



Programme d'Investissement d'Avenir  
Action « Démonstrateurs et Territoires d'Innovation de Grande Ambition »  
« Territoires d'Innovation – Biovallée »

Projet « Biovallée : Un écosystème rural précurseur et reproductible. La transition, source d'un développement économique durable et coopératif pour le bien-être et le bien devenir en territoire rural »

Convention de reversement  
Entre l'Association Biovallée®  
Et  
La Communauté de Communes  
du Crestois et du Pays de Saillans

Opération 7.2 : “ Maillage d'infrastructures : les stations de mobilité au sein de la CCCPS ”



## **Entre**

**L'Association Biovallée®** dont le siège est :

Ecosite, Place Michel PAULUS - 26400 EURRE

Représentée par sa Présidente, Madame Karine MELZER

N° SIRET : 75325781500021

Ci-après désignée par « Porteur de projet »

## **D'une part,**

## **Et**

La Communauté de Communes du Crestois et du Pays de Saillans (CCCPS)

Représentée par son Président, Monsieur Denis BENOIT

N° SIRET : 200 040 509 00040

Ci-après désigné(e) par « Structure porteuse d'opération(s) »

## **D'autre part,**

## **Etant préalablement exposé que :**

Vu la loi n°2010-237 du 9 mars 2010 de finances rectificative pour 2010, relative aux Programmes d'investissements d'avenir, telle que modifiée par la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014 et par la loi n°2016-1917 du 29 décembre 2016 de finances pour 2017 ;

Vu la convention du 10 mai 2017 entre l'État et la Caisse des dépôts et consignations relative au Programme d'investissements d'avenir (action : « Territoires d'Innovation de Grande Ambition ») ;

Vu le cahier des charges de l'appel à projets « Territoires d'innovation » (« L'AAP ») approuvé par un arrêté du Premier Ministre en date du 19 novembre 2018 ;

Vu le Règlement général et financier relatif à l'action « Territoires d'innovation » (le « RGF ») qui précise les modalités de mise en œuvre de l'AAP ;

Vu la charte de communication du Programme d'Investissement d'Avenir qui précise les modalités de communication sur les projets financés dans le cadre de l'AAP « Territoires d'innovation » ;

Vu le dossier de candidature déposé le 26 avril 2019 et les demandes de subvention qui y figurent, déposé par l'Association des acteurs de Biovallée, pour le projet « Biovallée : « Un écosystème rural précurseur et reproductible : La transition, source d'un développement économique durable et coopératif pour le bien-être et le bien devenir en territoire rural » ;

Vu la décision du Premier Ministre désignant les lauréats de l'AAP en date du 30 septembre 2019 ;

Vu la décision du Premier Ministre du 13 mars 2020 référencée 2020-TIGA-15 relative au projet Biovallée ;

Vu la convention attributive de la subvention entre la Caisse des Dépôts et l'Association Biovallée® signée le 07 avril 2020.

## **Il est convenu ce qui suit :**

### **Article 1 : DEFINITIONS**

**Porteur de projet :** Association Biovallée® : reçoit des fonds au titre de l'appel à projets « Territoires d'Innovation » pour coordonner la réalisation du Projet « Territoires d'Innovation – Biovallée » selon les modalités prévues dans le cadre de la Convention attributive de la subvention. Le Porteur de Projet est responsable de la coordination du Projet et l'interlocuteur privilégié de la CDC.

**Projet :** Le projet « Territoires d'Innovation – Biovallée » lauréat de la décision rendue par le Premier ministre susvisée. La date de commencement du Projet et sa durée de réalisation sont fixées dans la Convention attributive de la subvention.

**CDC :** Caisse des Dépôts et des Consignations.

**Subvention :** Subvention accordée au Porteur de projet par la CDC, au nom et pour le compte de l'Etat, pour la réalisation du Projet.

**Convention attributive de la subvention :** La convention attributive de la subvention relative au Projet qui est conclue entre la CDC et le Porteur de projet dans le cadre de l'action « Territoires d'Innovation de Grande Ambition ». Elle est annexée à l'accord de consortium et la Structure porteuse d'opération(s) reconnaît y adhérer pour les dispositions la concernant.

