

Arnayon
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
Maignac-en-Diois
Menglon
Micon
Montlaur-en-Diois
Montmaur-en-Diois
Pennes-le-Sec
Ponet-et-Saint-Auban
Pontaix
Poyols
Pradelle
Recoubeau-Jansac
Roche-fourchat
Romeyer
Rottier
Saint-Andéol
Saint-Dizier-en-Diois
Sainte-Croix
Saint-Julien-en-Quint
Saint-Nazaire-le-Désert
Saint-Roman
Solaure en Diois
Vachères-en-Quint
Valdrôme
Val-Maravel
Volvent

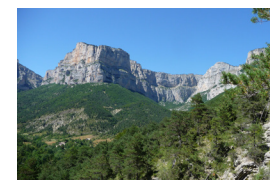
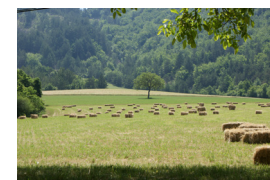
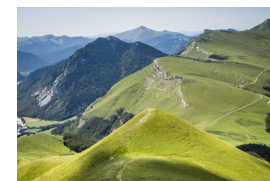
DIOIS

PLAN LOCAL D'URBANISME

Intercommunal

Annexe 8 : Schéma Directeur d'Infrastructures Cyclables du Diois

Arrêt du projet



1. LA MISSION ET LES OBJECTIFS DU SCHEMA

2. PRESENTATION DU RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)

4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

5. LE STATIONNEMENT VELO

6. LE JALONNEMENT



LE DÉPARTEMENT



Elaboration du Schéma Directeur d'Infrastructures Cyclables du Diois

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

Conseil Communautaire – 21 novembre 2024



www.inddigo.com

1. CADRAGE | LES OBJECTIFS DU SCHÉMA CYCLABLE

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

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

1. LA MISSION – PRINCIPAUX JALONS DE L'ETUDE

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

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

1. ANALYSE DU CONTEXTE TERRITORIAL

2. ANALYSE DU RÉSEAU EXISTANT

3. ANALYSE DES ENJEUX DE DÉPLACEMENTS

4. CONCERTATION : ATELIERS DE TRAVAIL,
CARTOGRAPHIE ET ENTRETIENS

5. ELABORATION D'UN SCHÉMA D'INTENTIONS

- » DENSITÉ DE POPULATION**

Châteauvilain

DRÔME

ISÈRE

HAUTES-ALPES

Communes

Limites administratives

Réseaux de transport

Routes principales et secondaires

Routes locales

Densité de population

de 10 à 100

de 100 à 150

de 150 à 200

de 200 à 250

de 250 à 300

de 300 à 350

de 350 à 400

de 400 à 450

de 450 à 500

de 500 à 550

de 550 à 600

de 600 à 650

de 650 à 700

de 700 à 750

de 750 à 800

de 800 à 850

de 850 à 900

de 900 à 950

de 950 à 1000

de 1000 à 1050

de 1050 à 1100

de 1100 à 1150

de 1150 à 1200

de 1200 à 1250

de 1250 à 1300

de 1300 à 1350

de 1350 à 1400

de 1400 à 1450

de 1450 à 1500

de 1500 à 1550

de 1550 à 1600

de 1600 à 1650

de 1650 à 1700

de 1700 à 1750

de 1750 à 1800

de 1800 à 1850

de 1850 à 1900

de 1900 à 1950

de 1950 à 2000

de 2000 à 2050

de 2050 à 2100

de 2100 à 2150

de 2150 à 2200

de 2200 à 2250

de 2250 à 2300

de 2300 à 2350

de 2350 à 2400

de 2400 à 2450

de 2450 à 2500

de 2500 à 2550

de 2550 à 2600

de 2600 à 2650

de 2650 à 2700

de 2700 à 2750

de 2750 à 2800

de 2800 à 2850

de 2850 à 2900

de 2900 à 2950

de 2950 à 3000

de 3000 à 3050

de 3050 à 3100

de 3100 à 3150

de 3150 à 3200

de 3200 à 3250

de 3250 à 3300

de 3300 à 3350

de 3350 à 3400

de 3400 à 3450

de 3450 à 3500

de 3500 à 3550

de 3550 à 3600

de 3600 à 3650

de 3650 à 3700

de 3700 à 3750

de 3750 à 3800

de 3800 à 3850

de 3850 à 3900

de 3900 à 3950

de 3950 à 4000

de 4000 à 4050

de 4050 à 4100

de 4100 à 4150

de 4150 à 4200

de 4200 à 4250

de 4250 à 4300

de 4300 à 4350

de 4350 à 4400

de 4400 à 4450

de 4450 à 4500

de 4500 à 4550

de 4550 à 4600

de 4600 à 4650

de 4650 à 4700

de 4700 à 4750

de 4750 à 4800

de 4800 à 4850

de 4850 à 4900

de 4900 à 4950

de 4950 à 5000

de 5000 à 5050

de 5050 à 5100

de 5100 à 5150

de 5150 à 5200

de 5200 à 5250

de 5250 à 5300

de 5300 à 5350

de 5350 à 5400

de 5400 à 5450

de 5450 à 5500

de 5500 à 5550

de 5550 à 5600

de 5600 à 5650

de 5650 à 5700

de 5700 à 5750

de 5750 à 5800

de 5800 à 5850

de 5850 à 5900

de 5900 à 5950

de 5950 à 6000

de 6000 à 6050

de 6050 à 6100

de 6100 à 6150

de 6150 à 6200

de 6200 à 6250

de 6250 à 6300

de 6300 à 6350

de 6350 à 6400

de 6400 à 6450

de 6450 à 6500

de 6500 à 6550

de 6550 à 6600

de 6600 à 6650

de 6650 à 6700

de 6700 à 6750

de 6750 à 6800

de 6800 à 6850

de 6850 à 6900

de 6900 à 6950

de 6950 à 7000

de 7000 à 7050

de 7050 à 7100

de 7100 à 7150

de 7150 à 7200

de 7200 à 7250

de 7250 à 7300

de 7300 à 7350

de 7350 à 7400

de 7400 à 7450

de 7450 à 7500

de 7500 à 7550

de 7550 à 7600

de 7600 à 7650

de 7650 à 7700

de 7700 à 7750

de 7750 à 7800

de 7800 à 7850

de 7850 à 7900

de 7900 à 7950

de 7950 à 8000

de 8000 à 8050

de 8050 à 8100

de 8100 à 8150

de 8150 à 8200

de 8200 à 8250

de 8250 à 8300

de 8300 à 8350

de 8350 à 8400

de 8400 à 8450

de 8450 à 8500

de 8500 à 8550

de 8550 à 8600

de 8600 à 8650

de 8650 à 8700

de 8700 à 8750

de 8750 à 8800

de 8800 à 8850

de 8850 à 8900

de 8900 à 8950

de 8950 à 9000

de 9000 à 9050

de 9050 à 9100

de 9100 à 9150

de 9150 à 9200

de 9200 à 9250

de 9250 à 9300

de 9300 à 9350

de 9350 à 9400

de 9400 à 9450

de 9450 à 9500

de 9500 à 9550

de 9550 à 9600

de 9600 à 9650

de 9650 à 9700

de 9700 à 9750

de 9750 à 9800

de 9800 à 9850

de 9850 à 9900

de 9900 à 9950

de 9950 à 10000

de 10000 à 10050

de 10050 à 10100

de 10100 à 10150

de 10150 à 10200

de 10200 à 10250

de 10250 à 10300

de 10300 à 10350

de 10350 à 10400

de 10400 à 10450

de 10450 à 10500

de 10500 à 10550

de 10550 à 106

» FLUX DOMICILE - TRAVAIL - DISTANCES INFÉRIEURES À 7 KM

Limites administratives

- Communes
- Départements

Réseau de transport

- Routes primaires et secondaires
- Routes tertiaires
- Réseau ferré

Flux domicile - travail

- 5
- 35
- 60

Flux domicile - travail intracommunaux

- 1400
- 180
- 20

Densité d'emplois

- de 20
- de 20 à 40
- de 40 à 100
- de 60 à 75
- + de 75

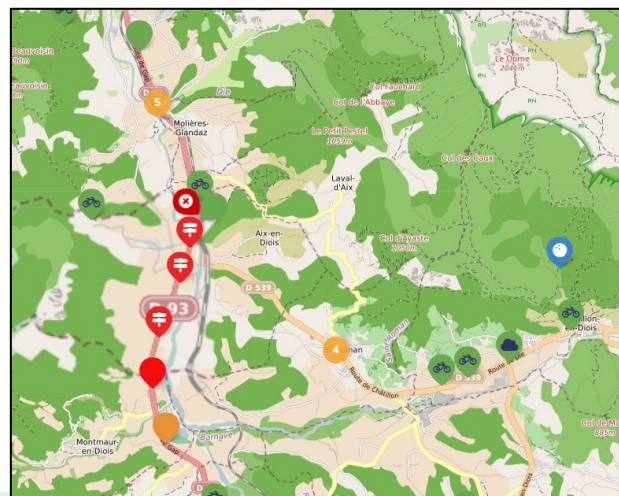
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU DIOIS

ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES

5 km

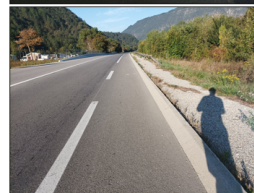
Sources : Indidgo, CC de Diois, © Les Contributiviers d'OSM, IGN, Openstreetmap, INSEE - 2020

