)	20 000 €	
Refonte informations voyageurs (à prévoir aussi lors des expérimentations)		40 000 €
Refonte site TedBus/appli avec intégration paiement		
1 mois de gratuité des TC	50 000 €	
Expérimentation de boucles TC saisonnières	80 000€	

## O2 – Faciliter les flux en modes alternatifs vers les territoires voisins



### Contexte et objectifs de l'action

En France, le covoiturage pour les trajets domicile-travail est assez peu répandu, ou du moins mal mesuré. Pareillement, les données de fréquentation sur les cars Zou n'ont pas été analysées dans le diagnostic, mais ces données peuvent être intéressantes pour que l'Agglo mesure l'évolution de la fréquentation des passagers vers / depuis son territoire.

Les déplacements domicile-travail quotidiens entre l'Agglo et les territoires voisins concernent 16 000 personnes, surtout entre Draguignan/les Arcs/Le Muy/Vidauban et Fréjus/Puget et Roquebrune sur Argens. Un chiffre à augmenter si l'on compte les personnes en recherche d'emploi et en formation. Le covoiturage et l'offre Zou peuvent faciliter les déplacements avec les territoires voisins et réduire la part de voiture individuelle sur les axes structurants de Dracénie. Le TER est également structurant pour la mobilité sur les territoires, avec deux gares qui permettent des liaisons vers Fréjus, Saint-Raphaël, Cannes, Toulon,...

Cette action a pour but de structurer une offre de covoiturage sur le territoire et d'améliorer la connaissance des usages et publics des lignes Zou. Le partage d'informations mobilité de la Dracénie avec ses voisins facilitera la prise en main des offres par les navetteurs « hors territoire », alors que la part d'actifs issus de DPVA travaillant au GST ou à ECAA est non négligeable.



### Description des mesures

#### A court terme

- ✓ Améliorer l'interconnexion entre les réseaux : Ted, ZOU, réseaux voisins et SNCF (billet unique, réseaux et horaires compatibles via les Contrats Opérationnels de Mobilité) – un nouveau Système d'Information et de Billettique Régional sera mis en place en 2025, dont DPVa s'en dotera à l'été
- ✓ Développer le covoiturage : expérimentation d'une plateforme et incitation financière (développement des aires traitées dans Axe 3, action 2 : pôles multimodaux)
- ✓ Amélioration du rabattement en mode alternatifs vers les gares notamment vers la gare des Arcs-Draguignan
- ✓ Amélioration de l'information voyageurs (quotidiens et touristiques – sur l'offre DPVa dans les territoires voisins et de l'offre des territoires voisins sur DPVa)
- ✓ Partager les enjeux et réflexions sur les zones d'activités avec les territoires voisins
- ✓ Etude d'aménagement d'un pôle d'échange multimodal en gare des Arcs, visant à renforcer l'intermodalité et améliorer l'accès à la gare

#### A moyen-long terme

- ✓ Pérenniser le service de covoiturage si l'expérimentation s'est révélée concluante
- ✓ Accueillir des services de cars long courrier sur le territoire



### Acteurs concernés

**Maître d'ouvrage** : DPVa – Mobilité

**Bénéficiaires** : Habitants et employés de Dracénie

**Partenaires** : Etat (financement fonds vert), EPCI voisins, Région (Nos territoires d'abord), SNCF



### Budget indicatif annuel

<b>Financier</b>	15 k€ / an de fonctionnement
<b>Humain</b>	ETP animateur (nouveau) et soutien Chargé de mission mobilité actuel



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2024-2026	2027-2032
Nombre de connexion entre réseau réalisée	1	3
Augmentation de la fréquentation des bus Zou (lignes 812 – Aups, et 826 – St Raphaël) par rapport à 2024	+ 15%	+ 40%
Nombre de trajets réguliers en covoiturage (cf observatoire national du covoiturage)	10 000 (soit x2 / 2023)	40 000 (soit x4 / 2023))
Réduction du volume de véhicule par km	10%	20%



## Expérimentation d'une solution de covoiturage sur 3 ans

### Exemple de Rézo Pouce

## Détail de l'abonnement pour une communauté de covoiturage

#### INCLUS dans l'abonnement de la communauté :

- La création et le paramétrage d'une communauté de covoiturage sur la plateforme Mobicoop, sur base des éléments demandés (logo, description, ...)
- L'accès au site : <https://admin.rezo.mobicoop.fr>
- L'outil de suivi statistique (nombre d'inscrit-es, profil, âge, etc.)
- L'outil d'emailing "basique" d'envoi de messages aux inscrits
- L'application smartphone et plateforme web avec toutes les fonctionnalités
- Hébergement, fonctionnement et maintenance (corrective / évolutive) des outils
- Un suivi régulier (suivi trimestriel, webinaires, etc.) par un chef de projet
- La mise à disposition de :
  - ◆ Supports de communication et de leur actualisation (dépliants, affiches, vidéo, publications pour les réseaux sociaux, etc.)
  - ◆ Techniques d'animation (fiches actions, vidéos, etc.)
- Sessions de transmission de savoir-faire (communication engageante, animation de transition, etc.)

**Coût estimé par an : 15 000€ en fonctionnement**



## Evolutions prochaines en Gare des Arcs

**Une offre TER qui s'enrichit en 2025 avec une liaison omnibus par heure entre les Arcs et Menton, et une liaison rapide par heure entre Marseille et Nice (avec arrêts aux Arcs)**

**Etude d'aménagement d'un pôle d'échange multimodal visant à améliorer les conditions d'accès à la gare et à renforcer l'intermodalité (co-financée par la région via Nos territoires d'abord)**



**Contexte et objectifs de l'action**

Le territoire de Dracénie Provence Verdon Agglomération compte près de 36 000 emplois sur son sol, au moins 1/3 de ces emplois sont concentrés dans des zones d'activités (ZA) ou des employeurs publics de taille importante (collectivités, centre hospitalier, ministère de la défense). Or la voiture individuelle est le mode principal utilisé par les employés et aucun plan de mobilité employeur n'a été réalisé (à l'exception des sites militaires). Un actif sur deux travaille dans sa commune de résidence, ce qui favorise l'utilisation des modes actifs (vélo et marche) pour se rendre au travail.

Un partenariat fort entre DPVa et des représentants d'employeur serait bénéfique pour mieux comprendre les mobilités des salariés, créer un relais d'informations mobilité et adapter l'offre gérée par DPVa. Une expérimentation pourrait être menée à court terme sur : la ZA St-Hermentaire et une commune volontaire. Deux autres principaux employeurs publics en Dracénie étant déjà engagés dans des démarches de Plan De Mobilité Employeur n'ont pas besoin de cet accompagnement (Armée et CH de Draguignan).



**Description des mesures**

**A court terme**

- ✓ Expérimentation d'accompagnement de la ZA de St Hermentaire et d'une commune (de plus de 150 collaborateurs) pour l'élaboration de leur Plan de mobilité employeur
- ✓ Création d'une organisation collaborative Agglo / Employeur sur le sujet des mobilités, type « commission employeur » comme présentée ci-après (collaboration avec le service Développement économique et Communication)
- ✓ Animation covoiturage
- ✓ Organisation d'un challenge mobilité
- ✓ Création d'un guide des mobilités à destination des employeurs locaux (stationnement vélo, zone de recharge électrique, décarbonation des flottes, outil covoiturage, Forfait Mobilité Durable, formations à la mobilité durable, etc.)
- ✓ Elaboration du plan de mobilité employeur de DPVa
- ✓ Expérimentation sur le réseau de TC pour desservir les zones d'emploi (voir axe 1, orientation 1)

**A moyen-long terme**

- ✓ Définition de « bassins de mobilité employeur » (BME) à accompagner dans leur PDME
- ✓ Accompagnement de l'ensemble des BME du territoire sur le modèle de l'expérimentation passée



**Acteurs concernés**

**Maître d'ouvrage :** DPVa – Mobilité

**Bénéficiaires :** Employeurs publics et privés

**Partenaires :** Employeurs, France Travail



**Budget indicatif annuel**

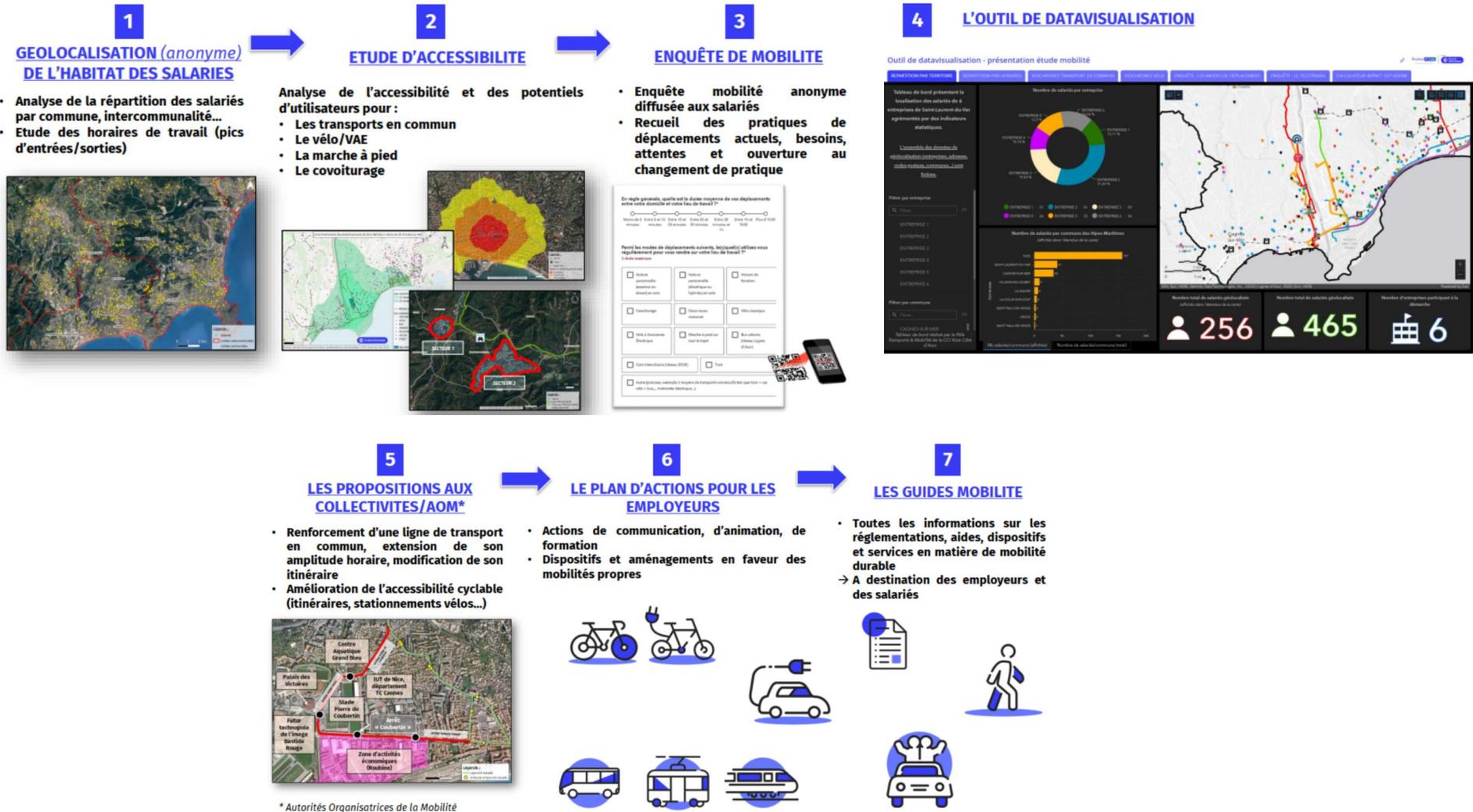
<b>Financier</b>	4 k€ l'année 1, puis 14 k€ l'années 2 de fonctionnement
<b>Humain</b>	ETP animateur (nouveau) et soutien Chargé de mission mobilité actuel



