

**Délibération n°2024-72**

Accusé de réception en préfecture  
004-240400440-20240924-72-2024-DE  
Date de réception préfecture : 27/09/2024

**Thème : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET TOURISTIQUE 2**

**Objet : Adoption du Schéma Local d'Orientation des Mobilités**

L'an deux mille vingt-quatre le vingt-quatre du mois de septembre, le Conseil communautaire dûment convoqué par Monsieur le Président le 18 septembre 2024 s'est réuni à l'Hôtel de Ville de Forcalquier sous la présidence de Monsieur David GEHANT.

**Membres en exercice : 27    Membres présents : 20    Pouvoirs : 6    Suffrages exprimés : 26**

**Étaient présents :**

Gilbert BOYER ; David GEHANT ; Michel DALMASSO ; Thomas CHERBAKOW ; Sylvie SAMBAIN ; Caroline MASPER ; Sandrine LEBRE ; Aurélie ANNEQUIN ; Emmanuel LUTHRINGER ; Danièle KLINGLER ; Lisa MARCEL ; Camille FELLER ; François PREVOST ; Antoine DE RUFFRAY ; Didier DERUPTY ; Christian CHIAPELLA ; Maryse BLANC ; Robert USSEGLIO ; Patricia PAUL ; Philippe VUILQUE.

**Étaient représentés :**

M. Michel CHAPUIS donne procuration à M. David GEHANT  
Mme Karima COEURET donne procuration à Mme Aurélie ANNEQUIN  
M. Geoffroy GONZALEZ donne procuration à Mme Danièle KLINGLER  
M. Christophe LOPEZ ; donne procuration à M. Gilbert BOYER  
M. Stéphane DERRIVES donne procuration à M. Christian CHIAPELLA  
M. Marc DINI donne procuration à Mme Patricia PAUL

**Absents excusés :**

Michel CHAPUIS, Karima COEURET, Geoffroy GONZALEZ, Christophe LOPEZ, Stéphane DERRIVES, Marc DINI, Nadine CURNIER.

**Conformément aux dispositions de l'article L. 2121-15 du code général des collectivités territoriales, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire choisi au sein de la présente Assemblée ; Madame Sandrine LEBRE a été désignée à la majorité des suffrages pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.**

**12 communes sont donc représentées.**

VU les statuts de la Communauté de communes Pays de Forcalquier-Montagne de Lure et en particulier l'article c) relatif à la compétence facultative en matière de soutien au transport collectif sur le territoire ainsi qu'aux mobilités douces ;

VU la convention d'Opération de Revitalisation du Territoire établie dans le cadre du dispositif *Petites Villes de demain*, signée par la Communauté de communes et les partenaires financiers le 26 janvier 2024, définissant la mobilité comme un des axes majeurs de revitalisation intercommunale ;

Accusé de réception en préfecture  
004-240400440-20240924-72-2024-DE  
Date de réception préfecture : 27/09/2024

**CONSIDERANT** que depuis la Loi d'Orientation des Mobilités, la Région Sud est devenue au 1er juillet 2021 Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale (AOML) au nom de la Communauté de communes.

**CONSIDERANT** que cette dernière est néanmoins autorisée à développer des projets en matière de mobilité conformément à la convention signée en mai 2023 entre la Région Sud et la Communauté de communes portant sur l'organisation d'un service de mobilité solidaire ;

**CONSIDERANT** l'appel à manifestation d'intérêt Plan Avenir Montagnes Mobilités, lancé en avril 2022, piloté par l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) et pour lequel la Région Sud a été lauréate pour l'expérimentation d'un Schéma Local d'Orientation des Mobilités (SLOM) sur le territoire de la Communauté de communes Pays de Forcalquier-Montagne de Lure ;

**CONSIDERANT** le besoin de la Communauté de communes de disposer d'un cadre stratégique pour y inscrire un programme d'actions opérationnelles en faveur d'une mobilité durable et de proximité répondant aux besoins des administrés ;

**CONSIDERANT** le SLOM comme étant un outil d'aide à la planification des mesures et actions en matière de mobilité à mettre en œuvre sur le territoire communautaire ;

**CONSIDERANT** que l'élaboration du SLOM à l'échelle intercommunale est pilotée et financée par la Région Sud ;

Ceci exposé,

**LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, DECIDE :**

- D'adopter le Schéma Local d'Orientation des Mobilités joint en annexe de la présente délibération ;
- De préciser que ce document sera communiqué à chacune des communes membres ;
- D'autoriser Monsieur le Président ou en cas d'empêchement, un vice-président à effectuer toute démarche consécutive à cette décision et pour les élus ayant reçu délégation, à signer, au nom et pour le compte de la Communauté de communes, toute pièce de nature administrative, technique ou financière nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

POUR : 26  
CONTRE : 0  
ABSTENTIONS : 0

AINSI FAIT ET DÉLIBÉRÉ, les jours, mois et an  
sусdits,

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président,  
David GEHANT



Acte publié le : **27 SEP. 2024**



Accusé de réception en préfecture  
004-240400440-20240924-72-2024-DE  
Date de réception préfecture : 27/09/2024

# Schéma d'orientation local des mobilités (SLOM)

Document final  
3 septembre 2024



# / Un projet en 6 mesures

**Mesure 1** – Renforcer les transports collectifs

**Mesure 2** – Etablir un cadre favorable au déploiement des modes actifs

**Mesure 3** – Atténuer la place de la voiture dans les centre-bourgs

**Mesure 4** – Mieux travailler avec les employeurs

**Mesure 5** – Favoriser les services itinérants

**Mesure 6** – Diffuser l'information sur les services de mobilité

Accusé de réception en préfecture  
004-240400440-20240924-72-2024-DE  
Date de réception préfecture : 27/09/2024



# Mesure 1 – Renforcer les transports collectifs

## Action 1

Travailler ensemble à l'amélioration des points d'arrêts des transports collectifs

Valorisation, sécurisation et meilleure signalisation des points d'arrêts des lignes régionales du réseau ZOU ; installation d'abris ; amélioration de l'information sur les horaires et le trajet.

Accusé de réception en préfecture  
004-240400440-20240924-72-2024-DE  
Date de réception préfecture : 27/09/2024

## Action 2

Identifier les besoins d'amélioration de l'offre régionale de transports publics sur la CCPFML

Identifier les améliorations à mettre en place en concertation avec la Région et en s'appuyant sur le cadre des COM.

## Action 3

Mise en place d'un service de transport à la demande (TAD)

Un service de transport à la demande (TAD) à destination des séniors des communes pas ou peu desservies par le réseau régional, leur permettant d'accéder aux commerces, services et pôles générateurs de flux du territoire.

Deux scénarios sont proposés : un TAD régulier linéaire, et un TAD zonal.

# Mesure 2 – Etablir un cadre favorable au déploiement du vélo

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Action 1</b><br/>Créer du stationnement vélo sécurisé au niveau des pôles générateurs de déplacements et aux cœurs de bourgs</p>         | <p>Proposer des stationnements vélo de type arceaux proches des lieux de commerce et de destination des cyclistes du quotidien et des cyclotouristes afin d'améliorer la cyclabilité du territoire.</p> <div data-bbox="1400 180 1874 264" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p>Accusé de réception en préfecture<br/>064-240405440-20240324-72-2024-DE<br/>Date de réception préfecture : 27/09/2024</p></div> |
| <p><b>Action 2</b><br/>Valoriser et renforcer les itinéraires vélo en mettant en place une stratégie touristique vélo à l'échelle de la CC</p> | <p>S'appuyer sur l'Eurovéloroute n°8 ainsi que sur les itinéraires cyclables identifiés par Vélo Loisir Provence afin de maximiser le potentiel du cyclotourisme.</p>  |
| <p><b>Action 3</b><br/>Proposer une aide à l'achat de vélos</p>  | <p>Améliorer l'équipement cyclistes des résidents de la CC et notamment des plus vulnérables économiquement avec une aide plus importante sur critères sociaux.</p>  |
| <p><b>Action 4</b><br/>Développer une offre de location de Vélos à Assistance Electrique</p>   | <p>Proposer une offre de location de VAE longue durée, comprenant un tarif solidaire selon le quotient familial</p>  |

# Mesure 3 – Atténuer la place de la voiture dans les centres-bourgs

## Action 1

Renforcer la stratégie de limitation de la vitesse

Développement des aires piétonnes, des zones de rencontre et des zones 30 dans toutes les communes de la CC.

Accuse de réception en préfecture  
004-240400440-20240924-72-2024-DE  
Date de réception préfecture : 27/09/2024

## Action 2

Améliorer la signalétique piétonne, notamment en centre-bourg

Proposer un jalonnement piéton plus clair, indiquant les temps de parcours vers des destinations de type : commerces, points centraux ou encore sites majeurs.