Réalisation : Indidgo - Juillet 2022

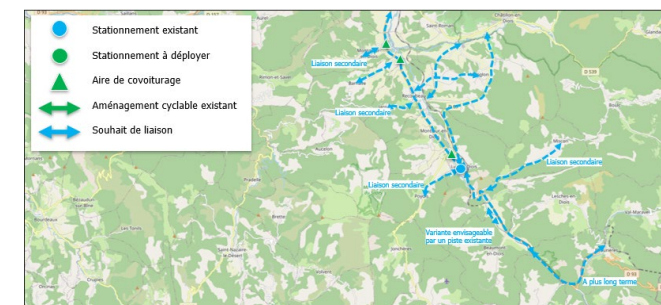


Secteur Sainte-Croix <> Die

-



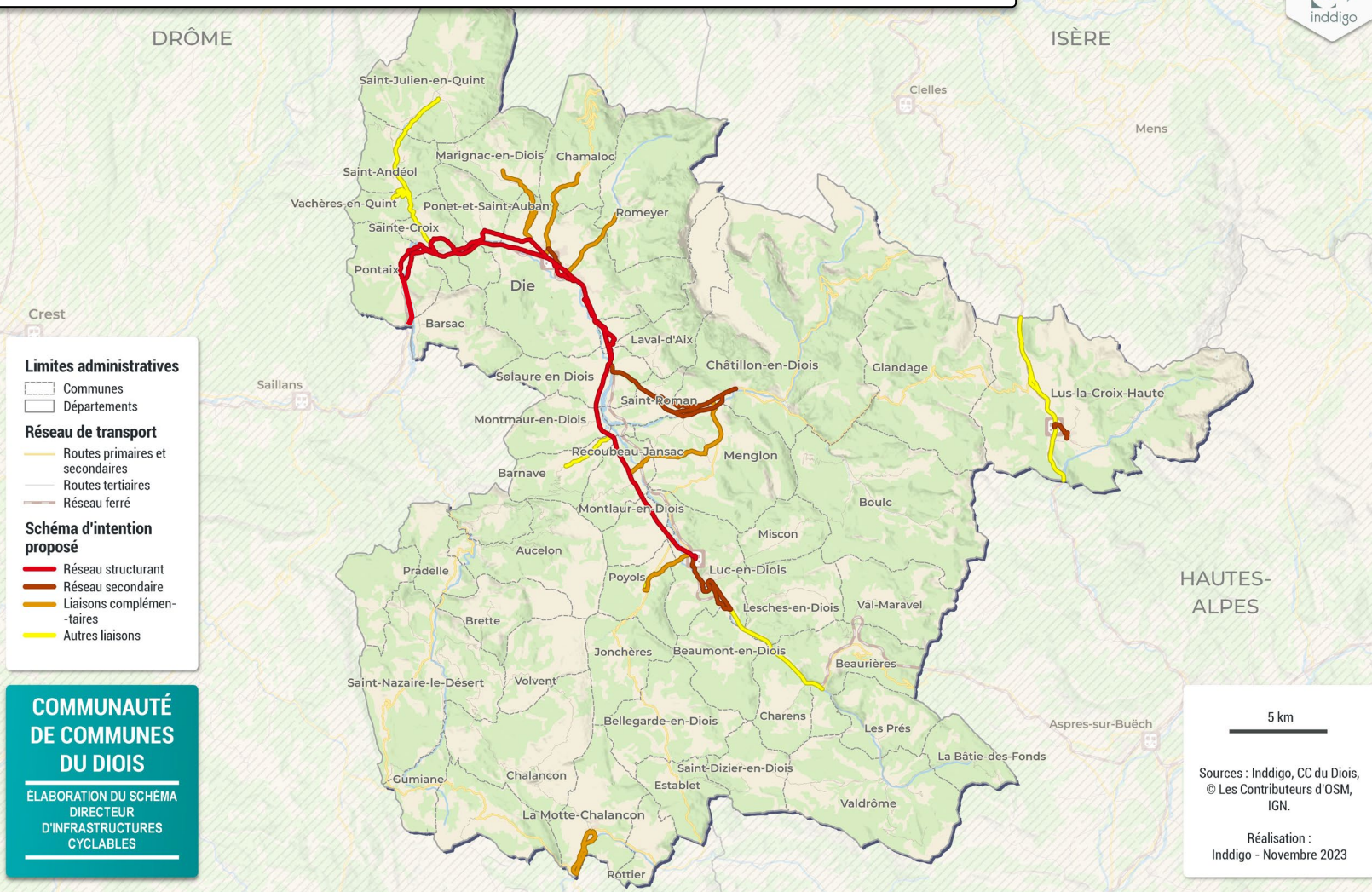
Diagnostic détaillé à retrouver dans le rapport et prochainement en ligne.



1. PHASE DIAGNOSTIC - LE SCHÉMA D'INTENTION

>> SCHÉMA D'INTENTION PROPOSÉ

Une structuration en colonne vertébrale et des connexions en arrêtes



Sur l'ensemble des axes identifiés :