**Indicateurs et Objectifs**

Indicateur de résultat	2024-2026	2027-2032
Nombre de plans de mobilité employeur adoptés	5	20
Nombre d'adhérents au partenariat Agglo/Employeur	4	10
Part de employeurs publics dotés d'un PDMA	10%	100% (pour l'exemplarité des territoires ; DPVa fournira une trame aux communes)

**Exemple d'outil proposé par la CCI pour élaborer un Plan de mobilité employeur – en 7 étapes**



Liste de **Bassins de Mobilité Employeur (BME)**

Pour mobiliser l'ensemble des employeurs sans mettre de côté les entrepreneurs face aux employeurs de taille plus importante, l'idée serait de créer des « bassins de mobilité employeur ». Comptant au minimum 1 000 salariés, ils seront la bonne échelle pour effectuer des plans de mobilité employeur et engager ensemble des actions de mobilité. Un premier exemple de répartition en BME est proposé ci-dessous.

Zone	Priorité	Nombre d'emploi estimé
Parc logistique des Bréguières et ZA du Pont Rout	Haute	1 500
ZAE des Ferrières	Haute	1 000
ZAE de St Hermentaire	Haute	2 200
Commerçants et employeurs de Draguignan centre (dont collèges/lycées)	Haute	5 000
ZAE du Plan et Mennepenty	Haute	1 000
Commerçant et employeurs de Trans centre	Basse	300
Commerçants et employeurs de Lorgues centre (dont collèges/lycées)	Basse	500
Commerçants et employeurs du Muy centre (dont collèges/lycées)	Moyenne	2 000
Commerçants et employeurs des Arcs centre (dont collèges/lycées)	Basse	500
Commerçants et employeurs de Vidauban centre (dont collèges)	Moyenne	2 000



## Exemple d'organisation pour une « Commission mobilité employeur »

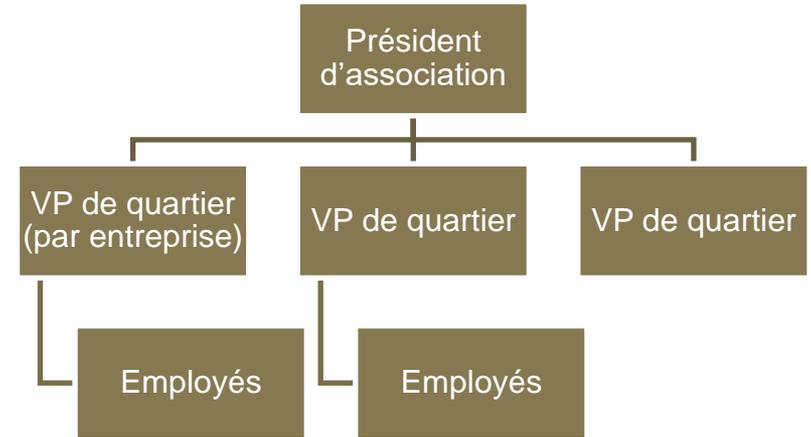
Cette commission se diviserait en deux groupes :

- Groupe 1 - Les présidents d'association définis pour chacun des bassins de mobilité employeur détaillés dans la diapositive précédente.
- Groupe 2 : représentants de l'intercommunalité (élus et techniciens des services développement économique et mobilité) et représentant de la commune concernée (élu).

Des réunions périodiques (à définir) regrouperont alors une quinzaine de participants (dizaine de présidents + acteurs de l'Agglo).

Cette commission aura pour but de suivre un agenda « Plan de mobilité » et les actions associées.

## Gouvernance du bassin de mobilité employeur



Chaque bassin sera représenté selon le modèle suivant :

- 1 président de bassin est choisi pour représenter les entreprises et associations d'entreprise du bassin ;
- Chaque employeur est représenté par un Vice-Président (VP) de quartier. Pour les entreprises individuelles, un représentant par « type » de métier pourra être choisi.

Le rôle du président d'association est de représenter son « bassin de mobilité employeur » aux réunions, de faire remonter les informations venant des employeurs et de diffuser les informations de l'Agglo auprès des employeurs membres.

→ Ces bassins de mobilité employeurs permettront l'élaboration de Plan de Mobilité inter-entreprises

## Exemple d'un service : Rézo Covoit pour les employeurs

En plus de la mise en place d'une plateforme de covoiturage sur le territoire par DPVa, des animations à destination des employeurs peuvent faciliter le changement de pratiques des employés. Notamment en réalisant des animations (2 fois par an chez chacun des deux employeurs les deux premières années de l'expérimentation) et l'organisation d'un challenge mobilité la deuxième ou la troisième année.

### Organisation de deux Challenges Mobilité:

Coordination de projets, planning communication online et offline, création de visuels, gestion technique et administrative

10 000 €

Optionnel

Forfait pour quatre animations

3 600 €

Optionnel

## 04 – Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable en arrêtant la gouvernance



### Contexte et objectifs de l'action

DPVa est engagée depuis 2013 dans le développement du vélo, avec un premier schéma d'aménagement de la Vigne à vélo. En 2021, la collectivité a adopté son Schéma directeur cyclable. 167 km d'aménagements (liaisons intercommunales et intracomunales) ont été identifiées pour un budget de 8M d'€ sur 15 ans soit 5 € / an / hab. (hors Vigne à vélo) tout acteur confondu.

Depuis, DPVa a lancé des actions (stationnement vélo, animations, ...) mais très peu d'aménagements cyclables ont été réalisés.

Il s'agit de profiter de la démarche de PDMS pour définir un cadre d'intervention et un mode de gouvernance pour accompagner la mise en œuvre des aménagements cyclables inscrits au Schéma, ainsi que de lancer rapidement des actions d'amélioration de l'existant : aménagement et/ou jalonnement d'itinéraires de rabattement Vigne à vélo <-> communes ; fluidification et sécurisation ; apaisement (en lien avec le programme Petites Villes de Demain et Action Cœur de Ville).



### Description des mesures

#### A court terme :

- ✓ Valider un modèle de gouvernance « réparti » entre le Département, les communes et DPVa avec une prise de compétence « voirie cyclable d'intérêt communautaire » par DPVa sur des axes d'intérêt communautaire prioritaires (**voir détails page suivante**)
- ✓ Lancer une étude d'aménagement / jalonnement d'itinéraires de rabattement entre La Vigne à vélo et les communes proches (Les Arcs ; Le Muy ; La Motte ; Trans-en-Provence ; Draguignan)
- ✓ Réaliser des travaux de fluidification et sécurisation de La Vigne à vélo
- ✓ Accompagner techniquement les communes dans leurs démarches d'apaisement du trafic en faveur des modes actifs
- ✓ Réfléchir à la mise en place d'une politique pour les vélos à assistance électrique et à des partenariats avec les associations pour le vélo, pour la formation, la location, les ateliers de réparation, l'animation locale...

#### A long terme :

- ✓ Accompagner les communes à la réalisation des aménagements cyclables inscrits au Schéma directeur via un fonds de concours et de l'ingénierie
- ✓ Observer et évaluer les pratiques cyclables via l'installation de compteurs, la création d'un observatoire modes actifs)



### Acteurs concernés

**Maître d'ouvrage :** DPVa, communes, Département

**Bénéficiaires :** habitants et visiteurs

**Partenaires :** Etat, Département, Région



### Budget indicatif annuel

<b>Financier (investissement)</b>	170 k € entre 2024-2026 1 M € / à partir de 2026
<b>Humain</b>	1,3 ETP Chargé de mission vélo dont 0,3 ETP pour l'ingénierie aux communes



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2024-2026	2027-2032
Hausse de la fréquentation cyclable sur les itinéraires aménagés	Année 0	+ 5%
Nombre de km aménagés (DPVa)	10 km	5 km
Part modale vélo	3%	12%

## Modèle de gouvernance proposé pour les aménagements cyclables

**Modèle REPARTI** : DPVa prend la compétence facultative « voirie cyclable d'intérêt communautaire » sur les **axes d'intérêt communautaires prioritaires** et propose un fonds de concours sur les autres axes cyclables (intercommunaux et intracommunaux)

**Aménagements cyclables visés en maîtrise d'ouvrage directe DPVa** sur certains axes inscrits au Schéma directeur cyclable (hors intra-bourg et hors itinéraires sous maîtrise d'ouvrage départementale : EuroVelo 8).

### Critères de sélection :

- aménagements ayant un intérêt communautaire et prioritaires,
- aménagements situés hors agglomération.