## Action 3

A Forcalquier, renforcer le stationnement périphérique

Cette action se concentre notamment sur la gestion du dernier kilomètre entre les parkings et le centre-bourg et l'amélioration de la piétonnisation entre les parkings et le centre.

## Mesure 4 – Mieux travailler avec les employeurs

### Action 1

Encourager les employeurs à mettre en place un plan de mobilité employeurs

Cette action vise à l'amélioration des déplacements domicile – travail des actifs de la CCPFML au travers de la mobilisation directe des employeurs.

Accusé de réception en préfecture  
004-240400440-20240924-72-2024-DE  
Date de réception préfecture : 27/09/2024

### Action 2

Inciter les employeurs à mettre en place du covoiturage

Les incitations mises en place pourront se faire à l'échelle d'un employeur mais aussi au niveau d'une zone d'activité comme la zone des Chalus.

## Mesure 5 – Favoriser les services itinérants

### Action 1

Encourager la mutualisation de services itinérants en partenariat avec les structures d'aide à domicile

Il s'agit de la mise en place d'une expérimentation permettant de mutualiser les services itinérants et les services d'aides à domicile. Les commerçants auront la possibilité de « profiter » des déplacements des aides à domicile pour livrer des produits chez les habitants de la CC.

## Mesure 6 – Diffuser l'information sur les services de mobilité

### Action transverse

Développer des actions de communication

Cette mesure transverse s'applique à toutes les mesures. La communication devra se faire auprès des habitants, des touristes, des employeurs et d'acteurs relais comme l'office du tourisme, les associations locales, des centres de santé, etc. Les actions de communication pourront prendre la forme de réunions publiques d'information, de production de supports de communication, d'actions de tests ponctuelles, entre autres.

# Mesure 1.1 : Travailler ensemble à l'amélioration des points d'arrêt des transports collectifs

## Action

### Description

Cette action vise à permettre la valorisation, la sécurisation et une meilleure signalisation des points d'arrêts des transports collectifs sur le territoire. Ceci passe notamment par l'installation d'abris, la sécurisation des abords d'arrêts, l'amélioration de l'information sur les horaires, le trajet, etc.

Cette action est menée de concert par la CCPFML, les communes et la Région Sud. Selon les actions ciblées, les responsabilités sont ainsi partagées.

- **Les communes** ont la responsabilité de l'installation d'abris, de cheminements piétons permettant de sécuriser l'accès piéton à un arrêt et l'installation de mobilier vélos aux arrêts (arceaux vélos par exemple). Au préalable à toute installation de mobilier, il est nécessaire pour les communes de consulter la Région afin de s'assurer que les travaux d'amélioration prévus ne gêneront pas la visibilité et la sécurité de l'arrêt.
- **La Région**
  - peut subventionner une partie du cheminement piéton vers un arrêt avec une limite de 5000 € par arrêt
  - peut subventionner une partie du mobilier installé par la commune à un arrêt (abris, arceaux vélos) à hauteur de 50% et pour une limite de 2000 € par arrêt
  - peut créer un arrêt ou déplacer un arrêt problématique, après concertation avec la commune.
- Il est du ressort des **transporteurs** de mettre à jour les horaires des lignes régulières à chaque arrêt. Les communes sont en revanche libres d'imprimer et afficher elles-mêmes les fiches horaires des lignes scolaires si elles le souhaitent (pas du ressort de la Région ni du transporteur).

### Prochaines étapes

- La CCPFML établit une liste d'arrêts à améliorer ou déplacer, en justifiant la raison des travaux nécessaires et la soumet à la Région.
- Une concertation est organisée afin de valider ou non les travaux demandés.
- Selon les travaux validés, les communes concernées lancent des demandes de subventions à la Région

| Court terme  | Moyen terme | Long terme   |
|--|-------------|--|
| <b>Porteur(s)</b><br>CCPFML<br>Communes<br>Région  |             | <small>Accusé de réception en préfecture<br/>                     004-240400440-20240924-72-2024-DE<br/>                     Date de réception préfecture : 12/09/2024</small><br><b>Porteur(s)</b><br>Transporteurs |
| <b>Territoires concernés</b><br>Toute la communauté de communes  |             |  |
| <b>Publics ciblés</b> Tous publics   |             |  |
| <b>Investissement</b><br><br>Très variable selon le nombre d'arrêts concernés et le type de travaux nécessaires.<br><br>Plusieurs subventions de la Région aux communes possibles pour la création de cheminement piétons et l'installation de mobilier aux arrêts (détails ci-contre) |             | <b>Fonctionnement</b><br>Pas de subvention   |

# Mesure 1.2 : Identifier les besoins d'amélioration de l'offre régionale de transports publics sur la CCPFML

## Action

### Description

En complément de la mesure 1.1, cette mesure vise à améliorer l'offre régionale de transports publics sur le territoire, et notamment les horaires, les points d'arrêt et les trajets des différentes lignes régionales qui desservent la CC.

Une concertation avec la Région, principale décisionnaire de cette mesure, est nécessaire, mais doit être organisée à l'initiative de la CCPFML. Cette **concertation pourrait se faire dans le cadre des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM)**, qui sont en cours d'élaboration en Région Sud. Ces COM portent notamment sur les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics.

Les réunions actuelles d'élaboration du COM sur le bassin de mobilité de la CCPFML sont une première occasion de faire remonter une liste de points d'amélioration de l'offre régionale de transports sur la CC. Le COM devrait être adopté courant 2025 et deux réunions annuelles seront ensuite organisées une fois le COM mis en place. Celles-ci seront également l'occasion de remonter les besoins d'amélioration de l'offre auprès de la Région.

### Prochaines étapes

- La CCPFML établit une liste de points d'amélioration de l'offre régionale de transport : horaires souhaités, arrêts concernés, création d'arrêt, justification de la modification demandée
- Cette liste est transmise à la Région en amont des réunions annuelles du COM
- Ces améliorations sont discutées lors des réunions des COM

| Court terme  | Moyen terme   | Long terme |
|--|---|------------|
| <b>Porteur(s)</b><br>CCPFML  | <small>Accusé de réception en préfecture<br/>004-240400440-20240924-72-2024-DE<br/>Date de réception préfecture : 12/09/2024</small><br><b>Porteur(s)</b><br>Région |            |
| <b>Territoires concernés</b><br>Toute la communauté de communes    |   |            |
| <b>Publics ciblés</b> Tous publics, hors touristes                 |   |            |
| <b>Investissement</b><br><br>Variable selon les travaux à réaliser | <b>Fonctionnement</b><br>Pas de subvention  |            |

Mise en œuvre

# Mesure 1.3 : Mise en place d'un service de transport à la demande (TAD)

## Action

### Description

Cette mesure vise la création d'un service de transport collectif à la demande (TAD) pour les communes non desservies par les offres actuelles (réseau ZOU ! géré par la Région Sud).

**Deux options, ayant chacune ses avantages et inconvénients, sont envisageables :** un TAD de type « régulier », en « ligne virtuelle », avec un trajet et des points d'arrêt fixes ainsi que des horaires, dont le service est déclenché sur réservation – ou un TAD de type « zonal », sans itinéraire ni horaires prédéfinis, ceux-ci variant en fonction des réservations.

Quelle que soit la proposition retenue, la CCPFML prévoit la création de deux lignes distinctes, avec un itinéraire Est et un itinéraire Ouest (TAD linéaire) ; ou un service couvrant les communes de l'Est du territoire et un service couvrant les communes de l'Ouest du territoire (TAD zonal).

Cette offre doit, en priorité, permettre aux séniors d'accéder aux services proposés à Forcalquier, et notamment aux services marchands et de soin. Elle permettra également de connecter les séniors des bourgs les moins denses aux lignes de transport structurantes actuelles que sont la Ligne Express Régionale (LER) n°65 (Forcalquier – Manosque – Aix – Marseille) ainsi que les deux lignes de proximité n°482 (Forcalquier – La Brillanne – Digne) et n°915 (Avignon TGV – Apt – Forcalquier – La Brillanne).

Les deux scénarios sont à l'étude. Le scénario 1 reprend les éléments et les propositions relatifs à un TAD régulier linéaire ; le scénario 2 reprend les éléments et les propositions relatifs à un TAD zonal.

Ce service est proposé à titre expérimental, sur deux ans et **destiné uniquement aux séniors.**

| Court terme   | Moyen terme  | Long terme   |
|---|--|--|
| <p><b>Porteur(s)</b><br/>CCPFML</p>   | <p>Accusé de réception en préfecture<br/>004-240400440-20240924-72-2024-DE<br/>Date de réception préfecture : 27/09/2024</p> <p><b>Patronaire(s)</b><br/>Région<br/>Communes<br/>Prestataire</p> |  |
| <p><b>Territoires concernés</b><br/>Toute la communauté de communes</p>   |  |  |
| <p><b>Publics ciblés séniors</b></p>  |  |  |
| <p><b>Investissement</b><br/>Oui pour la communauté de communes.</p> <p>Possibilité de subvention à hauteur de 50% si achat de « véhicules propres » par la CC et mise à disposition du prestataire</p> |  | <p><b>Fonctionnement</b><br/>Pas de subvention</p> |

# Mesure 1.3 : Mise en place d'un service de transport à la demande (TAD)

## Scénario 1 : TAD régulier linéaire

### Description

Un TAD de type linéaire a l'avantage d'être **simple, moins cher à opérer**, tout en étant **très fiable**.