≈ **26,5km**

Liaisons structurantes

≈ **15km**

Liaisons secondaires

≈ **29km**

Liaisons complémentaires

≈ **31km**

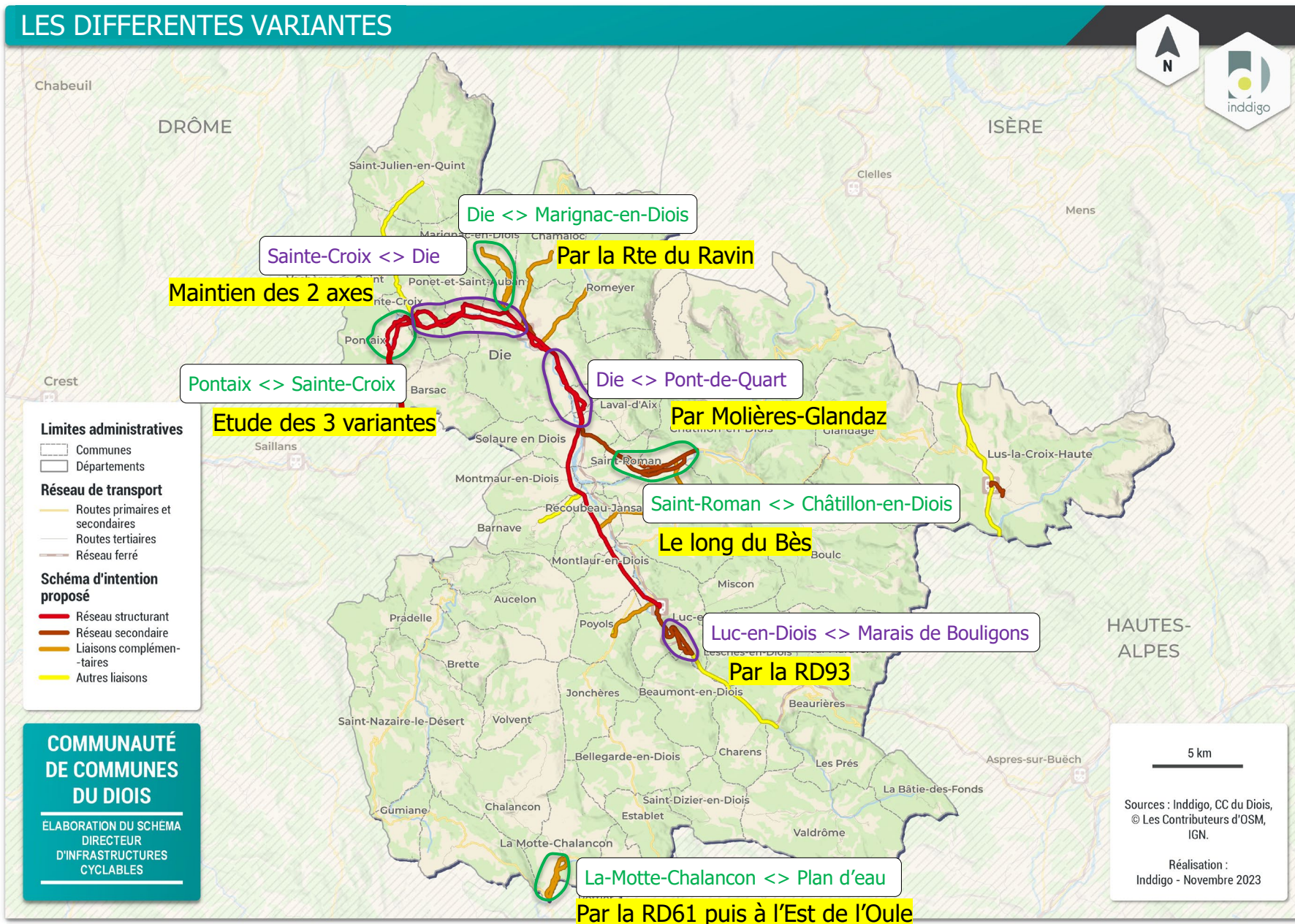
Autres liaisons

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

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

1. PHASE SCENARIOS - LES VARIANTES ÉTUDIÉES

LES DIFFERENTES VARIANTES



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

1. LES AMBITIONS ET OBJECTIFS DE LA CCD



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



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



SIGNALISATION des itinéraires cyclables



STATIONNEMENT aux plus près des équipements et adaptés



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



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

Intervenir sur ces thématiques



Répondre aux attentes des cyclistes et de futurs cyclistes



Enclencher un processus visible de report modal



9 % de part modale en 2024

Objectif Plan Vélo 2018



12 % de part modale en 2030

Orientation T5 de la Stratégie Nationale Bas Carbone

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

1. LA MISSION EST LES OBJECTIFS DU SCHEMA

2. PRESENTATION DU RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)

4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

5. LE STATIONNEMENT VELO

6. LE JALONNEMENT

STRUCTURATION DU RÉSEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

>> RÉSEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL DU DIOIS

Un réseau de
116 km
d'itinéraires
cyclables

Légende

- Maillage du réseau cyclable
- dont réseau communal de Die

Limites administratives

- CC du Diois 26
- Communes

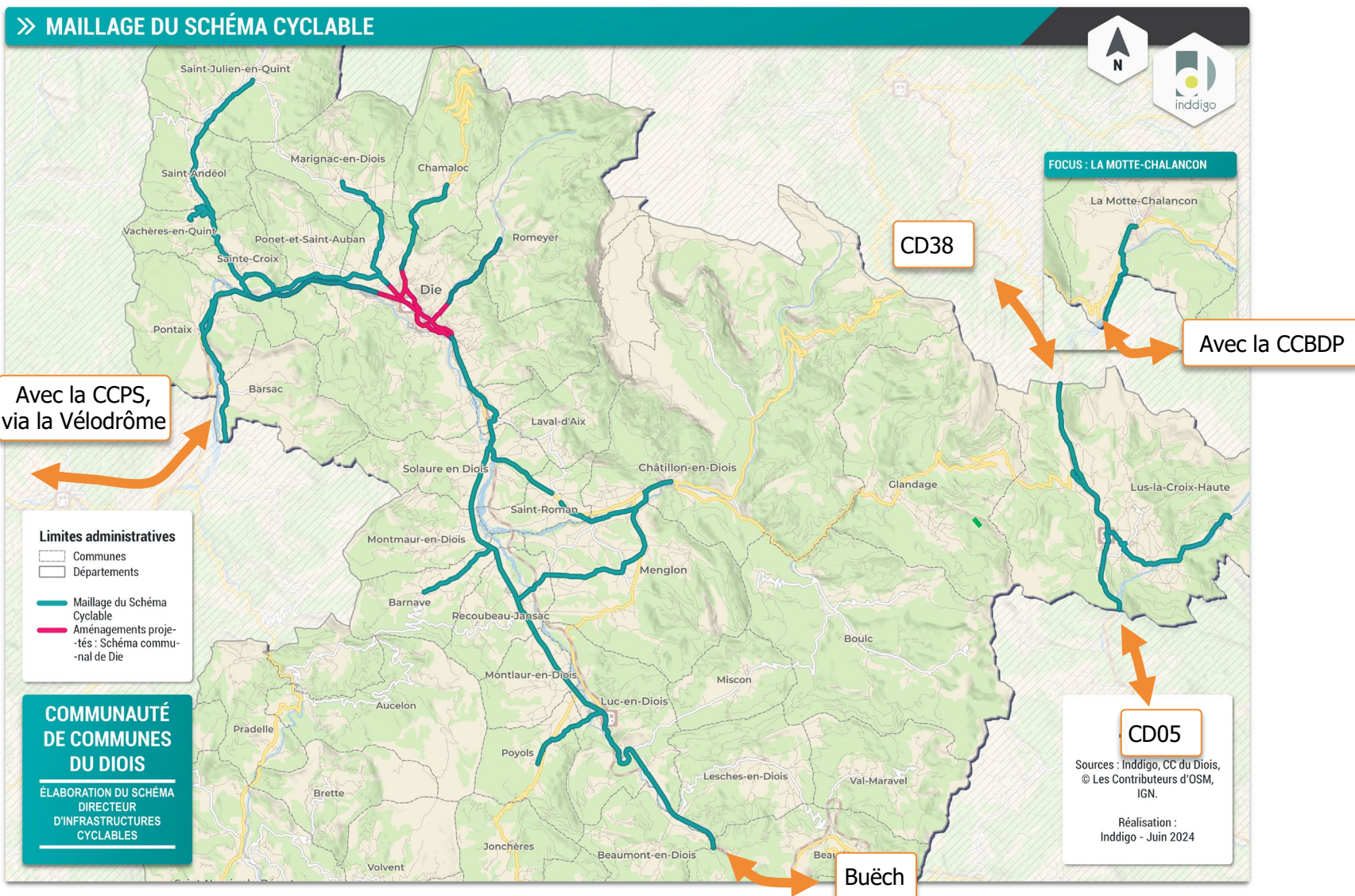
COMMUNAUTÉ DES
COMMUNES DU DIOIS

Elaboration du Schéma
Directeur d'Infrastructures
Cyclables

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

Réalisation :
CCD - septembre 2024

UNE CONTINUITÉ DE LIAISONS AVEC LES TERRITOIRES VOISINS



18 LIAISONS IDENTIFIÉES AU RESEAU

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



Dont 7 liaisons complexes avec variantes présentées en Comité de Pilotage

18 LIAISONS IDENTIFIÉES AU RESEAU

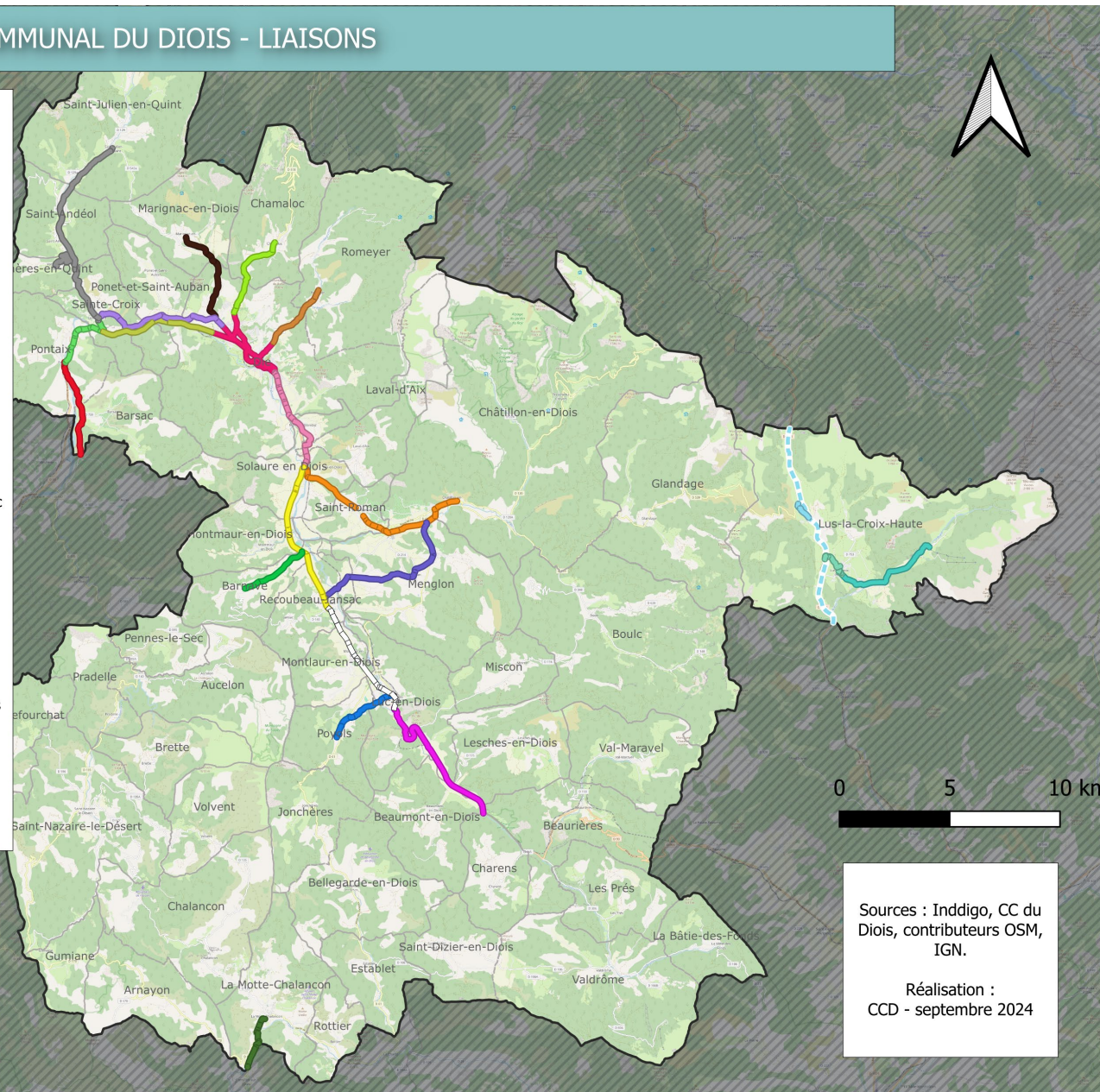
>> RÉSEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL DU DIOIS - LIAISONS

Légende

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

COMMUNAUTÉ DES
COMMUNES DU DIOIS

Elaboration du Schéma
Directeur d'Infrastructures
Cyclables

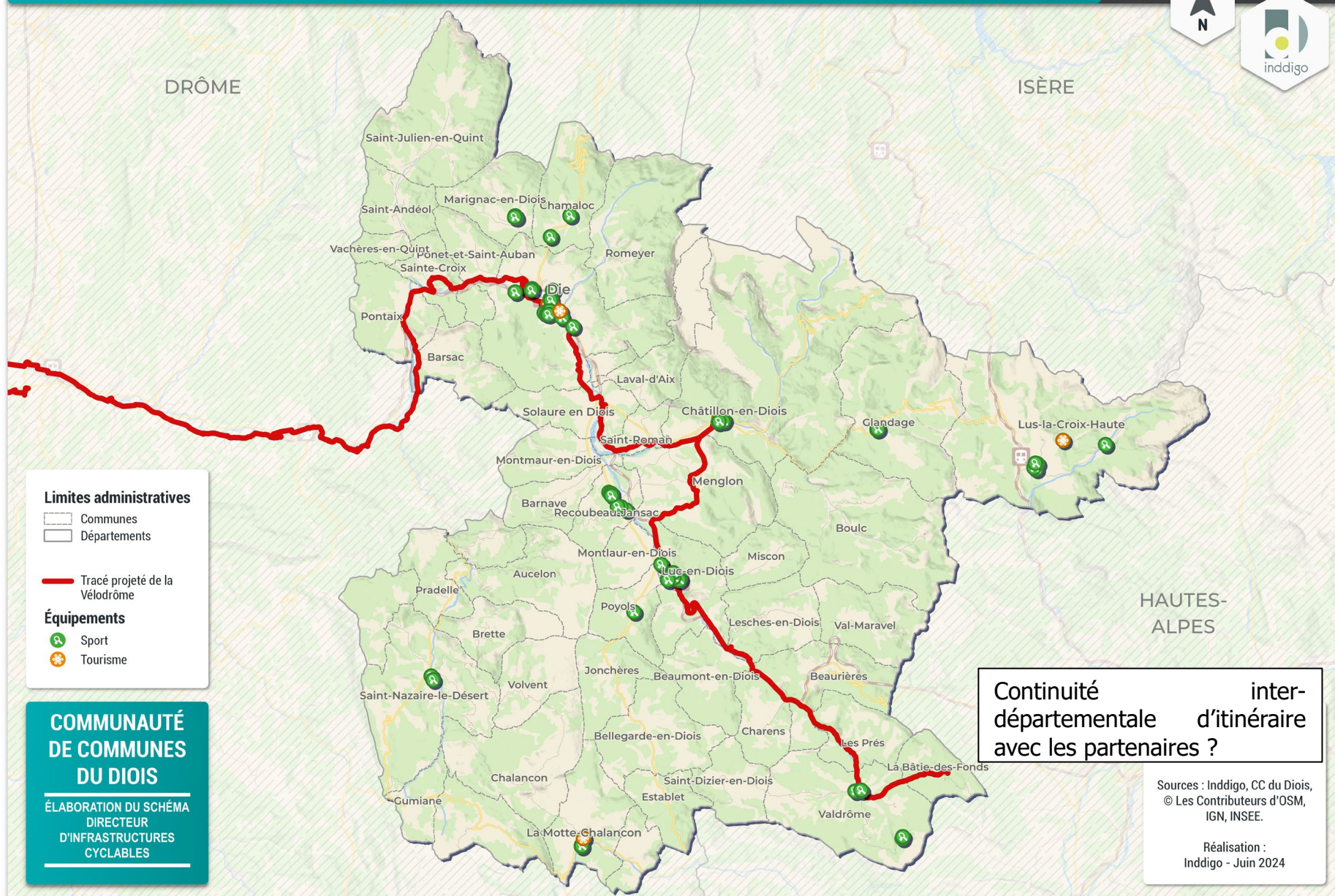


Sources : Inddigo, CC du
Diois, contributeurs OSM,
IGN.

Réalisation :
CCD - septembre 2024

+ UN ITINERAIRE DE VELOTOURISME : LA VÉLODRÔME

» TRACÉ PROJETÉ DE LA VÉLODRÔME



1. RAPPEL DE LA MISSION ET OBJECTIFS DU SCHEMA

2. PRESENTATION DU RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)

4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

5. LE STATIONNEMENT VELO

6. LE JALONNEMENT

ESTIMATION FINANCIÈRE DES AMÉNAGEMENTS

- ✓ **Estimation des coûts d'aménagement selon un catalogue de prix au mètre linéaire (issu d'études similaires et récentes) :**
 - Partage de voirie
 - Chaussée à voie centrale banalisée
 - Bande cyclable unidirectionnelle
 - Pistes cyclables bidirectionnelles

- ✓ **Variation de ce prix selon les contraintes techniques :**
 - Site propre bidirectionnel sur chaussée existante : coût variable (si nécessité de revêtir ou non)
 - Site propre bidirectionnel ex-nihilo en terrain plat
 - Site propre bidirectionnel ex-nihilo en sections contraintes
 - Etc.

- ✓ **Estimations plus ponctuelles de pacification de voirie selon le niveau retenu :**
 - Zone 30 simple : marquage + signalétique
 - Zone 30 modérée : marquage + signalétique + 1 ou 2 alternats
 - Zone 30 renforcée : marquage + signalétique + alternat(s) + plateau(x)
 - Traversée de routes importantes, nécessitant parfois des plateaux
 - Etc.



