Elaboration du Schéma Directeur d'Infrastructures Cyclables du Diois

VOLET 3 – Programmation

VOS INTERLOCUTEURS :

Cyrielle TOSI
c.tosi@inddigo.com

Basil BIANCO
b.bianco@inddigo.com

Etienne SAINT-MARC
etienne.saint-marc@paysdiois.fr

inddigo
www.inddigo.com

1. RAPPEL DES VALIDATIONS DE PHASE 2
2. PRESENTATION DU SCHEMA CYCLABLE
3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)
4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE
5. LE STATIONNEMENT VELO
6. LE JALONNEMENT

1. RAPPEL DE LA MISSION - LE CALENDRIER

- ✓ **Lancement en juin 2023**
- ✓ **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**

Réalisé

- ✓ **Comité Technique en mai 2024**

Réalisé

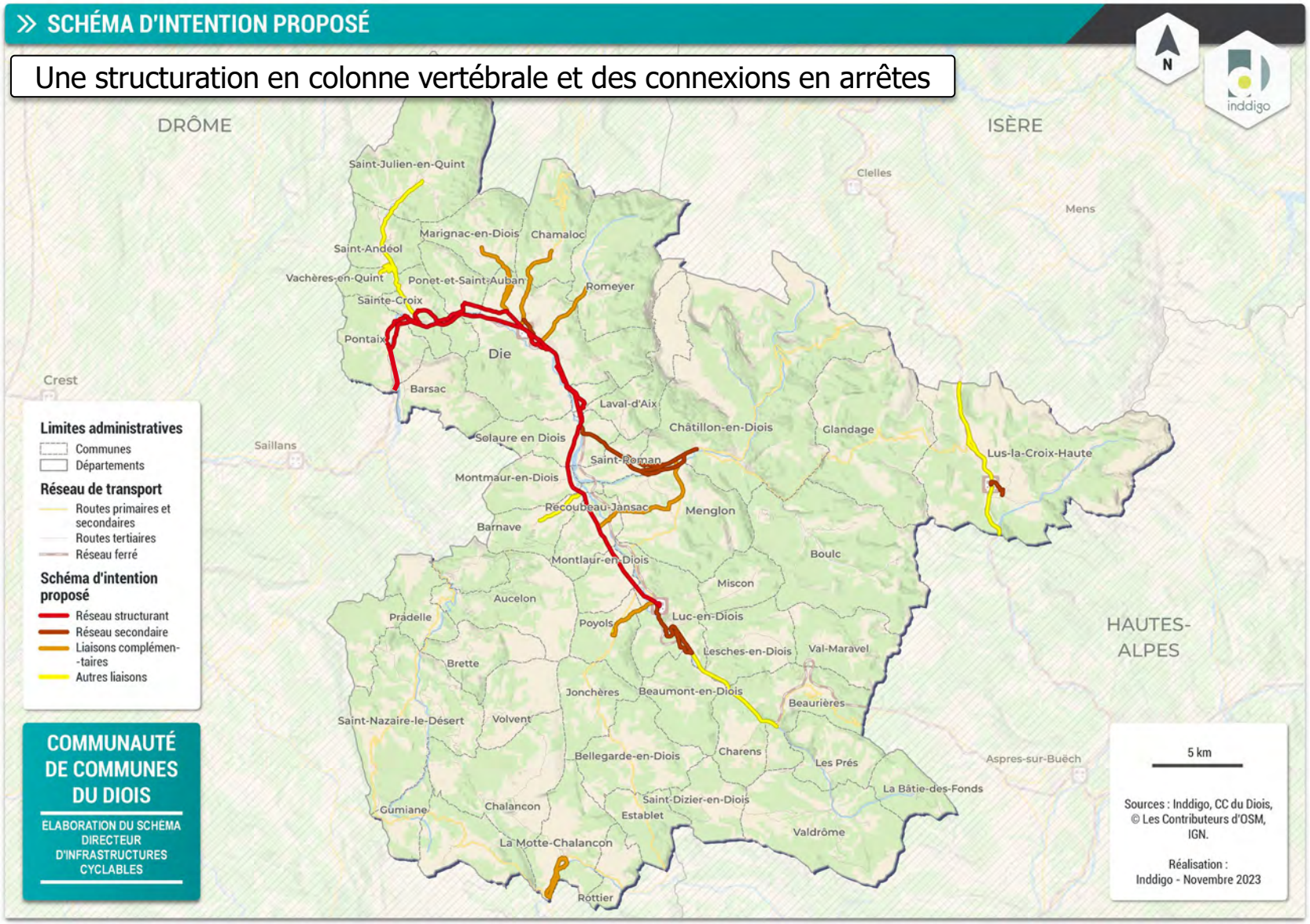
- ✓ **Comité de Pilotage en juin 2024**

En cours

- ✓ **Approbation en conseil communautaire**

A venir

1. RAPPEL DE LA PHASE 1 - LE SCHÉMA D'INTENTION



Sur l'ensemble des axes identifiés :

≃ 26,5km
Liaisons structurantes

≃ 15km
Liaisons secondaires

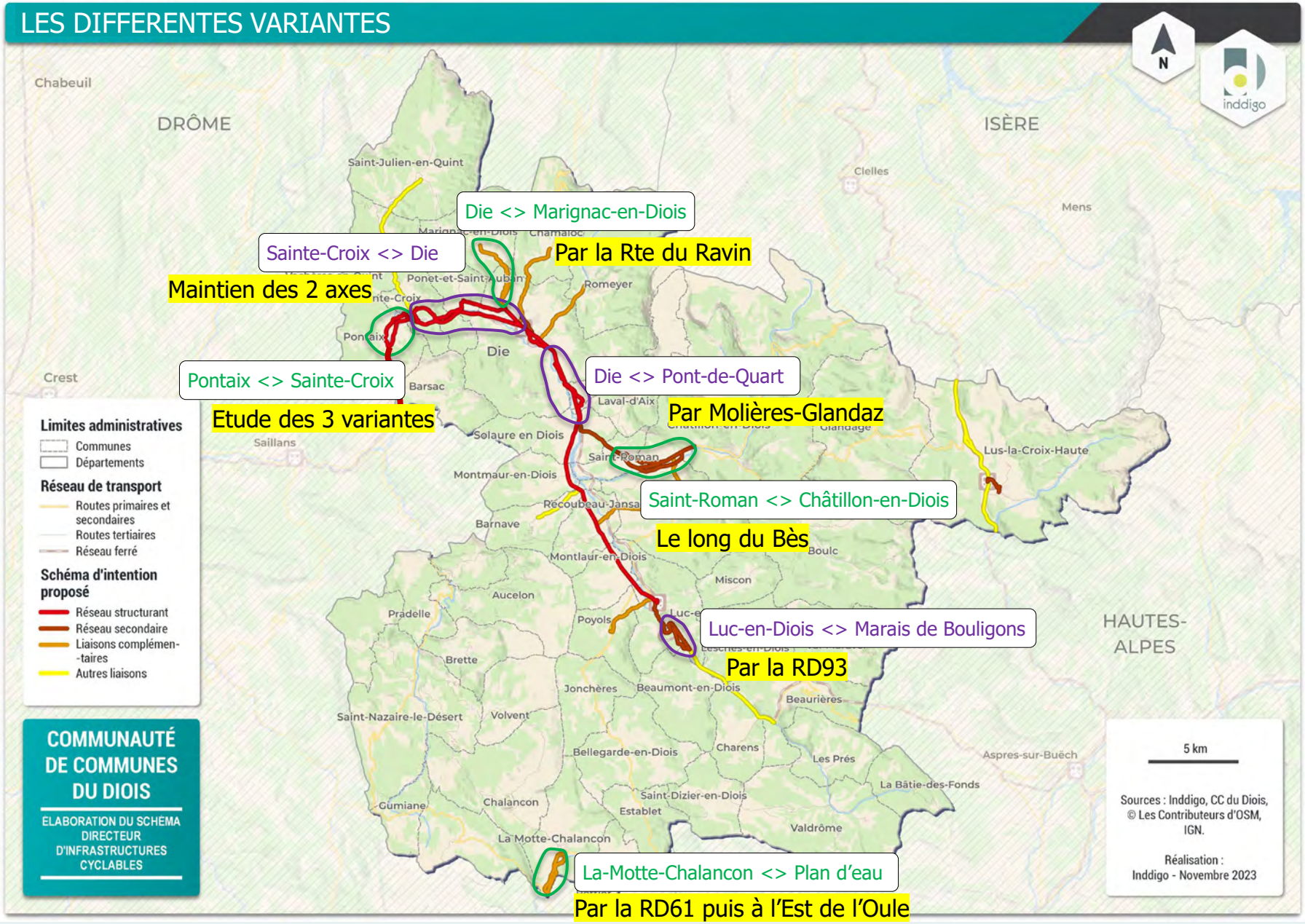
≃ 29km
Liaisons complémentaires

≃ 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. RAPPEL DE LA PHASE 2 - LES VARIANTES ÉTUDIÉES



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

1. RAPPEL – LES AMBITIONS 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 du cycliste

Enclencher un processus visible de report modal

9 % de part modale en 2024

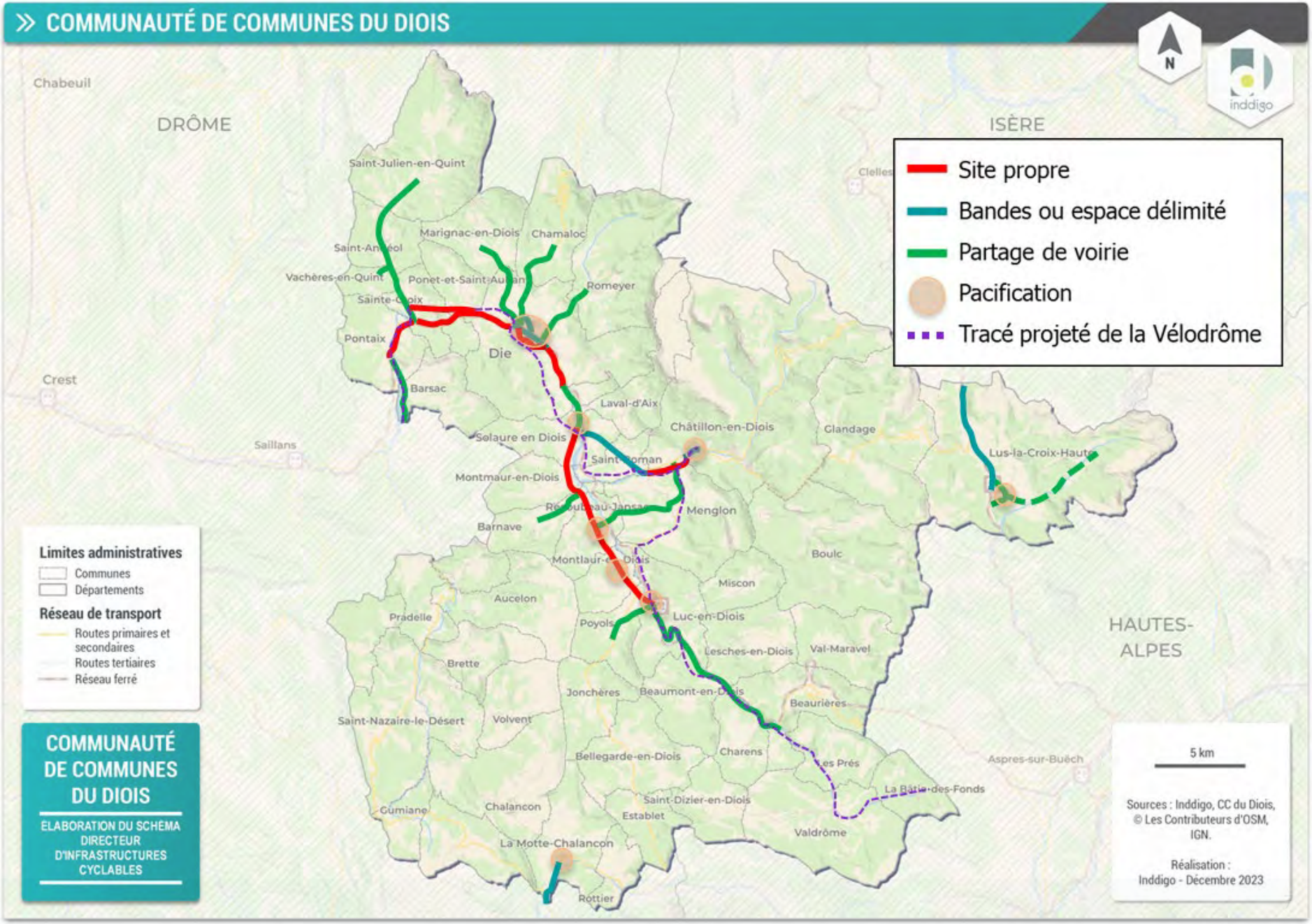
Objectif Plan Vélo 2018

12 % de part modale en 2030

Orientation T5 de la Stratégie Nationale Bas Carbonne

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

1. RAPPEL DE LA PHASE 2 - POSITIONNEMENT CCD SUITE AU COPIL



inddigo

1. RAPPEL DES VALIDATIONS DE PHASE 2

2. PRESENTATION DU SCHEMA CYCLABLE

3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)

4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE

5. LE STATIONNEMENT VELO

6. LE JALONNEMENT

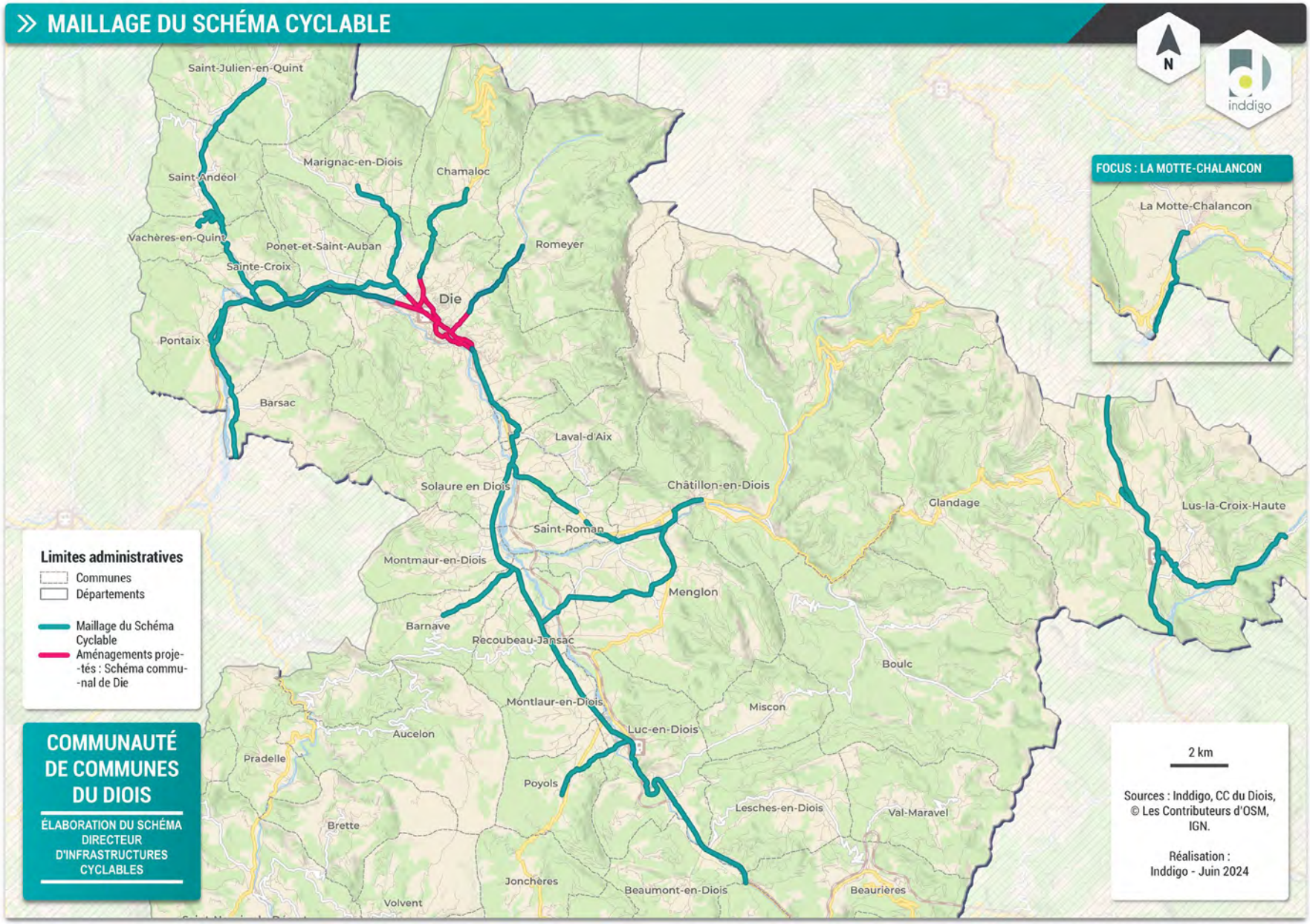
STRUCTURATION DU RÉSEAU CYCLABLE

Un réseau confirmé à

116 km

d'itinéraires cyclables

- Ajustements après la phase 2 sur quelques sections écartées
- Intégration du linéaire identifié au Schéma cyclable communal de Die



STRUCTURATION DU RÉSEAU CYCLABLE

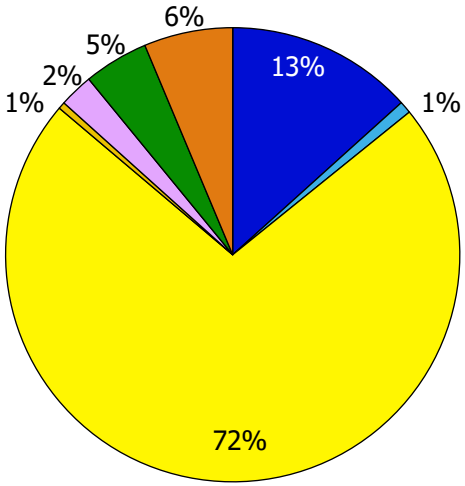
Trois niveaux infrastructurels, selon les préconisations établies

	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
Pont-de-Quart <> 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	Partage de voirie sur la section Nord	Site propre sur la section Nord
+ l'ensemble du linéaire, sans variantes impactant significativement des dépenses d'investissement			

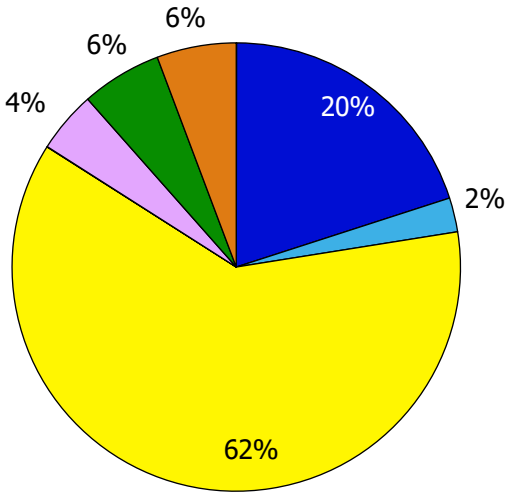
STRUCTURATION DU RÉSEAU CYCLABLE

- Un réseau empruntant très majoritairement le réseau de voirie existant

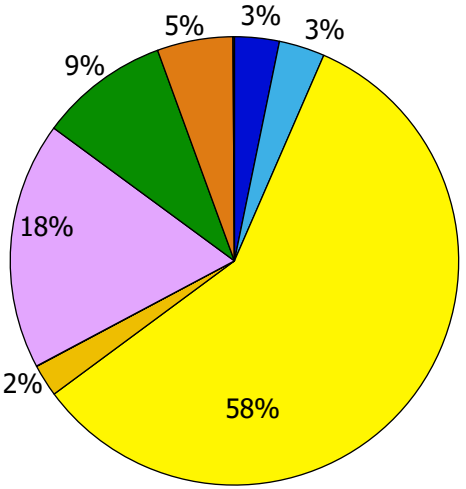
Option minimaliste*



Option intermédiaire*



Option maximaliste*

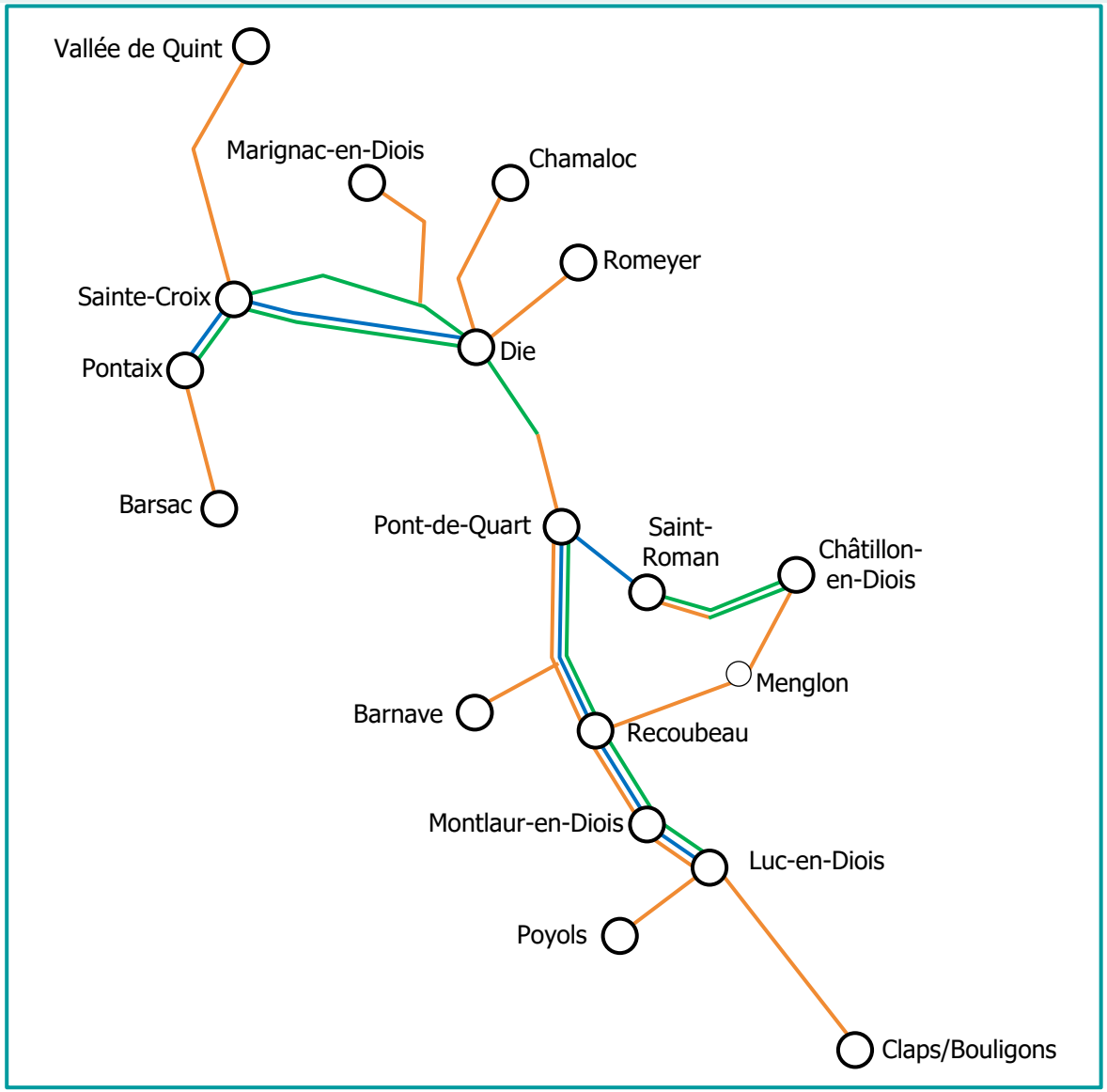


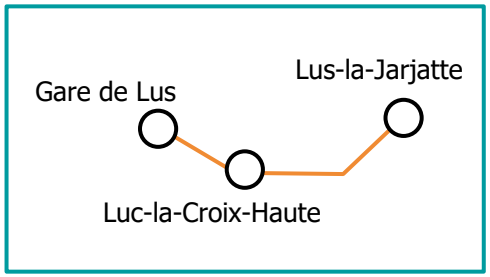


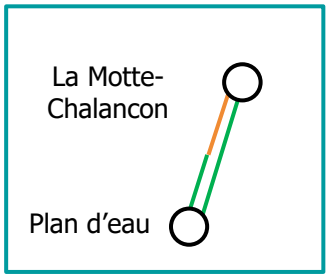
- **Option minimaliste :** principalement du partage de voirie, offrant un **niveau de sécurisation limité sur certains axes.**
- **Option intermédiaire :** une part importante d'aménagements en partage de voirie, mais un développement plus important de bandes cyclables, offrant un niveau de sécurisation confortable pour un public avisé, mais limité pour des nouveaux pratiquants
- **Option maximaliste :** une part toujours majoritaire d'aménagements en partage de voirie, mais un développement plus important de sites propres sur les sections à plus forte intensité, nécessitant un niveau de sécurisation plus important (vitesses excessives, niveau de trafic)

STRUCTURATION DU RÉSEAU CYCLABLE

Focus par liaison





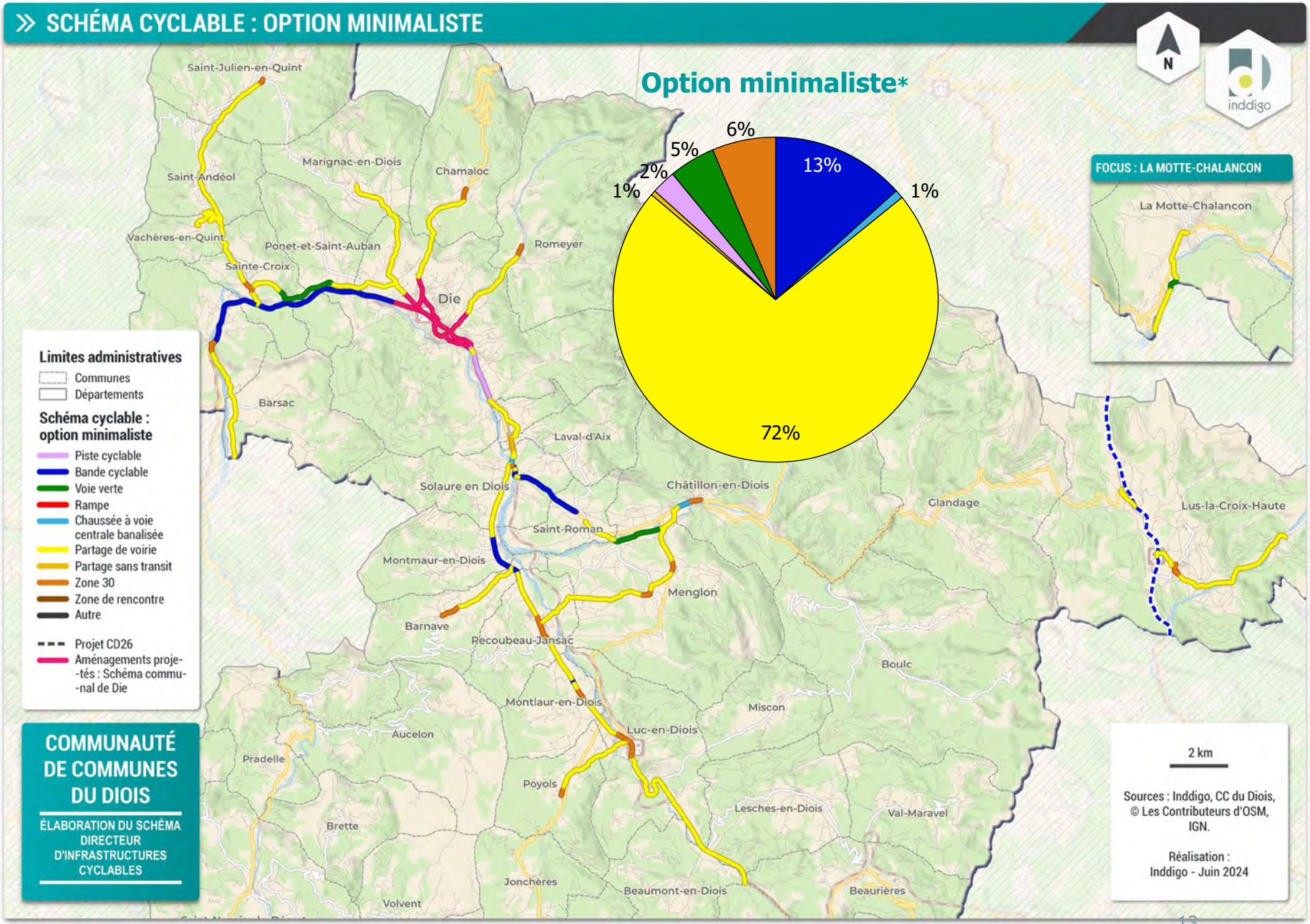


Section principalement en partage de voirie

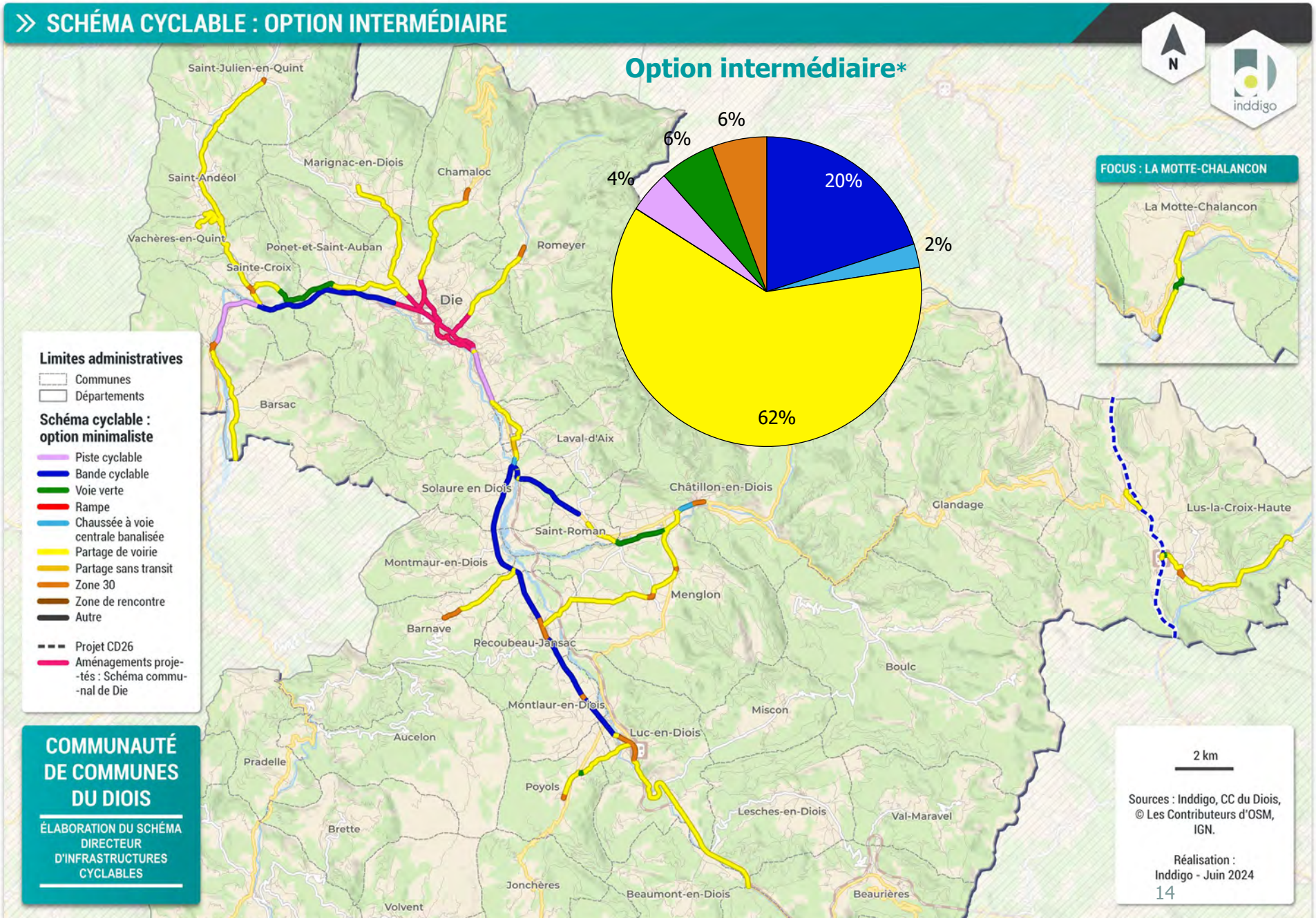
Section principalement en bandes cyclables