En ce qui concerne le territoire de la CCPFML, deux tracés se dessinent, reliant chacun le centre-bourg de Cruis à la commune de Forcalquier, l'un par l'Est, l'autre par l'Ouest. Chacun pourrait traverser Forcalquier, desservant la gare routière (Place Marcel Sicard) ainsi que les zones d'activités commerciales des Châlus (terminus de la ligne Ouest) et de la Chêneraie (terminus de la ligne Est). Pour chaque ligne, il est envisagé 3 services par jour (un aller-retours le matin et deux l'après-midi), 4 jours par semaine (lundi, mercredi, jeudi et samedi). Un plan schématique est proposé ci-après.

La logique de ces deux tracés permet à ces deux lignes d'être interopérables, avec un temps de parcours quasiment similaire et assuré quelles que soient les réservations effectuées (aucun détour nécessaire). Les routes les plus difficiles d'accès sont évitées. En revanche, 4 communes ne sont pas desservies : Niozelles (qui possède un arrêt alimenté par les lignes régionales 482 et 915 avec 8 allers-retours quotidiens en tout), Fontienne, Revest-Saint-Martin et Lardiers (communes les moins peuplées de la CC).

### Desserte et éléments financiers (le temps de parcours est donné à titre indicatif)

**Ligne Est :**  
**Cruis** → Montlaux (2.6km, 4mns) → Sigonce (8.3km, 12mns) → Lurs (8.8km, 14mns) → Pierrerie (5.5kms, 8mns) → Les Châlus (4.4km, 7mns) → Forcalquier – Gare routière (1.2km, 3mns) → **La Chêneraie** (1.7km, 3mns).  
 Distance parcourue pour un aller : **32.5 kilomètres, 52 minutes**.  
 • Coût à la journée : 2,5 x 32,5 x 6 = **487,50€**  
 • Coût hebdomadaire = **1 950€**  
 • Coût annuel = **101 400€**

**Ligne Ouest :**  
**Cruis** → Saint-Etienne-les-Orgues (5.4km, 8mns) → Ongles (6km, 9mns) → Le Rocher d'Ongles (2km, 5mns) → Limans (5.7kms, 8mns) → La Chêneraie (7.7km, 13mns) → Forcalquier – Gare routière (1.6km, 3mns) → **Les Châlus** (1.7km, 3mns). Distance parcourue pour un aller : **29.1 kilomètres, 49 minutes**.  
 - Coût à la journée : 2,5 x 29,1 x 6 = **436,50€**  
 - Coût hebdomadaire = **1 746€**  
 - Coût annuel = **90 792€**

| Court terme   | Moyen terme                      | Long terme |
|---|----------------------------------|------------|
| <b>Porteur(s)</b><br>CCPFML                         | <b>Porteur(s)</b><br>Région      |            |
| <b>Territoires concernés</b><br>9 communes de la CC | Communes concernées<br>Opérateur |            |

**Publics ciblés**  
Séniors

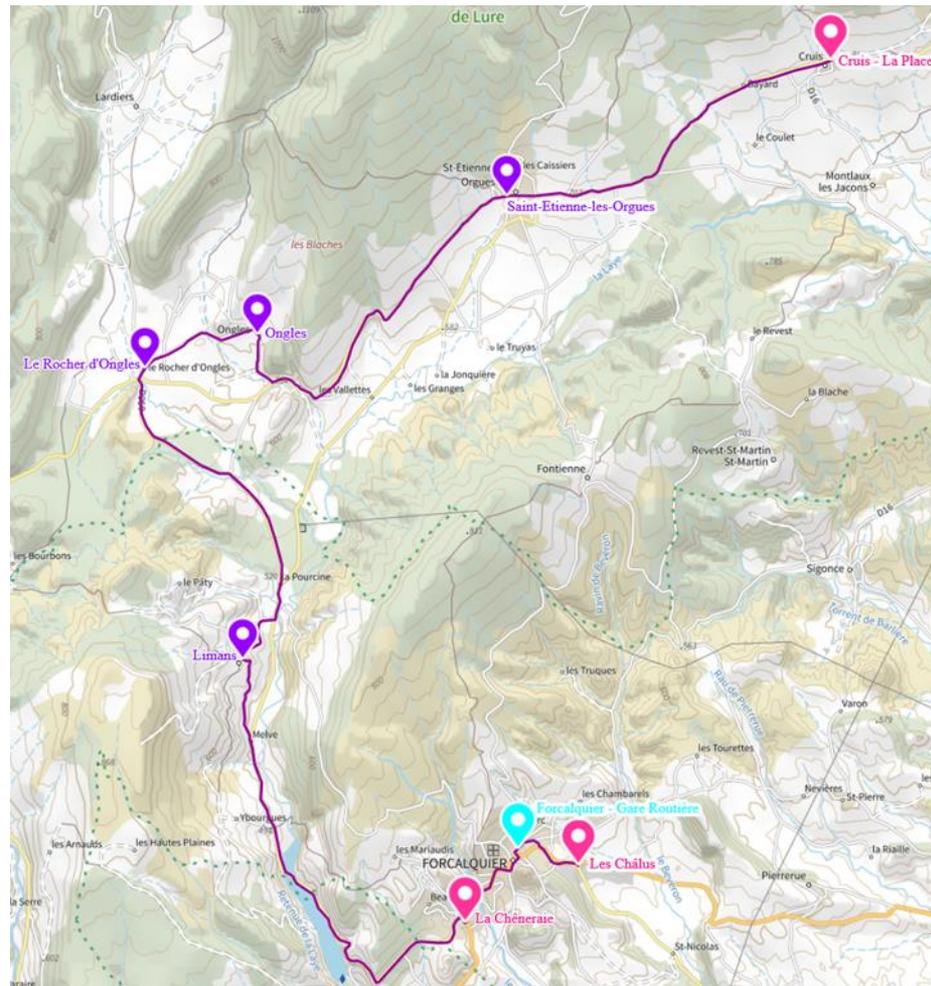
**Investissement**  
Coût au kilomètre d'un TAD linéaire : **2,50€**

**Coût annuel estimé : 192 192€**

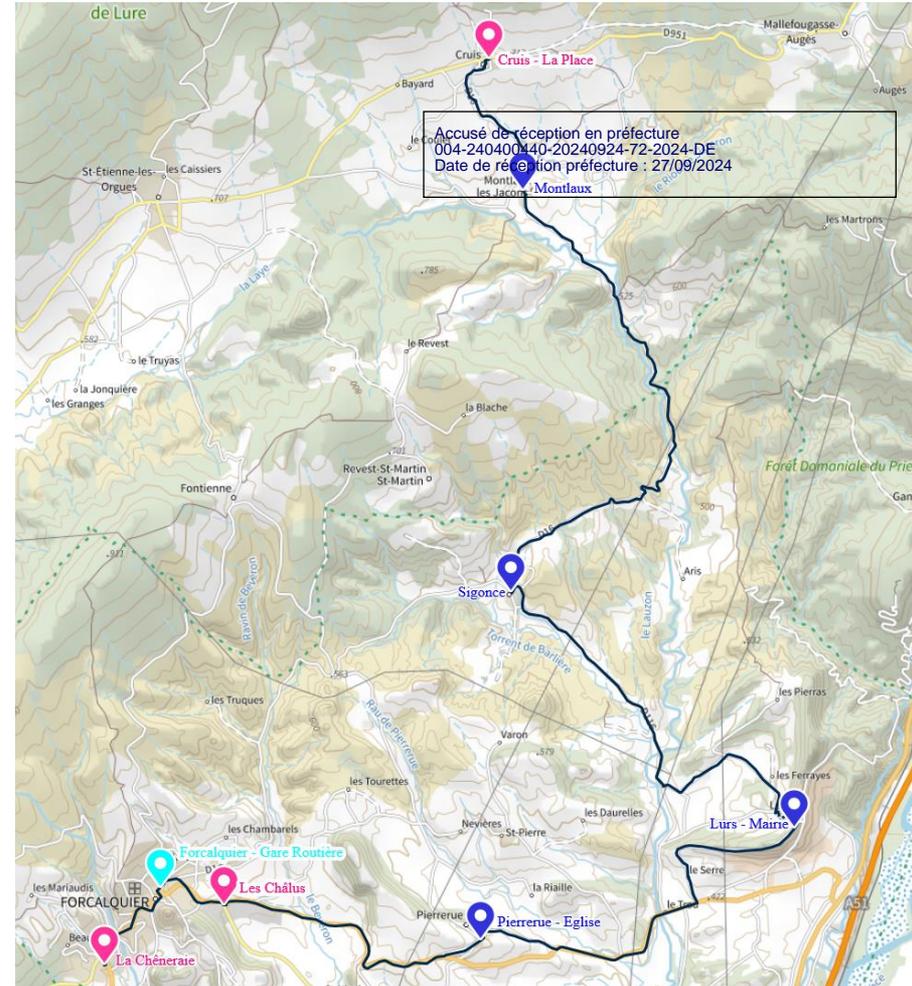
**Tarifs**  
Une **tarification selon le quotient familial** est envisagée.