En € HT



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

8/ Die <> Pont-de-Quart

8/ DIE <> PONT-DE-QUART

Itinéraire découpé en quatre sections :

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



Enjeu foncier

Environ **400k€ à 520k€**

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

Environ **10k€**

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



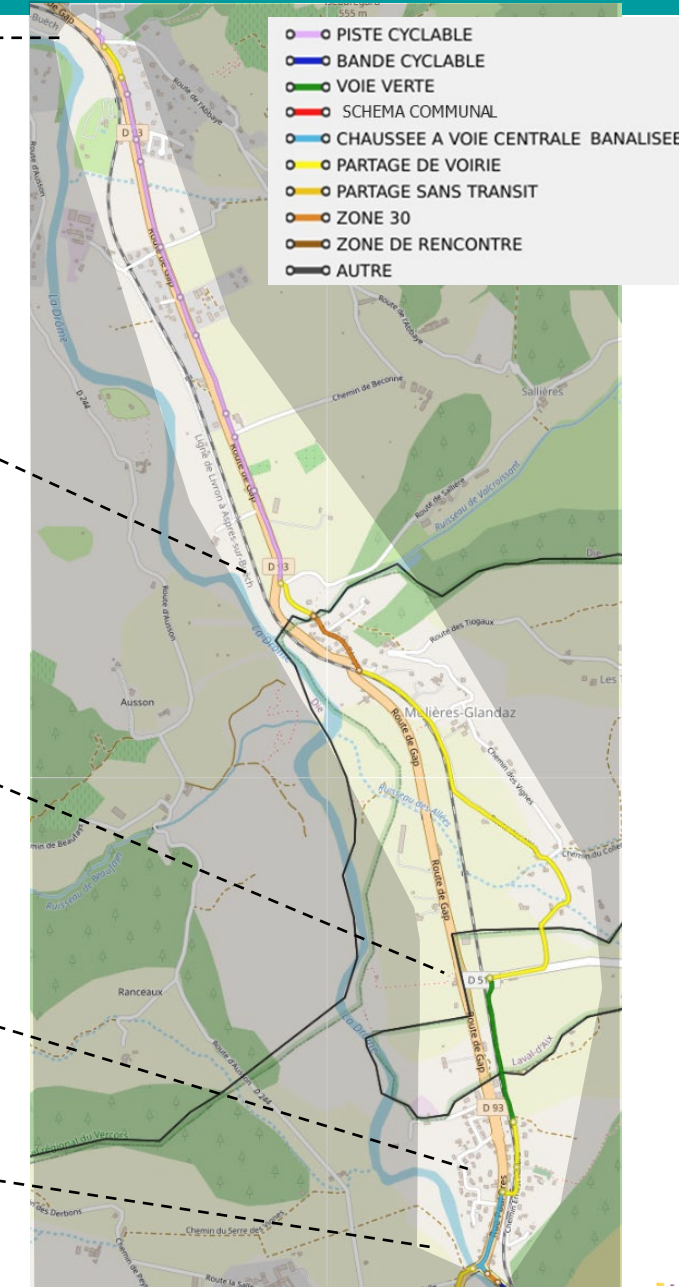
Enjeu foncier

Environ **90k€**

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

Environ **40k€**

⇒ **De 550k€ à 650k€**



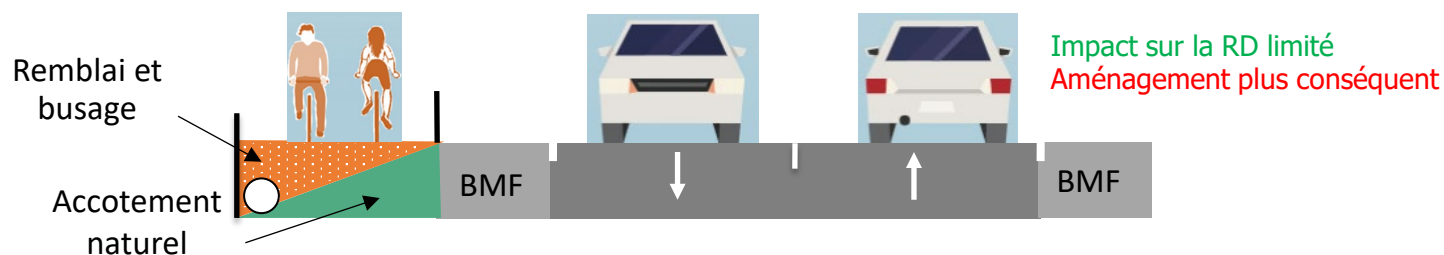
8/ DIE <> PONT-DE-QUART

Focus sur l'aménagement de la piste cyclable bidirectionnelle :

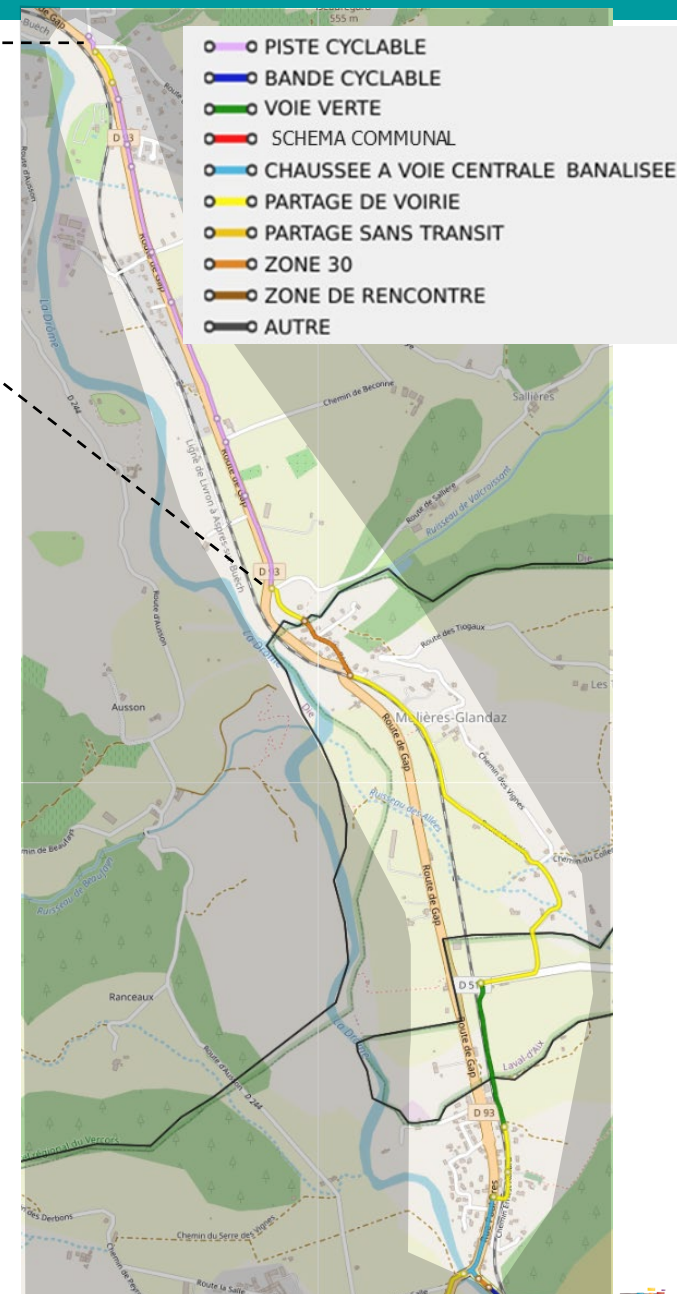
1/ Une section en site propre, côté Est de la RD93, sans contraintes techniques majeures mais avec des contraintes foncières importantes : 3 bâtiments à supprimer ou à contourner, positionnement en limites de propriétés, espace limité entre les propriétés et la chaussée existante.

Deux configurations possibles sur cette section :

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



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



8/ DIE <> PONT-DE-QUART



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



2/ Passage à Molières-Glandaz, à pacifier



3/ Cheminement à revêtir



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

POUR ALLER PLUS LOIN...

✓ 185 fiches segments

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



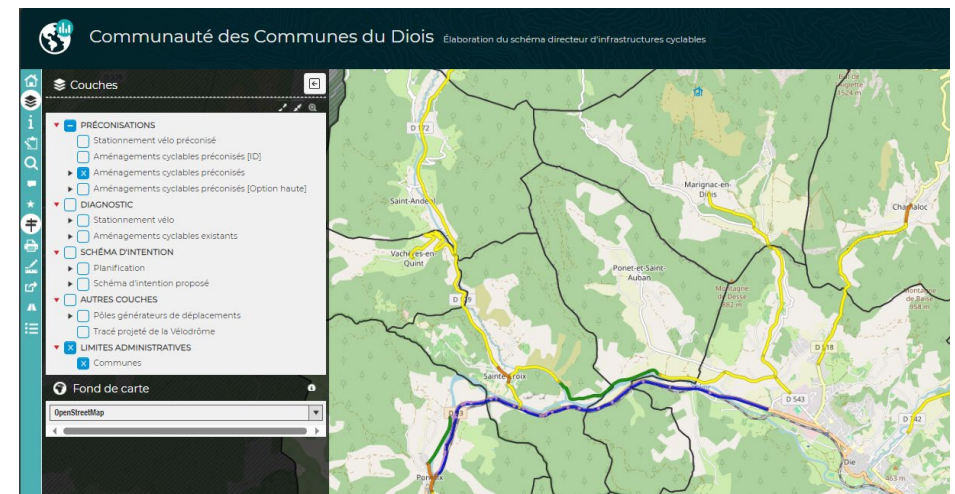
✓ 13 cartes de secteur

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



✓ Accès à la plateforme Terra

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



1. RAPPEL DE LA MISSION ET OBJECTIFS DU SCHEMA

2. PRESENTATION DU RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)

4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

5. LE STATIONNEMENT VELO

6. LE JALONNEMENT

PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

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

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

0-ESTIMATION FINANCIÈRE DES AMÉNAGEMENTS

- ✓ **Estimation des coûts d'aménagement selon un catalogue de prix au mètre linéaire (issu d'études similaires et récentes) :**
 - Partage de voirie
 - Chaussée à voie centrale banalisée
 - Bande cyclable unidirectionnelle
 - Pistes cyclables bidirectionnelles

- ✓ **Variation de ce prix selon les contraintes techniques :**
 - Site propre bidirectionnel sur chaussée existante : coût variable (si nécessité de revêtir ou non)
 - Site propre bidirectionnel ex-nihilo en terrain plat
 - Site propre bidirectionnel ex-nihilo en sections contraintes
 - Etc.

- ✓ **Estimations plus ponctuelles de pacification de voirie selon le niveau retenu :**
 - Zone 30 simple : marquage + signalétique
 - Zone 30 modérée : marquage + signalétique + 1 ou 2 alternats
 - Zone 30 renforcée : marquage + signalétique + alternat(s) + plateau(x)
 - Traversée de routes importantes, nécessitant parfois des plateaux
 - Etc.



En € HT



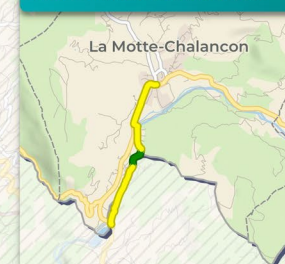
Ces prix ne prennent pas en compte les acquisitions foncières à réaliser, ni les coûts de maîtrise d'œuvre et d'éventuelles déviations d'itinéraires)

0 - ESTIMATION FINANCIÈRE DES AMENAGEMENTS

» SCHÉMA CYCLABLE : SCÉNARIO COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU DIOIS



FOCUS : LA MOTTE-CHALANCON



Limites administratives

- Communes
- Départements

Schéma cyclable : Scénario CC du Diois

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

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU DIOIS

ÉLABORATION DU SCHÉMA
DIRECTEUR
D'INFRASTRUCTURES
CYCLABLES

2 km

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

Réalisation :
Inddigo - Juin 2024

0- ESTIMATION FINANCIÈRE DES AMENAGEMENTS

Estimation financière du volet « infrastructure » -

✓ Un Schéma estimé à :