**Structure porteuse d'opération(s) :** Il s'agit d'une Structure porteuse d'une ou plusieurs opération(s), partie prenante au Projet. Pour réaliser celle(s)-ci, le Porteur de projet lui reverse sa Part de la subvention au titre de la réalisation d'une ou des opération(s), conformément à l'article 3.3 de la convention attributive de la subvention.

**Convention de reversement :** La convention de reversement est conclue entre le Porteur de Projet et la Structure porteuse d'opération(s). Elle s'attache à décrire uniquement l'opération ou l'action mentionnée dans l'article 2 et les engagements du Porteur de projet et de la Structure porteuse d'opération(s).

**Part de la Subvention :** Part de la subvention que le Porteur de projet reverse à la Structure porteuse d'opération(s) dans le cadre du Projet, au titre de la réalisation de sa Part du Projet (= opération).

**Opération :** Part du projet pour lequel la structure porteuse d'opération(s) s'est engagée dans les documents déposés (lettre d'engagement ou accord de consortium) en réponse à l'appel à manifestation d'intérêt « Territoires d'Innovation de Grande Ambition » et mentionné dans la convention attributive de la subvention.

**Calendrier et budget prévisionnel :** Se réfère à l'annexe de la convention attributive de la subvention relative aux caractéristiques du Projet. Le calendrier et le budget prévisionnel s'appliquent à la Convention de reversement et la Structure porteuse d'opération(s) est réputée en avoir pris connaissance et y avoir adhéré.

## **Article 2 : OBJET DE LA CONVENTION**

L'objet de la convention est de définir les conditions et modalités de reversement de la Part de la subvention par le Porteur de projet à la Structure porteuse d'opération(s), la Communauté de Communes du Crestois et du Pays de Saillans pour l'opération 7.2 « Maillage d'infrastructures connectées – stations de mobilité du Crestois et du Pays de Saillans » dont les modalités techniques prévisionnelles de réalisation sont présentées en [annexe 1](#).

## **Article 3 : RÉPARTITION DES RÔLES AU SEIN DU PROJET**

**Rappel de l'organisation globale du projet « Territoires d'Innovation – Biovallée » :**

**Le Consortium** : Assure l'ambition et le bon déroulement global du projet, le lien entre les acteurs et actrices du projet, et pilote l'évaluation du programme. Les Structures porteuses d'opérations y sont appelées : Partenaires.

**Le Comité de Pilotage (CoPil Territoires d'Innovation – Biovallée) :**

Le Comité de Pilotage est en charge de la direction globale du Projet. Il est en particulier responsable des aspects suivants :

- La validation de l'avancement des opérations ;
- L'établissement d'un calendrier d'appel des subventions auprès de la Caisse des Dépôts ;
- L'appel des subventions auprès de la Caisse des Dépôts ;
- La résolution de tout problème tel que la défaillance d'un Partenaire et autres conflits le cas échéant ;
- Des règles de gestion de la subvention globale déclinant localement le Règlement Général et Financier de l'Appel à Manifestation d'Intérêt.

Et il s'assure de la bonne conduite de l'évaluation « chemin faisant », à mi-parcours, et finale du projet.

**L'équipe projet** : Pilote techniquement le déroulement du projet, assure la cohésion globale des différentes opérations, notamment par la mise en lien entre les différentes thématiques, assure la gestion administrative des demandes de financement des Structures porteuses d'opération(s).

**L'animateur/animatrice d'axe** : Est membre de l'équipe projet et assure la cohésion et complémentarité des actions au sein de son axe thématique. Cette personne est l'interlocutrice privilégiée des Structures porteuses d'opération(s) pour le suivi technique courant. Elle fait des retours réguliers à l'équipe projet sur le suivi, l'avancement des opérations et garantit la remontée de requêtes spécifiques.

**Organisation propre à l'opération « Maillage d'infrastructures : les stations de mobilité au sein de la CCCPS »**

L'opération est pilotée par les élus membres de l'intercommunalité et notamment les élus de la Commission mobilité. Le développement et le suivi de l'opération sera effectué par le service Aménagement et Développement de l'intercommunalité en charge des actions liées à la mobilité.

