

Arayon  
 Aucelon  
 Barnave  
 Barsac  
**Beaumont-en-Diois**  
**Beaurières**  
 Bellegarde-en-Diois  
 Boulc  
 Brette  
 Chalancon  
 Chamaloc  
**Charens**  
 Châtillon-en-Diois  
 Die  
 Establet  
 Glandage  
 Gumiane  
 Jonchères  
 La Bâtie-des-Fonds  
**La Motte-Chalancon**  
 Laval-d'Aix  
 Les Prés  
 Lesches-en-Diois  
 Luc-en-Diois  
**Lus-la-Croix-Haute**  
 Marniac-en-Diois  
 Menglon  
 Mison  
 Montlaur-en-Diois  
 Montmaur-en-Diois  
 Pennes-le-Sec  
 Ponet-et-Saint-Auban  
 Pontaix  
 Poyols  
 Pradelle  
 Recoubreau-Jansac  
 Rochefourchat  
 Romeyer  
 Rottier  
 Saint-Andéol  
 Saint-Dizier-en-Diois  
 Sainte-Croix  
 Saint-Julien-en-Quint  
**Saint-Nazaire-le-Désert**  
 Saint-Roman  
 Solaure en Diois  
 Vachères-en-Quint  
 Valdrôme  
**Val-Maravel**  
 Volvent

# DIOIS

## PLAN LOCAL D'URBANISME

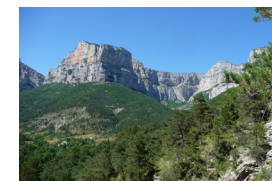
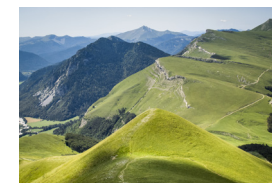
### Intercommunal

## Annexe 8 : Schéma Directeur d'Infrastructures Cyclables du Diois

Approbation



aux Sources de la Drôme  
Communauté des Communes du Diois



**1. LA MISSION ET LES OBJECTIFS DU SCHEMA**

2. PRESENTATION DU RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)

4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

5. LE STATIONNEMENT VELO

6. LE JALONNEMENT



LE DÉPARTEMENT



# Elaboration du Schéma Directeur d'Infrastructures Cyclables du Diois

Présentation du diagnostic et du programme d'actions pour  
approbation du Schéma

Conseil Communautaire – 21 novembre 2024



[www.inddigo.com](http://www.inddigo.com)

# 1. CADRAGE | LES OBJECTIFS DU SCHÉMA CYCLABLE

Le Schéma Directeur Cyclable : le **document de référence** pour la structuration de la politique cyclable de la CCD

- ✓ Disposer d'un état des lieux des **aménagements cyclables** et du **stationnement cyclable (selon données disponibles)**
- ✓ Disposer d'une vision des **pratiques cyclables** et des **publics cibles**
- ✓ Proposer des solutions pour **développer les déplacements à vélo du quotidien**, tout en essayant dans la mesure du possible de les combiner avec les **déplacements touristiques**
- ✓ Permettre à l'usager de disposer de tous les **services et équipements** complémentaires aux infrastructures cyclables et nécessaires à son attractivité
- ✓ Traiter **l'intermodalité**, en combinant l'offre de mobilité existante au déploiement du schéma cyclable
- ✓ A terme, déterminer les **périmètres et modalités d'intervention** des différentes collectivités dont la CCD pour la mise en œuvre et le suivi du schéma
- ✓ **Hiérarchiser, étudier la faisabilité et chiffrer** les nouveaux aménagements proposés : voies cyclables, stationnements et petits services
- ✓ Articuler avec d'autres **documents cadres structurants** du territoire (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal...)



# 1. LA MISSION – PRINCIPAUX JALONS DE L'ETUDE

- 
- ✓ **Lancement du programme AVELO2 en novembre 2022 : objectif de développement du vélo du quotidien**
  - ✓ **Lancement de l'étude du Schéma Cyclable en juin 2023 (47 k€ TTC, charge nette CCD = 10 k € TTC)**
  - ✓ **Enquête cartographique en ligne en juillet <> septembre 2023**
  - ✓ **Entretiens en juillet <> août 2023**
  - ✓ **Ateliers avec les partenaires en septembre <> octobre 2023**
  - ✓ **Validation par les élus du diagnostic et du schéma d'intention en novembre 2023**
  - ✓ **Elaboration et validation de la stratégie en novembre 2023 <> mars 2024**
  - ✓ **Définition des itinéraires à expertiser et chiffrage, avril/mai 2024**
  - ✓ **Comité Technique en mai 2024**
  - ✓ **Comité de pilotage en juin 2024**
  - ✓ **Réunion des partenaires – 17 juillet 2024**
  - ✓ **Comité de pilotage – 30 septembre 2024**
  - ✓ **Approbation du Schéma par le Conseil communautaire – 21 novembre 2024**

# 1. PHASE DIAGNOSTIC - UNE ÉTUDE DE LA CYCLABILITE, DES BESOINS ET ATTENTES POUR FIXER DES OBJECTIFS

1. ANALYSE DU CONTEXTE TERRITORIAL

2. ANALYSE DU RÉSEAU EXISTANT

3. ANALYSE DES ENJEUX DE DÉPLACEMENTS

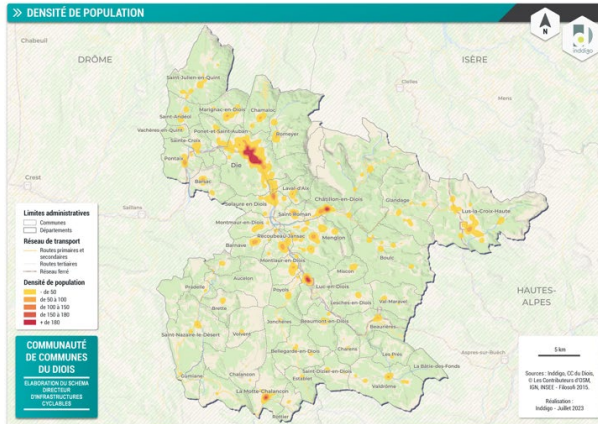
4. CONCERTATION : ATELIERS DE TRAVAIL,  
CARTOGRAPHIE ET ENTRETIENS

5. ELABORATION D'UN SCHÉMA D'INTENTIONS

# 1. PHASE DIAGNOSTIC - EXTRAITS

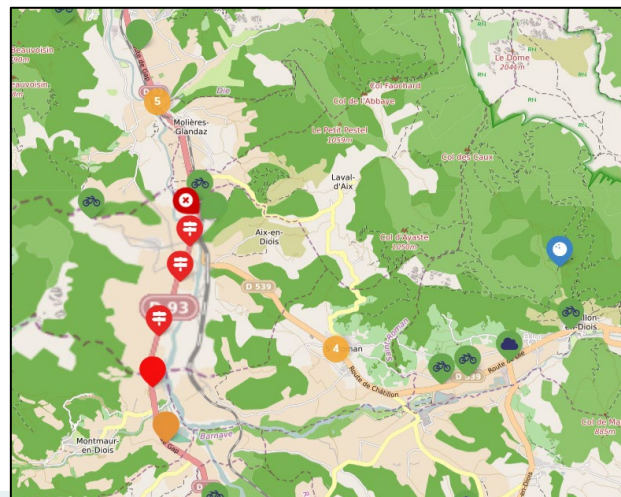
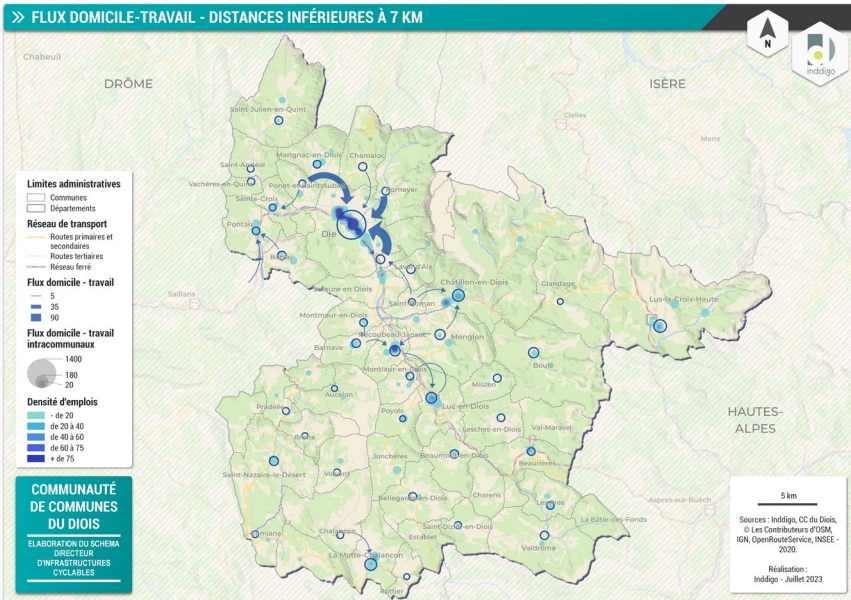
## 1. CADRAGE | CONTEXTE DU DIOIS

- ✓ Un territoire de près de 12 000 habitants, répartis sur 50 communes
- ✓ Une ruralité forte, et des distances de déplacements pouvant être importantes
- ✓ Une commune centre, Die, et cinq bourgs-centre
- ✓ Une part modale vélo déjà développée pour un territoire rural (6% des habitants du territoire se déplacent à vélo pour se rendre au travail en 2020)



\*Insee, RP2020 exploitation principale, géographie  
au 01/01/2023

## » FLUX DOMICILE-TRAVAIL - DISTANCES INFÉRIEURES À 7 KM



## 2. RÉSEAU EXISTANT | LES BANDES MULTIFONCTIONNELLES

### Secteur Sainte-Croix <> Die

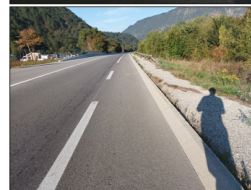
- Un itinéraire COHÉRENT
- Un itinéraire INTUITIF
- Un itinéraire ATTRACTIF

SANS DÉTOUR inutile

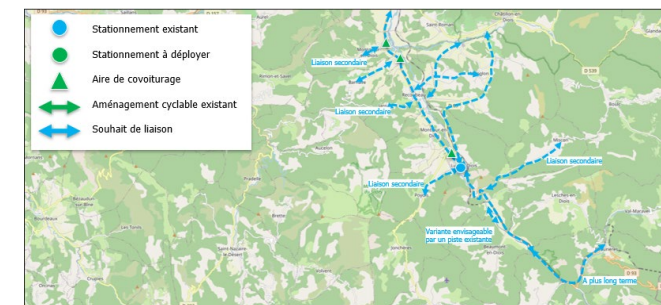
Un itinéraire CONFORTABLE

Un itinéraire SÉCURISÉ

- ✓ Des largeurs de BMF plus importantes
- ✓ Des discontinuités toujours importantes
- ✓ Une largeur de voirie difficilement extensible à la sortie de Sainte-Croix, avec la présence rapprochée de la Drôme
- ✓ Itinéraire le plus direct
- ✓ 4'000 véhicules/jour, dont près de 400 PL