 ¹	8,8M€ HT – 10,6M€ TTC
€/an/hab. ²	56€/an/hab
€/an ³	675k€/an

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

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

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

1- HIÉRARCHISATION DES AXES DU SCHÉMA CYCLABLE

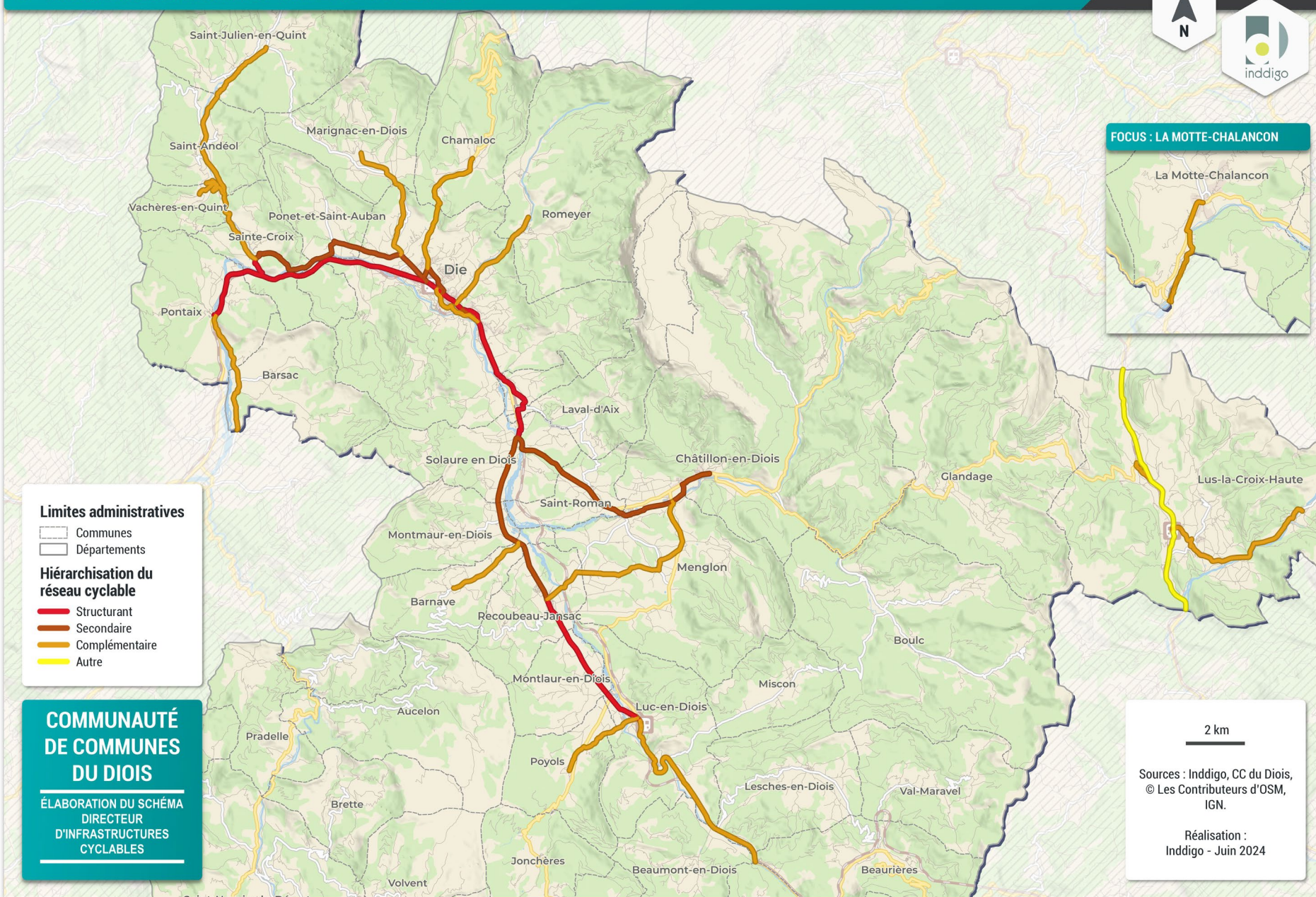
✓ Hiérarchisation à trois niveaux

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

	Coût	
Structurant	4,8M€ HT	23,2 km
Secondaire	2,9M€ HT	24,9 km
Complémentaire	1M€ HT	65,3 km

1- HIÉRARCHISATION DES AXES DU SCHÉMA CYCLABLE

» HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU CYCLABLE



2- PLANIFICATION

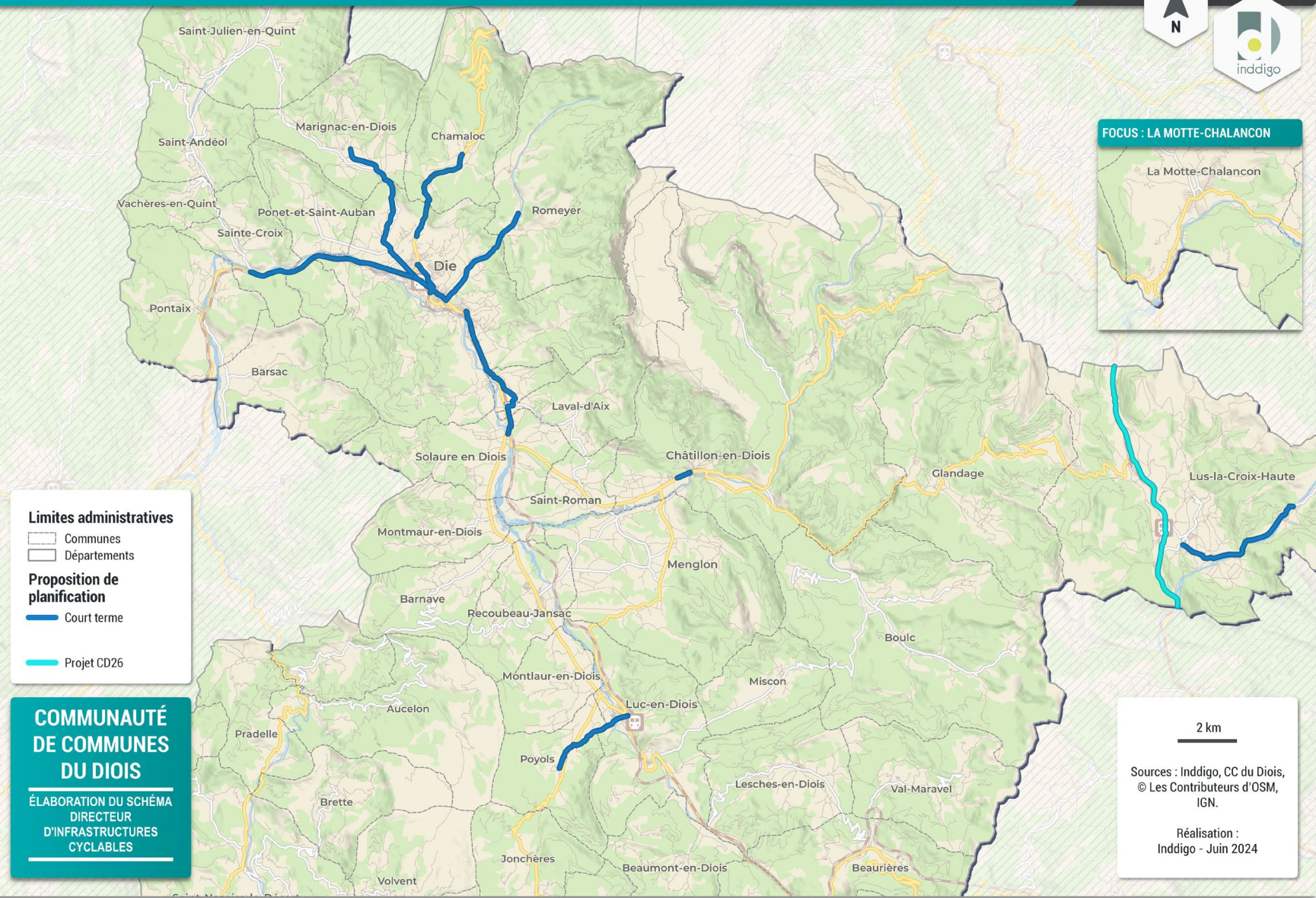
✓ Une mise en œuvre proposée sur une durée de 13 ans : 2025-2037

