Schéma Directeur d'Infrastructures Cyclables du Diois

Communauté des communes du Diois

VOLET 1 – DIAGNOSTIC

Novembre 2024

inddigo

www.inddigo.com

1. CADRAGE

2. RÉSEAU EXISTANT

3. ENJEUX DE DÉPLACEMENTS

4. ATELIERS DE TRAVAIL ET ENTRETIENS

5. SCHÉMA D'INTENTIONS

6. LA SUITE

1. CADRAGE

2. RÉSEAU EXISTANT

3. ENJEUX DE DÉPLACEMENTS

4. ATELIERS DE TRAVAIL ET ENTRETIENS

5. SCHÉMA D'INTENTIONS

6. LA SUITE

1. CADRAGE | ENJEUX D'UNE POLITIQUE CYCLABLE

- ✔ **Transformer le territoire** pour offrir aux usagers **la possibilité de se déplacer à vélo**
- ✔ Une réflexion appelant **plusieurs niveaux d'interrogations :**

⇨ Les cyclistes : **qui sont-ils** – quelles sont leurs **attentes** ?

⇨ **Quels leviers** enclencher pour répondre à ces usagers ?

⇨ Quels **niveaux d'ambition** pour la politique cyclable ?

⇨ Quels **moyens** mettre en œuvre ?

⇨ Quelle **répartition des compétences** et **quels engagements** des différentes maîtrise d'ouvrage ?

1. CADRAGE | FAMILLES DE CYCLISTES

Utilitaire

✓ **MOTIFS ET CIBLES**

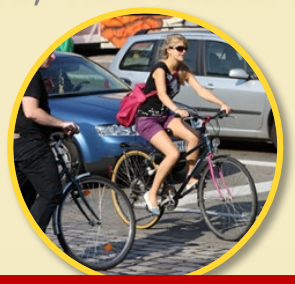
•Domicile / travail-école, achats et loisirs
•De 0,5 à 10-15km /trajet
•Court, rapide, quotidien

✓ **BESOINS**

- Sécurité en milieu urbain
- Stationnements sur voirie et/ou sécurisé
- Intermodalité TC

✓ **AMÉNAGEMENTS TYPES**

- Bandes et pistes cyclables en milieu urbain
- Pistes cyclables et voie vertes en enrobé en milieu rural, voies à faible trafic



CIBLE DU SCHEMA

Loisir et tourisme

✓ **MOTIFS ET CIBLES**

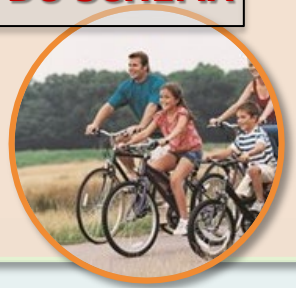
- Résidents, familles
- 80% des utilisateurs vélo
- 5 à 30km /sortie
- En Week-end, vacances
- Flânerie et cabotage à vélo

✓ **BESOINS**

- Sécurité partout
- Parcours facile
- Agréments sur le parcours
- Jalonnements
- Services

✓ **AMÉNAGEMENTS TYPES**

- Pistes et voies vertes



Itinérants

✓ **MOTIFS ET CIBLES**

- ≈ 300 km /voyage
- Sur plusieurs jours
- Étrangers
- Retombés économiques

✓ **BESOINS**

- Services spécialisés
- Hébergement
- Topoguides
- Jalonnement
- Intermodalité

✓ **AMÉNAGEMENTS TYPES**

- Mixité d'aménagements (Piste, voie verte, partage de la voie…)



Sportifs

✓ **MOTIFS ET CIBLES**

- Clubs FFC, FFCT…pratique en groupe, sur route
- Distance et vitesse importante : 50 à 150 km /sortie
- En week-end, soirée

✓ **BESOINS**

- Sécurité sur les grands axes et en sortie de ville
- Entretien aménagement cyclable