## **Article 4 : OBLIGATIONS DE LA STRUCTURE PORTEUSE D'OPÉRATION(S)**

**4.1** - Au titre de la Convention, la structure porteuse d'opération(s) s'engage à :

- Affecter la Part de la Subvention à la réalisation exclusive de l'opération « Maillage d'infrastructures : les stations de mobilité au sein de la CCCPS »;
- Participer à la réalisation du projet avec les autres Structures porteuses d'opération(s) et dans les délais définis à l'article 2.3 de la Convention attributive de la subvention établie entre la CDC et le Porteur de projet ;
- Participer à la réunion de lancement du Projet, aux réunions semestrielles de revue du Projet et à la réunion de clôture du Projet dans le cadre de son adhésion au Consortium ;
- Informer le plus rapidement possible le Porteur de projet de toute modification substantielle de son/ses opération(s) (i.e : modification qui viendrait à en changer les retombées et le niveau de réponses aux objectifs fixés dans le cadre de la présente convention, y compris changement de calendrier) afin de la faire valider par le CoPil Territoires d'Innovation – Biovallée et la CDC ;
- Répondre aux obligations d'évaluation : renseignement d'indicateurs de réalisations et de résultats et participation citoyenne dans les conditions définies en accord avec le Consortium et reprises en [annexe 2](#) de la présente convention ;
- Informer le Porteur de projet dans un délai de vingt (20) jours ouvrés de tout dépôt de brevet, ainsi que de toute cession ou nantissement dudit brevet ;
- Mentionner le soutien apporté par la CDC en faisant figurer les logos conformément à la charte de communication du Programme d'Investissement d'Avenir et du règlement local à venir ;
- Informer le plus rapidement possible le Porteur de projet de toute difficulté de mise en œuvre de son opération et de tout changement concernant sa situation (ouverture d'une procédure collective, changement de coordonnées bancaires, ...).

**4.2** – La Structure porteuse d'opération(s) s'engage à transmettre au Porteur de projet, sur sa demande, tous les éléments permettant de renseigner, dans les délais imposés par la CDC, les différentes instances de suivi : réunions semestrielles de suivi de projet, comités de pilotage et de suivi locaux, régionaux et nationaux Territoires d'Innovation – Biovallée.

A ce titre, elle doit notamment adresser au Porteur de projet toutes les informations nécessaires à l'évaluation du Projet pour la ou les opération(s) qui la concerne.

En fin d'opération/action, la Structure porteuse d'opération(s) adresse au Porteur de projet, sur sa demande, les justificatifs ainsi qu'un relevé des dépenses exécutées au titre de son/ses opération(s) (cf article 6 et annexe 3). Elle transmet ces documents au Porteur de projet au plus tard dans un délai de trente (30) jours ouvrés suivant la date de fin de l'opération/action.

**4.3** – La Structure porteuse d'opération(s) a conclu un accord de consortium avec les autres Structures porteuses d'opération(s) du Projet, ainsi que des membres associés, suite à la signature de la Convention attributive de la Subvention, conformément à l'article 2.2 de la Convention attributive de la Subvention. Le Consortium est effectif et en activité au 07 juillet 2020. Elle s'engage à en respecter le fonctionnement.

**4.4** – Par l’acceptation de la présente convention, la structure porteuse d’opération(s) s’engage à respecter les règles de la commande publique pour l’ensemble des activités financées dans le cadre de Territoires d’Innovation - Biovallée.

**4.5** – Par la signature de la présente convention, le Porteur de projet délègue la responsabilité de la recherche et de l’obtention des financements complémentaires à la structure porteuse d’opération(s).

#### **Article 5 : MODALITES FINANCIERES**

Le montant maximal de la Part de la Subvention dédiée à l’opération 7.2 « Maillage d’infrastructures connectées – stations de mobilité du Crestois et du Pays de Saillans » s’élève à cent-vingt-sept mille et cent-vingt-cinq euros (127 125 €).

Les modalités de financement (dépenses éligibles et plan de financement) sont précisées en [annexe 1](#).