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



2- PLANIFICATION

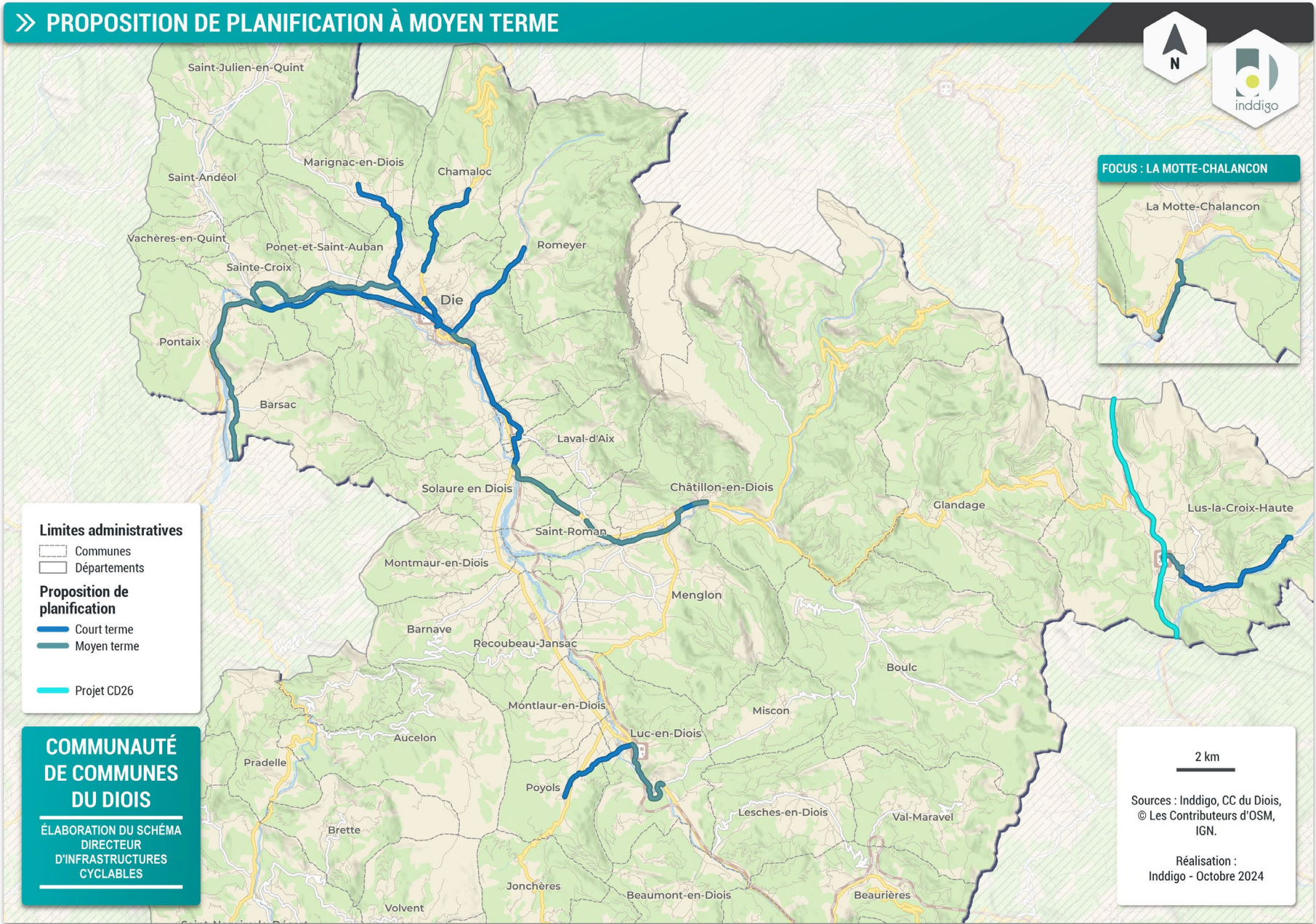
» PROPOSITION DE PLANIFICATION À COURT TERME



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

2- PLANIFICATION

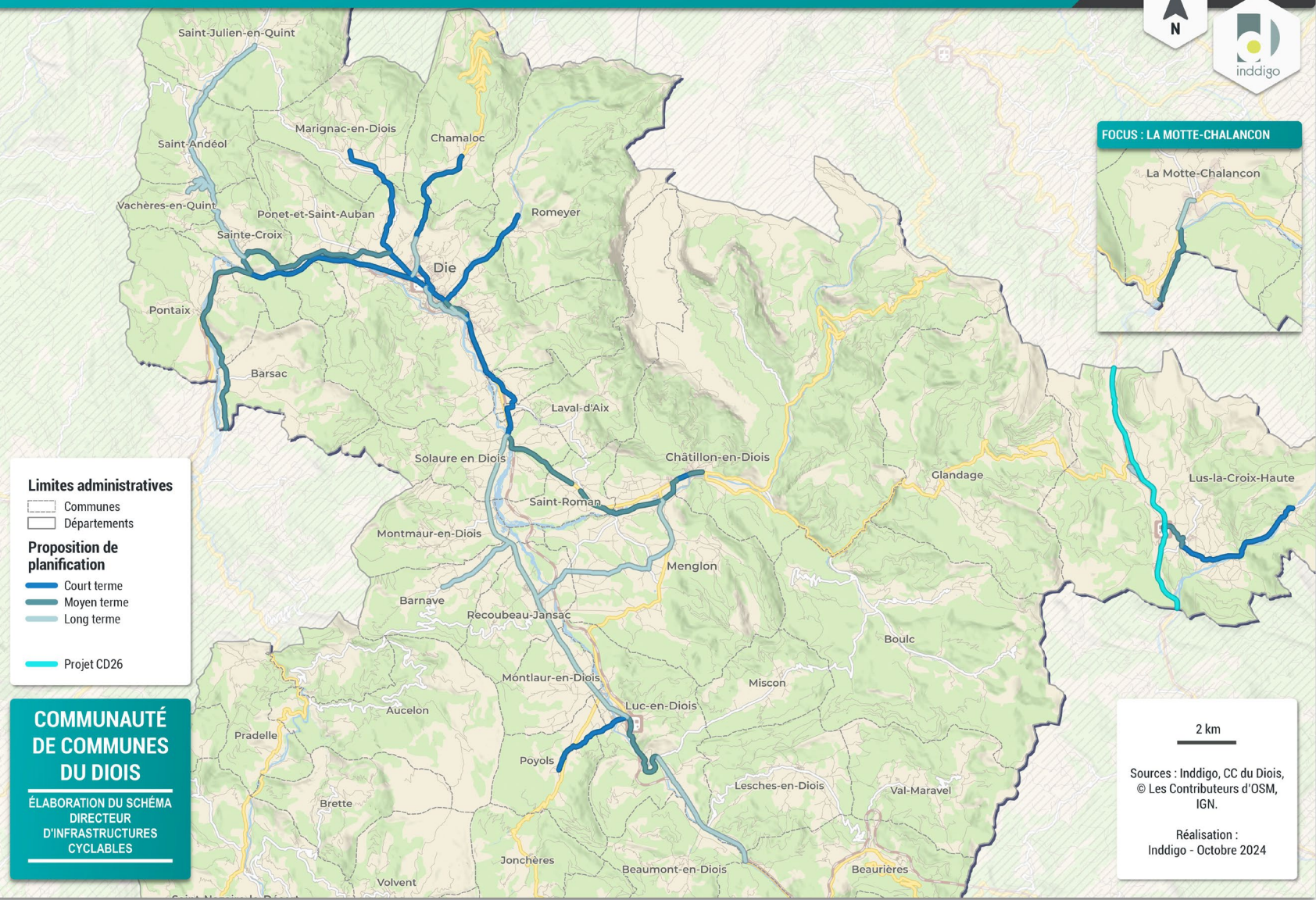
» PROPOSITION DE PLANIFICATION À MOYEN TERME



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

2- PLANIFICATION

» PROPOSITION DE PLANIFICATION À LONG TERME

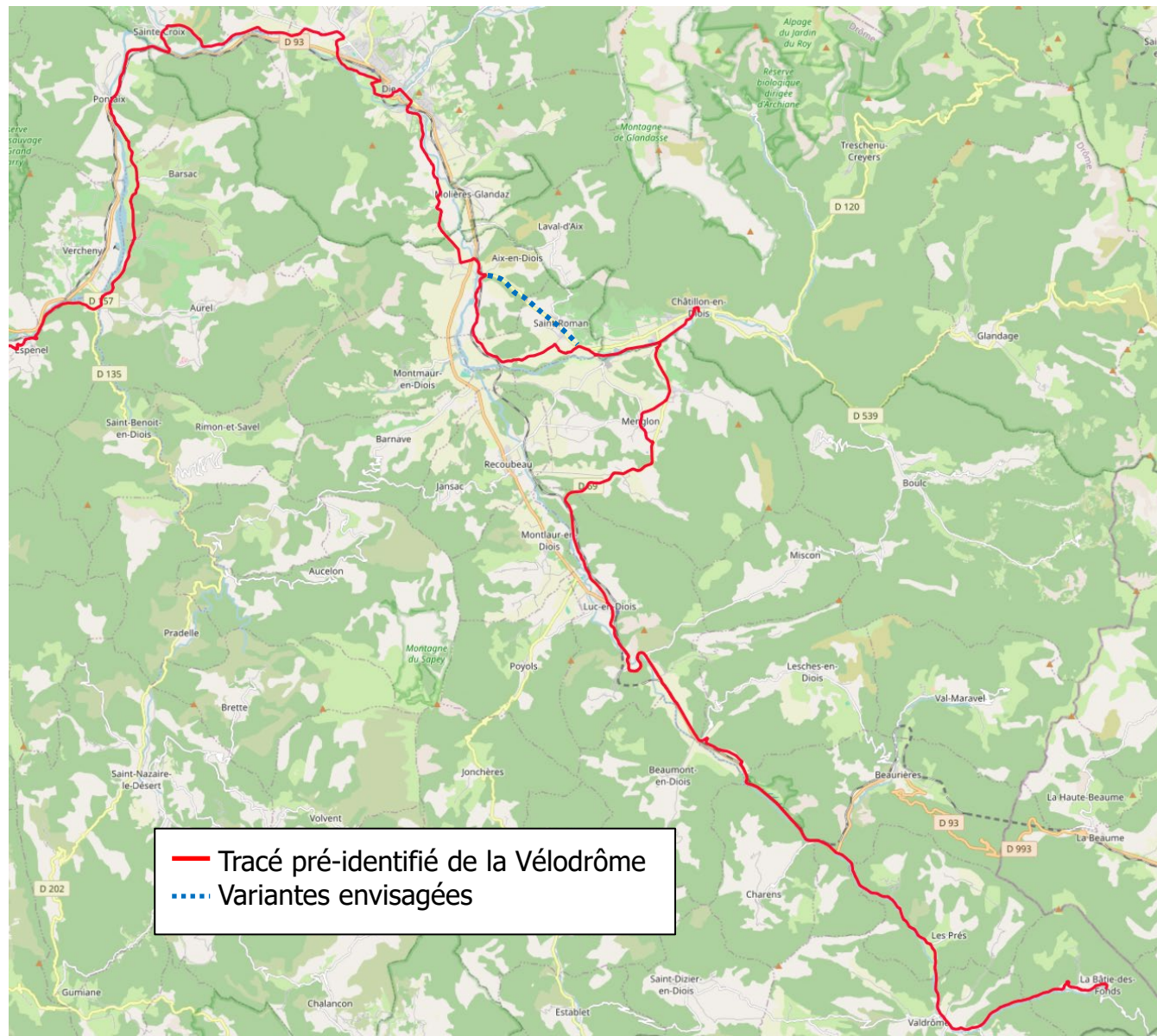


	Longueur
Structurant	5,4km
Secondaire	6,2km
Complémentaire	35,6km
TOTAL	47,2km

📍 + ESTIMATION FINANCIÈRE ET PLANIFICATION DE LA VELODRÔME

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

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



3- FINANCEMENTS

Le fond national mobilités actives



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

Département de la Drôme

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

Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)

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

Dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR)

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

Financements européens - FEDER

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

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

4- GOUVERNANCE – QUELLE REPARTITION DES COMPETENCES ?



CRÉATION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



ENTRETIEN DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



JALONNEMENT



STATIONNEMENT VELO

COMMUNICATION, PROMOTION, SUIVI



SERVICES

5- EVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE

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

Thématique	Indicateur	Fréquence	Objectif
Infrastructures	km d'aménagement réalisés	<i>Une fois par an Bilan à échéance de 4 ans</i>	Respect de la programmation annuelle et des échéances CT/MT/LT
	Longueur du réseau cyclable	<i>Une fois par an</i>	Augmentation progressive chaque année
Finances	Enveloppe budgétaire annuelle consacrée par la communauté des communes	<i>Une fois par an</i>	Augmentation progressive du montant alloué (hors scénario minimaliste)
	Bilan des financements récupérés	<i>Une fois par an</i>	Viser un objectif de 30% de financement des opérations réalisées
	Investissements réalisés	<i>Une fois par an</i>	• Dépense de l'enveloppe initiale consacrée • Parts consacrées aux réseaux structurants et complémentaire
Comité de suivi	Nombre de réunion réalisées	<i>Une fois par an</i>	2 réunions annuelles
	Nombre de communes et de participants présents	<i>Une fois par an</i>	Présence de toutes les communes concernées par l'application du schéma
	Programmation des travaux pour l'année	<i>Une fois par an</i>	Viser le respect de la programmation prévue par le schéma cyclable

5- EVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE

Thématique	Indicateur	Fréquence	Objectif
Stationnement vélo	Nombre d'arceaux implantés	<i>Deux fois par an</i>	• Respect des objectifs fixés au schéma • Détail par commune
	Nombre de stationnements améliorés	<i>Deux fois par an</i>	Nombre de places inadaptées remplacées par un mobilier de type arceau
	Enquête de fréquentation	<i>Deux fois par an</i>	Nombre de vélos stationnés sur les arceaux
Fréquentation des aménagements	Nombre de cyclistes sur les aménagements	<i>Quatre fois par an</i>	Comptages ponctuels en semaine et le week-end : • Relevé et analyse annuelle
	Niveau de satisfaction des usagers	<i>Une fois par an</i>	Ouverture d'une enquête en ligne ou sur le terrain auprès des usagers pour évaluer la qualité des infrastructures