*Diagnostic détaillé à retrouver dans le rapport et prochainement en ligne.*

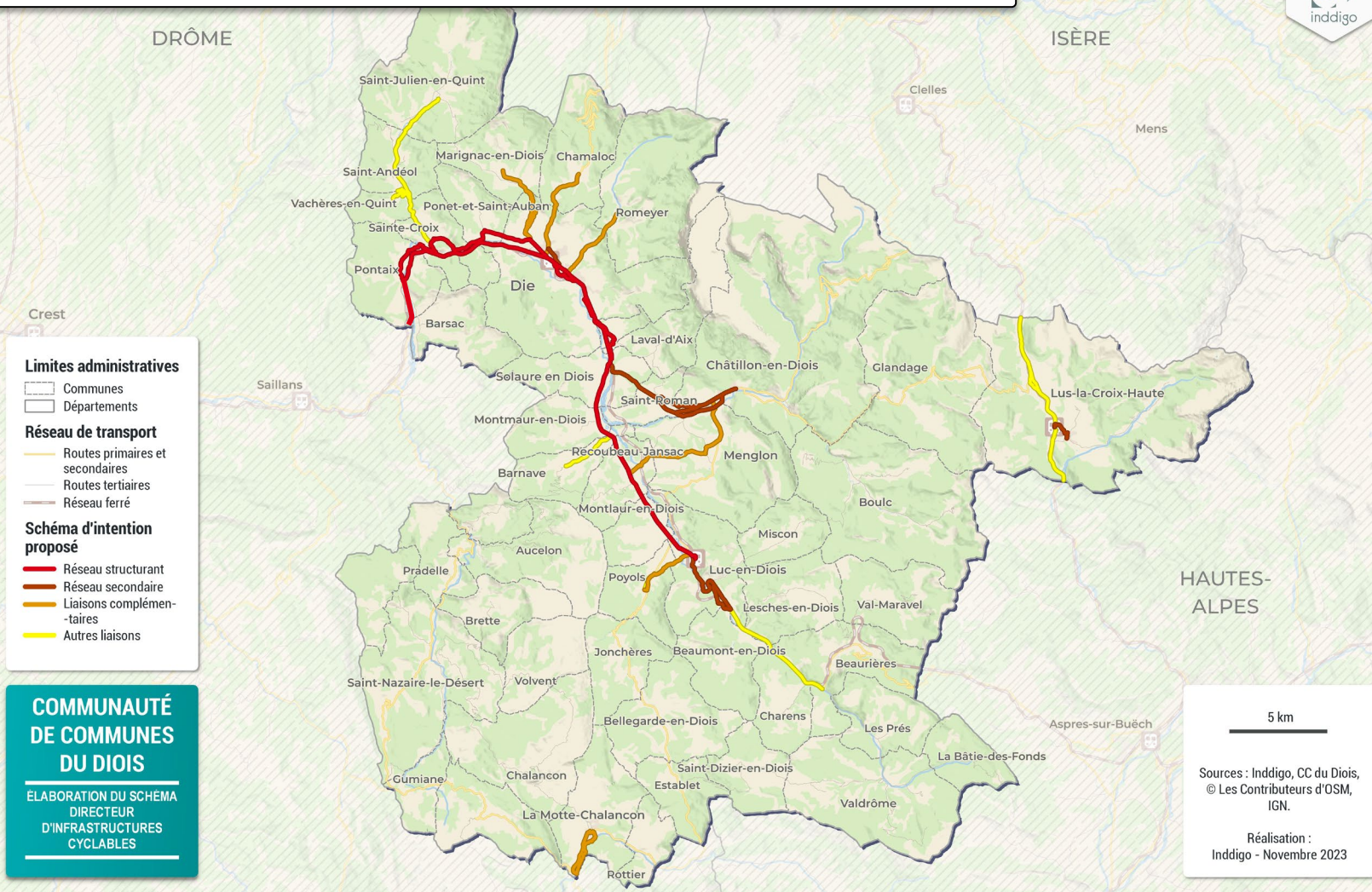




# 1. PHASE DIAGNOSTIC - LE SCHÉMA D'INTENTION

## >> SCHÉMA D'INTENTION PROPOSÉ

Une structuration en colonne vertébrale et des connexions en arrêtes



Sur l'ensemble des axes identifiés :

≈ **26,5km**

*Liaisons structurantes*

≈ **15km**

*Liaisons secondaires*

≈ **29km**

*Liaisons complémentaires*

≈ **31km**

*Autres liaisons*

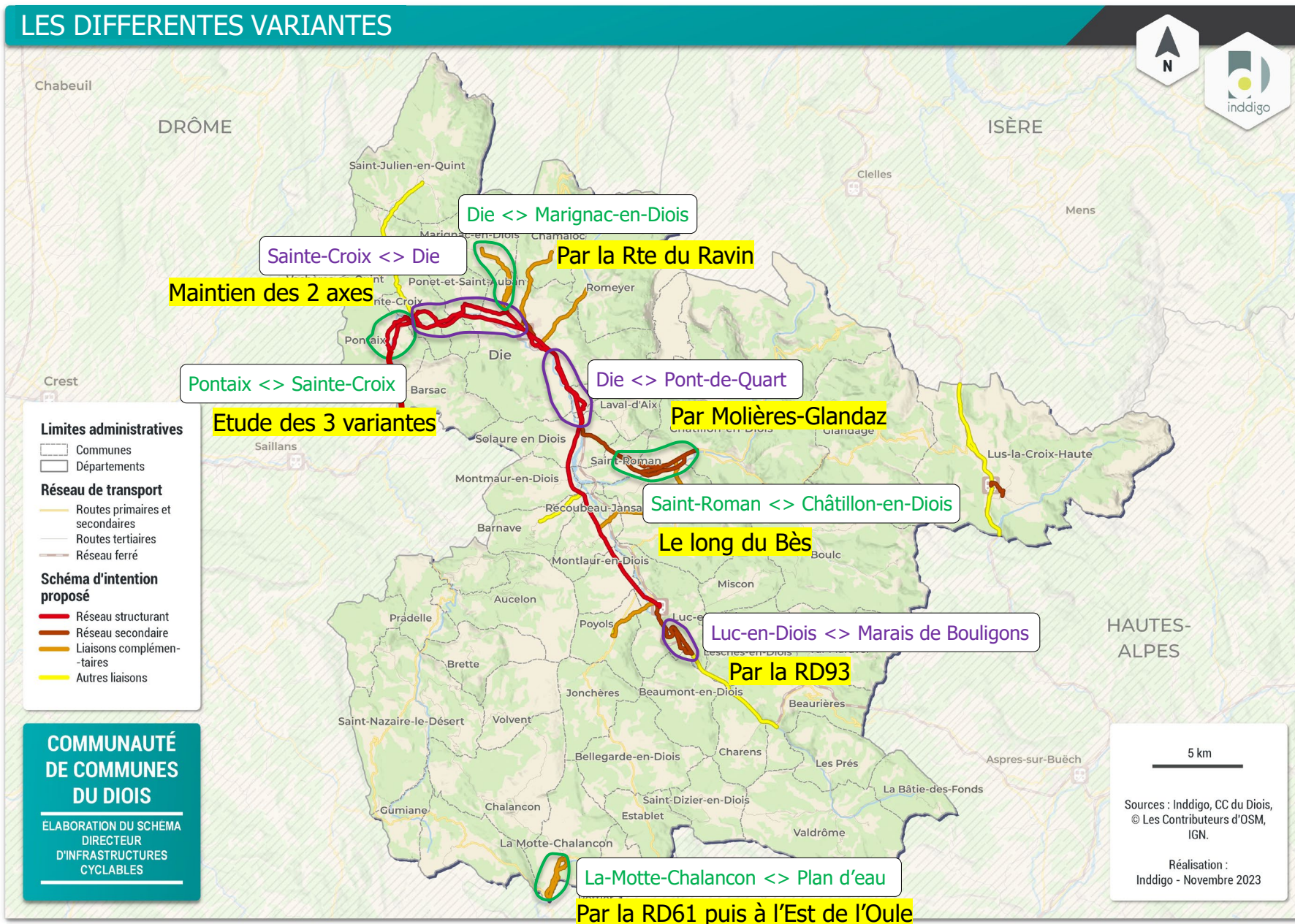
Soit ≈ **100km** de nouvel aménagement, à ajouter aux **9,3km** existants

*NB : Certains axes présentent plusieurs variantes, qui seront arbitrées en phase stratégique de l'étude. Les kilométrages sont issus d'une moyenne pour chaque axe*



# 1. PHASE SCENARIOS - LES VARIANTES ÉTUDIÉES

## LES DIFFERENTES VARIANTES



- Analyse comparative en atelier de travail et par le bureau d'études
- Validation des variantes à expertiser en Comité de Pilotage

# 1. LES AMBITIONS ET OBJECTIFS DE LA CCD



**RÉSEAU CYCLABLE** continu, dense et homogène, bien aménagé et sécurisé



**PLAN DE CIRCULATION** : favoriser le vélo en repensant le partage de l'espace



**SIGNALISATION** des itinéraires cyclables



**STATIONNEMENT** aux plus près des équipements et adaptés



**SERVICES** : ateliers de réparation, services de location, formation des futurs usagers



**COMMUNIQUER/SENSIBILISER** : définir les cibles et mettre en place des campagnes adaptées pour promouvoir et sensibiliser aux bonnes pratiques

Intervenir sur ces thématiques



Répondre aux attentes des cyclistes et de futurs cyclistes



Enclencher un processus visible de report modal



**9 %** de part modale en 2024

*Objectif Plan Vélo 2018*



**12 %** de part modale en 2030

*Orientation T5 de la Stratégie Nationale Bas Carbone*

**Orientations proposées par la CCD : 12% en 2030, et 20% à Die**

1. LA MISSION EST LES OBJECTIFS DU SCHEMA

2. PRESENTATION DU RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)

4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

5. LE STATIONNEMENT VELO

6. LE JALONNEMENT



# STRUCTURATION DU RÉSEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

## >> RÉSEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL DU DIOIS

Un réseau de  
**116 km**  
**d'itinéraires**  
**cyclables**

### Légende

- Maillage du réseau cyclable
- dont réseau communal de Die

### Limites administratives

- CC du Diois 26
- Communes

COMMUNAUTÉ DES  
COMMUNES DU DIOIS

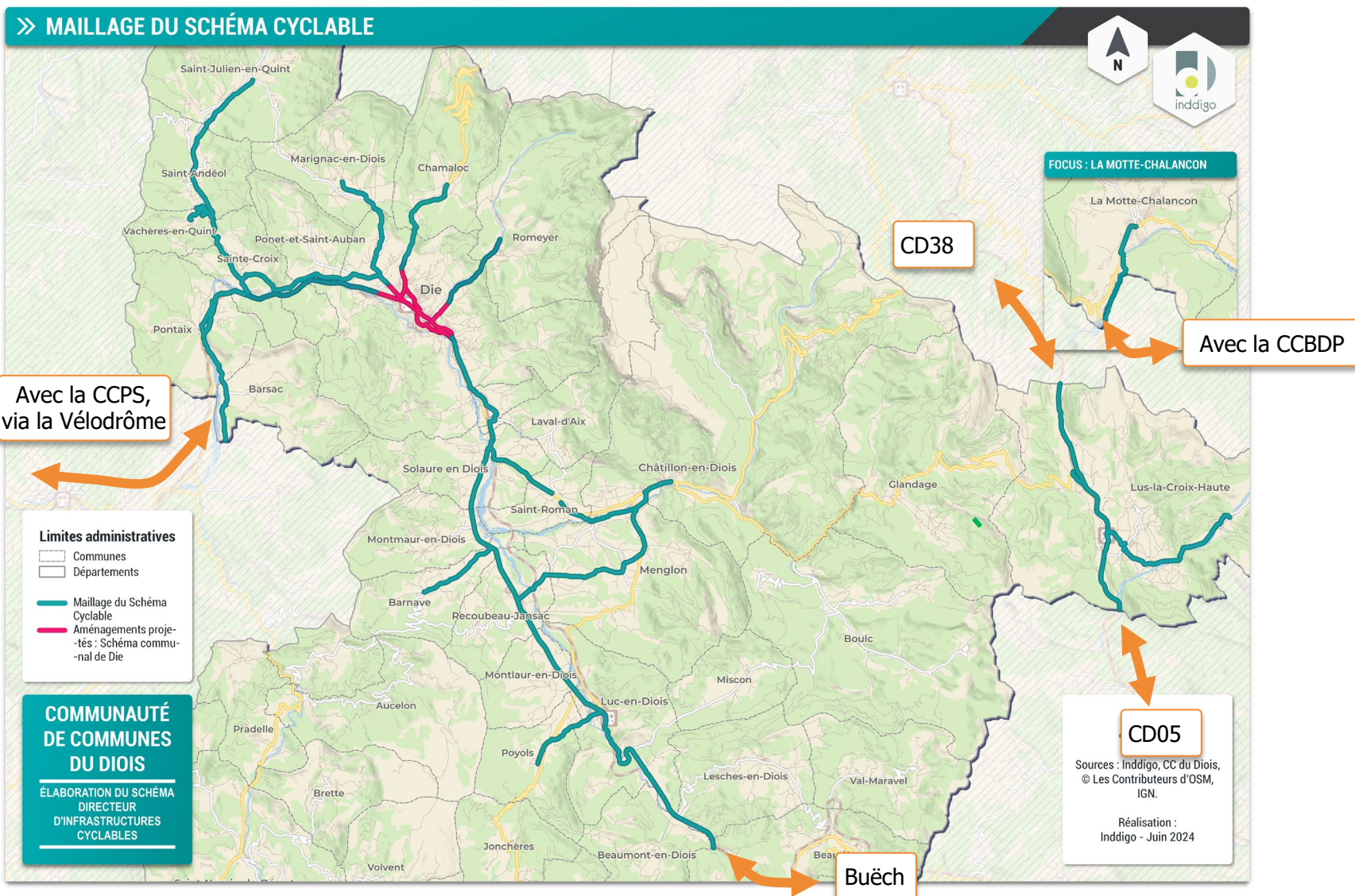
Elaboration du Schéma  
Directeur d'Infrastructures  
Cyclables

Sources : Inddigo, CC du  
Diois, contributeurs OSM,  
IGN.