- Pour les personnes dont le quotient familial CAF est inférieur ou égal à 1000 €, le ticket pourrait être vendu entre 1 et 2 €.
- Pour les personnes dont le quotient familial est compris entre 1000 et 1500 €, le ticket pourrait être vendu 3 €.
- Pour les personnes dont le quotient familial serait supérieur à 1500 €, le ticket pourrait être vendu entre 4 et 5 €.

# Itinéraire Ouest



# Itinéraire Est



 Points d'arrêt communs aux deux tracés

 Points d'arrêt ligne Ouest

 Points d'arrêt en correspondance avec la LER 65

 Points d'arrêt ligne Est

# Mesure 1.3 : Mise en place d'un service de transport à la demande (TAD)

## Scénario 2 : TAD zonal

### Description

Un TAD de type zonal a l'avantage de faciliter le parcours des usagers, d'autant plus s'ils sont âgés, et de pouvoir couvrir l'ensemble des communes de la CCPFML. En revanche, son coût est plus élevé pour la collectivité (environ le double d'un TAD régulier), et il est plus complexe à opérer, avec des itinéraires variant potentiellement chaque jour en fonction des réservations, modifiant les temps de parcours. Il est aussi possible de le faire fonctionner en « porte-à-porte », en allant chercher les bénéficiaires directement chez eux, puis en les rabattant tous vers certains points de desserte.

En conséquence, les réservations doivent être faites avec une amplitude d'avance plus importante (24 à 48h à l'avance). En raison de la flexibilité horaire allouée aux usagers, il est prudent de considérer qu'un véhicule ne ferait en moyenne que 2 aller-retours quotidiens au sein du périmètre qu'il couvre, les jours de circulation.

Afin d'éviter des trajets trop longs ou trop complexes, le territoire pourrait être divisé en deux, avec une zone Est et une zone Ouest. On y retrouverait :

#### Zone Ouest :

- Saint-Etienne-les-Orgues
- Lardiers
- Ongles
- Fontienne
- Limans

Distance potentielle parcourue : **33 km**

#### Zone Est :

- Cruis
- Montlaux
- Revest-Saint-Martin
- Sigonce
- Lurs
- Niozelles
- Pierrerue

Distance potentielle parcourue : **56 km**

### Eléments financiers

#### Zone Ouest :

- Coût à la journée :  $5 \times 33 \times 4 = 660\text{€}$
- Coût hebdomadaire = **2 640€**
- Coût annuel = **137 280€**

#### Zone Est :

- Coût à la journée :  $5 \times 56 \times 4 = 1\,120\text{€}$
- Coût hebdomadaire = **4 480€**
- Coût annuel = **232 960€**

| Court terme  | Moyen terme   | Long terme |
|--|---|------------|
| <b>Porteur(s)</b><br>CCPFML  | Accusé de réception en préfecture<br>004-240400440-20240924-72_2024-DE<br>Date de réception préfecture : 12/09/2024   |            |
| <b>Territoires concernés</b><br>Ensemble des communes de la CC   | <b>Bénéficiaire(s)</b><br>Région<br>Communes concernées<br>Opérateur  |            |
| <b>Publics ciblés</b><br>Séniors   |   |            |
| <b>Investissement</b><br><br>Coût au kilomètre d'un TAD zonal : <b>5,00€</b><br><br>Coût annuel estimé : <b>370 240€</b> | <b>Tarifs</b><br>Une <b>tarification selon le quotient familial</b> est envisagée. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour les personnes dont le quotient familial CAF est inférieur ou égal à 1000 €, le ticket pourrait être vendu entre 1 et 2 €.</li> <li>• Pour les personnes dont le quotient familial est compris entre 1000 et 1500 €, le ticket pourrait être vendu 3 €.</li> <li>• Pour les personnes dont le quotient familial serait supérieur à 1500 €, le ticket pourrait être vendu entre 4 et 5 €.</li> </ul> |            |

# Mesure 2.1 : Créer du stationnement vélo sécurisé au niveau des pôles générateurs de déplacements et aux cœurs de bourgs

## Action

**Afin de renforcer la cyclabilité du territoire, des stationnements sécurisés à destination des vélos doivent être installés sur l'ensemble des communes.**

La possibilité de garer leur vélo, pour les cyclistes actuels, ainsi que la crainte de se faire voler leur vélo, pour les cyclistes potentiels, apparaissent comme deux facteurs majeurs de la pérennité du développement de ce mode de déplacement à l'échelle de la communauté de communes. C'est pourquoi, en corrélation avec les recommandations du CEREMA et celles des associations d'usagers, des stationnements sécurisés de type arceau, permettant d'accrocher cadre et roue, doivent être privilégiés.

Ces derniers devront être implantés de manière visible et de façon à rendre accessibles des lieux générant des activités, notamment les centres-bourgs des différents villages, où se trouvent des commerces, des services, la mairie, l'église, etc. Cela aura pour effet d'inciter à la fois les habitants à adopter ce mode de déplacement actif pour leur mobilité quotidienne, mais aussi d'encourager les cyclotouristes du territoire à s'arrêter dans les communes qu'ils traversent.

Certains pôles particulièrement générateurs de déplacements peuvent être visés en priorité, ou au travers d'une quantité et/ou d'une qualité de stationnements plus ambitieuses. Cela pourrait par exemple être le cas de la gare routière de Forcalquier, favorisant l'intermodalité avec les lignes régionales vers Marseille ou Manosque.

La définition précise des emplacements pourra également se faire avec le concours de l'association Vélo Loisirs Provence. En général, ceux-ci devront se trouver dans un rayon de 50 mètres autour de l'équipement, du commerce ou du service desservi, et comporter au moins 5 arceaux pour améliorer leur visibilité. Il est par ailleurs recommandé qu'ils puissent être proches d'un passage piéton, minimisant de fait les distances à parcourir à pied tout en améliorant la visibilité de ces espaces par les piétons.

Prochaines étapes :

- Définir, avec VLP et les services communaux, les emplacements où pourront être positionnés les espaces de stationnement vélo, avec en fonction le nombre d'arceaux nécessaire
- Solliciter, en lien avec les services de la Région, les différentes subventions disponibles
- Associer les gestionnaires de voirie, notamment le Département, pour la réalisation des travaux

### Court terme

### Moyen terme

### Long terme

#### Porteur(s)

CCPFML

Accusé de réception en préfecture  
004-240400440-20240924-72-2024-DE  
Date de réception préfecture : 27/09/2024

#### Partenaire(s)

Région

#### Territoires concernés

Ensemble des communes de la communauté de communes

CD 04

Association Vélo Loisirs  
Provence  
Communes

#### Publics ciblés

Cyclistes du quotidien et occasionnels (loisir)  
Touristes

#### Investissement

300 €/arceau soit 1500 € pour un emplacement de stationnement de 5 arceaux  
3500 € si emplacement abrité

Hypothèse stationnement abrité gare routière de Forcalquier + non abrité sur l'ensemble des cœurs de bourg : 3500 € + 1500 € x 13 = **19 500 €.**

#### Subventions

Alvéole Plus : prise en charge jusqu'à 40% pour les stationnements sécurisés vélo

ANCT : jusqu'à 50% - 50 000 € via le Plan Avenir Montagne Mobilités

Région

# Mesure 2.2 : Valoriser et renforcer les itinéraires vélo en mettant en place une stratégie touristique vélo à l'échelle de la CC

## Action

**En s'appuyant sur les itinéraires existants traversant le périmètre du Pays de Forcalquier, la mise en œuvre d'une stratégie cyclotouristique permettrait à la fois de valoriser le territoire, ses activités mais aussi d'inciter à la pratique du vélo pour le visiter.**

Le territoire de l'intercommunalité a la chance d'être traversé par l'Eurovéloroute n°8 « Véloroute de la Méditerranée », ce qui lui permet d'être identifié comme point de passage reconnu pour les cyclotouristes.