### Axes préidentifiés :

- Flayosc <> Lorgues (par la route de Sauveclare)
  - Trans <> Les Arcs (ancienne route de Trans, chemin de la Croix, route des Croisières)
  - Le Muy <> Les Arcs par Sainte-Roseline (1)
  - Le Muy <> Les Arcs (2) via chemin des valises
  - Taradeau <> Les Arcs
  - Taradeau <> Vidauban
  - Boucle La Motte/Le Muy
- } Axes identifiés mais freins pour la réalisation à court terme

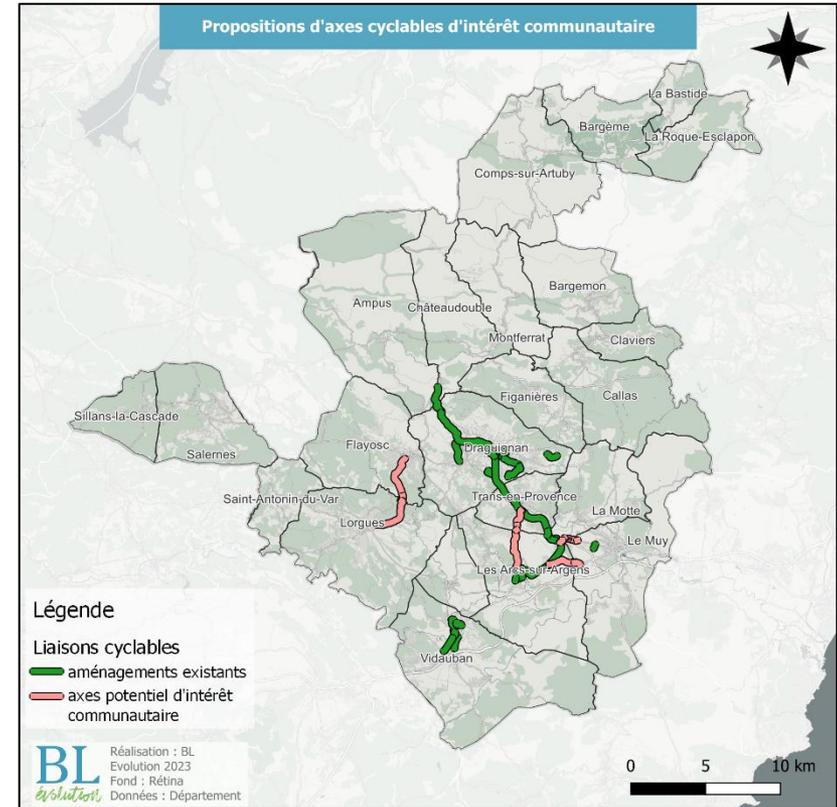
**Aménagements cyclables visés pour l'accompagnement financier des communes via le fonds de concours** sur les autres axes du Schéma directeur cyclable

Critères d'éligibilité des projets : financement **entre 20% et 50%** selon la nature de l'aménagement et uniquement les itinéraires inscrits au schéma vélo ;  
plafonds des travaux éligibles fixé à **100 000 €/km** ;  
bonification avec mesures d'apaisement des bourgs

Ne pas être une commune ayant bénéficié d'un autre de concours DPVa

- Les +**
- Levier d'accélération de la réalisation des itinéraires inscrits au Schéma ;
  - Meilleure garantie de qualité et de continuité des aménagements

- Les -**
- La maîtrise d'ouvrage DPVa est limitée à certaines liaisons interbourgs ;
  - Besoin de coordination avec les communes et le Département sur les autres liaisons intercommunales et sur les liaisons en intra-bourg ;
  - Besoin d'accompagnement technique des communes au-delà du fonds de concours



Propositions de 4 liaisons intercommunales d'intérêt communautaire prioritaire

## Liaison Flayosc - Lorgues

Route empruntée : Route de Sauveclare

Longueur: 6,4 km soit – 3,6 km par rapport à l'EV8

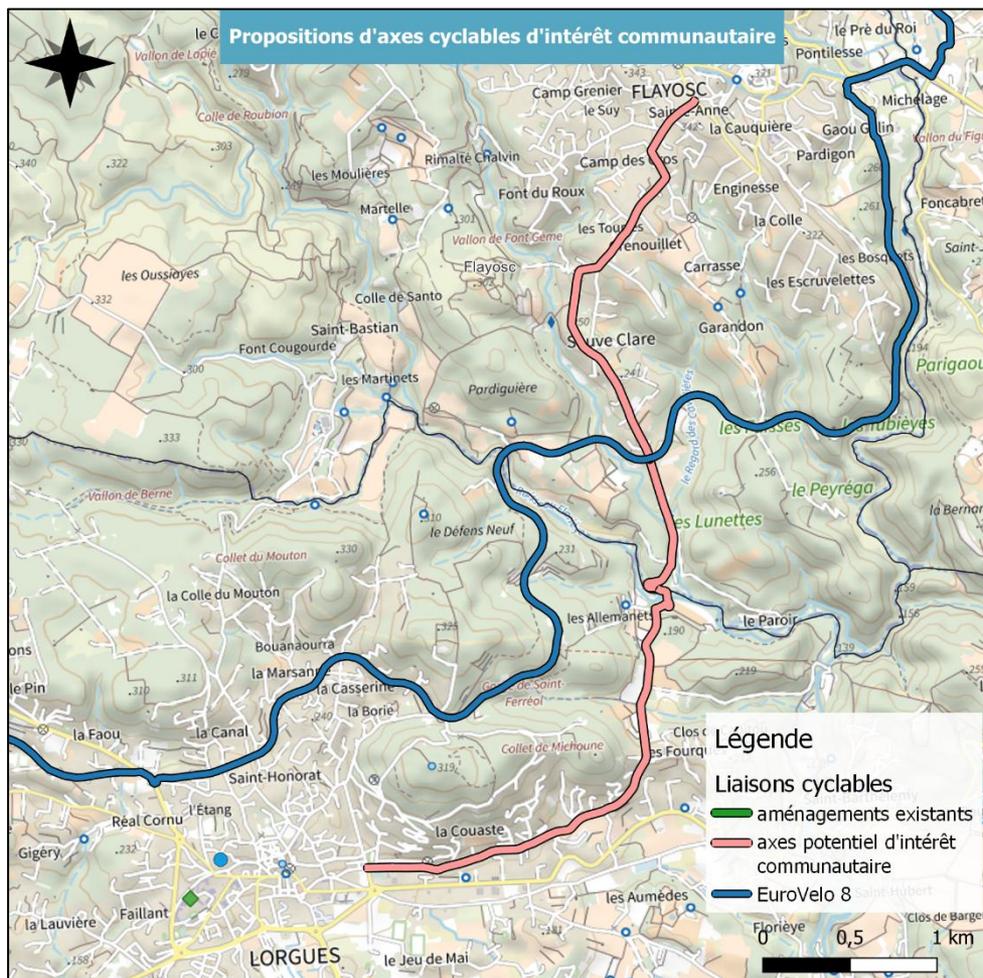
**Enjeux** : liaison directe pour connecter les communes de Lorgues et Flayosc et mieux desservir les zones d'habitation. Maillage complémentaire de l'EV8.

**Desserte** : collège et lycée de Lorgues.

**Aménagement proposé** :  
Jalonnement de la route existante

**Contraintes** :  
Cohabitation avec véhicules sur la voie

**Coût estimé** : 19 k€ (jalonnement)



## Liaison Trans – Les Arcs

**Route empruntée :** ancienne route de Trans, chemin de la Croix, route des Croisières

**Longueur:** 3,8 km soit – 8,6 km par rapport à la Vigne à vélo

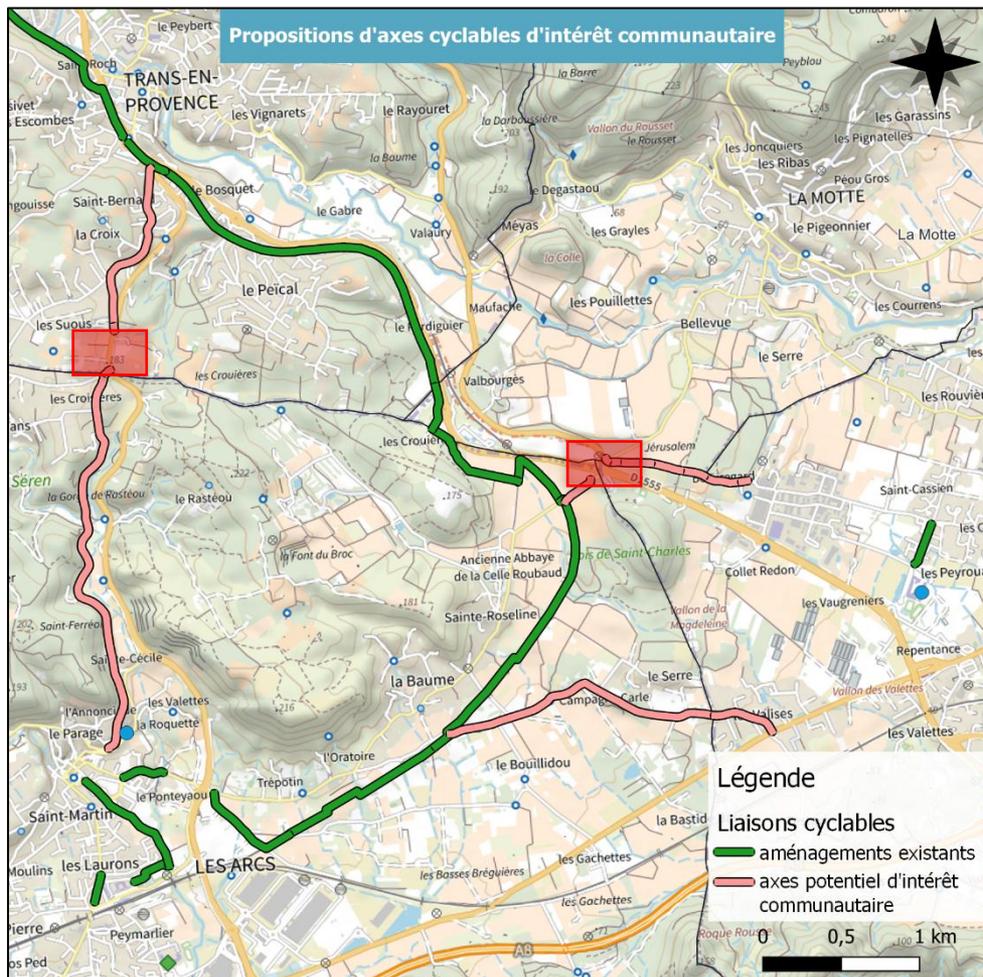
**Enjeux :** liaison directe pour connecter les communes de Trans et Les Arcs (pôle multimodal) et mieux desservir les zones d'habitation. Maillage complémentaire de la Vigne à vélo.

