

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

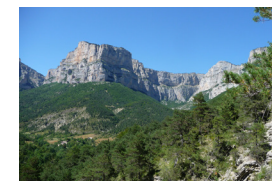
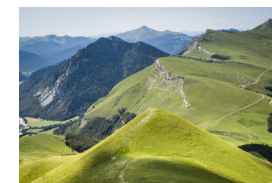
Intercommunal

Annexe 9 : plan d'actions pour le développement des mobilités actives, durables et partagées sur la commune Die

Approbation



aux Sources de la Drôme
Communauté des Communes du Diois



DEVELOPPEMENT DES MOBILITES ACTIVES, DURABLES ET PARTAGEES SUR LA COMMUNE DE DIE

Plan d'actions



Contact BL Evolution

Damien Glattard & Camille Perretta
damien.glattard@bl-evolution.com
camille.perretta@bl-evolution.com



Contact Die

Etienne Saint-Marc / Françoise Tesseron
etienne.saint-marc@paysdiois.fr



Introduction

Résumé de l'élaboration du Schéma directeur des mobilités actives, durables et partagées



Diagnostic

*Mai - Octobre
2022*

Scénarios

*Octobre - Novembre
2022*

Plan d'action

Janvier - Mars 2023

Concertation

2 enquêtes
2 visites de terrain à vélo
1 concertation dans l'espace public
Entretiens avec les collectifs d'utilisateurs
1 comité technique
1 comité de pilotage de validation du diagnostic

+ 1 étude de stationnement
+ comptages routiers sur la rue Camille Buffardel et rue du Viaduc

3 ateliers de concertation avec le comité consultatif des mobilités
1 comité technique
1 comité des mobilités (sans BL)
1 comité de pilotage de validation

1 comité des mobilités
1 comité technique
1 comité de pilotage de validation
1 bureau municipal
1 conseil municipal
1 réunion publique



Introduction

PHASE 1 – DIAGNOSTIC	
Réunion de cadrage	16 mai
Groupe de travail Comité des mobilités enquête des mobilités / validation du questionnaire et méthode de diffusion –	30 mai
Entretiens avec les associations du comité des mobilités	Juin / juillet
Lancement enquête mi-juin	15 juin
Animation publique Carte de Gulliver Forum des associations	3 Septembre
Clôture des questionnaires	24 septembre
Comité des mobilités – validation diagnostic phase 1 Présence de BL évolution	30 Septembre
COFIL présentation du diagnostic des mobilités	4 Octobre



Introduction

PHASE 2 - SCENARII

Ateliers sur les 3 axes (vélo, mobilité partagée, piéton-PMR)

20 octobre

Ouverts aux membres du comité des mobilités et élus

Comité des mobilités

CR et synthèse des travaux des ateliers

8 novembre

Sans BL

Réunion technique – travail sur les scénarios

15 novembre

Présentation des scénarios pour validation en exécutif communal

21 novembre

PHASE 3 – PLAN D'ACTION

Comité des mobilités – approfondissement proposition finale / accompagnement du plan d'action

26 janvier 2023

En présence de BL évolution

Comité technique

16 février

Comité de pilotage final

28 Février

BUREAU COMMUNAL

13 mars

Conseil municipal

4 Avril

Réunion publique

2 Mai



Introduction

Au niveau national :

- Avec **5% de pratiquants du vélo au quotidien**, la France est bien loin derrière ses voisins européens. Ils sont 13% en Italie, 15% en Belgique...et 43% aux Pays Bas à se déplacer à vélo.
- L'enquête mobilité des personnes, réalisée entre 2018 et 2019* indique que **23,5% des déplacements ont été faits à pied sur la période**.

A Die :

Analyse de la demande :

- **30%** des déplacements domicile-travail se font à pied ou à vélo
- **74%** des actifs résident et travaillent à Die
- **90%** des Diois sont à moins de 15 minutes à vélo du centre-ville
- **42%** résident à moins de 15 minutes à pied du centre-ville
- **En 2 ans, la pratique du vélo a augmenté de 30% à Die** (comptages Collectif Vélos Diois)

Analyse de l'offre :

- **Des aménagements cyclables existants** (Av. Sadi Carnot, Chanqueyras, rue du Viaduc) et projetés
- **Une zone de rencontre et des rues piétonnes** certains jours l'année et tous les jours en période estivale

Un plan d'action structuré et lisible

Axe 1 : Améliorer les déplacements en cœur de ville

Axe 2 : Aménager des liaisons piétons et vélo entre les quartiers extérieurs et le centre-ville

Axe 3 : Accompagner les habitants à de nouvelles formes de mobilité

Axe 4 : Animation, suivi et évaluation du Schéma des mobilités

Remarques

- Le plan d'action est pluriannuel
- Un certain nombre d'actions sont déjà engagées
- Le plan d'action porte sur l'ensemble des leviers de développement des modes actifs, durables et partagés



Carte de synthèse des enjeux du Schéma des mobilités de Die

1. Améliorer les déplacements en cœur de ville

 Un cœur urbain apaisé à étendre et une cohabitation des modes à organiser

 Des parkings de proximité aux abords du centre-ville à valoriser

2. Aménager des liaisons depuis les quartiers extérieurs de la ville vers le centre-ville

 Quartiers extérieurs

 Etablissements scolaires

 Zones d'activités et commerces

Desservir
les pôles
principaux

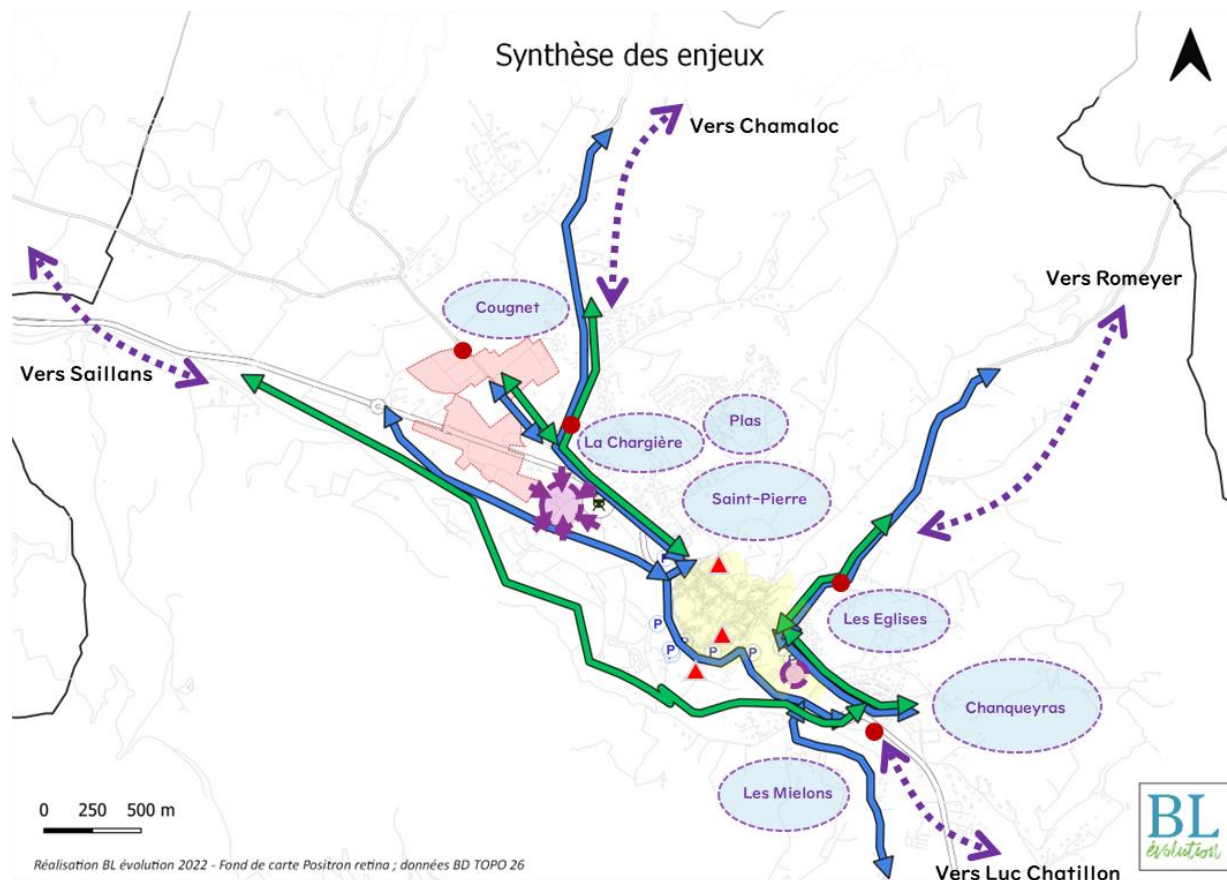
 Un réseau cyclable structuré à développer pour relier les différentes polarités

 Des cheminements piéton à aménager / améliorer

 Des entrées de ville à apaiser (modération de la vitesse)

3. Accompagner les habitants à de nouvelles formes de mobilités

 Des pôles multimodaux à conforter et une offre de mobilités partagées (covoiturage, autopartage, autostop) à développer à l'échelle du bassin Bio Vallée en complément de l'offre TC pour relier les communes





Synthèse du plan d'actions

3 axes stratégiques et 1 axe transversal

Objectifs de l'axe 1 : Améliorer les déplacements en cœur de ville

- 1.1 Modifier le plan de circulation pour limiter le trafic de transit
- 1.2 Aménager et équiper le centre-ville pour favoriser la marche et l'accessibilité des PMR
- 1.3 Réorganiser et hiérarchiser les poches de stationnement*
- 1.4 Inciter à un meilleur respect de la réglementation du stationnement*
- 1.5 Mieux réglementer et accompagner la livraison en centre-ville*

Objectifs de l'axe 2 : Aménager des liaisons piétons et vélo entre les quartiers extérieurs et le centre-ville

- 2.1 Réaliser des aménagements piétons et vélo sécurisés et efficaces
- 2.2 Mettre en place un jalonnement facilitant les déplacements
- 2.3 Prendre systématiquement en compte les modes actifs y compris PMR dans la refonte des voiries
- 2.4 Veiller à l'entretien des aménagements
- 2.5 Améliorer l'offre de stationnement vélo*

Objectifs de l'axe 3 : Accompagner les habitants à de nouvelles formes de mobilité

- 3.1 Renforcer la pratique d'autostop
- 3.2 Développer un partenariat pour la mise à disposition de véhicules en autopartage
- 3.3 Aménager des aires multimodales pour faciliter l'intermodalité
- 3.4 Accompagnement au développement de services vélo
- 3.5 Faire évoluer l'offre de transport solidaire pour les publics isolés et éloignés des équipements

Objectifs de l'axe 4 : Animation, suivi et évaluation du Schéma des mobilités

- 4.1 Elaborer un plan de communication visant à promouvoir les modes actifs et mobilités partagées et les bénéfices auprès des différentes catégories de population
- 4.2 Assurer le suivi via un observatoire des mobilités
- 4.3 Veiller à la compatibilité et à l'articulation du Schéma avec les documents d'urbanisme

Structuration des fiches actions



Contexte et objectifs de l'action

Description succincte des enjeux liés à cette action et de son contexte.



Description des mesures

*Description des actions découlant de l'action avec présentation des objectifs relatifs à chaque action.
Indication sur les moyens financiers (budget), moyens humains et sur le calendrier de mise en œuvre.*



Acteurs concernés

Description des acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action, des partenaires clés pour la réalisation de l'action et des bénéficiaires.



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2023	2027	2032
---------------------------------	------	------	------

*Objectifs chiffrés des actions contenues dans cette action en termes de **résultats attendus** en 2023 2027 et 2032*

Ces objectifs doivent être en cohérence avec les niveaux d'ambition de l'action.

Indicateur de performance

Indicateurs à suivre pour mesurer les conséquences et effets de l'action

AXE 1 : AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS EN CŒUR DE VILLE



Fiches action

AXE 1 : Améliorer les déplacements en cœur de ville



Un trafic de transit local important avec **plus de 800 véhicules / jour** comptabilisés hors jours de marché sur les axes rue Camille Buffardel, rue du Viaduc (zone de rencontre)



Une zone de rencontre insuffisamment confortable pour la circulation des modes actifs (conflits d'usage, manque de mobiliers de pause, signalétique ...)



Des accès à garantir pour les riverains, commerçants (livraison) et PMR



Une offre de de stationnement existante à optimiser (respect de la zone bleue, valorisation des parkings extérieurs, maintien de poches en centre-ville ...)



AXE 1 : Améliorer les déplacements en cœur de ville

Fiche action	Mesures	Indicateurs
1.1 Modifier le plan de circulation pour limiter le trafic de transit	Modifier les sens de circulation automobile sur les rues du Viaduc et Camille Buffardel (mise en sens unique, filtres modaux, ...) et améliorer la piétonnisation des rues Buffardel et Armellerie	évolution parts modales ; fréquentation nb de véhicules et nb de véhicules en transit ; baisse du trafic moyen journalier constaté sur les axes ; satisfaction des usagers
1.2 Aménager et équiper le centre-ville pour favoriser la marche et l'accessibilité des PMR	Planter du mobilier urbain favorisant la pause le long des itinéraires piétons, Respecter les recommandations d'aménagements piétons et PMR	Nb de bancs implantés, Nb de rues libérées des obstacles anti-stationnement, % de potelets contrastés, % de passages piétons aux normes, Nb de rues commerçantes équipées de bandes de guidage, Nb de formation des services techniques; Nb de places PMR opérationnelles
1.3 Réorganiser et hiérarchiser les poches de stationnement	Définir l'offre de stationnement stratégique à destination des visiteurs du centre-ville de Die, réviser le plan de jalonnement routier pour mettre en évidence ces poches, harmoniser leur désignation (signalétique, communication), renforcer leur attractivité et supprimer les petites poches en cœur de ville	Taux d'occupation aux heures de pointe visiteurs des poches de stationnement stratégiques Cohérence des panneaux de jalonnement avec les dénominations des poches sur les autres supports (plans, communication)
1.4 Inciter à un meilleur respect de la réglementation du stationnement	Mise au propre du marquage au sol et du positionnement de la signalisation des zones bleues, mise en cohérence des arrêtés, de la signalisation verticale et des usages pour l'accès à la zone piétonne, surveillance plus récurrente, adaptation des horaires de la plage réglementée et aménagement des horaires de travail de la PM	Taux de non respect des zones bleues (part des véhicules ne disposant pas de disque en règle à renseigner dans un observatoire du stationnement)
1.5 Mieux réglementer et accompagner la livraison en centre-ville	Densifier des aires de livraison sur l'ensemble du secteur commerçant, mutualiser les aires de livraison dans la zone piétonne et réglementer l'accès des camions et véhicules de livraison à la zone piétonne	Nombre d'aires de livraison, taux de respect des aires de livraison et cohérence de l'arrêté livraison avec les dispositifs sur le terrain



Fiche action n°1.1 : Modification du Plan de circulation pour limiter le trafic de transit



Contexte et objectifs de l'action

Dans le centre-ville, les usagers piétons et cyclistes ne se sentent pas en sécurité pour circuler, en particulier sur les rues du Viaduc, Camille Buffardel et Armellerie. Ces rues pourtant situées en **zone de rencontre** ne sont pas suffisamment agréables et confortables pour les modes actifs.

Cet inconfort est en majorité lié à un trafic de transit élevé sur cet axe (en moyenne en semaine hors jours de marché **plus de 800 véhicules par jour** circulent soit près de 2 véhicules par minute sur une journée de 8h).

Il s'agit de modifier le Plan de circulation (sens unique, passage en zone piétonne...) pour dissuader ce trafic et redonner un caractère plus apaisé sur ces axes.



Description des mesures

- ✓ Repenser la circulation sur l'axe Rue du Viaduc – Camille Buffardel pour réduire le trafic de transit (2 scénarios possibles)
- ✓ Etudier l'élargissement de la piétonnisation à l'année sur cet axe ainsi que la rue de l'Armellerie avec un dispositif d'accompagnement des riverains, commerçants, usagers.
- ✓ Etudier l'organisation des livraisons sur le secteur (cf. action 1.4)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Services techniques communaux

Accompagnement des riverains, commerçants, établissements scolaires et équipements

Partenaires : Comité consultatif des mobilités

Bénéficiaires : Usagers



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2024	2027	2032
Nb de rues apaisées	6	Valeur à déterminer	

Indicateur de performance

évolution parts modales ; fréquentation nb de véhicules et nb de véhicules en transit ; baisse du trafic moyen journalier constaté sur les axes ; satisfaction des usagers

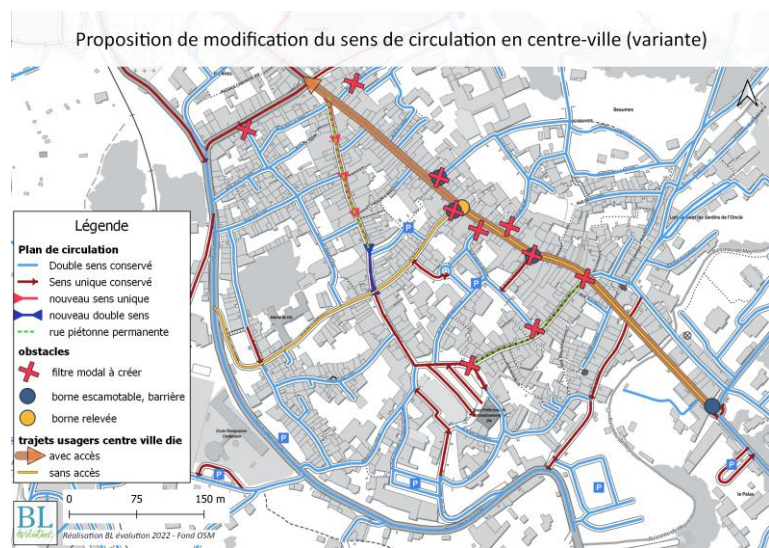
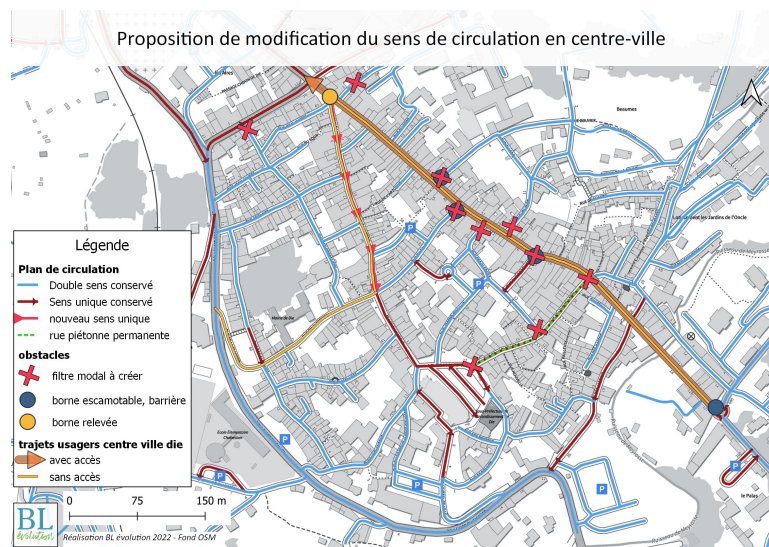


Budget indicatif

Financier	60 k € à + 15 k € (étude de circulation)
Humain	0,2 ETP de gestion de projet, ingénierie, animation



Fiche action n°1.1 : Modifier le Plan de circulation pour limiter le trafic de transit



Description et analyse de la proposition

- Aménagements et réglementation pour **diminution du trafic de transit** sur les rues Buffardel et Armellerie (vers E. Laurens)
- Aménagements et réglementation pour **nouvelle piétonnisation** des rues Buffardel et Armellerie
- Modification limitée du plan de circulation dans l'ensemble du centre-ville
- Maintien des accès aux poches de stationnement
- Peu de contraintes sur les circuits de livraisons par la rue Buffardel

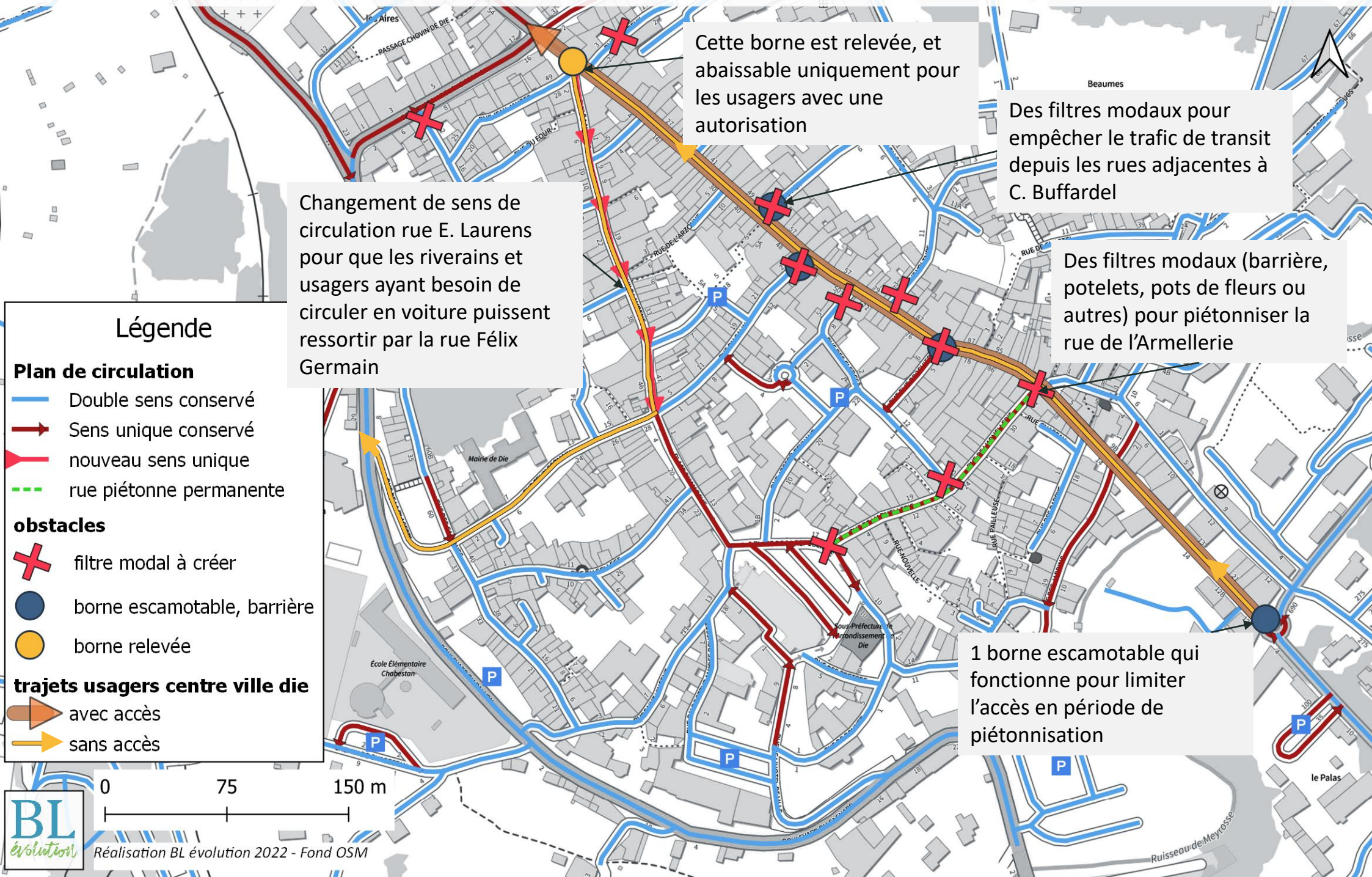
**POURSUITE DE L'ETUDE ET DE LA
CONCERTATION EN 2023 POUR VALIDATION
D'UN SCENARIO**



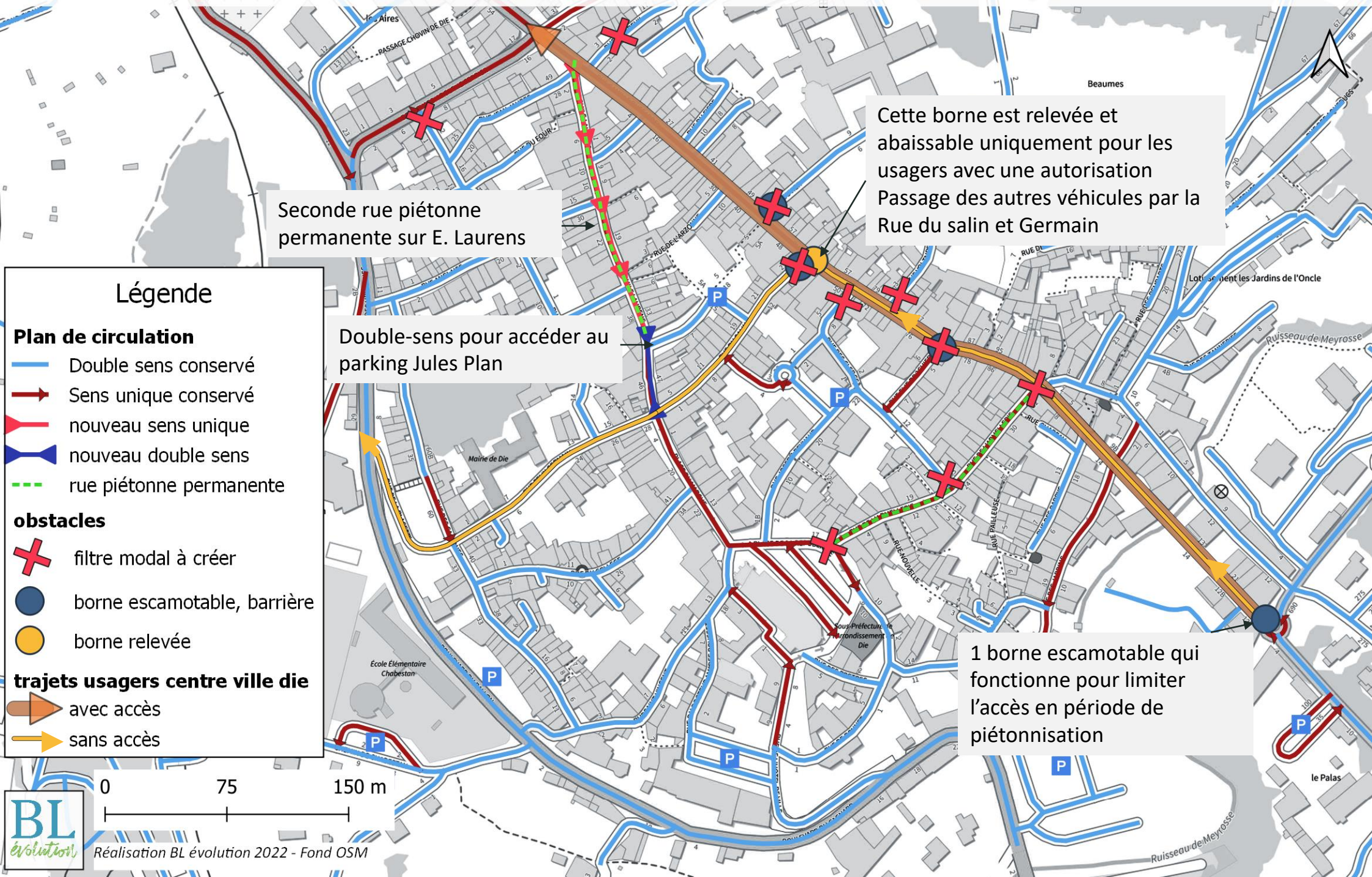
Description et analyse de la proposition

- Aménagements et réglementation pour **diminution trafic de transit** sur les rues Buffardel et Armellerie (vers Salin)
- Aménagements et réglementation pour **nouvelle piétonnisation** des rues Buffardel, Armellerie et E. Laurens
- Modification limitée du plan de circulation dans l'ensemble du centre-ville
- Maintien des accès aux poches de stationnement
- Peu de contraintes sur les circuits de livraisons par la rue Buffardel