De plus, l'association « Vélo Loisirs Provence » (VLP) a déjà réalisé un important travail cartographique d'itinéraires disponibles et de recensement des nombreux lieux où se loger, se restaurer, trouver des produits locaux, faire des activités, ou encore à visiter sur le territoire, avec notamment la production d'une brochure exhaustive « Forcalquier – Lure à vélo ».

La CCPFML a tout intérêt à s'appuyer sur ce potentiel existant pour faire de ses communes de réelles haltes pour les cyclotouristes, valorisant les commerces locaux, les hébergeurs, les lieux culturels ou de visite, etc., le cyclotourisme étant beaucoup plus à même de « faire s'arrêter » que le tourisme classique en voiture.

Elle devra pour cela améliorer sa communication, sa signalétique vélo, mais aussi réaliser d'éventuels tronçons cyclables supplémentaires de « dernier kilomètre » pour relier par exemple les cœurs de bourgs ainsi que les points d'intérêt majeurs aux itinéraires recensés et connus des cyclistes, dans un objectif d'incitation à la visite.

### Prochaines étapes :

- Identifier, avec VLP, les embranchements potentiels entre les itinéraires cyclotouristiques et les cœurs de bourg pouvant représenter un intérêt pour les visiteurs
- S'associer au gestionnaire de voirie (CD04) pour l'installation d'un jalonnement cyclable correspondant et éventuellement, pour la réalisation d'un marquage cyclable voire d'une bande cyclable à destination du village
- Organiser, avec VLP, la communication autour de ces nouvelles possibilités

| Court terme  | Moyen terme  | Long terme  |
|--|--|---|
| Porteur(s)<br>CCPFML   | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <small>Accusé de réception en préfecture<br/>004-240400440-20240924-72-2024-DE<br/>Date de réception préfecture : 2024/09/24</small> </div> <b>Porteur(s)</b><br>Communes   | <b>Partenaire(s)</b><br>Office du Tourisme<br>CD 04<br>Région<br>France Vélo Tourisme<br>Association Vélo Loisirs<br>Provence |
| <b>Territoires concernés</b><br>Ensemble de la communauté de communes  |  |   |
| <b>Publics ciblés</b><br>Touristes<br>Cyclotouristes   |  |   |
| <b>Investissement</b><br>Coût d'une bande cyclable sur route existante : 160 € / mètre linéaire et par sens de circulation.<br><br>Coût d'un jalonnement cyclable : 180 €/panneau.<br><br>Coût d'un marquage cyclable au sol sur route existante : résiduel. | <b>Subventions</b><br>ADEME : 55% de prise en charge du coût d'implantation d'aires de service le long des itinéraires à destination des cyclistes<br>70% de prise en charge pour la réalisation d'études techniques permettant la réalisation de tronçons cyclables<br><br><u>Certificats d'Economie d'Energie</u> : jusqu'à 70% d'aides financières pour le soutien à la construction et la promotion d'une politique cyclable |   |

# Mesure 2.3 : Proposer une aide à l'achat de vélos

## Action

**Pour de nombreuses personnes, le premier frein d'accès à la pratique cycliste est celui de l'équipement. Une subvention à l'achat peut permettre de lever ce frein.**

Si des aides financières à l'achat d'un vélo neuf existent (bonus écologique, bonus vélo), celles-ci s'avèrent difficiles à obtenir, peu connues et non ciblées géographiquement. Il est ainsi intéressant de les compléter par une aide locale à l'achat de la part de l'intercommunalité.

Pour pallier ce constat, la CCPFML a mis en place une prime à hauteur de 40% du prix d'achat pour un vélo neuf, plafonnée à 500 €, favorisant l'équipement cycliste des habitants de son territoire. Dans une logique de soutien à l'activité économique locale et de valorisation des circuits-courts, l'un des critères d'éligibilité à la subvention est notamment l'achat du vélo chez un vendeur ou vélociste appartenant au périmètre de la CC.

Afin de renforcer l'efficacité de cette mesure, il devrait être possible d'accorder une subvention plus élevée sur critères sociaux, ou de proposer des tarifs différenciés en fonction du quotient familial, afin de favoriser la mobilité des plus vulnérables.

De plus, il pourrait être envisagé d'inclure l'achat d'un antivol d'un montant minimum de 30 € ou 15% du coût du vélo, et éventuellement d'autres équipements connexes indispensables à une pratique cycliste sereine et sécurisée (gilet fluorescent, lumières, casque, sacoche, serre-pantalons, etc.).

Afin d'accompagner la mise en place de cette action et de fluidifier les inscriptions, une liste d'attente ainsi qu'une enveloppe maximale annuelle peuvent être mises en place (hypothèse 8000 €/an), à ajuster par la suite en fonction des demandes.

Au-delà des critères de résidence, des conditions supplémentaires peuvent être ajoutées, dans le but de cibler certains profils (demandeurs d'emploi, jeunes, bénéficiaires des minima sociaux...) ou de réserver ces financements à certains ménages aux revenus modestes.

| Court terme  | Moyen terme | Long terme                                       |
|--|-------------|--|
| <b>Porteur(s)</b><br>CCPFML  |             | <b>Bénéficiaire(s)</b><br>Vélocistes<br>Communes |
| <b>Territoires concernés</b><br>Ensemble de la communauté de communes  |             |  |
| <b>Publics ciblés</b><br>Résidents<br>Actifs pour les déplacements domicile-travail<br>Demandeurs d'emploi, personnes en formation |             |  |
| <b>Investissement</b><br>/   |             | <b>Fonctionnement</b><br>8 000€/an               |

Accusé de réception en préfecture  
004-240400440-20240924-72-2024-DE  
Date de réception préfecture : 27/09/2024

# Mesure 2.4 : Développer une offre de location de vélos à assistance électrique longue durée comprenant un tarif solidaire selon le quotient familial

## Action

**Dans l'objectif de pallier les problématiques d'équipement de nombreuses personnes, un service de location longue durée peut être envisagé et porté par la communauté de communes.**

En l'occurrence, le vélo à assistance électrique (VAE) apparaît le mode de déplacement le plus à même de répondre aux attentes d'une telle offre. En effet, celui-ci est particulièrement adapté aux trajets d'une longueur allant de 5 à 15 kilomètres, et permet d'effacer de nombreuses contraintes physiques et topographiques inhérentes au vélo mécanique, en particulier le dénivelé, ce qui correspond parfaitement aux caractéristiques du Pays de Forcalquier.

Une offre de location longue durée permet à la fois de pallier les attentes :

- De certains actifs ayant une indisponibilité temporaire de leur mode de déplacement habituel, notamment la voiture
- De personnes prêtes à effectuer un report modal de l'automobile vers le VAE mais frileuses face à l'investissement que demande un tel équipement
- D'habitants en situation de précarité ayant des besoins de déplacement ponctuels (accès aux services, retour à l'emploi, etc.), à qui cela permettrait de faire des économies sur leur budget en comparaison à la voiture.
- De saisonniers qui souhaiteraient se déplacer sans voiture pendant leur présence sur le territoire

C'est pourquoi, pour les ménages aux ressources plus faibles, la mise en place d'un tarif solidaire selon le quotient familial est recommandée. Celui-ci pourrait s'élever à 60 € / mois (2 € / jour) par vélo à assistance électrique. Pour les autres, un tarif aux alentours de 75 € / mois est recommandé.

| Court terme  | Moyen terme | Long terme  |
|--|-------------|---|
| <b>Porteur(s)</b><br>CCPFML  |             | <b>Porteur(s)</b><br>Communes   |
| <b>Territoires concernés</b><br>Ensemble de la communauté de communes  |             |   |
| <b>Publics ciblés</b><br>Tout public<br>Automobilistes<br>Ménages en situation de précarité  |             |   |
| <b>Investissement</b><br>Achat d'un VAE : 2000 à 2500 € / VAE (amortissement sur 3 à 5 ans)  |             | <b>Subventions</b><br>UGAP : tarifs négociés accessibles (réduction des coûts d'investissement du prix du vélo, meilleure qualité, réduction des frais de maintenance et durée de vie prolongée)<br><br>Fonds Vert : Prise en charge des frais de fonctionnement du service de mobilité jusqu'à 2 ans de fonctionnement |
| <b>Fonctionnement</b><br>Maintenance et entretien : 35 € / mois / VAE<br>Coût de fonctionnement à la journée : 6 € / VAE<br>Moyens humains |             |   |

Accusé de réception en préfecture  
004-240400440-20240924-72-2024-DE  
Date de réception préfecture : 2024/09/24

## Action

### A – Développer des aires piétonnes, des zones de rencontre et des zones 30 au sein de la CCPFML

Différentes approches peuvent être adoptées pour redonner de l'espace aux modes actifs et aux piétons face à l'automobile aux abords de certains lieux clés du territoire (rues commerçantes, points d'intérêt touristiques, places de marché, zones centrales denses) :