**Desserte :** gare, ZA des Bréguières, collège et lycée agricole des Arcs.

**Aménagement proposé :**  
Jalonnement de la route existante

**Contraintes :**  
Cohabitation avec véhicules sur la voie  
Passage en bord de RD 555 à sécuriser

**Coût estimé : 11 k€ (jalonnement) + 200 k€ passage en bord de RD (aménagement site propre)**



Intersection critique à sécuriser

## Liaison Le Muy – Les Arcs (1)

**Route empruntée :** Bd des Ferrières, GR, rond-point Sainte-Roseline, Route de Sainte-Roseline – également morceau de la Vigne à vélo direction La Motte/Le Muy

**Longueur:** 1,1 km

**Enjeux :** liaison directe pour connecter le Muy à la Vigne à vélo.

**Desserte :** ZA des Ferrières

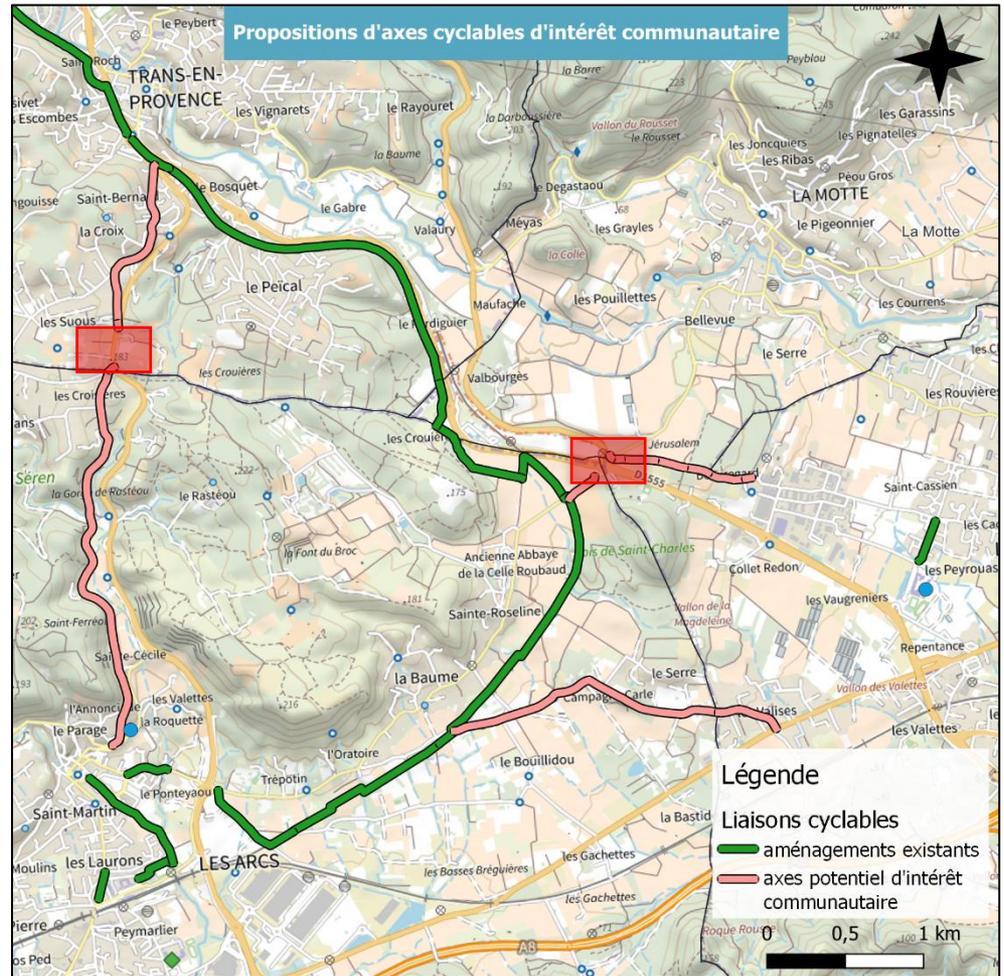
**Aménagement proposé :**

- Jalonnement de la route existante
- Reprise du revêtement de la piste (GR) – A
- Prévoir en voie verte
- Traitement du rond-point de Sainte-Roseline

**Contraintes :**

Qualité du revêtement  
Traversée du rond-point de Sainte-Roseline

**Coût estimé :** 3 k€ (jalonnement) + 100 k€ (bitumisation piste sur 1 km) + 100 k€ rond-point



 Intersection critique à sécuriser

## Liaison Le Muy – Les Arcs (2)

Route empruntée : Route des Valises

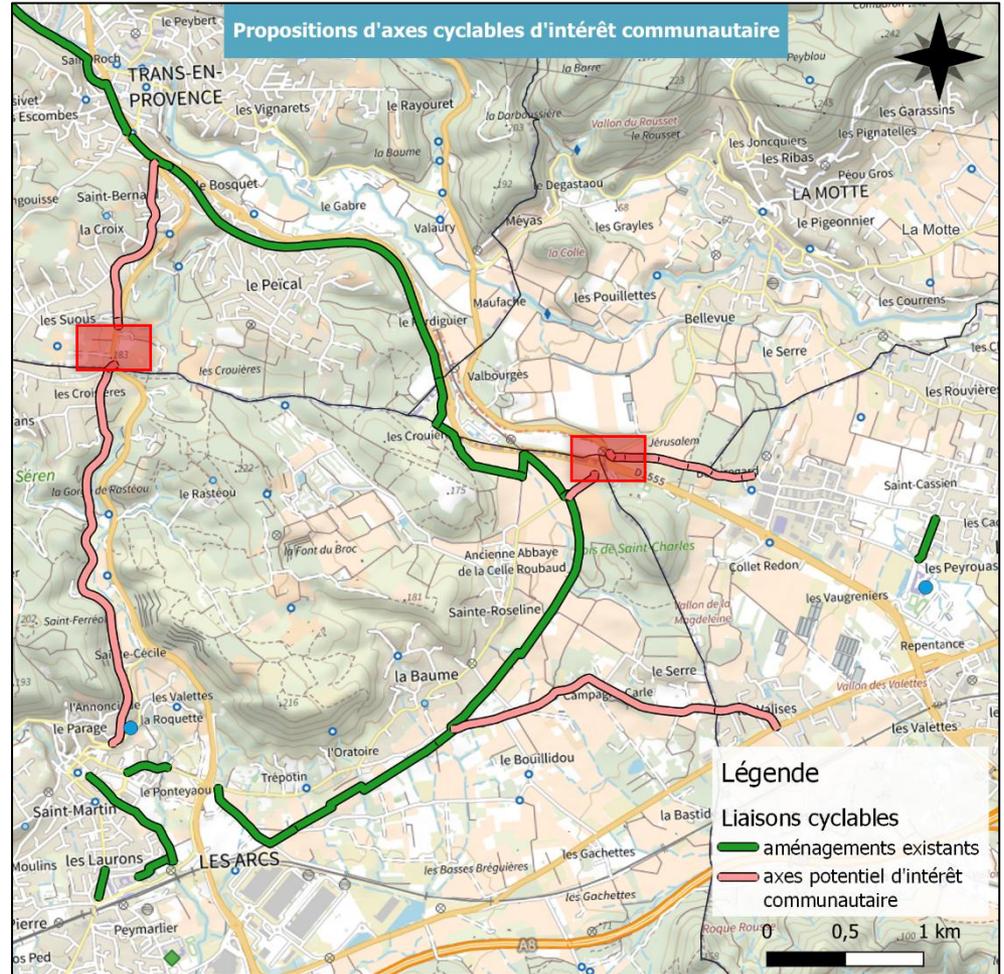
Longueur: 2,2 km

**Enjeux** : liaison directe pour connecter le quartier les Valises à la Vigne à vélo.

**Aménagement proposé** :  
Jalonnement de la route existante

**Contraintes** :  
Cohabitation avec véhicules sur la voie

**Coût estimé** : 6 k€ (jalonnement)



 Intersection critique à sécuriser

Détail budget aménagements cyclables « court terme » (2024 – 2026)

Mesures	2024	2025	2026	Coût total
<b>Améliorer les rabattements Vigne à vélo &lt;&gt; communes</b>				
Etude de jalonnement et recommandations d'aménagements	20 000 €	20 000 €		40 000 €
Jalonnement des itinéraires		50 000 €	50 000 €	100 000 €
<b>Amélioration des conditions de circulation sur la Vigne à vélo</b>				
Réaliser des travaux de fluidification et sécurisation de La Vigne à vélo	10 000 €	10 000 €	10 000 €	30 000 €
<b>Aménager les liaisons cyclables d'intérêt communautaire</b>				
<i>Flayosc - Lorgues</i>			20 000 €	20 000 €
<i>Les Arcs - Trans</i>			212 000 €	212 000 €
<i>Le Muy - Les Arcs n° 1</i>			203 000 €	203 000 €
<i>Le Muy - Les Arcs n° 2</i>			7 000 €	7 000 €
<b>TOTAL</b>	30 000 €	80 000 €	502 000 €	612 000 €
<b>Accompagner techniquement les communes dans leurs démarches d'apaisement du trafic en faveur des modes actifs</b>	0,1 ETP	0,1 ETP	0,1 ETP	0,3 ETP

**Total DPVa : 612 000 €**  
**Possibilité de co-financer par dispositifs de l'Etat et de la Région**

**O5 – Faire émerger des solutions de mobilité solidaire**



**Contexte et objectifs de l'action**

Les facteurs qui engendrent des situations de “précarité mobilité” sont multiples : des budgets carburants déjà élevés, des voitures vieillissantes, des distances à parcourir qui s’allongent ou l’absence de solution alternative à la voiture. **En milieu périurbain peu dense, la mobilité est un facteur de renoncement à l’emploi.**

En Dracénie, les publics vulnérables sont nombreux. Le territoire est marqué par un fort taux de chômage et de pauvreté notamment chez les populations jeunes, un éloignement des services en particulier pour les villages au Nord. **11% de ménages sont non motorisés et donc dépendants des transports collectifs** alors même que le réseau TEDBUS ne dessert pas suffisamment les principales zones d’emploi et zones d’activités.