Réalisation :  
CCD - septembre 2024



# UNE CONTINUITÉ DE LIAISONS AVEC LES TERRITOIRES VOISINS



# 18 LIAISONS IDENTIFIÉES AU RESEAU

- ✓ 1/ Barsac <> Pontaix
- ✓ 2/ **Pontaix <> Sainte-Croix**
- ✓ 3/ Sainte-Croix <> Vallée de Quint
- ✓ 4/ **Sainte-Croix <> Die**
- ✓ 5/ Die <> Marignac-en-Diois
- ✓ 6/ Die <> Chamaloc
- ✓ 7/ Die <> Romeyer
- ✓ 8/ **Die <> Pont-de-Quart**
- ✓ 9/ **Pont-de-Quart <> Châtillon-en-Diois**
- ✓ 10/ Châtillon-en-Diois <> Menglon <> Recoubeau-Jansac
- ✓ 11/ **Pont-de-Quart <> Recoubeau-Jansac**
- ✓ 12/ **Recoubeau-Jansac <> Luc-en-Diois**
- ✓ 13/ Desserte de Barnave
- ✓ 14/ Luc-en-Diois <> Le Claps et Boulignons
- ✓ 15/ Luc-en-Diois <> Poyols
- ✓ 16/ **La-Motte-Chalancon <> Plan d'eau du Pas des Ondes**
- ✓ 17/ Lus-la-Croix-Haute <> La gare
- ✓ 18/ Lus-la-Croix-Haute <> Lus-la-Jarjatte



**Dont 7 liaisons complexes avec variantes présentées en Comité de Pilotage**



# 18 LIAISONS IDENTIFIÉES AU RESEAU

## >> RÉSEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL DU DIOIS - LIAISONS

### Légende

- 1/ Barsac <> Pontaix
- 2/ Pontaix <> Sainte-Croix
- 3/ Sainte-Croix <> Vallée de Quint
- 4/ Sainte-Croix <> Die
- 4/ Sainte-Croix <> Die par Bouane
- 5/ Die <> Marignac-en-Diois
- 6/ Die <> Chamaloc
- 7/ Die <> Romeyer
- 8/ Die <> Pont-de-Quart
- 9/ Pont-de-Quart <> Châtillon-en-Diois
- 10/ Châtillon-en-Diois <> Menglon <> Recoubeau-Jansac
- 11/ Pont-de-Quart <> Recoubeau-Jansac
- 12/ Recoubeau-Jansac <> Luc-en-Diois
- 13/ Desserte de Barnave
- 14/ Luc-en-Diois <> Le Claps et Boulignons
- 15/ Luc-en-Diois <> Poyols
- 16/ La-Motte-Chalancon <> Plan d'eau du Pas des Ondes
- 17/ Lus-la-Croix-Haute <> La gare
- 18/ Lus-la-Croix-Haute <> Lus-la-Jarjatte
- Schéma communal de Die - Aménagements projetés

COMMUNAUTÉ DES  
COMMUNES DU DIOIS

Elaboration du Schéma  
Directeur d'Infrastructures  
Cyclables

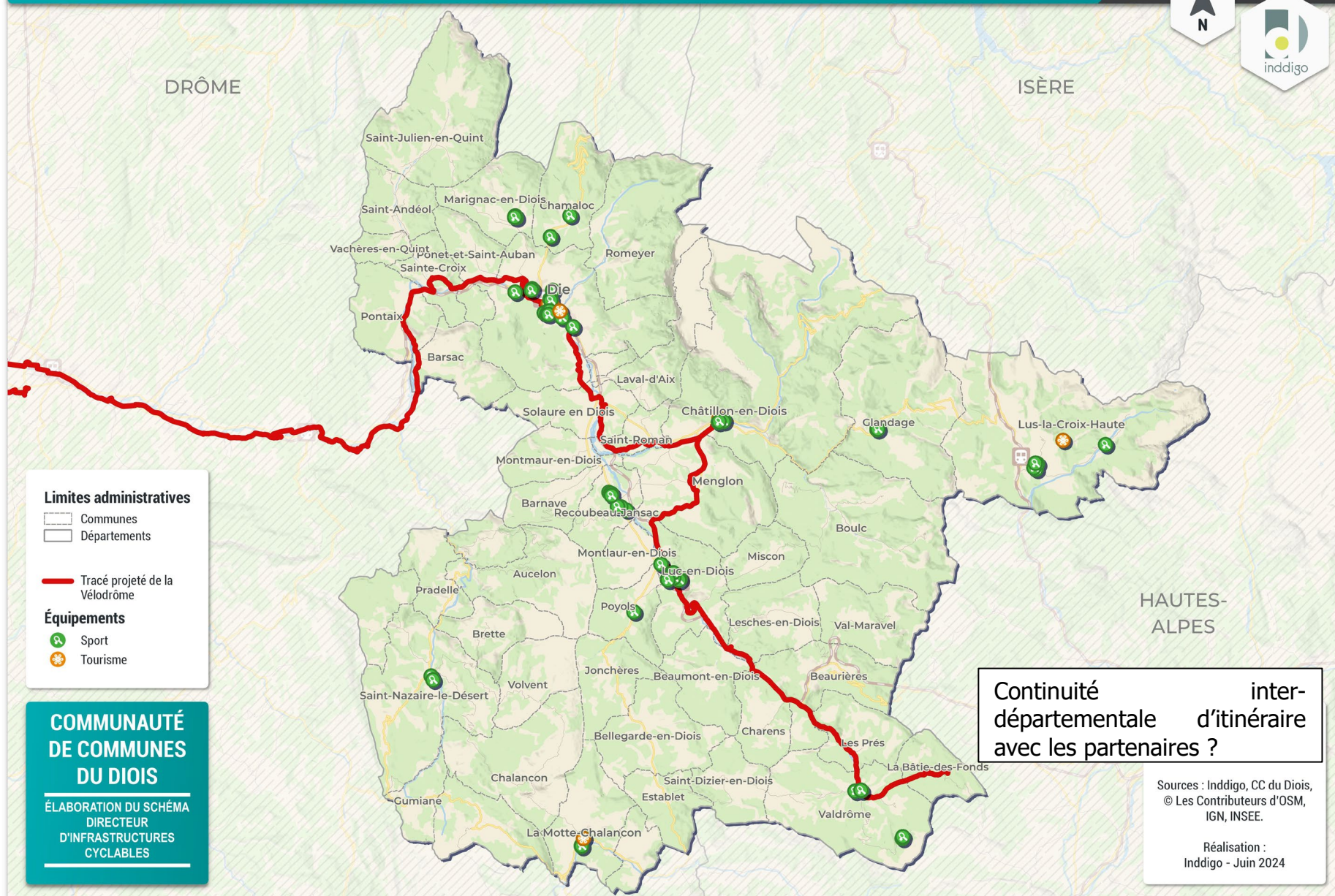
Sources : Inddigo, CC du  
Diois, contributeurs OSM,  
IGN.

Réalisation :  
CCD - septembre 2024



# + UN ITINERAIRE DE VELOTOURISME : LA VÉLODRÔME

## » TRACÉ PROJETÉ DE LA VÉLODRÔME



**1.** RAPPEL DE LA MISSION ET OBJECTIFS DU SCHEMA

**2.** PRESENTATION DU RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

**3.** APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)

**4.** PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

**5.** LE STATIONNEMENT VELO

**6.** LE JALONNEMENT



# ESTIMATION FINANCIÈRE DES AMÉNAGEMENTS

- ✓ **Estimation des coûts d'aménagement selon un catalogue de prix au mètre linéaire (issu d'études similaires et récentes) :**
  - Partage de voirie
  - Chaussée à voie centrale banalisée
  - Bande cyclable unidirectionnelle
  - Pistes cyclables bidirectionnelles
  
- ✓ **Variation de ce prix selon les contraintes techniques :**
  - Site propre bidirectionnel sur chaussée existante : coût variable (si nécessité de revêtir ou non)
  - Site propre bidirectionnel ex-nihilo en terrain plat
  - Site propre bidirectionnel ex-nihilo en sections contraintes
  - Etc.
  
- ✓ **Estimations plus ponctuelles de pacification de voirie selon le niveau retenu :**
  - Zone 30 simple : marquage + signalétique
  - Zone 30 modérée : marquage + signalétique + 1 ou 2 alternats
  - Zone 30 renforcée : marquage + signalétique + alternat(s) + plateau(x)
  - Traversée de routes importantes, nécessitant parfois des plateaux
  - Etc.



En € HT



Ces prix ne prennent pas en compte les acquisitions foncières à réaliser, ni les coûts de maîtrise d'œuvre et d'éventuelles déviations d'itinéraires)

8/ Die <> Pont-de-Quart



# 8/ DIE <> PONT-DE-QUART

Itinéraire découpé en quatre sections :

**1/** Une section en site propre, côté Est de la RD93, sans contraintes techniques majeures mais avec des contraintes foncières importantes : 3 bâtiments à supprimer ou à contourner, positionnement en limites de propriétés, espace limité entre les propriétés et la chaussée existante.



Enjeu foncier

Environ **400k€ à 520k€**

**2/** Une section en cohabitation, avec la traversée du hameau de Molières-Glandaz, pouvant être pacifiée davantage, puis un passage en partage de voirie sur route communale (marquage au sol et jalonnement)

Environ **10k€**

**3/** Un chemin carrossable à revêtir, permettant d'accéder à Pont de Quart par le passage sous la voie ferrée



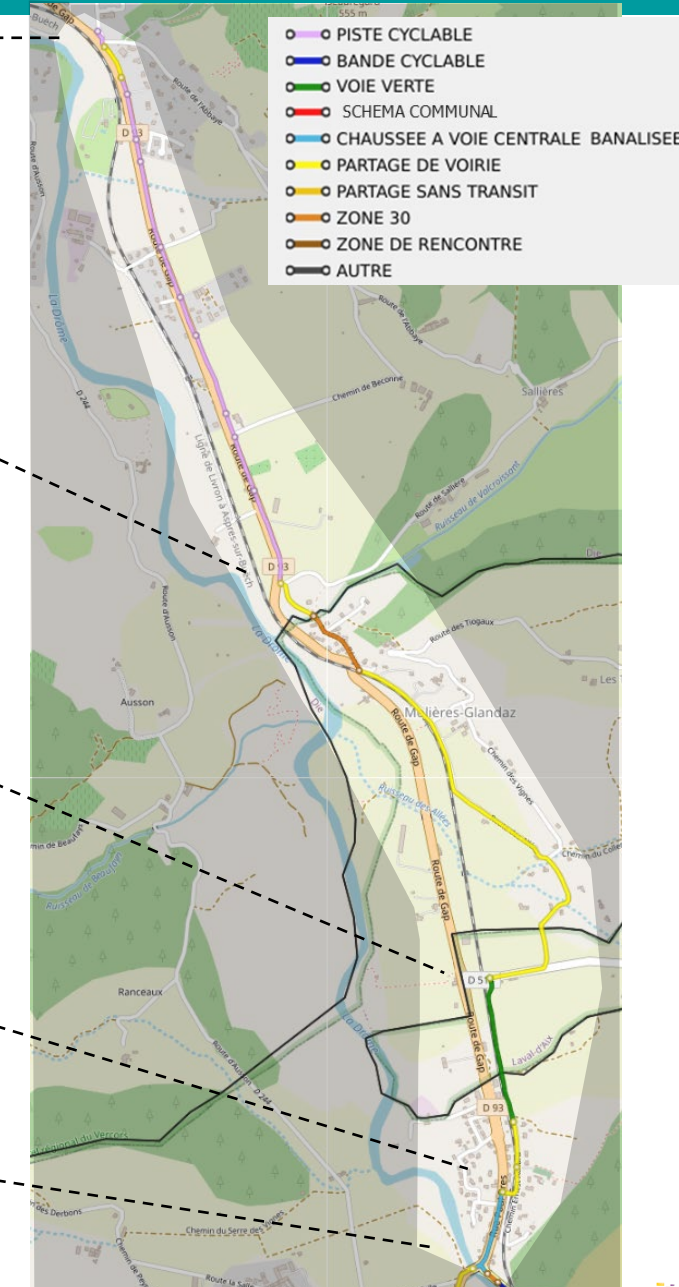
Enjeu foncier

Environ **90k€**

**4/** La traversée de Pont-de-Quart, pouvant être sensiblement améliorée : CVCB, création de 2 plateaux, possibilité de création d'un alternat en écluse latérale, etc.