Section principalement en site propre

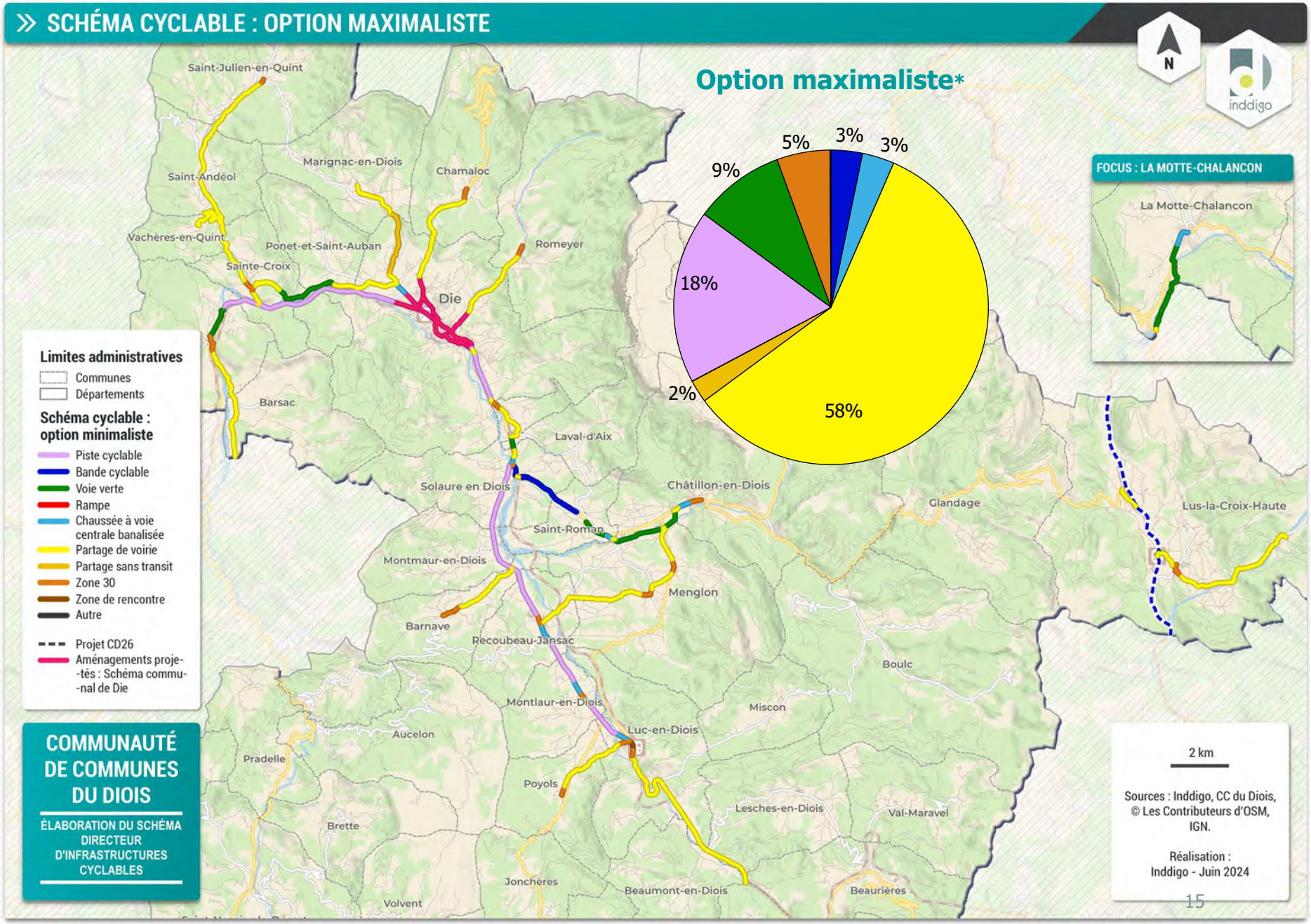
STRUCTURATION DU RÉSEAU CYCLABLE



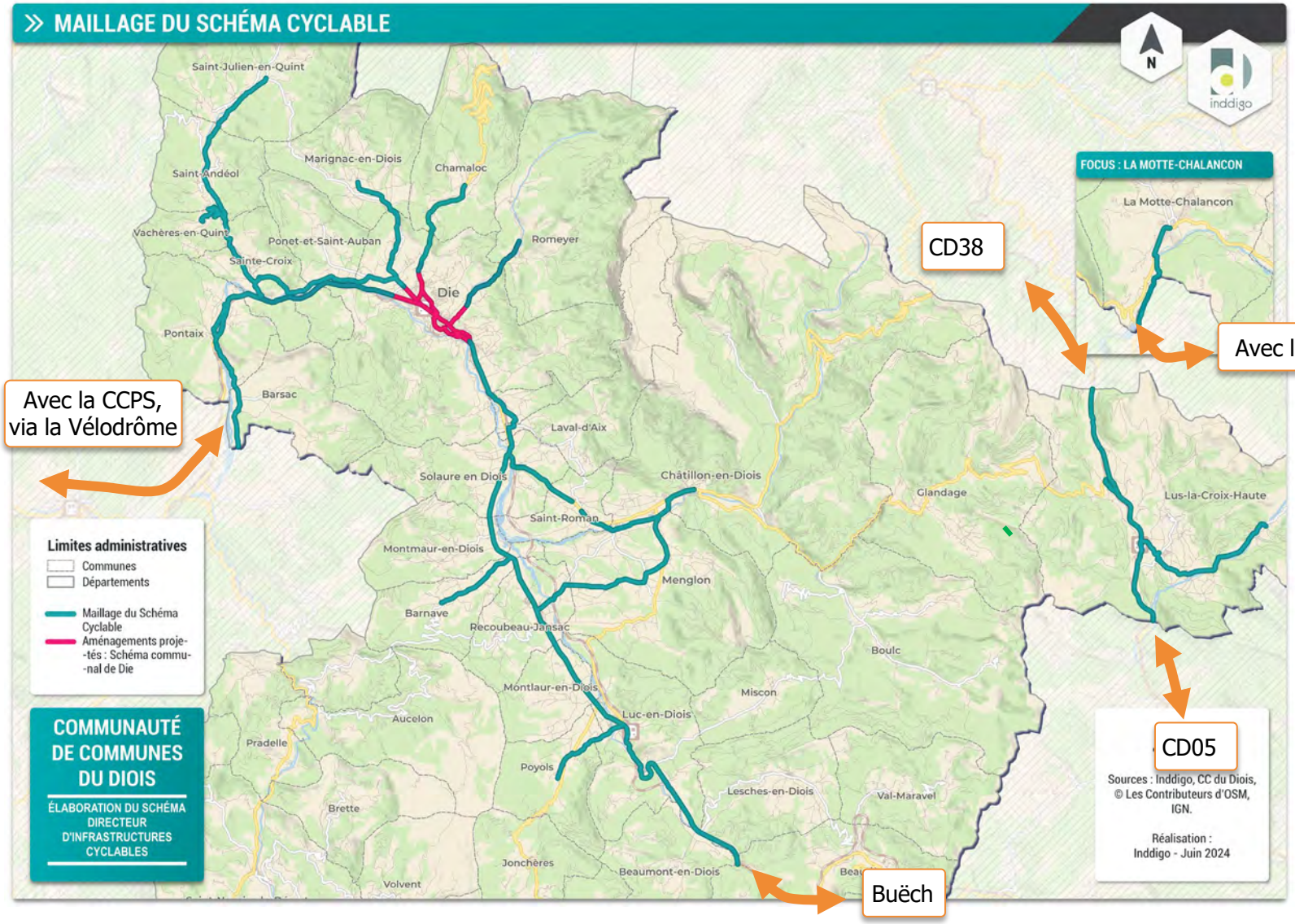
STRUCTURATION DU RÉSEAU CYCLABLE



STRUCTURATION DU RÉSEAU CYCLABLE



UNE CONTINUITÉ DE LIAISONS AVEC LES TERRITOIRES VOISINS



1. RAPPEL DES VALIDATIONS DE PHASE 2
2. PRESENTATION DU SCHEMA CYCLABLE
3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)
4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE
5. LE STATIONNEMENT VELO
6. LE JALONNEMENT

18 LIAISONS IDENTIFIÉES AU SDIC

- ✔ **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 Bouligons
- ✔ **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

→

7 liaisons complexe avec variantes présentées en Comité de Pilotage

L'analyse technique de l'ensemble des liaisons est disponible dans le support de restitution exhaustif

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)

1/ Barsac <> Pontaix

1/ BARSAC <> PONTAIX

Section à très faible circulation, ne présentant aucune contrainte particulière pour faire cheminer les cycles.
Les aménagements à réaliser consisteront à jalonner l'itinéraire, en rabattement sur l'axe structurant, et à réaliser du marquage au sol (pictogrammes vélos et chevrons) afin de marquer la présence des cycles sur cette voirie.

La traversée de Pontaix sera aménagée en zone 30

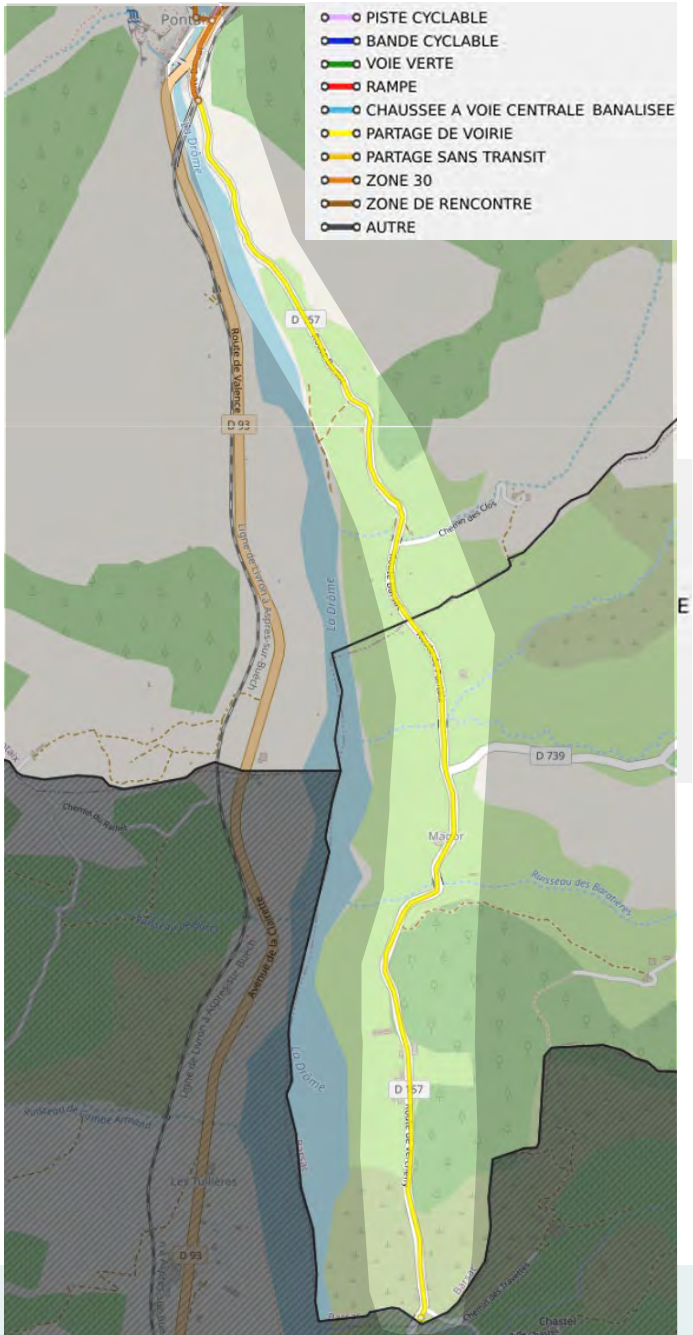
⇨ De l'ordre de **30k€**



Voirie actuelle, avec possibilité d'implanter du marquage au sol



Traversée de Pontaix, déjà pacifiée par la faible largeur de chaussée et la visibilité limitée



2/ Pontaix <> Sainte-Croix

2/ PONTAIX <> SAINTE-CROIX

Trois options de tracé sont envisagées sur cette section :

1. Un passage par Pontaix, par le chemin de la Digue, puis création d'un ouvrage pour rejoindre la RD93.

   ⚠ Enjeu foncier

2. Un passage le long de la RD93, côté Drôme, en site propre.

   ⚠ Enjeu foncier

3. Un élargissement de la RD93 pour créer des bandes cyclables.

   ⚠ Enjeu foncier

La section en direction de Barsac se fait en partage de voirie et ne présente pas de contraintes particulières.



2/ PONTAIX <> SAINTE-CROIX

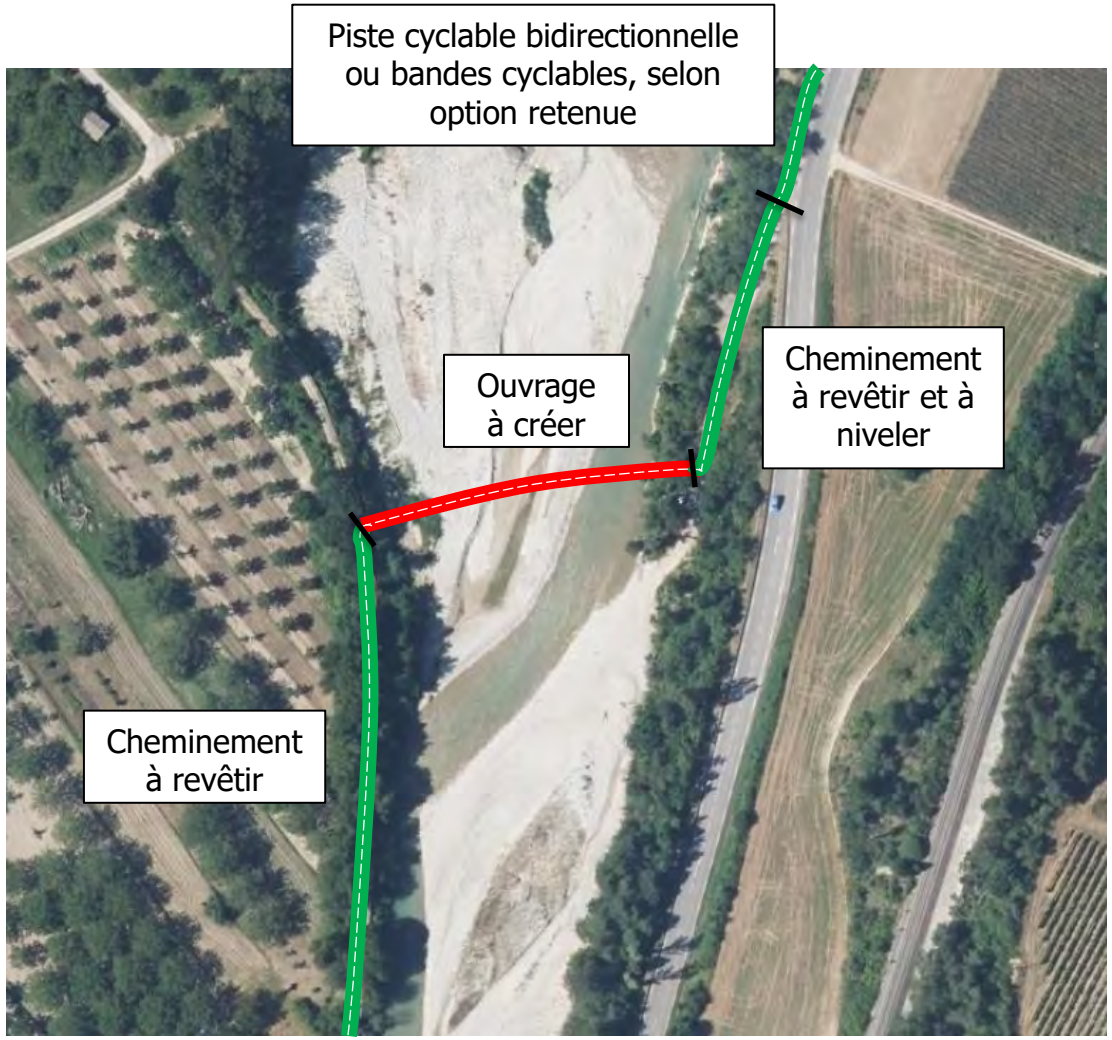
1 Un passage par Pontaix, par le chemin de la Digue, puis création d'un ouvrage pour rejoindre la RD93.

Le cheminement cycliste est qualitatif sur cette option (passage sur voirie faiblement circulée, ou en site propre).

Il sera nécessaire de :

- Pacifier la traversée de la RD93 en amont de Pontaix, en accentuant la zone 30 existante.
- Revêtir le chemin de la Digue sur environ 1km.
- Créer une passerelle d'environ 80m (les possibilités d'ancrage sur le lit de la Drôme seront à déterminer par une étude de faisabilité spécifique)
- Revêtir et niveler le cheminement d'accès à la RD93
- Selon l'option retenue en partie Nord, prolonger le site propre côté Ouest de la RD03, ou créer une traversée sécurisée pour insérer les cyclistes sur la bande cyclable côté Est.

⇨ De l'ordre de **1,2M€**



2/ PONTAIX <> SAINTE-CROIX

1

Un passage par Pontaix, par le chemin de la Digue, puis création d'un ouvrage pour rejoindre la RD93.



Traversée de la RD93 à Pontaix, à pacifier davantage



Passage dans Pontaix (prévoir entretien de la chaussée)



Positionnement suggéré de l'ouvrage

⚠ Enjeu environnemental fort



Chemin de la Digue, à revêtir



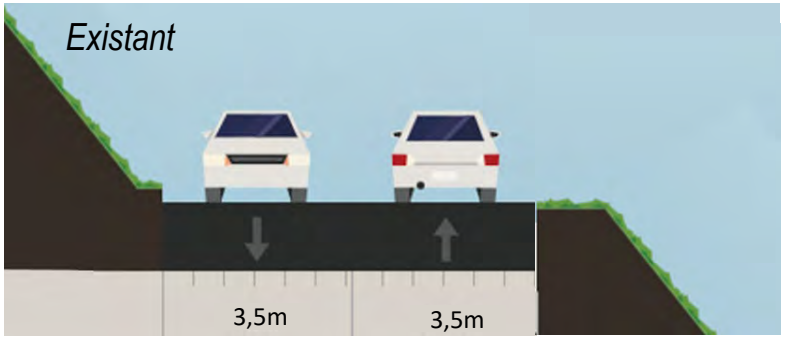
Chemin d'accès côté RD93, à revêtir et à niveler

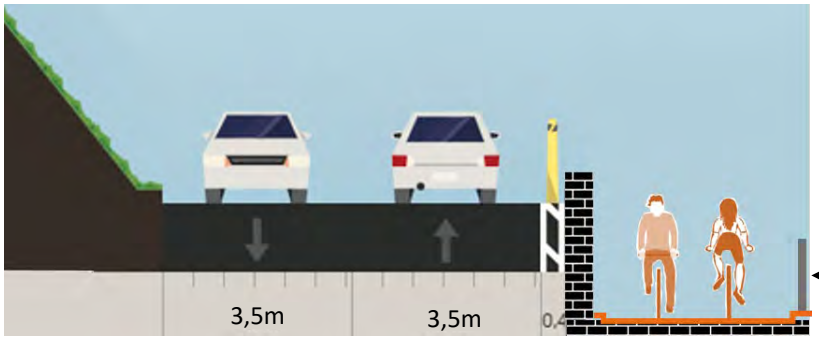
2/ PONTAIX <> SAINTE-CROIX

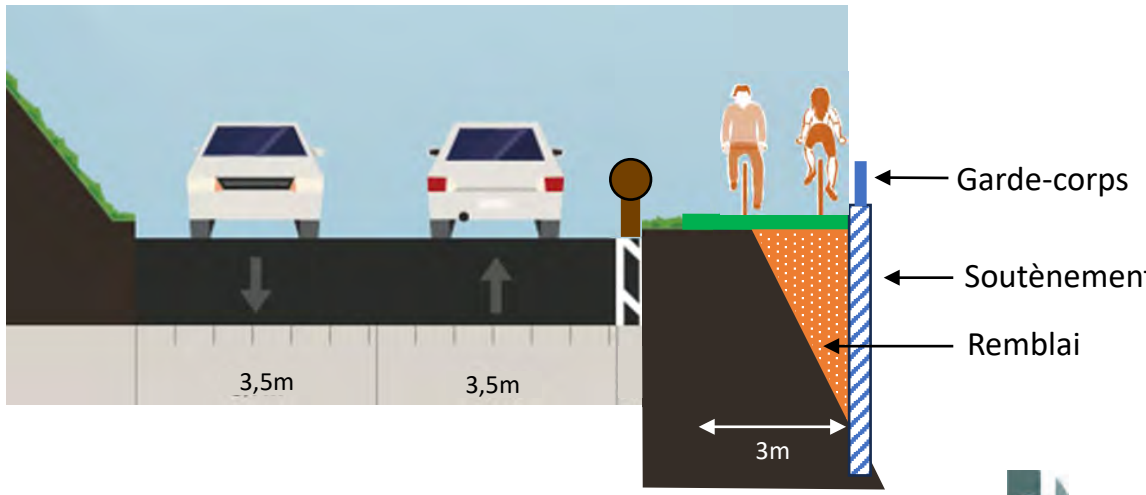
2 Un passage le long de la RD93, côté Drôme, en site propre.

Cette option présente un niveau de sécurisation aussi qualitatif que l'option 1. Toutefois, les contraintes techniques et foncières sont également importantes :

- Création d'une piste cyclable bidirectionnelle en section contrainte : en fonction de la largeur disponible de l'accotement de la qualité du terrain, la piste cyclable bidirectionnelle peut être positionnée selon deux configurations :







- Il peut être envisagé, ponctuellement, de réduire la largeur de chaussée à 6m50.

2/ PONTAIX <> SAINTE-CROIX

2 Un passage le long de la RD93, côté Drôme, en site propre.

Cette option présente un niveau de sécurisation aussi qualitatif que l'option 1. Toutefois, les contraintes techniques et foncières sont également importantes :

- Création d'une piste cyclable bidirectionnelle en section contrainte : en fonction de la largeur disponible de l'accotement de la qualité du terrain, la piste peut être positionnée selon deux configurations.
- Acquisitions foncières importantes à prévoir sur la première moitié de la section, avec un passage en contrebas de la RD93 sur des emprises agricoles, puis au sein d'une propriété privée.



Passage en contrebas de la RD93





Passage au sein d'une propriété privée

⇨ De l'ordre de **530k€**

⚠ Enjeu environnemental fort

2/ PONTAIX <> SAINTE-CROIX

3 Un élargissement de la RD93 pour créer des bandes cyclables.

Cette option présente un niveau de sécurisation plus limitée, avec une circulation importante sur cet axe. Deux configurations sont présentes :

- Des sections avec des BMF existantes, à transformer en bandes cyclables
- Des accotements non revêtus, permettant de libérer de l'espace pour créer une bande cyclable, nécessitant généralement un rabotage d'1m à 2m côté voie ferrée pour bénéficier d'une emprise suffisante pour créer des bandes cyclables, et des surlargeurs à revêtir côté Drôme (terrain naturel existant de parfois 1m50).

Un abaissement de la vitesse à 70km/h pourrait être envisagé sur le tronçon présentant une sinuosité.





A gauche : accotement côté voie ferrée, à revêtir (en busant le fossé sur certaines sections) ou à élargir sur certaines sections (léger déroctage)

A droite : accotement côté Drôme, à revêtir ou à élargir (nécessitant sur des sections spécifiques un léger soutènement)

⇨ De l'ordre de **370k€**





2/ PONTAIX <> SAINTE-CROIX

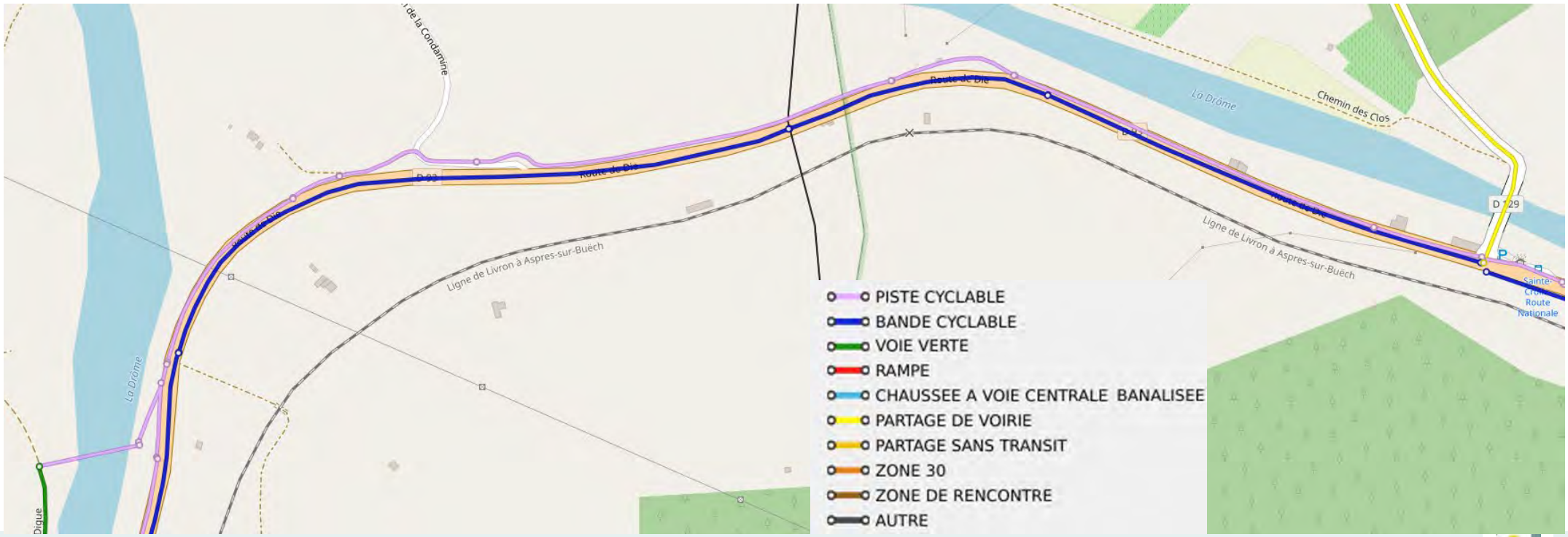
Une section commune, nécessitant soit :

- La création d'une piste cyclable bidirectionnelle, dans le prolongement de la section précédente, permettant un cheminement sécurisé jusqu'au carrefour de Sainte-Croix. La piste alterne entre passage au même niveau que la RD93 (sur les sections avec des accotements importants, nécessitant la suppression de BMF) et passage en contrebas sur les espaces agricoles. La fin de section pour rejoindre Sainte-Croix s'opère en supprimant les BMF, avec un abaissement ponctuel de la largeur de la piste à 2m50.

⇨ De l'ordre de **470k€**

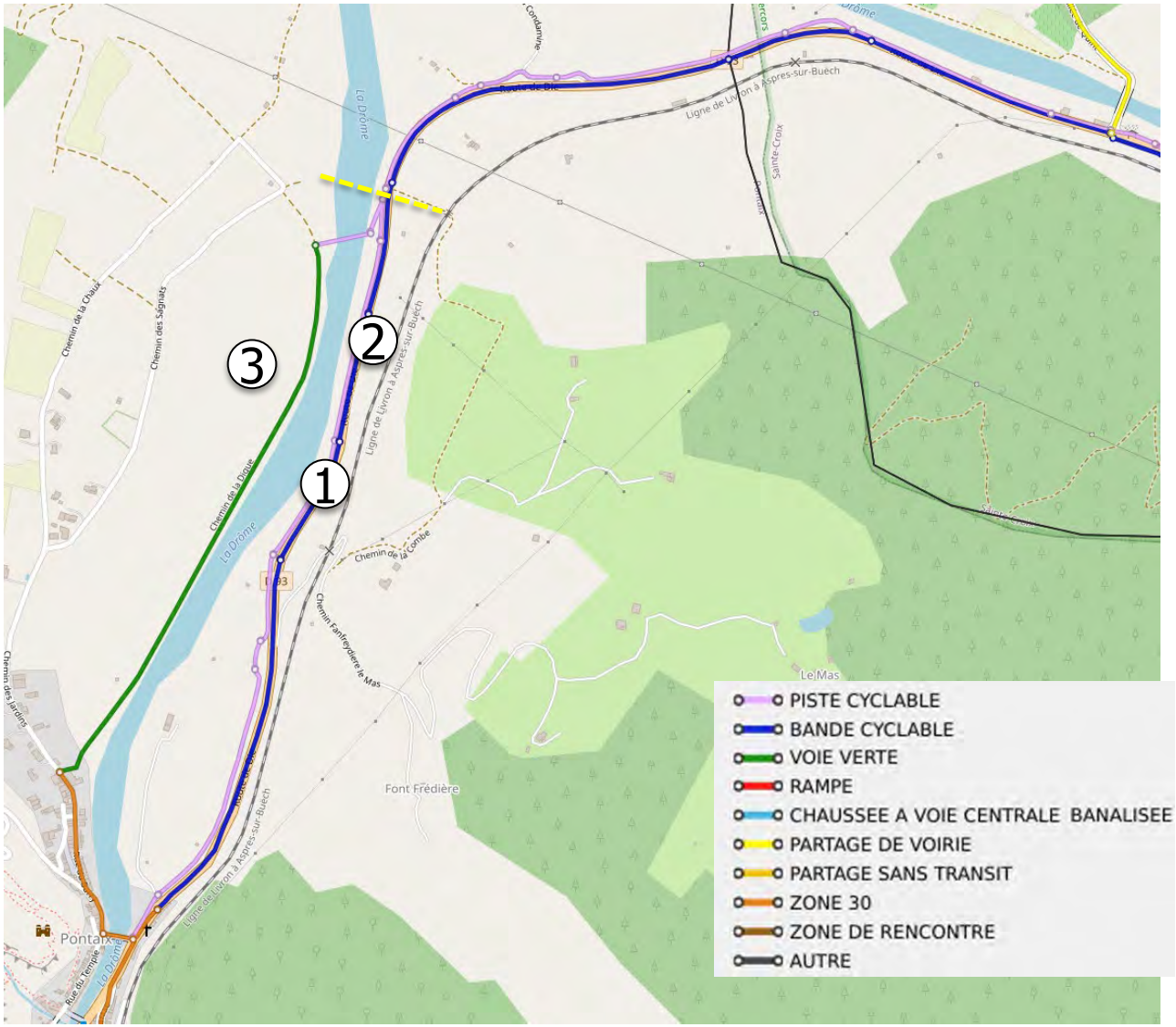
- La création de deux bandes cyclables, en lieu et place des BMF existantes, en en aménageant les accotements non-revêtus.