1. RAPPEL DE LA MISSION ET DU DIAGNOSTIC

2. PRESENTATION DU RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)

4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

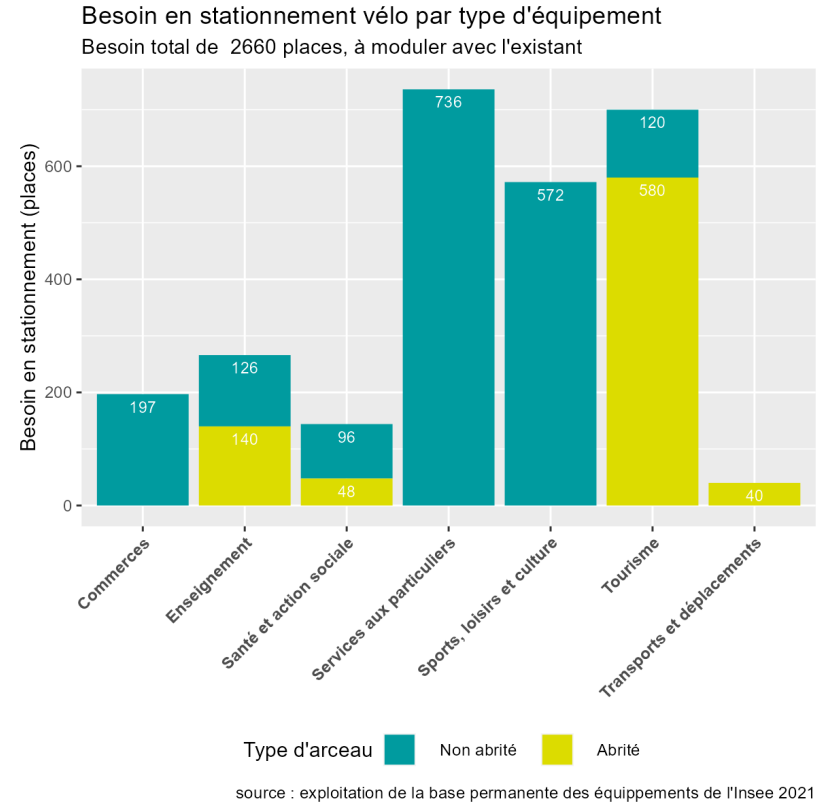
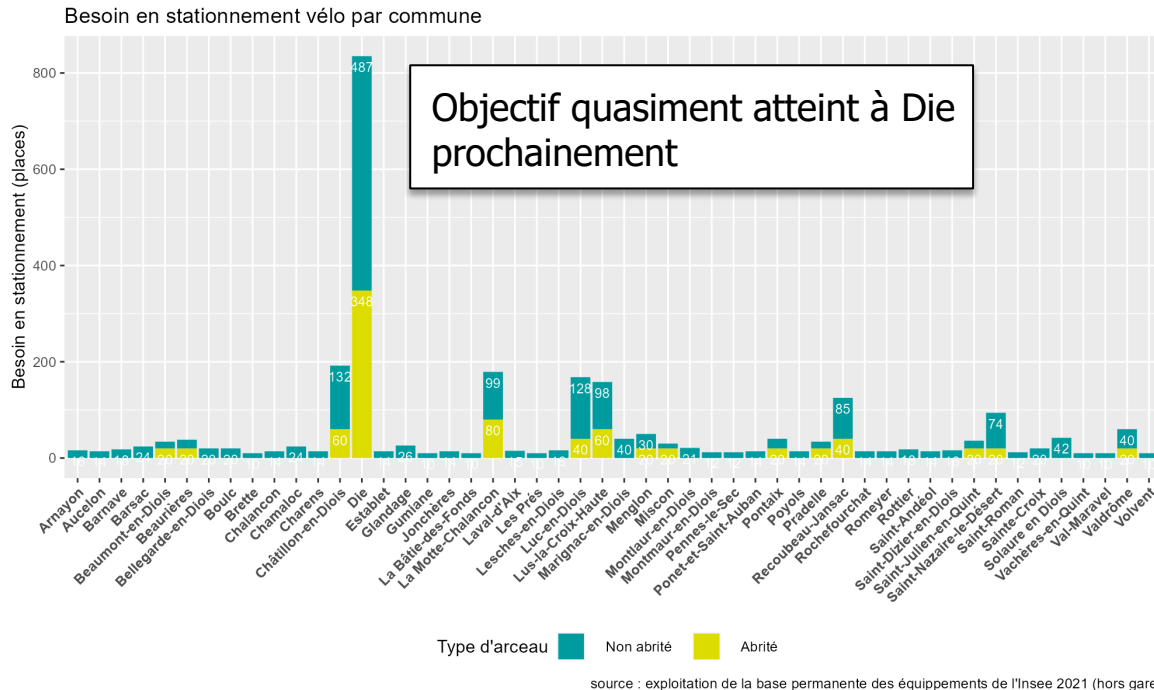
5. LE STATIONNEMENT VELO

6. LE JALONNEMENT

LES EQUIPEMENTS VÉLOS – STATIONNER SON VÉLO

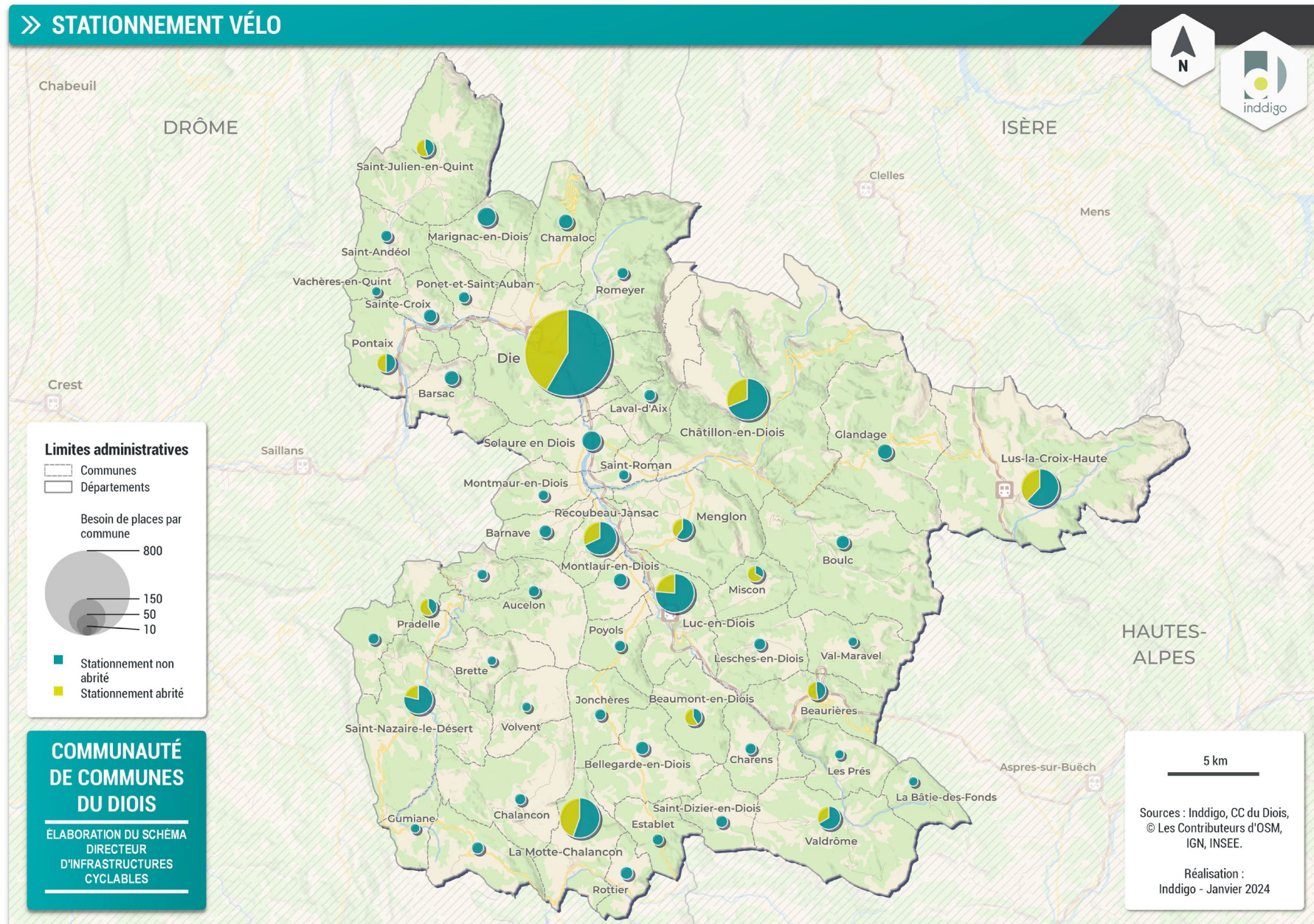
✓ Un besoin à terme de près de **2'700 places** sur l'ensemble du territoire

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



LES EQUIPEMENTS VÉLOS – STATIONNER SON VÉLO

» STATIONNEMENT VÉLO



LES EQUIPEMENTS VÉLOS – STATIONNER SON VÉLO

Des besoins différents en fonction des équipements

Besoin net (en déduisant le stationnement existant)

650
ARCEAUX A
IMPLANter

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

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



290
ARCEAUX A
IMPLANter

Le
stationnement
MOYENNE
DURÉE

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



COMMUNIQUER ET
AMÉLIORER L'OFFRE
EXISTANTE EN GARE

Le
stationnement
LONGUE DURÉE

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



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

3,6€/an/habitant (sur 8 ans)

ANALYSE DÉTAILLÉE D'IMPLANTATION DE STATIONNEMENT

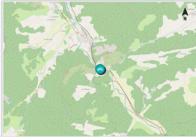
- ✓ Phase de terrain pour l'implantation de stationnements vélos à proximité d'environ 30 pôles générateurs de déplacements sur 13 communes du territoire :

[TERRAIN]

Pôles générateurs :

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

166 places de stationnements étudiées



STATIONNEMENT N°19

LUC EN DIOIS - SITE DU CLAPS

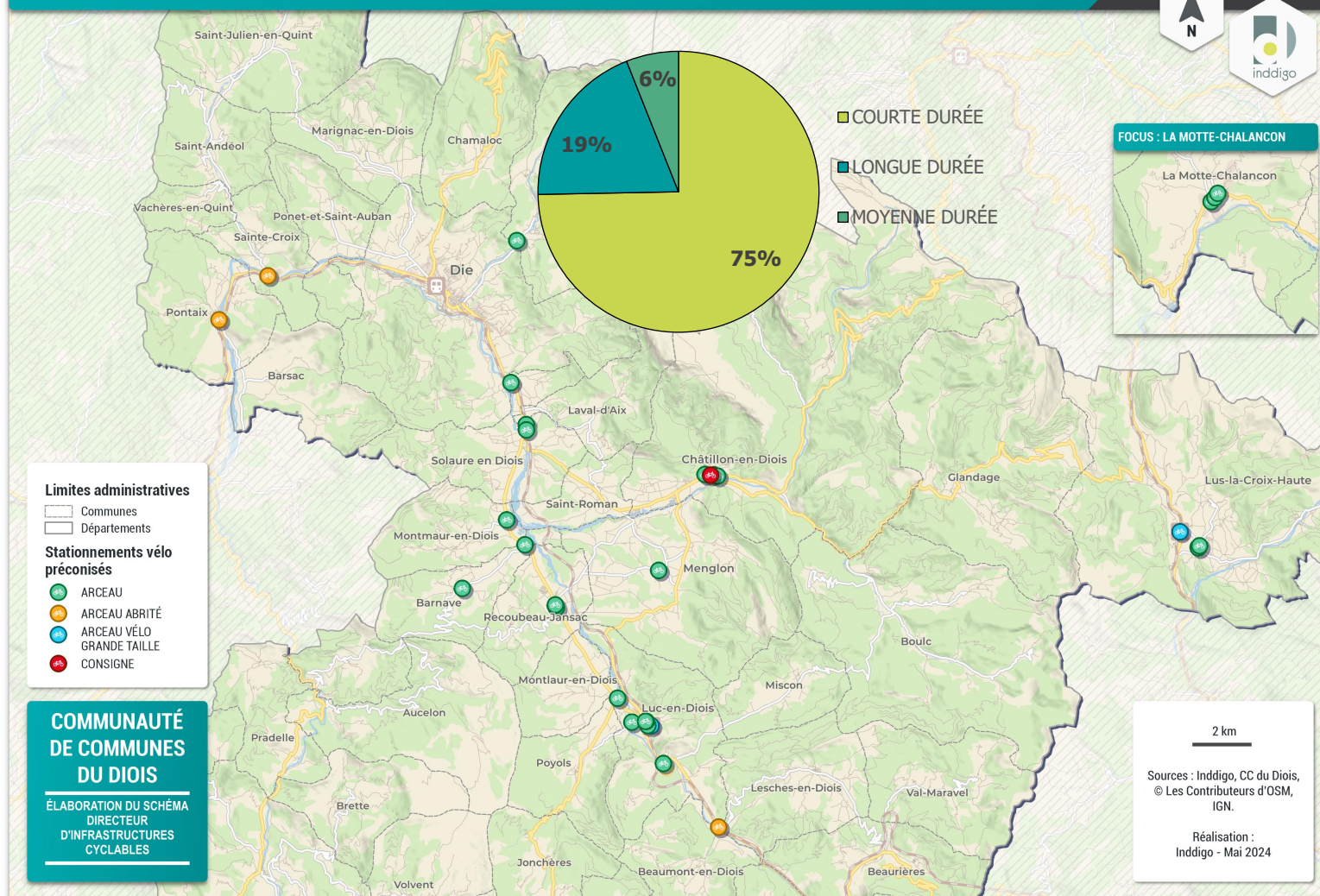
STATIONNEMENT PRÉCONISÉ	TYPE
ACCÈS	COURTE DURÉE
ACCÈS	PROTECTION
MOBILIER	STATIONNEMENT NON FERMÉ
ARCEAU	CAPACITÉ
MATÉRIEL	COÛTS HT

ARCEAU : 12 EMPLACEMENTS
COÛTS HT : 1200 €

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



STATIONNEMENTS VÉLOS PRÉCONISÉS



ANALYSE DÉTAILLÉE D'IMPLANTATION DE STATIONNEMENT

✓ Des stationnements à améliorer...