#### **Article 6 : MODALITES DE VERSEMENT DE LA PART DE SUBVENTION**

Sous réserve du versement de la Subvention par la CDC au Porteur de projet, le Porteur de projet versera la Part de la Subvention à la Structure porteuse d’opération(s) selon les modalités ci-après :

<b>Versements</b>	<b>Dates prévisionnelles</b>	<b>Montant %</b>	<b>Conditions de versement</b>
Avance	Mars 2023	38 138 € 30 %	Sur simple demande de la Structure porteuse d’opération(s) au Porteur de projet après constitution du fond de dossier de la structure.
Acompte 1	Septembre 2024	63 563 € 50 %	A chaque demande d’acompte : - Demande de paiement de la Structure porteuse d’opération(s) au Porteur de projet ; - Production d’un point d’étape justifiant du bon déploiement de l’opération/action ; Production des pièces justificatives de dépenses réalisées : relevé des dépenses (cf <a href="#">annexe 3</a> ). Le Porteur de projet pourra demander un relevé des dépenses liées à l’opération/action, payées et certifiées par une structure dans le champ de l’expertise-comptable, ou commissariat aux comptes Dans le cadre d’un acompte de 50%, le porteur de projet effectue un contrôle de gestion de projet renforcée (demande de production de devis, etc.)

Solde	Juillet 2026	25 425 € 20 %	Demande de paiement de la Structure porteuse de l'opération au Porteur de projet, - Production du bilan final de l'opération/action dont renseignements des indicateurs d'évaluation ; - Production des pièces justificatives de dépenses réalisées : relevé des dépenses certifiées par une structure dans le champ de l'expertise-comptable, ou commissariat aux comptes ou comptable public pour les établissements publics (cf <a href="#">annexe 3</a> ).
-------	--------------	------------------	--

Seules les dépenses relatives à la mise en œuvre de l'opération subventionnée et à son calendrier, rattachées à un poste retenu à l'instruction de la demande d'aide, identifiées comme tel dans la présente décision attributive de subvention (cf [annexe 1](#)) et reposant sur un justificatif conforme, seront retenues à l'instruction du paiement de la subvention de chaque acompte et du solde. Toute autre dépense présentée à la demande de paiement sera considérée comme inéligible.

Les dépenses retenues en réalisation seront plafonnées à l'assiette des dépenses retenues à l'instruction conformément à l'[annexe 1](#).

Dans l'éventualité d'un montant total de dépenses ne permettant pas de justifier des versements perçus par la structure porteuse d'opération, celle-ci s'engage à reverser le trop-perçu au Porteur de projet, qui s'engage à le reverser à la Caisse des Dépôts. La structure porteuse d'opération(s) reverse le trop-perçu au Porteur dans un délai de trente (30) jours ouvrés à compter de la réception de la demande de remboursement du Porteur de projet.

Le versement prévu dans le cadre de la Convention sera effectué par le Porteur de projet, sous réserve de la mise à disposition des fonds correspondants par la CDC, sur le compte bancaire ouvert au nom de la Structure porteuse d'opération(s) : Copie du RIB

Banque	Code banque	Code guichet	N° de compte	Clé RIB
Banque de France	30001	00851	D2620000000	79

Cette subvention n'entre pas dans le champ d'application de la TVA conformément à l'article 3.4 de la Convention attributive de la Subvention.

#### **Article 7 : CONDITIONS SUSPENSIVES ET DE RESTITUTION DE LA PART DE LA SUBVENTION**

Dans l'hypothèse où la CDC, pour quelque cause que ce soit, suspendrait ou cesserait le versement de la Subvention, le Porteur de projet pourra suspendre ou cesser le versement de la Part de la Subvention à la Structure porteuse d'opération(s).

Dans l'hypothèse où la Structure porteuse d'opération(s) utiliserait la Part de la Subvention de manière illicite et non-conforme, le Porteur de Projet se réserve le droit de récupérer tout ou partie de la subvention dans les plus brefs délais.

La cessation du versement de la Part de la Subvention ou la restitution de la Part de la Subvention entraînent la résiliation de la Convention.

#### **Article 8 : ENTRÉE EN VIGUEUR - DUREE DE LA CONVENTION**

La Convention entre en vigueur à la date de sa signature. La prise en compte des dépenses commence à cette même date.

Sauf résiliation de la Convention conformément à l'article 7, la Convention prend fin à la date de paiement à la Structure porteuse d'opération du solde de la Part de la Subvention.