✓ **AMÉNAGEMENTS TYPES**

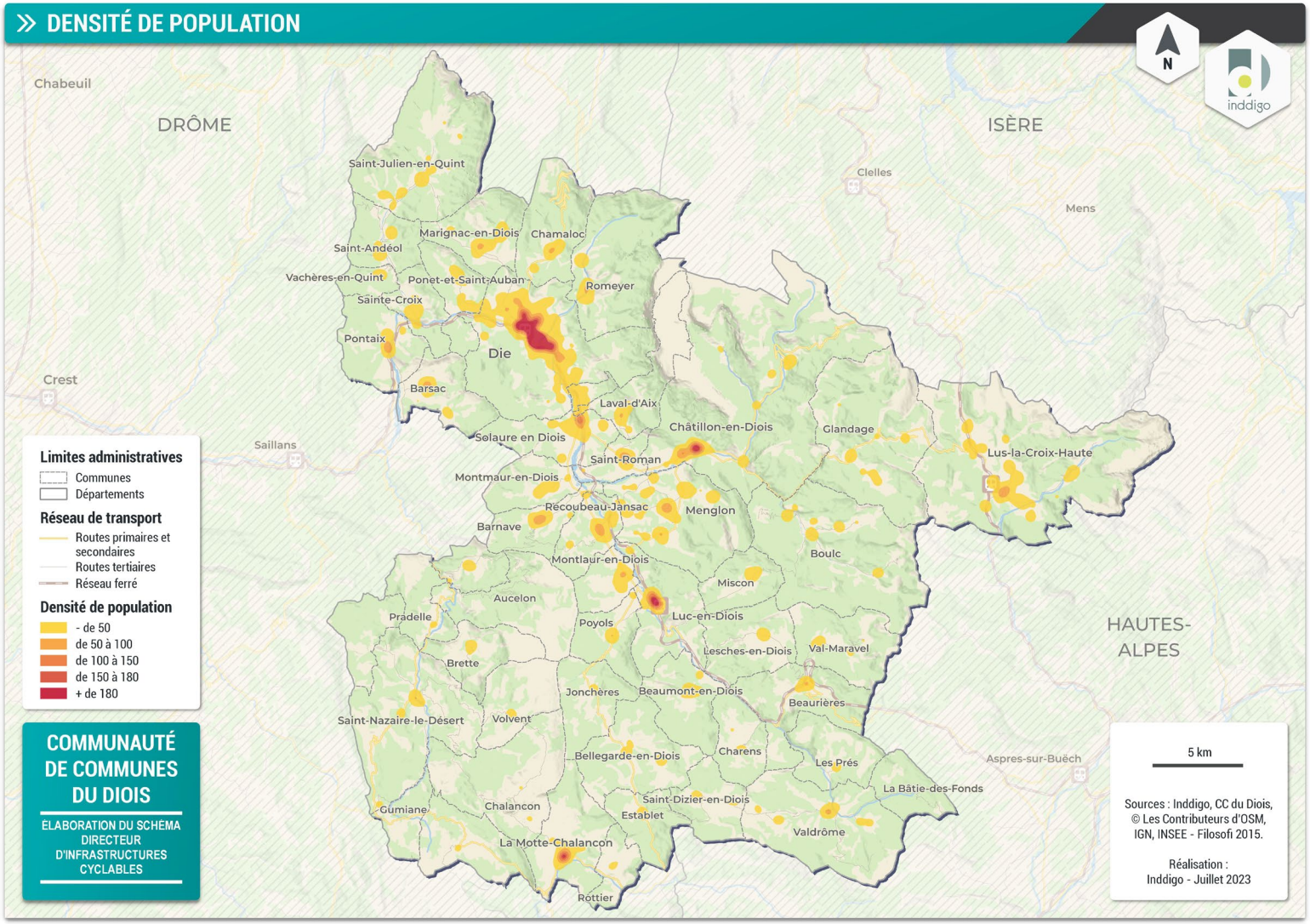
- Bandes cyclables
- Intérêt voie verte en sortie d'agglo uniquement