⇨ De l'ordre de **340k€**



2/ PONTAIX <> SAINTE-CROIX

		Passage par Pontaix
①	Site propre le long de la RD93	1M€
②	Bandes cyclables sur la RD93	710k€
③	Ouvrage sur la Drôme	1,7M€



: meilleur rapport investissement/sécurité

3/ Sainte-Croix <> Vallée de Quint

3/ SAINTE-CROIX <> VALLÉE DE QUINT

Section à très faible circulation, ne présentant aucune contrainte particulière pour faire cheminer les cycles.
Les aménagements à réaliser consisteront à jalonner l'itinéraire, en rabattement sur l'axe structurant, et à réaliser du marquage au sol (pictogrammes vélos et chevrons) afin de marquer la présence des cycles sur cette voirie.

Les traversées de Sainte-Croix et Saint-Julien-de-Quint feront l'objet d'un traitement léger pour accentuer la zone 30 : marquage au sol, alternat.

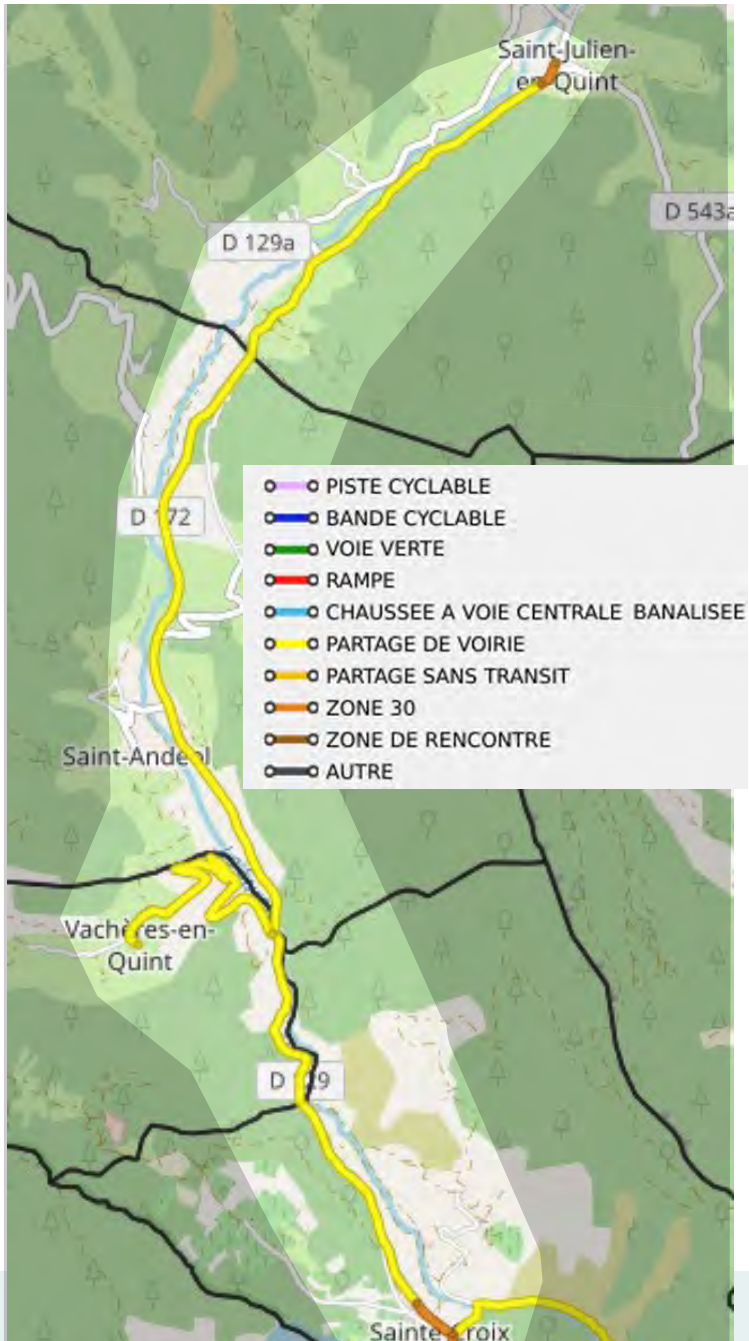
⇨ De l'ordre de **30k€**



Voirie actuelle, avec possibilité d'implanter du marquage au sol



Entrée de Saint-Julien-de-Quint, déjà pacifiée mais pouvant faire l'objet d'un alternat pour accentuer le passage en zone agglomérée



4/ Sainte-Croix <> Die

4/ SAINTE-CROIX <> DIE

Trois options de tracé sont envisagées sur cette section :

1. Un passage par la route de Bouane, pour rejoindre Die par la RD543, en site propre sur la première section, puis en cohabitation avec les automobilistes (**option indépendante des deux autres, qui se veut complémentaire)**

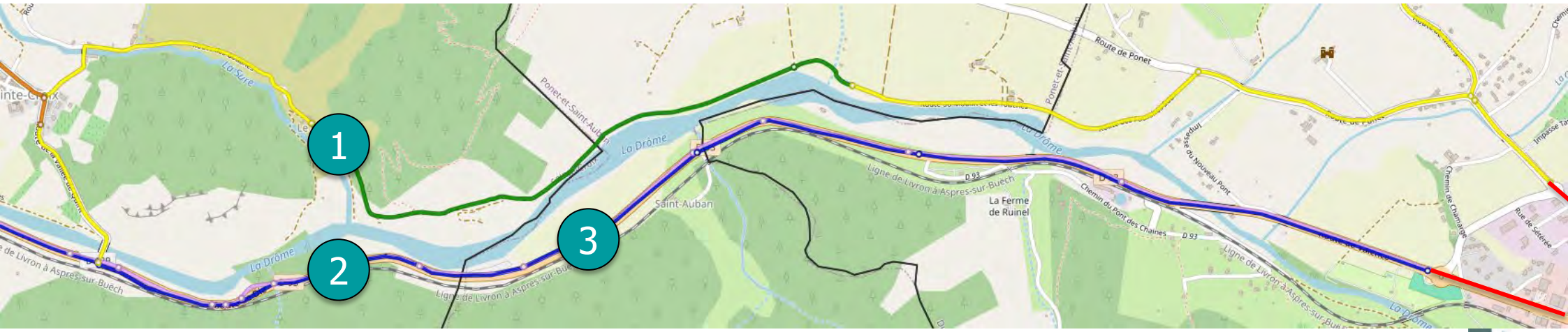
2. Un passage le long de la RD93, côté Drôme, en site propre.

⚠ Enjeu foncier

3. Un élargissement de la RD93 pour créer des bandes cyclables.

⚠ Enjeu foncier

- PISTE CYCLABLE
- BANDE CYCLABLE
- VOIE VERTE
- SCHEMA COMMUNAL
- CHAUSSEE A VOIE CENTRALE BANALISEE
- PARTAGE DE VOIRIE
- PARTAGE SANS TRANSIT
- ZONE 30
- ZONE DE RENCONTRE
- AUTRE



4/ SAINTE-CROIX <> DIE

1 Un passage par la route de Bouane, pour rejoindre Die par la RD543

Section à très faible circulation sur une chaussée en partie revêtue. Pour les habitants de Sainte-Croix et de la Vallée de Quint, l'itinéraire est pertinent.

⇨ De l'ordre de **490k€**

Inf. **5k€**

1/ Une section en partage de voirie (marquage au sol et jalonnement à déployer)

Env. **390k€**

2/ Une section en partage de voirie ou en voie verte, avec un accès aux ayants-droits : revêtement à reprendre complètement, et nivellement ponctuel à prévoir

Env. **80k€**

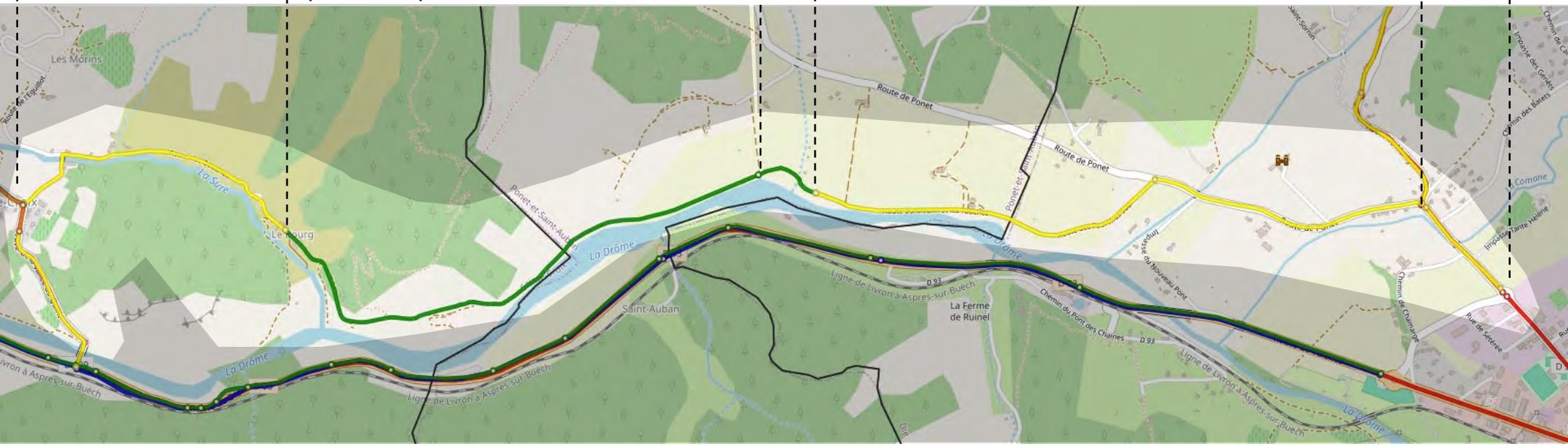
3/ Une section à créer, en lieu et place d'un sentier pédestre à élargir. Passage à proximité d'une propriété privée

Inf. **10k€**

4/ Une section en partage de voirie (marquage au sol et jalonnement à déployer)

Env. **15k€**

5/ Possibilité de mettre en place une CVCB sur cette section (largeur suffisante), qui permet également de desservir les habitants de Marignac-en-Diois



4/ SAINTE-CROIX <> DIE

1 Un passage par la route de Bouane, pour rejoindre Die par la RD543



Route entre Sainte-Croix et La Sûre, nécessitant simplement du marquage au sol



Itinéraire côté RD543



Section avec une pente soutenue, à revêtir et à niveler dans la mesure du possible



Au niveau du sentier pédestre, passage de l'Izarette à traiter (platelage ou petite passerelle)



Sentier pédestre à élargir, nécessitant du déboisement

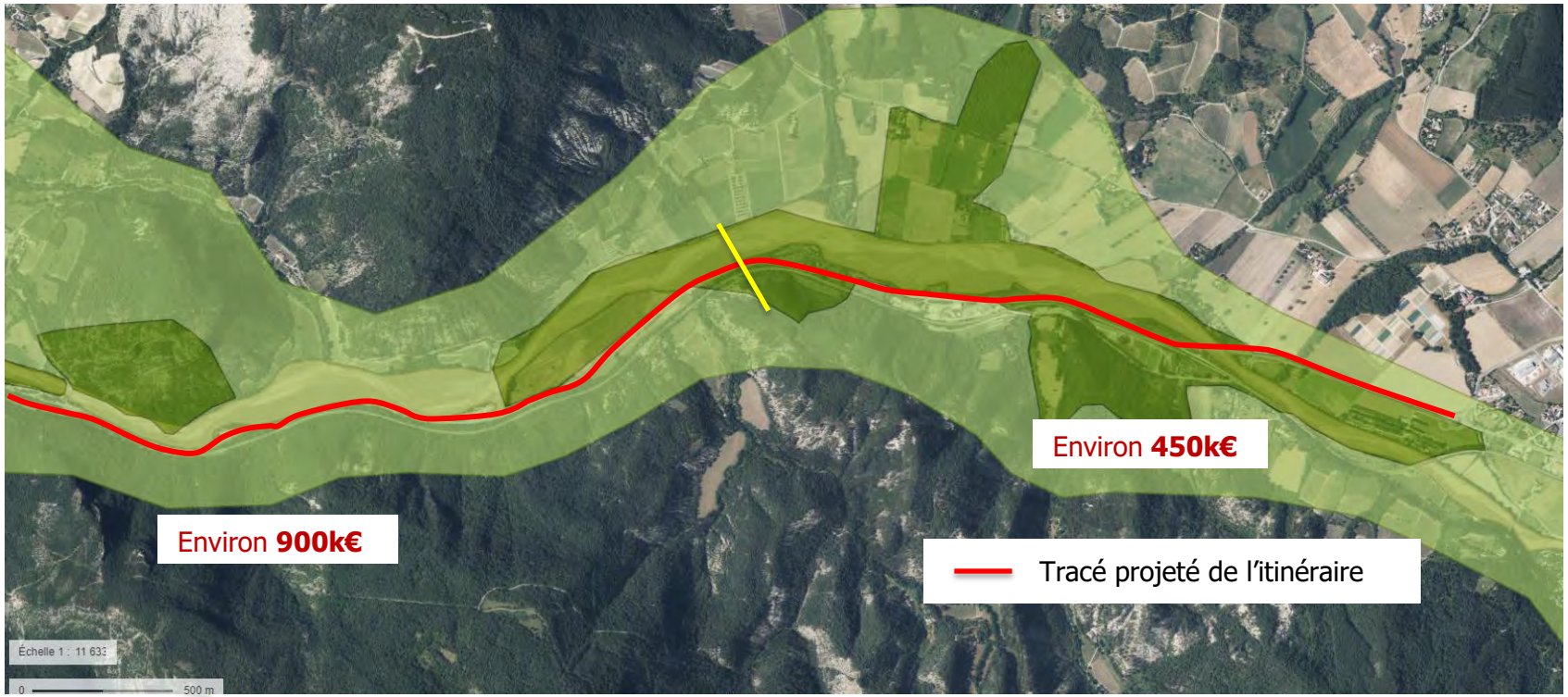
4/ SAINTE-CROIX <> DIE

2 Un passage le long de la RD93, côté Drôme, en site propre.

⇨ De l'ordre de **1,4M€**

A l'image du site propre envisagé entre Pontaix et Sainte-Croix, cette option présente un niveau de sécurisation très qualitatif. Toutefois, les contraintes techniques et foncières sont également importantes :

- Création d'une piste cyclable bidirectionnelle en section contrainte : en fonction de la largeur disponible de l'accotement de la qualité du terrain, la piste peut être positionnée au même niveau que la RD93 ou en contrebas. La pente est très soutenue sur la première partie Ouest, **nécessitant un soutènement très important.** Sur la partie Est, les contraintes topographiques sont beaucoup moins importantes, il peut être envisagé de réaliser la piste en contrebas de la RD93, ou au même niveau en utilisant les BMF existantes en partie Est.
- Les contraintes environnementales sont fortes, avec la présence de ZNIEFF de type I et II, et d'un arrêté de protection d'habitats naturel



Enjeu environnemental fort

- Demande de dérogation auprès du CSRPN (Conseil scientifique régional du patrimoine naturel)
- Dossier de demande de défrichement
- Selon la longueur du tronçon réalisé, dossier cas par cas
- Destruction de la ripisylve de la Drôme

4/ SAINTE-CROIX <> DIE

2 Un passage le long de la RD93, côté Drôme, en site propre.



A gauche : sections très contraintes, nécessitant des ouvrages parallèles à la RD93, et des soutènements importants





A droite : section Est plus favorable à l'implantation d'un site propre. Sur l'ouvrage, abaissement ponctuel à 2m50 de la piste en supprimant la BMF, et maintien de la largeur de la voie de circulation



4/ SAINTE-CROIX <> DIE

3 Un élargissement de la RD93 pour créer des bandes cyclables.

Les contraintes sont presqu'aussi importantes que l'option de création d'une piste cyclable bidirectionnelle, puisque les accotements en première moitié d'itinéraire ne sont pas suffisants pour être simplement revêtu. Il est également très difficile de raboter le fossé côté voie ferrée, compte-tenu de la proximité de cette dernière et de son mur de soutènement. En partie Est, les BMF existantes peuvent être optimisées et transformées en bandes cyclables.

⇨ De l'ordre de **1,2M€**

Environ **850k€ en partie Ouest**

Environ **350k€ en partie Est**



Section en fort dévers côté Drôme et très contrainte côté voie ferrée

Ponctuellement, des accotements de voirie permettent d'aménager l'itinéraire plus facilement





En partie Est, les BMF existantes peuvent être converties en bandes cyclable (largeur autour de 1m50)

4/ SAINTE-CROIX <> DIE

1	2	3
Route de Bouane	**Site propre le long de la RD93**	**Bandes cyclables**
490k€	**1,4M€**	**1,2M€**

- PISTE CYCLABLE
- BANDE CYCLABLE
- VOIE VERTE
- SCHEMA COMMUNAL
- CHAUSSEE A VOIE CENTRALE BANALISEE
- PARTAGE DE VOIRIE
- PARTAGE SANS TRANSIT
- ZONE 30
- ZONE DE RENCONTRE
- AUTRE



5/ Die <> Marignac-en-Diois

5/ DIE <> MARIGNAC-EN-DIOIS

Section à très faible circulation, ne présentant aucune contrainte particulière pour faire cheminer les cycles.
Les aménagements à réaliser consisteront à jalonner l'itinéraire, en rabattement sur l'axe structurant, et à réaliser du marquage au sol (pictogrammes vélos et chevrons) afin de marquer la présence des cycles sur cette voirie.
La section empruntant la route du Ravin pourrait être fermée à la circulation (sauf ayants-droits), les autres usagers pouvant déjà réaliser ce trajet en passant par la RD543. Une reprise ponctuelle du revêtement sera à prévoir sur les sections dégradées.

Le carrefour Rte du Ravin x RD543 devra faire l'objet d'un traitement particulier, compte-tenu des contraintes d'insertion et la faible visibilité sur cette section.

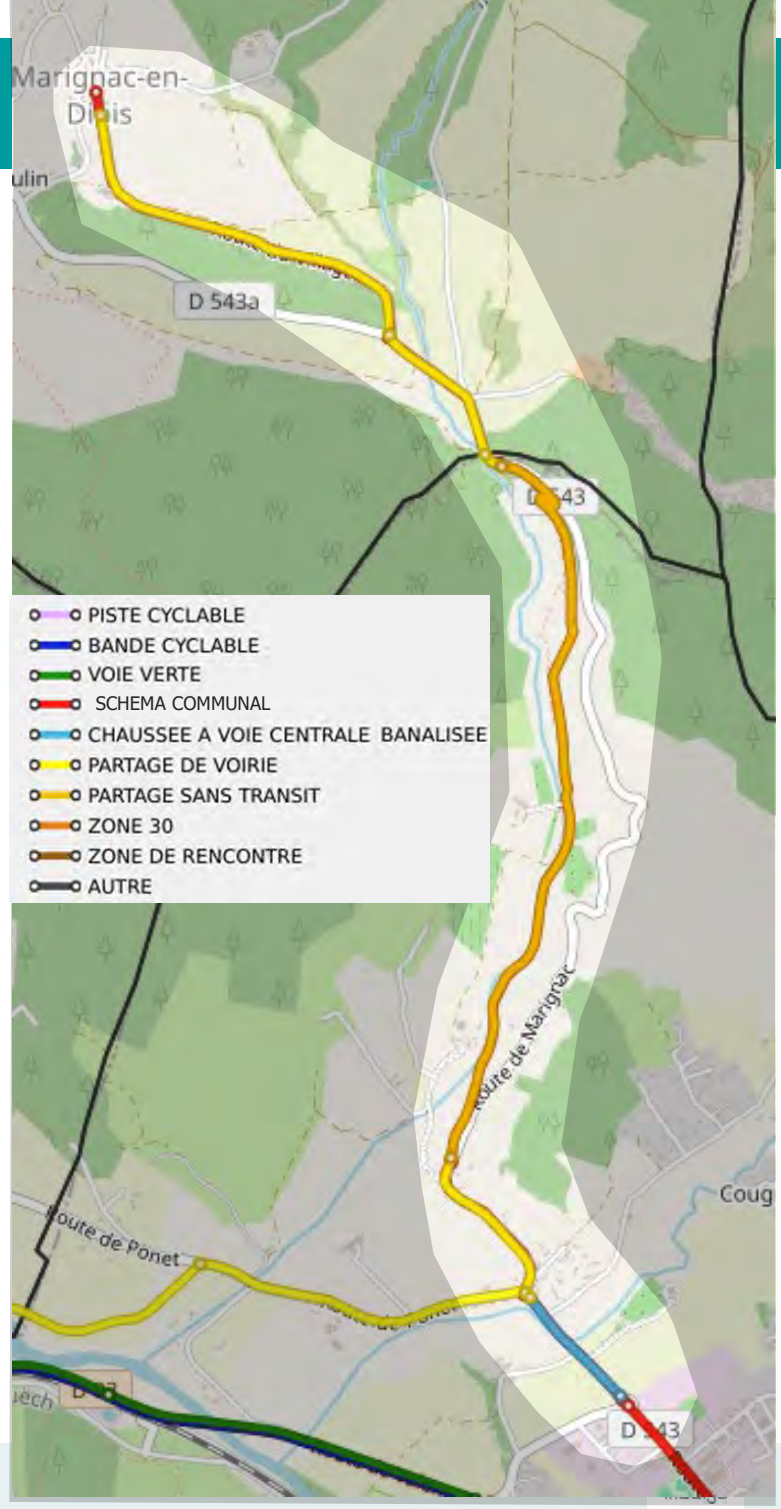
⇨ De l'ordre de **30k€**



Rte du Ravin, présentant des dispositifs de ralentissement en partie basse



Intersection avec la RD543, en sortie de virage



5/ DIE <> MARIGNAC-EN-DIOIS

Focus sur l'insertion sur la Rte du Ravin

Mauvaise visibilité pour les cyclistes souhaitant s'insérer sur le RD depuis la route du Ravin. Nécessité de sécuriser cette intersection. Le secteur n'est pas en agglomération, il ne peut donc pas être envisagé de créer un plateau.

Les alternatives possibles sont les suivantes : :

- Créer un effet plateau avec changement de coloris à l'intersection.
- Réduire la linéarité de l'entrée sur la route du Ravin depuis Marignac, pour limiter les vitesses excessives et la largeur de la chaussée (possible toutefois de proposer un by pass vélo pour les cycles arrivant de Marignac).
- Cet aménagement permettrait également d'inciter les cycles et traverser de manière perpendiculaire la RD, pour minimiser leur exposition. La visibilité du côté de la RD en sens montant est bonne

A court-terme, possibilité d'installer seulement une signalétique d'interdiction de circuler (sauf ayants-droits)



Schéma de principe

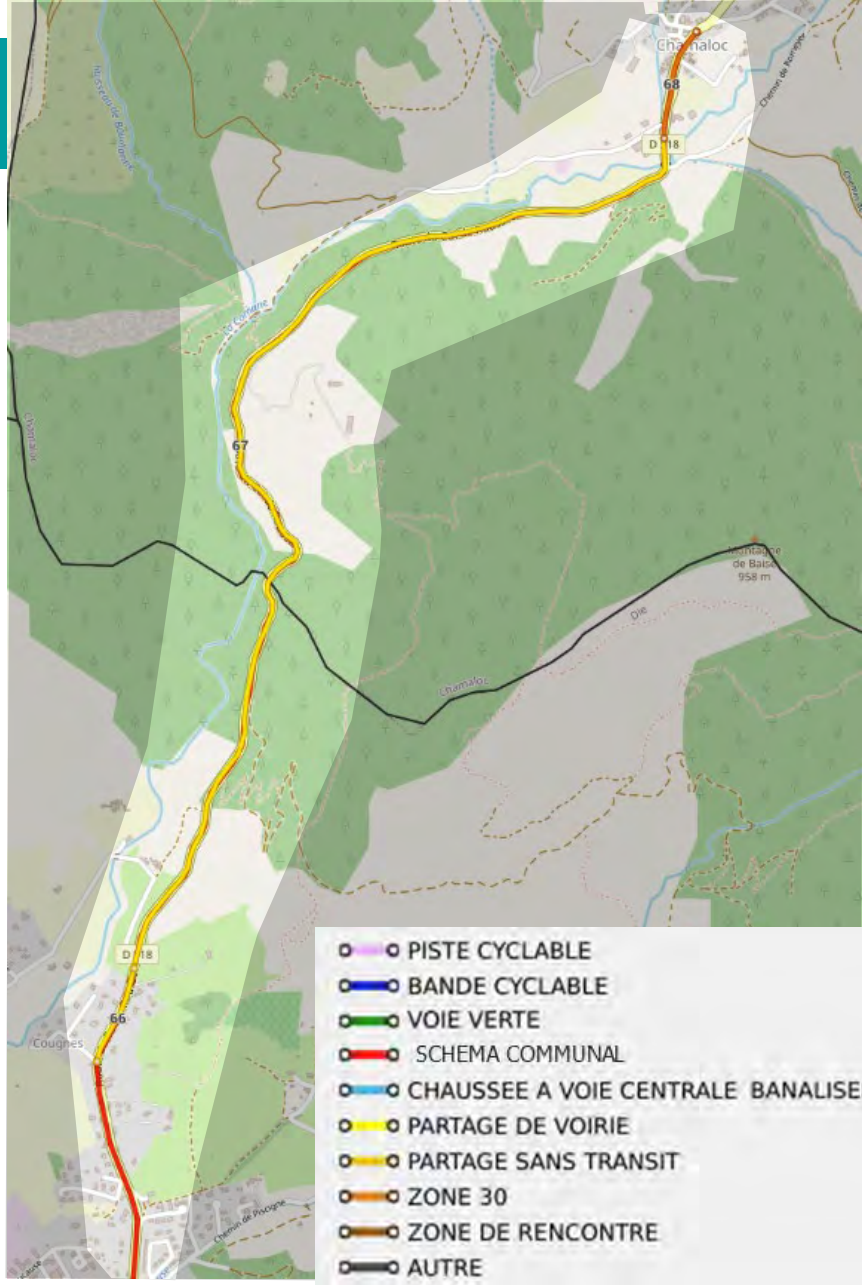
6/ Die <> Chamaloc

6/ DIE <> CHAMALOC

Du fait des contraintes techniques très significatives et de la circulation actuelle, cet axe fera principalement l'objet d'une cohabitation vélo/automobilistes, avec d'une part :

- Du marquage au sol (pictogrammes vélos et chevrons) pour signaler la présence du cycle, ainsi que du jalonnement. La largeur actuelle de la chaussée ne permet pas d'implanter de bande cyclable, même en sens montant uniquement.
- Une pacification de la traversée de Chamaloc, en passant le bourg à 30km/h, incluant un alternat avec by-pass vélos, des modifications de coloris, des pictogrammes vélos avec chevrons tous les 50m.

⇨ De l'ordre de **20k€**





Passage sur la RD518, avec une topographie contraignante pour l'implantation d'un aménagement cyclable



Entrée Sud de Chamaloc, à pacifier davantage

7/ Die <> Romeyer

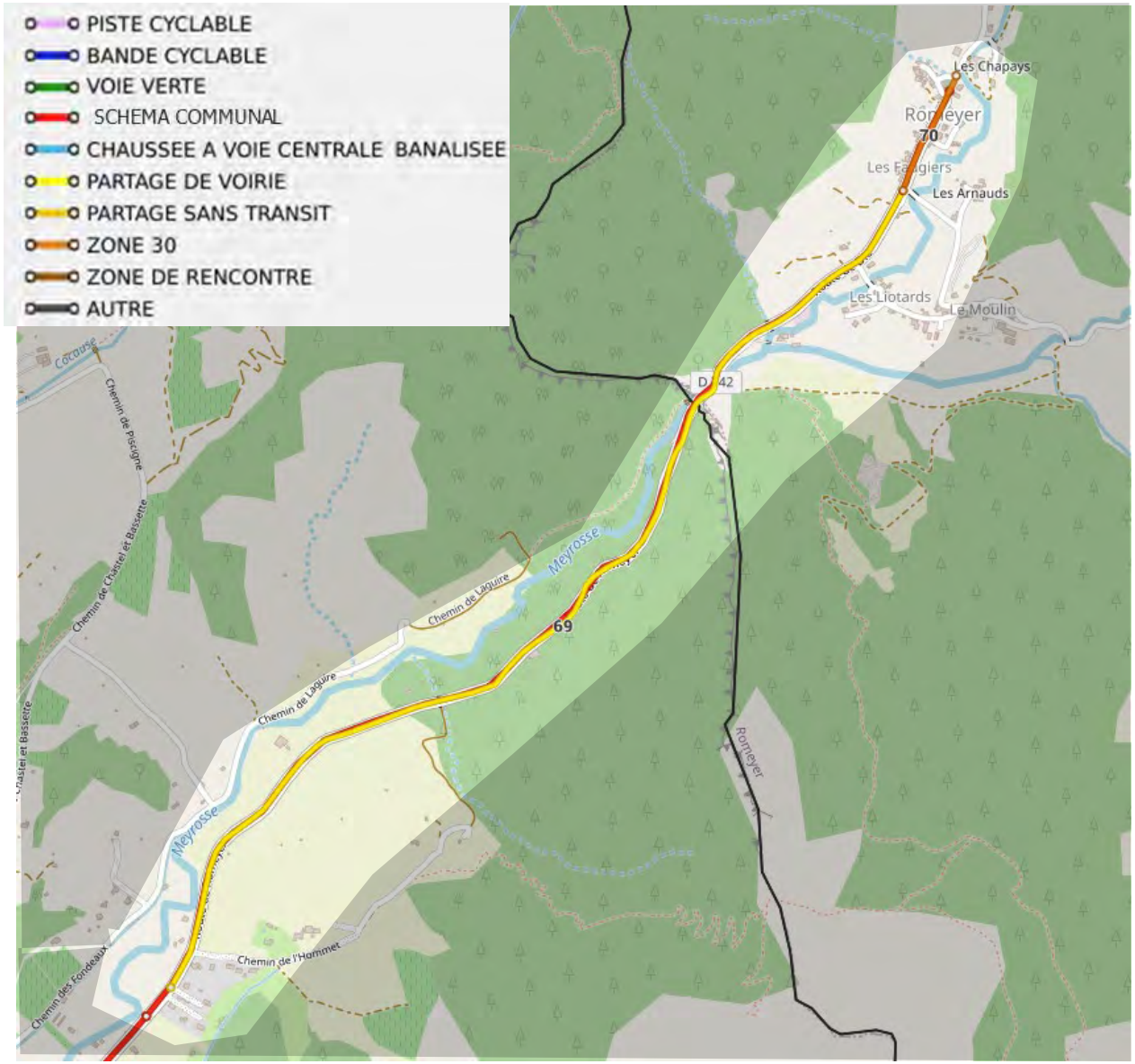
7/ DIE <> ROMEYER

Cette desserte est aujourd'hui déjà facilement réalisable à vélo, compte-tenu de la très faible circulation, et de la pente modérée sur le tronçon. La traversée de Romeyer est déjà suffisamment pacifiée, avec une zone 30 aménagée. L'aménagement de cette section consistera à jalonner l'itinéraire et à réaliser du marquage au sol.