Il s’agit pour DPVa, en tant qu’AOM d’exercer sa compétence « mobilité solidaire » pouvant se traduire par l’évolution de l’offre de transports existante pour la rendre plus accessible et inclusive ; l’organisation ou la contribution à des solutions de mobilité spécifiques répondant aux besoins de certains publics ; l’accompagnement des publics.



**Description des mesures**

**A court terme :**

- ✓ Créer un service de mobilité solidaire
- ✓ Tarification solidaire transversale sur l’ensemble des offres de mobilité
- ✓ Engagement dans la démarche partenariale à venir de rédaction d’un Plan d’action en faveur de la mobilité solidaire (PAMS), copilotée par la Région et le Département à l’échelle du bassin de mobilité L
- ✓ Favoriser et faciliter l’accès aux arrêts de transports en commun des personnes à mobilité réduite

**A long terme :**

- ✓ Identification et soutien aux solutions de mise à disposition de véhicules « solidaires » : garage solidaire (réparation à moindre coût, leasing social de véhicules électriques) ; aide à l’acquisition d’un moyen de déplacement (voitures, vélos, scooters) ; communication sur le dispositif national de réemploi des véhicules pour les publics précaires
- ✓ Lancer un appel à projet pour expérimenter une solution de Transport d’utilité sociale, avec véhicule adapté notamment pour desservir les communes et personnes les plus isolées en s’appuyant sur le réseau associatif local (ex : Familles Rurales)



**Acteurs concernés**

**Maître d’ouvrage :** DPVa

**Bénéficiaires :** Jeunes, personnes âgées, public en insertion, personnes en situation de handicap

**Partenaires :** Département (MDPH), Région (PAMS), contrat de ville et contrat de mixité sociale, France Travail et employeurs, associations



**Budget indicatif annuel**

<b>Financier</b>	25 k€ l’année 1 et 50 k€ l’année 2 et 3 (fonctionnement)
<b>Humain</b>	Coordination avec les partenaires sociaux à prévoir sur les ETP existants



**Indicateurs et Objectifs**

<b>Indicateur de résultat</b>	<b>2025</b>	<b>2027</b>
Part de passagers usagers du service de covoiturage solidaire parmi les publics visés	10% des publics visés	20% des publics visés
Nombre de conducteurs bénévoles assurant les trajets	1 à 2 conducteurs / axes	4 à 5 conducteurs / axes
Nombre de bénéficiaires de la tarification solidaire parmi les publics concernés	25% des publics visés	50% des publics visés

**Exemple : Rézo Solidaire**

Le dispositif Rezo Solidaire repose sur la mise en relation des conducteurs bénévoles et des **passagers** solidaires (public “empêché” dans sa mobilité et qui ne peut pas ou plus effectuer les déplacements du quotidien).

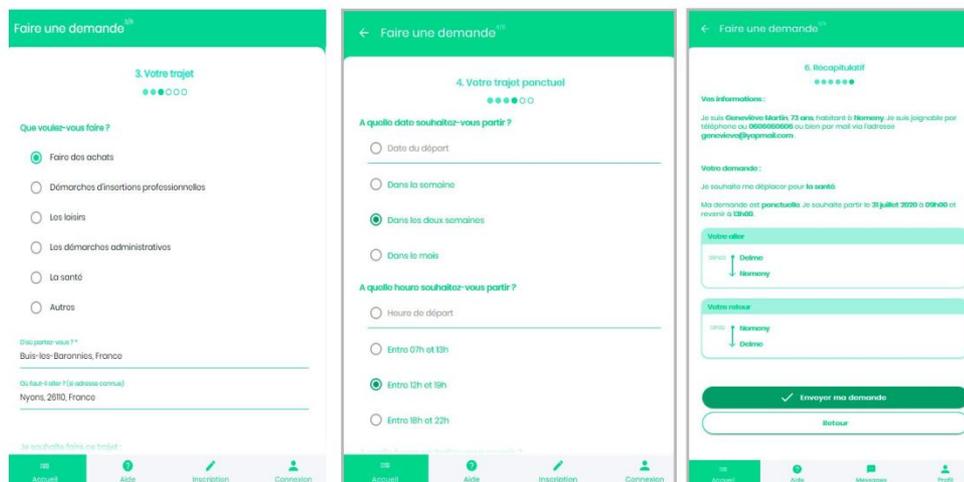
Le service fonctionne grâce à :

- Une plateforme téléphonique géré au choix par : un agent de la collectivité ou du CCAS, une association locale, le cas échéant par la centrale d’appel partenaire
- Une application mobile, tant pour les conducteurs que les passagers

- Faire une étude après des centres d’accueil pour visualiser combien de personnes cela représente, comment les gens se déplacent, ...
- Faire une étude TAD PMR (avec la Région)

Typologie	Exemple
Séniors	Aller à un rdv médical
Jeunes	Se rendre sur son lieu de stage
Bénéficiaires de minimas sociaux	Se rendre à la CAF
Demandeurs d’emploi	Se rendre à un entretien d’embauche
Migrants / Primo-Arrivant	Se rendre à la préfecture
Personnes à mobilité réduite*	Faire ses courses

*\*cas spécifique, attention à la disponibilité de véhicules adaptés*



Illustrations de l'application

## O5 – Faire émerger des solutions de mobilité solidaire

### Exemple : Rézo Solidaire : contenu de l'offre

#### Année de lancement

- **Formation initiale** des référents locaux sur 2 jours dispensée par l'équipe Mobicoop au référent du territoire ainsi qu'à la structure accompagnatrice, opérant le service :
  - ◆ bases du transport solidaires
  - ◆ outils numériques à disposition et la gestion des interfaces
  - ◆ introduction à la stratégie de communication et d'animation
- **Accompagnement à l'organisation du lancement**
  - ◆ suivi par un chef de projet dédié, par visio, téléphone et mail, via des points réguliers
  - ◆ méthodologie pas à pas : phasage (au moins deux phases : recherche de conducteurs bénévoles & ouverture du service) et rétroplanning, animation, communication, etc... pour vous guider :
    - dans l'identification des relais locaux
    - pour le recrutement des conducteurs bénévoles
  - ◆ plan de communication personnalisable
    - actions à mener pour favoriser l'information et l'inscription au dispositif Rezo Solidaire
- **Mise à disposition de supports de communication** adaptés aux publics concernés
  - ◆ kit de communication incluant affiches, flyers personnalisables
  - ◆ contenu pour rédaction d'articles à destination des supports de diffusion (presse, réseaux sociaux...) des collectivités, associations et partenaires du territoire
- **Paramétrage de l'espace administrateur(s)** et accompagnement spécifique incluant l'aide à l'utilisation de la plateforme

#### Années suivantes

- **Suivi régulier** par un-e interlocuteur-riche dédié-e chez Mobicoop (suivi personnalisé, webinaires, etc.)
- **Accès à notre Espace Numérique de Travail** contenant :
  - ◆ livrets d'accompagnement
  - ◆ documents réglementaires
  - ◆ modèle de charte passager solidaire et conducteurs bénévoles
  - ◆ modèle de règlement de fonctionnement
  - ◆ animathèque pour le déploiement d'animations variées et adaptées en fonction de la cible (fruit de plus de 10 années d'expériences d'animations et d'accompagnement au changement de comportement)
- **Assurance pour couvrir les trajets effectués** dans le cadre de votre projet par les conducteurs bénévoles
  - ◆ prise en charge des dommages en cas de responsabilité du conducteur bénévole (celui-ci ne subira pas de malus auprès de son assurance personnelle en cas de sinistre)
- **Kit de communication** (dépliant, affiches, vidéo, etc.) adaptable à votre territoire
- **Application numérique** pour les usagers
  - ◆ inscription des conducteurs bénévoles
  - ◆ demande de trajets par les passagers
- **Accès à la plateforme d'administration** Rezo Solidaire
- **Maintenance** corrective, évolutive et réglementaire de la plateforme
- **Formation continue** des référents locaux au transport solidaire et aux évolutions (réglementaires, des outils et de la plateforme)

**O6 – Rendre l’offre de mobilité plus lisible et facile à prendre en main**



**Contexte et objectifs de l’action**

Les outils d’informations des offres existantes (Tixi Pass, Dracénie Mobilité, ZOU) restent assez méconnus. Les horaires ne sont pas toujours facilement compréhensibles. Les publics en situation de précarité mobilité sont souvent des publics dits « captifs » des transports car la plupart ne sont pas motorisés (pas de permis, pas les moyens d’avoir une voiture ou un deux-roues). **Ce sont des publics qui dépendent fortement des transports et qui ont une image dégradée du fait de la faible fréquence, manque de desserte, etc.**

Certains sont en situation de fracture sociale et numérique ce qui les empêche d’accéder aux applications, sites, abonnements en ligne,... Les partenaires sociaux pointent **un besoin de mieux communiquer sur les offres de transport, mais aussi d’accompagnement des publics que ce soit par la mise à disposition de véhicules, ou le conseil à la mobilité.**

Le rôle des employeurs est également essentiel dans une démarche de retour vers l’emploi. Il s’agit donc de poursuivre et renforcer la communication autour des offres de mobilité et notamment vers les prescripteurs et organismes sociaux.