1. CADRAGE | CONTEXTE DU DIOIS

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

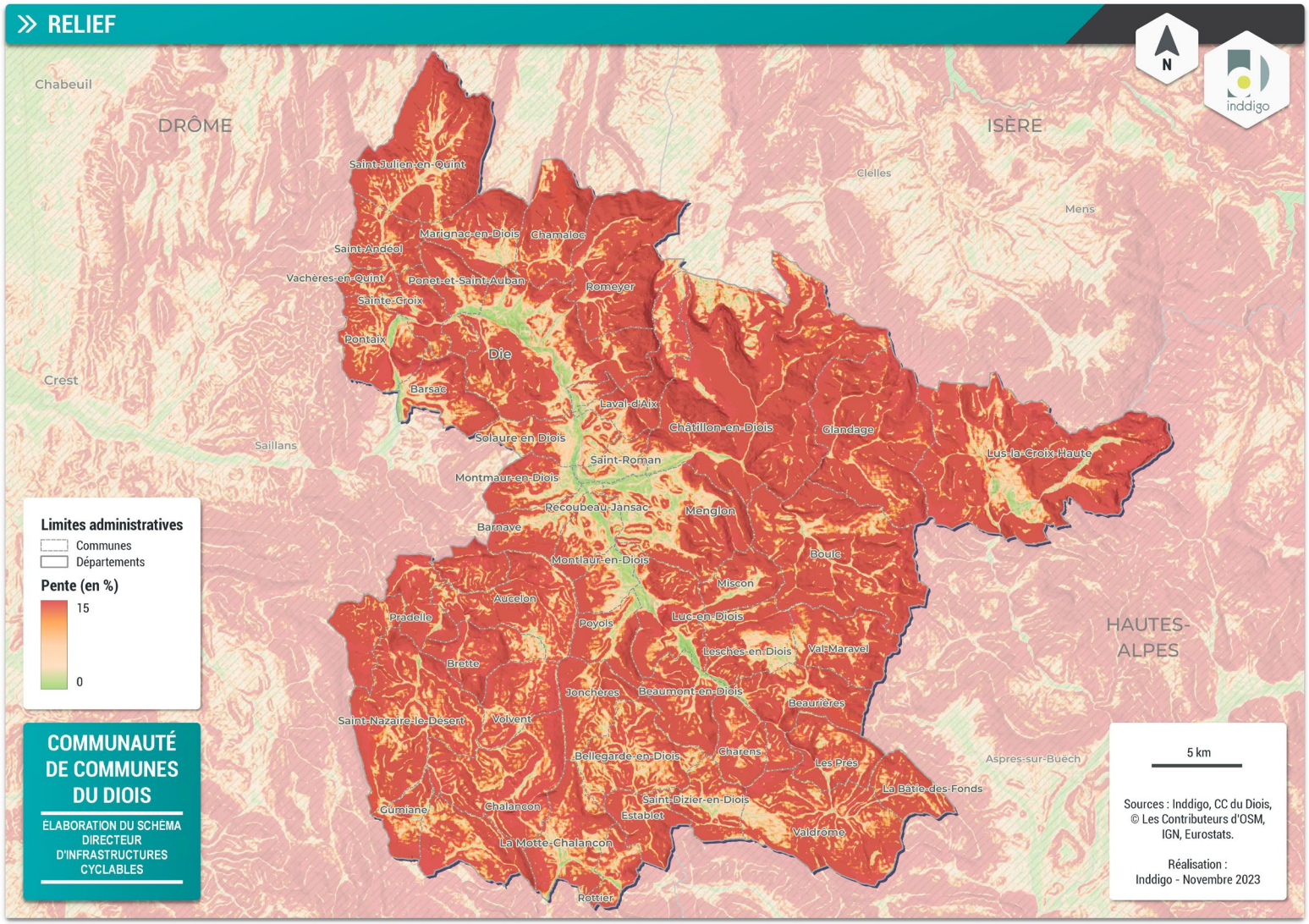


Insee, RP2020 exploitation principale, géographie au 01/01/2023

1. CADRAGE | CONTEXTE DU DIOIS

- Une topographie contraignante sur certains secteurs, mais des espaces en vallée favorables à la pratique du vélo.

Chaque itinéraire sera réfléchi en fonction de la distance de déplacement, mais devra également proposé un dénivelé adapté à la pratique du vélo au quotidien.



1. CADRAGE | CONTEXTE DU DIOIS

✔ Une dynamique touristique importante sur le territoire

- Un tourisme saisonnier, **avec une période d'activité importante entre mai et fin-septembre** (près de 40 000 visiteurs)
- Une clientèle de proximité : 80% de clientèle française, dont 50% viennent de la Région AURA
- Une activité touristique orientée pleine-nature, avec des sites touristiques qui ne sont pas nécessairement excentrés des communes : plan d'eau de la Motte-Chalancon, le Claps, domaines viticoles, etc.
- De nombreuses résidences secondaires (jusqu'à 60% de la population communale sur certains villages), avec des usagers disposant parfois d'un vélo

Une complémentarité à prendre en compte entre la desserte utilitaire et la desserte touristique

1. CADRAGE | CONTEXTE DU DIOIS

Un développement de l'usage des modes actifs inscrit au PLUi (en cours d'élaboration)

- ✔ **Objectif 4.1 du PADD : Prioriser les mobilités douces et alternatives dans l'organisation du Territoire**

- ✔ **Objectif 4.2 du PADD : Améliorer les conditions d'accueil des mobilités douces dans l'espace public**

Une interface à créer entre le SDIC et le PLUi, notamment pour la mise en place d'emplacements réservés, OAP thématiques, si besoin.