#### **Article 9 : LITIGES**

En cas de difficulté sur l'interprétation, l'exécution ou la validité de la Convention, les Parties s'efforceront de résoudre leur différend à l'amiable.

Dans l'hypothèse où les Parties ne parviendraient pas à résoudre leur différend dans un délai de six (6) mois à compter de sa survenance, le litige sera porté par la Partie la plus diligente devant les tribunaux compétents.

Fait à Aouste-sur-Sye le....., en deux exemplaires originaux.

**Pour le Porteur de projet**

Mme Karine MELZER  
Présidente de l'association Biovallée®

**Pour la Structure porteuse d'opération(s)**

M. Denis BENOIT  
Président de la CCCPS

## Annexe 1 : Descriptif technique et financier de l'Opération

### **1. Intégration dans le projet TIB :**

**Rappel de l'action TIB :** L'opération porte sur le « **Maillage d'infrastructures connectées : développer des stations de mobilité sur le territoire de la CCCPS** ». Celle-ci est rattachée à l'action 7 « Maillage de la mobilité en Biovallée » et s'inscrit dans l'axe 3 « Mobilité connectée et décarbonée » de la candidature du Territoire d'innovation Biovallée® qui vise notamment à :

- réduire les flux de mobilités des personnes, marchandises et déchets
- tendre vers une mobilité décarbonée.

Répondre à la problématique de la mobilité est un enjeu majeur des territoires ruraux pour poursuivre leur modèle de développement. Proposer des solutions visant à réduire le coût des déplacements domicile-travail-services est une garantie de pérenniser les compétences et les emplois sur ces territoires.

#### **A noter :**

Lors de la candidature, l'opération prévoyait le déploiement de bornes connectées et une application numérique dédiée. Les bornes connectées ne sont plus à l'ordre du jour de cette opération ; Leur utilité a été réinterrogée, notamment au regard de l'expérimentation menée par la Communauté de Communes du Val de Drôme avec la réalisation de prototypes de bornes. En effet, leur coût d'achat est élevé, leur installation est complexe (nécessité de réaliser un massif béton conséquent et d'utiliser un camion grue pour la pose). De plus, leur utilisation nécessite l'installation d'ordinateurs et modem gsm dans chaque borne, ce qui n'est plus une nécessité au vu de l'équipement en smartphone de la population et la progression de la couverture en téléphonie mobile de notre territoire.

Elles sont remplacées par des solutions "low tech" et plus sobres : de simples panneaux de signalétique seront installés et répondront aux besoins de sécurisation de la pratique d'autostop.

L'opération prévoyait également de développer une application numérique de type « Mobility as a Service » (plateforme de mobilité qui facilite la multimodalité) utilisant différents modes de transport.

La Région Auvergne Rhône-Alpes a développé depuis quelques années la plateforme de mobilité Ou'Rà. La Région AURA souhaite renforcer l'intégration des réseaux de transport collectifs et des nombreux services développés par les Autorités organisatrices de la mobilité dans cette plateforme régionale.

Il apparaît ainsi plus opportun de participer et renforcer ce service déjà existant, qui par ailleurs est développé à une échelle plus grande et donc plus pertinente. La CCCPS ne participera donc pas au développement de l'application numérique de mobilité envisagée par la CCVD dans le cadre de l'opération 7.1.

#### **Description synthétique du PO et de l'Opération :**

Le maître d'ouvrage de cette opération 7.2 sera la Communauté de communes du Crestois et du Pays de Saillans.

La Communauté de Communes du Crestois et du Pays de Saillans est un territoire rural (15 000 habitants, 15 communes et une densité de 68 habitants au km<sup>2</sup>) avec une offre de transports en commun déficitaire et une dépendance à la voiture individuelle élevée (86 % des ménages ont au moins une voiture contre 84 % à

l'échelle nationale et régionale).

Il s'agit dans le cadre de cette opération de développer des solutions de mobilité afin de permettre à tous les habitants de se déplacer quel que soit leur moyen de transport et leur commune de résidence et diminuer la dépendance à la voiture individuelle.

En effet, ce projet s'inscrit pleinement dans le projet de territoire porté par les élus de la CCCPS dont l'enjeu central sur la mobilité est de développer un bouquet de services de mobilités alternatifs à l'usage de la voiture individuelle.