**Description des mesures**

**A court terme :**

- ✓ Réalisation des actions d’amélioration du réseau TedBus (**cf. axe 1**) qui bénéficient à tous les publics
- ✓ Communication et diffusion de l’information auprès des publics concernés (marketing ciblé) et des prescripteurs (employeurs, organismes de formation, organismes sociaux ...)
- ✓ Diffusion des outils de communication des outils Zou! de la région
- ✓ Mise en place d’un plan de communication, qui doit être pédagogique, ciblé et attractif.
- ✓ Promotion des offres de transport avec des événementiels pour améliorer l’image des transports (opération de gratuité du réseau TedBus, ...)
- ✓ Participer à des événements dédiés à ces publics pour promouvoir les modes alternatifs (forum de l’emploi, journées thématiques, permanence chez les partenaires, etc.)
- ✓ Nouveau système d’information et de billettique régional (SIBR) mis en place par la région en 2025
- ✓ Communiquer sur l’inter-opérabilité

**A long terme :**

- ✓ Créer un poste de conseiller mobilité dans une future agence de mobilité qui assurerait aussi des permanences en commune
- ✓ A terme, envisager la mise en place d’une plateforme mobilité de la Dracénie en partenariat avec les missions locales destinée aux jeunes en situation d’insertion professionnelle



**Acteurs concernés**

**Maître d’ouvrage :** DPVa

**Bénéficiaires :** Jeunes, personnes âgées, public en insertion

**Partenaires :** Département (MDPH), Région (PAMS), contrat de ville et contrat de mixité sociale, France Travail et employeurs, associations, CCAS, missions locales



**Budget indicatif annuel**

<b>Financier</b>	Pas de budget spécifique associé
<b>Humain</b>	Coordination avec les partenaires sociaux à prévoir sur les ETP existants



**Indicateurs et Objectifs**

<b>Indicateur de résultat</b>	<b>2025</b>	<b>2027</b>
Nombre de personnes sensibilisées/accompagnées	10% des publics visés	20% des publics visés
Taux de connaissance des offres de transport	25% des publics accompagnés	50% des publics accompagnés
Nombre de permanences par an dans chacune des communes	2	2

## Exemple de plateforme mobilité à destination des jeunes de 16 à 30 ans en situation d'insertion professionnelle

### Plateforme mobilité du Pays de Falaise

Environnement

27 novembre 2023

Pour faire face à la précarité de mobilité, la Communauté de Communes du Pays de Falaise (CCPF) en partenariat avec la Mission Locale Caen la mer Calvados Centre (ML3C) met en place une Plateforme mobilité destinée aux jeunes de 16 à 30 ans en situation d'insertion professionnelle et résidant en Pays de Falaise.

**PAYS FALAISE**  
Mission Locale Caen la Mer Calvados Centre

**VOUS AVEZ ENTRE 16 ET 30 ANS ET VOUS N'ÊTES PAS SCOLARISÉ?**

**BOUGEZ PLUS FACILEMENT!**  
Découvrez les différents moyens de se déplacer avec un conseiller en mobilité.

**PLATEFORME MOBILITÉ**  
Pays de Falaise

**OÙ JE DOIS ALLER?**  
Mission Locale de Falaise: 5000 av. de la Crosse

**Les ateliers**

**ATELIERS COLLECTIFS À LA MISSION LOCALE ET EN EXTÉRIEUR**

- Ateliers code
- Inscription au code en candidat libre (ANTS)
- Circuler en vélo électrique
- Circuler en trottinette électrique
- Connaître mon territoire et ses offres de mobilité
- Solutions de covoiturage et transports en commun
- Location de vélos et scooters électrique

**REGIONS HOUSSÉ**  
INFORMATIONS/INSCRIPTION  
Bruno GALLARDO  
Chargé de projet mobilité - ML3C  
06 22 58 88 00  
b.gallardo@mlbn.fr

### L'OBJECTIF DE LA PLATEFORME MOBILITÉ DU PAYS DE FALAISE

L'objectif de la plateforme mobilité est de **favoriser l'autonomie dans les déplacements quotidiens** par le biais **d'un accompagnement spécifique à la mobilité (en individuel et en collectif)** pour une soixantaine de jeunes entre octobre 2023 et décembre 2024.

Cet **accompagnement est gratuit** et s'adapte à la situation de la personne :

- Accompagnement – information
- Accès au permis de conduire
- Expérimentation des modes de déplacement
- Ateliers collectifs

### ATELIERS COLLECTIFS À LA MISSION LOCALE ET EN EXTÉRIEUR

- Ateliers code
- Inscription au code en candidat libre (ANTS)
- Circuler en vélo électrique
- Circuler en trottinette électrique
- Connaître mon territoire et ses offres de mobilité
- Solutions de covoiturage et transports en commun
- Location de vélos et scooters électrique

### PUBLIC ACCUEILLI ET PRÉ-REQUIS

- Habiter la Communauté de Communes Pays de Falaise
- Etre en démarche active de recherche d'emploi, en formation ou en emploi
- Avoir une maîtrise de la langue suffisante pour les situations d'apprentissage de la mobilité (code, transport en commun, circulation en vélo et trottinette, etc.)
- Etre majeur
- Avoir envie d'évoluer dans sa manière d'envisager les déplacements

Source : <https://www.paysdefalaise.fr/environnement/plateforme-mobilite-du-pays-de-falaise/>



### Contexte et objectifs de l'action

Aujourd'hui, l'offre de mobilité « régulière » est concentrée entre Draguignan et le sud du territoire. Au nord, comme au sud, seule une offre de Transport à la Demande existe. Si le transport scolaire dessert l'ensemble du territoire, il n'est malheureusement pas ouvert aux autres usagers.

Le système actuel du TAD n'est pas optimal à l'usage et reste très coûteux par rapport au nombre de bénéficiaires touchés. D'autres solutions pourraient être expérimentées à court terme pour s'ajouter ou remplacer le système de TAD – sous réserve d'offrir une qualité de service semblable ou supérieure, touchant un public plus large. Les enquêtes à réaliser sur le réseau TedBus complet permettront de mieux connaître les usagers et leurs besoins spécifiques.

L'amélioration du service est aussi à envisager, avec par exemple un service de rabattement vers les lignes régulières.

L'autostop organisé fait partie des solutions possibles. Il consiste à matérialiser des arrêts prévus à cet effet ainsi qu'à animer un réseau sur le territoire. L'animation a pour objectif de démocratiser la pratique en dépassant les préjugés sur cette pratique, voire en expérimentant.



### Description des mesures

#### A court terme

- ✓ Analyser la qualité de service du TAD et approfondir les besoins des usagers via des enquêtes (cf axe 1 – Orientation 1)
- ✓ Analyse des besoins et usages
- ✓ Déployer un réseau d'autostop organisé
- ✓ Expérimenter une ligne régulière Nord ↔ Draguignan (sur une période donnée)
- ✓ Expérimenter les lignes touristiques vers les villages

#### A moyen-long terme

- ✓ Mettre en place un service d'autopartage dans les villages du nord



### Acteurs concernés

**Maître d'ouvrage :** DPVa

**Bénéficiaires :** Habitants du nord du territoire

**Partenaires :** Etat (financement fonds vert), communes du nord du territoire et leurs CCAS



### Budget indicatif annuel

<b>Financier</b>	12 k€ / an pendant 3 ans
<b>Humain</b>	ETP animateur (nouveau) et soutien Chargé de mission mobilité actuel



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2024-2026	2027-2032
Nombre d'adhérents actifs au réseau d'autostop	300	1 000
Nombre de communes desservies par ces services	25%	100%

**08 – Mailler le territoire avec un ensemble de pôles multimodaux**



**Contexte et objectifs de l'action**

Aujourd'hui chaque point d'arrêt ou gare est pensé comme un lieu monomodal. Or pour augmenter les capacités de déplacement, l'enjeu est de réfléchir en terme multimodal avec des pôles multimodaux.

L'intermodalité sur un même trajet consiste à utiliser plusieurs modes de transport lors d'un déplacement. Elle est facilitée notamment grâce à l'interopérabilité des titres de transports (Tedbus et Zou par exemple) ou encore grâce à des stationnements sécurisés vélo ou des parkings relais pour les motorisés.

Ainsi, les arrêts de transport en commun ou les aires de covoiturage peuvent augmenter leur zone de chalandise à vélo par exemple (nombre d'habitants présents sur un rayon donné) ; donc augmenter le nombre potentiel d'utilisateurs du service.



**Description des mesures**

**A court terme**

- ✓ Rendre multimodal les points de déplacement à enjeu identifiés dans la cartographie ci-après en équipant certains arrêts de TC, définissant des places réservées au covoiturage et créant du stationnement vélo. Une logique de service complémentaire peut y être intégré. Exemple : relais colis, tiers lieux, etc.
- ✓ Jalonner les itinéraires piéton/vélo vers les pôles multimodaux principaux (covoiturage et bus)
- ✓ Jalonner les itinéraires routiers des pôles multimodaux principaux (covoiturage ou parking « relais »)
- ✓ Travailler en collaboration avec les territoires voisins (via le COM) sur les actions encourageant le covoiturage
- ✓ Communiquer sur l'existant

**A moyen-long terme**

- ✓ Révision et augmentation si besoin des stationnements vélo des pôles équipés
- ✓ Mise en intermodalité et accessibilité multimodale des autres pôles multimodaux identifiés
- ✓ Donner la possibilité de cofinancer des aires de covoiturage secondaires aux communes (provisionner du budget mobilité issu du VM au covoiturage dans un PPI)



**Acteurs concernés**

**Maître d'ouvrage** : DPVa – Mobilité

**Bénéficiaires** : Habitants de Dracénie

**Partenaires** : Communes, zones d'activités commerciales (pour l'implantation d'aires de covoiturage sur les places de stationnement), Etat (fonds vert), Région (si arrêts de TC Zou)



**Budget indicatif annuel**

<b>Financier</b> (investissement)	160 k€ - jalonnement et équipement en stationnements vélo des aires et le jalonnement Cofinancement région dans le cadre d'intervention « vélo du quotidien »
<b>Humain</b>	Chargé de mission mobilité actuel