⇨ De l'ordre de **10k€**



Traversée de Romeyer, avec plusieurs alternats permettant de supprimer le caractère rectiligne de la chaussée



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.

Environ **400k€** à **520k€**

⚠ Enjeu foncier

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

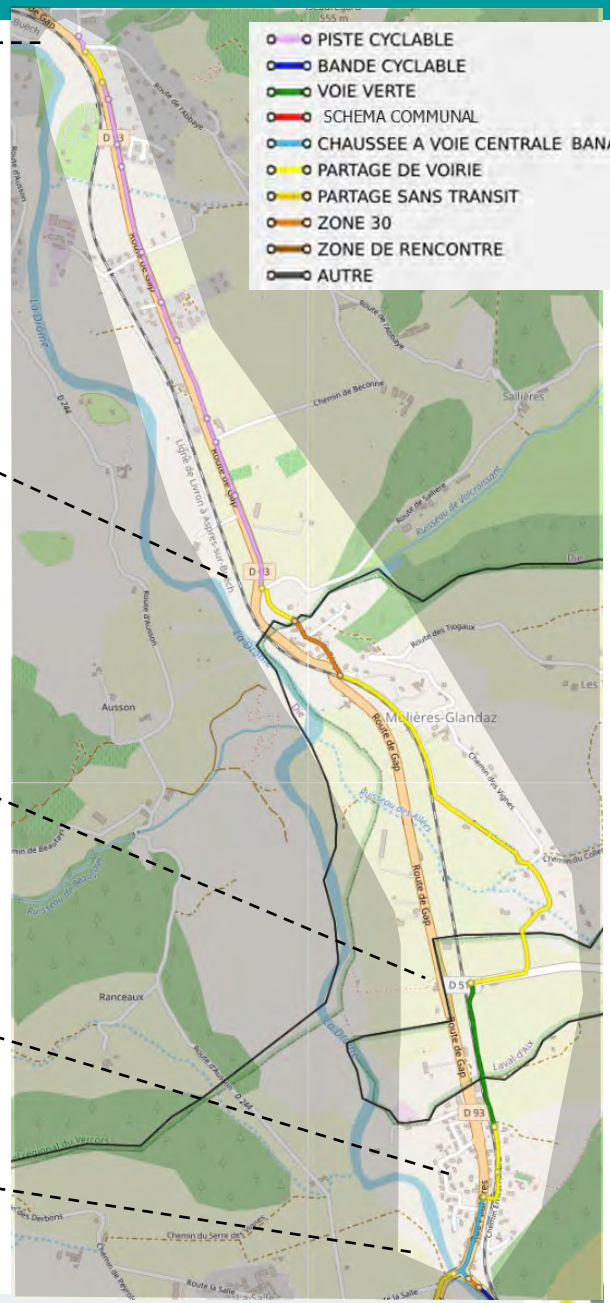
⚠ Enjeu foncier

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€**



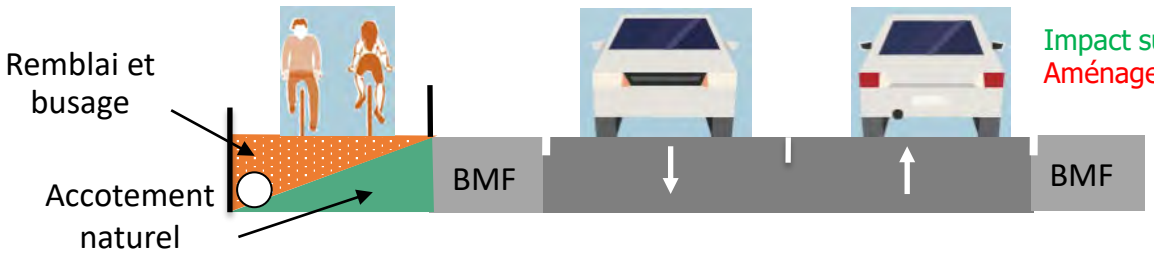
8/ DIE <> PONT-DE-QUART

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.

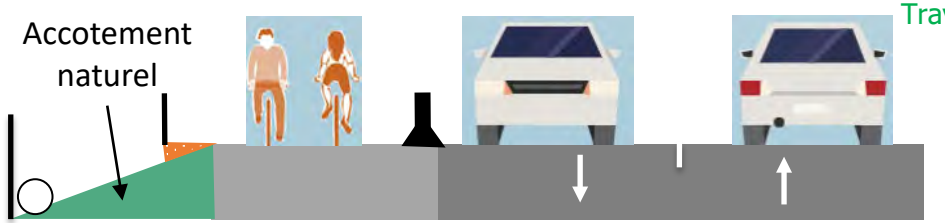
Deux configurations possibles sur cette section :

1ère 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.



Impact sur la RD limité
Aménagement plus conséquent

2ème 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)



Impact sur la RD important
Travaux plus limités



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)

9/ Pont-de-Quart <> Châtillon-en-Diois

9/ PONT-DE-QUART <> CHÂTILLON-EN-DIOIS

Un itinéraire découpé en 5 sections :

⚠ Enjeu foncier

⇨ De **850k€** à **1,2M€**

1/ Liaison vers Saint-Roman, en sécurisant la sortie de Pont-de-Quart et en utilisant les BMF de la RD539

De **300k€** à **420k€**

2/ Liaison vers le camping du Lac, soit en site propre (pas de contraintes techniques majeures), soit en partage de voirie (possible compte-tenu du niveau de trafic). La traversée de Saint-Roman est déjà aménagée en CVCB

De **5k€** à **330k€**

3/ Contournement du camping du Lac, en élargissant et sécurisant le cheminement piéton existant

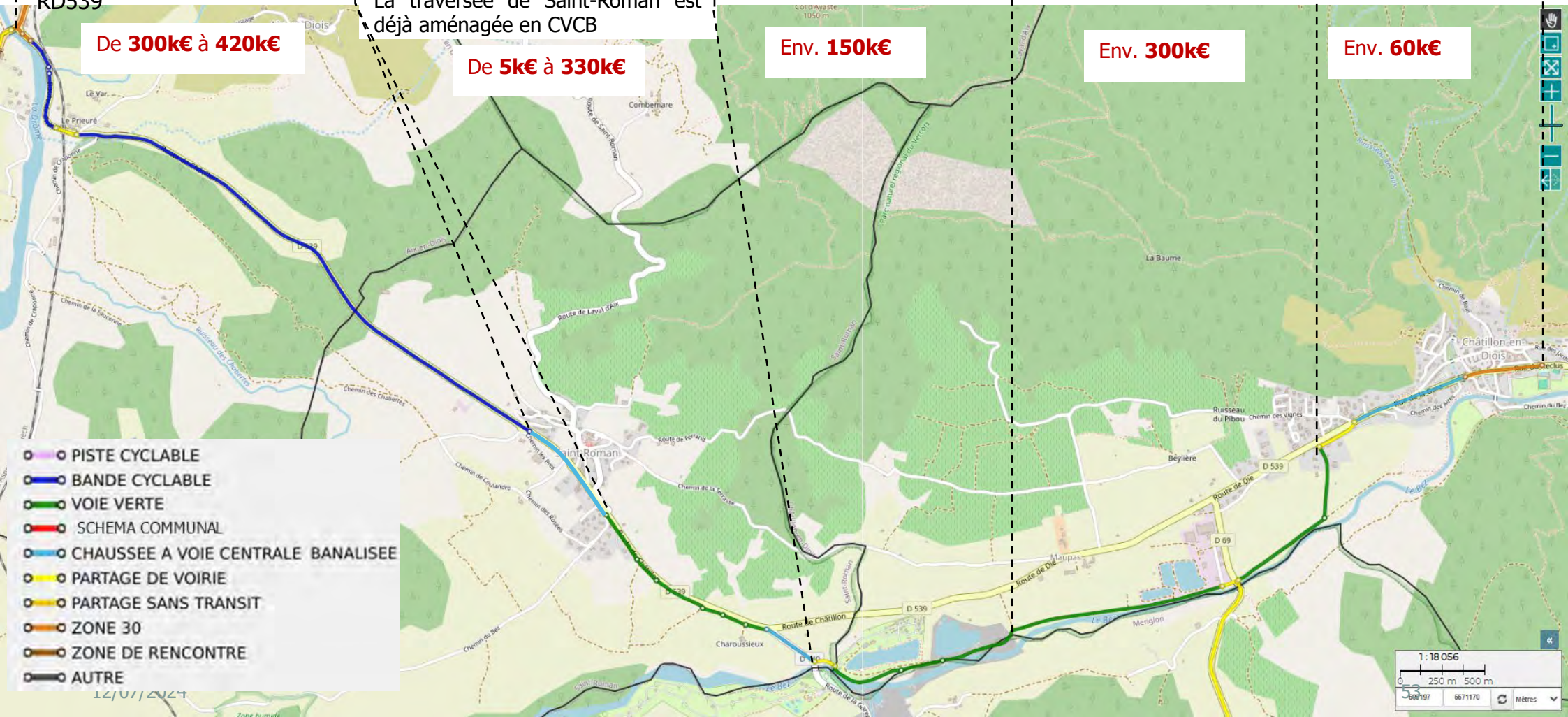
Env. **150k€**

4/ Réutilisation des chemins carrossable existants (à revêtir) pour rejoindre Châtillon-en-Diois

Env. **300k€**

5/ Pacification de la traversée de Châtillon-en-Diois

Env. **60k€**



9/ PONT-DE-QUART <> CHÂTILLON-EN-DIOIS

Focus : **1/** la sortie de Pont-de-Quart

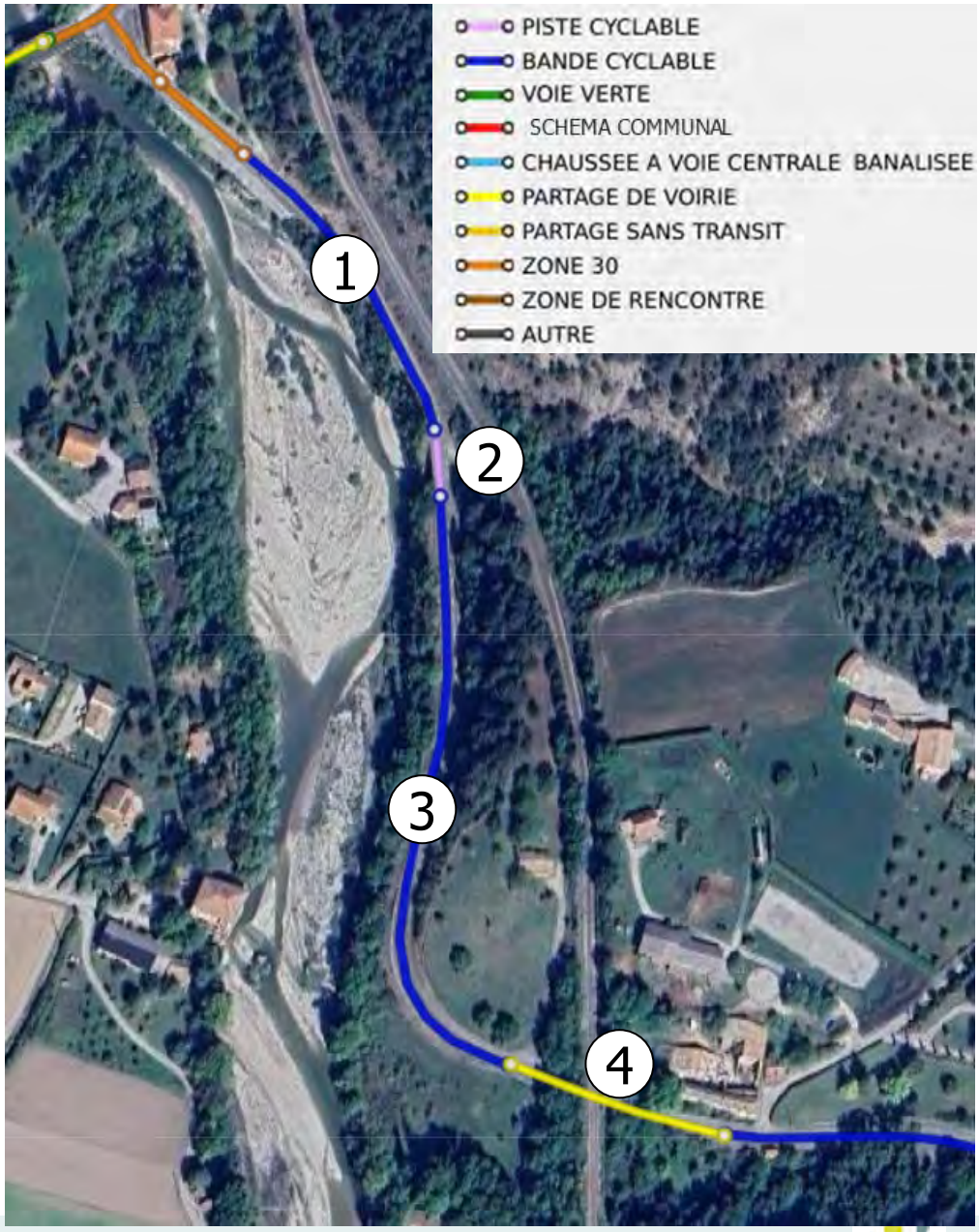
Section difficilement aménageable en site propre, l'objectif est plutôt de maintenir, dans la mesure du possible, une continuité de la future bande cyclable vers Saint-Roman en sens montant.

1. Création d'une bande cyclable en sens montant en utilisant l'accotement naturel (1m), puis en épaulement pour atteindre 1,5m.

2. Matérialisation passage cycle avec pictogrammes vélos et chevrons tous les 150m et aplat de couleur sur marquage central pour réduire visuellement la largeur de la chaussée **OU** création petit ouvrage en encorbellement sur 50m, pour conserver une continuité de la bande cyclable.

3. Création d'une bande cyclable et récupérant une légère emprise côté Drôme en remblai, et en rabotant le relief côté voie ferrée. Des surlargeurs existent déjà et pourraient être transformées en bandes cyclables.

4. Partage de voirie, **OU** création alternat type écluse centrale, avec by-pass cycles de chaque côté (privilégier une priorité en sens montant pour casser la vitesse en approche de Solaure-en-Diois) : cette dernière solution permet d'assurer une continuité de cheminement des cycles et de pacifier les vitesses en amorce de virage.
En direction de Saint-Roman, les BMF seront converties en bandes cyclables (la création de pistes cyclables unidirectionnelle nécessite l'acquisition d'accotements, pour conserver une zone tampon et proposer un dispositif de séparation adapté à la vitesse des véhicules.



9/ PONT-DE-QUART <> CHÂTILLON-EN-DIOIS

Focus : **1/** la sortie de Pont-de-Quart



Section à aplanir (avec remblai) pour créer une bande cyclable

Encorbellement ou ouvrage parallèle à implanter pour conserver une continuité d'aménagement en sens montant

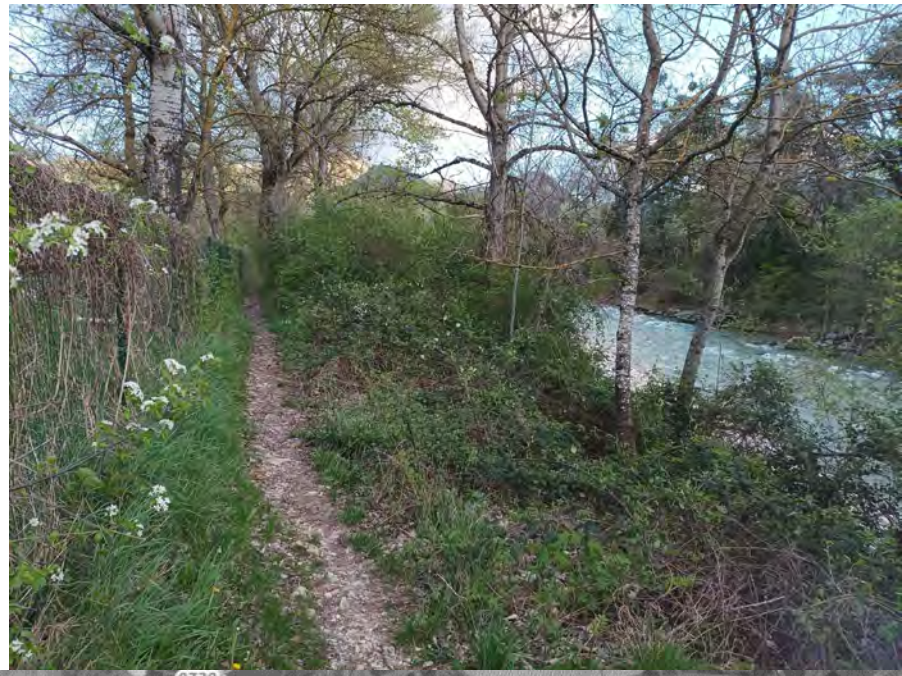




Emprise disponible à aplanir pour créer une bande cyclable montante

9/ PONT-DE-QUART <> CHÂTILLON-EN-DIOIS

Focus : **3/** le contournement du camping



Afin de limiter les acquisitions foncières, il est projeté de contourner l'emprise du camping et de se positionner sur le sentier pédestre existant, nécessitant un élargissement, entrainant un déboisement important. L'itinéraire cheminerait en majorité sur une parcelle à-priori de propriété publique, limitant ainsi les enjeux fonciers.

Les contraintes environnementales sont fortes, avec la présence de ZNIEFF de type I et II, et d'un arrêté de protection d'habitats naturels



9/ PONT-DE-QUART <> CHÂTILLON-EN-DIOIS

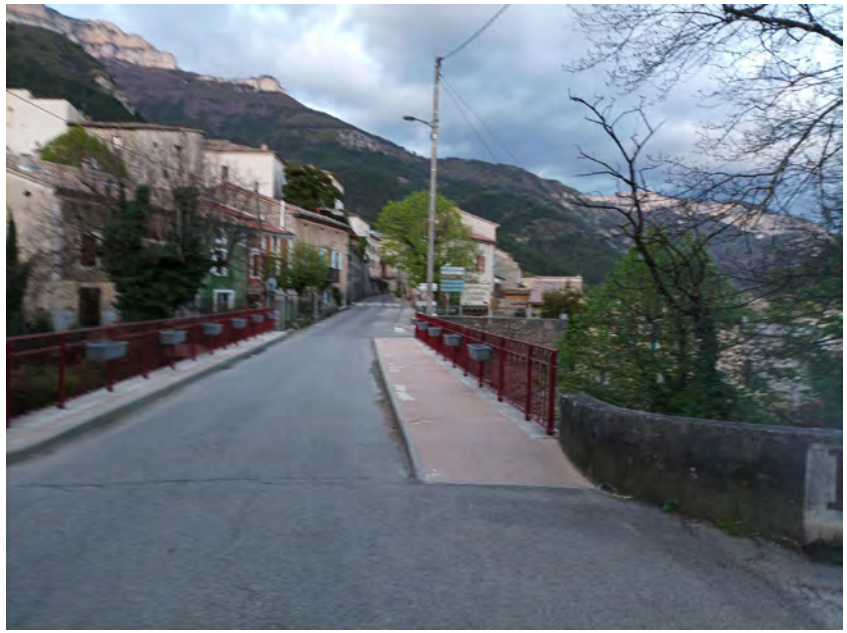
Focus : **5/** Pacification de la traversée de Châtillon-en-Diois

Sur l'entrée de ville, la commune projette de créer une zone 30, accompagnée d'une CVCB et d'un alternat. Toutefois, la traversée du cœur de ville n'est pas traitée aujourd'hui. Il pourrait être envisagé d'améliorer la zone 30 actuelle avec :

- Des pictogrammes vélos et chevrons tous les 50m
- Un plateau avec changement de coloris au niveau de l'Office de tourisme
- Une possibilité de reconfiguration du stationnement en quinconce pour limiter le caractère rectiligne de l'aménagement (en prenant en compte les entrées charretières)



Travaux en cours pour la pacification de l'entrée de ville



Cœur de ville, à pacifier davantage (alternat programmé au niveau de l'ouvrage)

10/ Châtillon-en-Diois <> Menglon <> Recoubeau-Jansac

10/ CHÂTILLON-EN-DIOIS <> MENGLON <> RECOUBEAU-JANSAC

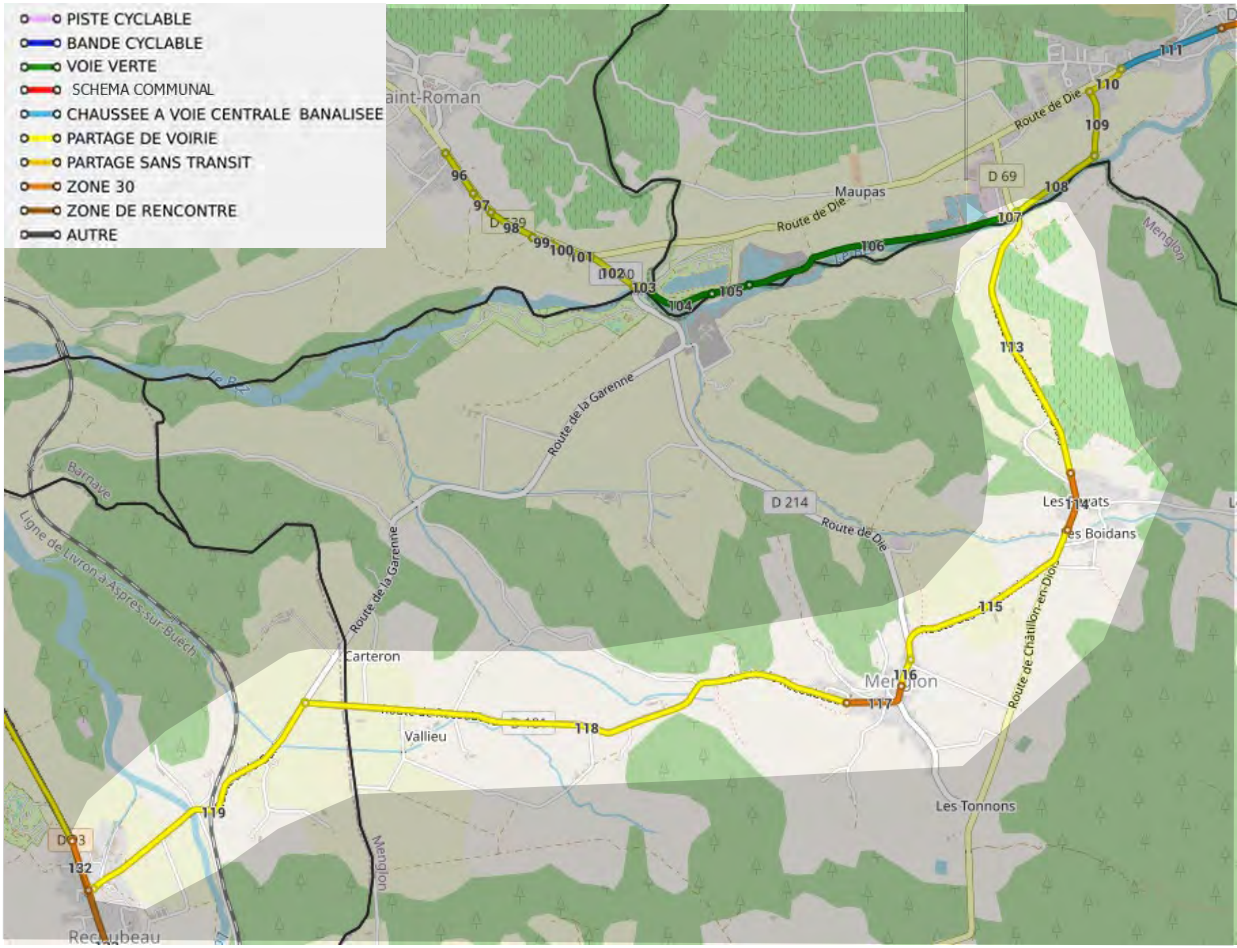
Compte-tenu de la faible circulation et de la vocation de cet itinéraire, il n'est pas projeté d'aménagements en site propre.

Les aménagements à réaliser consisteront à jalonner l'itinéraire, en rabattement sur l'axe structurant, et à réaliser du marquage au sol (pictogrammes vélos et chevrons) afin de marquer la présence des cycles sur cette voirie. Les traversées de bourg (Menglon et Les Payats) feront l'objet d'un traitement léger pour accentuer la zone 30 : marquage au sol, alternat.



Traversée de Menglon, nécessitant une extension de la zone 30 actuelle, la mise en place de pictogrammes vélos et chevrons tous les 50m, et une écluse centrale en entrée et sortie d'agglomération. Il est également possible de réduire visuellement la largeur de la chaussée.

⇨ De l'ordre de **35k€**



11/ Pont-de-Quart <> Recoubeau-Jansac

11/ PONT-DE-QUART <> RECOUBEAU-JANSAC

Cette section présente trois niveaux d'aménagements :

1. Le maintien de la configuration actuelle, avec une section en partage de voirie. Cette option, moins onéreuse, **n'offre toutefois pas un niveau de sécurisation adaptée à une pratique utilitaire du vélo.**

⇨ De l'ordre de **75k€**

2. La création de bandes cyclables, en élargissant la chaussée (en remblai, en busant le fossé, et en franchissant les petits ouvrages existants), et en utilisant les BMF (cf. carte à droite) existantes.

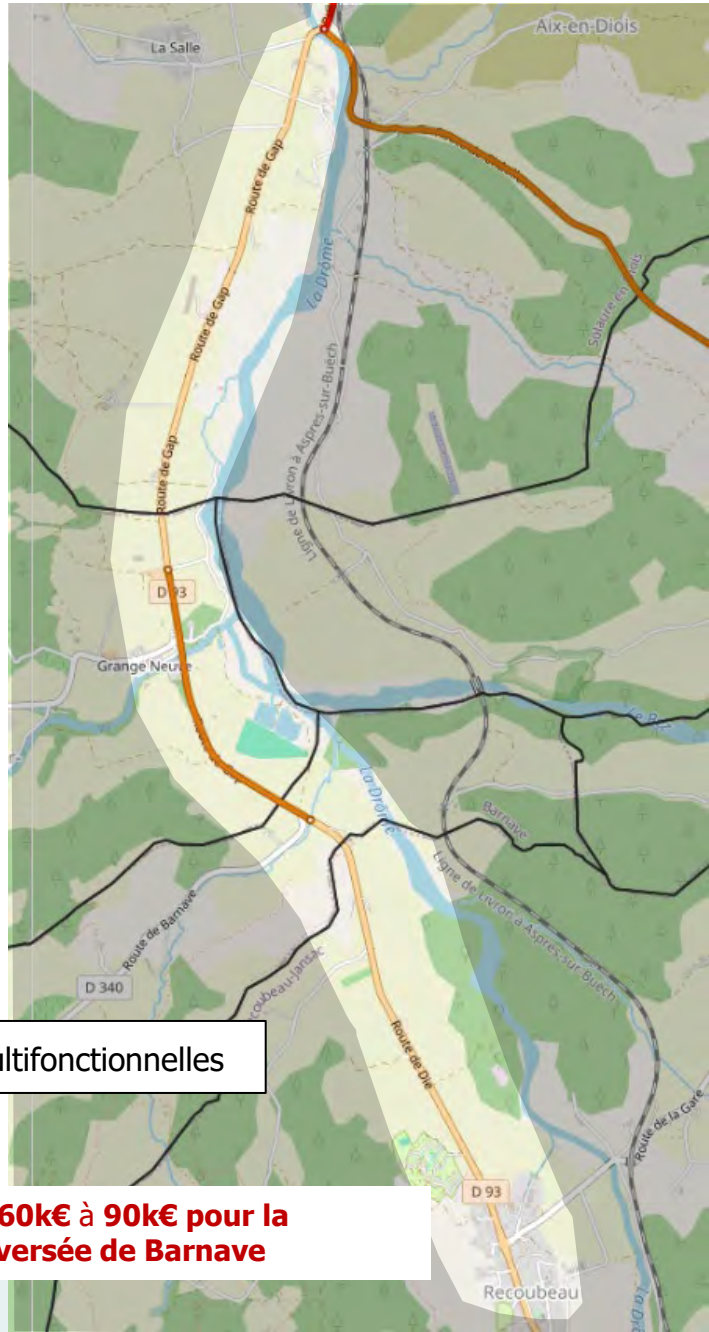
⇨ De l'ordre de **1,4M€**

3. La création d'un site propre, côté Est de la chaussée, soit au même niveau que la route départementale, soit en contrebas pour éviter les travaux de terrassements lourds.

⇨ De l'ordre de **2M€**



⚠ Enjeu foncier



Bandes multifonctionnelles

De **60k€** à **90k€ pour la traversée de Barnave**

11/ PONT-DE-QUART <> RECOUBEAU-JANSAC



Site propre à positionner au même niveau que la RD93



Site propre à positionner en contrebas ou en surplomb de la RD93



Petit ouvrage présent sur l'itinéraire (4 au total)



Emprise disponible en proximité de RD



Site propre à positionner en contrebas de la RD93



BMF à élargir davantage pour une circulation optimale

11/ PONT-DE-QUART <> RECOUBEAU-JANSAC

Focus sur Recoubeau

La traversée de Recoubeau n'est aujourd'hui pas aménagée, ni pour les cycles, ni pour les piétons.
Selon l'option retenue en entrée d'agglomération (partage de voirie, bandes cyclables, ou site propre), la configuration ne sera pas la même sur cette section.