> Des stationnements existants en râteliers/pinces roues



Luc en Diois



Lus la Croix Haute



La Motte Chalancon

> Des stationnements longue durée à compléter



Luc en Diois

✓ Des stationnements à créer....

> A proximité des commerces



Chatillon en Diois



Recoubreau

> Sur les aires de covoiturage et arrêt TC



Luc en Diois

> A proximité des services et équipements



Pont de Quart

ANALYSE DÉTAILLÉE D'IMPLANTATION DE STATIONNEMENT

✓ 33 fiches stationnement



STATIONNEMENT N°19

📍 LUC EN DIOIS - SITE DU CLAPS

STATIONNEMENT PRÉCONISÉ

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

REMARQUES

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



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



STATIONNEMENT N°20

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

STATIONNEMENT PRÉCONISÉ

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

REMARQUES

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



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



STATIONNEMENT N°18

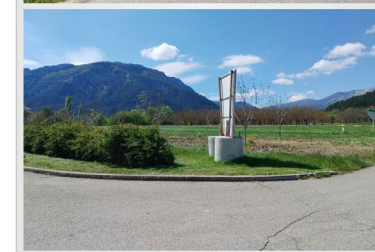
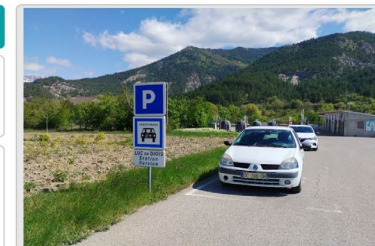
📍 LUC EN DIOIS - PARKING COVOITURAGE-
STATION SERVICE

STATIONNEMENT PRÉCONISÉ

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

REMARQUES

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



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



1. RAPPEL DE LA MISSION ET DU DIAGNOSTIC

2. PRESENTATION DU RESEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

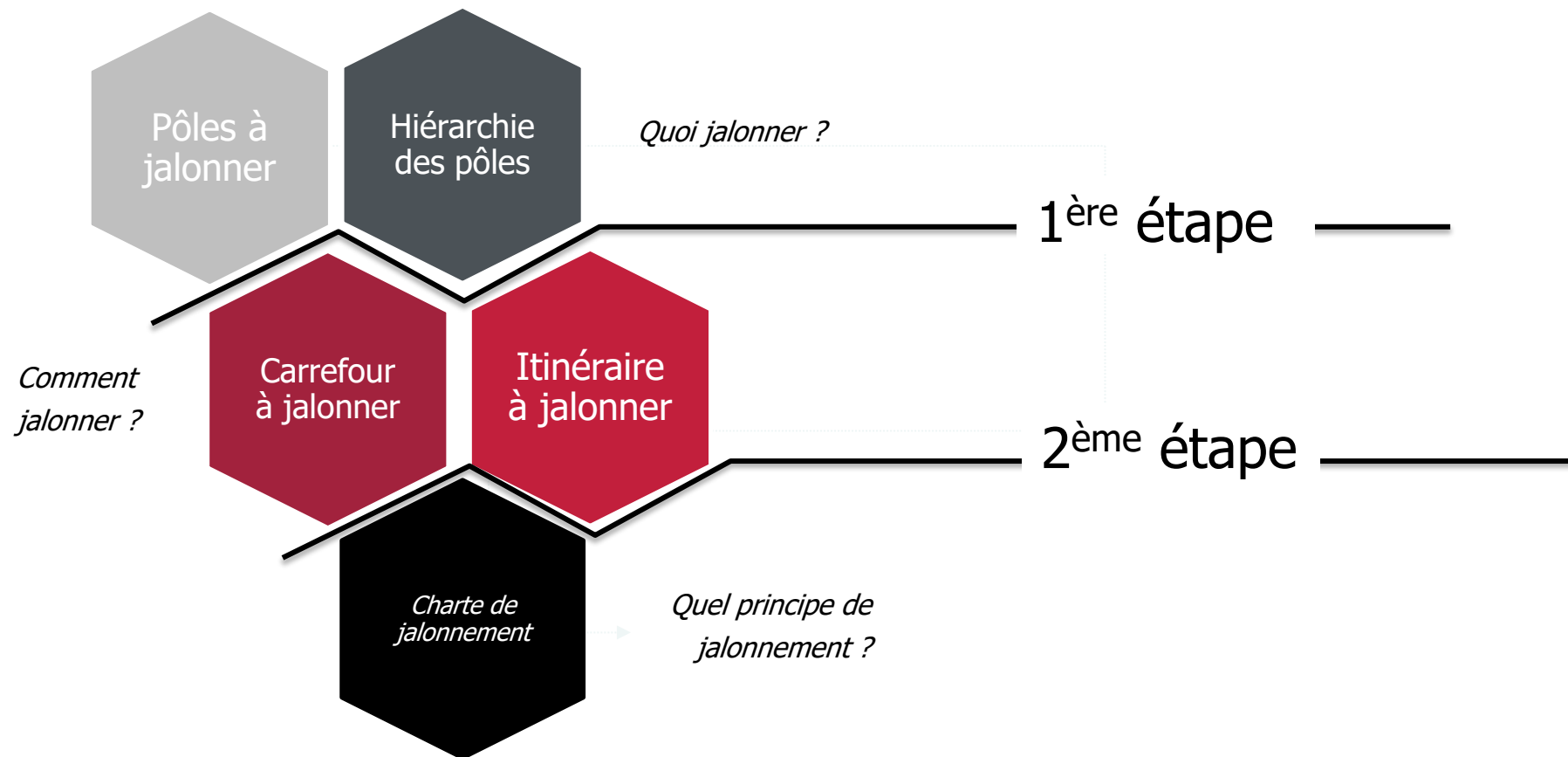
3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)

4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

5. LE STATIONNEMENT VELO

6. LE JALONNEMENT

COMMENT FAIRE UN SCHÉMA DE JALONNEMENT ?



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

JALONNEMENT - PROPOSITION D'ORGANISATION SUR LE TERRITOIRE

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

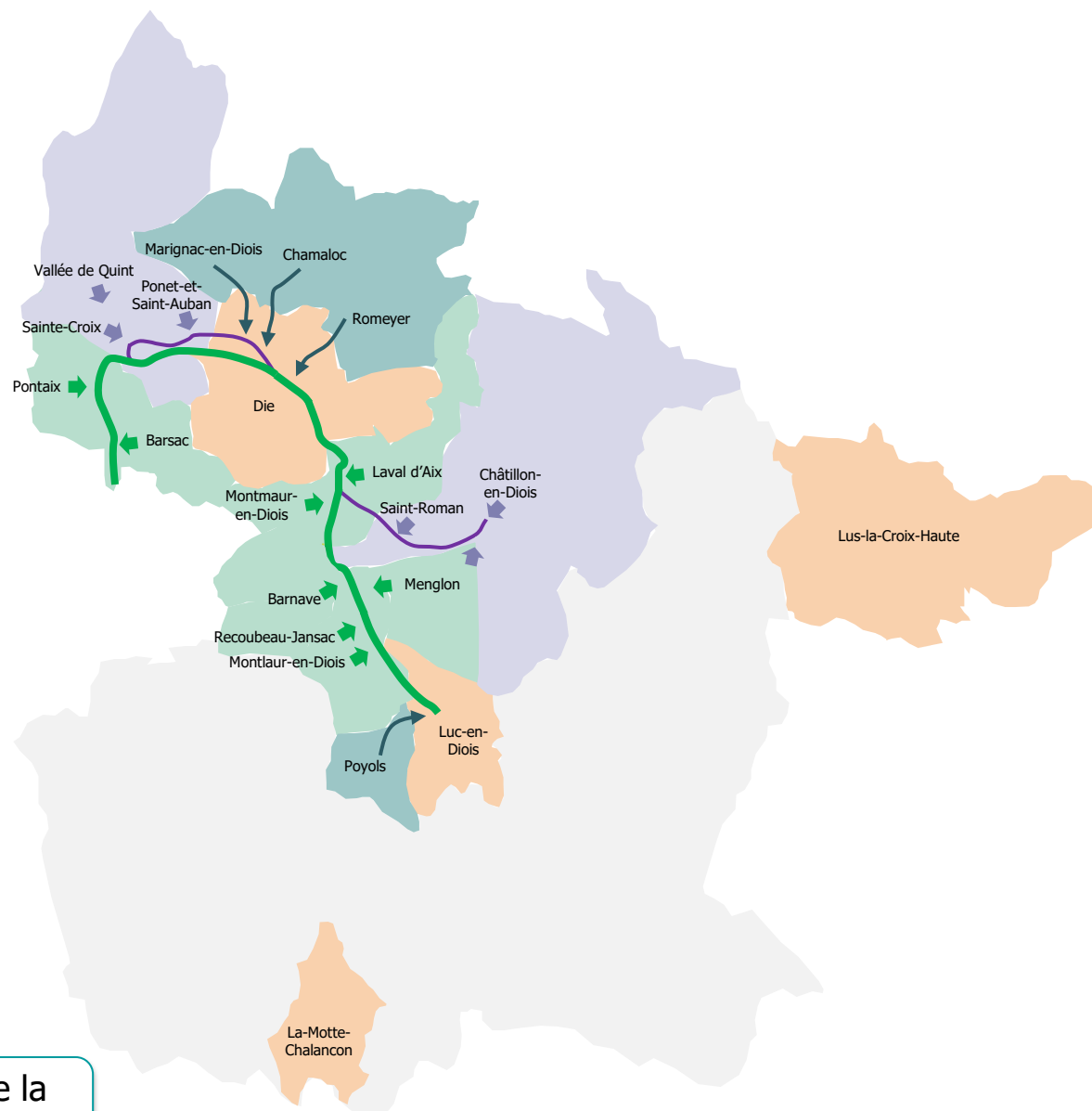
 Communes concernées par un rabattement sur l'itinéraire structurant

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

 Communes concernées par un rabattement direct

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

 Communes non-concernées par du jalonnement



+ le jalonnement de la
Vélodrôme



LE DÉPARTEMENT



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

VOS INTERLOCUTEURS :

Etienne SAINT-MARC

etienne.saint-marc@paysdiois.fr



indigo

www.inddigo.com