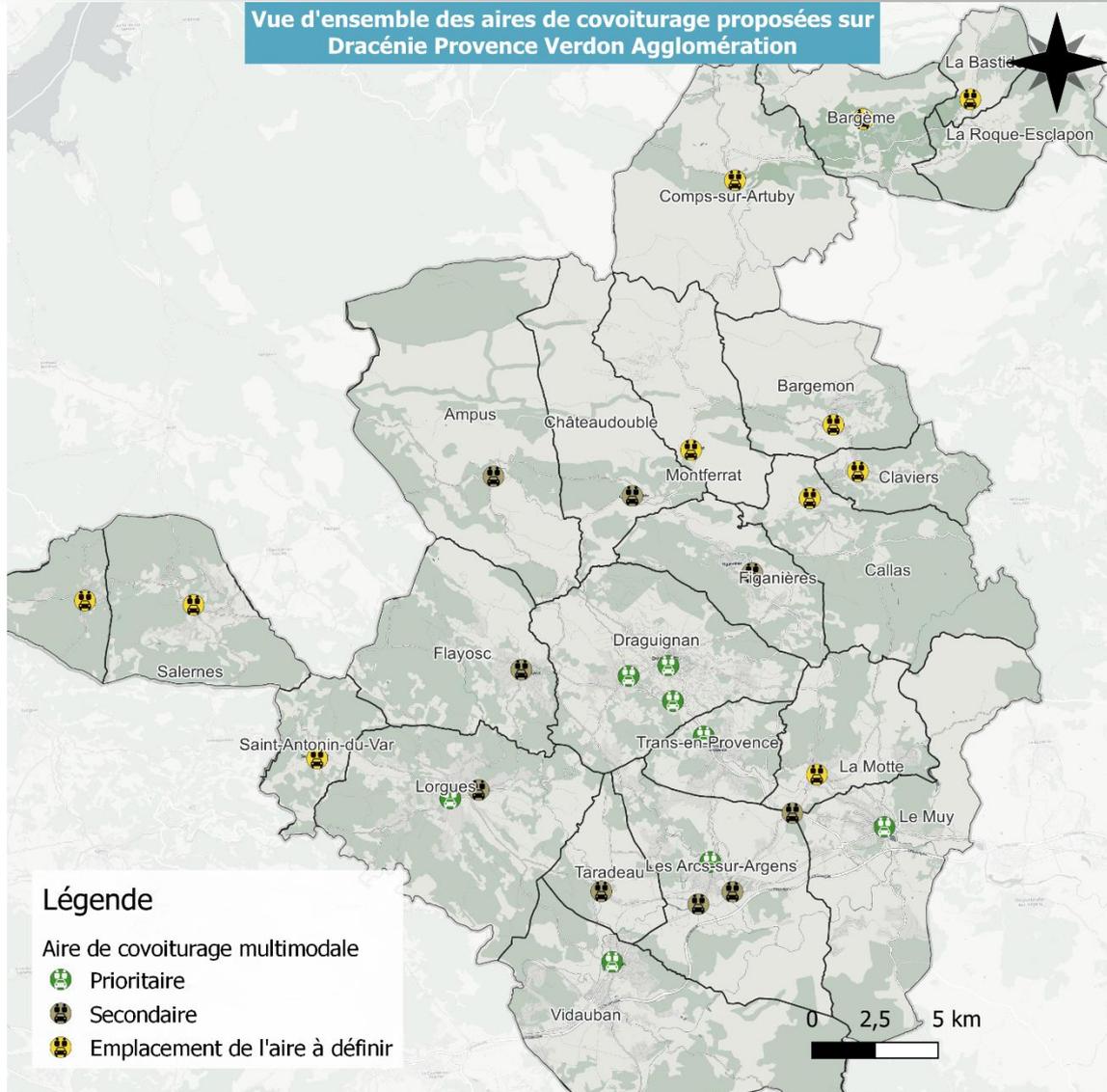


**Indicateurs et Objectifs**

Indicateur de résultat	2024-2026	2027-2032
Nombre de place de stationnement vélo sur les aires	70	140
Nombre d'aires complètement équipées	5	25
Nombre de PEM créés	5	11



Vue d'ensemble des aires de covoiturage proposées sur Dracénie Provence Verdon Agglomération



Montant des investissements de stationnement vélo pour les aires « prioritaires » : **128 000€ pour 100 places**

► L'ensemble des aires prioritaires et secondaires ont été positionnées à titre indicatif.



## Proposition de gouvernance

### Court terme

#### DPVa :

- Aménage les aires « prioritaires » avec : du stationnement vélo, jalonnement modes actifs et motorisés vers les aires
- Définit, en concertation, une charte graphique des aires « communautaires »
- Elabore un plan de communication et installe les supports de communication physique sur les aires

#### Les communes :

- Identifient des espaces pertinents pour réaliser des aires de covoiturage
- Priorisent les aires à aménager (max. 1 par commune)

### Moyen terme

#### DPVa :

- Co-finance les aires secondaires
- Peut créer et aménager des aires de covoiturage d'intérêt communautaire non identifiée dans le PDMS à condition d'avoir été validée par une délibération en Conseil d'agglomération

#### Les communes :

- Sont maîtres d'ouvrage pour l'aménagement des aires
- Sont maîtres d'ouvrage pour la signalétique (modes actifs et motorisés)



### Contexte et objectifs de l'action

L'Agglomération a la compétence mobilité sur l'ensemble du territoire, mais les communes conservent la compétence voirie.  
 Or c'est bien à l'échelle locale que de nombreux déplacements ont lieu, 50% des actifs travaillent dans leur commune, 88% des élèves, et la majorité des déplacements récréatifs ou liés aux achats. Enfin, la taille des communes convient parfaitement à des déplacements en modes actifs, même si leur configuration routière actuelle n'incite pas forcément à la pratique.  
 Le COVID a été un formidable laboratoire d'expérimentation dans le reste du monde pour le vélo et la marche via l'urbanisme tactique, pour transformer provisoirement des espaces routiers en zone de partage piéton ou vélo.  
 Ces expérimentations peuvent également prendre une dimension logistique, notamment « le dernier kilomètre avec la livraison des commerces et des restaurants.  
 Cette orientation a pour but de clarifier le rôle d'accompagnateur et conseiller technique de DPVa auprès des communes sur ces sujets, (exemple : réfléchir à la relocalisation des services, emplois et loisirs dans les villes et villages.)



### Description des mesures

#### A court terme

- ✓ Accompagner au déploiement d'aménagements cyclables légers (Double Sens Cyclable, M12, sas vélo) et centralisation des achats
- ✓ Accompagner les communes à la réalisation d'expérimentations modes actifs (définition des projets, prêt de matériel, etc...)
- ✓ Mesurer les impacts des expérimentations réalisées
- ✓ Organiser une rencontre intercommunale (élus et techniciens) pour partager les projets d'expérimentation déjà menés et leurs effets
- ✓ Centraliser les commandes de matériels cyclables légers (arceaux, abris, panneaux) pour les communes

#### A moyen-long terme

- ✓ Pérenniser les aménagements ayant été concluants
- ✓ Co-financer des études de stationnement



### Acteurs concernés

**Maître d'ouvrage :** Communes et soutien en ingénierie de DPVa

**Bénéficiaires :** Habitants de Dracénie

**Partenaires :** Chargés de mission ACV et PVD, association, Police municipale, habitants



### Budget indicatif annuel

<b>Financier</b>	20 k€
<b>Humain</b>	ETP vélo (nouveau) et soutien Chargé de mission mobilité actuel



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2024-2026	2027-2032
Nombre d'expérimentations mises en place	5	10
Nombre d'arceaux commandés	100	200
Nombre de communes ayant pris part au dispositif	5	15



### Comment mettre en place une expérimentation modes actifs ?

1. Identifier des rues ou croisements qui sont potentiellement intéressants à apaiser (rue commerçante, rue de transit, rue d'école, intersection de rencontre, etc...)
2. Définir une période propice (généralement l'été ou des périodes de vacances) ainsi qu'un calendrier d'expérimentation
3. Préparer un questionnaire à destination des usagers de la rue (commerçants, piétons, cyclistes, automobilistes)
4. Lancer l'expérimentation (communication en amont et pendant)
5. Evaluer l'expérimentation (avis des usagers, baisse/augmentation de fréquentation modes actifs)
6. Réfléchir à la pérennisation du projet si celui-ci a été réussi

#### Les avantages d'une zone à priorité piétonne :

- extension **temporaire des terrasses** des bars, restaurants ;
- la possibilité de **créer des espaces de jeu** de proximité ;
- La **réduction du niveau sonore** de la circulation motorisée.



L'urbanisme tactique, essayer des infrastructures à moindre frais



L'urbanisme tactique, essayer des infrastructures à moindre frais



Rues aux écoles



Piétonisation



Extension de terrasse



Filtre modal



Alternat provisoire



Vélibus

# O10 – Ré-équilibrer l'espace dédié aux différentes mobilités



### Contexte et objectifs de l'action

Pour atteindre les objectifs de report modal vers les transports en commun, le covoiturage et les modes actifs, il est important d'agir sur l'offre dédiée à ces modes mais il est primordial de contraindre le mode prédominant actuel : la voiture individuelle.

La contrainte sur la voiture passe essentiellement via deux leviers : la réduction d'espace dédié (stationnement et voiries) et la réduction des vitesses. Ces deux leviers peuvent être réunis dans la démarche « d'apaisement » des centres bourgs.

Au vu de la place hégémonique actuelle de la voiture, cette transition doit s'opérer de manière progressive pour accompagner les changements de pratique en parallèle du déploiement de l'offre de mobilité alternative. La pacification de certains axes pour y intégrer transports en commun et vélo peut être une étape intermédiaire.

DPVa en tant qu'AOM peut accompagner les communes dans la réalisation d'études pour répondre à cet objectif de rééquilibrage de l'espace.



### Description des mesures

#### A court terme

- ✓ Créer une charte d'apaisement des centres bourgs précisant le standard auquel l'Agglomération souhaite répondre
- ✓ Cofinancer une étude de stationnement sur les bourgs de plus de 3 000 habitants (après signature de la charte d'apaisement)
- ✓ Bonifier le financement des modes actifs / le soutien en ingénierie en fonction des actions d'apaisement mises en place
- ✓ Inciter à une réflexion sur la sécurisation des abords des écoles grâce à la présentation de retours d'expérience réussis.

#### A moyen-long terme

- ✓ Pérenniser les actions ayant eu l'effet levier le plus important



### Acteurs concernés

**Maître d'ouvrage :** Communes et soutien en ingénierie de DPVa

**Bénéficiaires :** Habitants des centres

**Partenaires :** Département, programme ACV et PVD – et les chargés de missions associés



### Budget indicatif annuel

<b>Financier</b>	50 k€ sur 2024 – 2026 Soutien régional via « vélo du quotidien » pour les études de circulation réduisant l'emprise de la voiture et les travaux induisant la conversion de voirie routière au bénéfice des modes actifs
<b>Humain</b>	Chargé de mission mobilité actuel



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2024-2026	2027-2032
Nombre de centre-bourg apaisés signataires de la Charte	5	15
Nombre d'études cofinancées	2	6

## 011 – Renforcer la marchabilité des espaces publics



### Contexte et objectifs de l'action

Les espaces publics actuels présentent des freins à la marche, tels que des trottoirs étroits ou mal entretenus, des passages piétons insuffisants ou mal placés, un manque d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), ou encore une cohabitation parfois difficile entre piétons, véhicules motorisés et cyclistes.

Cette action s'inscrit dans les objectifs locaux et nationaux visant à favoriser une mobilité active, réduire les émissions de gaz à effet de serre et encourager une réappropriation des espaces publics par les citoyens.