Environ **40k€**

⇒ **De 550k€ à 650k€**



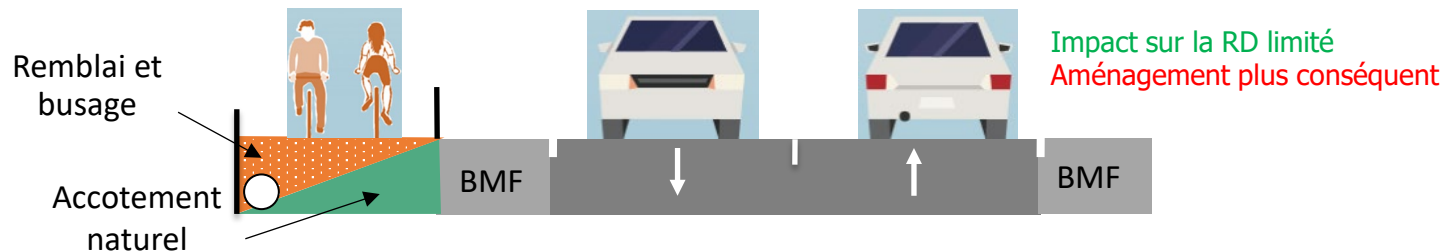
# 8/ DIE <> PONT-DE-QUART

## Focus sur l'aménagement de la piste cyclable bidirectionnelle :

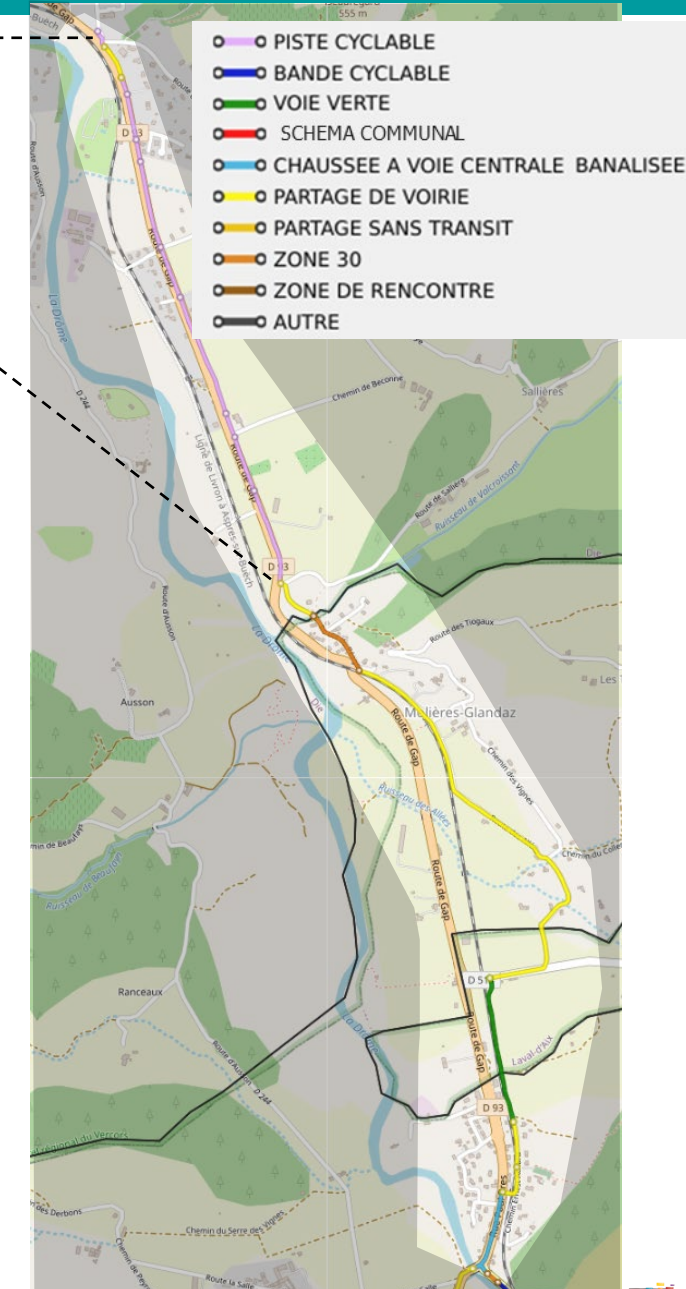
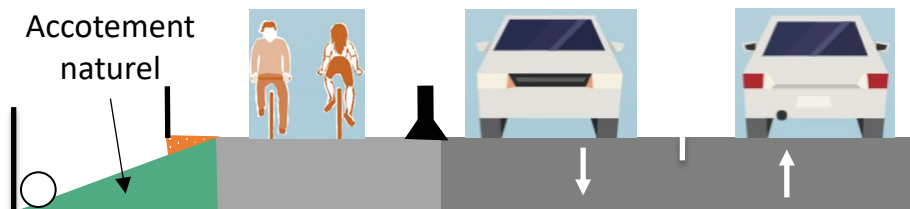
**1/** Une section en site propre, côté Est de la RD93, sans contraintes techniques majeures mais avec des contraintes foncières importantes : 3 bâtiments à supprimer ou à contourner, positionnement en limites de propriétés, espace limité entre les propriétés et la chaussée existante.

Deux configurations possibles sur cette section :

**1<sup>ère</sup> solution** : remblai et acquisition foncière côté gauche (sens Die -> Pont-de-Quart), pour implanter la piste le long de la RD93. Busage ponctuel à prévoir.



**2<sup>ème</sup> solution** : Suppression des BMF, décalage de la chaussée et création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur l'emprise libérée (en conservant 0,7m de séparatif)





# 8/ DIE <> PONT-DE-QUART



**1/** Trois cas de figures (de gauche à droite) : accotement large et disponible pour faire passer un site propre, bâtiment à démolir ou à contourner, accotement plus limité mais suffisant pour faire passer une piste.



**2/** Passage à Molières-Glandaz, à pacifier



**3/** Cheminement à revêtir



**4/** Traversée de Pont-de-Quart, à pacifier davantage (projet CVCB)



# POUR ALLER PLUS LOIN...

## ✓ 185 fiches segments

- Préconisations détaillées
- Listing des enjeux foncier, technique, environnementaux
- Chiffrage
- Photos
- Commentaires



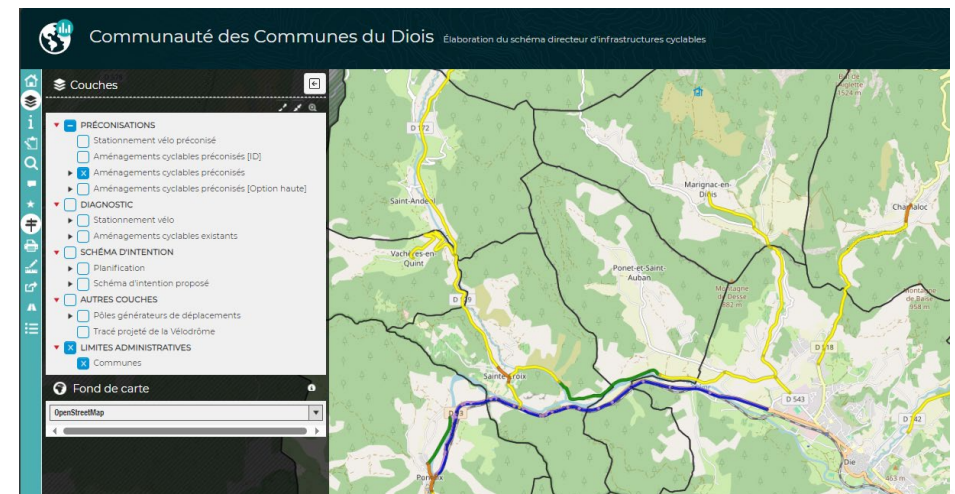
## ✓ 13 cartes de secteur

- Identification des numéros de segment
- Typologie d'aménagement préconisé
- Différenciation option minimaliste/ intermédiaire / maximaliste



## ✓ Accès à la plateforme Terra

- Consultable jusqu'au 03/12/2024
- Représentation cartographique des préconisations
- Export SIG
- Filtrage des données



1. RAPPEL DE LA MISSION ET OBJECTIFS DU SCHEMA

2. PRESENTATION DU RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)

4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

5. LE STATIONNEMENT VELO

6. LE JALONNEMENT



# PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

- ✓ **La stratégie de mise en œuvre implique un positionnement de la Communauté des Communes et ses partenaires sur les enjeux suivants :**

| Enjeux                                         | Objectifs                                                              |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| 0- Estimation financière du schéma cyclable    | Identification du montant alloué au déploiement                        |
| 1- Hiérarchisation des axes du schéma cyclable | Structuration des axes du schéma cyclable                              |
| 2- Planification                               | Phasage de la mise en œuvre progressive du schéma sur 13 ans           |
| 3- Financements                                | Identification des financements disponibles                            |
| 4- Gouvernance                                 | Définition du dispositif de suivi de la mise en œuvre                  |
| 5- Evaluation                                  | Suivre la mise en œuvre du schéma cyclable par le relevé d'indicateurs |

# 0-ESTIMATION FINANCIÈRE DES AMÉNAGEMENTS

- ✓ **Estimation des coûts d'aménagement selon un catalogue de prix au mètre linéaire (issu d'études similaires et récentes) :**
  - Partage de voirie
  - Chaussée à voie centrale banalisée
  - Bande cyclable unidirectionnelle
  - Pistes cyclables bidirectionnelles
  
- ✓ **Variation de ce prix selon les contraintes techniques :**
  - Site propre bidirectionnel sur chaussée existante : coût variable (si nécessité de revêtir ou non)
  - Site propre bidirectionnel ex-nihilo en terrain plat
  - Site propre bidirectionnel ex-nihilo en sections contraintes
  - Etc.
  
- ✓ **Estimations plus ponctuelles de pacification de voirie selon le niveau retenu :**
  - Zone 30 simple : marquage + signalétique
  - Zone 30 modérée : marquage + signalétique + 1 ou 2 alternats
  - Zone 30 renforcée : marquage + signalétique + alternat(s) + plateau(x)
  - Traversée de routes importantes, nécessitant parfois des plateaux
  - Etc.



En € HT



Ces prix ne prennent pas en compte les acquisitions foncières à réaliser, ni les coûts de maîtrise d'œuvre et d'éventuelles déviations d'itinéraires)



# 0 - ESTIMATION FINANCIÈRE DES AMENAGEMENTS

## » SCHÉMA CYCLABLE : SCÉNARIO COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU DIOIS



### FOCUS : LA MOTTE-CHALANCON



#### Limites administratives

- Communes
- Départements

#### Schéma cyclable : Scénario CC du Diois

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Voie verte
- Rampe
- Chaussée à voie centrale banalisée
- Partage de voirie
- Partage sans transit
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Autre
- Projet CD26
- Aménagements projetés : Schéma communal de Die

### COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU DIOIS

ÉLABORATION DU SCHÉMA  
DIRECTEUR  
D'INFRASTRUCTURES  
CYCLABLES

2 km

Sources : Inddigo, CC du Diois,  
© Les Contributeurs d'OSM,  
IGN.

Réalisation :  
Inddigo - Juin 2024

# 0- ESTIMATION FINANCIÈRE DES AMENAGEMENTS

## Estimation financière du volet « infrastructure » -

✓ Un Schéma estimé à :

|                                                                                               |                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
|                                                                                               |                              |
|  <sup>1</sup> | <b>8,8M€ HT – 10,6M€ TTC</b> |
| €/an/hab. <sup>2</sup>                                                                        | <b>56€/an/hab</b>            |
| €/an <sup>3</sup>                                                                             | <b>675k€/an</b>              |

- <sup>1</sup> ⇒ Chiffrage de la bande cyclable montante de la RD1075 non intégré au schéma (projet CD26).  
 ⇒ Intégration des aménagements programmés au schéma communal de Die
- <sup>2</sup> ⇒ Sur une période de mise en œuvre de **13 ans**
- <sup>3</sup> ⇒ Montant intégrant la recherche de financements  
 ⇒ Considérant des financements à hauteur de 30% (appels à projet, plan vélo...), un budget interne annuel de **475 000 €** pour le volet « infrastructure » semble pertinent sur une planification de **13 ans** (toute MOA confondue, après déduction des 30%).