1. CADRAGE | LES OBJECTIFS DU SCHÉMA CYCLABLE

Le schéma cyclable : le **document de référence** 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
- 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

1. CADRAGE | DÉROULÉ DE LA MISSION

	PHASE #1 1 États des lieux et diagnostic du territoire	**PHASE #2** 2 Elaboration de la stratégie	**PHASE #3** 3 Rédaction du programme d'actions et identification des moyens mis à disposition
	Effectuer un état des lieux des aménagements et un diagnostic de la pratique cyclable. Evaluer la pertinence du réseau et des services existants.	Définir l'ambition du territoire au travers d'un schéma d'intention des infrastructures cyclables.	Approfondissement de la stratégie retenue et établissement d'une programmation des itinéraires cyclables : priorisation et chiffrage des aménagements, schéma de stationnement et de jalonnement.
	☑ Lancement avec la Communauté de Communes ☑ Enquête cartographique auprès de la population ☑ 2 ateliers de travail ☑ 5 entretiens individuels ☑ 3 journées de terrain ☑ 1 Comité Technique, 1 Comité de Pilotage	☑ Une réunion de travail avec les partenaires ☑ 1 Comité Technique, 1 Comité de Pilotage	☑ 4 journées de terrain ☑ 1 Comité Technique, 1 Comité de Pilotage
	☑ Diagnostic cartographique du territoire et des usages ☑ Atlas cartographique et fiches segments des aménagements existants ☑ Supports de présentations et comptes-rendus	☑ Schéma d'intention ☑ Rapport de synthèse sur les scénarii proposés et la validation du schéma cyclable retenu ☑ Supports de présentations et comptes-rendus	☑ Rapport final détaillé du schéma cyclable ☑ Atlas cartographique de synthèse et fiches segments ☑ Données cartographiques SID ☑ Les tableaux de l'analyse technique et financière par segment ☑ Supports de présentations et comptes-rendus

+ les **deux tranches optionnelles** : étude de jalonnement de la vélodrôme et production d'une OAP thématique vélo pour le PLUi

1. CADRAGE | 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**
- **Validation définitive de la stratégie** en **novembre 2023 <> janvier 2024**
- Définition des **itinéraires à expertiser et chiffrage** au **1er trimestre 2024**
- **Rendu final février/mars 2024**