- **L'aire piétonne**, la plus ambitieuse. Les véhicules, en dehors de quelques exceptions, sont interdits de circulation. Elle doit être vue comme un espace public entièrement dédié aux piétons et aux activités ne pouvant pas cohabiter avec la circulation automobile (balades, repos, jeux...). Ce type d'aires seraient particulièrement adaptée au centre-ville de Forcalquier.
- **La zone de rencontre**, aménagement intermédiaire. Les piétons y sont prioritaires, mais les voitures peuvent circuler jusqu'à 20 km/h, dans un objectif de mixité d'usage de l'espace public. Elle pourrait être testée à proximité des écoles de Forcalquier ou de Saint-Etienne.
- **La zone 30**, pour améliorer la sécurité. Elle reste un espace majoritairement dédié à la circulation automobile, mais vise à limiter sa vitesse pour assurer un meilleur confort aux piétons sur les trottoirs tout en rassurant les usagers des modes doux, notamment les cyclistes. Elle serait adaptée pour le centre-bourg des plus petits villages, à proximité des écoles notamment.



|                               |  |  |  |
|-------------------------------|---|---|---|
| <b>Priorité au piéton</b>     | NON   | OUI   | OUI   |
| <b>Stationnement motorisé</b> | OUI   | OUI mais aménagé  | NON   |
| <b>Accès tous véhicules</b>   | OUI   | OUI   | NON   |
| <b>Vitesse limite</b>         | 30 km/h   | 20 km/h   | Au pas  |

Court terme

Moyen terme

Long terme

#### Porteur(s)

CCPFML  
Communes

Accusé de réception en préfecture  
004-240400440-20240924-72-2024-DE  
Date de réception préfecture : 2024-09-24

#### Porteur(s)

GD04  
Etablissements scolaires

#### Territoires concernés

Ensemble de la communauté de communes  
Ville de Forcalquier  
Commune de Saint-Etienne-des-Orgues

**Publics ciblés** Habitants, piétons, écoliers

#### Investissement

En fonction de la nature du projet ; pour repère coût au mètre linéaire pour une zone de rencontre ou zone 30 de l'ordre de 200 €

#### Subventions

Ministère de la Transition Ecologique : Concours ID-Marche, jusqu'à 100 000 € - espaces publics exemplaires pour la marche  
ADEM E: Appel à projet « Marche du quotidien »

#### Fonctionnement

# Mesure 3.1 : renforcer la stratégie de limitation de la vitesse

## Action

### B – Prioriser les centre-bourgs, les abords des commerces et des écoles

Parmi les lieux majeurs où il apparaît nécessaire de réduire la vitesse de circulation des véhicules tout en accordant plus d'espace aux piétons, les centre-bourgs, où se trouvent de nombreux commerces, ainsi que les écoles, en raison de la présence d'enfants, sont à privilégier en première instance.

En ce qui concerne les établissements scolaires, une piétonnisation progressive et temporaire pourrait être expérimentée aux heures d'entrée et de sortie, à l'aide de barrières modulables, d'abord de manière provisoire afin d'évaluer la pertinence d'un tel système et son acceptabilité par les riverains.

- Cela concernerait éventuellement deux établissements :
- L'école maternelle Fontauris, à Forcalquier
  - L'école primaire communale de Saint-Etienne-des-Orgues

| Court terme  | Moyen terme | Long terme   |
|--|-------------|--|
| <b>Porteur(s)</b><br>CCPFML<br>Communes  |             | <b>Porteur(s)</b><br>CD04<br>Etablissements scolaires  |
| <b>Territoires concernés</b><br>Ensemble de la communauté de communes<br>Ville de Forcalquier<br>Commune de Saint-Etienne-des-Orgues |             |  |
| <b>Publics ciblés</b> Habitants, piétons, écoliers   |             |  |
| <b>Investissement</b>  |             | <b>Subventions</b><br>Ministère de la Transition Ecologique : Concours ID-Marche, jusqu'à 100 000 € - espaces publics exemplaires pour la marche<br>ADEME : Appel à projet « Marche du quotidien » |
| <b>Fonctionnement</b>  |             |  |

Accusé de réception en préfecture  
 004-240400440-20240924-72-2024-DE  
 Date de réception préfecture : 2024/09/24

# Mesure 3.2 : Améliorer la signalétique piétonne, notamment en centre-bourg

## Action

**Au-delà d'un rééquilibrage du partage de l'espace public entre automobilistes et usagers des modes actifs, un développement accru de la signalisation à destination des piétons au sein des cœurs de ville et de villages du territoire inciterait d'autres personnes à marcher plus souvent.**

Afin de redonner à la marche son rôle de mode de déplacement à part entière, l'inscription de la signalétique piétonne au cœur des bourgs doit être une priorité, lui permettant de s'inscrire durablement dans les paysages communaux.

Si elle veut être efficace, cette signalisation piétonne doit répondre à 3 caractéristiques :

- Indiquer la temporalité des trajets en minutes, afin que chacun puisse avoir une idée de la durée nécessaire pour se rendre d'un point à un autre, ce qui est plus encourageant et moins dissuasif qu'une indication de distance ;
- Fournir les indications nécessaires au choix d'un itinéraire présentant des conditions satisfaisantes de sécurité et d'accessibilité aux piétons ;
- Les guider vers un pôle, un service ou un équipement précis (« gare routière », « mairie », « boulangerie », « église », etc.).

Sur ce dernier point, il reviendra aux services communaux et intercommunaux de définir les lieux qu'ils estiment incontournables, mais le concours des commerçants pourra être sollicité, puisqu'une telle mesure aura également pour effet d'informer de manière directe les touristes ou les personnes ne connaissant pas le territoire, amenant à une valorisation des centres-bourgs et à une dynamisation de l'activité économique.

Prochaines étapes :

- Identifier, avec le concours des services développement économique et tourisme de la CC, des services communaux, et des commerçants, quels lieux indiquer et depuis quel endroit central ou générateur de flux
- Estimer les temps de parcours
- Faire la commande des jalonnements piéton

| Court terme  | Moyen terme  | Long terme |
|--|--|------------|
| <p><b>Porteur(s)</b><br/>CCPFML</p>  | <p>Accusé de réception en préfecture<br/>004-240400440-20240924-72-2024-DE<br/>Date de réception préfecture : 12/09/2024</p> <p><b>Porteur(s)</b><br/>Communes<br/>Commerçants</p> |            |
| <p><b>Territoires concernés</b><br/>Centres-bourgs des communes de la CC</p>   |  |            |
| <p><b>Publics ciblés</b><br/>Habitants<br/>Piétons<br/>Touristes</p>   |  |            |
| <p><b>Investissement</b><br/>Coût moyen d'un panneau de signalétique normé : 60 €<br/><br/>Coût moyen d'un mât à panneau : 100 €<br/><br/>Coût moyen pour la pose d'un panneau : 20 €<br/><br/>Coût moyen d'une signalétique piétonne en centre-bourg, hypothèse 5 panneaux/mât : 500 €.</p> | <p><b>Subventions</b><br/>Non</p>  |            |

# Mesure 3.3 : A Forcalquier, renforcer le stationnement périphérique

## Actions

### A – Gérer le dernier kilomètre entre les parkings et le centre-bourg (communication, meilleure signalétique, ...)

Plusieurs parkings, situés à proximité du centre-bourg, permettent de stationner à l'extérieur de la ville et de gagner le centre-ville via des navettes (les jours de marché) ou à pied. C'est notamment le cas des parkings des Cordeliers et de l'espace de la Bonne Fontaine. Afin d'inciter les habitants et les touristes à se stationner dans ces parkings périphériques qui permettent de désengorger le centre-bourg, un certain nombre de mesures doivent être mises en place.

**La signalétique et la communication**, tout d'abord, sont primordiales. Des informations sur ces parkings, leur localisation, le nombre de places qu'ils comportent, leur grande proximité du centre-ville doivent être disponibles sur tous les documents touristiques de la ville (plans, guides, etc.), sur les sites internet de la commune et de la CCPFML. Par ailleurs, la signalétique est importante en entrée de ville, afin d'inciter les personnes à se garer dans ces parkings et éviter ainsi un engorgement du centre-ville. Les panneaux d'information départementaux et des panneaux municipaux pourraient être utilisés afin de diffuser l'information aux visiteurs plusieurs centaines de mètres avant ces parkings et les encourager vivement à se garer dans les parkings périphériques.

Des panneaux signalétiques clairs et facilement visibles devront également être situés sur les différents parkings, indiquant la direction vers le centre-bourg, la distance à parcourir pour atteindre la place centrale de Forcalquier et/ou la citadelle, le nombre de minutes de marche à prévoir. Ces indications encourageront les touristes à faire le trajet à pied.