Principe d'insertion en entrée Nord de Recoubeau, en cas de création de piste cyclable bidirectionnelle

Concernant la traversée de Recoubeau, il est préconisé une amélioration de la zone 30 :

- Suppression du marquage central
- Passage surélevé en sortie de giratoire
- Pictogrammes vélos et chevrons tous les 50m
- Réduction de la chaussée a 6m, voir 5m50, pour créer des cheminements piétons
- Création 2 plateaux (vers Mairie et en entrée Nord au carrefour vers Jansac)
- Compte tenu du flux piéton, il n'est pas projeté de réaliser une voie verte, la mixité piéton/cycle n'étant pas compatible
- En complètement de ces actions, possibilité de création d'une CVCB pour amplifier la présence vélo

Aménagements à affiner en concertation avec la ville de Recoubeau (projet communal de pacification de la traversée)

De **60k€** à **90k€ pour la traversée de Recoubeau**

11/ PONT-DE-QUART <> RECOUBEAU-JANSAC

Focus sur Recoubeau





Traversée de Recoubeau : chaussée large, absence de trottoir, absence d'aménagements cyclables

12/ Recoubeau-Jansac <> Luc-en-Diois

12/ RECOUBEAU-JANSAC <> LUC-EN-DIOIS

Un tronçon décomposé 4 sections

Enjeu foncier

1/ Section interurbaine entre Recoubeau et Montlaur, avec des principes similaires d'aménagements sur la tranche Nord Pont-de-Qaurt <> Recoubeau :

- Soit du partage de voirie (**niveau de sécurisation très limité**)
- Soit des bandes cyclables (nécessitant remblai et busage)
- Soit une piste cyclable bidirectionnelle (à positionner de manière variable à niveau ou en contrebas)

De **5k€** à **900k€**

2/ Traversée de Montlaur-en-Diois création d'une zone 30 et éventuellement d'une CVCB (à confirmer selon le niveau de trafic) : 2 plateaux au ni eau des traversées piétonnes, réduction des largeurs de chaussée (permettant également de créer un cheminement piéton), suppression de la chicane très routière, et réalisation d'une écluse avec by-pass cycles.

De **30k€** à **50k€**

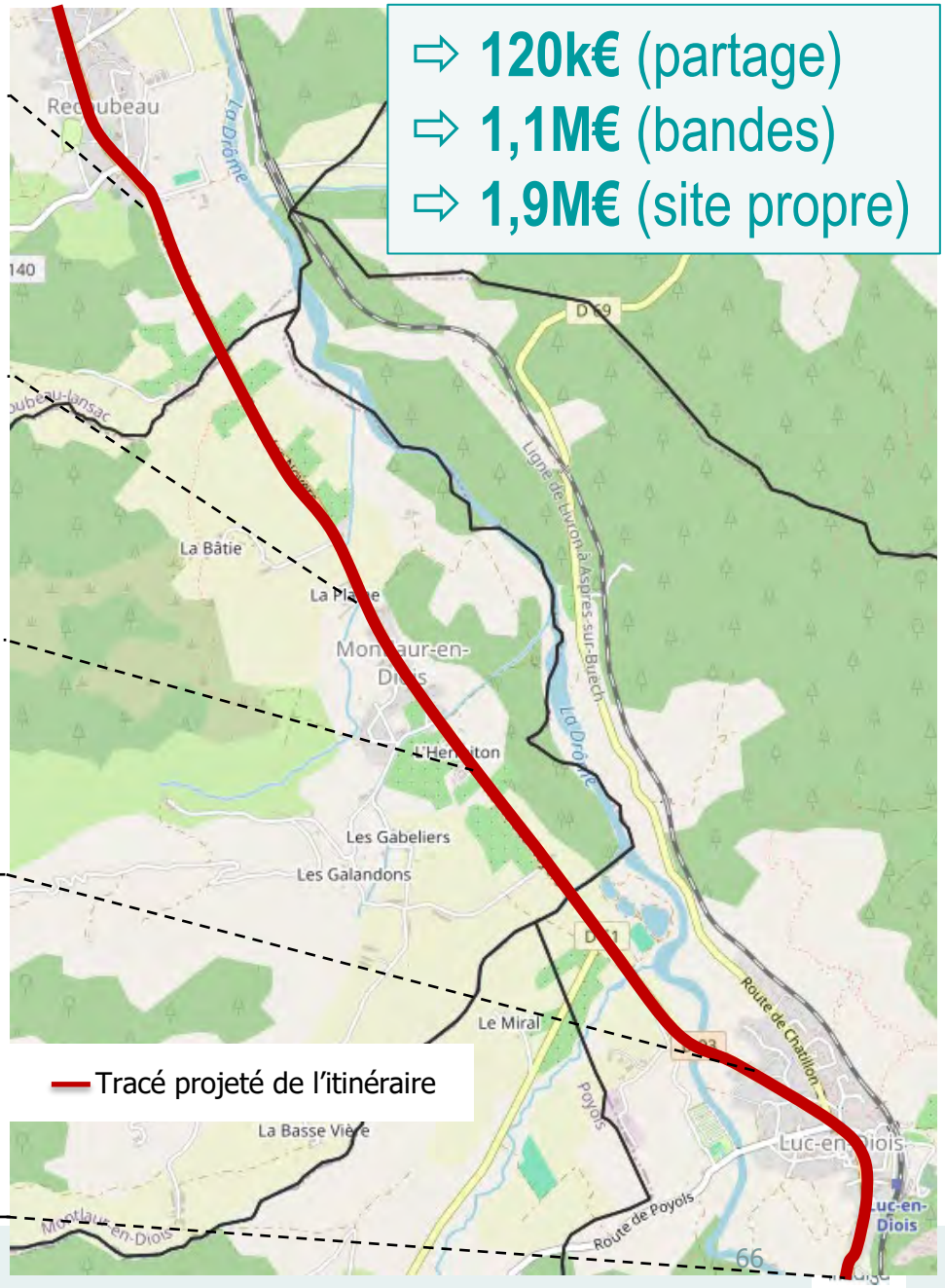
3/ Section interurbaine, avec un encorbellement ou une passerelle de plus de 50m à créer au droit du passage de la Drôme, si l'option piste cyclable bidirectionnelle est retenue (pour l'option bandes cyclables, il est possible de proposer ponctuellement du partage de voirie)

De **5k€** à **850k€**

4/ Traversée de Luc-en-Diois, nécessitant une extension de la zone 30, se matérialisant par :

- La création d'alternats en entrée d'agglomération
- La réduction de la largeur de la chaussée
- La matérialisation au sol de pictogrammes vélos et chevrons tous les 50m
- La création de trois plateaux
- En entrée de ville, et selon le niveau de trafic, la mise en place d'une CVCB

De **65k€** à **100k€**



12/ RECOUBEAU-JANSAC <> LUC-EN-DIOIS

2/ Traversée de Montlaur-en-Diois



Entrée d'agglomération Nord de Montlaur-en-Diois, actuellement limitée à 50km/h



Traversée d'agglomération, à la configuration très routière, n'incitant pas à abaisser sa vitesse

12/ RECOUBEAU-JANSAC <> LUC-EN-DIOIS

2/ Traversée de Luc-en-Diois



A gauche : entrée d'agglomération Nord, avec possibilité d'implantation d'un alternat (photo du haut) et d'un plateau (photo du bas)





A droite : zone de rencontre en traversée de bourg, pouvant faire l'objet d'un marquage au sol pour animer la zone (en haut)

Sortie Sud d'agglomération, pouvant également faire l'objet d'un alternat et d'un plateau pour accentuer l'entrée de ville



13/ Desserte de Barnave

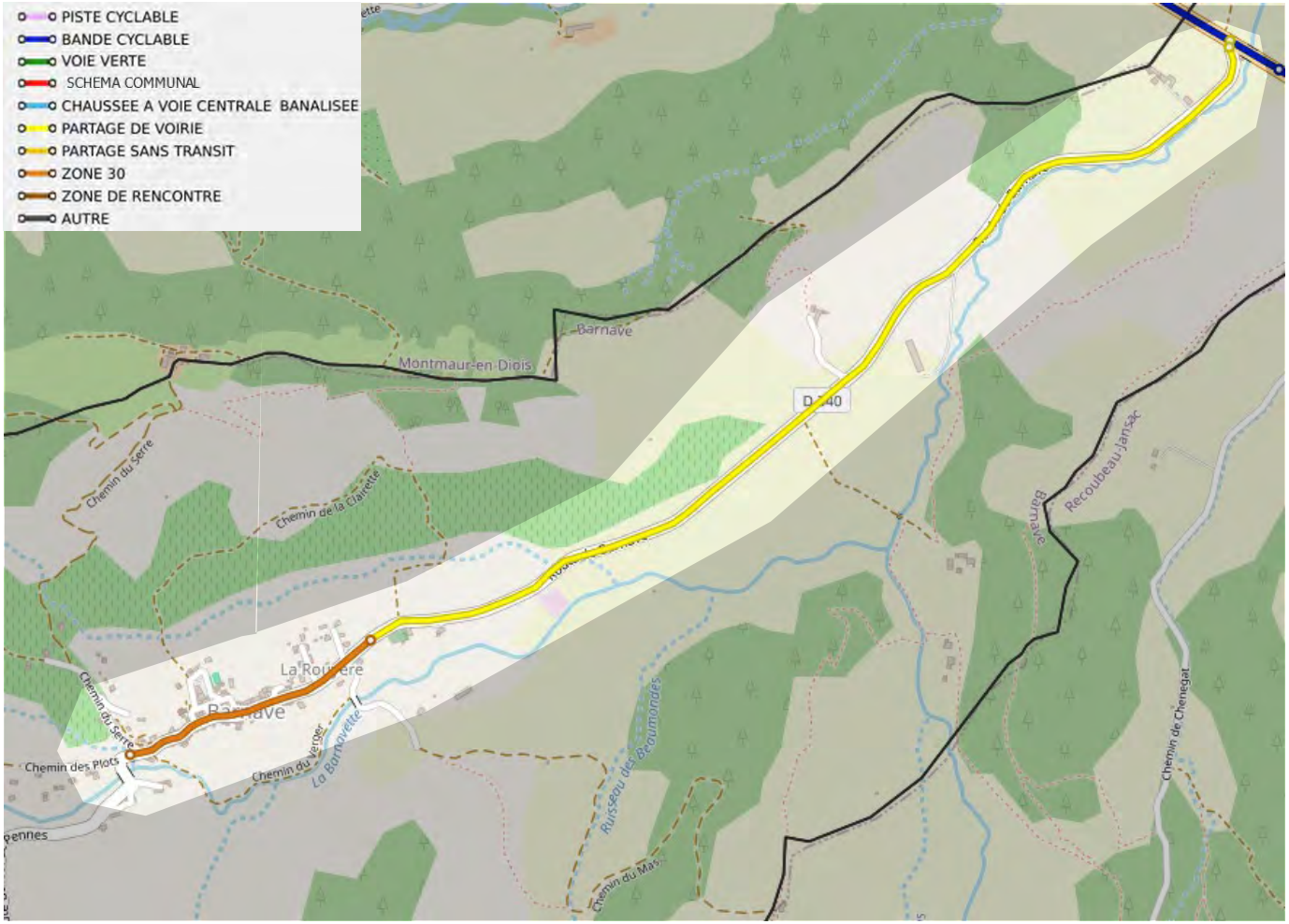
13/ DESSERTE DE BARNAVE

Compte-tenu de la faible circulation et de la vocation de cet itinéraire, il n'est pas projeté d'aménagements en site propre.
Les aménagements à réaliser consisteront principalement à raccorder l'itinéraire à l'aménagement qui sera réalisé sur la RD93 (possible traversée à prévoir), jalonner l'itinéraire, et à réaliser du marquage au sol (pictogrammes vélos et chevrons) afin de marquer la présence des cycles sur cette voirie.
La traversée de Barnave présente en l'état un niveau d'aménagement satisfaisant, à améliorer à la marge :

- Écluse centrale en entrée d'agglomération
- Marquage au sol coloré (dans la continuité de ce qui est déjà réalisé en entrée Sud)

⇨ De l'ordre de **10k€**





13/ DESSERTE DE BARNAVE

Focus sur le raccordement avec l'itinéraire structurant en cas de piste cyclable bidirectionnelle

- Traversée à niveau avec pictogrammes vélos, et possiblement changement de coloris pour la marquer davantage.
- Création d'une piste cyclable bidirectionnelle de raccordement pour gérer les traversées en entrée et sortie
- Cédez-le-passage pour les cycles, compte-tenu de la vitesse de circulation sur cet axe
- Pré-signalisation en amont de la traversée.



14/ Luc-en-Diois <> Le Claps et Bouligons

14/ LUC-EN-DIOIS <> LE CLAPS ET BOULIGONS

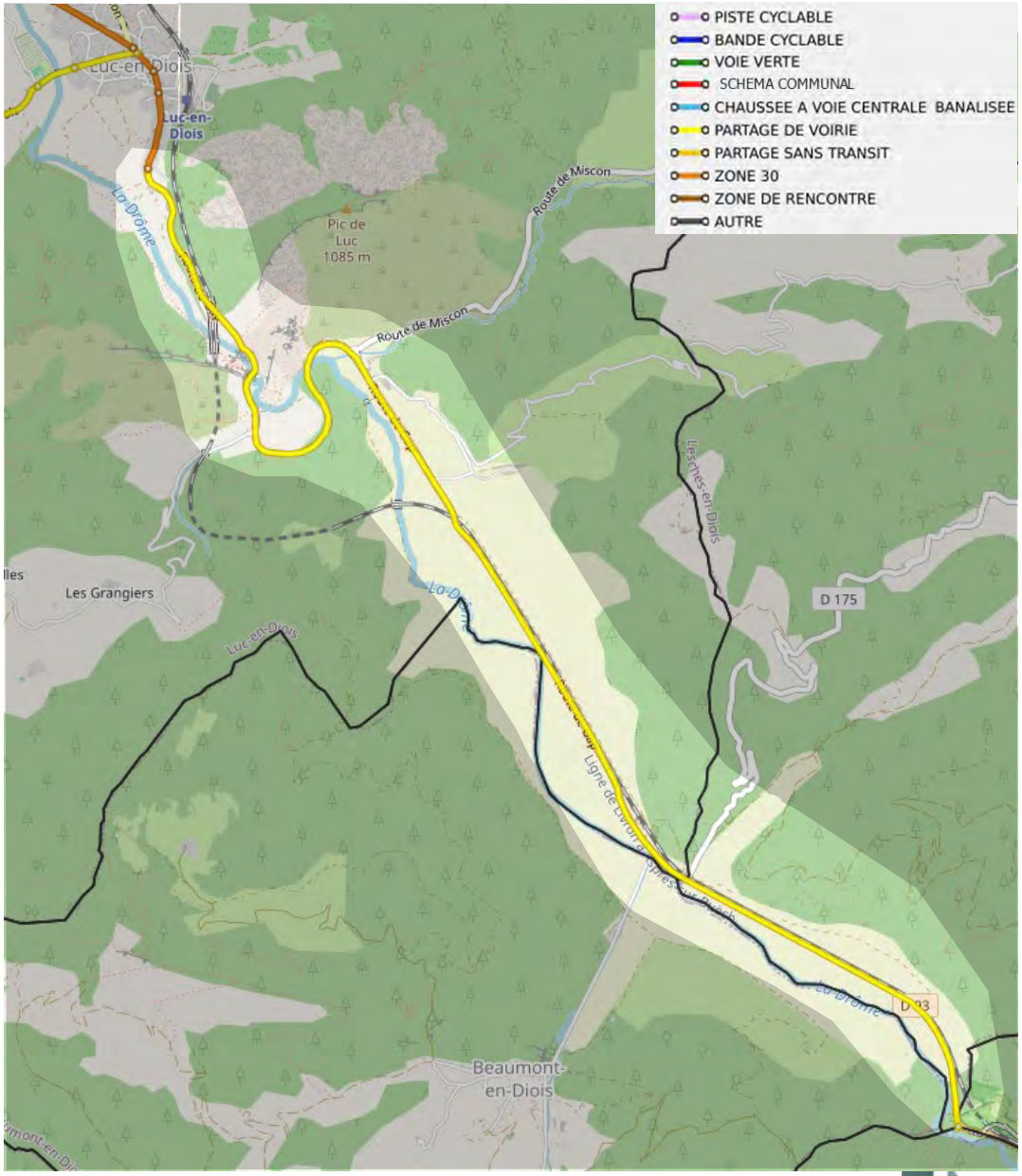
Compte-tenu de la faible circulation et de la vocation de cet itinéraire, il n'est pas projeté d'aménagements en site propre.
Les aménagements à réaliser consisteront principalement à jalonner l'itinéraire, et à réaliser du marquage au sol tous les 150m jusqu'au Claps, et à intervalle plus large jusqu'au marais de Bouligons.

⇨ De l'ordre de **15k€**





Etat actuel de la voirie, offrant une bonne visibilité en partie Sud, et des largeurs plus restreintes autour du Claps



15/ Luc-en-Diois <> Poyols

15/ LUC-EN-DIOIS <> POYOLS

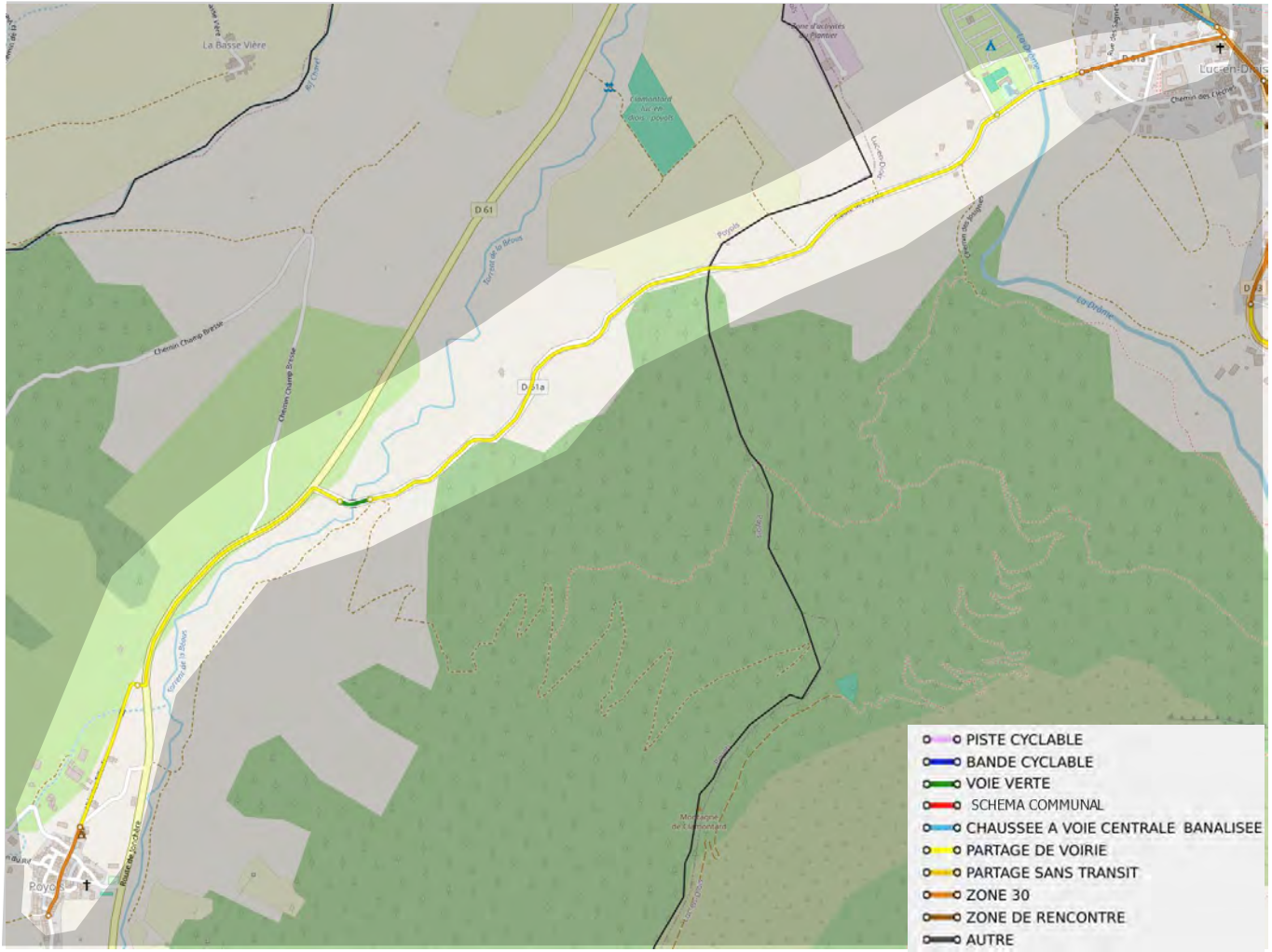
Cette liaison fait état d'une circulation très faible, la RD61 constituant l'accès principal à Poyols. Les aménagements à réaliser sont légers :

- Confortement de la zone 30 et alternat en sortie de Luc-en-Diois
- Pictogrammes vélos et chevrons
- Traitement du passage à niveau du torrent de la Béous, dont le franchissement peut s'avérer difficile en cas de fort courant

⇨ De l'ordre de **12k€**



Passage du torrent à améliorer (50cm de hauteur d'eau), en réutilisant la passerelle existante et en améliorant son accès



16/ La-Motte-Chalancon <> Plan d’eau du Pas des Ondes

16/ LA-MOTTE-CHALANCON <> PLAN D'EAU DU PAS DES ONDES

La desserte du plan d'eau présente un intérêt touristique, mais également pour le quotidien puisqu'il s'agit d'une base de loisir à vocation locale. L'itinéraire se décompose en 4 sections :

1. La sortie de La-Motte-Chalancon, faisant l'objet d'un traitement en partage de voirie, voir en CVCB sur la partie rectiligne. De **2k€** à **15k€**

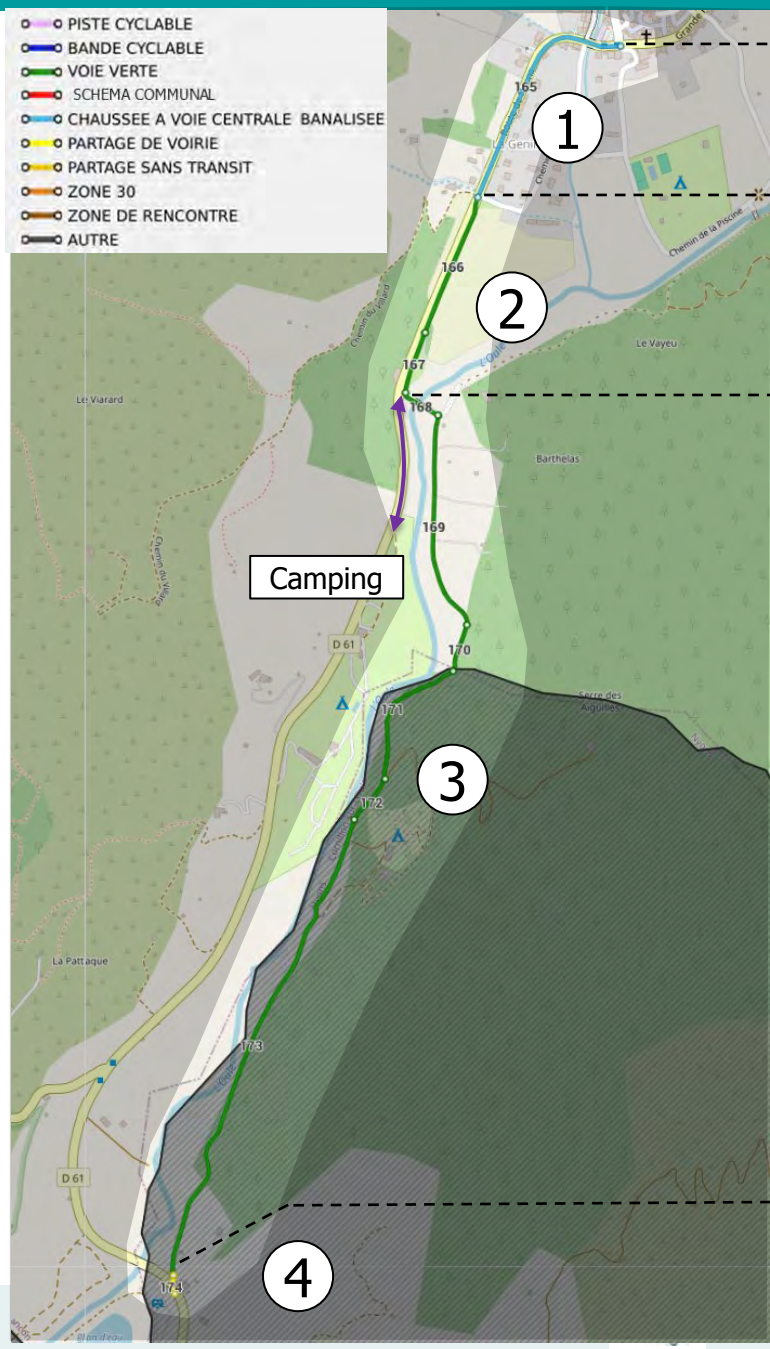
2. La section le long de la RD61, soit en partage de voirie, soit en créant une voie verte côté Est à la place du cheminement piéton, impliquant la suppression d'un alignement de 12 arbres, ou un dévoiement de la chaussée pour les conserver. De **2k€** à **125k€**

3. La section à l'Est de l'Oule, empruntant un chemin existant, en partie utilisable, mais à revêtir sur près de 400m. Cette section peut être convertie en voie verte, avec un accès restreint uniquement aux ayants-droits (pour éviter les shunts par cette route si elle est revêtue. De **2k€** à **125k€**

4. La gestion de la traversée de la RD61 pour rejoindre le plan d'eau, assez délicate compte-tenu de sa situation en virage, et hors agglomération. De l'ordre de **125k€**

⇨ De **170k€ à 300k€**

⚠ Enjeu foncier



16/ LA-MOTTE-CHALANCON <> PLAN D'EAU DU PAS DES

④ La gestion de la traversée de la RD61 pour rejoindre le plan d'eau



- Sur tout le secteur, possibilité création "effet" plateau avec changement coloris et revêtement, et bandes rugueuses en amont.
- Dans le sens La Motte > Plan d'eau : traversée cycle perpendiculaire et insertion sur le cheminement piéton borduré, **en mixité**
- Dans le sens Plan d'eau > La Motte : traversée perpendiculaire, puis pictogrammes et chevrons au sol.
- En complément (facultatif) : reprise des gabarits de carrefour pour limiter la prise de vitesse, pour les véhicules allant au lac notamment



17/ Lus-la-Croix-Haute <> La gare

17/ LUS-LA-CROIX-HAUTE <> LA GARE

La proximité de la gare de Luc-la-Croix-Haute avec le bourg-centre est pertinente et nécessite une meilleure accessibilité aux vélos. Le principal point à traiter est la traversée de la RD1075.

① Aménagement de la traversée de Lus-la-Croix-Haute : amélioration de la zone 30 existante (sécurisation autour de l'école, matérialisation passage cycle avec pictogrammes vélos, implantation d'un plateau, réduction visuelle des emprises avec du marquage coloré, alternat en entrée de ville Nord)

② Matérialisation passage cycle avec pictogrammes vélos et chevrons tous les 150m

③ Gestion de la traversée de la RD1075, en utilisant le cheminement piéton existant ou la voirie en impasse.

⇨ De l'ordre de **40k€**



17/ LUS-LA-CROIX-HAUTE <> LA GARE

③ La gestion de la traversée de la RD1075, en utilisant le cheminement piéton existant.