Cette opération porte ainsi sur la création ou la consolidation des stations de mobilité et le renforcement de l'offre de mobilité qui permettront de développer la multimodalité.

Une station de mobilité est un pôle d'échange où se rencontrent différents modes de transport permettant aux usagers de réaliser leur itinéraire en empruntant plusieurs services, au moins deux offres de transport doivent être disponibles.

Dans le cadre de cette opération, il s'agira de renforcer ces stations par l'installation de mobilier de stationnement vélo et /ou de point d'arrêt stop ou covoiturage. Ces points d'arrêts stop-covoiturage seront accompagnés d'une application numérique permettant aux usagers d'organiser leurs déplacements et sécuriser la pratique du stop.

## **2. Description détaillée de l'Opération**

### **Objectifs :**

Cette opération de stations de mobilité repose sur le projet politique de l'intercommunalité de développer un bouquet de services afin que chaque habitant du territoire dispose d'une solution de mobilité alternative à la voiture individuelle.

Les objectifs poursuivis à travers cette opération sont de :

- Réduire les émissions de GES liées au transport (biens et voyageurs) qui représentent sur notre territoire 43 % des émissions totales ;
- Développer la place du vélo et notamment augmenter la part modale du vélo à 9 %. Les études nationales montrent que les deux principaux leviers pour développer la pratique sont la création d'aménagements cyclables pour sécuriser les cyclistes et le développement de l'offre de stationnements vélo pour sécuriser les vélos ;
- Développer les mobilités partagées à travers diverses solutions (autopartage, covoiturage, autostop sécurisé) ;
- Réduire la place de la voiture individuelle : sur notre territoire, près de 9 ménages sur 10 ont au moins une voiture et 37 % disposent d'au moins 2 voitures.

La Communauté de communes a validé en décembre 2021 son schéma directeur cyclable qui ambitionne de développer un écosystème favorable à la pratique du vélo. Certaines actions ont déjà démarré dont la création d'un itinéraire cyclable sécurisé longeant la vallée et l'intercommunalité d'Ouest en Est ou encore la création d'une culture vélo avec des opérations de formation des adultes et de sensibilisation à la sécurité en vélo. La Communauté de communes propose depuis 2018 un service de location de vélos à assistance électrique qui permet aux habitants de s'affranchir de distances plus longues et de dénivelés plus importants, propres aux territoires ruraux. Depuis 2022, ce service a évolué afin de proposer de la location longue durée.

L'intermodalité est également un élément clé de cette politique cyclable puisque la Communauté de Communes a choisi un scénario prônant la multimodalité en renforçant la sécurisation des itinéraires en direction des arrêts de transport collectif et le stationnement vélo dans leur périmètre.

La mobilité partagée, au même titre que le développement du vélo, constitue une solution adaptée aux territoires ruraux.

### **Moyens de réalisation**

Cette opération, stations de mobilité, se décline en deux axes :

#### **1) La création d'un service d'autostop sécurisé**

Un réseau d'autostop organisé sera mis en place avec la définition de points d'arrêts sécurisés et la constitution d'une communauté d'utilisateurs (passagers et conducteurs). Cette communauté d'utilisateurs sera mise en relation grâce à une application numérique permettant de s'identifier et de proposer des trajets en tant que conducteur ou passager.

Ces points d'arrêts, entre 20 et 30 seront identifiés en lien :

- avec la Région, autorité organisatrice des transports collectifs sur notre territoire afin de valider les arrêts de bus pouvant être équipés d'une signalétique autostop. Ces arrêts stop bénéficieront ainsi des abris bus déjà existants et de leur sécurisation routière,
- avec le Département de la Drôme afin de valider les arrêts de stop sur les routes départementales.
- avec les territoires limitrophes afin de faciliter les trajets qui dépassent nos limites administratives. Il s'agira d'identifier des points d'arrêts sur leur territoire pour permettre à nos administrés de revenir en sécurité.

Les membres de la commission mobilité seront également mis à contribution afin de réfléchir aux points arrêts stop les plus pertinents. Un groupe ad hoc constitué d'utilisateurs pourra également être constitué. Les utilisateurs seront également sollicités via nos supports de communication (site Internet, réseaux sociaux). Les modalités précises de concertation seront définies ultérieurement.