1. CADRAGE

2. RÉSEAU EXISTANT

3. ENJEUX DE DÉPLACEMENTS

4. ATELIERS DE TRAVAIL ET ENTRETIENS

5. SCHÉMA D'INTENTIONS

6. LA SUITE

RÉSEAU EXISTANT

L’infrastructure et les services



2. RÉSEAU EXISTANT | COMMENT LE QUANTIFIER ?

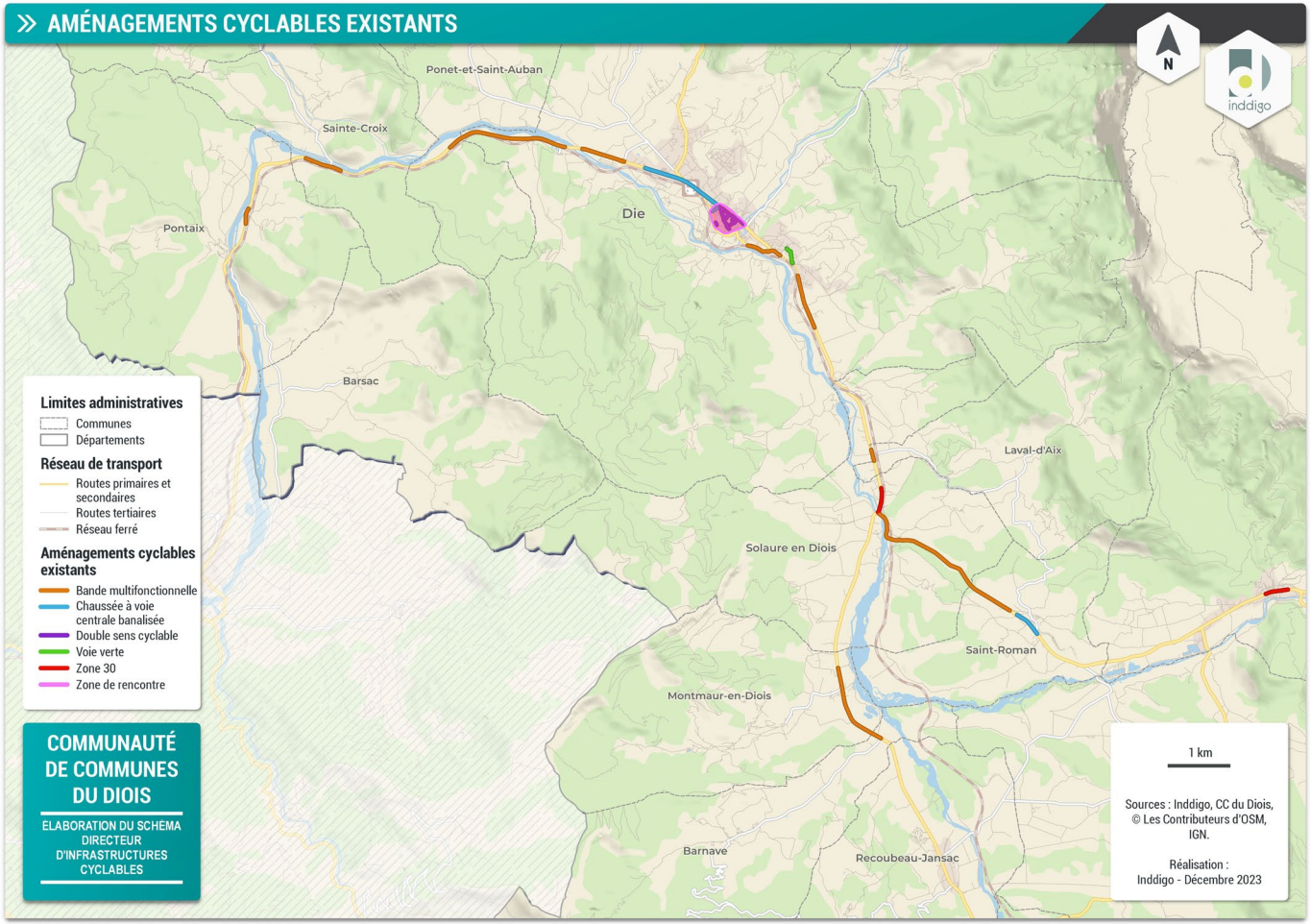
Méthodologie

- Peu de données disponibles quant au réseau existant, hormis celles issues d'OpenStreetMap (très à la marge) et celles du département (ne renseignant pas sur les itinéraires communaux)

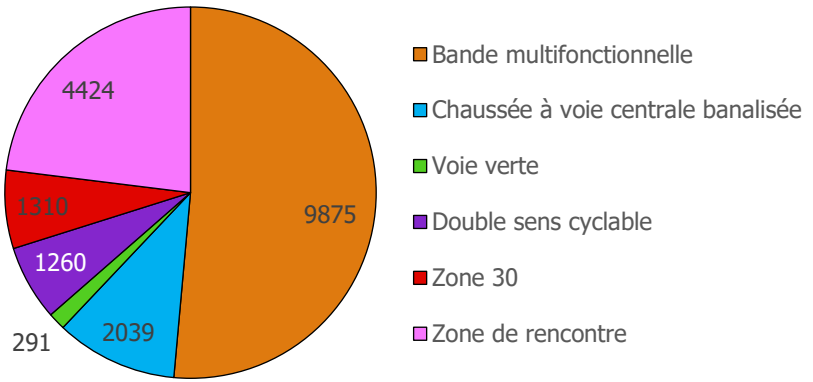
- Plusieurs actions pour mieux connaître l'état actuel des aménagements
  - Une enquête cartographique en ligne Gogocarto, permettant d'identifier les aménagements et services existants et les secteurs problématiques.
  - Des entretiens réalisés avec des représentants d'usagers et des partenaires, permettant d'identifier des secteurs problématiques.
  - Des ateliers de travail permettant d'identifier les dysfonctionnements et les aménagements et services existants.