- Dans le sens Lus > Gare : accès par la voie en impasse, et création d'une piste unidirectionnelle et d'une traversée sécurisée en deux temps juste en amont de l'îlot existant, en veillant à ne pas gêner la giration
- Dans le sens Gare > Lus, l'insertion est plus difficile. Possibilité de créer un espace mixte, permettant d'accéder à l'îlot de traversée, avec un cheminement pied-à-terre du cycliste. **Toutefois, cette solution n'est pas optimale puisqu'elle risque de générer des conflits entre les piétons en double-sens, et les vélos en sens unique. Une requalification complète du carrefour permettrait une meilleure insertion des cycles sur la zone.**



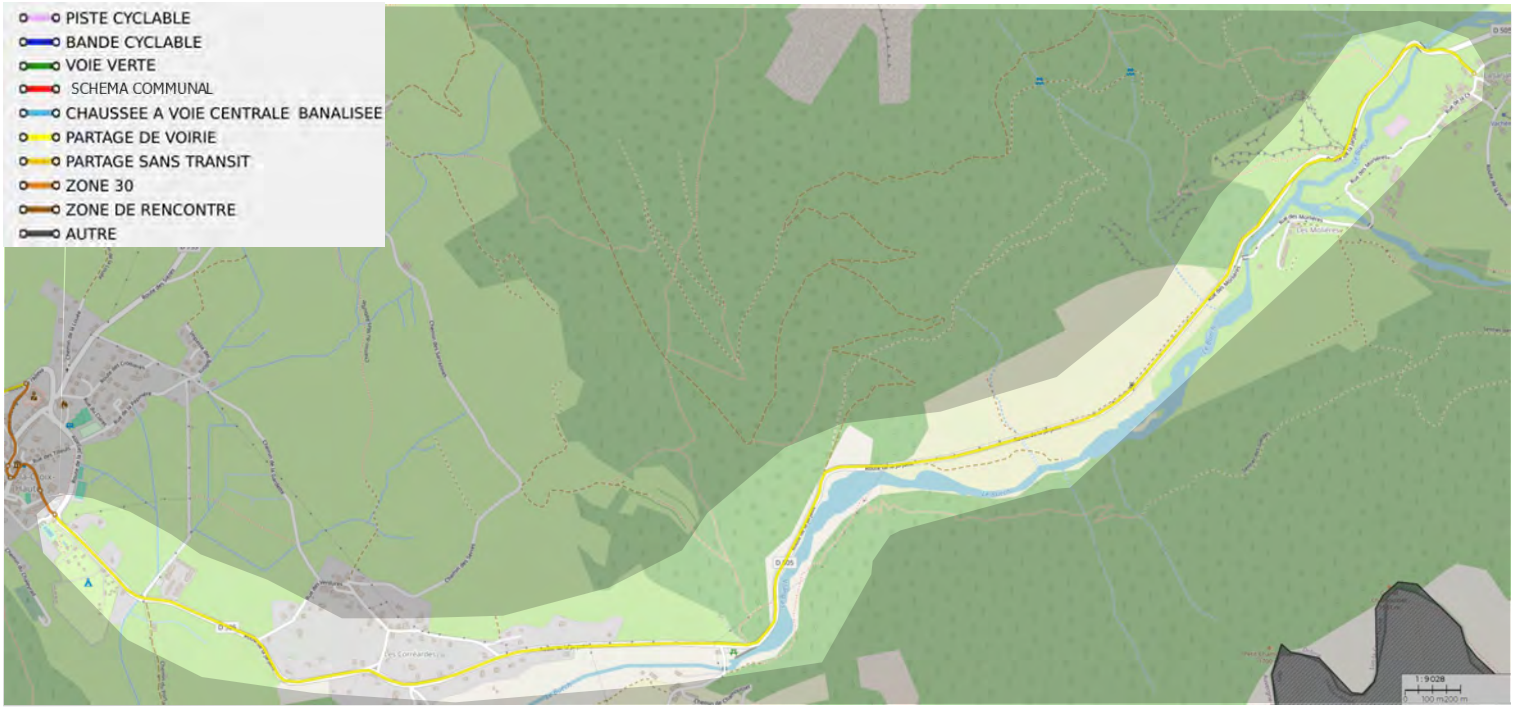
18/ Lus-la-Croix-Haute <> Lus-la-Jarjatte

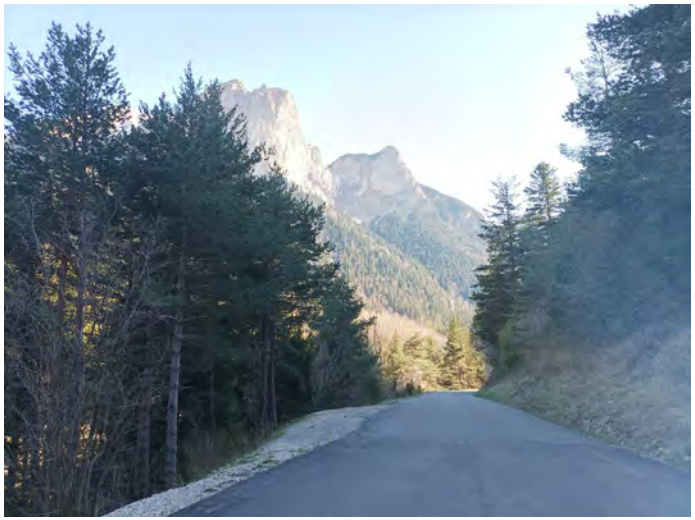
18/ LUS-LA-CROIX-HAUTE <> LUS-LA-JARJATTE

Compte-tenu de la faible circulation et de la vocation de cet itinéraire, il n'est pas projeté d'aménagements en site propre.
Les aménagements à réaliser consisteront principalement à matérialiser le passage des vélos avec des pictogrammes vélos et des chevrons tous les 200m (lien projet CD26 de proposer de la signalétique sur cet axe)

⇨ De l'ordre de **15k€**



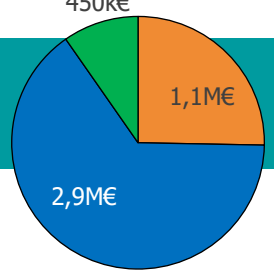


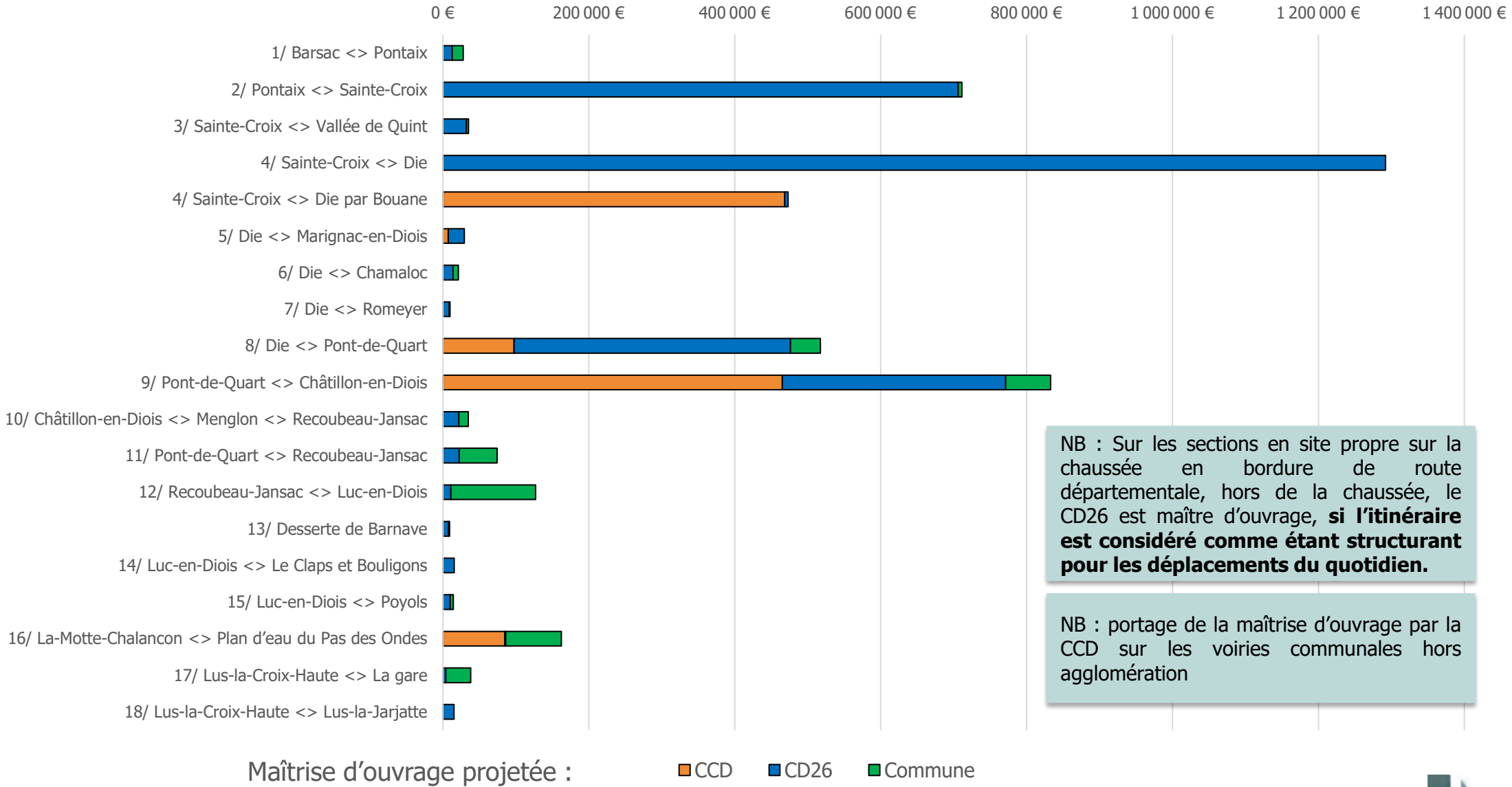


SYNTHESE FINANCIERE PAR LIAISONS

SYNTHÈSE PAR LIAISONS

OPTION MINIMALISTE (hors schéma communal de Die)

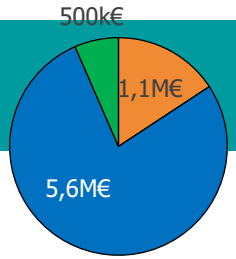




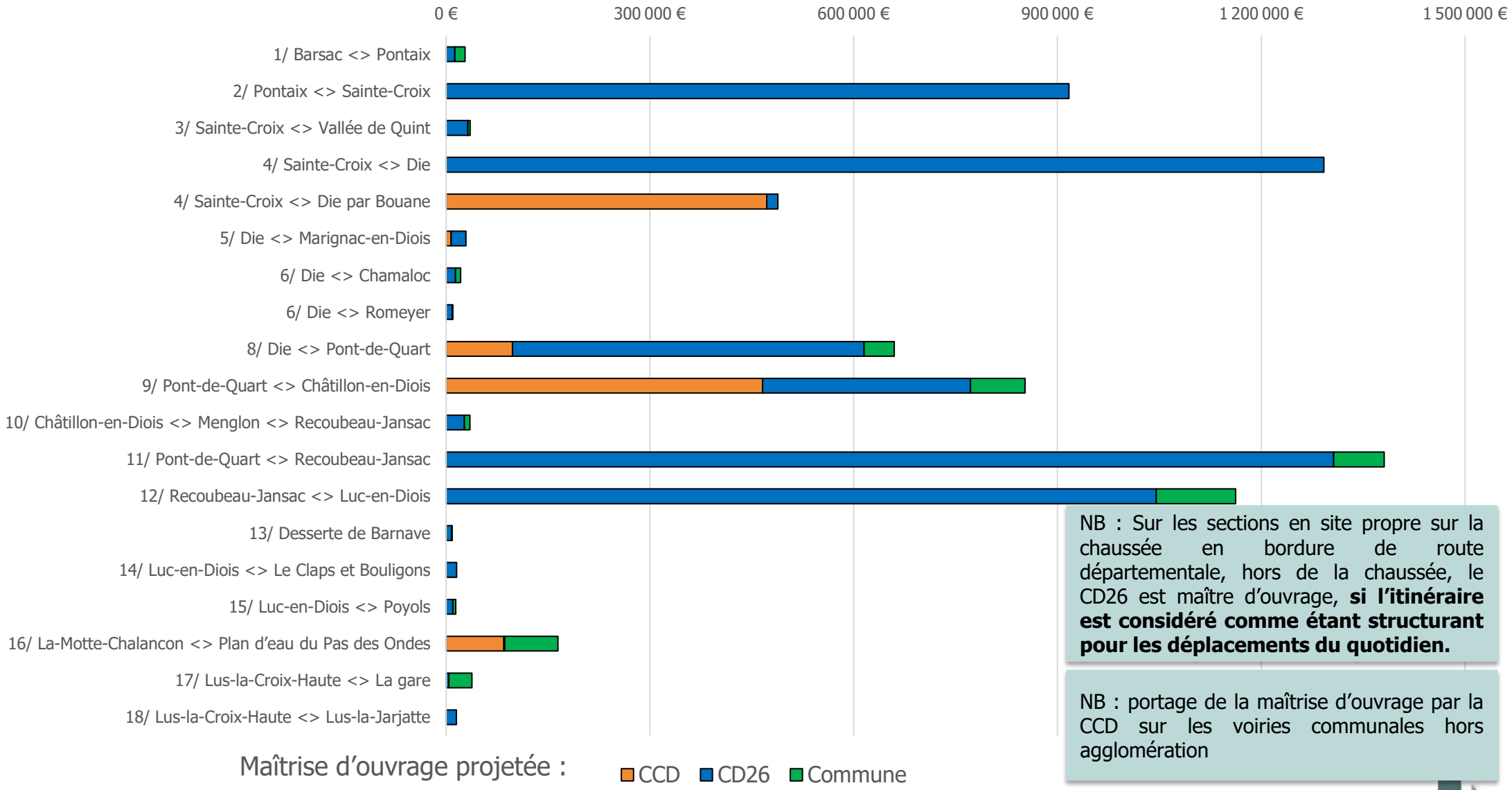
NB : Sur les sections en site propre sur la chaussée en bordure de route départementale, hors de la chaussée, le CD26 est maître d'ouvrage, **si l'itinéraire est considéré comme étant structurant pour les déplacements du quotidien.**

NB : portage de la maîtrise d'ouvrage par la CCD sur les voiries communales hors agglomération

SYNTHÈSE PAR LIAISONS



OPTION INTERMEDIAIRE (hors schéma communal de Die)

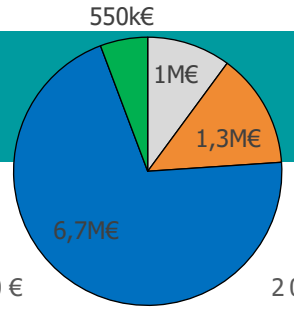


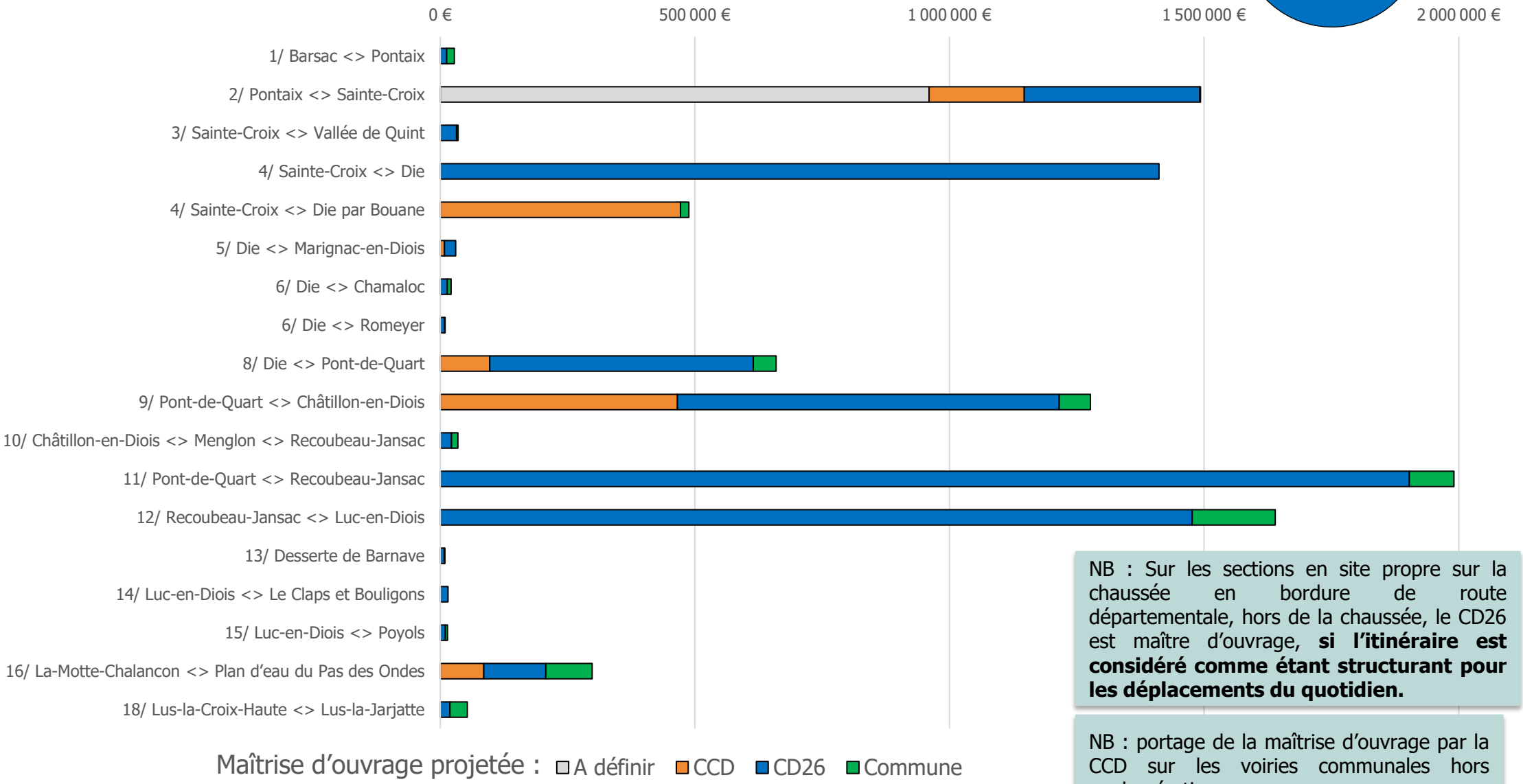
NB : Sur les sections en site propre sur la chaussée en bordure de route départementale, hors de la chaussée, le CD26 est maître d'ouvrage, **si l'itinéraire est considéré comme étant structurant pour les déplacements du quotidien.**

NB : portage de la maîtrise d'ouvrage par la CCD sur les voiries communales hors agglomération

SYNTHÈSE PAR LIAISONS

OPTION MAXIMALISTE (hors schéma communal de Die)





NB : Sur les sections en site propre sur la chaussée en bordure de route départementale, hors de la chaussée, le CD26 est maître d'ouvrage, **si l'itinéraire est considéré comme étant structurant pour les déplacements du quotidien.**

NB : portage de la maîtrise d'ouvrage par la CCD sur les voiries communales hors agglomération

Focus sur la Vélodrôme

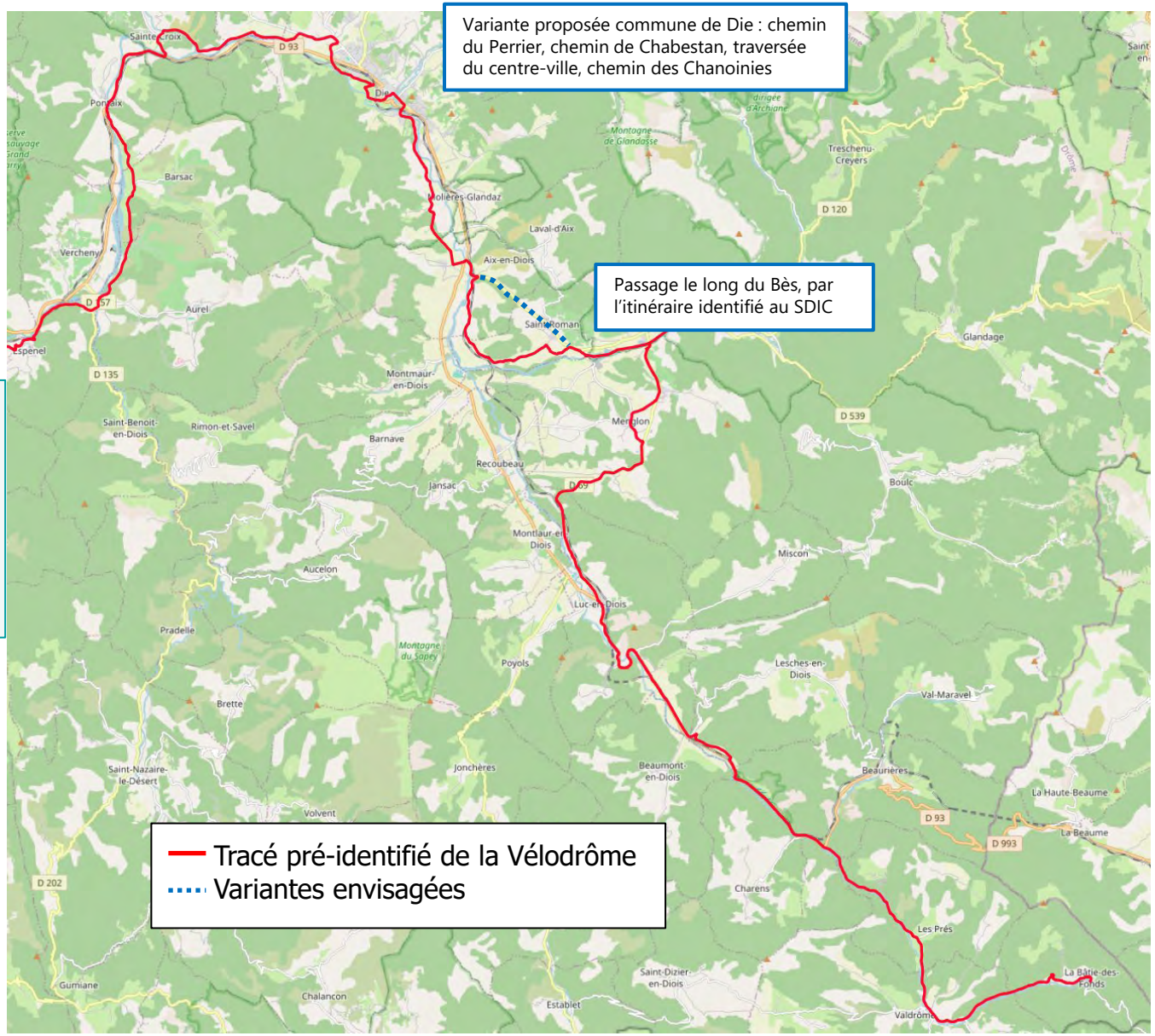
FOCUS SUR LA VÉLODRÔME

- ✔ 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.

⇨ Aménagements mutualisés au SDIC de l'ordre de :

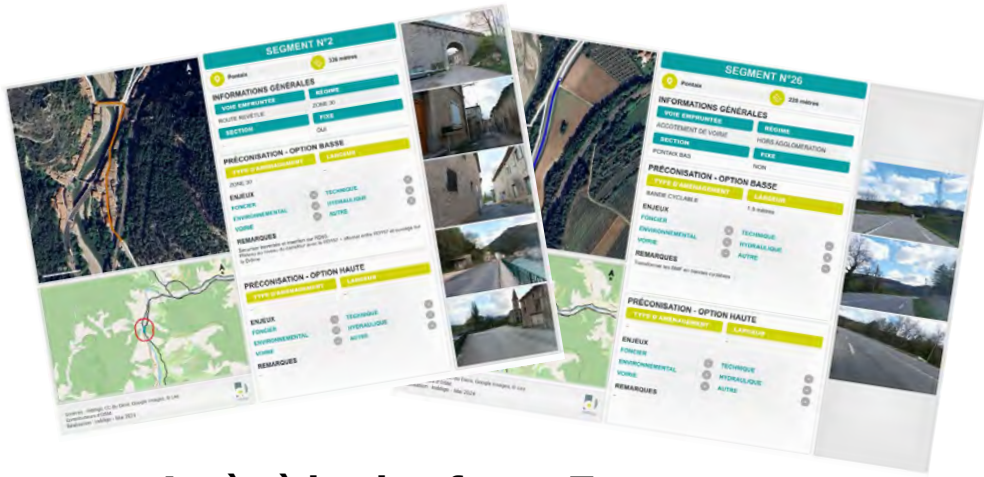
- **2M€** en option « minimaliste »
- **2,3M€** en option « intermédiaire »
- **3,3M€** en option « maximaliste »

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

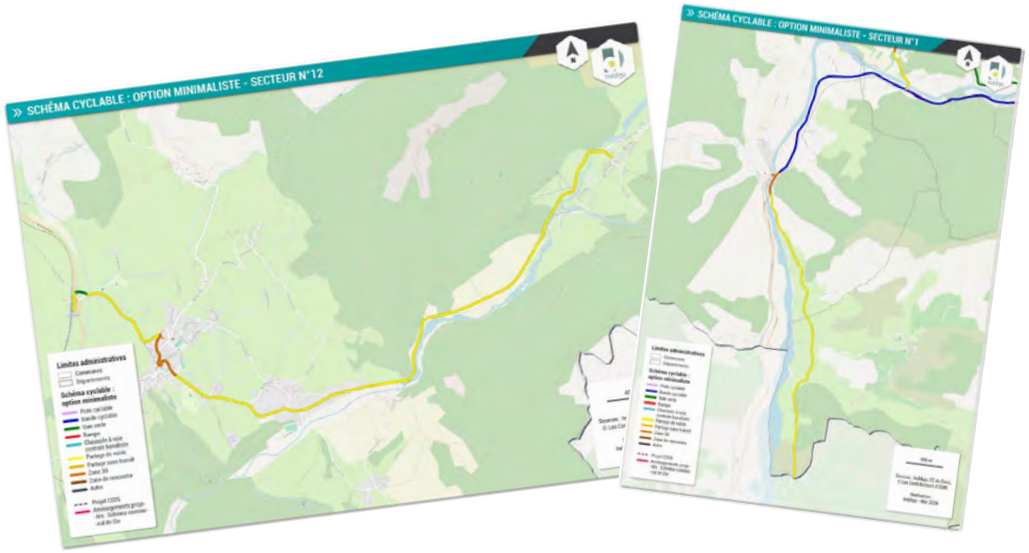


POUR ALLER PLUS LOIN…

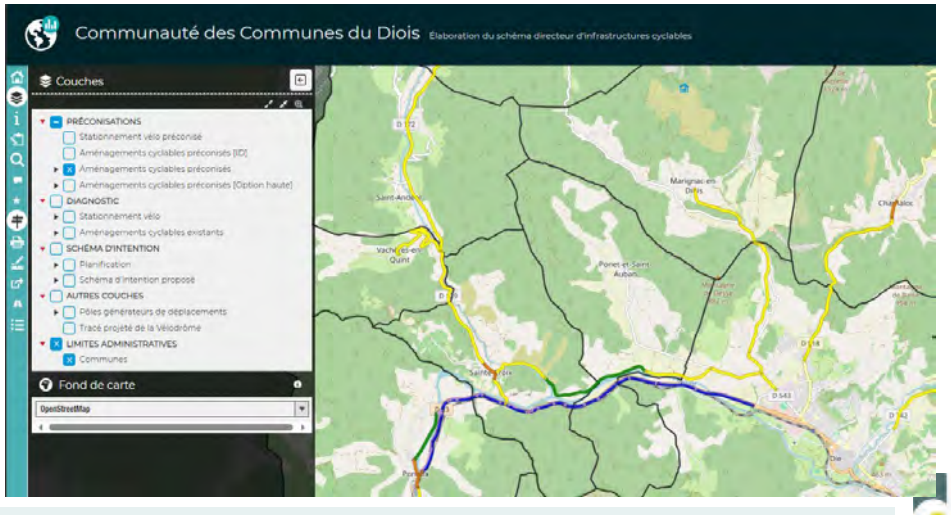
- ✓ **185 fiches segments**
  - Préconisations détaillées
  - Listing des enjeux foncier, technique, environnementaux
  - Chiffrage
  - Photos
  - Commentaires



- ✓ **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 DES VALIDATIONS DE PHASE 2
2. PRESENTATION DU SCHEMA CYCLABLE
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 en œuvre du schéma cyclable par le relevé d'indicateurs

0- ESTIMATION FINANCIÈRE DU SCHÉMA CYCLABLE

Estimation financière du volet « infrastructure »

✔ Un schéma estimé entre **5,6M€ HT et 10,6M€ HT**, selon le niveau d'aménagement **choisi :**

	Option « minimaliste »	Option « intermédiaire »	Option « maximaliste »
 *1*	**5,6M€ HT** *- 6,7M€ TTC*	**8,2M€ HT** *- 9,8M€ TTC*	**10,6M€ HT** *- 12,7M€ TTC*
€/an/hab. *2*	**36€**/an/hab	**52€**/an/hab	**68€**/an/hab
€/an *3*	**430k€**/an	**630k€**/an	**815k€**/an

Positionnement à privilégier, en combinant les deux options (site propre entre Sainte-Croix et Die, bandes cyclables envisageables entre Pont-de-Quart et Recoubeau), et offrant un niveau de sécurisation suffisant.

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 **300 000 €** à **570 000 €** pour le volet « infrastructure » semble pertinent sur une planification de **13 ans** (toute MOA confondue, après déduction des 30%).

0- ESTIMATION FINANCIÈRE DU SCHÉMA CYCLABLE

Estimation financière du volet « infrastructure » - **Option CCD, à arbitrer**

✔ Un schéma estimé **8,8M€**

	Scénario préférentiel CCD
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**

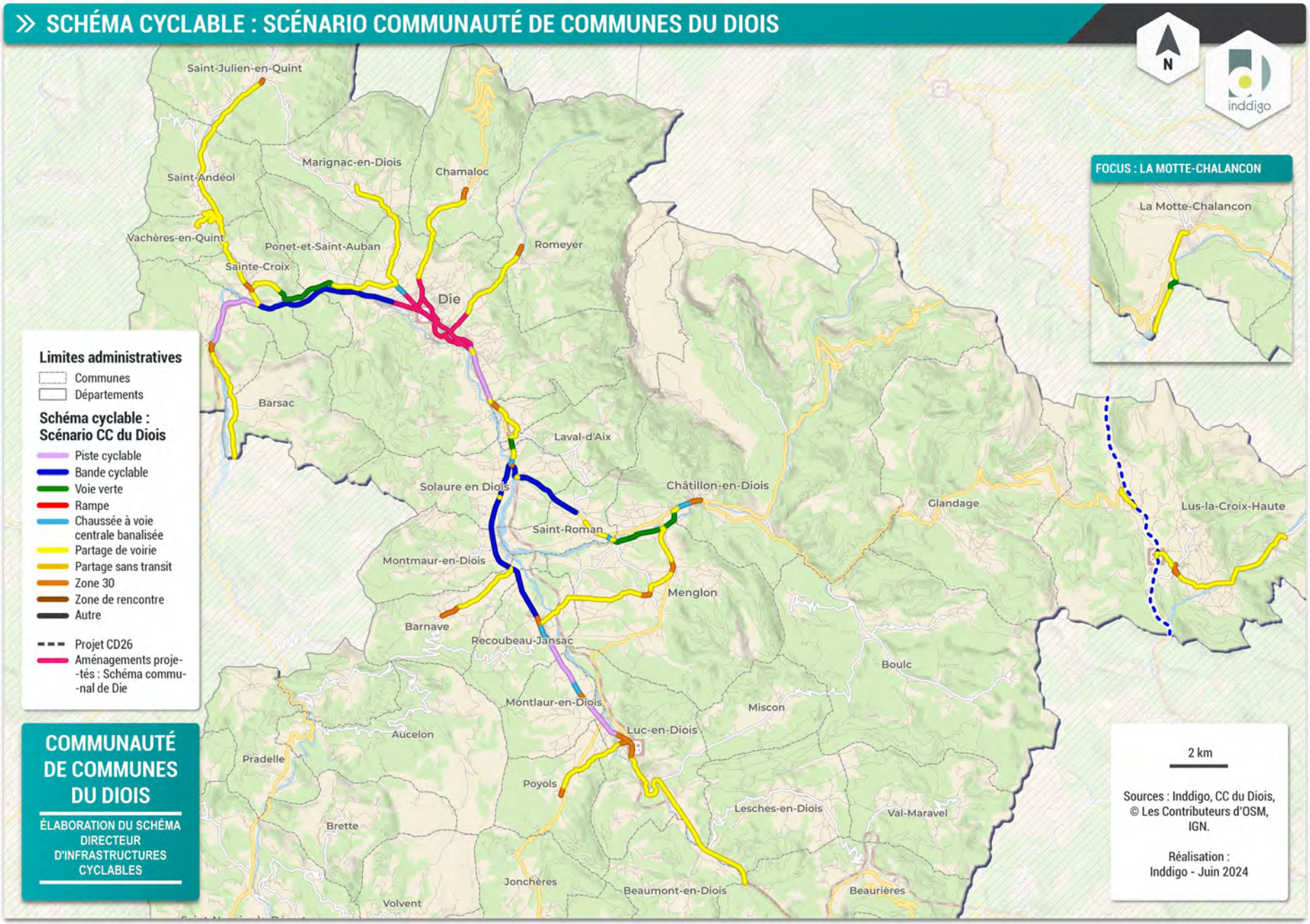
3 ⇨ Montant intégrant la recherche de financements

⇨ 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 porte sur les arbitrages suivants :