L'application numérique permettra de renforcer et sécuriser la pratique du stop en permettant aux utilisateurs :

- d'organiser leurs trajets en amont : les conducteurs et passagers saisissent leur trajet ;
- de s'identifier sur la plateforme : les identités sont vérifiées et enregistrées.

La Communauté de communes s'appuiera sur ses communes membres, les associations locales (Dromolib....) pour faire connaître ce nouveau service. Le bus de la mobilité, développé par Dromolib et mis en service en 2022 constituera un relais important de notre communication.

Une nouvelle édition du Guide Bougeons autrement en Biovallée sera diffusée en 2023 et permettra également de relayer l'information.

#### **2) Le renforcement de stations de mobilité**

Ces stations de mobilité seront renforcées par l'installation de stationnements vélo et / ou l'installation d'arrêts stop ci-dessus décrits.

Le développement de l'offre de stationnement vélo dans les stations de mobilité a pour objectif de sécuriser le stationnement des vélos pour des courtes ou longues durées.

Le schéma directeur cyclable réalisé en 2020-2021 révélait une offre de stationnement largement insuffisante et peu diversifiée. Ce sont pour l'instant essentiellement des arceaux vélos qui ont été installés et quelques box vélo disponibles dans les gares de Saillans et Crest et sur 2 aires de covoiturage sur 9 existantes, mais pas forcément les plus fréquentées. Ce type de stationnement est donc largement à renforcer. Les arrêts de bus ne sont pas non plus couverts alors que des box à vélo favoriseront l'intermodalité entre les moyens de transport.

Dans le cadre du schéma directeur cyclable, les besoins en stationnement ont été recensés et validés par les communes. Au total, ce sont 32 box à vélo et plus de 250 arceaux qui devront être installés pour répondre aux besoins, augmenter significativement la part modale liée au vélo et favoriser l'intermodalité. L'objectif est de créer les conditions favorables au déplacement à vélo. Des bornes de réparation viendront compléter les équipements de stationnement pour améliorer l'offre de service pour les cyclistes.

L'implantation d'arrêts stop pouce-covoiturage viendra renforcer ces stations. Pour chaque station de mobilité, sera vérifiée la pertinence d'installer un arrêt stop pouce-covoiturage en fonction de sa situation sur un itinéraire de passage et de la mise en sécurité des conducteurs et des passagers.

Les stationnements vélo et les arrêts stop pouce-covoiturage seront géolocalisés sur une application de type Open street map afin d'améliorer la connaissance de l'offre disponible.

Au total, ce sont entre 20 et 30 stations de mobilité qui disposeront d'au moins deux modes de transport (autopartage, stationnement vélo, infrastructure cyclable sécurisée, arrêt de transport collectif type bus ou train, arrêt stop pouce-covoiturage).

A noter que les équipements le long de la vélodrome et dans les villages à vocation touristique (arceaux, box vélos, abris vélo, bornes de réparation) ne sont pas inclus dans cette demande de financement car déjà financés sur un autre programme (DSIL et Leader).

### **Moyens Humains**

La maîtrise d'ouvrage, la coordination, la détermination des points d'arrêts sera assurée par la communauté de communes du Crestois et du Pays de Saillans. Ces missions seront assurées par le service mobilité constitué d'un ETP réparti sur deux postes.

L'acquisition et l'implantation des stationnements vélo et des points d'arrêts feront l'objet de marchés publics. Dans le cadre de ces marchés, une prestation sera demandée pour l'adaptation du design et de la conception aux besoins locaux.

L'EPCI adhérera à un réseau d'autostop sécurisé afin de bénéficier de l'accompagnement d'un professionnel et de poursuivre le maillage déjà démarré par des territoires voisins. Cette adhésion comprendra l'accès à une application mobile.