Le scénario à approuver porte sur les *arbitrages suivants* :

|                                                                                                                  | Option<br>« minimaliste »                         | Option<br>intermédiaire       | Option<br>maximaliste                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| Pontaix <> Sainte-Croix                                                                                          | Bandes cyclables sur RD93                         | Site propre à côté de la RD93 | Passage par Pontaix et création d'une passerelle sur la Drôme |
| Sainte-Croix<>Die                                                                                                | Bandes cyclables sur RD93                         |                               | Site propre sur RD93                                          |
| Saint-Roman <> Châtillon-en-Diois                                                                                | Partage de voirie entre Saint-Roman et le camping |                               | Site propre entre Saint-Roman et le camping                   |
| Pont-de-Quart <> Recoubreau                                                                                      | Partage de voirie                                 | Bandes cyclables              | Site propre                                                   |
| Recoubreau <> Montlaur-en-Diois                                                                                  | Partage de voirie                                 | Bandes cyclables              | Site propre                                                   |
| Montlaur-en-Diois <> Luc-en-Diois                                                                                | Partage de voirie                                 | Bandes cyclables              | Site propre                                                   |
| La-Motte-Chalancon <> Plan d'eau                                                                                 | Partage de voirie sur la section Nord             |                               | Site propre sur la section Nord                               |
| <b><u>+ l'ensemble du linéaire, sans variantes impactant significativement des dépenses d'investissement</u></b> |                                                   |                               |                                                               |



# 1- HIÉRARCHISATION DES AXES DU SCHÉMA CYCLABLE

## ✓ Hiérarchisation à trois niveaux

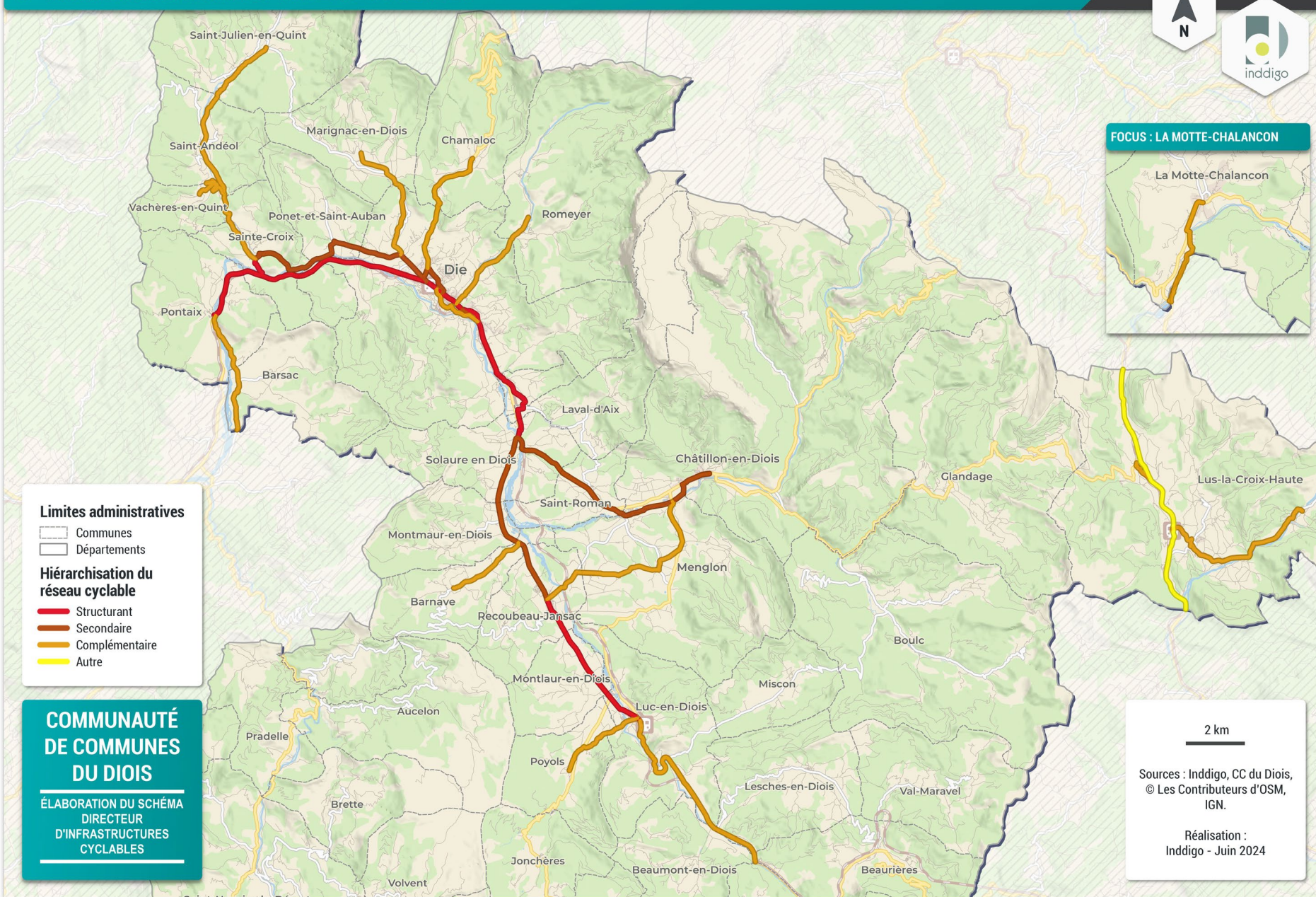
- Réseau structurant
  - Principales liaisons intercommunales
  - Enjeux techniques et financiers importants
- Réseau secondaire
  - Liaisons intercommunales de moyenne intensité, nécessitant des travaux conséquents
- Réseau complémentaire
  - Autres liaisons intercommunales de plus faible intensité, mais présentant un intérêt de desserte
  - Travaux généralement plus légers, en cohabitation avec les automobilistes

|                | Coût            |         |
|----------------|-----------------|---------|
| Structurant    | <b>4,8M€ HT</b> | 23,2 km |
| Secondaire     | <b>2,9M€ HT</b> | 24,9 km |
| Complémentaire | <b>1M€ HT</b>   | 65,3 km |



# 1- HIÉRARCHISATION DES AXES DU SCHÉMA CYCLABLE

## » HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU CYCLABLE



## 2- PLANIFICATION

### ✓ Une mise en œuvre proposée sur une durée de 13 ans : 2025-2037

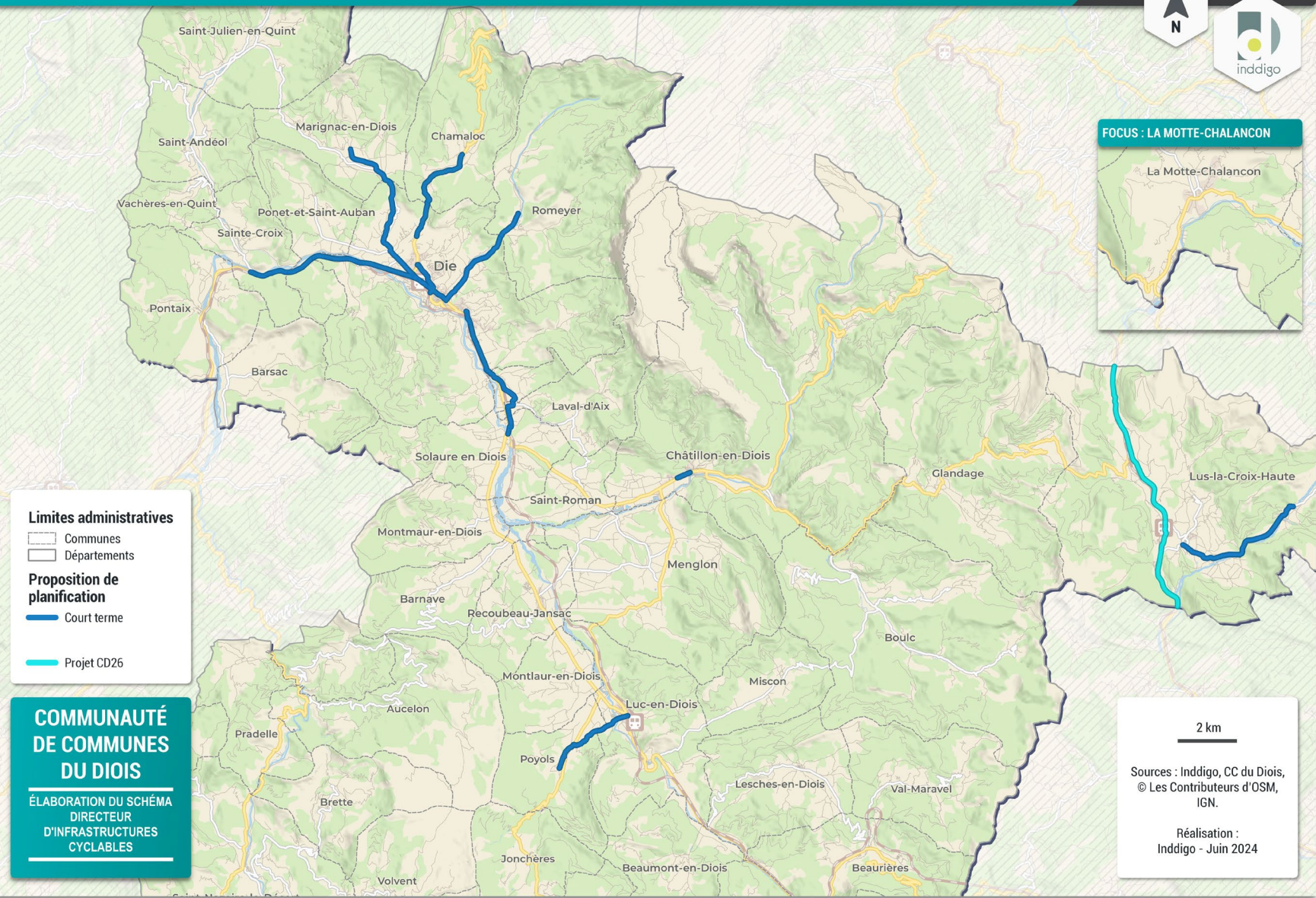
- Aménagements court terme *Moins de 4 ans*
  - Dessertes prioritaires
  - Liaisons intercommunales secondaires et faciles à mettre en œuvre, faisant l'objet d'une continuité pertinente
- Aménagements moyen terme *De 4 à 9 ans*
  - Liaisons jugées importantes mais nécessitant des études préalables
  - Connexions intercommunales complémentaires
- Aménagements long terme *De 9 à 13 ans*
  - Liaisons complémentaires de plus faible intensité
  - Liaisons complexes, nécessitant un temps de réflexion plus conséquent





# 2- PLANIFICATION

## » PROPOSITION DE PLANIFICATION À COURT TERME

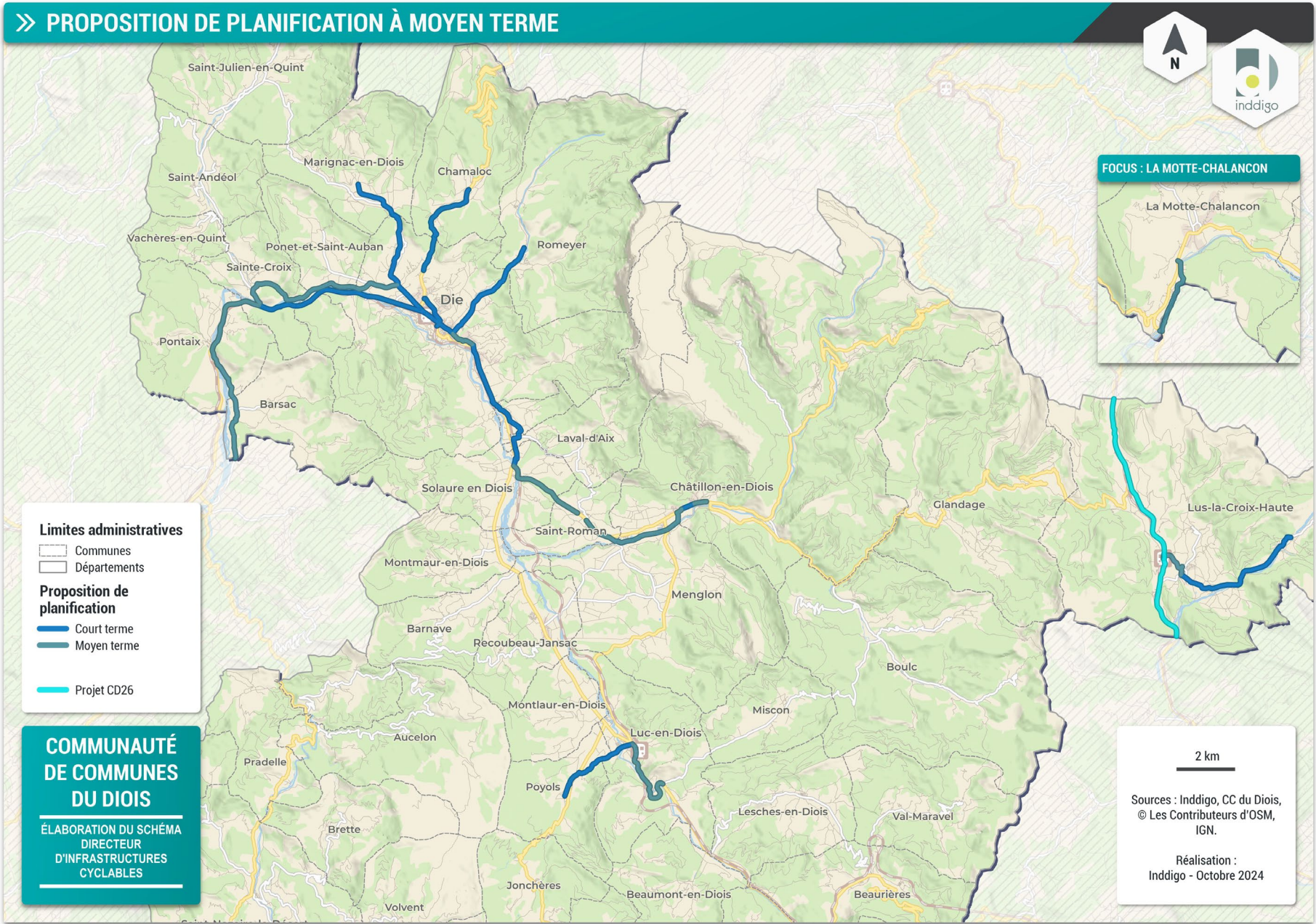


|                | Longueur |
|----------------|----------|
| Structurant    | 10,5km   |
| Secondaire     | 0km      |
| Complémentaire | 20,8km   |
| TOTAL          | 31,3km   |