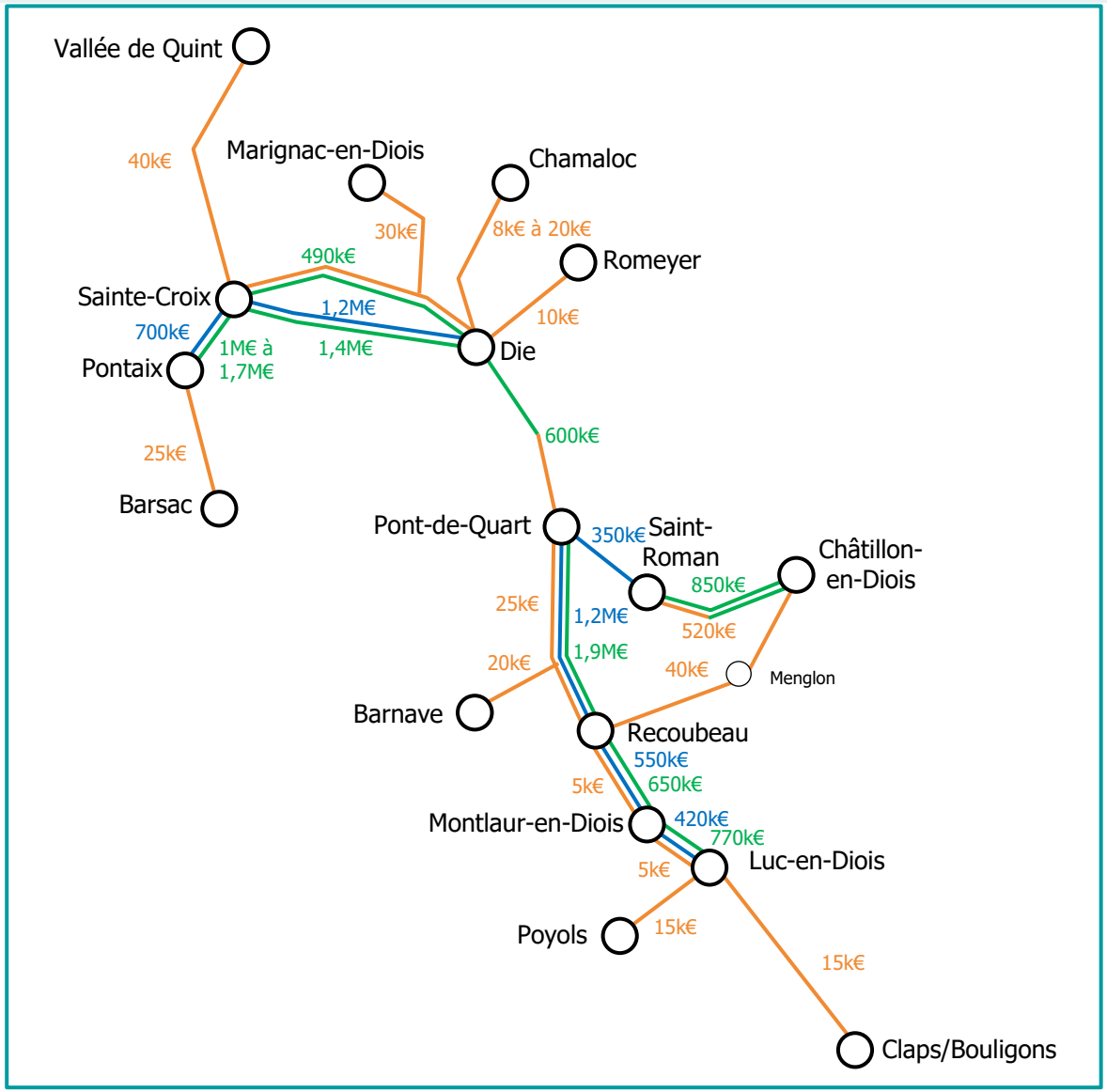
	Option « minimaliste »	Option intermédiaire	Option maximaliste
Pontaix <> Sainte-Croix	Bandes cyclables sur RD93	Site propre à côté de la RD93	Passage par Pontaix et création d'une passerelle sur la Drôme
Sainte-Croix<>Die	Bandes cyclables sur RD93		Site propre sur RD93
Saint-Roman <> Châtillon-en-Diois	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
+ l'ensemble du linéaire, sans variantes impactant significativement des dépenses d'investissement			

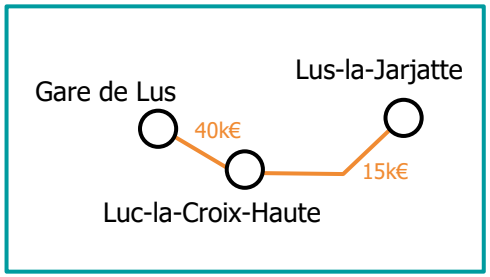
0- ESTIMATION FINANCIÈRE DU SCHÉMA CYCLABLE

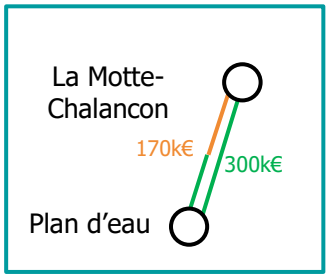


0- ESTIMATION FINANCIÈRE DU SCHÉMA CYCLABLE

Focus par liaison







Section principalement en partage de voirie

Section principalement en bandes cyclables

Section principalement en site propre

0- ESTIMATION FINANCIÈRE DU SCHÉMA CYCLABLE

Estimation financière du volet « infrastructure »

	Option minimaliste	Option intermédiaire	Option maximaliste
Barnave	9 004	84 924	552 784
Barsac	12 807	12 807	12 807
Beaurières	15 410	15 410	15 410
Chamaloc	18 336	18 336	18 336
Châtillon-en-Diois	528 271	547 582	528 641
Die	822 130	979 345	1 016 550
Die (schéma communale)	1 200 000	1 200 000	1 200 000
La Motte-Chalancon	86 122	88 255	224 480
Laval-d'Aix	96 612	96 612	96 612
Luc-en-Diois	79 208	485 660	932 483
Lus-la-Croix-Haute	55 084	55 084	55 084
Marignac-en-Diois	3 783	3 783	3 783
Menglon	24 716	24 716	24 716
Montlaur-en-Diois	41 234	431 792	496 580
Montmaur-en-Diois	13 680	434 400	454 400

	Option minimaliste	Option intermédiaire	Option maximaliste
Ponet-et-Saint-Auban	1 337 370	1 337 370	644 960
Pontaix	613 870	778 960	1 396 450
Poyols	6 015	6 015	6 015
Recoubeau-Jansac	66 522	842 422	880 912
Romeyer	978	978	978
Saint-Andéol	17 525	17 525	17 525
Sainte-Croix	126 266	125 286	820 146
Saint-Julien-en-Quint	780	780	780
Saint-Roman	79 185	79 185	407 010
Solaure en Diois	270 613	542 854	767 252
Vachères-en-Quint	6820	6820	6820
Cornillon sur l'Oule	76 280	76 280	76 280
TOTAL	**5,6 M€**	**8,2 M€**	**10,6 M€**

1- HIÉRARCHISATION DES AXES DU SCHÉMA CYCLABLE

✔ **Hiérarchisation à trois niveaux**

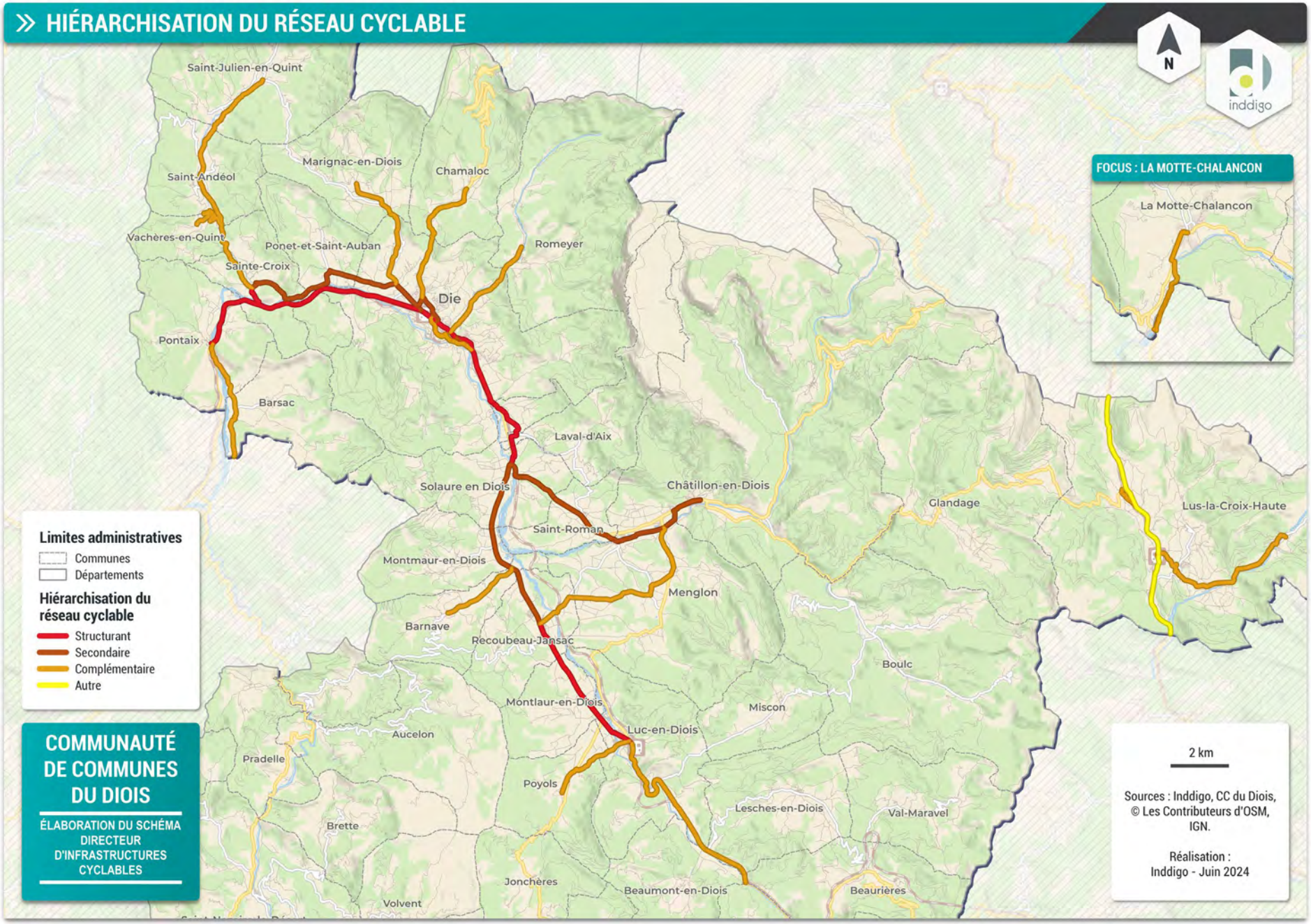
- Réseau structurant
  - Principales liaisons intercommunales
  - Enjeux techniques et financiers importants

- 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

	Option « minimaliste »	Option « intermédiaire »	Option « maximaliste »	Scénario CCD	
Structurant	3M€ HT	4,3M€ HT	5,5M€ HT	**4,8M€ HT**	*23,2 km*
Secondaire	1,6M€ HT	2,9M€ HT	3,9M€ HT	**2,9M€ HT**	*24,9 km*
Complémentaire	1M€ HT	1M€ HT	1,2M€ HT	**1M€ HT**	*65,3 km*

1- HIÉRARCHISATION DES AXES DU SCHÉMA CYCLABLE



2- PLANIFICATION

✔ **Une mise en œuvre proposée sur une durée de 13 ans**

Validation d'une proposition de planification suite aux repérages terrain

- 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



Estimation financière du volet « infrastructure »

- Investissement total à réaliser

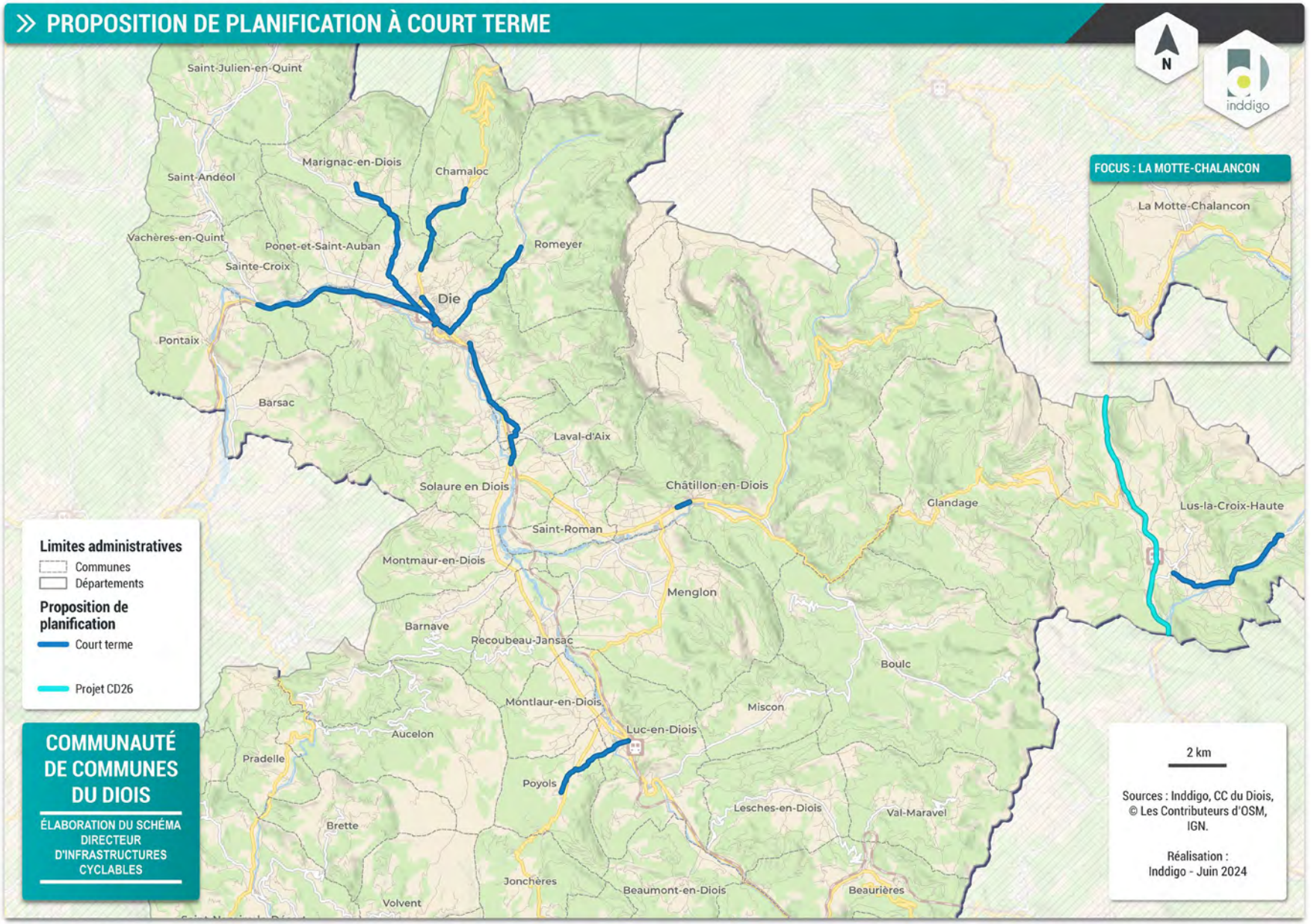
	Option « minimaliste »	Option intermédiaire	Option maximaliste	Scénario CCD	
Court-terme	2,2M€ HT	2,3M€ HT	2,4M€ HT	**2,4M€ HT**	*Moins de 4 ans*
Moyen-terme	2,6M€ HT	3,9M€ HT	5,3M€ HT	**4,3M€ HT**	*De 4 à 9 ans*
Long-terme	800k€ HT	2M€ HT	2,8M€ HT	**2,1M€ HT**	*De 9 à 13 ans*

- Investissement annuel à réaliser

	Option « minimaliste »	Option intermédiaire	Option maximaliste	Scénario CCD	
Court-terme	550k€ HT	575k€ HT	600k€ HT	**600k€ HT**	*Moins de 4 ans*
Moyen-terme	520k€ HT	580k€ HT	1M€ HT	**860k€ HT**	*De 4 à 9 ans*
Long-terme	160k€ HT	400k€ HT	650k€ TH	**420k€ HT**	*De 9 à 13 ans*

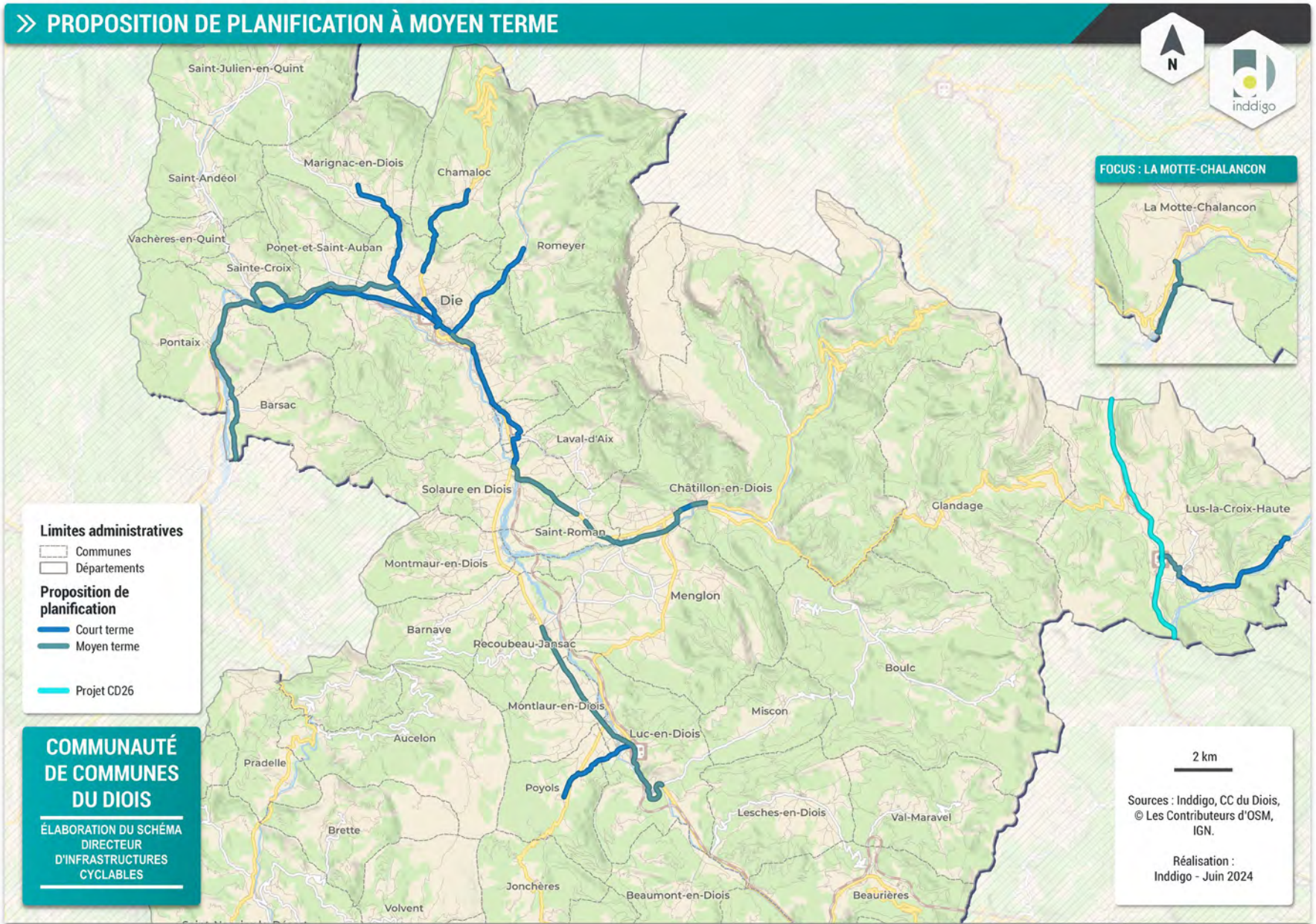
⇨ Budget court-terme similaire sur toutes les options, afin d'assurer l'aménagement des axes primordiaux.
⇨ Minimaliste : réduction du budget annuel en phases suivantes
⇨ Intermédiaire : maintien des ordres de grandeur du budget
⇨ Maximaliste : Sensible augmentation du budget annuel à moyen-terme, en lien avec une politique plus volontariste et la finalisation d'études de maîtrise d'œuvre

2- PLANIFICATION



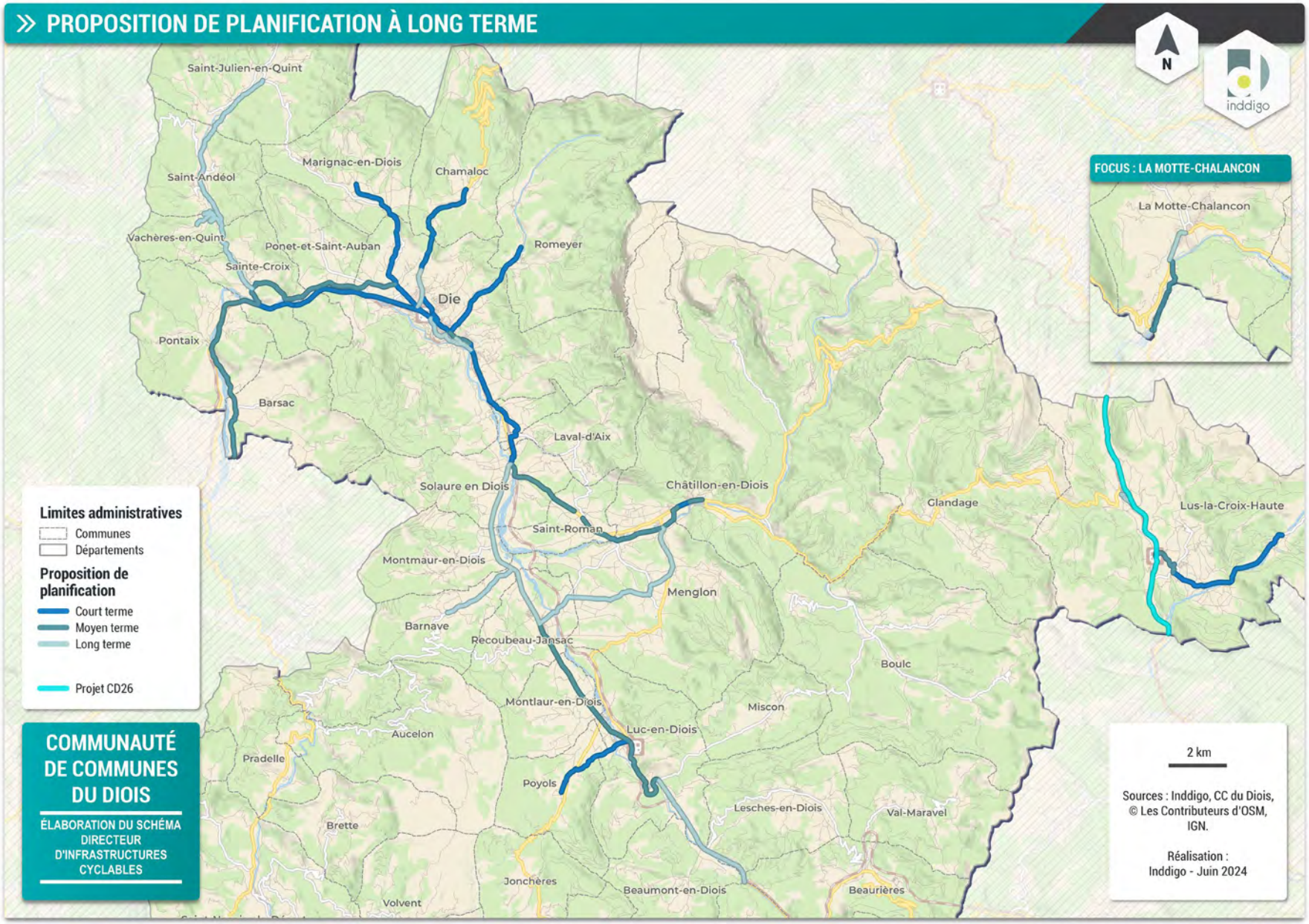
	Longueur
Structurant	10,5km
Secondaire	0km
Complémentaire	20,8km
TOTAL	**31,3km**

2- PLANIFICATION



	Longueur
Structurant	9,7km
Secondaire	14,7km
Complémentaire	7,5km
TOTAL	**31,9km**

2- PLANIFICATION



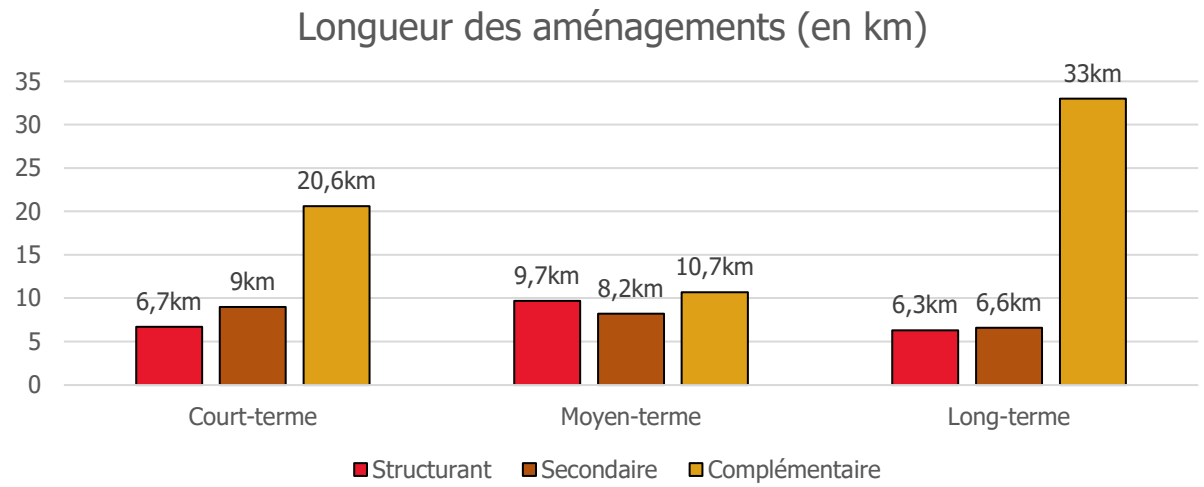
	Longueur
Structurant	0km
Secondaire	6,2km
Complémentaire	35,6km
TOTAL	**41,9km**

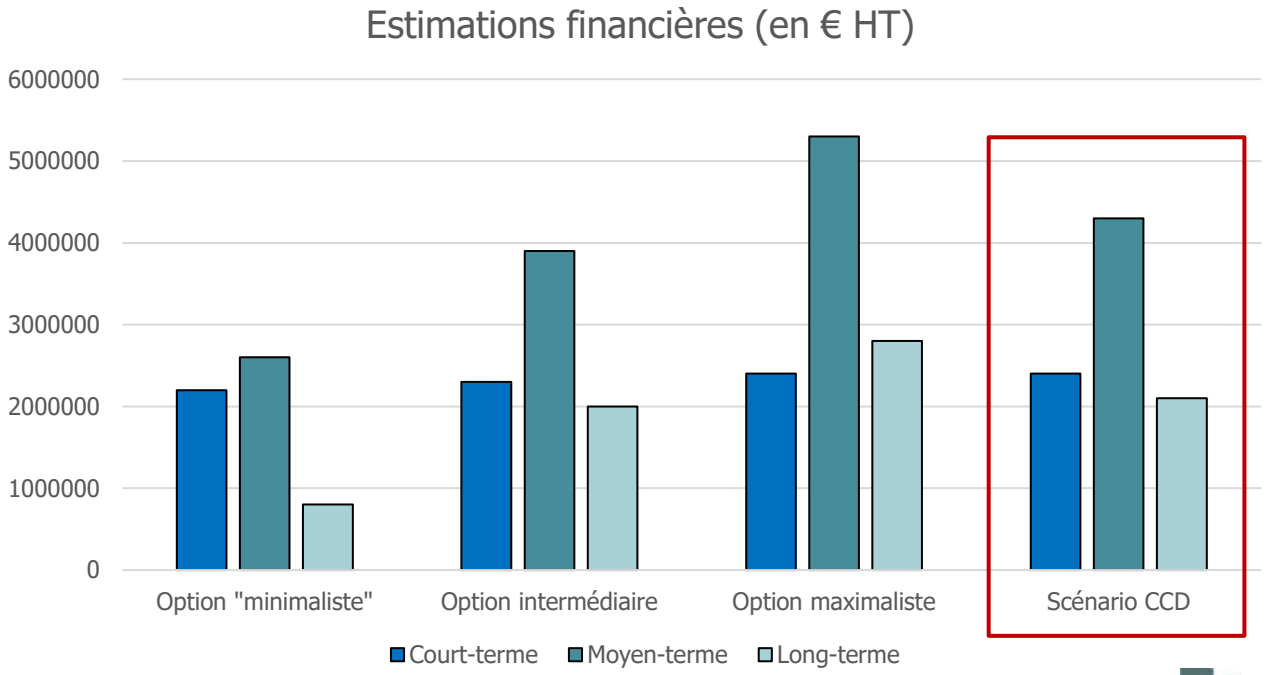
2- PLANIFICATION DU SCHÉMA CYCLABLE

✔ Synthèse

- Homogénéité de déploiement du réseau structurant et secondaire.
- Densification du réseau à long-terme, une fois les axes structurants aménagés
- Dépenses d'investissement plus faible en début de schéma, pour assurer la faisabilité des réalisations
- Sensible augmentation des montants à moyen/long terme pour bénéficier d'un réseau qualitatif (sur le scénario CCD et les options intermédiaire et maximaliste)

⇨ **Augmentation du budget annuel consacré au schéma cyclable à prévoir**





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%*

Financements européens - FEDER

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

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 de l'ordre de 30 à 40% HT

4- GOUVERNANCE – AUJOURD'HUI, QUELLE LÉGITIMITÉ D'INTERVENTION DE LA CCD ?