Proposition de modification du sens de circulation en centre-ville



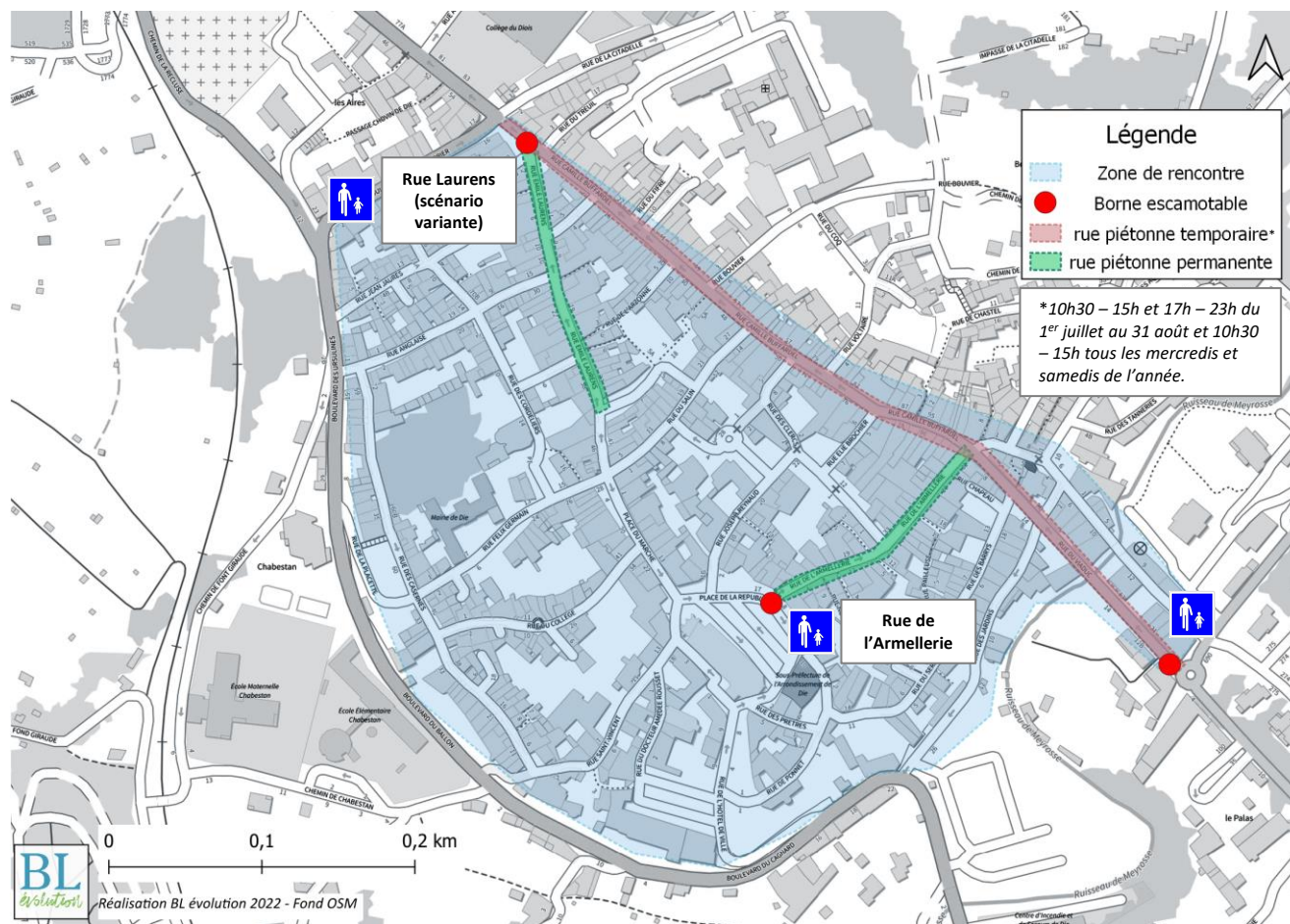
Proposition de modification du sens de circulation en centre-ville (variante)





Fiche action n°1.1 : Modifier le Plan de circulation pour limiter le trafic de transit

Schéma de principe de piétonnisation



Rue piétonne à Valence



Offrir un centre-bourg attractif en lien avec les commerces et établissements publics



Exemple d'entrée d'axe piétonne avec borne escamotable et pots de fleurs



Fiche action n°1.2 : Aménager et équiper le centre-ville pour favoriser la marche et l'accessibilité des PMR



Contexte et objectifs de l'action

L'espace public et la voirie du centre-ville ne sont toujours bien pensés pour les circulations piétonnes et les personnes à mobilité réduite : potelets, stationnement et autre mobilier urbain peuvent constituer des obstacles. Le manque de dispositifs adaptés aux personnes malvoyantes ou non voyantes (bandes d'éveil, bandes de guidage) mais également le manque de bancs publics ou de passages piétons sécurisés (plateau traversant, marquage, ...) contraignent également la marche.

Il s'agit de repenser l'aménagement du centre-ville en prenant le prisme de la marche mais aussi de veiller à ce que l'espace public soit accessible à tous.



Description des mesures

- ✓ Lors d'un nouvel aménagement, privilégier un espace dépourvu de potelets anti-stationnement plutôt que de systématiser a priori leur implantation.
- ✓ Planter du mobilier urbain favorisant la pause le long des itinéraires piétons (cf. page suivante).
- ✓ Lors des réfections de voirie importantes, respecter les obligations nationales visant à aménager un trottoir d'1,40 m de long libre de tout mobilier ou d'obstacle éventuel (hors zone de rencontre).
- ✓ Garantir l'implantation de mobilier urbain respectant les normes minimales en matière de hauteur et de largeur, détectables par les personnes malvoyantes ou aveugles.
- ✓ Garantir l'existence de bandes contrastées sur l'ensemble des mobiliers urbains (potelets bicolores, bornes escamotables avec catadioptré, etc.).
- ✓ Garantir la présence de bandes d'éveil à la vigilance pour chaque passage piéton
- ✓ Garantir la présence de bandes de guidages vers les principaux équipements et services du cœur de ville
- ✓ Entretenir les bandes podotactiles dans le temps
- ✓ Lors des réaménagements de voirie, privilégier une approche « classique » du passage piéton pour garantir une mise au norme en matière d'accessibilité pour les UFR, les déficients visuels, auditifs, etc.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Services techniques communaux

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Aménageurs, Commission accessibilité



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2023	2027	2032
Nb de rues « libérées » des obstacles anti-stationnement	1	3	5
Nb de bancs implantés le long des liaisons piétonnes	Cf. détails page suivante		
Nb de formation des services techniques aux enjeux aménagements et accessibilité	1	2	2
% des potelets contrastés	25%	100%	100%
% de passages piétons aux normes	25%	50%	100%
Nb de rues commerçantes correctement équipées en bandes de guidage	Valeur à déterminer		



Budget indicatif

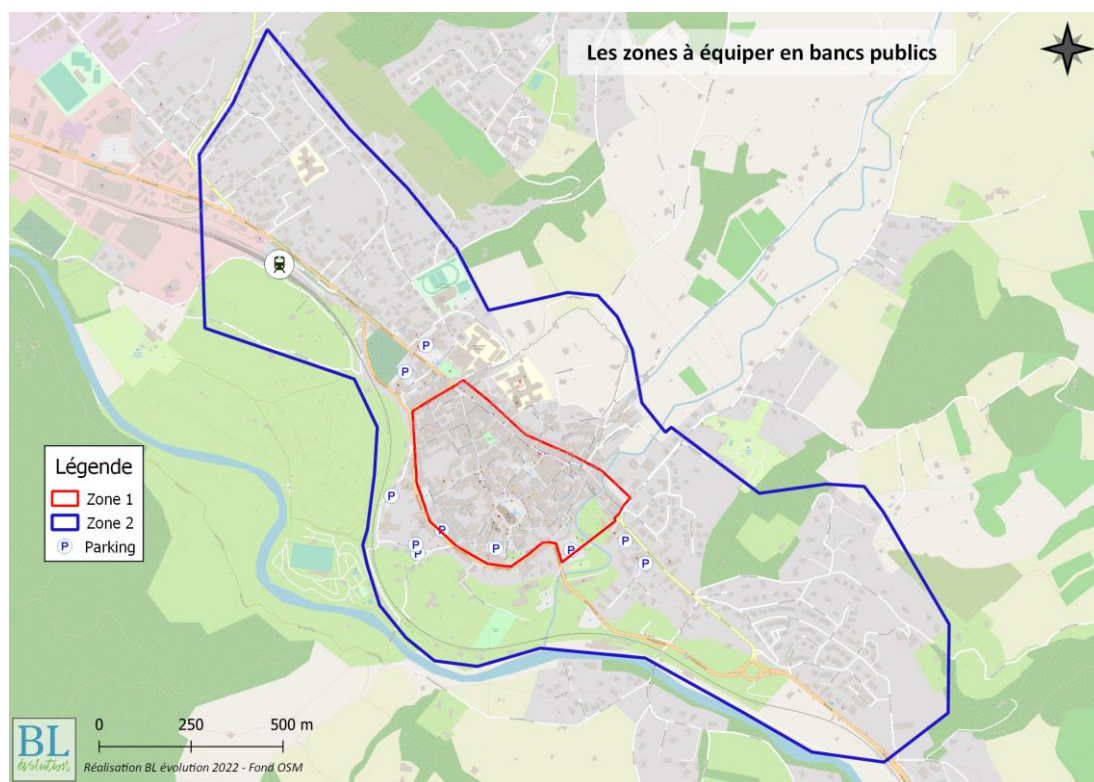
Financier	Potelet avec bande contrastée 90 € TTC BEV à l'unité : 50 à 80 € HT Bande de guidage : 30 à 60 €/m TTC
Humain	0,1 ETP de gestion de projet



Fiche action n°1.2 : Aménager et équiper le centre-ville pour favoriser la marche et l'accessibilité des PMR

Mesure : mettre en place des lieux de pause et de repos sur le centre-ville élargi

Les lieux de pause et de repos sont des éléments essentiels de la marche en ville. Ils concernent tous les publics et tous les âges, avec une attention particulière pour des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Services techniques communaux

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Aménageurs, comité consultatif des mobilités



Description de la mesure

Le Cerema recommande 1 banc tous les 200m. Dans le centre-ville où les enjeux piétons sont forts, il est pertinent de prévoir 1 banc tous les 100m. Le besoin a été estimé en fonction du linéaire de voirie concerné. La position exacte du mobilier sera à déterminer par les services techniques en lien avec le comité consultatif des mobilités. Un zoom est proposé sur les liaisons piétons-vélos qui font partie du zonage proposé.



Indicateurs et Objectifs

Zo ne	Linéaire de voirie	Equipements	Nb mobiliers	2023	2027	2032
Z1	7 km	1 mobilier de pause tous les 100m	70	Valeur à déterminer		
Z2	30 km (hors zone 1)	1 mobilier de pose tous les 200m	150			

Indicateur de performance

Part modale marche

Taux de satisfaction avant / après l'implantation de bancs



Fiche action n°1.2 : Aménager et équiper le centre-ville pour favoriser la marche et l'accessibilité des PMR



Principes d'aménagement

Recommandations:

- Repérer **les manques d'assises et lieux d'assise informelles**: analyse de l'existant et des pratiques actuelles pour identifier les besoins de lieux de pause
- Installer des assises **le long des itinéraires importants** (voir fiches piétons-vélos concernées)
- Penser à tous les publics: l'association mobilité piétonne Suisse préconise une distance de **100m entre 2 bancs-relais** lorsqu'on veut favoriser le parcours des personnes âgées.

Types de mobilier:

- Installer des **assises adaptées et confortables**: une norme sur les bancs existe (NF P 99-610). Elle définit la robustesse et la stabilité mais peu l'ergonomie.
- Tester et échanger avec les usagers**: il est possible d'utiliser du mobilier temporaire pour tester les usagers avant un aménagement définitif.
- Le mobilier peut-être mutualisé avec d'autres besoins: bancs-rambardes faisant le tour d'un arbre ou d'un espace végétalisé, élément en bois sur un muret... Ce type d'interventions simples améliore le confort des assises informelles.

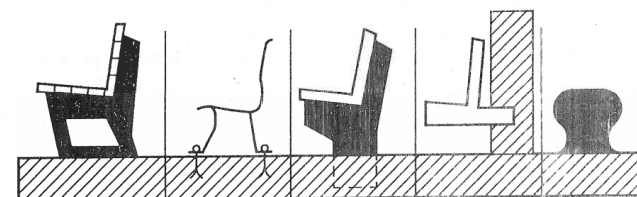
Points de vigilance:

- Le décret du 21 décembre 2016 relatif à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées impose un critère de détectabilité du banc. Il est également recommandé de prévoir un espace libre à côté du banc pour qu'un fauteuil roulant puisse s'y stationner.

Pour aller plus loin:

Cerema – Favoriser la marche (10/2019), Fiche n° 03 - Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville

Cerema – Marche – (11/2016), Fiche n°02 Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public



Catégories				
«P»	«S»			«I»
posés	scellés	encastrés sol	encastrés mur	intégrés

Figure 1 — Classification des bancs

Schéma extrait de la norme NF P 99-610. 3 catégories sont définies : les bancs posés, scellés, ou intégrés.



Mobilier éphémère (Cerema – Favoriser la marche 10/2019)



Fiche action n°1.2 : Aménager et équiper le centre-ville pour favoriser la marche et l'accessibilité des PMR

Mesure : aménager des places réservées aux PMR

La commune de Die dispose d'une offre de places PMR conforme globalement à la réglementation (supérieure à 2% de l'offre totale) qui nécessite une répartition plus homogène sur l'ensemble du centre-ville pour répondre aux besoins des différentes catégories d'usagers (visiteurs, résidents, pendulaires)



Description de la mesure

A court terme :

- Créer des places PMR à proximité des équipements publics non équipés (notamment cinéma Le Pestel et le théâtre Les Aires) de la rue commerçante Camille Buffardel (en remplacement d'une place en ZB rue du Viaduc) et dans certaines poches de stationnement non ou insuffisamment équipées (*voir carte des emplacements existants et futures*)
- Identifier les équipements publics ou privés en demande de places PMR en concertation avec leurs usagers et les associations de la ville : équipements culturels, sportifs, administratifs, scolaires, les espaces médicaux (pharmacie, cabinet médical...) et les espaces commerciaux

A moyen terme :

- Prévoir l'aménagement de places PMR dans le cadre des projets de requalification urbaine (place du Mazel et secteur de la porte de Saint-Marcel notamment),



Acteurs concernés

Bénéficiaires : PMR

Partenaires : les associations d'usagers (dont de personnes handicapées)

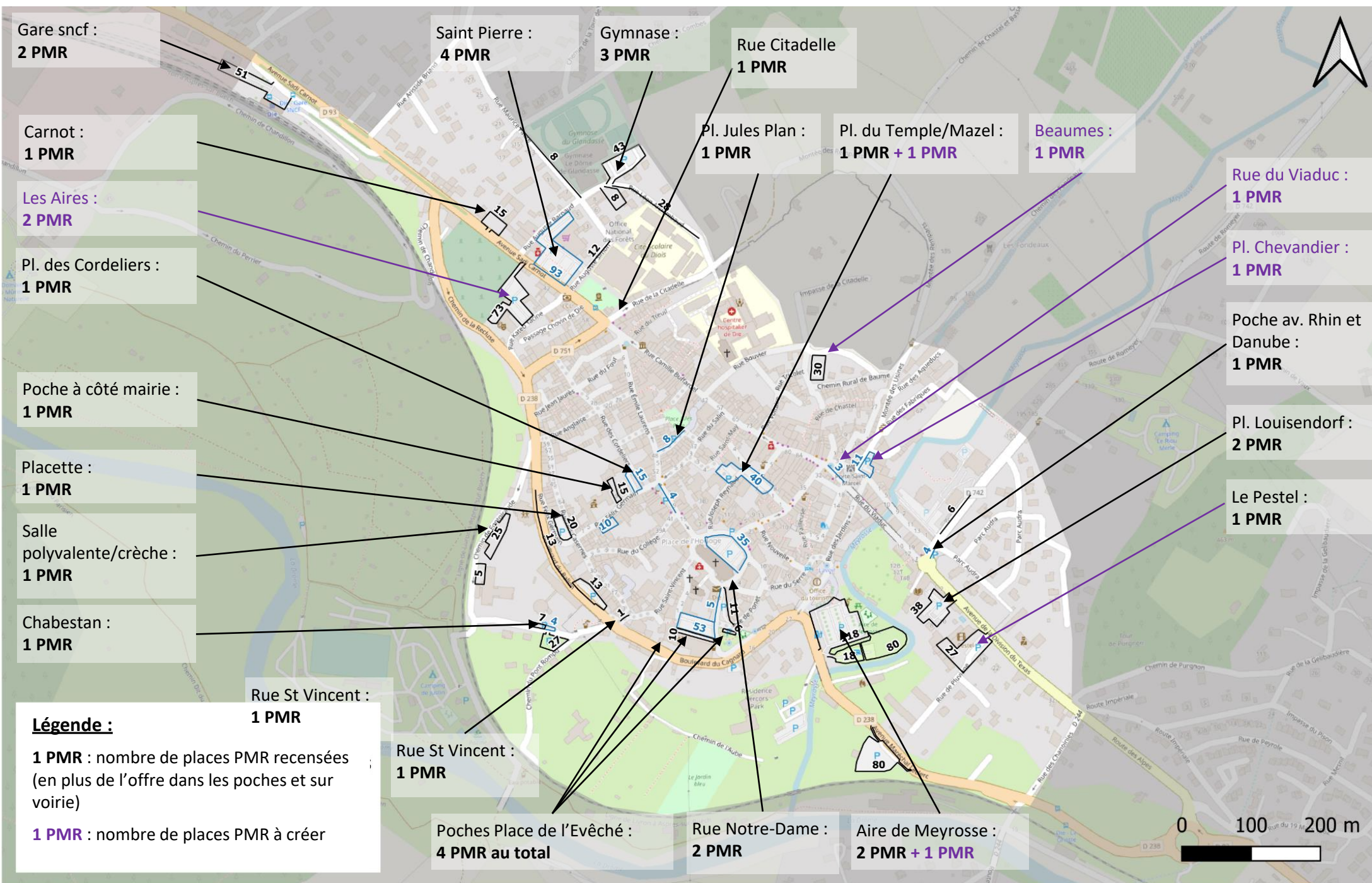


Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2023	2027
Nb de places PMR aménagées	6	Valeur à déterminer

Indicateur de performance
Nb de places PMR opérationnelles (larges, permettant l'accès au centre-ville, commerces, ...) ; part modale piéton

Carte de localisation des emplacements PMR actuels et de localisations futures





Fiche action n°1.2 : Aménager et équiper le centre-ville pour favoriser la marche et l'accessibilité des PMR



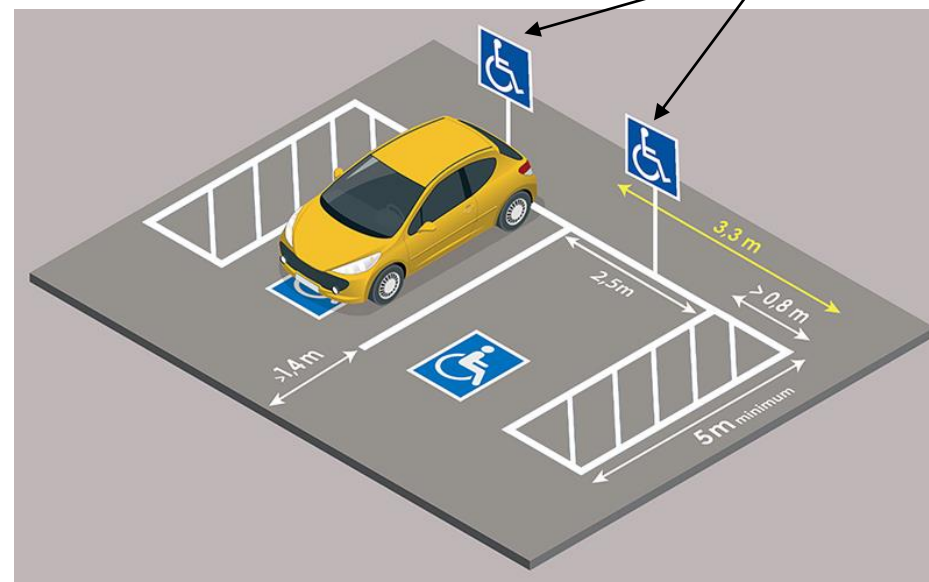
Principes d'aménagement des places pour les personnes à mobilité réduite

La réglementation en vigueur :

- En application du décret n°2006-1658 :
 - 2 % des places matérialisées sur le domaine public de chaque zone de stationnement doivent être aménagées aux normes handicapés ;
 - Les places doivent être librement accessibles (pas d'arceaux).
- Depuis 2015, l'accès à ces places est gratuit pour les titulaires de la Carte mobilité inclusion stationnement (CMI stationnement) ou la carte européenne de stationnement.
- Les titulaires de ces cartes peuvent utiliser toutes les places de stationnement ouvertes au public sans limitation de durée.
- Les places doivent être dimensionnées en épis ou longitudinales, avec notamment :
 - Une largeur minimale de 3,30m
 - Une longueur minimale de 5m
 - Une pente ou dévers inférieur à 2%
 - Un agencement permettant à toute personne de rejoindre le trottoir dont la largeur minimum est de 1,80 hors-tout
 - Le pictogramme PMR et le panneau interdit sauf PMR

CMI Stationnement

Ex : Personne physique



Source : <https://www.handinorme.com/accessibilite-handicap/29-places-de-parking-handicapee-comment-delimiter-son-parking>



Fiche action n°1.3 : Réorganiser et hiérarchiser les poches de stationnement



Contexte et objectifs de l'action

- Un centre-ville desservi par de nombreuses petites poches de stationnement qui nécessite une réorganisation et une hiérarchisation pour mieux orienter les visiteurs vers les poches stratégiques desservant le centre-ville
- Un plan de jalonnement des poches de stationnement à retravailler pour améliorer l'attractivité des poches stratégiques auprès des visiteurs
- Une offre de stationnement pour les deux-roues motorisés à développer



Description des mesures

A court terme :

- Définir l'offre de stationnement stratégique à destination des visiteurs du centre-ville de Die. Notamment sont pré-identifiées :
 - Les poches de stationnement en entrée de ville côté Sud (Aire de Meyrosse, Le Pestel et Louisendorf) et côté Nord (Saint-Pierre et Les Aires)
 - Les poches de stationnement de la « place de l'Evêché » (quartier Hôtel de Ville)
- Réviser le plan de jalonnement routier des poches pour mettre en évidence les poches stratégiques desservant le centre-ville et les services de mobilité disponibles, notamment :
 - Signalisation à retravailler en entrée de ville sur le rond point D93/D 238
 - Améliorer l'attractivité des poches Les Aires dont l'accès est confidentiel
- Réviser la désignation des poches stratégiques (« place de l'Evêché » notamment) pour qu'elle soit uniforme sur l'ensemble des supports de communication : signalétique du plan de jalonnement, plans de ville, site internet, googlemaps, etc.

A moyen terme :

- Renforcer l'attractivité des poches de stationnement stratégiques en créant un jalonnement piéton entre ces poches et le centre-ville
- Réflexion sur l'organisation du stationnement et de l'espace public du cœur de ville dans le cadre de projets urbains de requalification (place du Mazel et secteur Saint Marcel notamment)
- Proposer des emplacements deux-roues motorisés dans les parkings d'entrée du centre-ville



Acteurs concernés

Bénéficiaires : Visiteurs, commerçants

Partenaires : commerçants, office de tourisme



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat

- Taux d'occupation aux heures de pointe visiteurs des poches de stationnement stratégiques
- Cohérence des panneaux de jalonnement avec les dénominations des poches sur les autres supports (plans, communication)
- Nb de places de stationnement réservées aux motos
- Nb de poches de stationnement réorganisées (valeur à déterminer)
- Nb de poches de stationnement jalonnées (valeur à déterminer)
- Nb d'emplacement 2RM créés (valeur à déterminer)

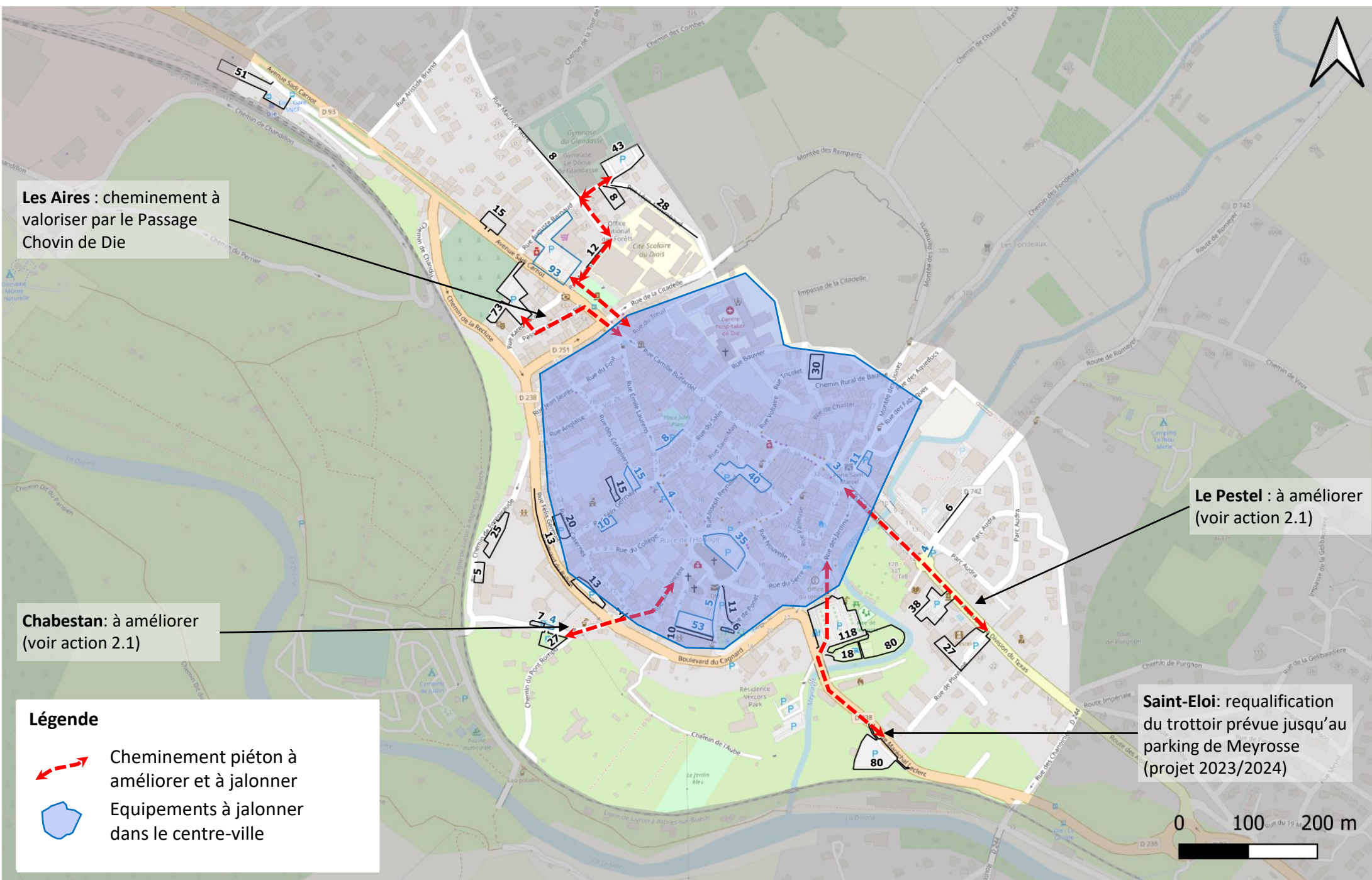
Indicateur de performance

Emplacements moto :

taux d'occupation moto et taux d'occupation aux heures de pointe visiteurs de poches de stationnement stratégique

Nombre d'interdits moto

Carte des liaisons piétonnes entre les parkings extérieurs et le centre-ville





Fiche action n°1.3 : Réorganiser et hiérarchiser les poches de stationnement



Principes d'aménagement du stationnement moto sur voirie

Constitution d'une offre de stationnement dédiée aux motos et aux scooters

Principes d'implantations spécifiques sur voirie :

- Implantation sur une place de stationnement voiture :
1 voiture (5m) = 4 motos
- Marquage au sol obligatoire, en épis afin de prendre en compte la longueur de certaine moto par rapport à la largeur de la place de stationnement (2m)
- La pose d'un mobilier urbain spécifique n'est pas nécessaire
- **Implantation impossible à moins de 5 m d'un passage piéton**

Privilégier dans un 1er temps l'implantation ponctuelle en fonction de la demande :

- Les polarités commerciales
- Les équipements publics
- Les parkings stratégiques d'entrée de ville





Fiche action n°1.4 : Inciter à un meilleur respect de la réglementation du stationnement



Contexte et objectifs de l'action

- Une réglementation qui gagnerait à être clarifiée pour être mieux respectée, notamment en termes de marques au sol, de signalisation verticale des zones bleues, de gestion de l'accès à la zone piétonne (borne rue du Viaduc) et délimitation du périmètre du marché
- Une surveillance des zones bleues à renforcer pour augmenter la rotation des véhicules (parts importantes de véhicules ventouse ou de disques non en règle)



Description des mesures

A court terme :

- Mise au propre du marquage au sol et du positionnement de la signalisation verticale associée dans les zones bleues
- Mise en cohérence des arrêtés, de la signalisation verticale et des usages dans la pratique, pour l'accès à la zone piétonne rue du Viaduc et le périmètre du marché
- Surveillance plus récurrente à des horaires variables des zones bleues : prévoir 1 à 2 passages/jour, soit 1 agent ETP pour 300 places environ à surveiller

A moyen terme :

- Revoir l'amplitude de la plage réglementée de 9h/12h-14h/**18h00** (au lieu de 19h)
- Aménagement des horaires de travail des policiers municipaux pour les faire coïncider avec les horaires de réglementation, y compris le samedi
- Listage claire des tâches attribuées aux agents municipaux, et de la rotation des tâches le cas échéant, pour éviter que d'autres missions soient privilégiées au détriment de la surveillance du stationnement
- Définition des consignes de verbalisation en lien avec l'occupation de la voirie et limitation de la tolérance à 10 min maximum



Acteurs concernés

Bénéficiaires : usagers

Partenaires : Police Municipale



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat

Nb de poches en zones bleues réorganisées (valeur à déterminer)

Indicateur de performance

- Taux de non respect des zones bleues : part des véhicules ne disposant pas de disque en règle à renseigner dans un observatoire du stationnement (voir Axe 4, action 2) ;
- Evolution amendes pour non-respect des zones bleues



Fiche action n°1.5 : Mieux règlementer et accompagner la livraison en centre-ville



Contexte et objectifs de l'action

- Des aires de livraison en nombre insuffisant, à déployer et à mutualiser avec d'autres usages dans un tissu urbain contraint
- Mieux règlementer les livraisons dans la zone piétonne du centre-ville



Description des mesures

A court terme :

- Densifier des aires de livraison sur l'ensemble du secteur commerçant même en dehors de la zone piétonne : la localisation des aires de livraison doit être calée sur l'implantation des linéaires de commerces
- Mutualiser les aires de livraison : autoriser le stationnement des résidents/visiteurs pour des achats express dans la zone piétonne en soirée. Dans les faits, en journée, ces places seront libérées également pour les visiteurs en stationnement minute (usage)
- Réglementer l'accès des camions et véhicules de livraison à la zone piétonne du centre-ville :
 - Définir des horaires d'accès à la zone piétonne
 - Autoriser les livraisons dans la zone à partir d'accès protégés par des bornes via des badges
 - Autoriser les arrêts sur voirie pour faciliter les opérations des livreurs au plus près de leur destination et pour limiter l'aménagement d'aires de livraison consommatrices d'espace.