# 2- PLANIFICATION

## » PROPOSITION DE PLANIFICATION À MOYEN TERME

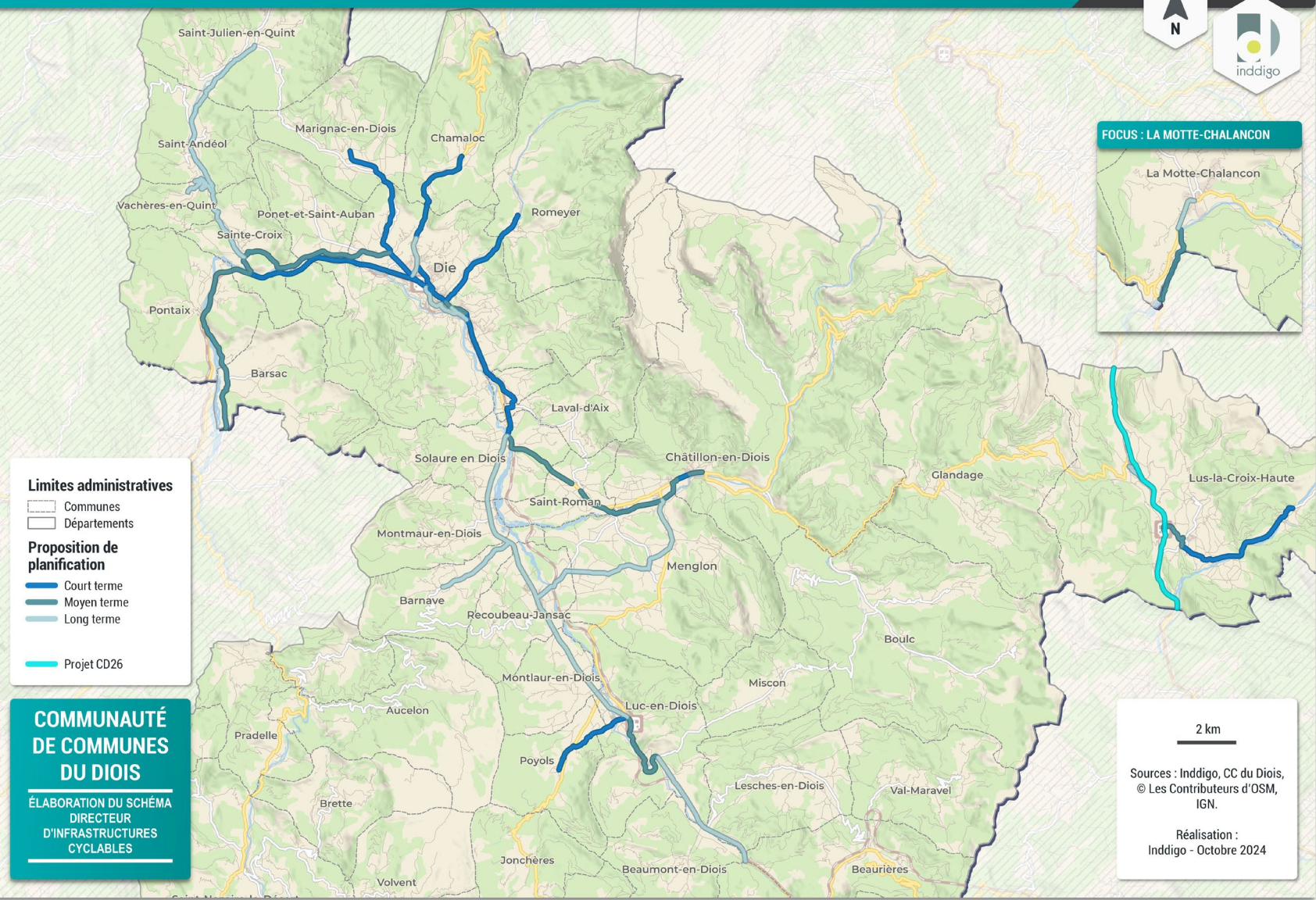


|                | Longueur |
|----------------|----------|
| Structurant    | 4,3km    |
| Secondaire     | 14,7km   |
| Complémentaire | 7,5km    |
| TOTAL          | 26,5km   |



# 2- PLANIFICATION

## » PROPOSITION DE PLANIFICATION À LONG TERME



|                | Longueur |
|----------------|----------|
| Structurant    | 5,4km    |
| Secondaire     | 6,2km    |
| Complémentaire | 35,6km   |
| TOTAL          | 47,2km   |



# 📍 + ESTIMATION FINANCIÈRE ET PLANIFICATION DE LA VELODRÔME

- ✓ Le tracé projeté de la Vélodrôme comporte des sections mutualisables avec les itinéraires du quotidien, identifiées précédemment.
- ✓ A ces sections s'ajoutent le jalonnement à implanter sur les voiries ne nécessitant pas d'aménagement.
- ✓ Le calendrier de réalisation reste à déterminer.

=> Coût maximal du jalonnement de l'ordre de **150k€**, à priori autour de **50k€**



# 3- FINANCEMENTS

## Le fond national mobilités actives



- 2 milliards d'euros jusqu'en 2027, dont 1,25 milliards pour le développement des réseaux d'infrastructures. 125M€ pour le dernier AAP
- AAP continuités cyclables:
  - Eligible aux projets de discontinuité (ouvrage d'art, point noir de sécurité routière) et de sécurisation (aménagement cyclable sécurisé inférieur à 15km)
  - 50% maximum pour les projets en secteur peu et moyennement dense, minimum 100k€
- AAP territoires cyclables :
  - Financement à 50% des investissements pour la mise en œuvre d'un schéma directeur (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, études, acquisition foncière)
  - 100 millions sur 6 ans

## Département de la Drôme

- Participation à 30% des travaux sur portions hors RD et hors agglomération, plafonné à 300€/km (500k€/km en section contrainte)
- 34M€ d'investissement direct pour le vélo sur RD
- 3,6M€ pour accompagner le développement des véloroutes
- + 30% de subventions (plafonnée à 300k€/500k€) pour sécuriser les itinéraires cyclables 3km autour des collèges

## Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)

- Développement d'infrastructures en faveur de la mobilité
- 99M€ en 2022 en Auvergne Rhône Alpes, taux de subvention moyen de 20%

## Dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR)

- Projets de transports doux et propre : cheminements piétons, vélo
- 26M€ dans la Drôme en 2021. Taux de subvention minimum de 20%

## Financements européens - FEDER

- Importance de la pratique du vélo pour la nouvelle perspective budgétaire 2021-2027

➔ Financements de l'ordre de 30 à 40% HT



## 4- GOUVERNANCE – QUELLE REPARTITION DES COMPETENCES ?



**CRÉATION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES**



**ENTRETIEN DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES**



**JALONNEMENT**



**STATIONNEMENT VELO**

**COMMUNICATION, PROMOTION, SUIVI**



**SERVICES**

## 5- EVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE

### ✓ Relevés d'indicateurs par thématique pour s'assurer de la bonne application de la programmation du schéma cyclable

| Thématique             | Indicateur                                                             | Fréquence                                            | Objectif                                                                                                                                                             |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Infrastructures</b> | km d'aménagement réalisés                                              | <i>Une fois par an<br/>Bilan à échéance de 4 ans</i> | Respect de la programmation annuelle et des échéances CT/MT/LT                                                                                                       |
|                        | Longueur du réseau cyclable                                            | <i>Une fois par an</i>                               | Augmentation progressive chaque année                                                                                                                                |
| <b>Finances</b>        | Enveloppe budgétaire annuelle consacrée par la communauté des communes | <i>Une fois par an</i>                               | Augmentation progressive du montant alloué (hors scénario minimaliste)                                                                                               |
|                        | Bilan des financements récupérés                                       | <i>Une fois par an</i>                               | Viser un objectif de 30% de financement des opérations réalisées                                                                                                     |
|                        | Investissements réalisés                                               | <i>Une fois par an</i>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dépense de l'enveloppe initiale consacrée</li> <li>• Parts consacrées aux réseaux structurants et complémentaire</li> </ul> |
| <b>Comité de suivi</b> | Nombre de réunion réalisées                                            | <i>Une fois par an</i>                               | 2 réunions annuelles                                                                                                                                                 |
|                        | Nombre de communes et de participants présents                         | <i>Une fois par an</i>                               | Présence de toutes les communes concernées par l'application du schéma                                                                                               |
|                        | Programmation des travaux pour l'année                                 | <i>Une fois par an</i>                               | Viser le respect de la programmation prévue par le schéma cyclable                                                                                                   |



## 5- EVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE

| Thématique                                    | Indicateur                               | Fréquence                 | Objectif                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Stationnement<br/>vélo</b>                 | Nombre d'arceaux implantés               | <i>Deux fois par an</i>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Respect des objectifs fixés au schéma</li> <li>• Détail par commune</li> </ul>        |
|                                               | Nombre de stationnements améliorés       | <i>Deux fois par an</i>   | Nombre de places inadaptées remplacées par un mobilier de type arceau                                                          |
|                                               | Enquête de fréquentation                 | <i>Deux fois par an</i>   | Nombre de vélos stationnés sur les arceaux                                                                                     |
| <b>Fréquentation<br/>des<br/>aménagements</b> | Nombre de cyclistes sur les aménagements | <i>Quatre fois par an</i> | Comptages ponctuels en semaine et le week-end : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Relevé et analyse annuelle</li> </ul> |
|                                               | Niveau de satisfaction des usagers       | <i>Une fois par an</i>    | Ouverture d'une enquête en ligne ou sur le terrain auprès des usagers pour évaluer la qualité des infrastructures              |