Les objectifs sont multiples, à commencer par encourager les déplacements à pied et améliorer la sécurité des piétons, dans un objectif global de réduction de l'usage de la voiture pour les courtes distances, quand on sait que 20% des habitants du territoire habitent à moins de 10 minutes à pied des services.

L'objectif ne se limite pas à la piétonisation des centre-ville, mais s'élargit à l'accessibilité des espaces piétons en périphérie des villes.



### Description des mesures

#### A court terme

- ✓ Communiquer via l'office de tourisme sur les chemins de randonnée existants et permettant aux habitants de découvrir le territoire dracénien en marchant
- ✓ Rendre les trajets domicile-école plus sûrs pour les enfants, en accompagnant les communes dans la création de pédibus et vélibus
- ✓ Sensibiliser les citoyens aux bénéfices de la marche pour la santé et l'environnement (via des formations dans les écoles, des actions pédagogiques et de la communication par exemple)
- ✓ Travailler les imaginaires de la mobilité pour faire changer les comportements
- ✓ Travailler sur l'apaisement des zones commerciales via le Plan de Transformation des Zones Commerciales

#### A moyen-long terme

- ✓ Pérenniser les actions ayant eu l'effet levier le plus important



### Acteurs concernés

**Maître d'ouvrage :** Communes et soutien en ingénierie de DPVa

**Bénéficiaires :** Habitants des centres

**Partenaires :** Département, programme ACV et PVD – et les chargés de missions associés



### Budget indicatif annuel

<b>Financier</b>	50 k€ sur 2024 – 2026
<b>Humain</b>	Chargé de mission mobilité actuel



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2024-2026	2027-2032
Baisse de la fréquentation de voiture dans les centres urbains	5%	10%
Création et pérennisation de pédibus dans les écoles du territoire	2	6
Part modale de la marche	5%	8%



#### Contexte et objectifs de l’action

Le champ de la logistique est très mal connu en Dracénie. Aucune donnée n'existe sur les réglementations applicables et les flux. Or, le PCAET identifie que 67% des émissions de CO<sup>2</sup> sont dus aux déplacements dont une partie relève de la logistique. De plus, le territoire dispose d’une zone logistique importante, les Bréguières, qui approvisionne une partie de la Région PACA en denrées alimentaires et distribution de colis.

La future révision du SCOT intégrera un Document d’Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) qui permettra d’avoir un diagnostic sur les flux logistiques et les opportunités de plateformes logistiques urbaines.

Si ce DAACL permettra d’avoir des données d’entrées sur le sujet de la logistique, il ne permettra pas de répondre à certains enjeux identifiés dans le cadre du PDMS : réduction des externalités négatives dues à la logistique (bruit, pollution, ralentissement, etc.), harmonisation des modalités de livraison sur le territoire, livraison du dernier kilomètre, essor de la livraison aux particuliers, développement de l’ITE aux Bréguières, etc.

Deux échelles d’analyses sont considérées :

1. l’échelle de l’Agglomération, des flux entrants / sortants et inter-communaux
2. Les échelles intra-communales, des communes de plus de 10 000 habitants environ.



#### Description des mesures

##### A court terme

- ✓ Envisager une candidature à l’AMI Interlud+ qui offre un cadre, des outils et des pistes d’actions.
- ✓ Identifier les leviers pour réduire les émissions de polluants issus de l’A8
- ✓ Sensibiliser les communes à la gestion des flux logistiques dans leur territoire
- ✓ Faire un état des lieux dispositions communales sur la gestion de flux logistiques et les aires/zones de stationnement livraison (y compris points relais)

##### A moyen-long terme

- ✓ Réaliser une étude des flux logistique à l’échelle de l’Agglomération pour connaître les besoins en dissociant : logistique urbaine et rurale, flux de transit, logique BtoB et BtoC, flux origine-destination, volume, types, effets saisonniers ou pas, flotte de véhicule utilisée
- ✓ Co-financer des études logistiques communales pour améliorer la connaissance fine des flux dans ces derniers



#### Acteurs concernés

**Maître d’ouvrage** : DPVa sur son territoire et communes sur leurs échelle communale

**Bénéficiaires** : Commerçants, habitants des centre-bourgs

**Partenaires** : commerçants, entreprises de livraisons, communes, Région, associations cyclologistique, Département, gestionnaire autoroutier, Etat



#### Budget indicatif annuel

<b>Financier</b>	50 k€ sur 2024 – 2025 pour une étude à l’échelle de l’Agglo 20 k€ sur 2027 – 2030 de cofinancement communales
<b>Humain</b>	Chargé de mission mobilité actuel



#### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2024-2026	2027-2032
Etude logistique échelle Agglo		Réalisée
Etudes logistiques échelle communale	1	3
Nombre de communes signataires de la charte	10%	50%

# Vue globale des dépenses de DPVa sur les actions de mobilité

	Estimation des coûts	Année 1	Année 2	Année 3	Total	Coût pour DPVa
Court Terme 2024 - 2026 (3 ans)	Transports collectifs <i>Améliorations de l'existant, expérimentations et enquête</i>	<b>550 k€</b>	<b>400 k€</b>		<b>950 k€</b>	<b>950 k€</b>
	Mobilités partagées <i>Plateforme de covoiturage et aires de covoiturage</i>	100 k€	<b>110 k€</b>	50 k€	<b>110 k€</b> 150 k€	<b>55 k€</b> 75 k€ <i>Financement 50 % Plan national covoiturage</i>
	Mobilités employeurs <i>PDME</i>	<i>Coût humain principalement (animation) Possibilité de financement ou pas</i>				
	Mobilités actives <i>Jalonnement, urba. tactique, stationnement</i>	200 k€	500 k€	800 k€	1,5 M€	1,5 M€
	Mobilités solidaires <i>Rezo solidaire</i>	<b>25 k€</b>	<b>45 k€</b>	<b>45 k€</b>	<b>115 k€</b>	<b>115 k€</b>
	Financements divers <i>Stratégie de stationnement communal, partage d'expérience apaisement communal, intermodalité</i>	120 k€	120 k€		240 k€	240 k€
	<b>2 nouveaux ETP</b> : un animateur mobilité, un Chargé de mission vélo	<b>50 k€</b>	<b>100 k€</b>	<b>100 k€</b>	<b>250 k€</b>	<b>250 k€</b>
	<i>Total annuel</i>	<b>625 k€</b> 420 k€	<b>655 k€</b> 620 k€	<b>145 k€</b> 850 k€	<b>1,42 M</b> 1,89 M	<b>1,4 M €</b> 1,9 M€

## Légende :

En rouge les dépenses de fonctionnement

En noir les dépenses d'investissement

# Vue globale des dépenses de DPVa sur les actions de mobilité

	Estimation des coûts	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Total	Coût pour DPVa	
Moyen Terme  2027 - 2032  (6 ans)	Transports collectifs <i>Améliorations de l'existant, création de voie bus, marketing</i>	500 k€	500 k€	500 k€	500 k€	500 k€	500 k€	100 %	<b>3 M€</b>	
	Mobilités partagées <i>Pérenniser le service de covoiturage Accueil des cars longs courrier Stationnements vélo Co-financement des aires secondaires</i>	140 k€	<b>140 k€</b>	140 k€	40 k€	10 k€	10 k€	50 % Plan national covoiturage « Vélo du quotidien » Région	<b>480 k€</b>	
	Mobilités employeurs <i>PDME, accompagnement des BME</i>	Coût humain principalement (animation) Possibilité de financement ou pas								
	Mobilités actives <i>Installation de compteurs, observatoire des modes actifs</i>	50 k€	30 k€	10 k€	10 k€	10 k€	10 k€	100%	120 M€	
	Mobilités solidaires <i>Aide à l'acquisition de véhicule, garage solidaire</i>	<b>90 k€</b>	<b>90 k€</b>	<b>60 k€</b>	<b>60 k€</b>			100%	<b>300 k€</b>	
	Logistique <i>Étude des flux logistiques Co-financement des études logistiques communales</i>	<b>160 k€</b>	<b>160 k€</b>	<b>160 k€</b>	<b>160 k€</b>				<b>640 k€</b>	
	Financements divers <i>Pérennisation des actions Service d'autopartage sur les territoires de nord Plateforme mobilité</i>	120 k€	120 k€					100 %	240 k€	
	<b>Pérennisation des ETP + un conseiller mobilité</b>	<b>150 k€</b>	<b>150 k€</b>	<b>150 k€</b>	<b>150 k€</b>	<b>150 k€</b>	<b>150 k€</b>	100 %	<b>900 k€</b>	
	<b>Total annuel</b>	<b>1,14 M€</b> <i>Dont 700 k€ de fct</i>	<b>1,12 M€</b> <i>Dont 700 k€ de fct</i>	<b>1,1 M€</b> <i>Dont 200 k€ de fct</i>	970 k€	880 k€	720 k€	-	<b>5,9 M€</b>	

## Légende :

En rouge les dépenses de fonctionnement

En noir les dépenses d'investissement

## A court terme :

➤ Augmentation du Versement Mobilité de 0,2 points (possible rapidement) <i>passant de 1% à 1,2%</i>	<b>1 M€/an</b>
➤ Fonds vert pour le covoiturage <i>pour 1€ investi par la collectivité , 1€ investi par l'Etat</i>	<b>150 000 €</b>
➤ Fonds mobilité active <i>soit dans les aménagements cyclables (linéaire ou stationnement) ou aménagements piétons</i>	<b>500 000 €</b>
<b>Total sur 3 ans (DPVa)</b> <i>Détail du calcul : (3 x 1 M€)+ 150 k€ + 500 k€</i>	<b>3,65 M€</b>
<b>Total / an (DPVa) à partir de 2026</b> <i>(sans compter les co-financements Etat)</i>	<b>1,15 M€</b>

## A long terme :

➤ Augmentation de la vente de titres du transport en commun à horizon 2027 (+20% de fréquentation – 140 000 voyages) <i>envisageable si les mesures d'amélioration du service et de communication sont mises en place rapidement</i>	<b>150 000 €/an</b>
➤ Restructuration budget du transport en commun pour améliorer l'offre <i>incluant 50% des lignes scolaires aux lignes interurbaines commerciales</i>	<b>1 M€/an</b>
➤ <i>Mise en place du stationnement payant (30% du stationnement des centres bourgs) – recette communale nette (comprenant l'amortissement des dépenses liées à la mise en place du stationnement)</i>	<b>500 000 €/an</b>