A moyen terme :

- Favoriser les livraisons dans les zones piétonnes avec de petits véhicules ou des triporteurs
- Fédérer les commerçants autour d'un projet commun de logistique urbaine
- Prévoir la création d'aires de livraison lors du projet de requalification de la place Mazel, en concertation avec les commerçants



Acteurs concernés

Bénéficiaires : livreurs, artisans

Partenaires : les commerçants



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat

Nombre d'aires de livraison
Nombre de contrôle d'accès zone piétonne octroyés ; nb d'aires de livraison mutualisées (valeur à déterminer)

Indicateur de performance

Evolution du type de livraisons (petits véhicules, vélos...)



Exemple : Mutualisation aire de livraison Paris

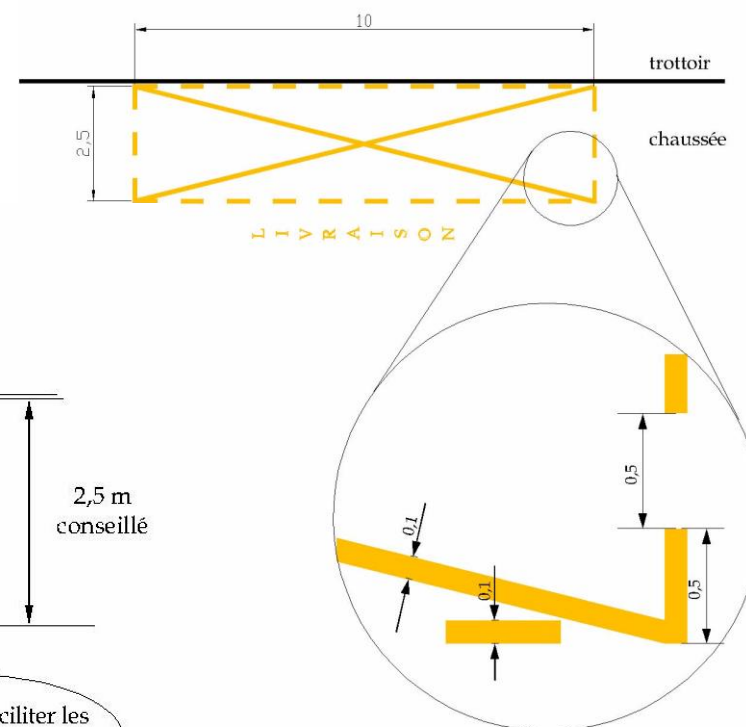
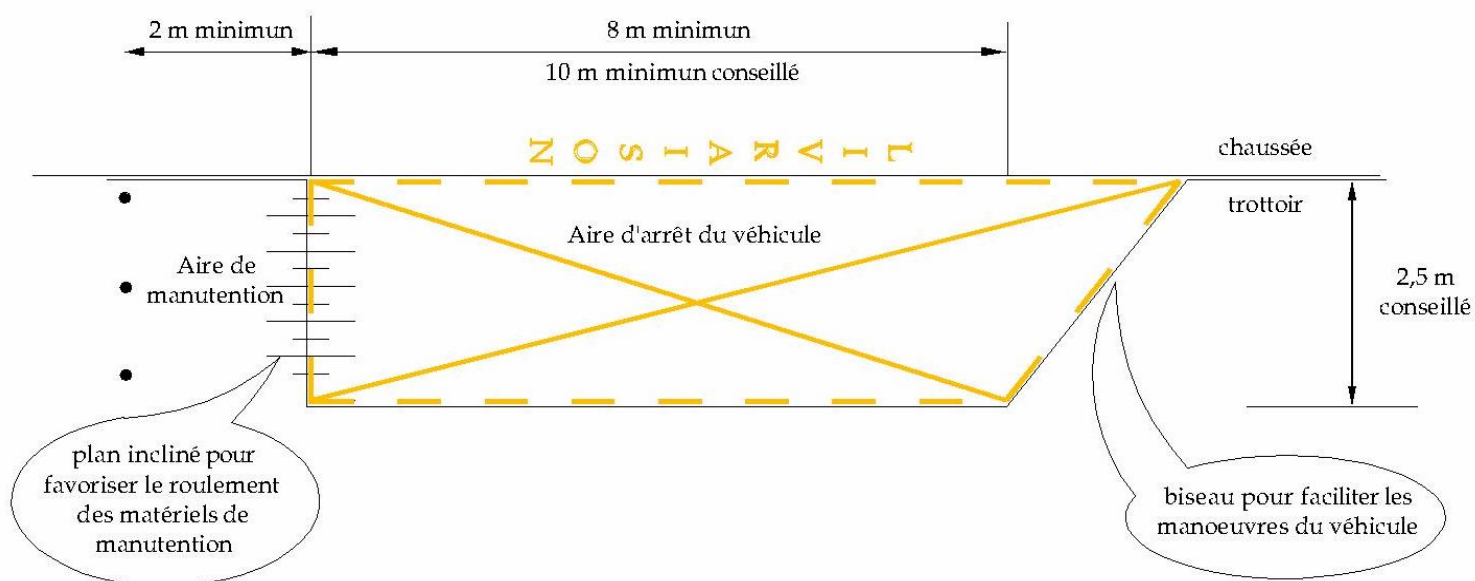


Fiche action n°1.5 : Mieux règlementer et accompagner la livraison en centre-ville



Préconisations pour l'implantation des aires de livraison

Proposition de schéma d'une aire de livraison en Lincoln :



Le marquage au sol des aires de livraison est réalisé en jaune uniquement.

Les aires sont :

- délimitées avec une ligne discontinue, 50 cm de trait et 50 cm de vide, de 10 cm de large ;
- barrées d'une croix en diagonale : lignes continues de 10 cm de large.
- Le mot «LIVRAISON» est écrit le long du marquage discontinu, au singulier.

A noter : La longueur et la largeur de l'aire ne sont pas normalisées. Les valeurs indiquées sont des exemples.

AXE 2 : AMÉNAGER DES LIAISONS PIÉTONS ET VÉLO ENTRE LES QUARTIERS EXTÉRIEURS DE LA VILLE ET LE CENTRE-VILLE



Fiches action



AXE 2 : Aménager des liaisons piétons et vélo entre les quartiers extérieurs de la ville et le centre-ville

Quelques chiffres clés :

- ⇒ **4200** personnes vivent à moins de 15 minutes à vélo de Die et **2000** personnes vivent à moins de 15 minutes à pied;
- ⇒ **11%** des personnes se rendent au travail à **vélo** sur le territoire et **20%** à **pied** (source: INSEE RP2019) ;
 - ⇒ D'après les résultats de l'enquête réalisée dans le cadre de l'étude, ils sont **23%** à se rendre au travail à vélo et **16%** à pied (Source: Enquête Ménage Déplacements, 2022)
- ⇒ **5 km** c'est la distance moyenne du trajet domicile-travail pour les résidents diois qui travaillent à Die, une distance tout à fait faisable à vélo.
- ⇒ **Le manque d'infrastructures sécurisées** est le **premier frein à la pratique du vélo** (cité par 42% des répondants à l'enquête)



Aménager **7 km de liaisons piétons vélo** et sécuriser les intersections dangereuses

Améliorer **les aménagements piétons** et installer des **lieux de pause**

Installer **des stationnements vélo adaptés** et en priorité au niveau des principaux équipements ;

*Die : 1,5 mètre linéaire/hab



Réseau cyclable **Intéressant** → **Efficace**



AXE 2 : Aménager des liaisons piétons et vélo entre les quartiers extérieurs de la ville et le centre-ville

Fiche action	Mesures	Indicateurs
2.1 Réaliser des aménagements piétons et vélo sécurisés et efficaces	Aménager les liaisons piétons-vélo ; sécuriser les points noirs ; étudier la possibilité de réaliser des aménagements temporaires ; implanter du mobilier de pause le long des liaisons	Linéaire d'aménagements réalisés (km) Budget/an/hab
2.2 Mettre en place un jalonnement facilitant les déplacements	Réaliser un plan de jalonnement piétons-vélo ; réviser le plan de jalonnement des parkings ; jalonnement des stationnements vélo	Linéaire d'aménagements jalonnés (km)
2.3 Prendre systématiquement en compte les modes actifs y compris PMR dans la refonte des voiries	application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines	Nombre de formations des services techniques
2.4 Veiller à l'entretien des aménagements	Entretien régulier des aménagements, mise en place d'un outil de suivi	Linéaire d'aménagement à entretenir (hors centre-ville)
2.5 Améliorer l'offre de stationnement vélo	Jalonner les places de stationnement vélo dans le centre-ville depuis l'artère principale, harmoniser le mobilier de stationnement vélo, adapter ponctuellement l'offre de stationnement sur voirie desservant les polarités commerciales et les équipements publics et proposer des consignes sécurisées pour les visiteurs/touristes de longue durée.	Nombre de places vélos, vélos cargos, motos, de consignes vélo et taux d'occupation



Les types d'aménagements cyclables

Le partage de la voirie vélos/véhicules motorisés dépend de deux critères :

- Le volume de trafic
- Les vitesses de circulation

Il peut s'envisager :

En agglomération :

- En dessous de 4000 véhicules par jour (dans les deux sens) dont 400 aux heures de pointe
- Vitesses inférieures à 30 km/h

Hors agglomération :

- En dessous de 1 000 véhicules par jour (dans les deux sens de circulation),
- Vitesses inférieures à 70 km/h

Au-delà de ces facteurs, **un aménagement en site propre doit être créé.**

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Recommandations du CEREMA – Mai 2021



Méthode de construction – Les différentes typologies d'aménagement

Le plan d'action pour les aménagements cyclables est construit en prenant en compte **plusieurs typologies en fonction de la voirie concernée** :

- **Aménagement de pistes cyclables sécurisées**, séparées de la voirie (par une bordure) ou via un réseau différent (voie verte).
- **Aménagement mixte** sur voie circulée par des véhicules motorisés en ajoutant un marquage au sol et en modifiant la vitesse autorisée et le régime de priorité. En contexte périurbain ou rural, réalisation d'un « chaucidou ». En contexte urbain, aménagements partagés en zone 30.
- **Jalonnement** de routes peu circulées via un abaissement de la vitesse de circulation (70 ou 50 km/h selon la visibilité) et l'installation d'un balisage directionnel (jalonnement vertical) voire un jalonnement horizontal (signalement des traversées, rappels de la circulation de vélo sur cet axe...).
- **Aménagement sur chemin existant** via une reprise adaptée du profil et du revêtement du chemin.



800€/ml en contexte
contraint
200€/ml sur des sections
peu contraintes



50€/ml



150€/ml



3€/ml



Fiche action n°2.1 : Réaliser des aménagements piétons et vélo sécurisés et efficaces



Contexte et objectifs de l'action

Les quartiers extérieurs sont assez mal desservis pour les piétons et les vélos depuis le centre-ville. Pourtant, ils sont dans un rayon facilement accessible à pied ou à vélo (voir diagnostic). Des aménagements sont nécessaires pour favoriser la pratique des modes actifs au quotidien. Cette action vient en complément de l'action 1.1 "Etudier les modifications du Plan de circulation pour limiter le trafic de transit » pour créer un réseau de liaisons cyclables et piétonnes continu et cohérent sur l'ensemble de la commune.



Description des mesures

- ✓ Aménager **les liaisons piétons-vélos** inscrites au schéma (voir carte et tableau pages suivantes, fiches liaisons en annexes) en 2 étapes :
 1. Des aménagements légers (marquage au sol, diminution de la vitesse, plan de circulation,) et projets cyclables en cours
 2. Des aménagements séparatifs et sécurisés
 => Certains tronçons restent soumis à étude approfondie pour valider les principes d'aménagements et leur faisabilité
- ✓ Sécuriser les **points noirs étudiés par le Cerema** (voir fiches Cerema)
- ✓ Etudier la possibilité de réaliser des **aménagements temporaires** (urbanisme tactique) pour résorber certaines discontinuités (à l'image de la Rue des Chanoines)
- ✓ Veiller à l'articulation avec le futur Schéma Directeur d'infrastructures cyclables intercommunal
- ✓ Mettre en place **des lieux de pause et de repos** sur les liaisons concernées (voir action 1.2)

Fiches outils :

- *Principes d'aménagement des double-sens cyclables*
- *Principes d'aménagement des cédez-le-passage aux feux*
- *Principes d'aménagement des SAS vélo*
- *Principes d'aménagement des vélorues*



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Services techniques communaux

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Aménageurs, CCD, CD26, Région



Indicateurs et Objectifs

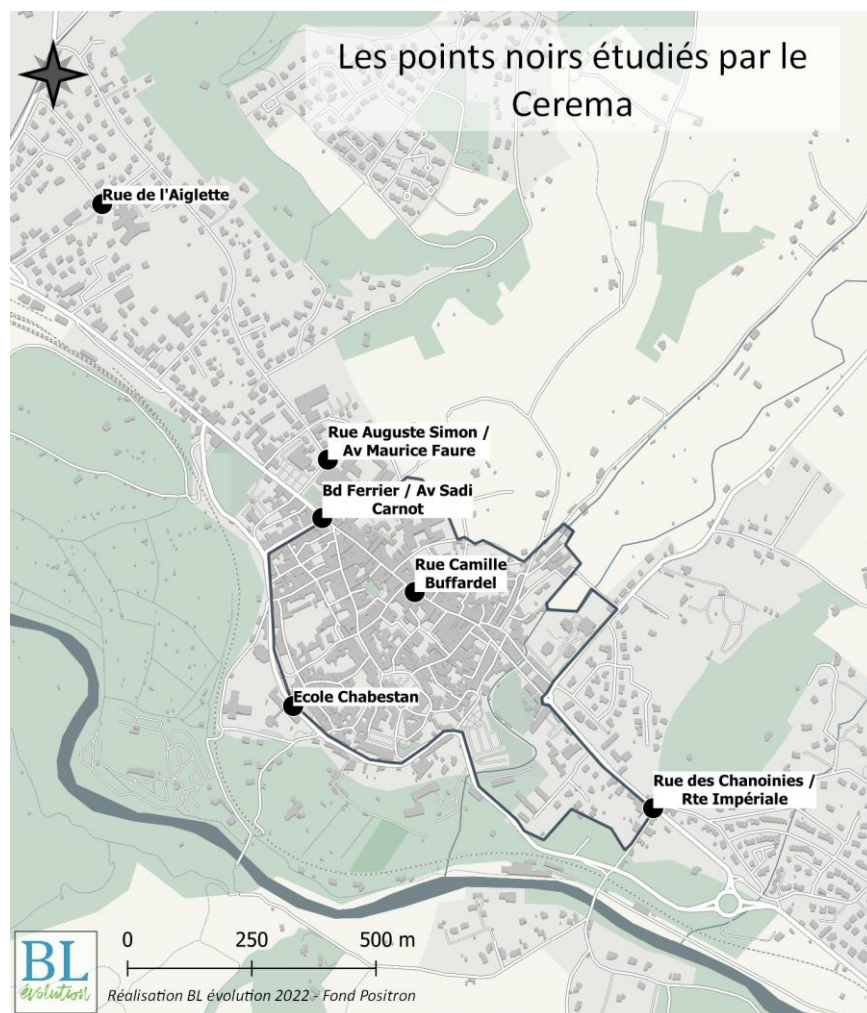
Indicateur de suivi et résultat	Priorité 1 (2023)	Priorité 2 (2027)	Priorité 3 (2032)
Linéaire d'aménagement piéton-vélo (hors centre-ville)	4	2	1
Budget/an/habitant (sans aide sur 10 ans)	40€/an/hab	40€/an/hab	40€/an/hab

Indicateur de performance

- Part modale vélo, part modale piéton
- Fréquentation (comptages réguliers sur quelques points du réseau)
- Satisfaction usagers (enquête, baromètre des villes cyclables, baromètre des villes marchables...)
- Temps de parcours sur liaisons cyclables et liaisons piétonnes



Fiche action n°2.1 : Réaliser des aménagements piétons et vélo sécurisés et efficaces



Secteur étudié*	Principe d'aménagement**
Rue de l'Aiglette	Etude en cours
Rue Camille Buffardel	Cf. fiche action 1.1
Rue Auguste Simon / Av. Maurice Faure	Renforcement de la Z30 + double-sens cyclable
Bd Ferrier / Av. Sadi Carnot	Gestion de l'intersection pour une meilleure sécurisation des différents usages, reprise du chaucidou, amélioration de l'aménagement cyclable entre carrefour Ferrier/Bufferdel et gare routière, reprise de la bande cyclable et du double-sens cyclable avenue Ferrier
Ecole Chabestan	Fermeture temporaire d'une voie pour création d'un aménagement cyclable temporaire (horaires sortie) + réorganisation du stationnement
Rue des Chanoines / Rte Impériale	Chanoines : double-sens cyclable et mise en sens unique de la voirie - Rte Impériale : maintien de l'impasse avec circulation possible des modes actifs - Rue de Peyrole : étude en cour

*Le Cerema a fourni **une analyse des dysfonctionnements** et des premières recommandations pour chaque secteur qui ont été intégrées à la réflexion plus globale des liaisons à aménager pour améliorer les circulations vélo et piétonnes.

La commune de Die prévoit **un programme d'actions pour réaliser les aménagements permettant de résorber ces points noirs. Les points accidentogènes se situent sur les axes identifiés sur le schéma des liaisons piétons vélo et seront traités en cohérence.

BL
évolution



Fiche action n°2.1 : Réaliser des aménagements piétons et vélo sécurisés et efficaces



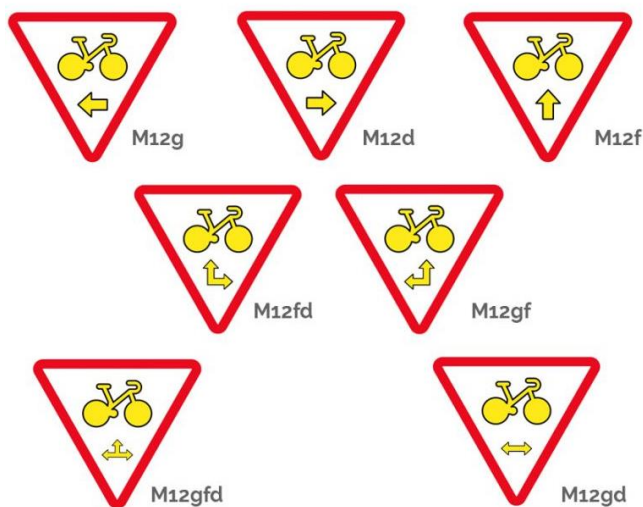
Principes d'aménagement des cédez-le-passage aux feux pour cyclistes

Le cédez-le-passage-cycliste au feu est matérialisé par des panneaux **M12**. Il autorise au cycliste de franchir la ligne d'arrêt pour aller dans la direction indiquée par les flèches, à condition de respecter la priorité accordée aux usagers bénéficiant du feu vert.

Caractéristiques

2012 : Apparition du tourne à droite et tout droit

2015 : Généralisation pour toute les directions



Différents panonceaux M12

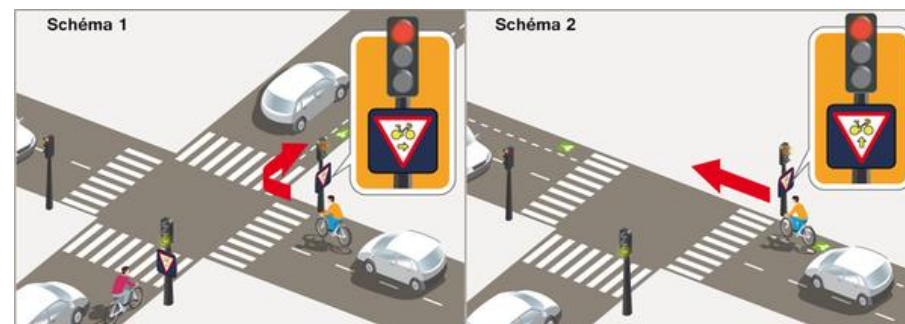
Crédits photo : mysignalisation.fr

Dimensions : 150 mm, 300 mm, 500mm.

Souvent trop petits, les panonceaux 150 mm ne sont pas conseillés.

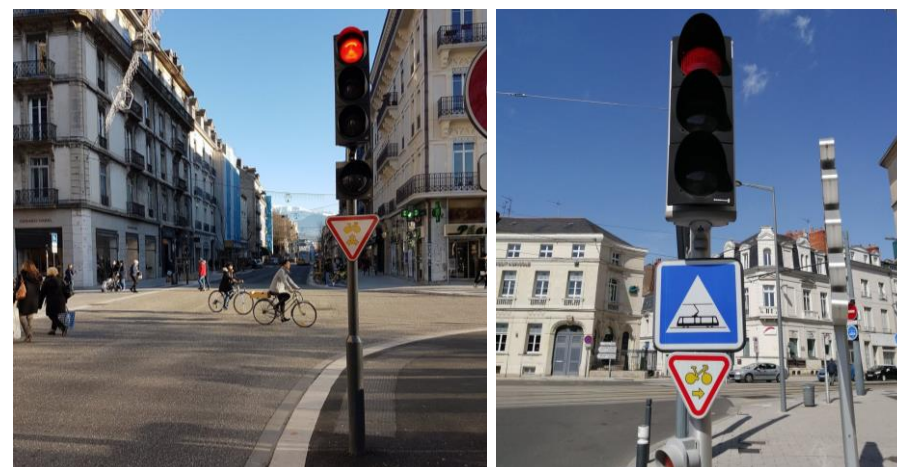
Application

A rendre visible au dessus des répétiteurs à hauteur d'homme.



Exemples d'application – Panonceaux M12

Crédits photo : sécurité routièrre.net



M12 à Grenoble à gauche et Lyon à droite

Crédits photo : adtcgrenoble twitter // FlorianBonet twitter



Fiche action n°2.1 : Réaliser des aménagements piétons et vélo sécurisés et efficaces



Principes d'aménagement des SAS vélo

Le sas vélo est un espace sur la chaussée visant à faciliter la traversée d'un carrefour par les cyclistes, lorsque les voies sont équipées de feux de signalisation. Ce sas permet de se positionner en cas de tourne à gauche et de démarrer avant les véhicules.

Caractéristiques

1998 : Apparition sas vélo.

2015 : Interdiction aux 2 roues motorisés de s'arrêter sur le SAS vélo.

Dimensions : 3 à 5 m Souvent trop petits, les panonceaux 150 mm ne sont pas conseillés.

Application

Feux tricolores en agglomération.



- Facile à mettre en place
- Espace facilitant le tourne à gauche
- Pas assez sécurisant
- Infractions des automobilistes
- Méconnu



Sas vélo à Grenoble

Crédits photo : cyclotourisme-mag.com



Fiche action n°2.1 : Réaliser des aménagements piétons et vélo sécurisés et efficaces



Principes d'aménagement des vélorues

La vélorue est une voie partagée entre les véhicules motorisés et les cyclistes où les vélos sont prioritaires. Axe cyclable structurant offrant une alternative aux aménagements trop étroits.

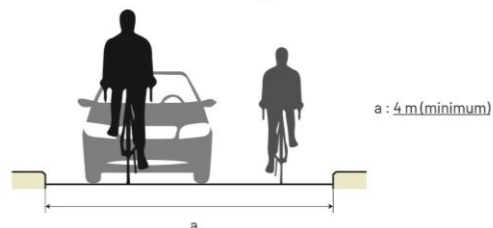
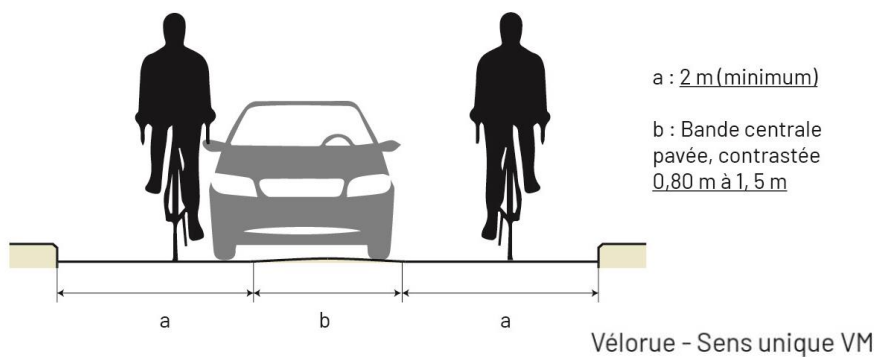
Caractéristiques

- Dimensions : largeur de la rue.
- Vitesse limitée à 30 km/h

Application

- Rues résidentielles avec desserte locale
- Trafic motorisé < 1000 véhicules par jour / sens

Vélorue - 2 sens de circulation VM



Vélorue - Utrecht, Pays-Bas

Crédits photo : Fietsberaadcrow.nl



Vélorue - Lille, France.

Crédits photo : BFM auto

Liaisons piétons vélos



A noter : la liaison du Col de Rousset qui dessert les quartiers Ouest se réalisera en 2 temps. A court terme, avec de la limitation de vitesse puis à long terme avec un aménagement en site propre.