1. RAPPEL DE LA MISSION ET DU DIAGNOSTIC

2. PRESENTATION DU RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)

4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

**5. LE STATIONNEMENT VELO**

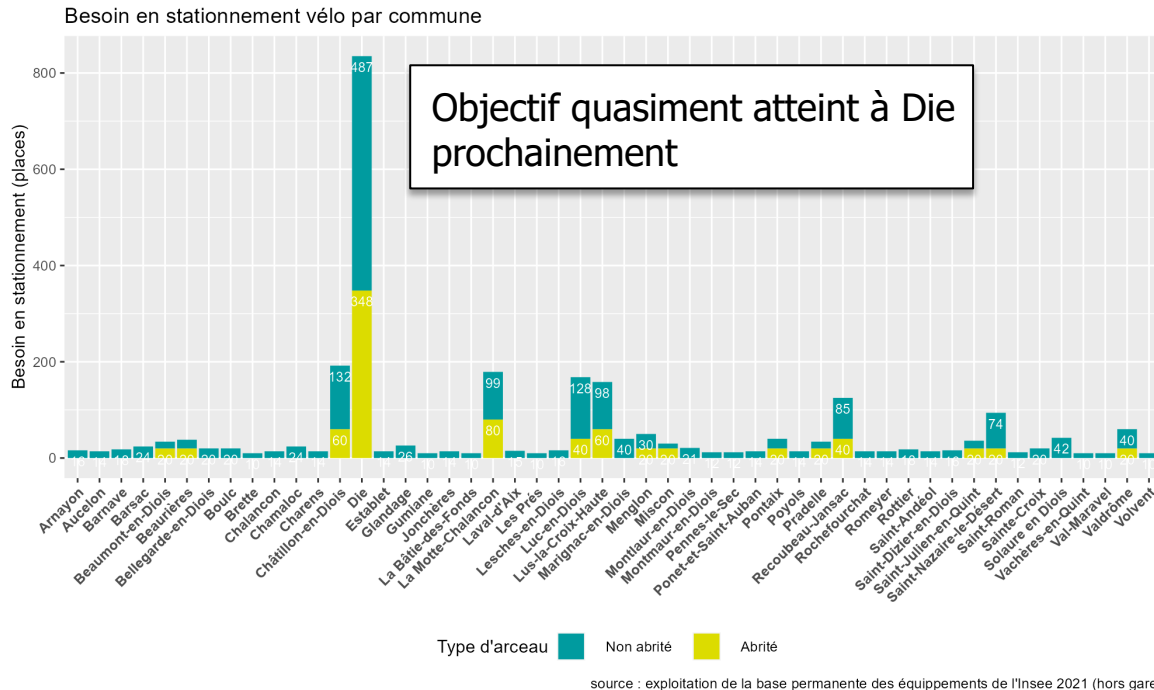
6. LE JALONNEMENT



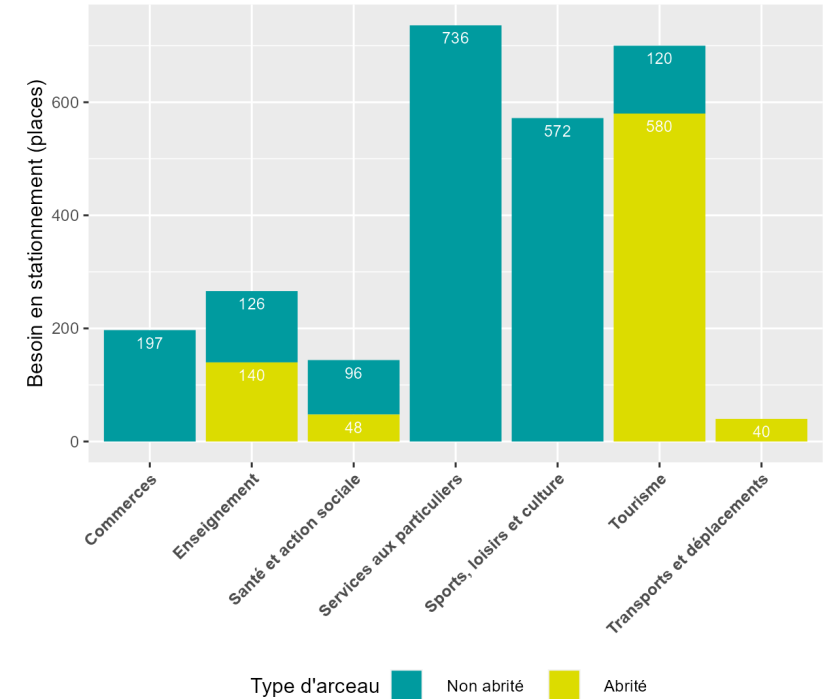
# LES EQUIPEMENTS VÉLOS – STATIONNER SON VÉLO

## ✓ Un besoin à terme de près de **2'700 places** sur l'ensemble du territoire

- **Estimation (les chiffres sont à prendre dans leur globalité, pas précisément)** réalisée à partir de ratio d'aménagement et de la base permanente des équipements de l'INSEE de 2021
- Une montée en puissance progressive à moduler avec l'existant et à réaliser en parallèle à la mise en place du schéma
- Correspond à **2,5 places** par cycliste sur voirie et sur l'espace public, avec un objectif de part modale de 9%



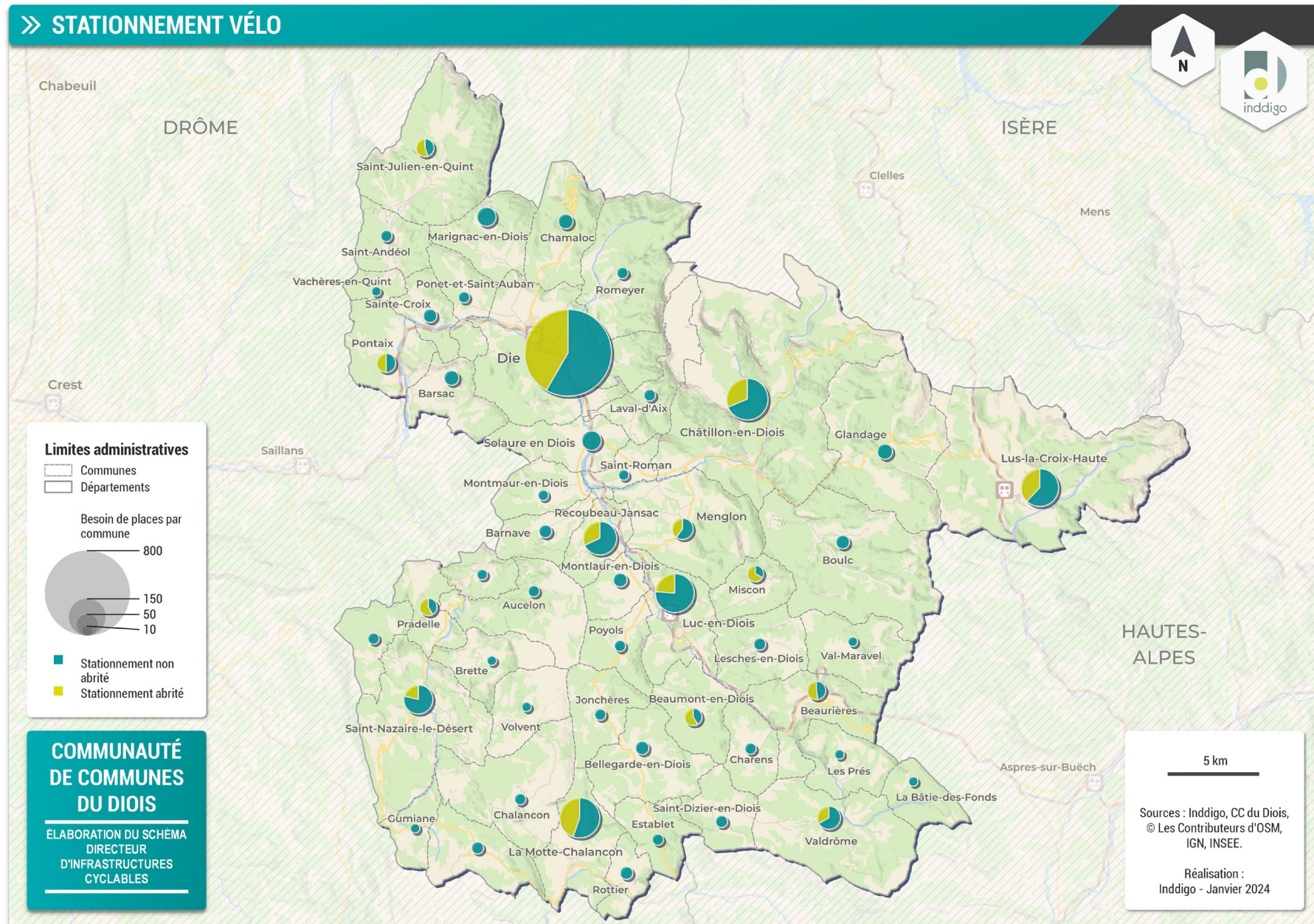
Besoin en stationnement vélo par type d'équipement  
Besoin total de 2660 places, à moduler avec l'existant



source : exploitation de la base permanente des équipements de l'Insee 2021

# LES EQUIPEMENTS VÉLOS – STATIONNER SON VÉLO

## » STATIONNEMENT VÉLO





# LES EQUIPEMENTS VÉLOS – STATIONNER SON VÉLO

Des besoins différents en fonction des équipements

**Besoin net** (en déduisant le stationnement existant)

650

ARCEAUX A  
IMPLANTER

Le  
stationnement  
COURTE DURÉE  
( $< \text{à } 2\text{h}$ )

- Dans les centres bourgs de manière diffuse, à proximité des pôles générateurs
- **Arceaux classiques sans abri**



290

ARCEAUX A  
IMPLANTER

Le  
stationnement  
MOYENNE  
DURÉE

- Les lieux d'emplois, les établissements scolaires et les gares pour le stationnement diurne
- **Arceaux abrités**
- Une offre minimum par aire comprise entre 10 et 20 places



COMMUNIQUER ET  
AMÉLIORER L'OFFRE  
EXISTANTE EN GARE

Le  
stationnement  
LONGUE DURÉE

- Concerne les gares (de jour ou de nuit pour les usagers quotidiens) et le domicile
- **Box individuels, consignes collectives**



→ De l'ordre de **350 k€ TTC** à investir jusqu'en 2033

3,6€/an/habitant (sur 8 ans)

# ANALYSE DÉTAILLÉE D'IMPLANTATION DE STATIONNEMENT

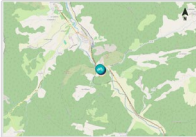
- ✓ Phase de terrain pour l'implantation de stationnements vélos à proximité d'environ 30 pôles générateurs de déplacements sur 13 communes du territoire :

[TERRAIN]

## Pôles générateurs :

- ✓ Office de tourisme
- ✓ Gare
- ✓ Arrêt TC
- ✓ Aire de covoiturage
- ✓ Commerces
- ✓ Places
- ✓ Camping
- ✓ Sites touristiques
- ✓ Mairie
- ✓ Départ de randonnées
- ✓ ...

## 166 places de stationnements étudiées



**STATIONNEMENT N°19**

LUC EN DIOIS - SITE DU CLAPS

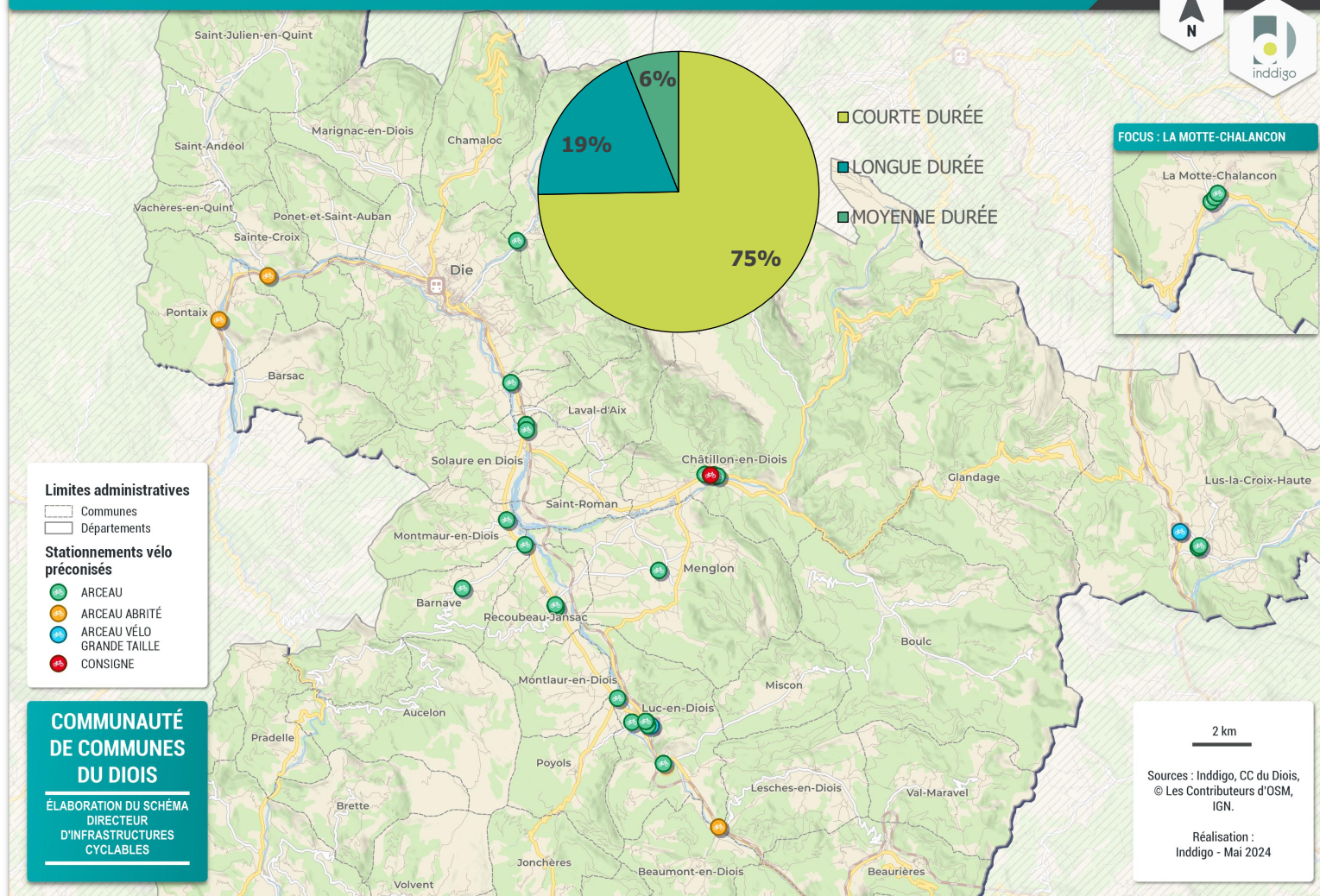
| STATIONNEMENT PRÉCONISÉ | TYPE                    |
|-------------------------|-------------------------|
| ACCÈS                   | COURTE DURÉE            |
| ACCÈS                   | PROTECTION              |
| MOBILIER                | STATIONNEMENT NON FERMÉ |
| ARCEAU                  | CAPACITÉ                |
| MATÉRIEL                | COÛTS HT                |

ARCEAU : 12 EMPLACEMENTS  
COÛTS HT : 1200 €

**REMARQUES**  
Implantation d'arceaux libres à l'entrée du site (en fonction des possibilités/contraintes du site)



## STATIONNEMENTS VÉLOS PRÉCONISÉS





# ANALYSE DÉTAILLÉE D'IMPLANTATION DE STATIONNEMENT

## ✓ Des stationnements à améliorer...

> Des stationnements existants en râteliers/pinces roues



Luc en Diois



Lus la Croix Haute



La Motte Chalancon

> Des stationnements longue durée à compléter



Luc en Diois

## ✓ Des stationnements à créer....

> A proximité des commerces



Chatillon en Diois



Recoubreau

> Sur les aires de covoiturage et arrêt TC



Luc en Diois

> A proximité des services et équipements

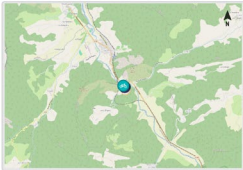


Pont de Quart



# ANALYSE DÉTAILLÉE D'IMPLANTATION DE STATIONNEMENT

## ✓ 33 fiches stationnement



Sources : Inddigo, CC du Diois, Google Images, © Les  
Contributeurs d'OSM.  
Réalisation : Inddigo - Mai 2024