Une navette estivale est déjà mise en place depuis plusieurs années les jours de marché. Elle relie le parking de la Bonne fontaine au centre-bourg, toutes les 15 minutes environ. La signalétique de cette navette devra être renforcée sur les parkings et à l'entrée de la ville, afin de faire connaître le service, aux visiteurs notamment (fréquence, points d'arrêt, premier et dernier passage etc.)

| Court terme   | Moyen terme   | Long terme |
|---|---|------------|
| <b>Porteur(s)</b><br>CCPFML<br>Commune de Forcalquier   | <b>Porteur(s)</b><br><small>Accusé de réception en préfecture<br/>004-240400440-20240924-72-2024-DE<br/>Date de réception préfecture : 11/10/2024</small> |            |
| <b>Territoires concernés</b><br>Commune de Forcalquier  |   |            |
| <b>Publics ciblés</b> Tout public et touristes  |   |            |
| <b>Investissement</b><br>Estimation du coût de la communication et de quelques panneaux de jalonnement à différents endroits des deux parkings : environ 3000€. | <b>Fonctionnement</b>   |            |

# Mesure 3.3 : A Forcalquier, renforcer le stationnement périphérique

## Actions

### B – Améliorer la piétonnisation entre les parkings et le centre-ville

En complément de la mesure précédente, un cheminement piéton clair et sécurisé doit être mis en place, permettant de relier les parkings périphériques de la Bonne Fontaine et des Cordeliers au centre-ville.

Là encore, une signalétique claire indiquant le cheminement piéton à privilégier, le temps de marche vers le centre-ville depuis les parkings devra être mise en place sur les différents parkings.

Plus précisément, plutôt que de longer la D4100, dangereuse pour les piétons, il pourrait ainsi être recommandé aux piétons de passer par le chemin de Coste et la rue des Giloux afin d'arriver directement en cœur de bourg. Pour ce faire, **ces rues devraient être aménagées en zone de rencontre**, permettant aux voitures et aux piétons de cohabiter. Une signalétique spécifique au sol devrait ainsi être mise en place et des panneaux prévenant de la zone de rencontre apposés à différents points de cette zone. Deux aménagements spécifiques (types ralentisseur « dos d'âne ») devraient également être installés en début et fin de secteur pour physiquement contraindre les véhicules à réduire leur vitesse.

Mise en oeuvre

| Court terme  | Moyen terme  | Long terme |
|--|--|------------|
| <b>Porteur(s)</b><br>CCPFML<br>Ville de Forcalquier  | <b>Bénéficiaire(s)</b>   |            |
| <b>Territoires concernés</b><br>Ville de Forcalquier |  |            |
| <b>Publics ciblés</b> Tout public et touristes       |  |            |
| <b>Investissement</b>                                | <b>Subventions</b><br><br><u>Ministère de la Transition Ecologique</u> : Concours ID-Marche, jusqu'à 100 000 € - espaces publics exemplaires pour la marche<br><u>ADEME</u> : Appel à projet « Marche du quotidien » |            |

# Mesure 4.1 : Encourager les employeurs à mettre en place un plan de mobilité employeur (PDME)

## Action

**La première étape vers l'amélioration des déplacements domicile – travail pour l'ensemble des actifs du territoire est prise en compte, au niveau des entreprises, qu'elles soient publiques ou privées, de l'importance du sujet de la mobilité.**

Depuis la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) votée en 2019, un volet mobilité lors des négociations annuelles de tout employeur de plus de 50 salariés a été ajouté au Code du Travail. A défaut, la mise en place d'un plan de mobilité est exigée. L'employeur doit ainsi encourager, sensibiliser et faciliter le recours aux mobilités douces ou alternatives auprès de ses employés.

En s'appuyant sur le service économique de la CCPFML ou encore sur la Chambre de Commerce et d'Industrie du Vaucluse, le rôle de l'intercommunalité est de réussir à mettre en place un dialogue avec les employeurs privés et publics du territoire pour les encourager à s'investir dans un plan de mobilité employeur ou inter-employeur. Le cadre réglementaire, mais aussi les enjeux de recrutement et de fidélisation pourront être au cœur de ces échanges, en particulier pour les structures dont l'activité repose sur des métiers en tension, avec des horaires décalés, des enjeux saisonniers ou encore de nombreux déplacements contraints (type aides à domicile par exemple).

Ceci est aussi l'occasion d'informer les entreprises et de promouvoir auprès d'elles les solutions déployées par la CCPFML dans le cadre de son schéma local d'orientation des mobilités.

Prochaines étapes :

- Assurer la prise de contacts avec les employeurs pouvant être potentiellement touchés, de manière formelle mais aussi informelle (organisation d'un petit-déjeuner par exemple)
- Proposer des actions de sensibilisation à destination des employeurs et des salariés, telle que la Fresque de la Mobilité
- Valoriser l'enjeu des liens entre mobilité et emploi lors de salons de l'emploi / salons des employeurs

| Court terme   | Moyen terme  | Long terme |
|---|--|------------|
| <b>Porteur(s)</b><br>CCPFML   | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; font-size: small;">                     Accusé de réception en préfecture<br/>                     004-240400440-20240924-72-2024-DE<br/>                     Date de réception préfecture : 27/09/2024                 </div> <b>Porteur(s)</b><br>Employeurs<br>CCI |            |
| <b>Territoires concernés</b><br>Principales zones d'emploi de la communauté de communes |  |            |
| <b>Publics ciblés</b><br>Employeurs<br>Actifs   |  |            |
| <b>Fonctionnement</b><br>Ressources humaines  | <b>Subventions</b><br>Aucune   |            |

# Mesure 4.2 : Inciter les employeurs à mettre en place du covoiturage à l'échelle de leur établissement voire au niveau de la zone d'activité

## Action

**En raison des nombreuses contraintes inhérentes à la localisation des zones d'emploi, rendant le recours à un véhicule motorisé indispensable, le covoiturage est souvent la solution la plus évidente et rapide à mettre en place en alternative à l'autosolisme.**

La manière la plus efficace d'améliorer les déplacements domicile-travail au travers du covoiturage est de l'organiser directement au sein de l'entreprise, ce qui permet notamment de répondre à d'éventuelles contraintes horaires.

Une enquête de domiciliation, réalisée par le service RH, peut par exemple permettre à chacun de connaître les collègues habitant près de chez soi et avec qui d'éventuels trajets en covoiturage seraient possibles. Cette approche peut aussi s'étendre à l'ensemble des entreprises d'une zone d'activité définie, à l'instar de celle de Chalus, où se trouvent de nombreux employeurs.

Néanmoins, n'étant pas forcément adopté spontanément, le covoiturage se doit d'être accompagné et mis en avant par la communauté de communes, à la fois auprès des actifs mais aussi auprès des directions des entreprises. Un argumentaire reprenant les atouts de cette pratique pourrait être construit, dans l'objectif de les convaincre.

Ainsi, il est notamment possible de faire appel à un opérateur de covoiturage (BlaBlaCar Daily, Karos, Klaxit...) qui pourrait organiser le service en hébergeant des « communautés de covoiturage » ; de communiquer, animer et sensibiliser sur la question, etc. Cela peut aussi par une valorisation des aires de covoiturage existantes sur le territoire de la CC, en mettant en avant par exemple le site officiel France Mobilités recensant les aires de covoiturage au niveau national (<https://www.francemobilites.fr/actualites/base-nationale-des-aires-covoiturage>), en modifiant leur positionnement en fonction des remontées des entreprises, ou en ajoutant des places réservées au covoiturage sur certains parkings positionnés à des points névralgiques.

| Court terme   | Moyen terme  | Long terme |
|---|--|------------|
| <p><b>Porteur(s)</b><br/>CCPFML</p>   | <p>Accusé de réception en préfecture<br/>004-240400440-20240924-72-2024-DE<br/>Date de réception préfecture : 12/09/2024</p> <p><b>Porteur(s)</b><br/>Employeurs</p>   |            |
| <p><b>Territoires concernés</b><br/>Principales zones d'emploi de la communauté de communes<br/>Zones d'activité<br/>Entreprises</p>  | <p>CCI<br/>Communes<br/>Partenariats privés</p>  |            |
| <p><b>Publics ciblés</b><br/>Actifs<br/>Salariés</p>  |  |            |
| <p><b>Investissement / fonctionnement</b><br/>A la charge des employeurs</p> <p>La CC pourrait prendre en charge la mise en place d'un service de type Klaxit, pour moins de 10 000€ / an, qui servirait donc à tous les habitants.</p> | <p><b>Subventions</b><br/><u>Plan covoiturage 2024 du gouvernement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prime de 100€ pour les conducteurs qui réalisent leurs 10 premiers trajets de courte distance</li> <li>- 50% des coûts des campagnes d'incitation au covoiturage financés</li> <li>- Un cofinancement des projets de covoiturage par le fonds vert, compris entre 50 et 80%</li> </ul> |            |

# Mesure 5 – Encourager la mutualisation des services itinérants en partenariat avec les structures d'aide à domicile

Mise en œuvre

## Action

**Sur le territoire de la CCPFML comme sur une grande majorité de territoires ruraux et périurbains en France, les difficultés de recrutement des aides à domicile sont grandes. Les freins à la mobilité sont parmi les principales causes de cette difficulté (pas de permis, difficulté à stationner, déplacements très nombreux et contraignants, etc.) En parallèle, sur ces territoires ruraux, l'absence voire la disparition de commerces et de services de proximité est criante.**

Nous proposons ici de mettre en place, sur le territoire de la CCPFML, une expérimentation permettant de mutualiser les services itinérants et les services d'aides à domicile. Les déplacements des aides à domicile (AAD) ayant lieu dans tous les cas (une fois les rendez-vous fixés) et n'étant pas soumis à une logique de rentabilité (contrairement aux commerces itinérants), il s'agirait ici de profiter des déplacements des AAD pour apporter certains biens et/ou services aux personnes visitées, en partenariat avec des commerçants proposant ces produits.