A noter : la liaison Route de Romeyer se réalisera en 2 temps avec des premiers aménagements légers à court terme.

A noter : la liaison CV-Chanqueyras se réalisera en 2 temps avec des premiers aménagements légers à court terme sur une partie du linéaire

Légende

Liaisons piétons vélos

◄► court terme

◄► moyen terme

◄► long terme

▬ Aménagements existants

▬ Opportunité (lien CD26)

0 500 1 000 m

Liaisons piétons et vélos | Synthèse (1/2)

	Route de Ponet	Route du Col de Rousset	Liaison CV – Av. du Vercors	Av de la Clairette
Proposition	Voie piéton/vélo	Voie piéton/vélo le long de la RD	Mise à sens unique + voie piéton/vélo sécurisé	Voie piéton/vélo
Impact sur les modes actifs	★★★☆☆ Accès sécurisé aux commerces et équipements sportifs	★★★★★ Accès sécurisé aux quartiers ouest	★★★★★ Apaisement de la circulation + liaison sécurisée	★★★☆☆ Desserte commerces et entreprises
Coût projeté*	200 k€	300 k€	80 – 160 k€	500 k€
Faisabilité technique	Etude en cours	Modération vitesse et Foncier à étudier	Suppression de places de stationnement	Profil de voirie à reprendre
Priorisation (3/6/10 ans)	1	1 et 3	1	3



Voie piéton/vélo le long de la RD248 (Razès, Nouvelle-Aquitaine) *Photo: Google Street View*

Liaisons piétons et vélos | Synthèse (2/2)

	Desserte Chabestan	Contournement piéton	Route de Romeyer	Liaison CV - Chanqueyras	Route de Gap
Proposition	Création de voie piéton-vélo sur le boulevard du Ballon	Balisage pour les piétons	Chaussée à Voie Centrale Banalisée	Av. Texas, Rte Impériale & Rue de Peyrole	Piste cyclable le long de la RD
Impact sur les modes actifs	★★★ Accès sécurisé à l'école Chabestan	★★★ Itinéraire de balade	★★★ Meilleure cohabitation voiture-vélos	★★★ Liaison piéton-vélo sécurisée vers l'est	★★★ Accès sécurisé aux quartiers sud-est
Coût projeté*	200 – 300 k€	1 k€	15 – 80 k€ (selon type de marquage)	250 k€	280 k€ (CD)
Faisabilité technique	Traversée du boulevard à sécuriser	Passages à sécuriser	Aménagement sur voirie existante	Reprise complète de la voirie Av. du Texas	Réutilisation possible de la voirie / emprise foncière
Priorisation (3/6/10 ans)	1 (accès) et 2 (desserte)	1	1	1 sauf Av. du Texas (2)	3

* Chiffrage estimé avant subventions. Etude pré-opérationnelle incluse. Traitement des traversées inclus. Aménagements secteurs étudiés Cerema inclus (Liaison Av. du Vercors – centre et liaison Chanqueyras – centre)



Fiche action n°2.1 : Réaliser des aménagements piétons et vélo sécurisés et efficaces

Scénario minimaliste (PPI sur 10 ans)

Détails	Priorité	Coûts totaux sur 10 ans (HT)	2023 – 2026 (priorité 1)	2027 – 2030 (priorité 2)	Aménagements Long terme (priorité 3)
Investissement (études, travaux)		1 149 100 €	301 000 €	548 000 €	300 000 €
Route de Ponet	1		204 000 €		
Route du Col de Rousset	1 et 3				300 000 €
Liaison CV – Av. du Vercors	1		80 000 €		
Desserte Chabestan	2			300 000 €	
Contournement piéton	1		600 €		
Route de Romeyer	1		16 500 €		
Liaison CV - Chanqueyras	2			248 000 €	
Jalonnement des itinéraires			20 000 €		
Entretien des aménagements (3% du budget aménagement / an)		34 000 €			
Coûts estimés totaux*		1 203 100 €			

Budget/an/habitant (sans aide sur 10 ans)

26 €

*Chiffrage estimé avant subventions. Etude pré-opérationnelle incluse. Traitement des traversées inclus. Aménagements secteurs étudiés Cerema inclus (Liaison Av. du Vercors – centre et liaison Chanqueyras – centre). Aménagement de l'Av de la Clairette non pris en compte



Fiche action n°2.1 : Réaliser des aménagements piétons vélo sécurisés et efficaces

Scénario maximaliste (PPI sur 6 ans)

Détails	Priorité	Coûts totaux sur 6 ans (HT)	2023 – 2026 (priorité 1)	2027 – 2030 (priorité 2)	Aménagements Long terme (priorité 3)
Investissement (études, travaux)		1 796 500 €	448 500 €	548 000 €	800 000 €
<i>Route de Ponet</i>	1		204 000 €		
<i>Route du Col de Rousset</i>	3				300 000 €
<i>Av de la Clairette</i>	3				500 000 €
<i>Liaison CV – Av. du Vercors</i>	1		160 000 €		
<i>Desserte Chabestan</i>	2			300 000 €	
<i>Contournement piéton</i>	1		2 000 €		
<i>Route de Romeyer</i>	1		82 500 €		
<i>Liaison CV - Chanqueyras</i>	2			248 000 €	
Jalonnement des itinéraires		20 000 €	20 000 €		
Entretien des aménagements (3% du budget aménagement)		54 000 €			
Coûts estimés totaux*		1 870 500 €			

Budget/an/habitant (sans aide sur 6 ans) 66 €

* Chiffrage estimé avant subventions. Etude pré-opérationnelle incluse. Traitement des traversées inclus. Aménagements secteurs étudiés Cerema inclus (Liaison Av. du Vercors – centre et liaison Chanqueyras – centre)



Les financements nationaux

Fonds Mobilités Actives

Ce fonds est destiné à financer la réalisation d'aménagements cyclables sécurisés ou à résorber les discontinuités cyclables entre les itinéraires existants

- Enveloppe globale : 250 millions d'euros pour 2023
- Montant alloué par projet : Jusqu'à 50 % de financement pour les projets situés en secteur moins dense, définis comme étant situés dans une unité urbaine de moins de 100 000 habitants.
- 6e appel à projets "Fonds mobilités actives - aménagements cyclables " **ouvert jusqu'au 21 avril 2023** (100 millions d'euros)
- Territoires éligibles: Tous.
- Projets vélos financés: aménagements cyclables



AMI TENMOD

Le but est d'accompagner les territoires peu denses dans la pérennisation d'une mobilité durable et inclusive.

- Montant alloué par projet: 50% des coûts éligibles du projets, dans la limite de 100 000€ de financement par projet
- Territoires éligibles: Territoires de densité intermédiaire à peu dense
- Projets vélos financés: Vélos Libre-Service, Location Longue Durée



Programme ALVEOLE +

Programme de subvention d'installation d'arceaux et d'abris vélos sécurisés à proximité des gares, établissements publics, établissements scolaires etc. 3 prestations : conseil, stationnement, formation

- Montant alloué par projet: 100% (conseil, formation) et à hauteur de 40% de l'investissement HT des équipements éligibles par le programme (stationnement)
- Conditions d'éligibilité: les espaces et sites publics, les écoles et établissements d'enseignement, les copropriétés privées (à usage principal d'habitation), les gares et pôles d'intermodalité, l'habitat social, les espaces pour les livreurs à vélo
- Projets vélos financés: Stationnements vélo



Les fonds nationaux gérés localement

DSIL – Dotation de Soutien à l'Investissement Local

Fonds de soutien à l'investissement public géré par l'Etat. En 2022, une des 6 priorités était « Le développement d'infrastructures en faveur des mobilités ».

- Montant alloué par projet: 222 000€ en moyenne en 2019 (pour les 417 projets de la catégorie « Soutenir le développement de services de transport de proximité durables »)
- Territoires éligibles: Communes, EPCI, PETR
- Projets vélos financés: Aménagements cyclables, Vélos Libre-Service, Location Longue Durée

DETR - Dotation d'équipement des territoires ruraux

La DETR a pour objectif de financer les projets d'investissement des communes rurales et de leurs groupements. En 2022, la priorité était la transition écologique des territoires. Le dynamisme économique, notamment via la tourisme est également un axe à prendre en compte dans la construction du projet.

- Montant alloué par projet: 45 000€ en moyenne en 2019 (pour les 2624 projets de la catégorie « Environnement et Transition Energétique »)
- Territoires éligibles: Commune < 2 000 habitants; EPCI < 50 000 habitants
- Projets vélos financés: Aménagements cyclables

FNADT – Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire

Fonds créé par l'Etat pour servir sa politique d'aménagement du territoire. Il peut être actionné via les CPER (Contrats de Plan Etat-Région)

- Montant alloué par projet: dépend du projet et de l'enveloppe alloué au territoire
- Territoires éligibles: Tous
- Projets vélos financés: Aménagements cyclables, Vélos Libre-Service, Location Longue Durée





Aides de la Région Auvergne Rhône Alpes:

➤ **Appui à l'exercice de la compétence « autorité organisatrice de la mobilité – bloc mobilités actives » par délégation de la Région**

Financer des études et actions pour développer les mobilités actives, notamment au travers des Contrats d'Aménagements de Mobilités Vertes (CAMV).

- Montant alloué par projet: Financement à hauteur de 50% d'aménagements cyclables (maximum 100k€), de 100% de l'installation d'arceaux de stationnement en gare ou station de TC, de 80% de dispositifs de lutte contre le vol, de 50% d'achats de VAE, de 50% d'achat d'équipements pour la mise en place de vélobus pour le transport scolaire à moins de 3km
- Territoires éligibles: EPCI à fiscalité propre prenant par délégation une part de la compétence AOM – bloc mobilités actives
- Projets vélos financés: Aménagements cyclables, stationnement vélo, services vélos



Soutien le financement des aménagements cyclables dans le cadre d'un SDC élaboré par l'EPCI en concertation avec le CD26

☐ En zone agglomérée : traverses des RD

→ bandes et pistes : revêtement pris en charge à 100%

☐ Aménagements hors agglomération (périurbain) :

- Sur voies communales, MO intercommunale ou communale : Subvention du CD26 de 30% du montant HT

Plafonds dépenses subventionnables : 300 k€ / km, voire 500 k€ / km (secteurs contraints), 2 M€/passerelle

- Sur routes départementales, MO départementale : Prise en charge par le CD26
- Contrat de partenariat CD26/EPCI pour sceller la mise en œuvre du SDC

Plan mobilité des collèges :

2 préalables :

- implication commune et EPCI (enjeu de continuité de l'aménagement avec le schéma cyclable intercommunal)
- implication collègue : direction, professeurs, parents d'élèves ...

2 axes : 1/ aménagement (dans un rayon de 3 km autour du collège: subvention possible de 30% du montant HT) et 2/ animation

Dispositif Soutien à la voirie

financements pour un projet unique de voirie sur la durée du mandat (1 projet par commune) avec un plafond de dépenses de 400 K HT euros.

Taux de financements propres pour la commune : 25% en 2023.

Lien avec le programme Petites Villes de Demain (PVD)

majoration possible de 10% dans le cas où les projets sont identifiés dans le plan d'actions Petites Ville de Demain (à étudier au cas par cas, hors liaisons interquartiers)



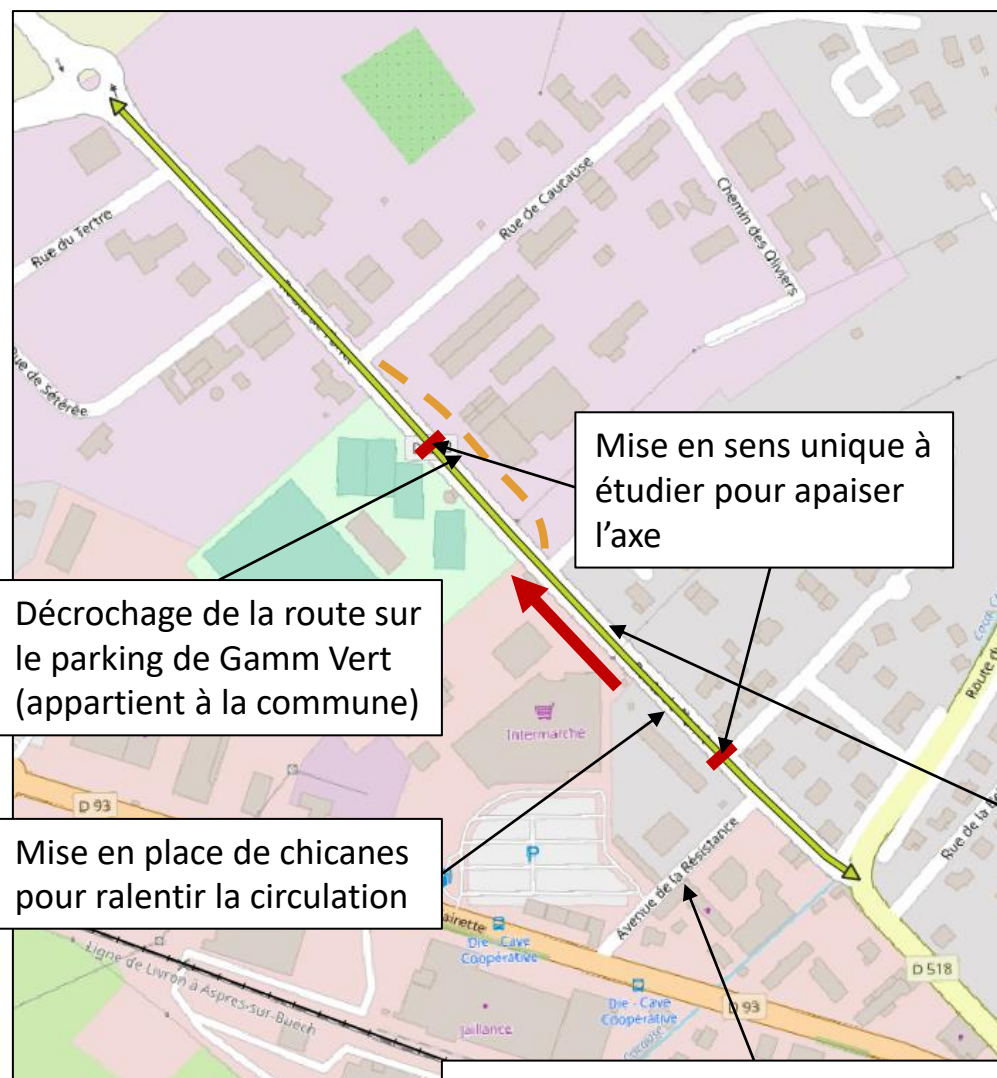
Aides de la Banque des Territoires

- **MOBI Prêt** - Moderniser vos infrastructures de transport et développer des mobilités innovantes (changements de mode de transports et des comportements, bénéfices pour l'environnement, sécurité pour les usagers, accessibilité)
 - Montant de l'aide: Prêt
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Établissement public, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement)
 - Date de clôture : Permanente
- **Mobilité durable** : Développer l'information des usagers et faciliter la multimodalité pour fluidifier la circulation grâce aux systèmes de mobilité durable (notamment déployer un service innovant de mobilité avec vélos en libre-service)
 - Montant de l'aide : Dépenses d'investissement
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement)
 - Date de clôture : Permanente

Les fiches liaisons

- Route de Ponet
- Route du Col de Rousset
- Avenue de la Clairette
- Avenue du Vercors – centre-ville
- Desserte de Chabestan
- Route de Romeyer
- Centre-ville – Chanqueyras
- Route de Gap

Route de Ponet



Point de départ: Route du Col de Rousset

Point d'arrivée: Giratoire

Longueur: 680m

Enjeu : desserte de la zone de Chamarges et du complexe sportif
+ sécuriser les trajets entre les habitations et la Cité Scolaire

Aménagement proposé: voie partagée piéton/vélo

+ Mise à sens unique de la voie sur la première partie
(proposition de l'étude urbaine sur l'entrée Ouest)

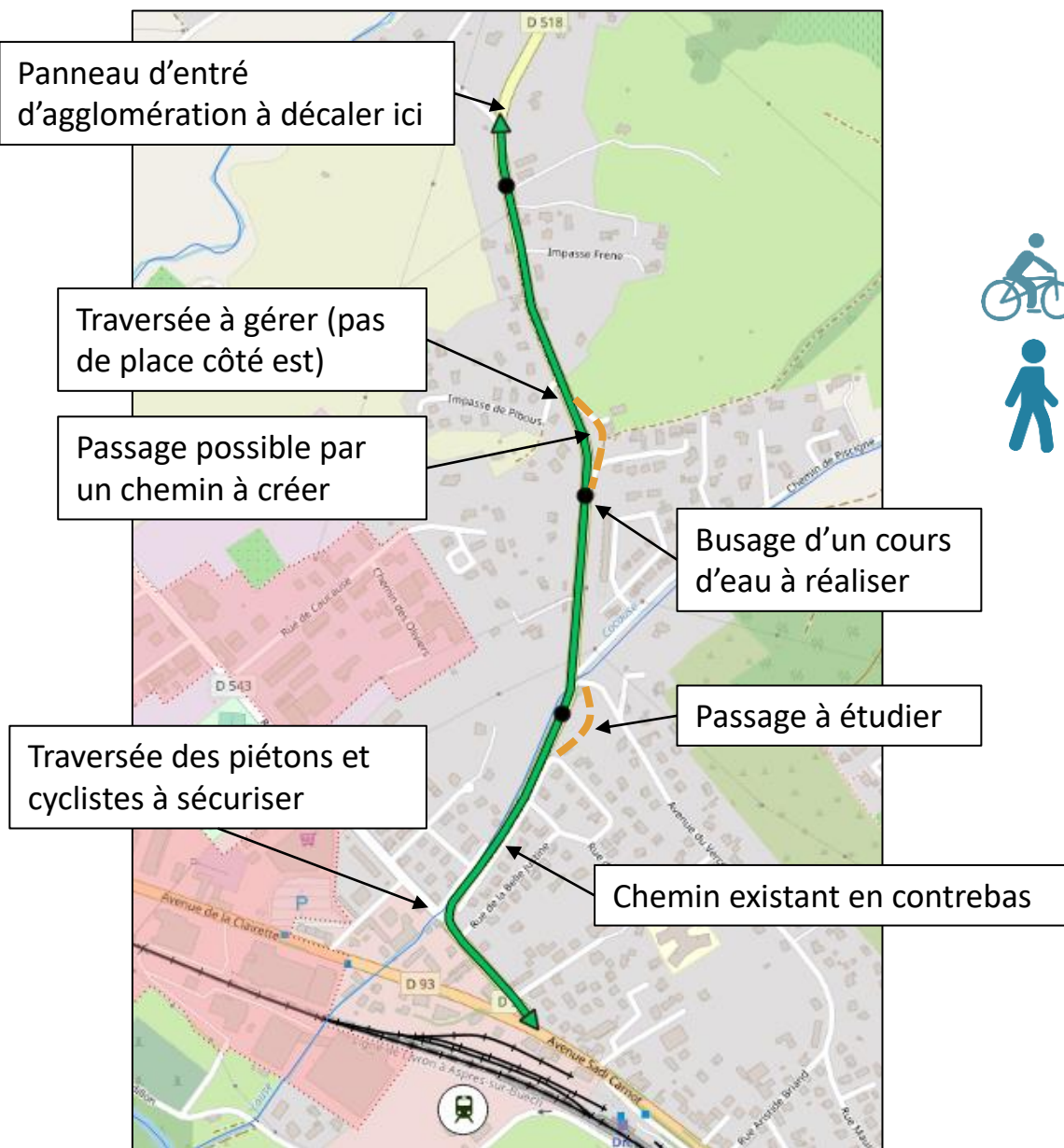
Cout prévisionnel HT: 200 k€ (hors acquisition foncière)

Contraintes:

- Travaux importants (busage du fossé)
- Aménager le carrefour avec la RD93



Route du Col de Rousset



Point de départ: RD93

Point d'arrivée: Impasse des Cougnes

Longueur: 1 km

Enjeu: desserte des quartiers résidentiels

Aménagement proposé: voie partagée piéton/vélo

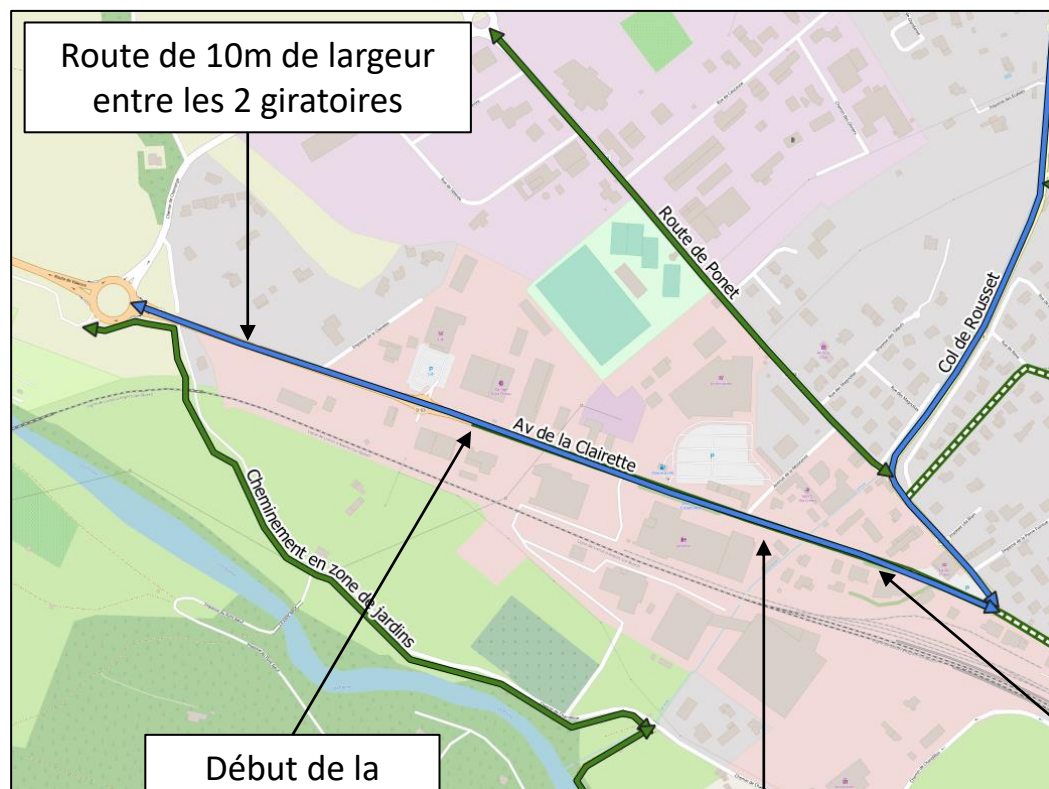
Cout prévisionnel HT: 300 k€ (hors acquisition foncière)

Contraintes:

- 3 rétrécissements : foncier à acquérir
- Profil de voirie à reprendre entre la RD93 et la Route de Ponet
- Aménager le carrefour avec la RD93



Voie piéton/vélo le long de la RD248 (Razès, Nouvelle-Aquitaine) *Photo: Google Street View*



Route de 10m de largeur
entre les 2 giratoires

Début de la
CVCB existante

Profil de voirie à reprendre
entre le petit giratoire et
la Rte de Col de Rousset

Point de départ: Giratoire de Chamarges

Point d'arrivée: Route du Col de Rousset

Longueur: 1 km

Enjeu : desserte commerces et entreprises le long de la RD,
desserte camping

Aménagement proposé: à déterminer, piste cyclable ou voie
verte

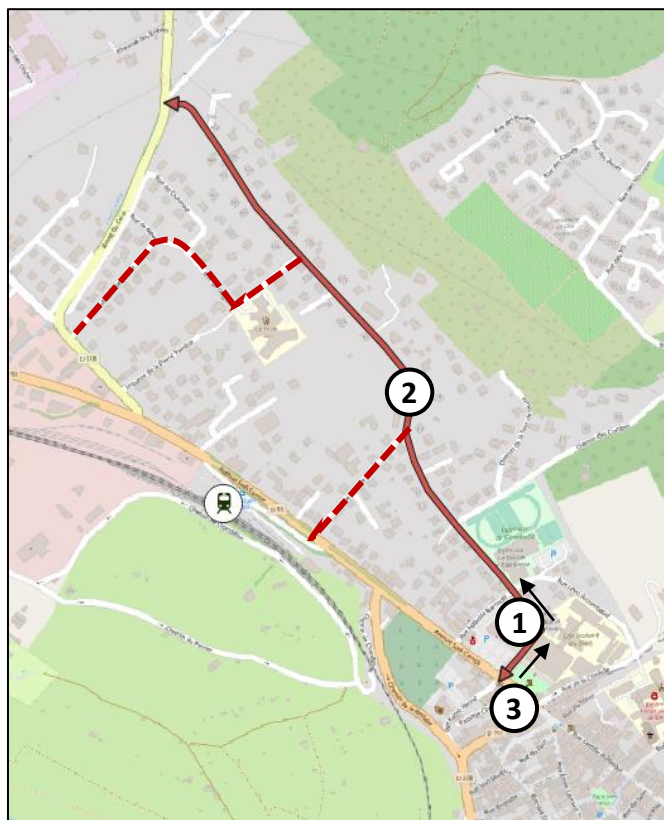
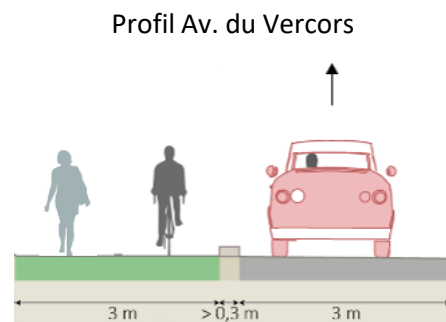
Cout prévisionnel HT: 500 k€ (hors acquisition foncière)

MOA: ville (CD26 en soutien si reprise de la chaussée)

Contraintes:

- Travaux importants (une partie du profil de voirie à reprendre)
- Foncier à étudier





Point de départ: Av Sadi Carnot

Point d'arrivée: Route du Col de Rousset

Longueur: 1067 m

Enjeu: Itinéraire alternatif à l'avenue Sadi Carnot pour la desserte de la Cité scolaire et du centre-ville.