2. RÉSEAU EXISTANT | COMMENT LE QUANTIFIER ?

Synthèse du réseau existant (9,3km + 10km de BMF)



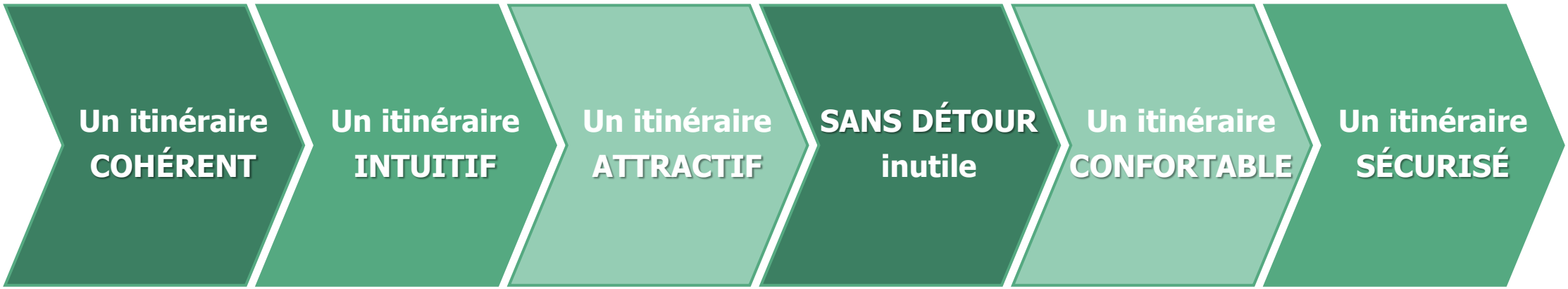
Longueur des aménagements (en m)



- Les **bandes multifonctionnelles ne constituent pas des aménagements cyclables** à proprement dit. Il s'agit d'accotements de voiries à plusieurs fonctions :
  - Sécurisation de la circulation en cas de vitesse trop rapide en courbe
  - Déport des véhicules en détresse
  - Permet de supprimer les obstacles latéraux
  - Espace disponible pour les véhicules lents
  - Emplacement conseillé pour les modes actifs et cyclomoteurs

Les composantes essentielles

- Un **itinéraire** vélo requiert de **multiples** qualités pour être utilisé massivement**.** C'est en adoptant le **point de vue des usagers** que l'on définit les caractéristiques essentielles à un réseau cyclable utile et efficace.
- La décomposition des **composantes essentielles** du réseau existant permettra de juger de sa qualité :



- NB : toutes ces composantes sont étroitement liées, les exemples suivants peuvent revêtir plusieurs de ces aspects

2. RÉSEAU EXISTANT | LES BANDES MULTIFONCTIONNELLES

Secteur Pontaix <> Sainte-Croix

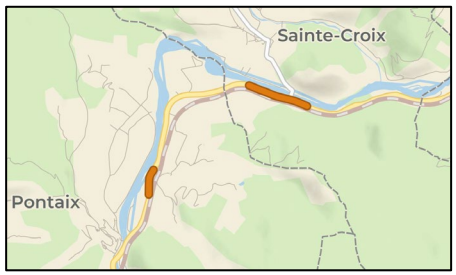
- Un itinéraire **COHÉRENT**
- Un itinéraire **INTUITIF**
- Un itinéraire **ATTRACTIF**
- **SANS DÉTOUR** inutile
- Un itinéraire **CONFORTABLE**
- Un itinéraire **SÉCURISÉ**

- ✔ Des BMF sur voirie fortement circulée avec une vitesse importante : **4'000 véhicules/jour, dont près de 400 PL. Jusqu'à 6'500 véhicules/jour en haute-saison.**
- ✔ Peu de sécurisation pour le cycle, en prise directe à la circulation routière.
- ✔ Des BMF discontinues, impliquant une insertion du cycle sur la voie de circulation.
- ✔ Itinéraire le plus direct compte-tenu de la présence de la Drôme à l'Ouest.