CRÉATION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

- GESTIONNAIRE DE VOIRIE (TRAVAUX)
- GESTIONNAIRE DE VOIRIE OU CCD (ÉTUDES)



POLICE DE CIRCULATION

- POUVOIR DE POLICE (MAIRE OU PRÉSIDENT DU DEPARTEMENT)



ECLAIRAGE DES VOIES

- POUVOIR DE POLICE DE MAIRE



ENTRETIEN

- GESTIONNAIRE DE VOIRIE (CONVENTIONNEMENT POSSIBLE SI L'AMÉNAGEMENT EST SUR LES ABORDS)



AMENAGEMENTS DE STATIONNEMENT

- POUVOIR DE POLICE (SUR ESPACE PUBLIC)
- COMMUNES, DÉPARTEMENT ET RÉGION (ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES)
- COMMUNES (DOMAINES PRIVÉ / BÂTIMENTS : DOCUMENTS D'URBANISME)



JALONNEMENT

- ETUDES / TRAVAUX : COMMUNES ET/OU CCD
- ENTRETIEN DU JALONNEMENT : GESTIONNAIRE DE VOIRIE



COMMUNICATION, PROMOTION, SUIVI

- CCD
- OU COMMUNES



SERVICES

- CCD

4- GOUVERNANCE – LES ÉLÉMENTS D'ARBITRAGE

GESTIONNAIRE DE VOIRIE

Qui est légitime ? → Prise de compétence OU Contractualisation OU Lobbying

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Qui a les moyens techniques et humains? → Compétences techniques / ETP dédié

Selon choix ci-dessus, positionnement variable : porteur, incitateur, participant

FINANCEMENT

Qui a les moyens financiers ? Qui va chercher les financements ? → Légitimité / Moyens humains / Motivation

ENTRETIEN

Qui est légitime ? → Moyens humains / Moyens financiers / Matériel d'entretien spécifique spécifique

COORDINATION

CCD → Communes, CD26

Points abordés

- Planning de réalisation et échéances programmatiques
- Gestionnaires concernés
- Mise en cohérence des programmes de travaux (profiter des opportunités de travaux de voirie)
- Recherches et attribution des financements (locaux, régionaux, nationaux)
- Avancée des travaux en cours
- Gestion de l'entretien
- …

Choix CCD à opérer

Critères d'arbitrage

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

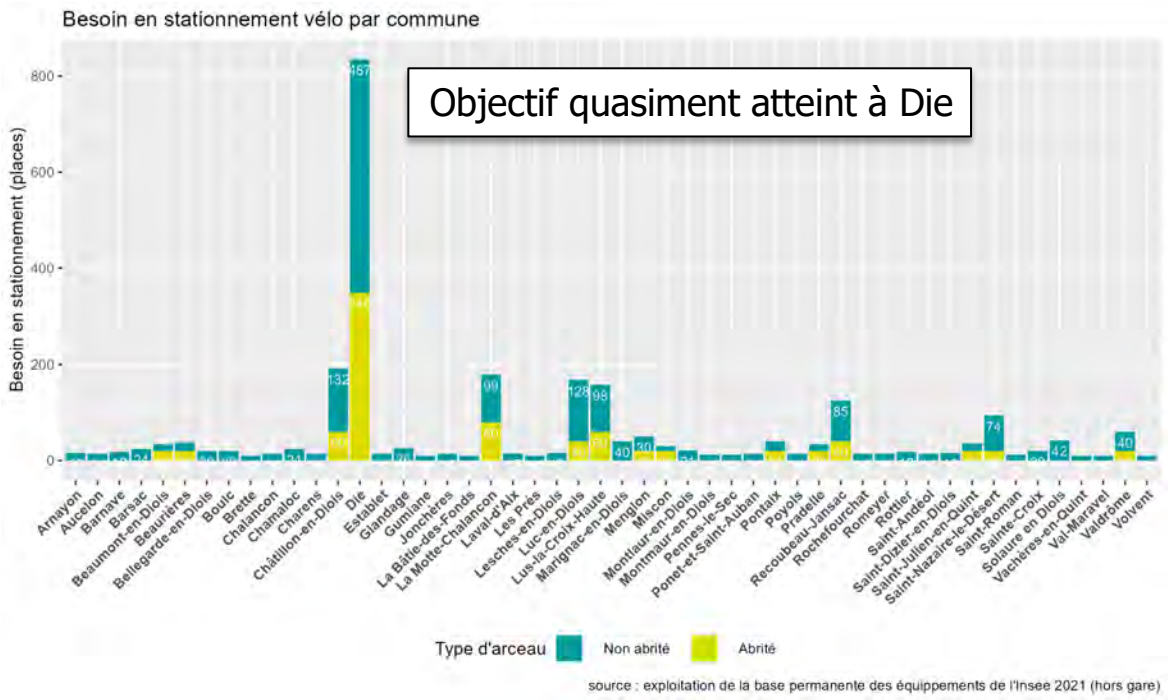
5- EVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE

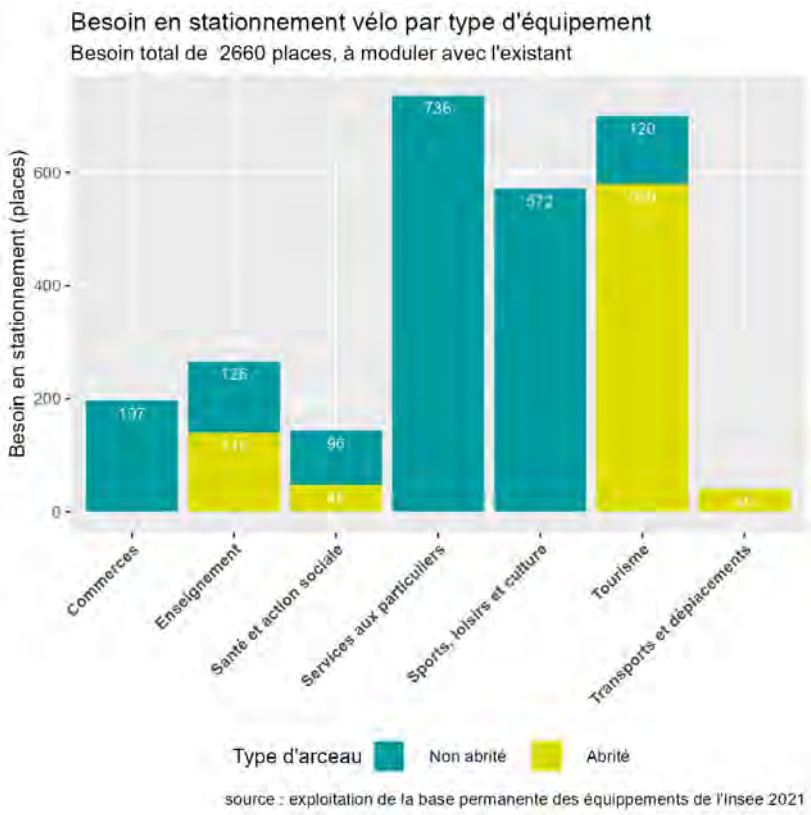
Thématique	Indicateur	Fréquence	Objectif
Stationnement vélo	Nombre d'arceaux implantés	*Deux fois par an*	• Respect des objectifs fixés au schéma • Détail par commune
	Nombre de stationnements améliorés	*Deux fois par an*	Nombre de places inadaptées remplacées par un mobilier de type arceau
	Enquête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

1. RAPPEL DES VALIDATIONS DE PHASE 2
2. PRESENTATION DU SCHEMA CYCLABLE
3. APPROFONDISSEMENTS TECHNIQUES (propositions INDDIGO)
4. PROGRAMME OPERATIONNEL DE MISE EN OEUVRE
5. LE STATIONNEMENT VELO
6. LE JALONNEMENT

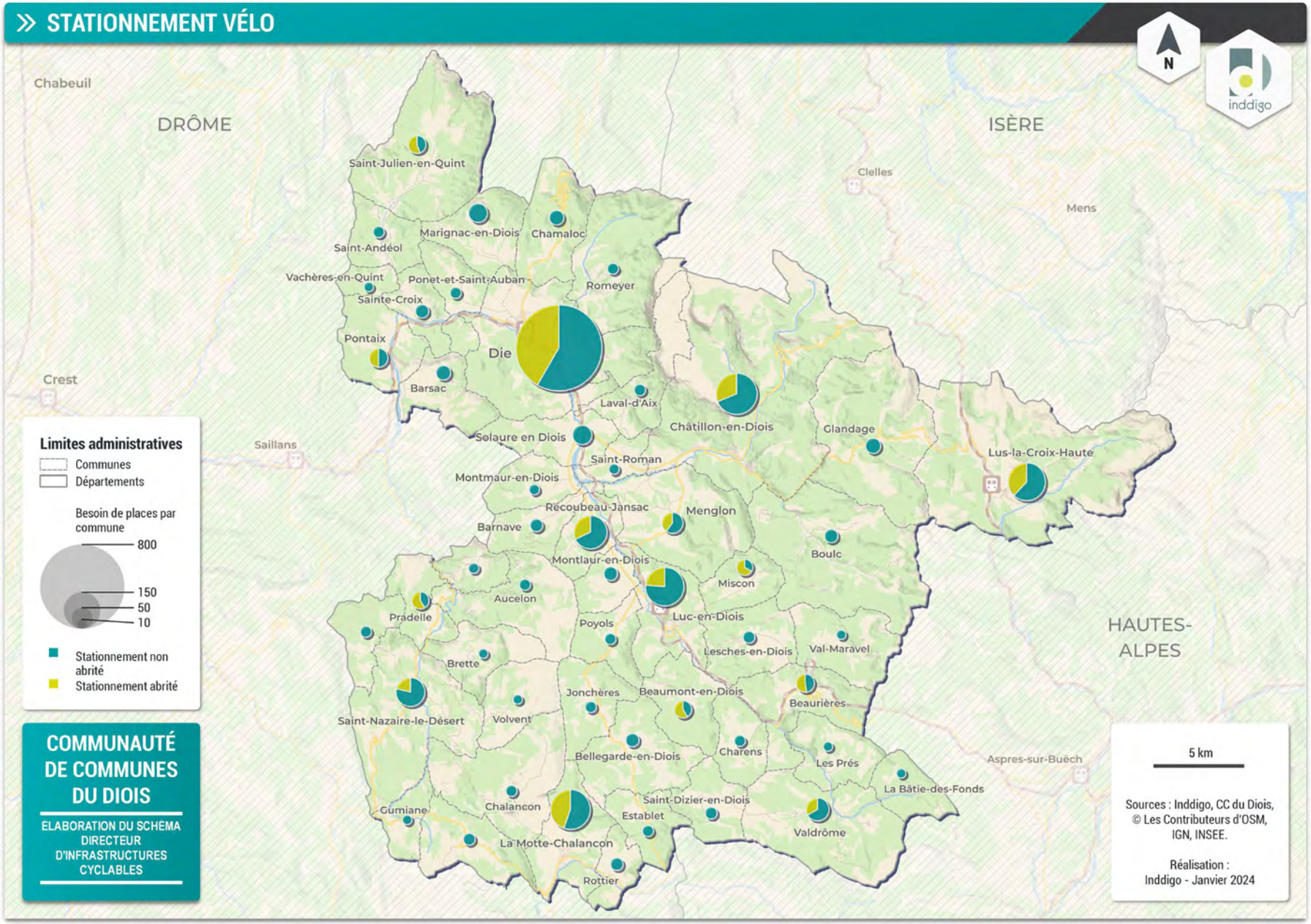
LES EQUIPEMENTS VÉLOS – STATIONNER SON VÉLO

- ✔ **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



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 (< à 2h)

- 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€ à investir sur la durée du schéma

3,6€/an/habitant (sur 8 ans)

Stratégie de déploiement du stationnement

Montant moyen annuel à allouer au stationnement : **43k€/an** (sur 8 ans)

Selon l'option infrastructurelle qui sera choisie, possibilité d'ajuster le montant annuel alloué au stationnement

[RAPPEL]

	Option « minimaliste »	Option intermédiaire	Option maximaliste	Scénario CCD	
Court-terme	550k€ + 43k€/an	575k€ + 43k€/an	600k€ + 43k€/an	**600k€** + 43k€/an	*Moins de 4 ans*
Moyen-terme	520k€ + 43k€/an	580k€ + 43k€/an	1M€ + 43k€/an	**860k€** + 43k€/an	*De 4 à 9 ans*
Long-terme	160k€	400k€	650k€	**420k€**	*De 9 à 13 ans*

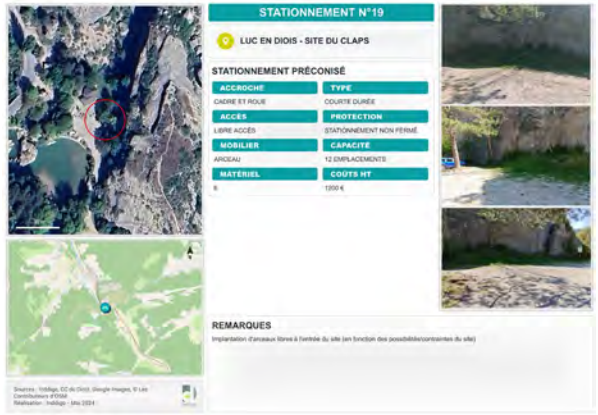
ANALYSE DÉTAILLÉE D'IMPLANTATION DE STATIONNEMENT

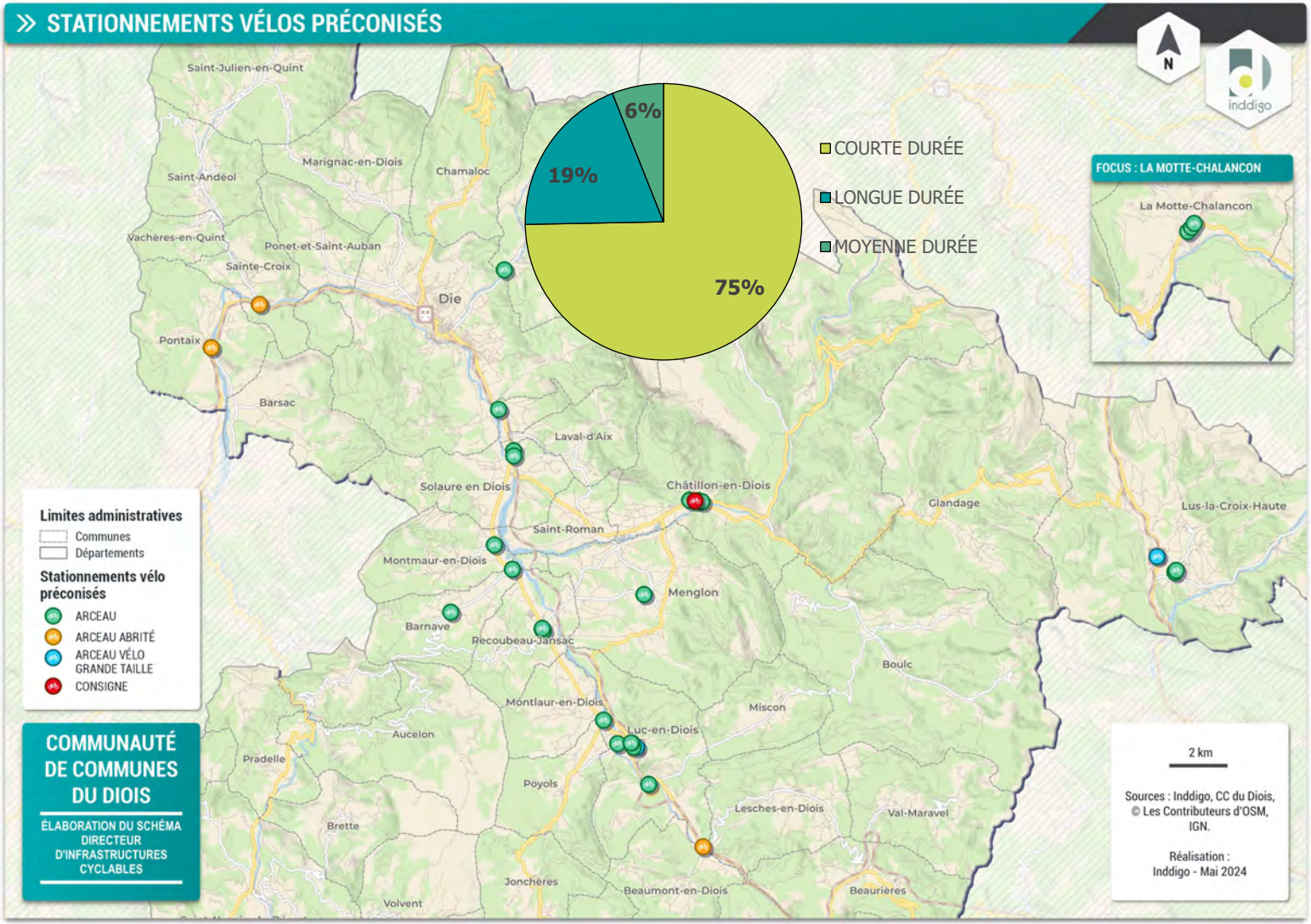
✔ **Phase de terrain pour l'implantation de stationnements vélos à proximité d'environ 30 pôles générateurs de déplacements sur 13 communes du territoire :** **[TERRAIN]**

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





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



Recoubeau

> Sur les aires de covoiturage et arrêt TC



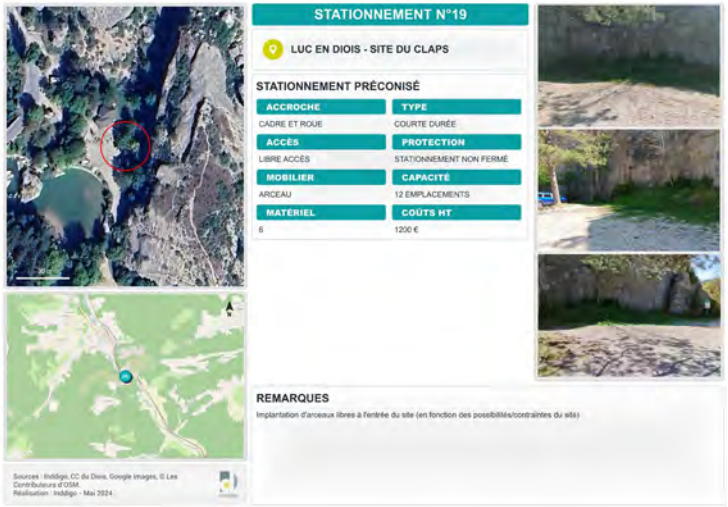
Luc en Diois

> A proximité des services et équipements


Pont de Quart

ANALYSE DÉTAILLÉE D'IMPLANTATION DE STATIONNEMENT

- ✔ **33 fiches stationnement**



STATIONNEMENT N°19

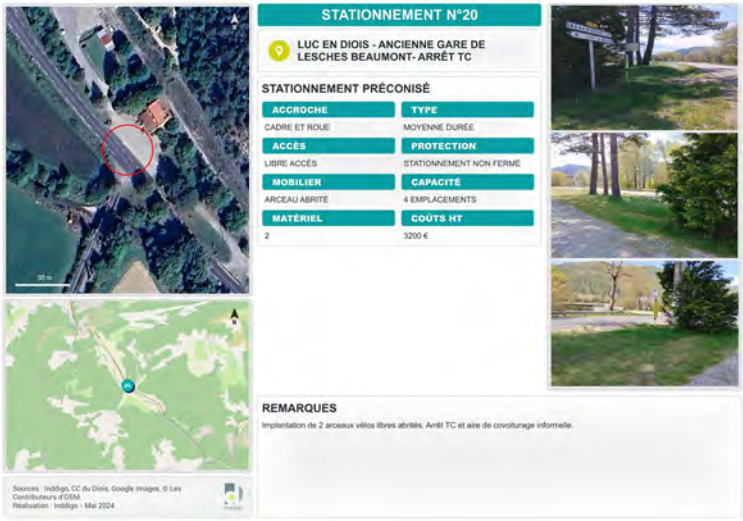
LUC EN DIOIS - SITE DU CLAPS

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)



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 €

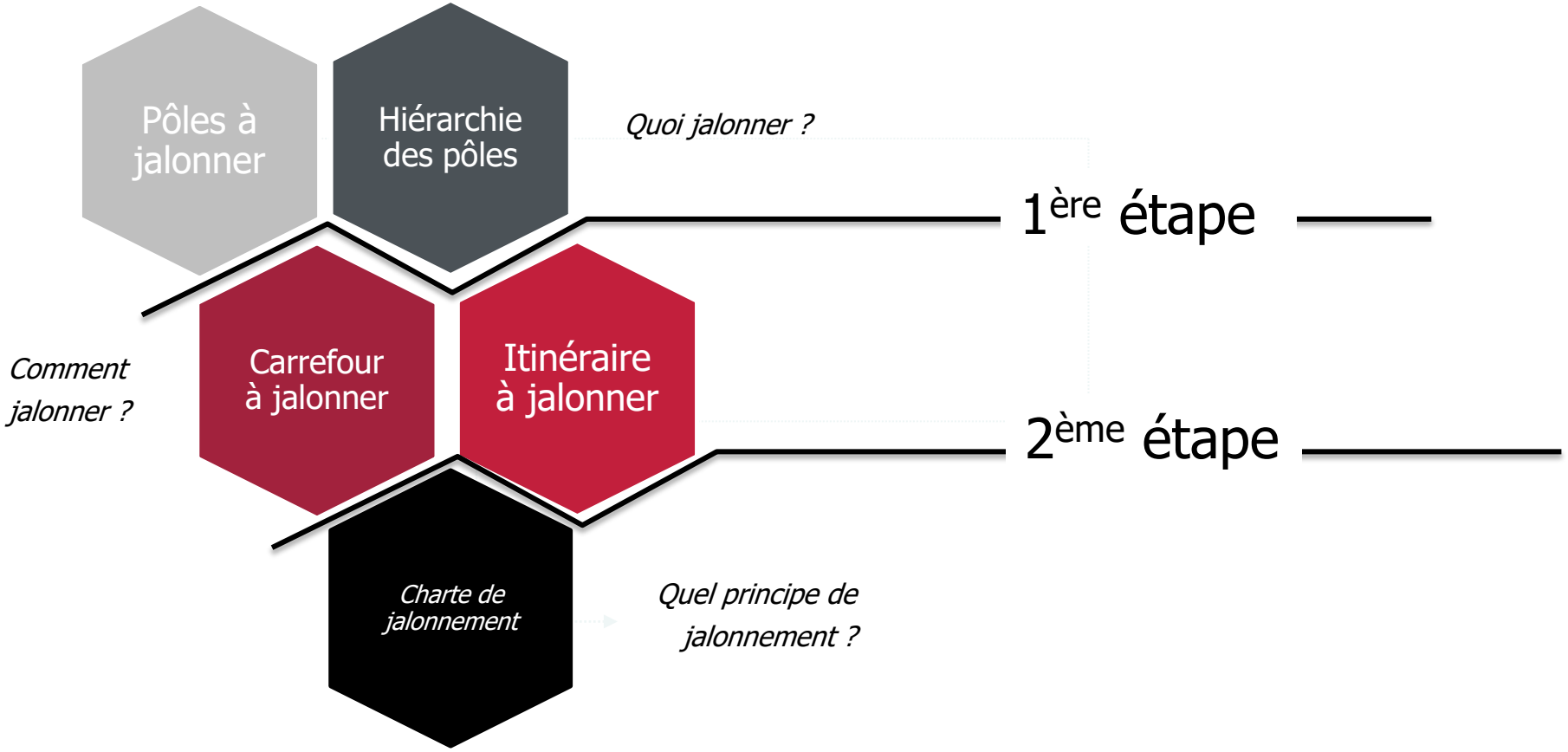


REMARQUES

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

1. RAPPEL DES VALIDATIONS DE PHASE 2
2. PRESENTATION DU SCHEMA CYCLABLE
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

1. LE CHOIX DES PÔLES

Quoi jalonner ?

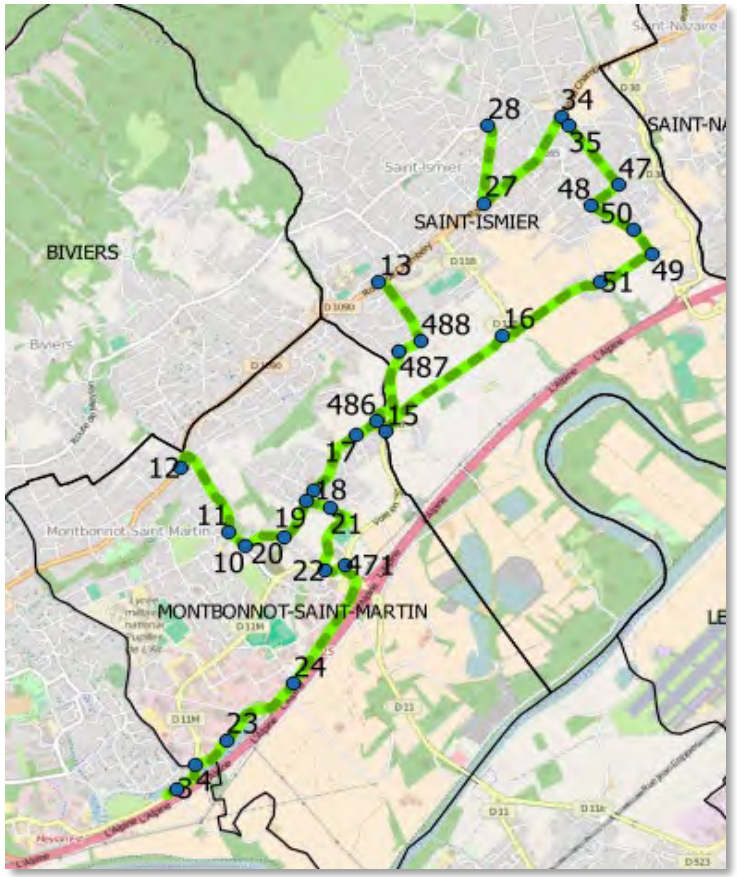
- Se concentrer sur les pôles essentiels structurants le territoire
- Eviter de retenir trop de mentions
  - Ensembles illisibles car trop chargés
  - Nombre de lames limité par ensemble

	Signalisation directionnelle	
Ville, Bourg, Quartier	**Oui**	A partir d'une taille minimale (seuil minimum de 640 eq. hab.) Réglementation à adapter.
Equipement public majeur	**Oui**	A partir d'une taille minimale
Patrimoine culturel/touristique	**Oui**	Uniquement pour les pôles majeurs (définis dans les schémas dépt), sinon cela relève de la signalétique locale
Equipement de loisirs	Non	Uniquement pour les pôles majeurs (définis dans les schémas dépt), sinon cela relève de la signalétique locale
Office de tourisme	Non	Signalétique locale, topoguides et cartes
Commerce	Non	Signalétique locale et topoguides
Hébergement, restauration	Non	Signalétique locale , topoguides et cartes
Hameau, cours d'eau	Non	Signalisation de localisation
Autre équipement (toilettes, points d'eau)	Non	Signalétique locale

Instruction interministérielle relative à la signalisation de direction (circulaire du 22 mars 1982

2. LES ITINÉRAIRES

- **La recherche d'itinéraires est une étape déterminante**
  - L'enjeu est d'arriver à mixer différents critères dans la définition des itinéraires :
    - **RAPIDE**
    - **AMENAGE**
    - **ROUTE A FAIBLE TRAFIC**
    - **- …**
- **Si pour l'accès à un pôle, aucun itinéraire sécurisé n'est trouvé ➔ le pôle ne pourra pas être jalonné**
- **Le jalonnement doit tenir compte de la mise en œuvre progressive du schéma cyclable**



3. LA CHARTE DE JALONNEMENT

- ✔ **Le cadre réglementaire est bien défini, il reste quelques éléments à définir sur une future charte :**
  - Position du SC2
    - Dans une lame supérieure ou dans chaque lame
  - Le lettrage :
    - La hauteur des lettres pour assurer une (très) bonne lisibilité
  - Indication de la distance (ou non)
  - Organisation des totems
    - Sur quelques carrefours stratégiques pour valoriser le réseau
  - Utilisation de la signalisation horizontale

4. LES PLANS DÉCORS

- ✔ **Une fois les itinéraires et carrefours validés → Déclinaison opérationnelle**
  - Produire les éléments qui permettront de passer en phase travaux
  - Visualiser l'implantation des futurs ensembles et chiffrer

- ✔ **Information présentes**
  - **Localisation** : schéma et plan du carrefour
  - **Lames** : type de lames (position, présignalisation), mentions et flèches directionnelles
  - **Mât** : existant ou à créer (hauteur et diamètre)
  - **Photo** : proposition de localisation

- ✔ **Suite à cette étape, possibilité en quelques semaines de passer en phase travaux**



CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Etude

Estimation du coût des études pour un réseau complet à l'échelle de la Communauté de Communes

3 mois — **Plan de jalonnement**

- Sélection et hiérarchie des pôles
- Repérage des itinéraires
- Identification des carrefours

1 mois — **Charte de jalonnement**

- Définir les éléments de la charte

Environ 30 000 €

Très variable — **Définition du projet**

- Production fiches carrefours
- Evaluation investissement

1 mois

Environ 20 000 €

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Travaux

- ✔ **Mise en œuvre du jalonnement (variable selon la taille du projet) ➔ 6 mois**
  - 1 à 2 mois : piquetage avec entreprise / validation BAT (bon à tirer)
  - 2 mois : mise en fabrication des mobiliers
  - 2 mois : travaux pour la pose des massifs puis des panneaux et mats
  - Réception travaux

- ✔ **Précautions :**
  - Les délais sont des prévisions à ajuster en fonction du marché en cours et des obligations contractuelles faites au prestataire
  - Prévoir un entretien régulier des panneaux

- *Estimation du coût des travaux pour un réseau complet à l'échelle de la Communauté de Communes :* environ 100 000 €
- *Fortement variable en fonction des choix :* nombre de pôles à jalonner, rabattement ou non vers les carrefours depuis toutes les branches, implantation sur mâts existants ou neufs…

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**

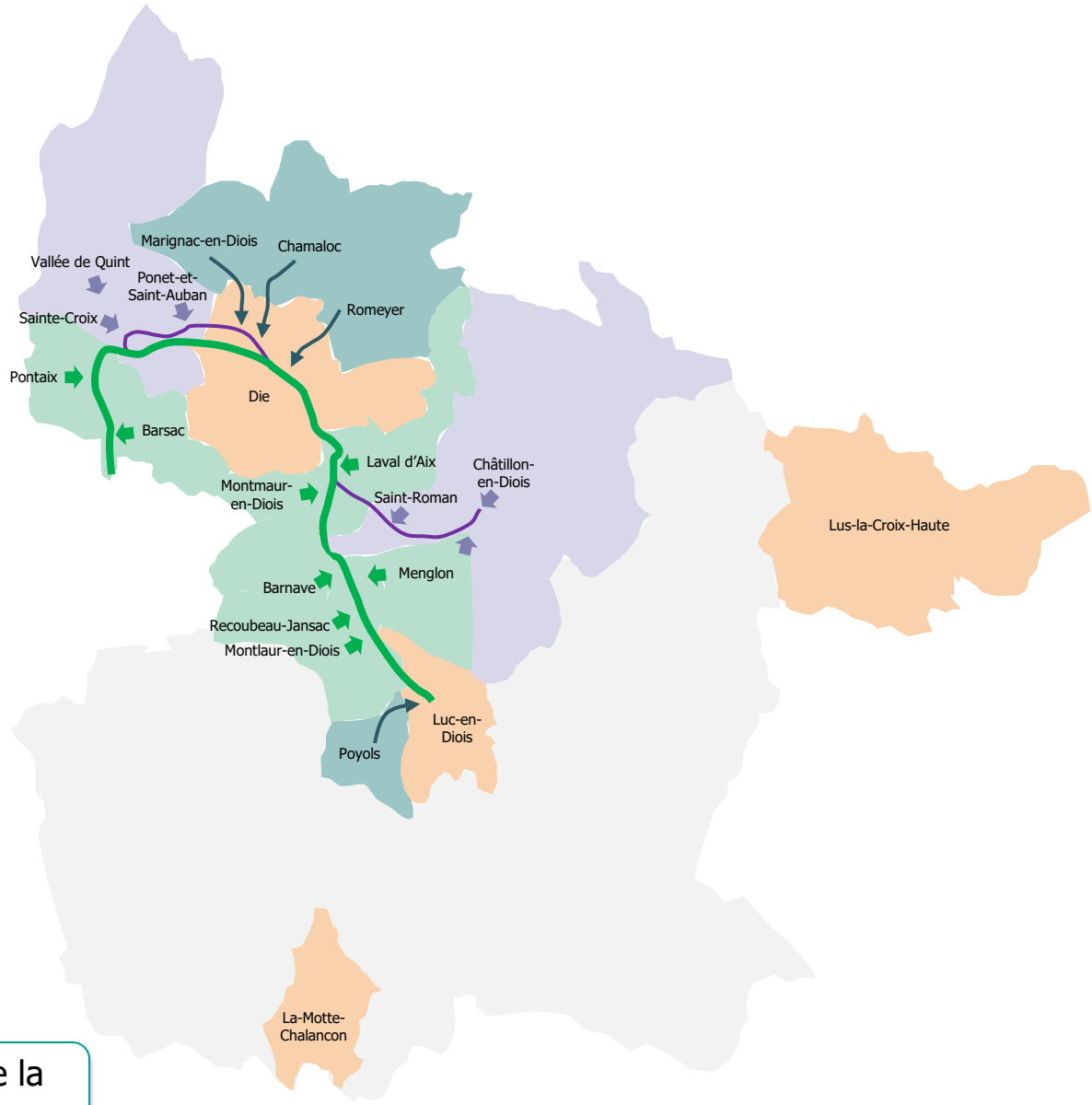
Communes concernées par un rabattement sur l'itinéraire structurant

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

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

VOS INTERLOCUTEURS :

Cyrielle TOSI
c.tosi@inddigo.com

Basil BIANCO
b.bianco@inddigo.com

Etienne SAINT-MARC
etienne.saint-marc@paysdiois.fr

www.inddigo.com