Aménagement proposé :

- (1) Rue Auguste Simon et Rue Maurice Faure 1ère partie: création d'un double sens cyclable selon proposition Cerema
- (2) A partir de la Rue Auguste Barnaud: mise à sens unique de l'avenue du Vercors en direction de la Route du Col de Rousset et création d'une voie partagée piéton/vélo de 3m de large (réflexion avec la rue de l'aiglette et belle Justine)
- (3) Régulation secteur Saint-pierre : proposition Cerema

Contraintes:

- Emprise étroite à certains endroits (<6m)
- Point dur au croisement avec la Rue de l'Aiglette
- Suppression de quelques places de stationnement
- Assurer la continuité vers le centre-ville secteur Saint-Pierre (voir étude Cerema)
- 5 bancs à prévoir

SCÉNARIO 1 – ZONE DE RENCONTRE

Principes :

- cohabitation apaisée de tous les usagers : piétons, vélos, véhicules.
- vitesse limitée à 20 km/h
- stationnement sur les espaces matérialisés
- double sens cyclable
- chaussée à niveau ; suppression du trottoir

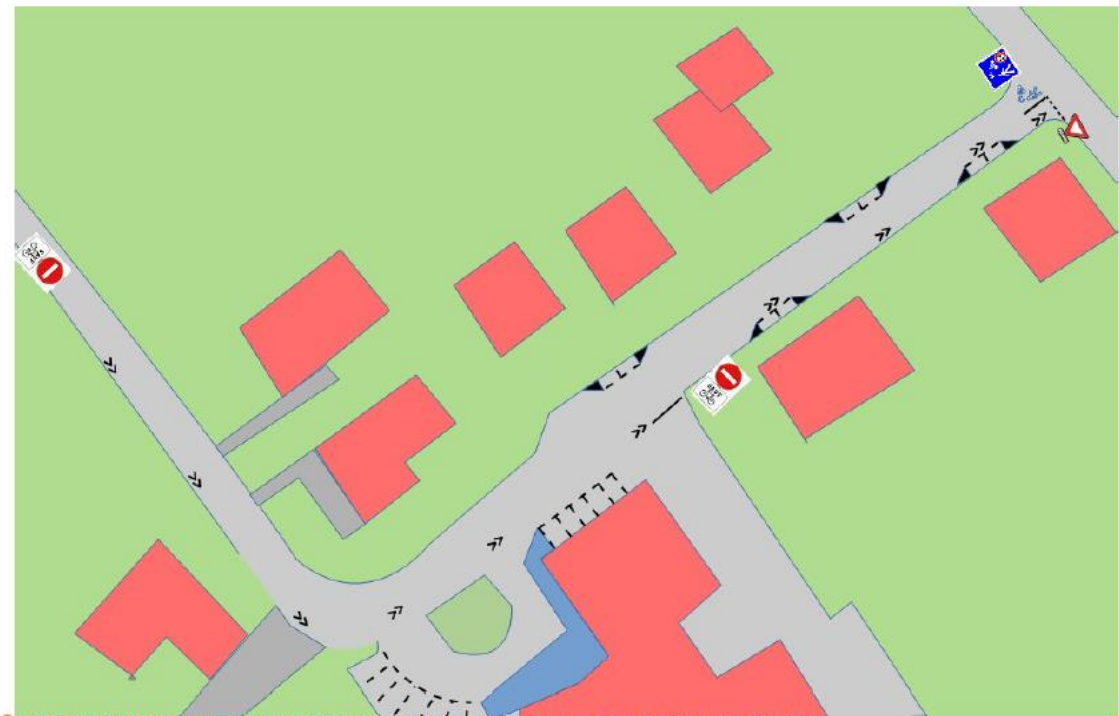


Conditions de réussite :

- limitation du nombre de places de stationnement et organisation en quinconce pour créer des chicanes et apaiser la vitesse

Avantages / inconvénients :

- maintien des usages
- faible coût :
 - suppression du trottoir
 - signalisation de police
- Cohabitation pouvant gêner les piétons vulnérables



Septembre 2022

Recommandations d'organisation des circulations tous modes et du stationnement

10

SCÉNARIO 2 – MISE EN IMPASSE DE LA RUE DE L'AIGLETTE 1/2

Principes :

- Mise en impasse de la rue
 - entre l'avenue du Vercors et le virage
 - entre la place Saint Genix et le virage,
 - instauration d'une zone de rencontre sur ces sections,
 - circulation bidirectionnelle de tous les modes,
 - organisation du stationnement
-
- Aire piétonne à aménager au niveau du virage :
 - suppression du trottoir
 - circulation autorisée à l'allure du pas pour les vélos qui traversent
 - accès riverain autorisé



Septembre 2022

Recommandations d'organisation des circulations tous modes et du stationnement

11

SCÉNARIO 2 – MISE EN IMPASSE DE LA RUE DE L'AIGLETTE 2/2

Conditions de réussite :

- Cohérence du statut des voies avec la hiérarchisation des voies définie dans le schéma des mobilités en cours
- Stationnement aménagé en quinconce
- Utilisation du giratoire de l'EHPAD pour permettre le retournement sur la section est
- Virage aménagé en aire piétonne:
 - maintien de l'accès riverain
 - passage des seuls modes doux (yc vélos à l'allure du pas)
- Section ouest : suppression de la bande cyclable



Avantages / inconvénients :

- Suppression du risque lié à l'absence de visibilité en approche de la courbe
- Suppression du trafic de transit
- Contraintes de circulations imposées aux riverains (yc Chironne, Belle Justine et Nève)
- Cohabitation dans les zones de rencontre pouvant gêner les piétons les plus vulnérables

Septembre 2022

Recommandations d'organisation des circulations tous modes et du stationnement

12

SCÉNARIO 1 – RENFORCEMENT DE LA ZONE 30 1/2

Principes :

- **Rue Simon :**
 - Matérialisation d'un quai du point d'arrêt des cars scolaires, aux normes d'accessibilité (hauteur entre 14 et 24 cm selon le matériel roulant ; 1,50 m de largeur)
 - Transformation des emplacements de stationnement en espace dédié aux modes actifs ;
⇒ Modalités du système de livraison du restaurant à étudier (place spécifique ? mutualisation de l'arrêt de cars ?)
 - Double sens cyclable identifié par du marquage (pictogrammes)
 - Création d'un cheminement piétonnier d'1,50m de largeur, matérialisé par des pictogrammes, voire un revêtement différencié
- **Rue Faure :**
 - Transformation du stationnement en un espace dédié aux piétons
 - Mise en place d'un double sens cyclable matérialisé par du marquage (ligne séparative et pictogrammes)
 - Matérialisation de la traversée piétonne non obligatoire mais à voir en concertation avec les associations d'utilisateurs

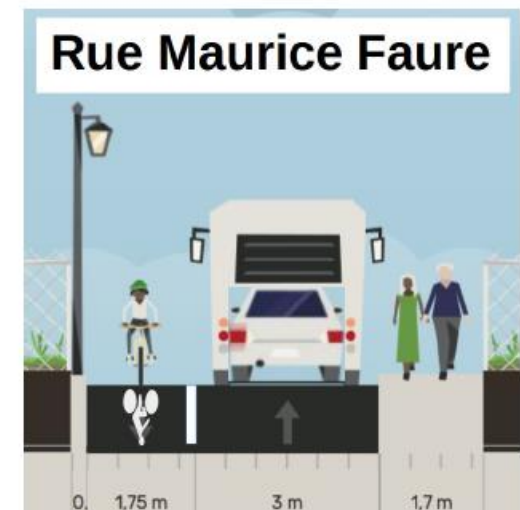


SCHÉMA DE SYNTHÈSE



Etude en cours

Objectifs visés

→ Sécuriser la circulation des vélos et établir la continuité des bandes cyclables

→ Restituer l'espace piétonnier à la circulation des piétons

Intersection avec le chemin de la Recluse :

→ Pré signaler la direction Centre-Ville

→ Signalisation de position de la direction Centre-Ville à renforcer

Intersection avec la rue A. Simon, vers centre-ville :

→ Renforcer l'interdiction d'accès sauf vélo

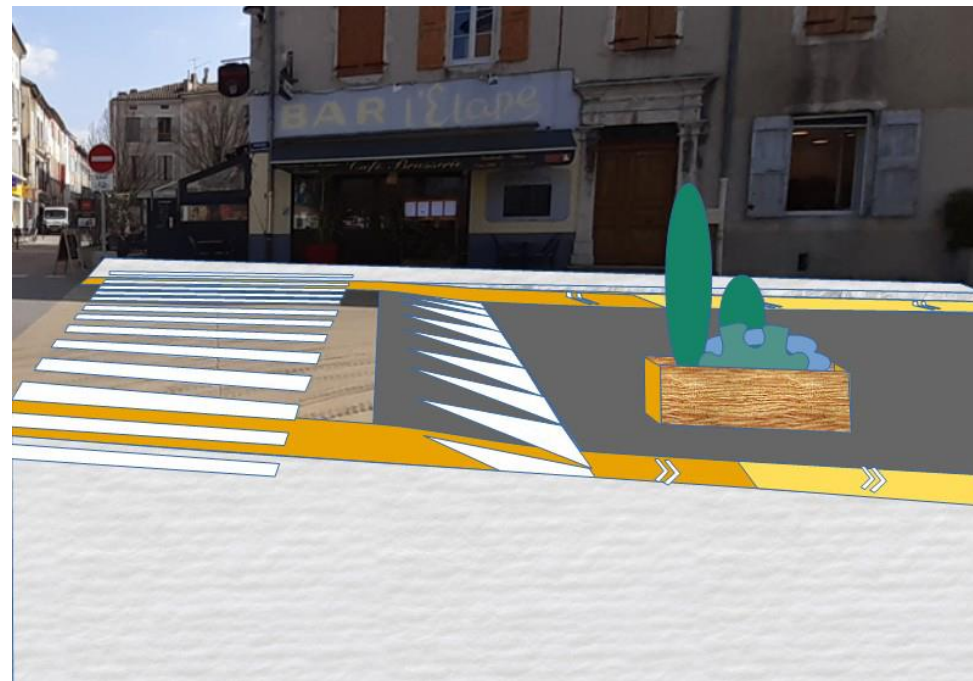
→ Renforcer le double sens cyclable

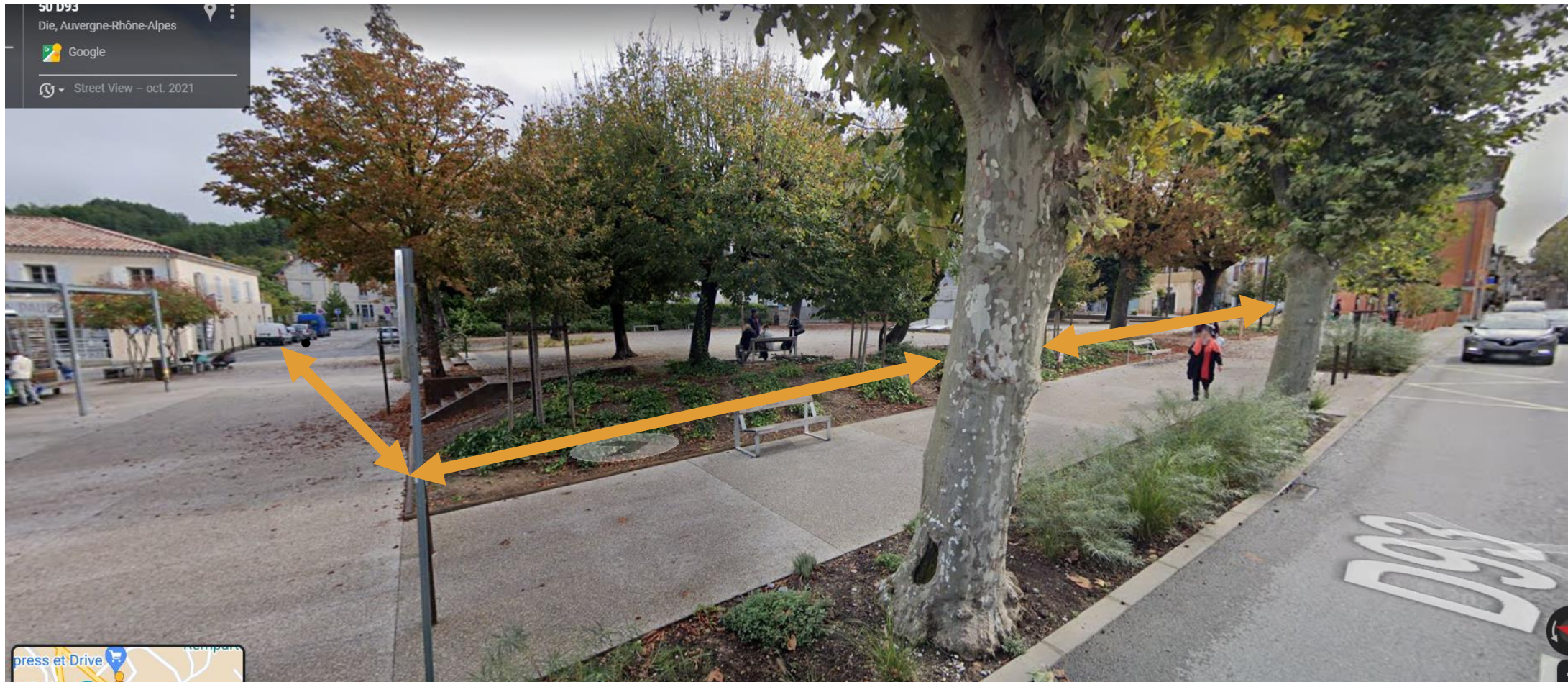
→ Renforcer les traversées piétonnes

Intersection avec la rue Ferrier :

→ Sécuriser la traversée piétonne

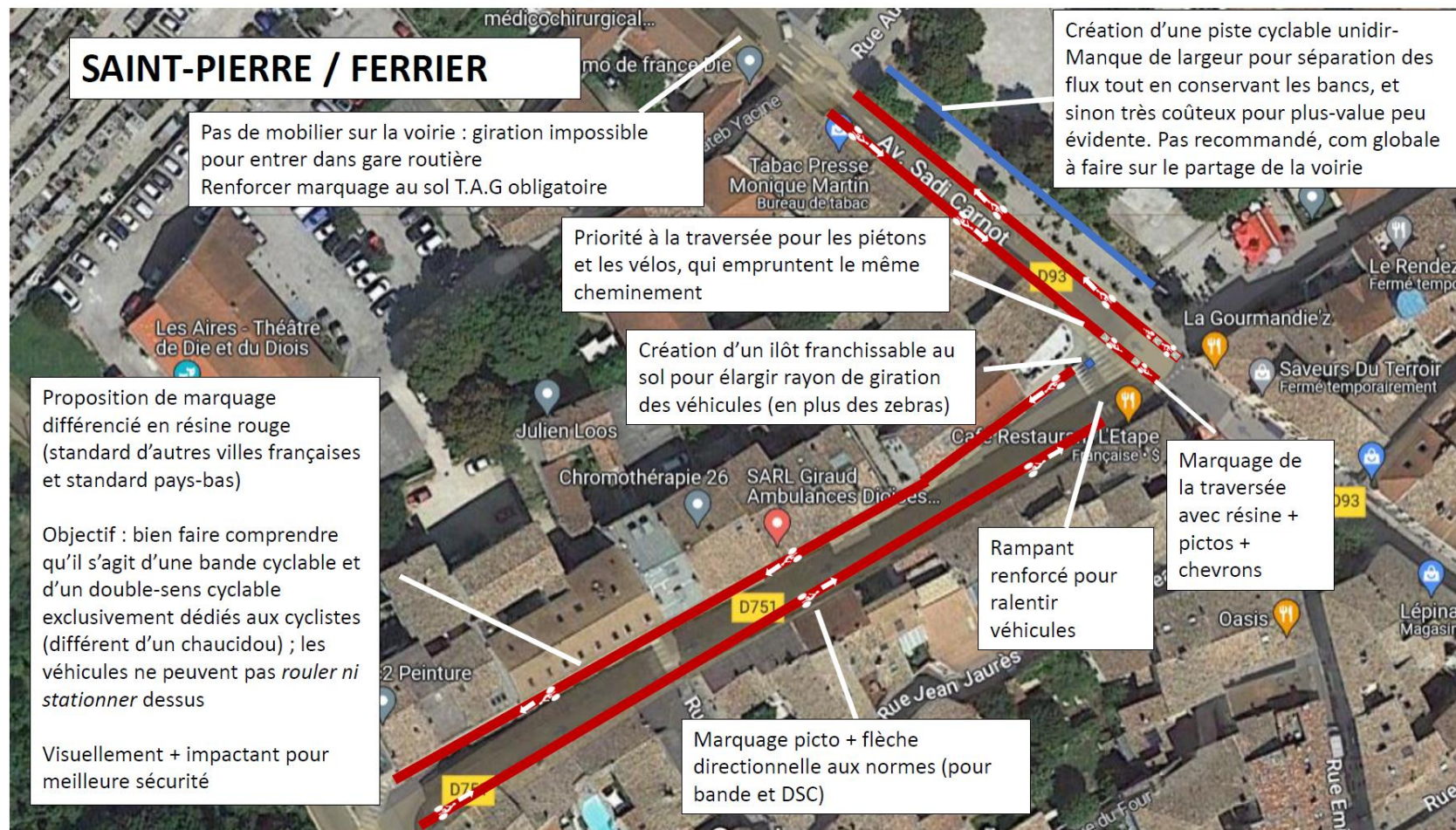
→ Gérer la traversée des vélos, tout en conservant la priorité aux véhicules venant de Gap





Itinéraire déjà emprunté aujourd'hui par une partie des usagers pour éviter 2 traversées dangereuses. Itinéraire à matérialiser?

Etude en cours





Traversées
à sécuriser

Point de départ: Rue Anglaise
Point d'arrivée: Chemin de Chabestan
Longueur: 300m

Enjeu: Améliorer les conditions des modes actifs sur le boulevard et sécuriser les traversées

Aménagement proposé: voie partagée piéton/vélo

Cout prévisionnel HT: 240k€ (800€/ml)

Contraintes:

- Profil de voirie à reprendre
- Suppression du stationnement longitudinal et des arbres
- 2 traversées à sécuriser (voir page suivante)
- 2-3 bancs à prévoir

Partenaires: CD26



Boulevard du Ballon



Traversées
à sécuriser

Aménagement proposé:

- Petit plateau contrasté
- Réduction de la vitesse à 30km/h
- Cout prévisionnel HT: 2x 10 000 €

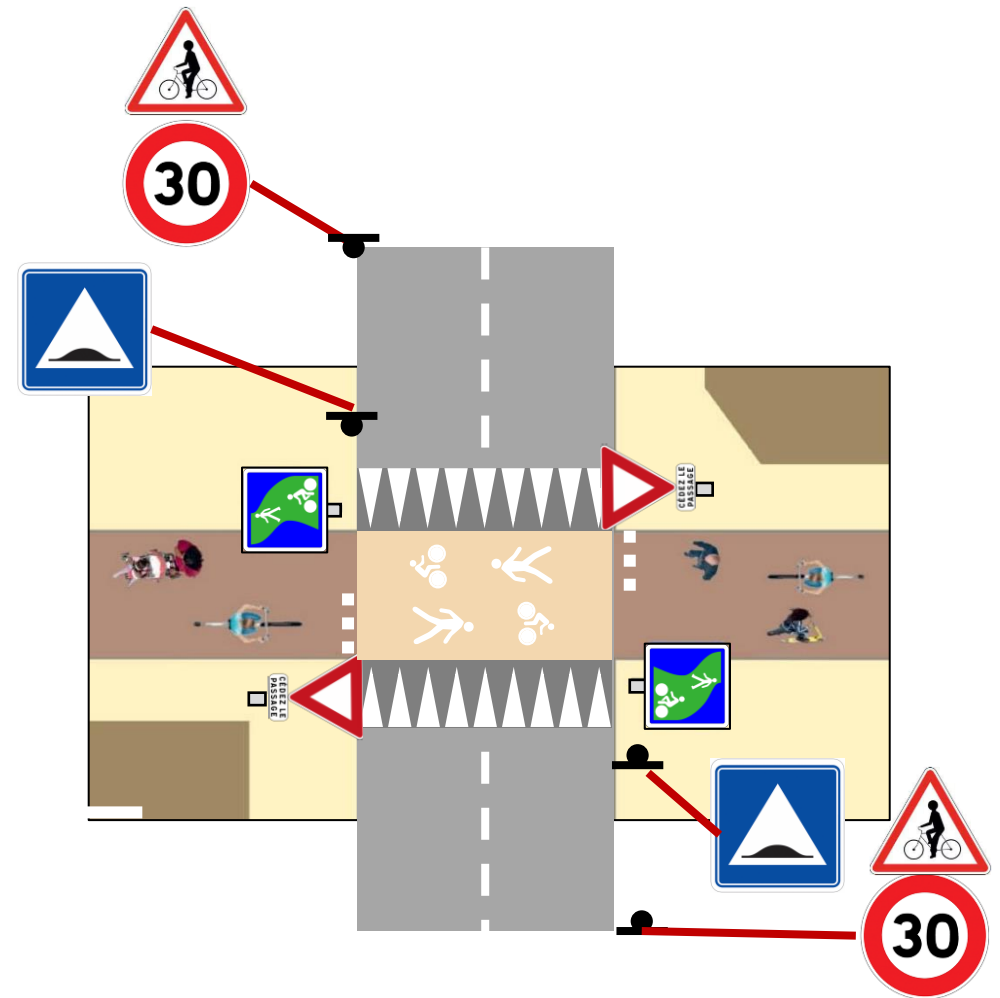
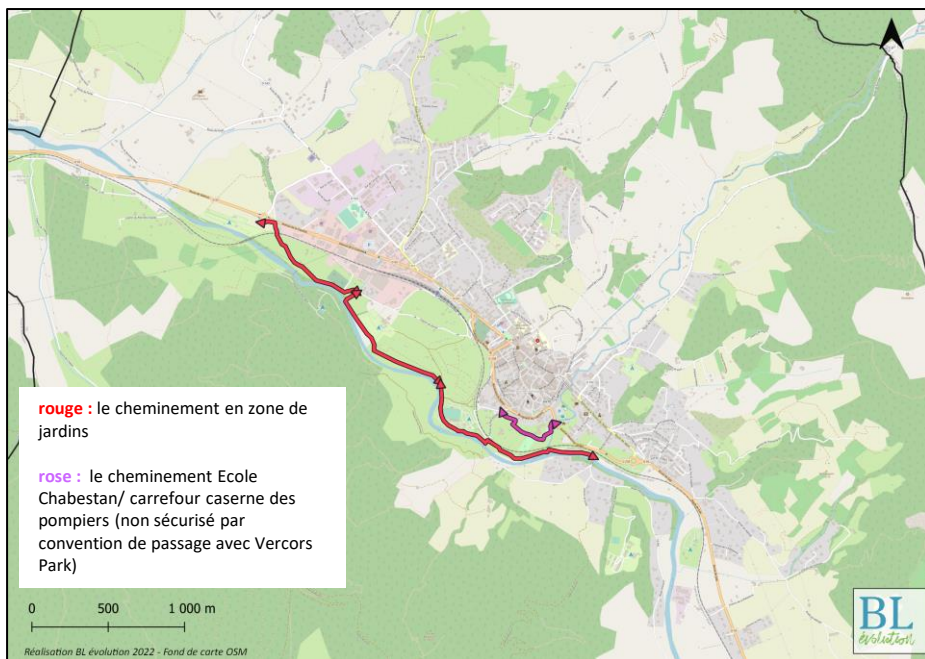


Schéma de principe

Contournement piéton



Point de départ: Avenue de Clairette

Point d'arrivée: Rue des Chanoines

Longueur: 2 km

Enjeu : alternative modes doux pour relier les quartiers résidentiels situés à l'est et les pôles (piscine, école, gare, commerces) situés à l'ouest. Tracé pressenti pour la Vélodrome.

Aménagement proposé :

Jalonnement du cheminement piéton existant

Contraintes :

- Cohabitation avec véhicules sur une partie de la voie
- Prévoir des lieux de pause et de repos
- Traitement du passage de la voie ferrée à l'Est



La signalétique piétonne existante est peu visible et ne met pas en valeur l'itinéraire (photo: BL évolution)



Croisement entre le chemin de Perrier et le cheminement piétons (photo: BL évolution)

Route de Romeyer



Point de départ: Av du Texas

Point d'arrivée: Chemin de l'Hommet

Longueur: 1,1 km

Trafic : 700 véhicules / jour

Enjeu : entrée de ville à apaiser et proposer une liaison cyclable intercommunale.

Aménagement proposé :

Chaucidou

Fléchage du cheminement piéton existant (jusqu'au Chemin De Vaux)

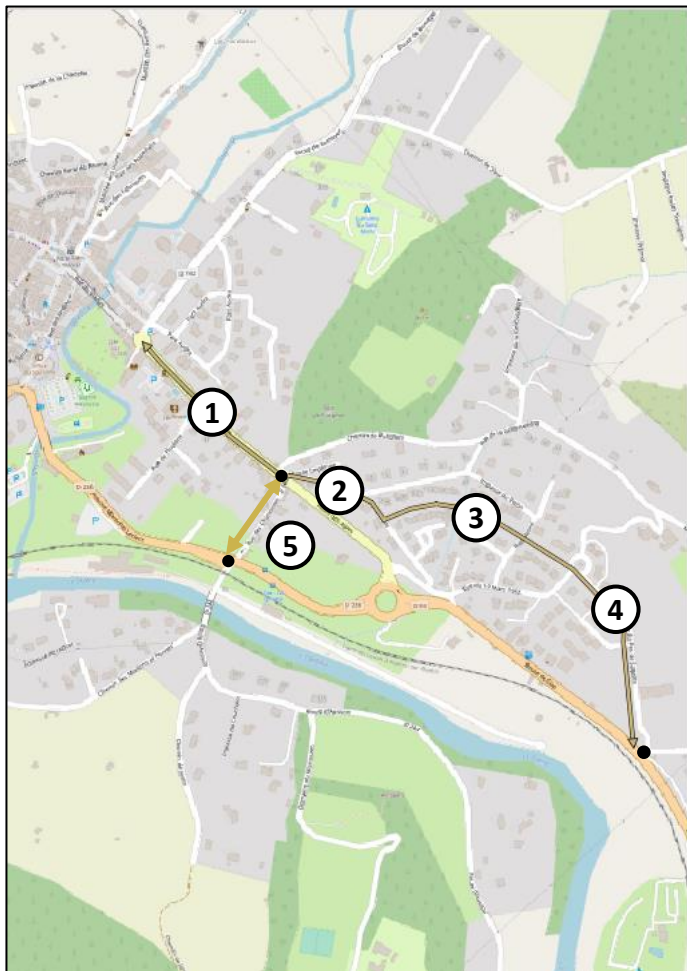
Passerelle entre l'hommet et les Fondeaux

Déplacement du panneau entrée de ville et instauration d'un Zone 30

Aménagement pour réduire la vitesse (type chicanes)

Contraintes :

- Traitement des intersections
- 2 bancs à prévoir (jusqu'au camping)



Point de départ: Av de la Division du Texas

Point d'arrivée: Rte de Gap

Longueur: 1093 m

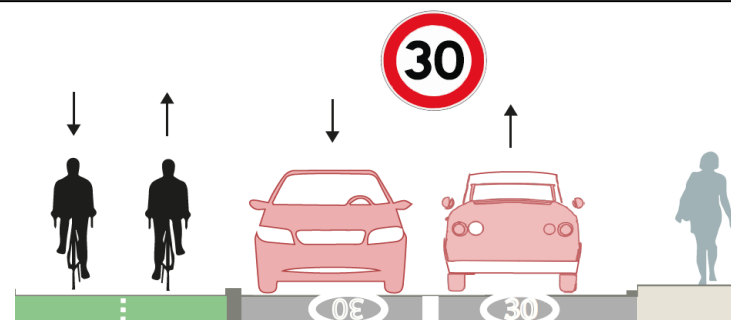
Enjeu : relier le quartier Chanqueyras au centre-ville par l'avenue de la Division Texas

Aménagement proposé :

- (1) Avenue du Texas : Piste cyclable bidirectionnelle. Amélioration du trottoir
 - (2) et (3) zone de rencontre Rue de Peyrole et Route Impériale
 - (4) Chanqueyras : Piste cyclable existante
 - (5) Chanoines : stopper le trafic de transit / sécurisation des modes doux
- Plusieurs intersections à traiter

Contraintes:

- Av Texas : Suppression d'un trottoir, d'une rangée d'arbre
- Traitement des traversées : Chanoines / rue Impériale ; RD / griotte ; Chanqueyras / route de l'abbaye
- rue des Chanoines : interdiction tourne à droit en venant de Romeyer sauf vélo



Profil de l'avenue de la Division du Texas

RUE DE PEYROLE - 1^E PARTIE : SCENARIO 1 - MAINTIEN EN ZONE 30

Principes :

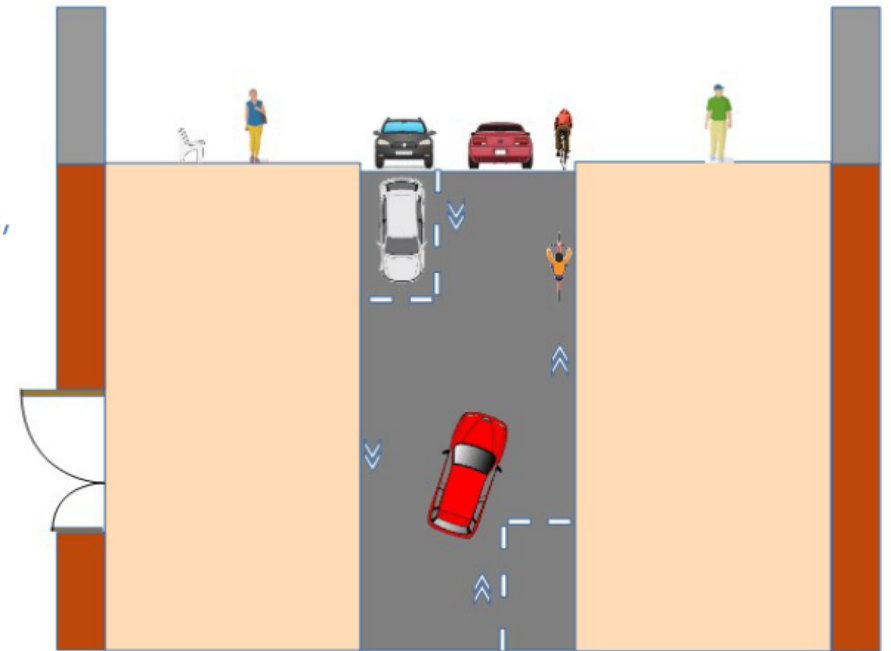
- Vitesse limitée à 30 km/h
- Régime de priorité à droite (plutôt que de cédez-le-passage)
- Cyclistes et automobilistes se partagent la chaussée
⇒ cohabitation favorisant la crédibilité de la Zone 30
- Mise en valeur de la présence des cyclistes sur la chaussée, par du marquage
- Cheminement des piétons sur les trottoirs