La participation de structures d'aide à domicile locales et de commerces et/ou de services locaux à l'expérimentation serait basée sur le volontariat. Les commerçants qui ont déjà proposé par le passé des services itinérants sur la CCPFML et les commerçants ayant assisté à l'atelier du 8 novembre 2023 et étant par conséquent familiarisés avec le projet de SLOM, pourraient être les premiers à qui proposer de faire partie de cette expérimentation. La Maison France Services itinérante serait également un partenaire privilégié.

Les modalités exactes du partenariat seraient toutefois à définir selon la volonté des structures participantes, en privilégiant dans un premier temps une expérimentation sur un secteur du territoire.

Pour accompagner le déploiement d'une offre itinérante, la CCPFML aurait un rôle d'impulsion en réunissant les acteurs intéressés. Elle pourrait également apporter un soutien évènementiel pour soutenir les offres itinérantes.

| Court terme   | Moyen terme | Long terme   |
|---|-------------|--|
| <b>Porteur(s)</b><br>CCPFML   |             | <b>Partenaire(s)</b><br>Région   |
| <b>Territoires concernés</b><br>Ensemble de la communauté de communes                                 |             | Structures d'aide à domicile<br>Commerçants locaux<br>Maison France Services |
| <b>Publics ciblés</b><br>Résidents locaux<br>Séniors<br>Publics vulnérables en difficulté de mobilité |             |  |
| <b>Investissement</b><br><br>Aucun, il s'agit ici plutôt de mise en relations et de valorisation      |             | <b>Subventions</b>   |

Accusé de réception en préfecture  
004-240400440-20240924-72-2024-DE  
Date de réception préfecture : 12/09/2024

# Mesure 6 – Développer des actions de communication sur les services de mobilité (1/2)

## Action

Il est vital pour le fonctionnement des nouveaux services que les utilisateurs puissent avoir connaissance de leur existence. Cela passe par des outils et actions de communication permanents et ponctuels.

### Communication permanente

Pour toutes les actions présentées dans ce document, proposer une information relayée par différents canaux de communication aux habitants et aux touristes

Plusieurs outils servent habituellement à répondre aux demandes du public à propos des différents services de mobilité disponibles sur un territoire :

- **Sites internet et réseaux sociaux** : ces outils permettent de donner une visibilité aux projets de mobilité et d'être un espace d'échanges, de questions-réponses, de partage des expériences de mobilité du territoire, etc. Les informations devront ici notamment être relayées sur le site internet et les réseaux sociaux de la CCPFML (Facebook, Instagram), des communes et de l'office du tourisme de Forcalquier (sur le site Haute Provence Tourisme) a minima.
- **Distribution de supports papiers** (flyers, guide des nouveaux services) en mairie, à l'office du tourisme, sur le marché, etc.
- **Des relais de proximité « physiques »** permettront d'informer les personnes moins à l'aise avec les outils numériques. Selon les profils d'utilisateurs, l'office de tourisme, les services des communes (services d'animation), le CCAS pourront relayer l'information. Il faudra donc s'assurer que ces acteurs relais sont bien en possession de toutes les informations nécessaires (horaires, tarifs, conditions d'éligibilité des nouveaux services, etc.)

### Information et sensibilisation concernant la nouvelle organisation de la circulation

Le but de cette communication est de sensibiliser la population aux modes doux (vélo, marche) et aux bienfaits de ceux-ci. Il s'agit également d'informer sur les aménagements de la circulation en cours de réalisation et à venir (zone 30, zones de rencontre...) et de leur vocation (sécurité renforcée pour cyclistes et piétons, réduction du trafic, etc.)

Cette communication sera à la fois permanente via des panneaux de police et de sensibilisation et ponctuelle : parution d'articles dans la presse locale, information sur les sites des communes concernées et de la CC.

| Court terme   | Moyen terme   | Long terme                           |
|---|---|--------------------------------------|
| <p><b>Porteur(s)</b><br/>CCPFML<br/>Communes</p>  | <p>Accusé de réception en préfecture<br/>004-240400440-20240924-72-2024-DE<br/>Date de réception préfecture : 2024/09/24</p> <p><b>Porteur(s)</b><br/>Région<br/>CD04<br/>France Service<br/>Employeurs Associations<br/>Office du tourisme<br/>Centre de santé<br/>Médiathèque</p> |                                      |
| <p><b>Territoires concernés</b><br/>Toute la CCPFML</p>   |   |                                      |
| <p><b>Publics ciblés</b> Tous publics</p>   |   |                                      |
| <p><b>Investissement</b><br/><br/>Impressions de flyers : prix pour 1000 flyers A5 : environ 30 €<br/><br/>Organisation de journées « test » :<br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoréparation de vélo : 250€/heure</li> <li>• Animation remise en selle : 200€/heure</li> <li>• Sensibilisation à la sécurité routière : 200€/heure</li> </ul> </p> |   | <p><b>Subventions</b><br/>Aucune</p> |
|   | <p>Organisation de réunions publiques : coût de la location d'une salle pour deux à trois heures maximum</p>  |                                      |

Mise en œuvre

## Action

### Communication ponctuelle

En plus de la communication permanente présentée à la page précédente, des événements de communication plus ponctuels pourront être mis en place par la CC et les communes

#### Actions ponctuelles de « test »

Pour les nouveaux services mis en place, comme la location de VAE ou le service de TAD pour les seniors, une présentation des services au grand public pourra être couplée à des actions de « test » de ces nouveaux services, ouvertes à toutes personnes éligibles au service en question. Ces tests pourraient se dérouler sur quelques heures (empreint d'un VAE pour 2h ou test gratuit d'un trajet de TAD par exemple). Ils pourraient s'insérer dans le cadre de « journées ou semaines de la mobilité » comme la Semaine européenne de la mobilité qui a lieu chaque année en septembre.

Par ailleurs, des actions de sensibilisation ou de test en lien avec la pratique du vélo (remise en selle pour les personnes n'ayant pas pratiqué le vélo depuis un certain temps, autoréparation vélo) pourraient être organisées par la CCPFML à Forcalquier mais aussi à Saint-Etienne ou dans d'autres villages de la CC, ces actions pouvant s'étaler sur quelques heures ou sur une journée entière selon le besoin et le nombre d'habitants participants.

#### Réunions publiques

Pour les actions induisant notamment des modifications de circulation, des réunions publiques pourront être organisées afin d'expliquer l'objectif et les bienfaits de ces mesures et de permettre aux habitants notamment de s'exprimer.

| Court terme   | Moyen terme  | Long terme                           |
|---|--|--------------------------------------|
| <p><b>Porteur(s)</b><br/>CCPFML<br/>Communes</p>  | <p><b>Porteur(s)</b><br/>Région<br/>CD04<br/>France Service<br/>Employeurs Associations<br/>Office du tourisme<br/>Centre de santé<br/>Médiathèque</p> | <p><b>Porteur(s)</b></p>             |
| <p><b>Territoires concernés</b><br/>Toute la CCPFML</p>   |  |                                      |
| <p><b>Publics ciblés</b> Tous publics</p>   |  |                                      |
| <p><b>Investissement</b></p> <p>Impressions de flyers : prix pour 1000 flyers A5 : environ 30 €</p> <p>Organisation de journées de sensibilisation / test :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoréparation de vélo : 250€/heure</li> <li>• Animation remise en selle : 200€/heure</li> <li>• Sensibilisation à la sécurité routière : 200€/heure</li> </ul> <p>Organisation de réunions publiques : coût de la location d'une salle pour deux à trois heures maximum</p> |  | <p><b>Subventions</b><br/>Aucune</p> |

Accusé de réception en préfecture  
004-240400440-20240924-72-2024-DE  
Date de réception préfecture : 12/09/2024