### **Les partenaires identifiés de l'opération sont :**

- Région Auvergne-Rhône-Alpes (Autorité Organisatrice Transports en commun),

- Département de la Drôme (gestionnaire des routes),
- les communes,
- les communautés de communes et agglomérations voisines (CC du Val de Drôme, Diois, Bourdeaux-Dieulefit)
- les entreprises
- les établissements scolaires,
- Dromolib
- le secteur associatif

### Plan de financement prévisionnel

<b>DÉPENSES</b>	
Postes dépenses	Montant (HT ou TTC)
<b>Poste 1 : La création d'un service d'autostop sécurisé</b>	
Prestation de démarrage : mise en place et déploiement du service	7 500 €
Prestation application numérique	6 000 €
Acquisition de la signalétique	6 500 €
Pose de la signalétique	3 000 €
<b>Poste 2 : Le renforcement de stations de mobilité</b>	
Acquisition arceaux (34)	4 080 €
Acquisition consignes à vélo (33)	214 880 €
Borne de réparation (1)	3 280 €
Pose des équipements (petits travaux + achat de petite quincaillerie)	1 000 €
<b>Poste 3 : dépenses transversales au projet</b>	
Communication	500 €
ETP 0.2 / an sur 2 ans (suivi et mise en place du projet stations de mobilité)	18 550 €
ETP à 0.1 (année 1) + 0.2 ETP (année 2) + 0.2 ETP (année 3) pour le suivi du projet autostop sécurisé	28 900 €
<b>TOTAL</b>	<b>294 190 €</b>

<b>RECETTES</b>		
Postes recettes	Subvention totale	Taux
<b>PIA</b>	<b>127 125 €</b>	<b>43 %</b>
<b>Région AURA (investissement)</b>	<b>68 227 €</b>	<b>23 %</b>
<b>Prime CEE (programme alvéole plus)</b>	<b>40 000 €</b>	<b>14 %</b>
<b>Autofinancement</b>	<b>58 838 €</b>	<b>20 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>294 190 €</b>	<b>100 %</b>

### Calendrier de réalisation, phasage

L'opération dure 3 ans, de 2023 à fin 2025, et est découpée de la manière suivante :

### **2023**

- Acquisition des équipements de stationnement vélo
- Pose des équipements vélo
- Adhésion à un réseau d'autostop sécurisé
- Définition des points d'arrêts Stop pouce-covoiturage
- Cahier des charges pour l'acquisition et la pose de la signalétique
- Déploiement de la signalétique sur les points d'arrêts : 10 arrêts équipés

### **2024**

- Déploiement de la signalétique sur les points d'arrêts –15 arrêts équipés
- Poursuite du déploiement des stationnements vélo : acquisition et pose
- Fonctionnement du réseau d'autostop
- Animations du réseau d'autostop

### **2024**

- Déploiement de la signalétique sur les points d'arrêts –5 arrêts équipés
- Fonctionnement du réseau d'autostop
- Animations du réseau d'autostop
- Tests d'usage et d'évaluation

## Annexe 2 : Eléments d'évaluation

Indicateurs de réalisation	Indicateurs de résultats	Indicateurs d'impacts complémentaires aux indicateurs par axes
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Nombre de points d'arrêts autostop</b></li> <li>● <b>Nombre de places de stationnement vélos créés</b></li> <li>● <b>Nombre d'équipements multimodaux</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Nombre d'inscriptions au réseau autostop (5% de la population en 2025)</b></li> <li>● Nombre de connexions à l'application</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Temps d'attente moyen en point d'arrêts autostop</li> <li>● Part modale marche à pied, vélos et transports en commun</li> </ul>

### Pour les indicateurs en gras surlignés :

Indicateurs transversaux et thématiques retenus par la CdC pour suivre les résultats et impacts de l'ensemble du programme TI. Objectifs cibles arrêtés dans le cadre de cette évaluation :

Indicateur	Correspondance indicateurs CdC (pour info)	Année T0	Valeur T0	Obj 2022	Obj 2025	Obj 2030
Nombre de points d'arrêts autostop	Indicateur réalisation	2022	0	0	30	35
Nombre de places de stationnement vélos créés	Indicateur réalisation	2022	0	0	574	700
Nombre d'équipements multimodaux	Indicateur réalisation	2022	0	0	30	40
Nombre d'inscriptions au réseau autostop (5% de la population en 2025)	MOB2 - Nombre d'utilisateurs de solutions qui favorisent l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle et/ou « carbonée »	2022	0	0	300	500