Conditions de réussite :

- Organisation du stationnement sur la chaussée pour :
 - rendre les trottoirs aux piétons et éventuellement leur aménager des zones de repos, de jeux
 - créer des chicanes visant à contraindre les vitesses.
- Marquage de chevrons pour rappeler la présence cycliste
- Dans un 2^d temps, en cas de vitesses excessives : implantation de coussins berlinois

Avantages / inconvénients :

- Maintien de l'aménagement d'ensemble actuel en Zone 30 du quartier Chanqueyras
- Changement de la pratique de stationnement des riverains
- Peu onéreux (sauf reprises de chaussées)



RUE DE PEYROLE – 2^{NDE} PARTIE & ROUTE IMPÉRIALE : ZONE DE RENCONTRE

Principes :

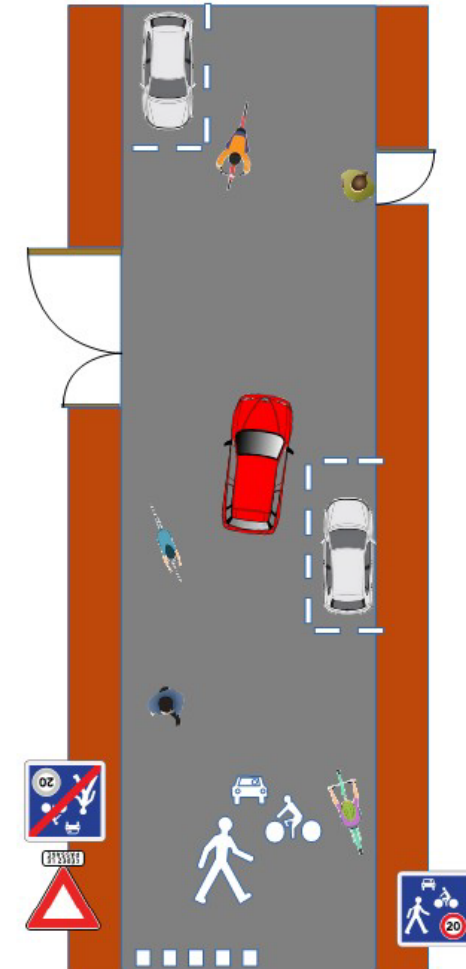
- Vitesse limitée à 20 km/h
- Partage de la chaussée, sans voies dédiées : mixité des usages
- Piétons prioritaires et autorisés à circuler sur la chaussée
- Stationnement des véhicules uniquement dans les emplacements prévus
- Suppression du Cédez le passage à l'angle des rues Peyrole et Impériale et du marquage horizontal qui lui est associé, et instauration de la priorité à droite

Conditions de réussite :

- Identification des entrées et sorties de la zone par de la signalisation verticale et horizontale
- Organisation des places de stationnement en quinconce
- Communication sur le fonctionnement de la zone de rencontre

Avantages / inconvénients :

- Vitesse réduite des véhicules (20 km/h) même en l'absence d'autres usagers
- Peu de changements par rapport à la situation actuelle : la rue est déjà à niveau (absence de trottoir)
- Peu onéreux

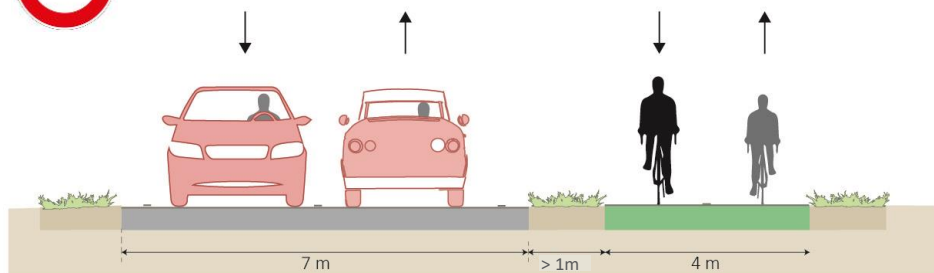


Septembre 2022

Recommandations d'organisation des circulations tous modes et du stationnement



- Suppression du stationnement sur la voie (proposition autre de parking ou chez soi)
- Bande cyclable matérialisée à la remontée (positionnement à définir)
- Interdiction de tourne à droit sauf vélo rue du Texas (maintien de l'interdiction de remontée par sens interdit)
- Interrogation sur la place des piétons (sens de la remontée)
- Concertation avec les riverains en projet



Point de départ: Route de l'Abbaye

Point d'arrivée: Chemin du Plot

Longueur: 930m

Trafic : environ 10 000 véhicules / jour

Enjeu : desservir les zones d'habitats

A long terme, prolonger la liaison jusqu'à Molières-Glandaz
(enjeu intercommunal)

Aménagement proposé :

- Piste cyclable bidirectionnelle de 3-4m de large le long de la RD
- Possibilité de réutiliser la bande multifonctionnelle existante avec reprise du profil de voirie

Contraintes :

- Prévoir un espace tampon d'au moins 1m de large entre la route et la piste cyclable.
- Sécuriser le traversée de la RD pour l'accès au camping et au Chemin de l'usine du plot (chemin qui permet de rejoindre la Ferme aux papillons en longeant le voie ferrée)



Fiche action n°2.2 : Mettre en place un jalonnement facilitant les déplacements



Contexte et objectifs de l'action

Comme sur le réseau routier, les piétons et les cyclistes ont besoin de signalétique pour se repérer. Cette signalétique permet d'indiquer les principaux équipements et les cheminements à privilégier pour les rejoindre à pied ou à vélo. Il est également possible d'indiquer les temps de parcours à pied et à vélo. Cette information permet de montrer que la plupart des équipements sont accessibles sans voiture en un temps tout à fait raisonnable. Sur Die, le jalonnement à implanter concerne les liaisons piétons-vélo mais aussi les rabattements des parkings stratégiques en entrée de ville ou encore l'offre de stationnement vélo qui manque de visibilité depuis les artères principales du centre-ville.



Description des mesures

- ✓ Réaliser un plan de jalonnement à destination des piétons et des cyclistes
 1. Identifier les itinéraires à jalonner
 2. Identifier et hiérarchiser les pôles à jalonner
 3. Définir une charte de jalonnement
 4. Elaborer le plan de jalonnement
- ✓ Réviser le plan de jalonnement des poches de stationnement (désignation, signalétique, services de mobilité disponibles) : *voir fiche action n°1.3 : Réorganiser et hiérarchiser les poches de stationnement*
- ✓ Jalonner les cheminements piétons à emprunter entre les poches de stratégies d'entrée de ville et les polarités du centre-ville de Die (rue Buffardel, place de la République, équipements publics, etc.) : *voir fiche action n°1.3 : Réorganiser et hiérarchiser les poches de stationnement*
- ✓ Jalonner l'offre de stationnement vélo pour rabattre le usagers vers les emplacements existants et éviter le stationnement gênant sur l'espace public : *voir fiche action n°1.6 : Améliorer l'offre de stationnement vélo et moto*



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Commune

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Aménageurs, CCD



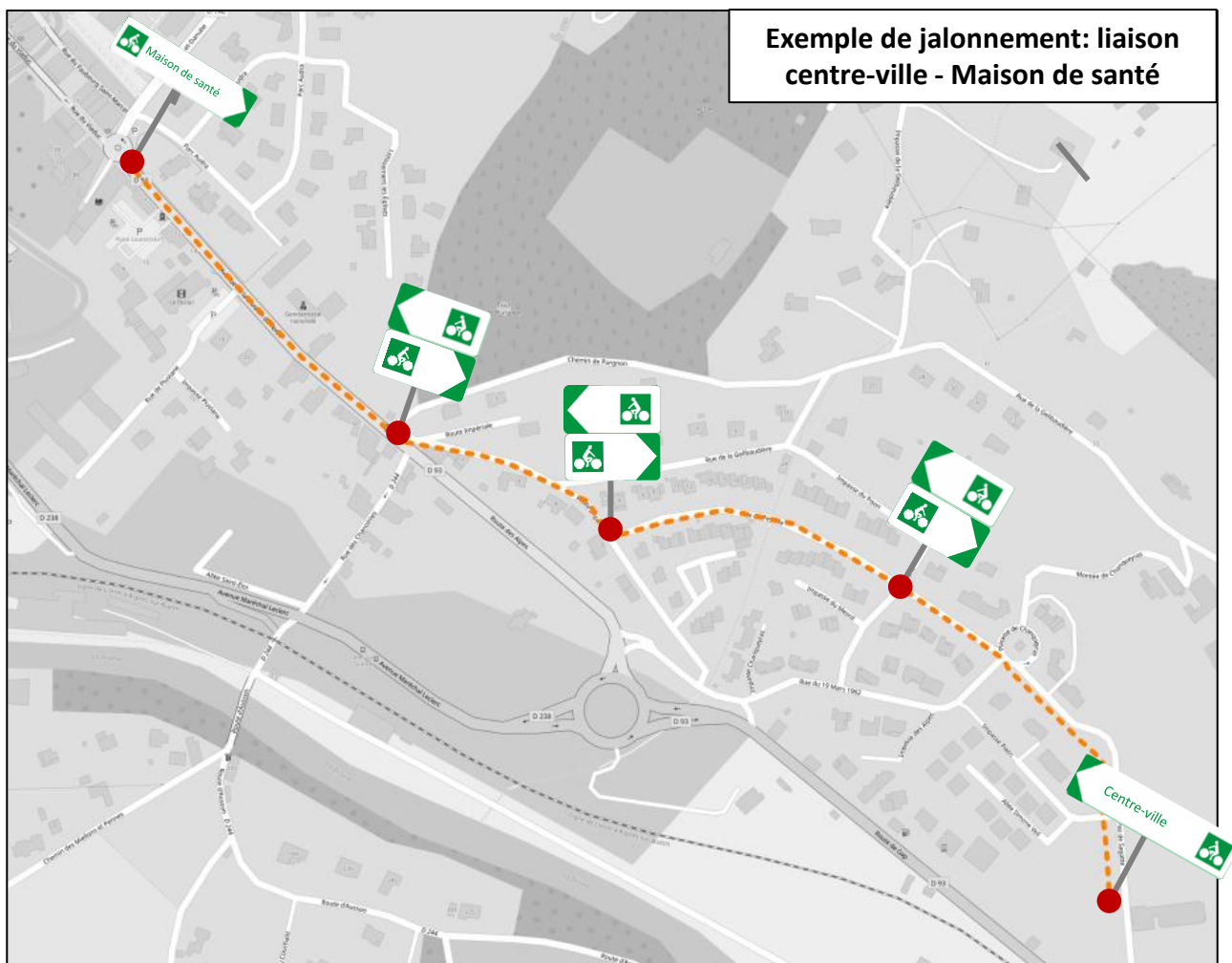
Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2027	2032
Linéaire d'itinéraires cyclables jalonnés	Au centre-ville	Sur l'ensemble de la commune

Indicateur de performance
• Part modale vélo • Fréquentation (comptages réguliers sur quelques points du réseau)



Fiche action n°2.2 : Mettre en place un jalonnement facilitant les déplacements



Jalonnement directionnel en centre-ville

- Après identification préalable des carrefours à jalonner (points rouges) on alterne entre du **jalonnement muet** (panneaux DV21c) et avec **mention** (panneaux DV21a).
- A ce jalonnement directionnel, s'ajoute le **jalonnement de police** pour marquer le statut des voies (ici nous sommes sur une zone 30 où il est obligatoire d'apposer un panneau « sens interdit sauf cyclistes »).
- Un **marquage au sol** pourra également compléter le jalonnement vertical pour donner encore plus de visibilité au réseau cyclable.



Exemple de signalétique piéton-vélo

Crédits photo : BL évolution



Marquage au sol avec indication des temps de trajet

Crédits photo : Ville de Montreuil



Fiche action n°2.3 : Prendre systématiquement en compte les modes actifs y compris PMR dans la refonte des voiries



Contexte et objectifs de l'action

Parce que les travaux de traverse de quartiers, d'aménagements d'espaces publics sont conçus pour plusieurs années, et donc fixent les conditions de déplacements sur cette période, **il convient de se poser systématiquement la question des aménagements cyclables** (et piétons) dans ces projets au moment de leur conception en application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines. Lorsqu'un aménagement cyclable est opportun, **les recommandations du CEREMA¹ devront être respectées.**

Cela s'explique le plus souvent par un manque de transversalité dans les politiques publiques, par la multiplicité des acteurs qui interviennent sur le projet ou le chantier, par un calendrier très contraint, etc. Cependant, louper un « coup parti » sur un tronçon donné (enfouissement de réseau, travaux de canalisation, etc.) revient à repousser de plusieurs années la réalisation d'un aménagement cyclable sur cet axe, ou à réengager d'important coût de réfection de voirie pour le réaliser.



Description des mesures

- ✓ Former l'ensemble des techniciens des services techniques aux aménagements cyclables, piétons et PMR, afin que soit pris en compte ces enjeux dans tous les projets ayant trait à l'aménagement de l'espace public.
- ✓ Intégrer dans le processus de validation de l'ensemble des projets ayant trait à l'aménagement de l'espace public une analyse au regard de l'ambition portée par le territoire en matière d'aménagements cyclables et piétons.
- ✓ Diffuser largement en interne l'étude mobilité afin qu'élus et techniciens aient une connaissance fine des intentions de la collectivité en la matière sur l'ensemble du réseau viaire.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Commune, Département

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Aménageurs



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2027	2032
Nb de formations internes	3	5

Indicateur de performance
Satisfaction usagers

Article L. 228-2 du Code l'environnement

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »



Fiche action n°2.4 : Veiller à l'entretien des aménagements



Contexte et objectifs de l'action

Les aménagements cyclables et trottoirs existants sont pour la plupart insuffisamment entretenus, et davantage d'aménagements seront mis en place dans les prochaines années dans le cadre du présent Schéma directeur. Or **un mauvais entretien des aménagements constitue un frein majeur à la pratique des modes actifs** pour un grand nombre de personnes. En effet, un aménagement non entretenu peut rapidement devenir non-utilisé réduisant ainsi les possibilités de trajets sécurisés à pied ou à vélo. De plus, selon le type de revêtement, **un entretien régulier garantit la qualité d'utilisation et rallonge la durée de vie** (réduisant finalement les coûts globaux à long terme).



Description des mesures

- ✓ Entretien régulier du réseau de cheminements piétons-PMR-vélos existants et à venir
- ✓ Il conviendra d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage (Département, intercommunalité) les modalités de gestion de l'entretien des aménagements en faveur des modes actifs : pistes cyclables, trottoirs, marquages au sol et signalisation verticale.
- ✓ Il est préconisé de rédiger une **convention de gestion entre maîtres d'ouvrage** pour formaliser ses modalités. La collectivité pourra s'appuyer sur ses agents techniques pour assurer un patrouillage régulier (à voir pour une mutualisation du matériel d'entretien : débroussailleuse, ... avec les services du Département) qui devra être suivi d'interventions d'entretien de la voirie, signalisation, équipements etc.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Services techniques communaux

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Gestionnaires de voirie



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2023	2027	2032
Linéaire d'aménagement à entretenir (hors centre-ville)	Valeur à déterminer		

Indicateur de performance
Satisfaction usagers (enquête, baromètre des villes cyclables...)

TABLEAU RÉCAPITULATIF et indications DE COÛTS

	Poste de dépense	Coût au kilomètre	Commentaires
Marché	Balayage	20€/km par passage pour une chaussée de 3m	De 2 à 15 fois par an, selon environnement (soit jusqu'à 2100€/km/an)
	Balayage avec aspiration	120€/km par passage pour une chaussée de 3m	
	Fauchage ou tonte	De 40 à 70€/km par passage	De 1 à 3 fois par an, selon environnement (soit jusqu'à 210€/km/an)
	Signalisation et propreté <i>Patrouillage + matériel (panneaux...)</i>	De 55€ à 170€/km/an	Variable
	Curage des fossés	Environ 1000€/km	Entre 5 et 10 ans, selon météo
Régie	Budget temps	Pour l'ensemble des travaux, entre 7 et 10h par km/an	Coût de l'heure très variable selon les sources (50€, 31€, 20€...). A rajouter à l'amortissement matériel.

Source: Vélo et Territoires – entretien pistes cyclables



Fiche action n°2.5 : Améliorer l'offre de stationnement vélo



Contexte et objectifs de l'action

- Une offre publique de stationnement vélo de courte durée (arceaux) en centre-ville, à optimiser en la rendant plus visible, à homogénéiser avec un mobilier adapté et à développer ponctuellement pour répondre à des besoins spécifiques.



Description des mesures

A court terme :

- Jalonner les places de stationnement vélo dans le centre-ville depuis l'artère principale (rues Buffardel, Sadi Carnot et du Viaduc) et les entrées de ville pour rabattre les usagers vers les emplacements existants et améliorer la cohabitation piéton/vélo rue Buffardel.
- Harmoniser le mobilier de stationnement vélo, en remplaçant notamment les racks temporaires et les pincés-roues par un mobilier urbain de qualité (arceau en U, abri vélo).
- Renforcer l'offre de stationnement sur voirie conformément aux principes d'aménagement préconisés (*voir fiches outils*) et en concertation avec les associations vélo.
- Installer du mobilier de stationnement vélo sur du foncier privé (sous réserve d'accord) à l'entrée de bâtiments privés (clinique sourire, certaines entreprises, Intermarché, etc.)
- Etudier et proposer des stationnements vélo dans le bâti existant, en réaffectant des usages.

A moyen terme :

- Proposer des consignes sécurisées pour les habitants ainsi que pour les visiteurs/touristes de longue durée (Aire de Meyrosse notamment)
- Prévoir des normes vélo dans les nouvelles constructions (PLU).

Fiches outils :

- Généralités sur les usagers cibles
- Principes d'aménagement du stationnement vélo sur voirie
- Principes d'aménagement d'emplacements pour les vélos cargos
- Principes d'aménagement des consignes sécurisées



Acteurs concernés

Bénéficiaires : usagers vélo

Partenaires : associations vélo, ville de Die



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat

Nb de places vélos par type (valeur à déterminer)

Indicateur de performance

- Part modale vélo
- Taux de remplissage espace de stationnement sur voirie et au sein de consignes
- Nombre d'interdits vélo



Budget indicatif

Couts par ratios en € HT

Arceau vélo sur voirie	Investissement + pose	100 à 300€/arceau
Consigne collective (10 à 20 places)	Investissement	1 500 € à 2 000 €/place
	Exploitation	150 € à 300 €/place/an

Propositions d'implantations complémentaires* d'arceaux vélos, d'emplacements vélos cargos et d'une consigne vélos/vélos cargos (centre-ville)

Prévoir par implantation :

2 ou 3 places de vélo cargo ponctuellement

4 ou 5 arceaux en U

Les Aires (théâtre) :
création arceaux en U + places vélos cargos

Devant école (coté boulevard) :
pince-roues à remplacer par un abri vélo avec arceaux en U

Offre de stationnement

— Nombre de places de stationnement vélo

OpenStreetMap

Super U/pharmacie : pince-roues à remplacer par arceaux en U
+ création places vélo-cargo (Super U)

237 places vélo recensées

Place rue de la Citadelle :
création places vélo-cargo

Jules Plan : renforcement du nombre d'arceaux en U

Porte Saint-Marcel : Pince-roues non recensé sur la carte à remplacer par arceaux en U

Aire de Meyrosse : création d'une consigne pour vélos et vélos cargos

Louisendorf : création de places vélos cargos

Cinéma et Espace social : remplacement racks temporaires par arceaux en U + création abri vélos + création places vélos cargos

**Propositions pouvant être renforcées*



0 100 200 m

Propositions d'implantations complémentaires* de stationnements vélo (hors centre-ville)

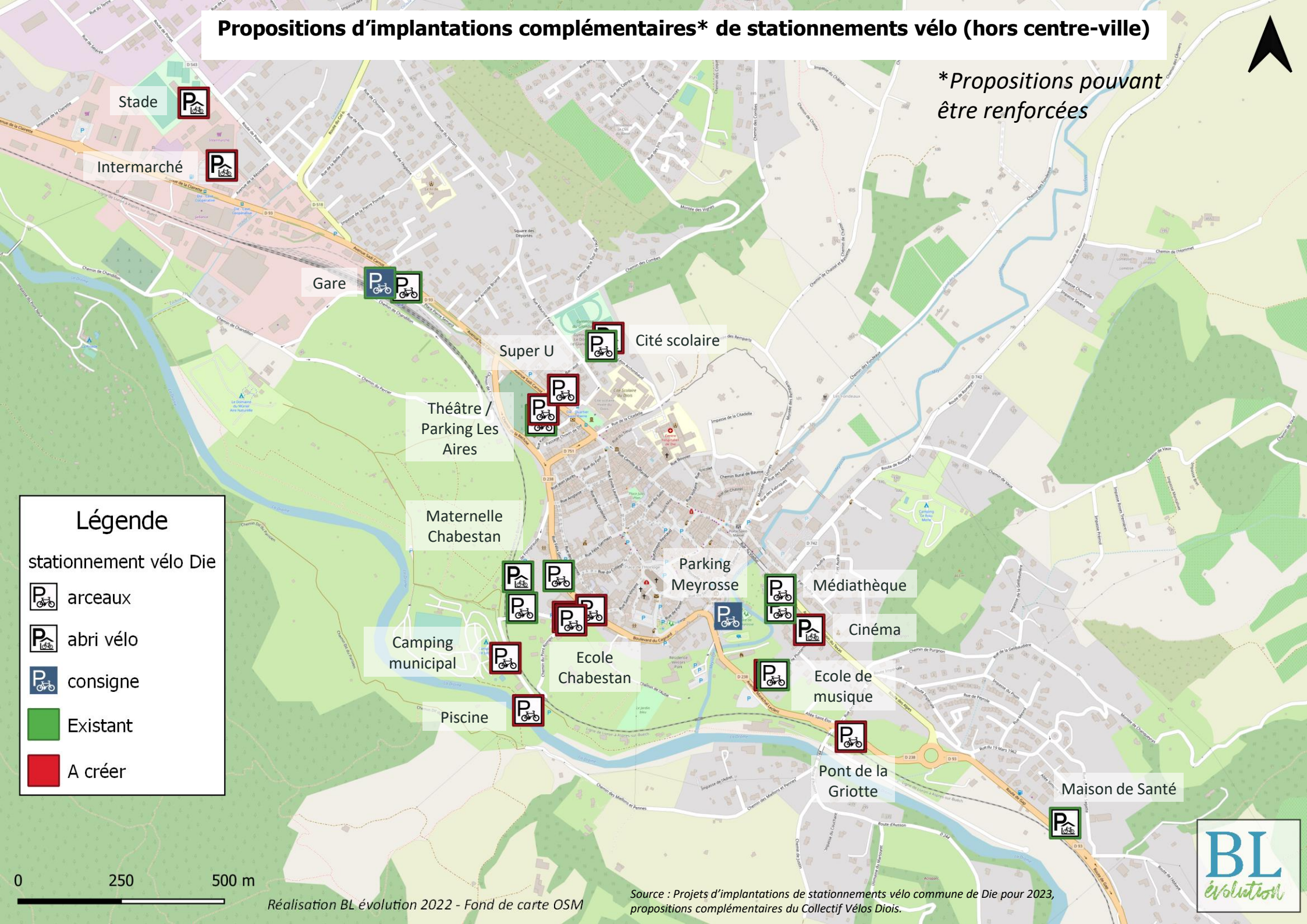
*Propositions pouvant être renforcées



Légende

stationnement vélo Die

- arceaux
- abri vélo
- consigne
- Existant
- A créer



0 250 500 m

Réalisation BL évolution 2022 - Fond de carte OSM

Source : Projets d'implantations de stationnements vélo commune de Die pour 2023, propositions complémentaires du Collectif Vélos Diois.





Fiche action n°2.5 : Améliorer l'offre de stationnement vélo

Projets	Nbre de places projetées en 2023	Nbre de places recommandées par BL
ARCEAUX		
Passage Jules Plan	3	RAS
Piscine	12	RAS
Théâtre	6	15
Espace jeunes	4	10
Chabestan cour primaire	10	20% du nombre d'élèves scolarisés
Chabestan extérieur	4 ou 5	
Chabestan extérieur maternelle	à définir	
Pont de la griotte	3	
Pont Rompu	3	
Le long de la Drôme		plusieurs points de stationnement. tous les 2 km. Arceaux 5 places.
Place du Mazel pérennes		10 à 15 places
Placette		10
Ecole de musique	6	15
Carline		6
Carrefour Marché/Salins		6
Camille Buffardel		10
Porte Saint Vincent	3	RAS
Place du Fifre		3 à 5 places

Projets	Nbre de places projetées en 2023	Nbre de places recommandées par BL
ABRIS COUVERTS		
Mur ESCDD	12	RAS
Parking Intermarché		20
Parking super U		10
Stade		10
Gymnase Glandasse		6
ABRIS SECURISES		
Garages	20	RAS
Meyrosse		20

Source : Projets d'implantations de stationnements vélo commune de Die pour 2023, propositions complémentaires du Collectif Vélos Diois.



Fiche action n°2.5 : Améliorer l'offre de stationnement vélo



Généralités sur les usagers cibles :

3 catégories d'usager sont à distinguer :

- **Les résidents** : stationnement dans ou à côté de leur résidence
=> Durée d'une nuit à plusieurs jours
 - **Les pendulaires** (employés, lycéens) : stationnement à côté de leur lieu habituel de travail, d'étude ou de leur gare
=> Durée variable de la 1/2 journée à la journée
 - **Les visiteurs** : stationnement à l'occasion d'une course à motif professionnel (professions libérales, livraisons, rendez-vous professionnels), personnel (clients de commerces, loisirs, administrations, équipements publics, famille, amis...), ou touristique (lieux touristiques dont les hôtels, campings, restaurants...)
=> Durée de l'ordre de la minute (achat express) à plusieurs heures (un spectacle, un repas, une visite, etc.), voire à une nuit (hébergement touristique)
- Chacun, selon les moments et les endroits, peut appartenir à l'une ou l'autre de ces catégories.

Des attentes et des exigences différentes...

Usagers	Équipements	Mobilier vélo
Pendulaires	Gare	Parking sécurisé ou à défaut une visibilité depuis l'espace public
	Bureaux, lycée	Local sécurisé ou arceaux sur la parcelle de l'établissement
Résidents	Logements	Local sécurisé ou à défaut voirie
Visiteurs	Manifestations éphémères	Arceaux sur voirie et/ou racks amovibles temporaires
	Administrations publiques	Arceaux sur voirie
	Commerces / restaurants	Arceaux sur voirie
	Équipements culturels / sportifs	Arceaux sur voirie ou sur la parcelle de l'équipement
	Sites touristiques (musée...)	Arceaux sur voirie ou sur la parcelle de l'équipement
Livres/ artisans	Hébergements touristiques	Local sécurisé ou arceaux sur la parcelle de l'établissement
	Logements/bureaux	Espace de livraison, local sécurisé, arceaux sur voirie



Fiche action n°2.5 : Améliorer l'offre de stationnement vélo



Principes d'aménagement du stationnement vélo sur voirie (1/2)

Le type de mobilier urbain, un arceau ancré solidement au sol ayant vocation à permettre :

- D'appuyer et de stabiliser par le cadre les vélos à deux roues non équipés de béquille
- De permettre la pose d'un ou de plusieurs antivols (roues et cadre).