### STATIONNEMENT N°19

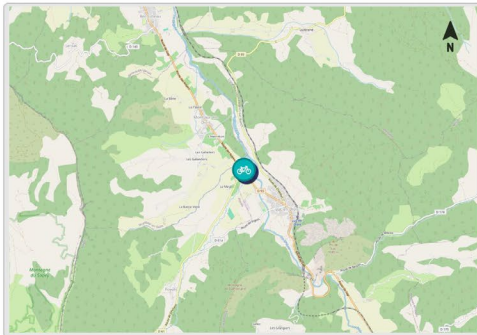
📍 LUC EN DIOIS - SITE DU CLAPS

#### STATIONNEMENT PRÉCONISÉ

| ACCROCHE      | TYPE                    |
|---------------|-------------------------|
| CADRE ET ROUE | COURTE DURÉE            |
| ACCÈS         | PROTECTION              |
| LIBRE ACCÈS   | STATIONNEMENT NON FERMÉ |
| MOBILIER      | CAPACITÉ                |
| ARCEAU        | 12 EMPLACEMENTS         |
| MATÉRIEL      | COÛTS HT                |
| 6             | 1200 €                  |

#### REMARQUES

Implantation d'arceaux libres à l'entrée du site (en fonction des possibilités/contraintes du site)



Sources : Inddigo, CC du Diois, Google Images, © Les  
Contributeurs d'OSM.  
Réalisation : Inddigo - Mai 2024



### STATIONNEMENT N°18

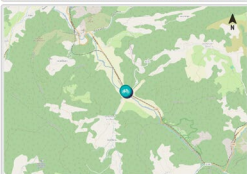
📍 LUC EN DIOIS - PARKING COVOITURAGE-  
STATION SERVICE

#### STATIONNEMENT PRÉCONISÉ

| ACCROCHE      | TYPE                 |
|---------------|----------------------|
| CADRE ET ROUE | LONGUE DURÉE         |
| ACCÈS         | PROTECTION           |
| LIBRE ACCÈS   | BOX INDIVIDUEL FERMÉ |
| MOBILIER      | CAPACITÉ             |
| ARCEAU        | 4 EMPLACEMENTS       |
| MATÉRIEL      | COÛTS HT             |
| 2             | 7200 €               |

#### REMARQUES

Implantation de box individuels pour les covoitureurs. Emplacement à déterminer en fonction du foncier.



Sources : Inddigo, CC du Diois, Google Images, © Les  
Contributeurs d'OSM.  
Réalisation : Inddigo - Mai 2024



### STATIONNEMENT N°20

📍 LUC EN DIOIS - ANCIENNE GARE DE  
LESCHES BEAUMONT- ARRÊT TC

#### STATIONNEMENT PRÉCONISÉ

| ACCROCHE      | TYPE                    |
|---------------|-------------------------|
| CADRE ET ROUE | MOYENNE DURÉE           |
| ACCÈS         | PROTECTION              |
| LIBRE ACCÈS   | STATIONNEMENT NON FERMÉ |
| MOBILIER      | CAPACITÉ                |
| ARCEAU ABRITÉ | 4 EMPLACEMENTS          |
| MATÉRIEL      | COÛTS HT                |
| 2             | 3200 €                  |

#### REMARQUES

Implantation de 2 arceaux vélos libres abrités. Arrêt TC et aire de covoiturage informelle.





1. RAPPEL DE LA MISSION ET DU DIAGNOSTIC

2. PRESENTATION DU RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

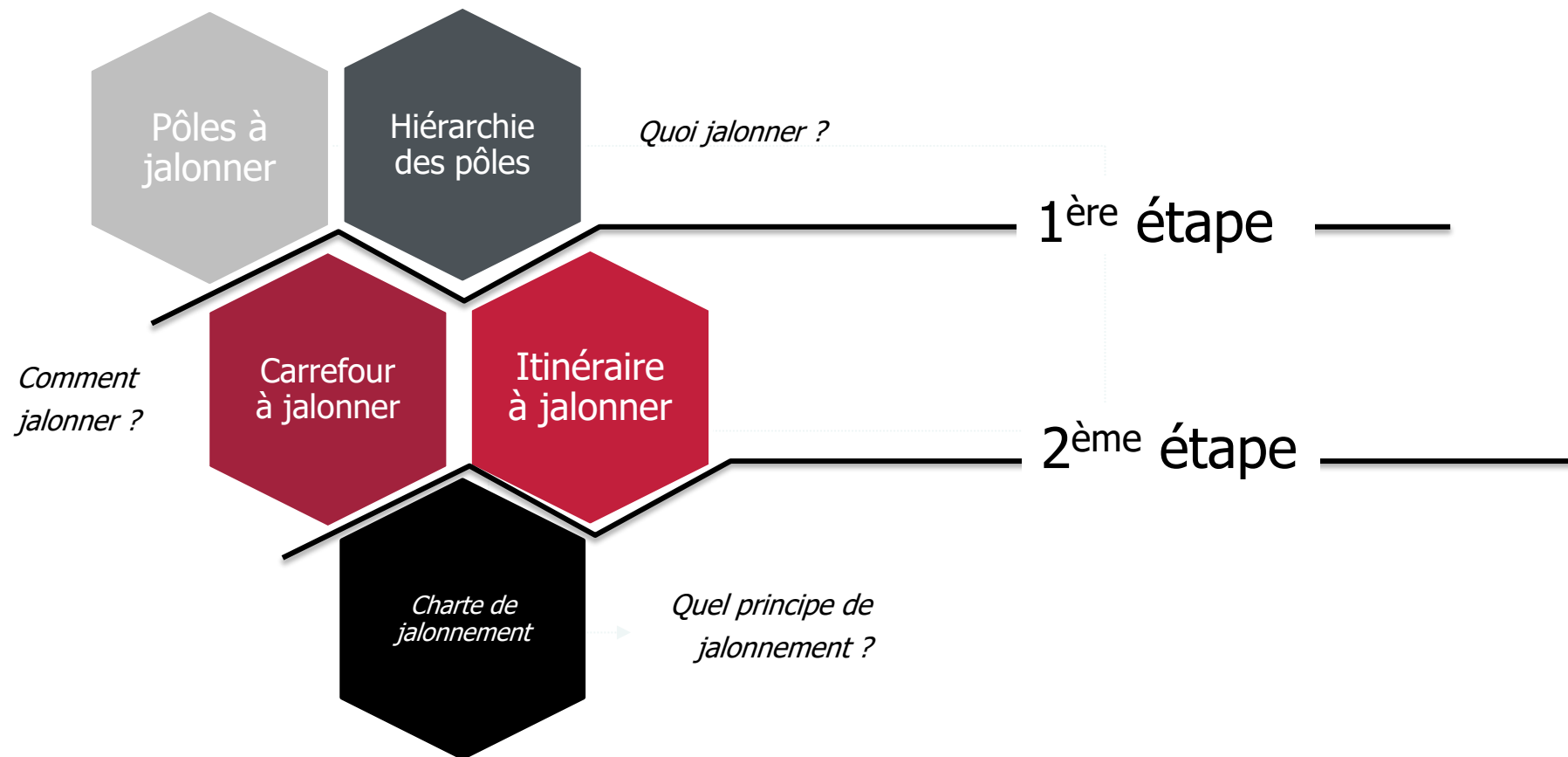
3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)

4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

5. LE STATIONNEMENT VELO

**6. LE JALONNEMENT**

# COMMENT FAIRE UN SCHÉMA DE JALONNEMENT ?



> **Avancer étape par étape :** Une nécessité de valider chacune des étapes avant de passer à la suivante



# JALONNEMENT - PROPOSITION D'ORGANISATION SUR LE TERRITOIRE

- ✓ **Afin de limiter le nombre de mention par carrefour, s'appuyer sur l'itinéraire structurant en tant qu'ossature de distribution du territoire**

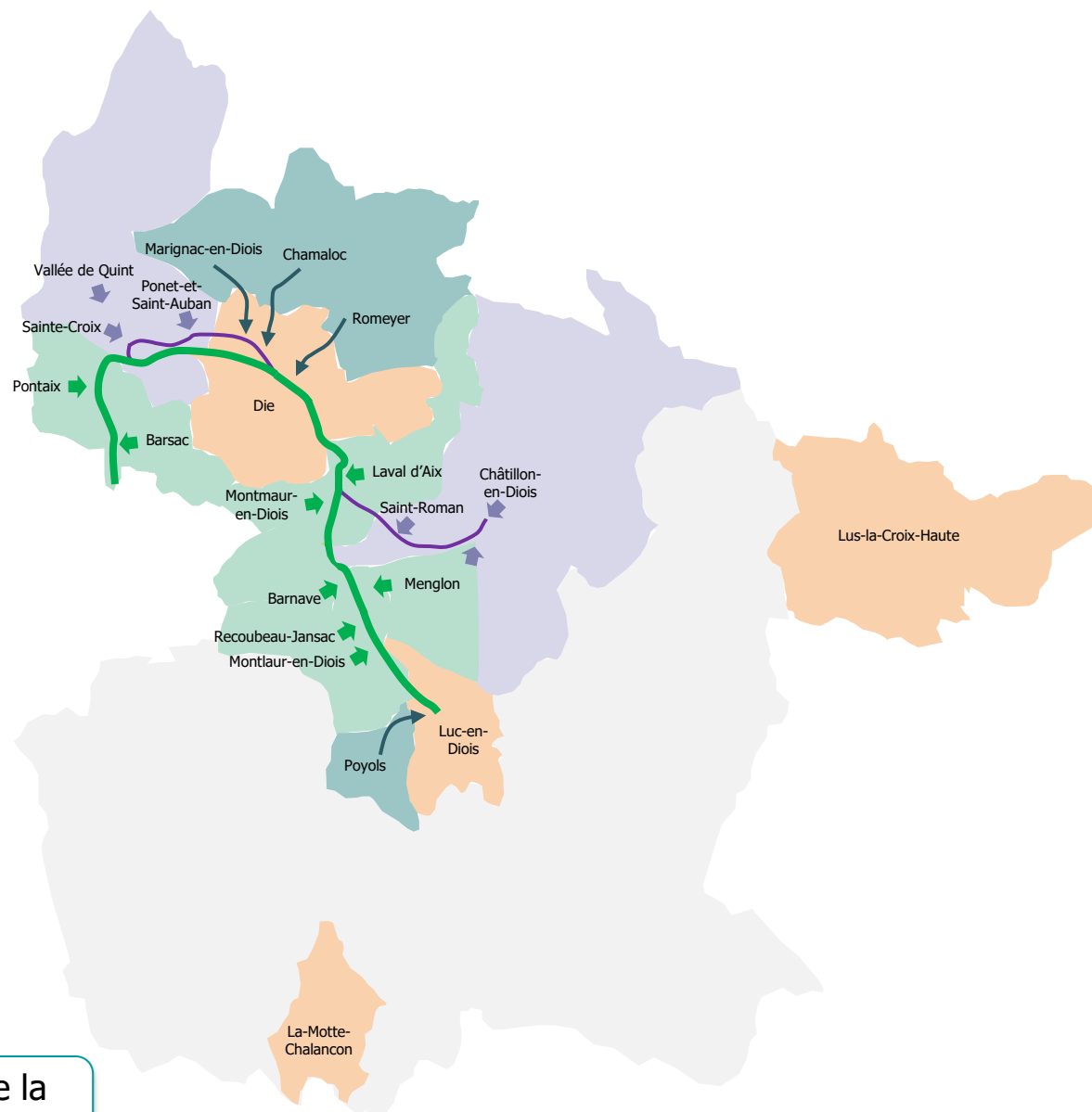
 Communes concernées par un rabattement sur l'itinéraire structurant

 Communes concernées par un rabattement sur des itinéraires secondaires, se rabattant eux-mêmes sur l'itinéraire structurant

 Communes concernées par un rabattement direct

 Communes nécessitant une structuration du jalonnement à l'échelle communale (en complément du jalonnement intercommunal pour Die et Luc-en-Diois)

 Communes non-concernées par du jalonnement



+ le jalonnement de la  
Vélodrôme



LE DÉPARTEMENT



# MERCI POUR VOTRE ATTENTION

## VOS INTERLOCUTEURS :

Etienne SAINT-MARC

[etienne.saint-marc@paysdiois.fr](mailto:etienne.saint-marc@paysdiois.fr)



indigo

[www.inddigo.com](http://www.inddigo.com)