Principes d'implantations générales :

- Privilégier quand c'est possible, l'enceinte des équipements publics
- Des implantations **par groupe de 4 à 5 arceaux** réparties sur l'ensemble du quartier plutôt que quelques grandes poches de stationnement (proximité de la destination) dont le nombre pourra être doublé pour s'adapter à la demande
- Privilégier la proximité avec un éclairage public et un lieu de passage
- Privilégier la proximité avec les portes d'entrées des bâtiments (contrôle social et visuel)

Le déploiement, privilégier en priorité :

- Les polarités commerciales (à partir de 3 commerces de proximité)
- Les équipements publics : gymnase, administration publique, parc, bibliothèque, bureau de poste, place du marché, complexe sportif, espace culturel
- Les lieux d'études : école, collège, lycée

Type d'équipement	Nombre de places vélo recommandées par équipement
Etablissements scolaires	20% du nombre d'élèves scolarisés
Logements	1% des maisons et 10% des appartements nécessitent une place vélo
Services publics	10
Banque, poste	6
Fast-food, pressing, beauté...	6
Grande surface	30
Petit commerce alimentaire	6
Autres commerces	6
Hôpital	20
Médecin	4
Pharmacie, laboratoire...	6
Accueil personnes âgées	10
Crèche	6
Handicap	10
Aide sociale	10
Equipement de sport	20
Activité sportive extérieure	10
Equipement culturel	20
Tourisme	15

Ratio de places vélo par équipement, BI évolution



Fiche action n°2.5 : Améliorer l'offre de stationnement vélo



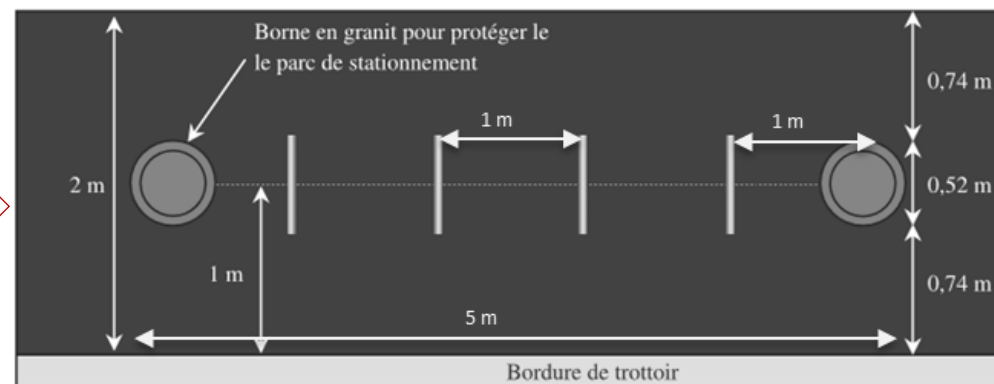
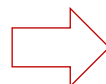
Principes d'aménagement du stationnement vélo sur voirie (2/2)

Principes d'implantations spécifiques sur voirie :

- La Loi LOM affirme le principe d'implantation suivant : la neutralisation des toutes les places de stationnement voiture à 5m en amont des passages piétons pour le positionnement d'arceaux vélos ou espace pour trottinette (applicable au 31 décembre 2026)
- Les véhicules stationnés aux abords des passages piétons qui obstruent la visibilité sont une cause d'accidentologie élevée parmi les piétons.

⇒ Profiter de la Loi LOM pour sanctuariser / sécuriser les passages piétons tout en maillant le territoire d'une offre de stationnement vélo

Principe d'implantation des arceaux présenté dans le schéma ci-dessous



Nous recommandons de privilégier la distance de **minimum 100 cm (1m) entre chaque arceaux**, plus conforme à la place nécessaire pour garer 2 vélos côte à côte

⇒ **1 place voiture (5m) = 4 arceaux = 8 places vélos**

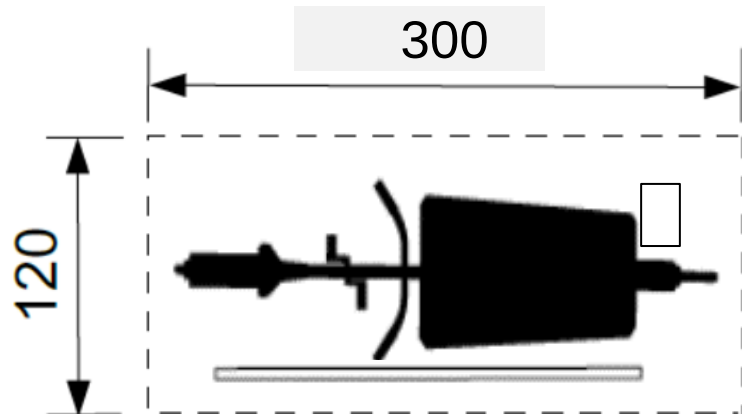


Fiche action n°2.5 : Améliorer l'offre de stationnement vélo



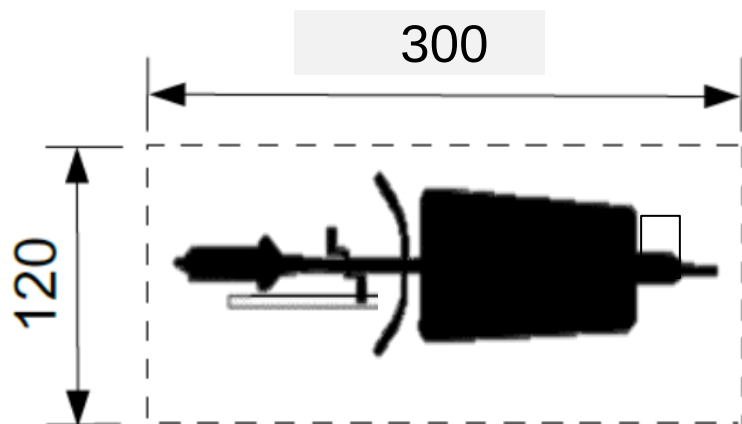
Principes d'aménagement d'emplacements pour les vélos cargos

Les arceaux à vélo sur voirie sont généralement trop peu espacés pour y garer les vélos cargos (hors vélos rallongés). Certaines collectivités optent pour un marquage spécifique sur voirie avec ou sans arceaux.



Solution idéale : arceau en U inversé long, positionné sur le côté de l'emplacement et sur la longueur de la place, max 40 cm de hauteur.

Attention au risque de chute de piétons, notamment malvoyants, lors d'implantations sur voirie.



Solution à défaut : arceau en U inversé étroit (1,2 m de hauteur et 0,6 m de largeur), positionné au milieu de l'emplacement, en fond de la place.



Exemples hollandais





Fiche action n°2.5 : Améliorer l'offre de stationnement vélo



Principes d'aménagement des consignes sécurisées

Principes généraux d'une consigne sécurisée ou d'un espace dans un local sécurisé fermé, avec la présence d'un contrôle d'accès :

- **L'accessibilité sans obstacle** entre la voirie (ou l'aménagement cyclable) et la consigne à vélo : pas de marche, ni de bordure de trottoir
=> Faciliter le parcours usagers
- **Équipement du mobilier :**
 - **Rack double étage** : permet d'optimiser l'espace si la hauteur sous plafond le permet (3 m minimum). Les racks doivent présenter un bon niveau de sécurité et permettre d'attacher le cadre et les roues des vélos
 - **Arceau** : espacement entre deux arceaux de 1 m minimum
- **Des espaces de circulation larges et aisés** dans la consigne entre les mobiliers vélo
- **Un service annexe** à minima : un système de gonflage vélos en libre-service (compresseur ou pompe à pied)
- 5 à 10% des places de la consigne dédiées aux vélos spéciaux (vélo cargo)

Les conditions de réussite d'une consigne sécurisée vélo :

- **La distance** entre la consigne et la destination (centre-ville) ou avec une gare (localisation max 50 m de l'entrée d'une gare)
- **L'intégration et la visibilité** de la consigne dans le réseau de TC : une consigne en lien avec un P+R voitures, la présence d'un jalonnement adapté, etc.
- **Un environnement favorable** à la pratique du vélo : accessibilité et continuité du réseau cyclable alentour
- **Un mode d'accès simple**
- **Un niveau de sécurité ressenti** (porte, éclairage, nettoyage, maintenance, etc.)



Exemple de consigne vélos en gare



Exemple de consignes vélos cargos à Piran, Slovénie

AXE 3 : ACCOMPAGNER LES HABITANTS À DE NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉS



Fiches action



Quelques chiffres clés :

- ⇒ **86%** des ménages possèdent au moins une voiture et **36%** en possèdent deux ou plus ;
- ⇒ **23%** des jeunes de 15 à 24 ans sont au chômage et **20%** des personnes entre 40 et 49 ans se situent sous le seuil de pauvreté et n'ont pas nécessairement accès à un véhicule ;
- ⇒ **14,5 %** de la population est âgée de + de 75 ans

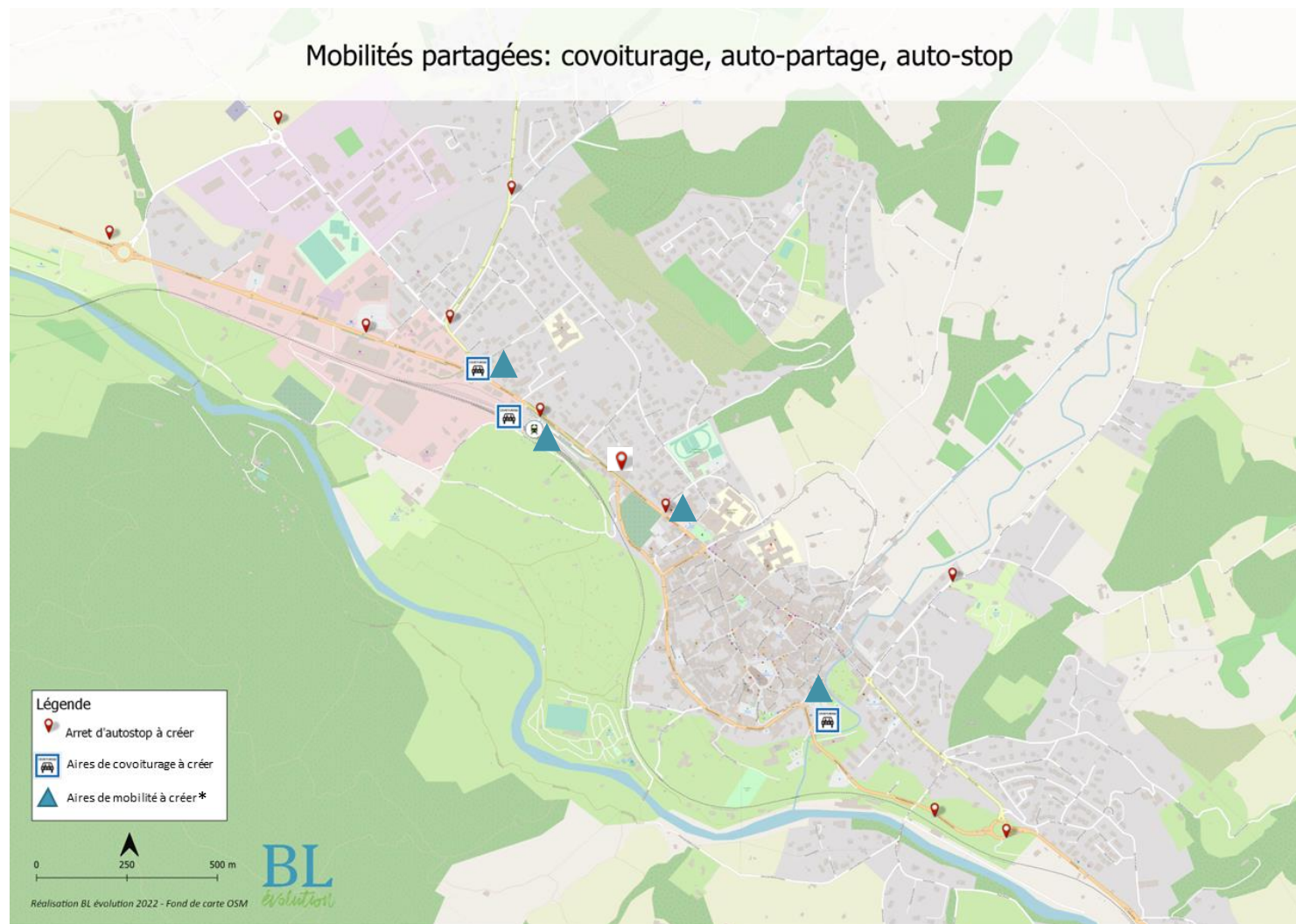


Potentiel d'utilisation de modes partagés et solidaires important (autopartage, vélopartage, covoiturage, autostop)

AXE 3 : Accompagner les habitants à de nouvelles formes de mobilités

Fiche action	Mesures	Indicateurs
3.1 Renforcer la pratique d'autostop	Renforcer la pratique d'autostop déjà existante avec de l'animation mais aussi des aménagements (arrêts, abris) pour rassurer les usagers	Nb d'arrêts d'auto-stop matérialisés, Taux de satisfaction des usagers (enquête)
3.2 Développer un partenariat pour la mise à disposition de véhicules en autopartage	Mettre à disposition des véhicules en autopartage (lien avec le programme TI-Biovallée déjà financé)	Nb de véhicules en autopartage
3.3 Aménager des aires multimodales pour faciliter l'intermodalité	Aménager des aires regroupant des services de mobilités (stationnements vélo, arrêt de bus, aire de covoiturage, location vélo, autopartage, etc.).	Nb d'aires aménagées
3.4 Accompagnement au développement de services vélo	Accompagner la CC du Diois dans la mise en oeuvre du volet "services vélo" de la politique cyclable	Nb d'ateliers d'auto-réparation; Nb de vélos en location longue durée; Nb de stations de réparation et gonflage
3.5 Faire évoluer l'offre de transport solidaire pour les publics isolés et éloignés des équipements	Mener un travail de réflexion pour pérenniser la solution de transport d'utilité sociale ; proposer une solution de vélos en location longue durée avec tarif solidaire ; animation et sensibilisation des entreprises ; actions évènementielles lors des temps forts mobilités	Nb de véhicules disponibles Nb de bénévoles impliqués

AXE 3 : Accompagner les habitants à de nouvelles formes de mobilités



*Secteurs envisagés pour l'implantation d'aires de mobilités

Aire de mobilité



Aire de covoiturage



Arrêt autostop



Sources : Station de mobilité de la commune de Lumbres (<https://cc-paysdelumbres.fr>) ; station de "court-voiturage" à Marcq-en-Baroeul (Nord) (crédits « La Croix ») ; Barr-Andlau : une aire de covoiturage aménagée par le Conseil Départemental 67 (schéma des aires de covoiturage de la région mulhousienne).



Aire de covoiturage multimodale au Néoulou
(Pyrénées Orientales)



Station PIM mobility : covoiturage, auto-stop, vélos



VAE en libre service à Montélimar



Places de parking réservées à l'autopartage



Fiche action n°3.1 : Renforcer la pratique d'autostop



Contexte et objectifs de l'action

La pratique de l'autostop existe déjà sur la commune de façon informelle. Tous type de publics l'utilisent mais ce sont en majorité pour les jeunes et les personnes non véhiculées (dont les visiteurs et touristes) que cette pratique s'avère être un bon moyen de se déplacer notamment sur de courtes distances (par ex : Chanqueyras – gare SNCF ; gare SNCF – centre-ville) ou pour rejoindre le haut de la vallée.

Il s'agit de renforcer cette pratique en matérialisant des arrêts d'auto-stop pour sécuriser les passagers. Cette pratique pourra également être incitée par une campagne de communication portant sur les bénéfices et les bons gestes à adopter (mise à disposition d'un kit de l'autostoppeur).



Description des mesures

- ✓ Accompagnement de tout projet de développement d'un réseau d'autostop organisé
- ✓ Lancement d'une campagne de communication sur l'autostop informel pouvant être mutualisée avec la Communauté de communes du Diois et Dromolib avec distribution de kits de l'autostoppeur
- ✓ Matérialisation d'arrêts d'auto-stop stratégiques et sécurisés pouvant être mutualisés avec les arrêts de bus existants, aires de covoiturage, parking, etc. (cf. **carte des mobilités partagées**)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Services techniques communaux et intercommunaux

Bénéficiaires : Habitants et visiteurs

Partenaires potentiels : Région, Dromolib, comité des mobilités



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2023	2027	2032
Nbre d'arrêts matérialisés	0	5	10
Taux de satisfaction des usagers (enquête)	50%	70%	100%

Indicateur de performance

Satisfaction usagers



Budget indicatif

Financier	2500 € HT (panneau + pose pour 10 panneaux) + 1 campagne de communication
Humain	0,1 ETP de gestion de projet, animation, communication



Fiche action n°3.2 : Développer un partenariat pour la mise à disposition de véhicules en autopartage



Contexte et objectifs de l'action

Le collectif Diois autopartage développe un service d'autopartage entre particuliers dans le Diois. Le service pourra être réalisé en partenariat avec la communauté de communes de Diois, les communes de Die, Châtillon en diois, Luc en Diois, et Saint Julien Quint, l'Espace Sociale et Culturel du Diois, Latelier, Dromolib, Dwatts et La Carline. En parallèle, Dromolib accompagne une expérimentation de 4 véhicules électriques en partage « en boucle » sur le périmètre des 2 communautés de communes, la CC du Val de Drome et la CC du Crestois du Pays de Saillans.

Il s'agit d'accompagner le projet d'expérimentation du service d'autopartage entre particuliers et d'étudier l'opportunité de lancer un service d'autopartage en boucle à l'échelle de la CC du Diois.



Description des mesures

- ✓ Accompagner le service d'autopartage entre particuliers en projet
- ✓ Délivrance d'un label « autopartage » aux véhicules dédiés à ces services
- ✓ Attribution de places de stationnement réservées à l'autopartage (sous réserve de certitude sur la faisabilité juridique)
- ✓ Etudier en partenariat avec Dromolib l'opportunité de développer une offre d'autopartage à l'échelle de la Communauté de communes avec une association ou un opérateur privé



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Services techniques communaux et intercommunaux ; Collectif Diois autopartage, L'Atelier (autopartage entre particuliers).

Partenaires : Région?

Bénéficiaires : Usagers



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2023	2027	2032
Nb de véhicules en autopartage	2	5	10

Indicateur de performance
Nombre d'utilisateurs inscrits à un service d'autopartage et nb de voitures partagées



Budget indicatif

Financier	coût places autopartage
Humain	0,1 ETP de gestion de projet, animation, communication



Fiche action n°3.2 : Développer un partenariat pour la mise à disposition de véhicules en autopartage

Type	Usage	Type d'autopartage
Particuliers	Compenser l'absence de véhicule pour une sortie à la journée ou un week-end à plusieurs ou à destination d'un lieu mal desservi par les transports collectifs.	En boucle Free-floating si tarification adaptée
	Substituer ou compléter l'usage des transports en commun lorsqu'une voiture semble plus adaptée (pour transporter du matériel, des personnes, ou en cas de correspondances...)	Free-floating
	Compenser l'absence de seconde voiture dans le foyer pour réaliser un déplacement de durée limitée (courses, rendez-vous médical, accompagnement d'une personne non véhiculée...) ou tardif (fête, spectacle...).	En boucle
	Obtenir l'accès à un format de véhicule particulier (utilitaire par exemple) pour un besoin ponctuel (voyage à la déchetterie ou achat d'un meuble par exemple).	En boucle
Entreprises	Rendez-vous professionnels	En boucle pour longue distance Free-floating si déplacement au cœur d'agglomération
	Transport de matériel nécessitant l'accès à un véhicule de format différent de ceux de la flotte d'entreprise ou à un véhicule supplémentaire	En boucle
	Remplacement temporaire ou définitif d'un véhicule de la flotte indisponible	En boucle



Fiche action n°3.3 : Aménager des aires multimodales pour faciliter l'intermodalité



Contexte et objectifs de l'action

La commune de Die dispose de places réservées au covoiturage à la gare, de 3 arrêts de bus et de nombreux arceaux vélos fixes et temporaires, 2 abris couverts et 1 vélobox sécurisée en gare.

Si ces équipements incitent à l'utilisation des modes alternatifs à l'autosolisme, il s'agit de garantir le passage fluide d'un mode de transport à un autre.

L'aménagement de véritables aires multimodales en est un levier. Sur Die, 3 aires pourraient être aménagées à la gare, au niveau du Super U et au parking du Meyrosse.



Description des mesures

- ✓ Aménager des aires multimodales : Croisement D93/D518 - Gare SNCF -Parking du Meyrosse – Super U, en cohérence avec le Schéma départemental des aires de covoiturage.
- ✓ Chaque aire pourra disposer a minima de places réservées (autopartage, covoiturage) ; bornes de recharge électrique ; stationnements vélo sécurisé ; arrêt d'autostop.
- ✓ Etudier les aires de covoiturage informelles déjà existantes et les améliorer (marquage, panneau)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Services techniques communaux et intercommunaux, Département de la Drôme

Partenaires potentiels: Région, CCD



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2023	2027	2032
Nb d'aires aménagées	0	2	3

Indicateur de performance

- Nb d'abonnés service de covoiturage (autostop)
 - Taux d'occupation stationnement vélo
 - Mesure utilisation bornes recharge



Budget indicatif

Financier	200 k € à 400 k € pour une aire
Humain	0,3 ETP de gestion de projet

Fiche action n°3.3 : Aménager des aires multimodales pour faciliter l'intermodalité



Principes d'aménagements

Adapter l'aire de covoiturage aux besoins

- Prévoir un nombre de places adapté à la fréquentation prévisionnelle, en surdimensionnant un peu pour éviter une saturation trop rapide

Typologie	Environnement	Capacité	Intermodalité	Services associés	Maitre d'ouvrage
Aire structurante	Proximité d'un échangeur de voie rapide	50 à 100 places, en fonction des besoins recensés et du potentiel, étudier la possibilité d'extension	À prévoir si elle n'existe pas. Travailler sur l'accès à pieds et à vélo depuis et vers les zones urbanisées les plus proches	Ces aires sont les plus isolées et avec un usage fréquent : éclairage de l'aire et des abords à prévoir, revêtement, marquage, entrée/sortie adaptées, mobilier urbain	EPCI
Aire intermédiaire	Proximité d'un carrefour de voie structurante, en sortie d'agglomération par exemple, sur parking de centre commercial...	10 à 50 places, en fonction des besoins recensés et du potentiel	Travailler sur l'accès à pieds et à vélo depuis et vers les zones urbanisées les plus proches	Signalisation et jalonnement visible dans les 2 sens	Convention avec les privés EPCI
Aire de proximité	En centre-ville	Moins de 10 places, du fait de l'accessibilité à pieds		Signalisation	Commune

Typologie des différents types d'aires, DDTM Ille et Vilaine,

[https://www.ille-et-](https://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/index.php/content/download/45911/319504/file/DDTM35ARC_Covoiturage_Methodo_Def(1).pdf)

[vilaine.gouv.fr/index.php/content/download/45911/319504/file/DDTM35ARC_Covoiturage_Methodo_Def\(1\).pdf](https://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/index.php/content/download/45911/319504/file/DDTM35ARC_Covoiturage_Methodo_Def(1).pdf)

Prévoir des aménagements adaptés

- Aire sécurisée (éclairage, caméra, clôture, dimensionnement pour garantir la sécurité des piétons)
- Aire conviviale (végétalisation, bancs et abris, poubelles)
- Aire accessible à tous (visible depuis la route dans les deux sens, panneaux de signalisation, sol stabilisé pour faciliter l'accès aux PMR/GIC)

Bonnes pratiques

- Installer des bornes de recharge électrique, alimentées par le réseau ou par des panneaux solaires sur les ombrières
- Prévoir des espaces dédiés aux véhicules légers, aux vélos et motos, et aux PMR/GIC
- Mettre des portiques pour empêcher l'accès aux poids lourds
- **Référencer l'aire sur les différents sites de covoiturage**

Fiche action n°3.3 : Aménager des aires multimodales pour faciliter l'intermodalité

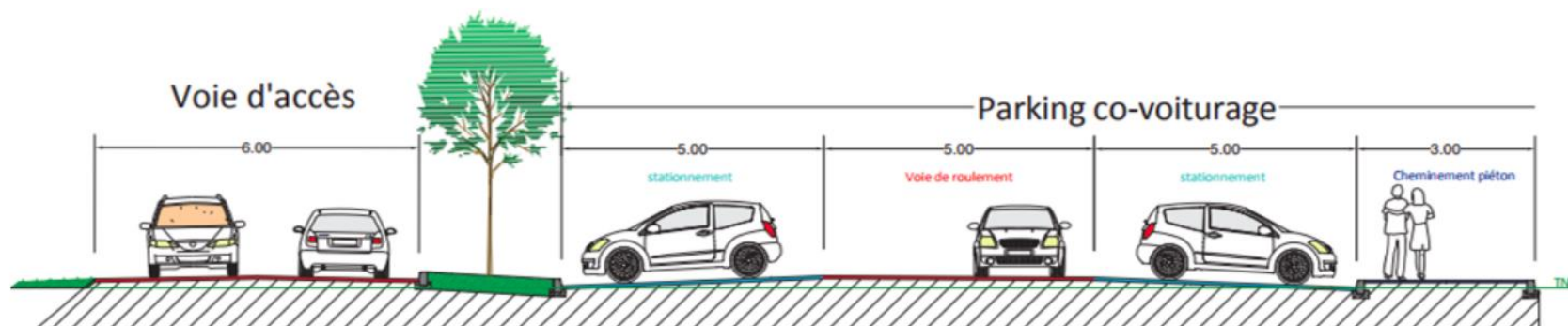


Principes d'aménagements

Exemple d'aménagements d'aire de covoiturage, commune de Gien,
https://www.legiennois.fr/images/3-Gien/administrer/Cesel/Rapport_Covoiturage_rapport_officiel_24_09_2018.pdf



PROFIL EN TRAVERS TYPE



Fiche action n°3.4 : Accompagnement au développement de services vélo



Contexte et objectifs de l'action

Les services vélos regroupent tout ce qui permet l'achat, la location, la réparation, le stationnement et l'entretien de vélos. Ils peuvent être proposés par la collectivité, par des opérateurs privés ou des associations. Certains services peuvent être itinérants (réparation) pour toucher le maximum d'habitants.

La commune de Die dispose de 2 magasins de vélo dont un atelier de vente et réparation situés sur la rue du Viaduc. Le collectif vélos diois propose également un atelier vélo mobile (jours de marché).

En parallèle, la CC du Diois lauréate de l'AAP A VELO 2 de l'Ademe bénéficie d'une aide pour soutenir l'expérimentation de services vélo sur son territoire.

Il s'agit donc pour la commune de Die de valoriser les initiatives existantes et d'être partie prenante du volet « services vélo » de la politique cyclable de la CCD.



Description des mesures

- ✓ Valoriser les services vélo existants (vélociste, atelier vélo, recyclerie,...) auprès des habitants sur les supports de communication de la ville
- ✓ Participer au volet « services vélo » de la CCD : réparation/conseil ; location de VAE ; développement de la filière réemploi ; ateliers de remise en selle, vélopartage, installation de station de réparation et/ou gonflage sur l'espace public...
- ✓ Informer les établissements scolaires des possibles services vélo à déployer et des aides allouées (savoir rouler, stationnement vélo, réparation, ...)
- ✓ Inciter les employeurs à s'engager dans une démarche Objectif Employeur Pro Vélo et à appliquer le forfait mobilité durable auprès de leurs salariés et sensibiliser les entreprises afin qu'elles s'engagent dans une démarche de « Plan de mobilité employeur »



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Services techniques communaux et intercommunaux ; prestataires privés, tiers-lieux, écoles, employeurs, associations de collectifs d'usagers

Partenaires potentiels : CCD



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2023	2027	2032
Nb d'ateliers d'auto-réparation	30	Valeur à déterminer	Valeur à déterminer
Nb de vélos en location longue durée	Valeur à déterminer CCD		
Nb de stations de réparation et/ou gonflage sur l'espace public	2	Valeur à déterminer	



Budget indicatif

Financier	3 K €
Humain	0,1 ETP de gestion de projet, animation, communication

Sources : Le coût des politiques vélo, Club des Villes et Territoires Cyclables
[https://www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-le-cout-des-politiques-velo-\(interactif\).pdf](https://www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-le-cout-des-politiques-velo-(interactif).pdf)



Location de vélo longue durée

- Service de location allant de 1 journée à 1 an.
- + souple et beaucoup moins coûteux qu'un service de VLS.
- Etape vers l'achat d'un vélo / VAE
- Au quotidien pour les trajets domicile-travail ou domicile étude et les déplacements utilitaires (faire ses courses, se rendre à ses activités de loisirs...)
- Frais d'exploitation: 370€/an pour un vélo classique, 470€/an pour un VAE

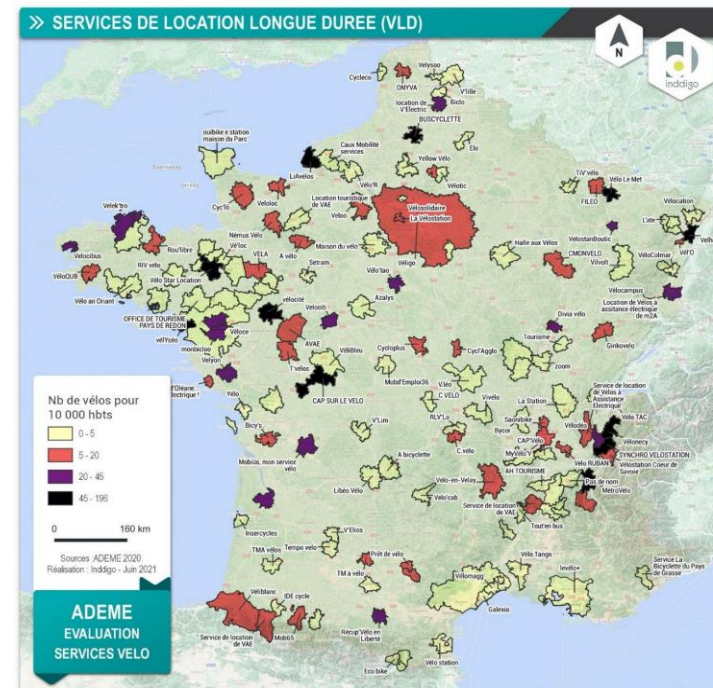


Figure 2 - Localisation et densité de l'offre par habitant des services VLD en France, - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2021





Réparation / autoréparation

Equipements en libre service

- Proximité des aménagements
- Matériel résistant
- Utile pour les petites avarices



Café vélos (ateliers réparation)

- Tiers-lieux qui offrent des services vélo, restauration, boissons, rencontres, animations
- Ateliers de réparation ou d'auto-réparation réguliers, moments d'échanges
- Recyclage / réemploi de vieux vélos (solidarité)
- Portage par une association locale



L'Heureux Cyclage

Le réseau des ateliers participatifs et solidaires

Réparation vélo itinérante

- Adapté aux territoires peu denses et ruraux où l'offre de réparateurs est faible et/ou concentrée en ville
- Animation et sensibilisation à la pratique du vélo
- Service de proximité proposé par la collectivité (à coupler avec des événements déjà bien identifiés tels que les marchés hebdomadaires)





Fiche action n°3.5 : Faire évoluer l'offre de transport solidaire pour les publics isolés et éloignés des équipements



Contexte et objectifs de l'action

La population dioise est plutôt vieillissante (36% des Diois sont âgés de plus de 60 ans) et la tendance est à la hausse. De plus, le taux de chômage est particulièrement élevé chez les jeunes de 15 à 24 ans (23%) et le taux de pauvreté chez les 40 à 49 ans est de 20%, tandis qu'il est à 12% en moyenne sur le territoire chez les ménages fiscaux (hors communautés et sans abris).

Les problématiques de mobilité rencontrées par ces publics dits vulnérables, qu'elles soient liées à l'accessibilité géographique, physique ou sociale, sont à prendre en compte dans la construction d'une offre de mobilités pour tous.

Il existe déjà une solution de transport d'utilité sociale expérimentée sur le Diois portée par l'Espace Social et Culturel du Diois qui s'adresse aux personnes isolées et éloignées des services mais ce service nécessite des moyens financiers et humains pour être pérennisé en 2023.



Description des mesures

- ✓ Etudier les financements disponibles (collectivités, mutuelles, ...) et portages possibles (collectivités, associations, ...) permettant de pérenniser la solution de transport d'utilité sociale **en 2023**.
- ✓ Accompagner la CC du Diois à la mise à disposition de vélos en location longue durée avec tarif solidaire
- ✓ Accompagner la CC du Diois au lancement de réflexions à l'échelle communautaire portant sur la création d'une auto-école sociale, d'un garage solidaire, ...
- ✓ Animation et sensibilisation des entreprises aux dispositifs de mobilité solidaire et inclusive (**cf. axe 4 fiche action n°1**)
- ✓ Actions évènementielles lors des temps forts mobilités (**cf. axe 4 fiche action n°1**)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Services techniques communaux et intercommunaux ; associations d'usagers

Partenaires potentiels : Région



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat

Nb de véhicules disponibles : à déterminer
Nb de bénévoles impliqués : à déterminer

Indicateur de performance

- Nb de personnes transportées
- Evolution nombre de véhicules et nb de bénévoles



Budget indicatif

Financier	Achat véhicule (15 000 €) ou vélo-taxi Chauffeurs + ETP interne (animation) (15 000 € / an)
Humain	0,1 ETP de gestion de projet, animation, communication

Fiche action n°3.5 : Faire évoluer l'offre de transport solidaire pour les publics isolés et éloignés des équipements



Bilan de la navette d'utilité sociale (2021)



Bilan « transports solidaires » dans le Diois – Année 2021

Année 2021	Lieu de départ				Dont Die intra-muros	Total	Raisons du déplacement				Répartition par genre (adultes)	
	Chatillon	Luc	Saint Nazaire	Autres			Médical	Courses	Jeunes -de 18	Autres	F	H
Janvier	11	1		4	0	16	13	3		0	12	4
février	13	12		4	0	29	17	12		0	18	11
mars	18	10		3	0	31	26	9		2	20	13
avril	9	5		2	0	16	10	11		1	12	4
mai	4	3		7	3	14	8	12		1	15	2
juin	6	7		5	1	18	14	15		2	15	3
juillet	2	1		2	0	5	2	5		0	3	2
août	3	3		6	2	12	5	11		1	10	2
septembre	14	10	40	4	2	68	11	13	32	2	16	8
octobre	14	11	30	12	9	67	24	13	24	6	30	7
novembre	8	4	26	18	8	56	14	11	20	8	20	10
décembre	12	6	15	14	7	47	18	9	12	8	20	12
TOTAL	114	73	111	68	32	366	162	124	88	31	191	78
Lieu d'arrivée Die												
	14592	9490	3108	8160	2560	32790						
						546,5						
Notes	823,5					546,30 h de bénévolat						

Bilan annuel 2021 de la navette d'utilité sociale (Espace social et culturel du Diois)

Des usages ciblés : 90% des personnes transportées via ce service de transport solidaire sont **des femmes seules de + de 85 ans**. Le service fonctionne grâce à un réseau de conducteurs bénévoles (vingtaine de bénévoles plutôt des jeunes retraités) et un poste d'animation du service.

Les limites de la solution :

- La solution repose sur un mini-bus ou véhicules individuels avec **un réseau de conducteurs bénévoles** qui mettent à disposition leurs propres véhicules
- La gestion des réservations de trajet s'appuie sur **une ressource humaine nécessaire mais limitée**
- La solution a été **financée dans le cadre d'une expérimentation** (mécénat de compétences)
- Besoin de **consolider le modèle économique et la gouvernance** de la solution
- Réponse à d'autres types de déplacements car pour le moment limité à rdv médical ou courses
- Hausse des prix du carburant

Fiche action n°3.5 : Faire évoluer l'offre de transport solidaire pour les publics isolés et éloignés des équipements

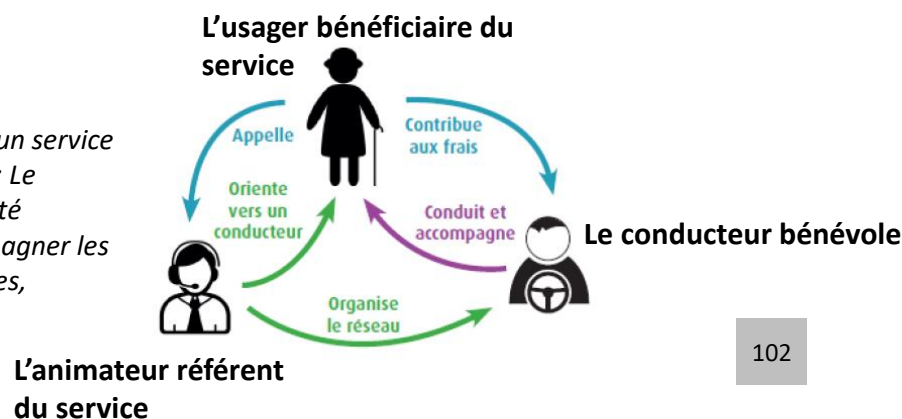


Exemples de solution de navettes solidaires

Type de service	TUS	Buurtbus	TAD porté par des associations (L3111-12 CdT)	Service privé réservé à une catégorie d'usagers
Objectif principal	Social / Droit à la mobilité	Desserte de zones peu denses	Desserte de zones peu denses	Social/ Droit à la mobilité
Gouvernance	Association	Association en lien avec AOM et exploitant TC	Association en lien avec AOM	Commune ou établissement public
Financements du service	Collectivités, adhésions...	Collectivités	Collectivités	Collectivité
Coût pour l'utilisateur	0,32 €/km maximum	Tarification réseau TC	Tarification réseau TC	Gratuit
Exploitation	Un conducteur bénévole (ou pas) accompagne avec son véhicule (ou un véhicule mis à disposition par l'association) un bénéficiaire faisant partie d'une des catégories listées par décret	Un conducteur bénévole conduit un bus mis à disposition par l'exploitant TC et prend en charge des usagers sur l'itinéraire retenu Hors cadre légal en France	Un conducteur bénévole (ou pas) conduit un véhicule de moins de 8 places mis à disposition par la collectivité ou l'association exploitante et prend en charge des usagers du territoire	Un conducteur conduit un véhicule mis à disposition par la collectivité et prend en charge des usagers issus d'une certaine catégorie d'administrés

Exemple de solution de navettes solidaires et répartition des compétences et coûts, Cerema, 2021

Organisation d'un service de TUS (source : Le transport d'utilité sociale: accompagner les personnes isolées, Cerema, 2020)



Cadre législatif du TUS

Article L3133-1 Code des Transports

Le Code des Transports stipule que « Les associations [...] peuvent organiser des services de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectif ou particulier est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique.

Ces prestations sont fournies à titre non onéreux, sans préjudice de la possibilité pour l'association de demander aux bénéficiaires une participation aux coûts qu'elle supporte pour l'exécution du service. »



Le « Cali Buurtbus » (CA du Libournais) est une solution de minibus 8 places qui s'inspire du « bus de quartier » hollandais et qui permet de transporter des habitants les jours de marchés. Elle est opérée par une association en partenariat avec 2 collectivités et Transdev.

Source : Appel à projet mobilité solidaire 2020, Cerema et Fondation MACIF ; <https://www.transdev.com/fr/modes-de-transport/1er-buurt-bus-francais-cali-buurtbus/>

Fiche action n°3.5 : Faire évoluer l'offre de transport solidaire pour les publics isolés et éloignés des équipements



Quelle solution déployer à l'échelle de la commune ?

Le TUS comme solution idéale

- Le TUS porté par l'ESCD semble être la bonne solution par rapport à l'objectif visé qui est de proposer une offre de transport pour des personnes âgées éloignées des équipements du centre-ville ou de la nouvelle Maison de Santé située à l'extrémité est de la commune (cf. public transporté en 2021).
- Le portage d'une offre de TUS par une structure associative est permis par le Code des Transports
- Le statut associatif offre une plus grande souplesse pour la recherche de financements
- Sur d'autres territoires, les offres similaires sont portées par des associations d'usagers en partenariat avec les collectivités, transporteurs (cf. appel à projet mobilité solidaire lancé par la Fondation MACIF en 2020)
- Il s'agit de capitaliser sur l'expérimentation réalisée et de s'en emparer pour apporter les ajustements nécessaires (trajets, modalités de fonctionnement, RH, véhicules, etc.)

Quoi faire ?

- Poursuivre l'exploitation du service en associant les partenaires du projet : la commune de Die, la CC du Diois, l'ESCD, le Cerema (qui avait suivi l'appel à projets mobilité solidaire dont la navette avait été lauréate), le Comité des mobilités, le réseau de conducteurs bénévoles ...
- Mobiliser la Région comme autorité organisatrice des mobilités et en charge notamment du Transport à la Demande
- Identifier précisément les possibilités de financement (collectivités, privés)
- Il s'agit avant tout **de trouver des financements** plutôt que de réinventer un service de TUS qui existe déjà et répond aux besoins des usagers

Ressources utiles

- Fiches solution « Tous mobiles » : <https://tousmobiles-kit.com/retour-experience/>
- Récits « Tous mobiles » : <https://tousmobiles-kit.com/retour-experience/>
- Webinaire « Mobilité solidaire, quelles pistes pour des modèles économiques pérennes ? » : <https://tousmobiles-kit.com/cycle-webinaire-2021-2022/>

AXE 4 : ANIMATION, SUIVI ET EVALUATION DU SCHEMA DES MOBILITES



Fiches action

AXE 4 : Animation, suivi et évaluation du Schéma des mobilités



Communiquer auprès des habitants et les encourager à utiliser d'autres mobilités alternatives à l'automobile pour leurs déplacements quotidiens.



Evaluer et suivre la réalisation du Schéma des mobilités, ajuster les mesures en fonction des résultats observés.



Accompagner la politique de développement des mobilités actives, durables et partagées via la prise en compte du sujet dans la planification urbaine.

AXE 4 : Animation, suivi et évaluation du Schéma des mobilités

Fiche action	Mesures	Indicateurs
4.1 Elaborer un plan de communication visant à promouvoir les modes actifs et mobilités partagées et les bénéfices auprès des différentes catégories de population	Communiquer sur les aménagements existants, campagne de communication autour des modes actifs et mobilités (messages clés), vidéo promotionnelle, exemplarité	Part modale modes actifs et partagés
4.2 Assurer le suivi via un observatoire des mobilités	Bilan des aménagements réalisés, évaluation via un outil dédié	Part modale modes actifs et partagés
4.3 Veiller à la compatibilité et à l'articulation du Schéma avec les documents d'urbanisme	Intégrer la programmation du Schéma des mobilités au PLUi	Nb d'emplacements réservés pour favoriser les cheminements piétons PMR et vélo ; respect des normes de stationnement dans les espaces privés

Fiche action n°4.1 : Elaborer un plan de communication visant à promouvoir les modes actifs et mobilités partagées et les bénéfices auprès des différentes catégories de population



Contexte et objectifs de l'action

31% des Diois se déplacent à pied ou à vélo pour leurs trajets domicile-travail. Il y a donc un enjeu à s'appuyer sur la pratique déjà existante pour inciter les habitants à adopter le réflexe de la marche et du vélo pour les courts trajets du quotidien.

Le plan de communication pourra cibler des catégories de la population les plus vulnérables sur la chaussée (séniors, jeunes, enfants, ...) et intégrer un volet plus large sur les mobilités durables et partagés (covoiturage, autostop, autopartage ...)

En parallèle, la CC du Diois lauréate de l'AAP A VELO 2 de l'Ademe bénéficie d'une aide pour soutenir des actions de communication sur son territoire. Il s'agira de s'appuyer sur le volet « communication » du programme A VELO 2 et de décliner quelques actions phares (supports, événements...) à l'échelle communale.



Description des mesures

- ✓ Campagne de communication sur les bienfaits des modes actifs et les réalisations de la commune en matière d'aménagements piétons et vélos
- ✓ Ancrer les déplacements à pied et à vélo dans le quotidien de la collectivité : carte des temps de parcours à pied et à vélo, indications des itinéraires piétons et vélos dans le cadre des événements sportifs ou culturels, etc.
- ✓ S'appuyer sur le partenariat avec Dromolib et la CCD avec des missions "d'information mobilité", accompagnement au changement des habitants, et les ateliers du bus de la mobilité "réparation vélo solidaire" et "vélo-école" en coordination avec le collectif vélos Diois et les autres associations et collectifs d'usagers
- ✓ Développer un service de pédibus et vélo-bus à destination des écoliers



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Ville de Die

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Dromolib, Comité des mobilités, Associations, Collectifs usagers, entreprises, écoles, commerces, etc.



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat

- Nb d'édition de support de communication
- Nb de campagnes de com/sensibilisation
- Nb d'actions d'accompagnement au changement et nb de participants
- Nb de pédibus/vélobus développés

Indicateur de performance

20 % de la population touchée par la communication
50 % d'élèves se rendant à l'école primaire en mode actif
Parts modales modes actifs et mobilités partagées



Budget indicatif

Financier	5 k €
Humain	0,1 ETP de gestion de projet



Fiche action n°4.1 : Elaborer un plan de communication visant à promouvoir les modes actifs et mobilités partagées et les bénéfices auprès des différentes catégories de population



Communication du plan de stationnement

Une brochure de communication du type « flyer » à destination des usagers pour présenter de manière pédagogique le plan de stationnement :

- Les réglementations en vigueur : le stationnement gratuit, les zones bleues, les périodes et zones de piétonisation
- Le fonctionnement du disque bleu et les lieux d'acquisition
- La localisation des parkings stratégiques d'entrée de ville
- La localisation des places en zones bleues

Supports :

- Site Internet de la ville
- Mise à disposition en Mairie
- Distribution par la police municipale (flyers sur parebrise)
- Presse écrite locale



Campagne de communication à Bram
<https://www.villed Bram.fr/actualite/action-economique/une-zone-bleue-pour-favoriser-le-commerce/>



Cout communication : ~ 15 000 à 20 000 € HT



Fiche action n°4.1 : Elaborer un plan de communication visant à promouvoir les modes actifs et mobilités partagées et les bénéfices auprès des différentes catégories de population



Une communication ciblée sur le stationnement

1

Campagne d'affichage RATP (Île-de-France)



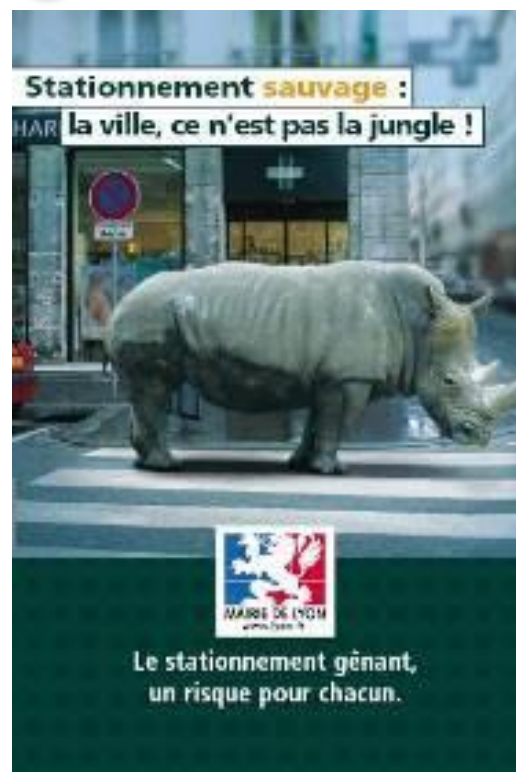
2

Sensibilisation aux nuisances induites aux piétons (Région Wallonie)



3

Campagne d'affichage (Ville de Lyon)



Fiche action n°4.2 : Assurer le suivi via un observatoire des mobilités



Contexte et objectifs de l'action

Une politique de mobilité s'accompagne de mesures relevant à la fois des aménagements, des services et de la communication et visant à faciliter les déplacements à pied, à vélo ou en modes partagés pour limiter l'usage de la voiture individuelle.

Afin d'évaluer les impacts de ces mesures, il s'agit de s'appuyer sur un outil d'observation des mobilités permettant de suivre différents indicateurs tels que la fréquentation vélo / piétons des nouveaux aménagements, l'utilisation des stationnements vélo, le respect de la réglementation et le taux de rotation du stationnement en centre-ville, ...

Il peut être intéressant de déployer des solutions de comptage cyclistes et piétons, ou des enquêtes grand public pour suivre l'évolution des comportements.



Description des mesures

- ✓ Implanter des bornes de comptage fixes multipratiques pour mesurer l'évolution de la fréquentation dans le temps en complément des campagnes de comptages réalisées par le collectif vélos diois
- ✓ Produire un rapport d'avancement des indicateurs de performance des fiches actions
- ✓ Créer et renseigner un outil de suivi type Cycloscope adapté à la feuille de route du Schéma des mobilités



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Ville, CCD, Département

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Comité des mobilités



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2023	2027	2032
Nb de dispositif de comptages en service	1	2	3
Evolution de la fréquentation	TO	+ 30%	+ 50%
Nb de rapports / livrables (cartes, infographies, mémo mobilité, chiffres clés, ...) produits	1	5	10

Indicateur de performance

Evolution de fréquentation



Budget indicatif

Financier<	3 à 5 K euros / compteur automatique
Humain	0,1 ETP de gestion de projet

Source : Eco-compteurs

Fiche action n°4.2 : Assurer le suivi via un observatoire des mobilités



Création d'un observatoire du stationnement

Création d'un tableau de suivi à renseigner :

Relevé	Durée autorisée ZB	Nombre de places ZB	Taux d'occupation ZB	Part de non-respect
Mars				
Octobre				
Juillet-août				

Méthodologie :

- Choix de critères faciles à renseigner et à suivre :
 - Durée réglementaire de la zone bleue
 - Nombre de places en zone bleue
 - Taux d'occupation des places : nombre de véhicules/nombre de places
 - Part des véhicules ne disposant pas d'un disque en règle
- 3 relevés/an : mars, octobre et juillet/août
- Temps à consacrer : 2 jours/an

⇒ **Intégration des critères et des résultats dans l'observatoire des mobilités**

Fiche action n°4.3 : Veiller à la compatibilité et à l'articulation du Schéma avec les documents d'urbanisme



Contexte et objectifs de l'action

Les infrastructures liées à la mobilité consomment de l'espace (voirie, équipements, ...) et la plupart du temps plutôt au profit des modes individuels (voiture, camions, etc.). Les documents de planification urbaine (SCOT, PLU, ...) permettent de veiller au partage de cet espace pour satisfaire les différents modes de déplacements et en particuliers les mobilités alternatives à l'autosolisme. La révision du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la CC du Diois est une opportunité pour la ville de Die de faire remonter des enjeux de mobilité notamment en matière de normes de stationnement (voiture, vélos) et de statuts des voiries présentes sur son territoire.

Il s'agit de s'en saisir et d'y intégrer les orientations et projets issus de l'étude du Schéma des mobilités.



Description des mesures

✓ Dans le cadre de la révision du PLUi :

1. Exprimer les orientations stratégiques en matière de mobilité dans le PADD (cf. axes du Schéma des mobilités de Die)
2. Evaluer la pertinence de créer une OAP sectorielle « mobilités actives » (cf. liaison « contournement piétons »)
3. Prévoir les emplacements réservés, les normes de stationnement vélo / et voiture, les règles de voiries dans le Règlement et Zonage
4. Aller plus loin sur les normes de stationnement vélo dans les espaces privés (cf. page suivante)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Ville, CCD

Bénéficiaires : Habitants



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat

OAP sectorielle

Indicateur de performance

PLUi intégrant le vélo (normes stationnement vélo, nb emplacements réservés, OAP sectorielle)



Budget indicatif

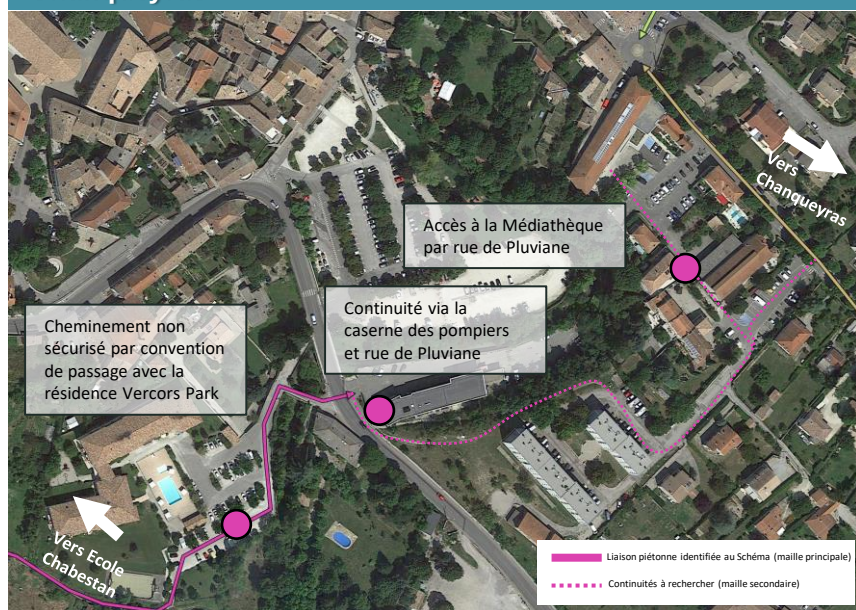
Financier<	3 à 5 K euros / compteur automatique
Humain	0,1 ETP de gestion de projet

Fiche action n°4.3 : Veiller à la compatibilité et à l'articulation du Schéma avec les documents d'urbanisme



Exemple

DIE – Accès piéton à l'école Chabestan depuis le quartier de Chanqueyras



Réalisation : BL évolution

L'accès à pied à l'école de Chabestan le plus court et sécurisé depuis les quartiers à l'Est (Pluviane, Chanqueyras) se heurte à des discontinuités liées à des autorisations de passages sur parcelle privée (Vercors Park) notamment. L'accès à la Médiathèque est également fermé depuis la rue de Pluviane par une propriété privée. A travers les documents de planification type PLUi, il s'agit d'anticiper sur les besoins d'autorisation / acquisition foncières de la commune pour garantir des cheminements piétons les plus agréables et attractifs possibles en ciblant des emplacements réservés.

Fiche action n°4.3 : Veiller à la compatibilité et à l'articulation du Schéma avec les documents d'urbanisme



Proposer du stationnement vélo capacitaire dans les espaces privés

L'articulation avec le PLU

- Les règlements des PLU(i) respectent en général les obligations des textes de loi en reprenant les normes minimales en vigueur (cf. Code de la Construction et des Habitations).
- Souvent, on note un manque de précision sur ce que les constructeurs doivent fournir en termes de qualité de ces places : implantation, localisation, dimensionnement, couvert, à rez-de-chaussée, dans le corps bâti, sécurisé, éclairé en lumière naturelle...
- Souvent, les prescriptions pour la réalisation des parkings vélo ne sont pas assez précises ni assez poussées.

Des recommandations + poussées

- Rendre les recommandations plus prescriptives en matière d'obligations de stationnement vélo sécurisé, tant le résidentiel que dans le tertiaire ou en zones d'activités : écrire de façon détaillée les normes demandées, les modes d'implantations et le niveau de prestation demandé, dans et hors des enveloppes bâties.
- Imposer l'installation de box vélos fermés (1 par famille) pour les logements collectifs
- Imposer une surface minimum de stationnement par vélo = $1,5\text{m}^2/\text{emplacement vélo}^*$ pour tout type de logement. Intégrer un nombre d'emplacements mini permettant d'intégrer des vélos cargos, et des prescriptions concernant les rampes, les largeurs d'ouverture et de portes, etc. Décrire les normes précises de réalisation dans tout immeuble collectif.

* Ce calcul devrait être celui qui s'impose, dans la mesure où les familles, les ménages possèdent tous un à plusieurs vélos : la réalité des vélos à stocker dépasse donc la norme minimale imposée par le CCH de 0,75 et $1,5\text{ m}^2$ par logement selon leur taille. Les besoins en 2030 seront beaucoup plus importants encore qu'aujourd'hui, en particulier avec une forte poussée des VAE et une banalisation des vélos cargo pour le transport d'enfants, de charges lourdes, qui est déjà présente sur la commune de Die.

Rappel réglementaire

Aujourd'hui, ce sont [les articles L113-18 à L.113-20 du code de la construction et de l'habitation](#) qui constituent la base législative des obligations en matière de stationnement vélo dans les bâtiments.

[Les articles 3 et 4 de l'arrêté du 13 juillet 2016](#) précisent le nombre de places, la surface par logement, le type de stationnement.

[Le décret du 25 juin 2022](#) relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments vient renforcer l'arsenal législatif et réglementaire en vigueur, en introduisant l'obligation de prévoir du stationnement vélo pour des bâtiments existants lors de travaux sur le parc de stationnement automobile.



Crédits photos : Entreprises France