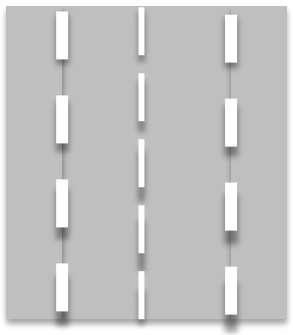




Largeur ponctuellement inférieure à celle d'une bande cyclable



Largeur type



2. RÉSEAU EXISTANT | LES BANDES MULTIFONCTIONNELLES

Secteur Sainte-Croix <> Die

Un itinéraire **COHÉRENT**

Un itinéraire **INTUITIF**

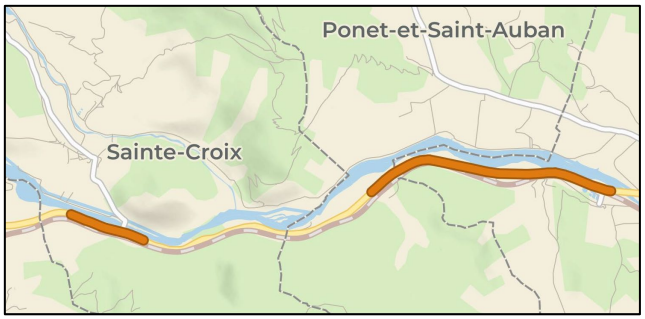
Un itinéraire **ATTRACTIF**

SANS DÉTOUR inutile

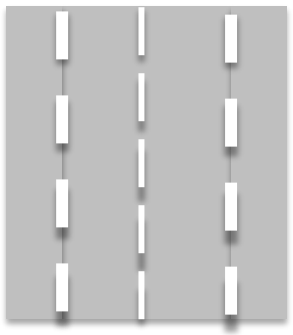
Un itinéraire **CONFORTABLE**

Un itinéraire **SÉCURISÉ**

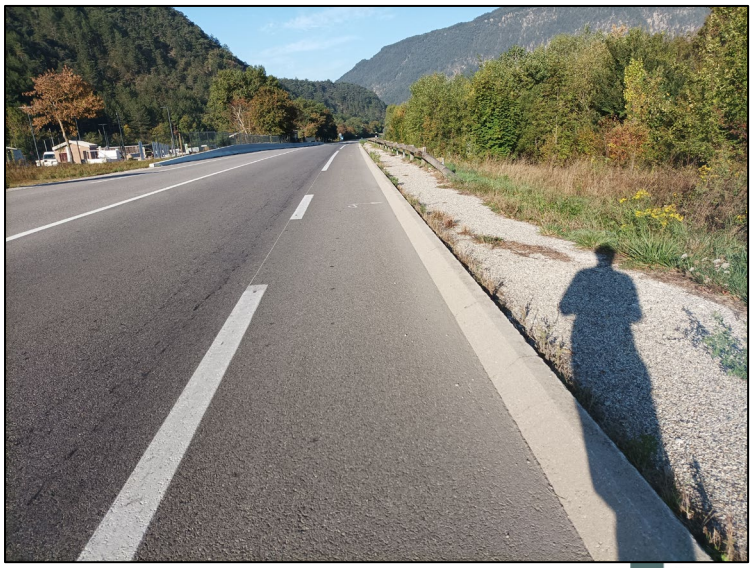
- ✔ Des largeurs de BMF plus importantes
- ✔ Des discontinuités toujours importantes
- ✔ Une largeur de voirie difficilement extensible à la sortie de Sainte-Croix, avec la présence rapprochée de la Drôme
- ✔ Itinéraire le plus direct
- ✔ **4'000 véhicules/jour, dont près de 400 PL**



Largeur type





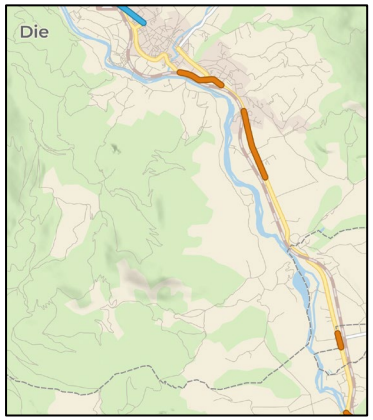


2. RÉSEAU EXISTANT | LES BANDES MULTIFONCTIONNELLES

Secteur Die <> Pont de Quart

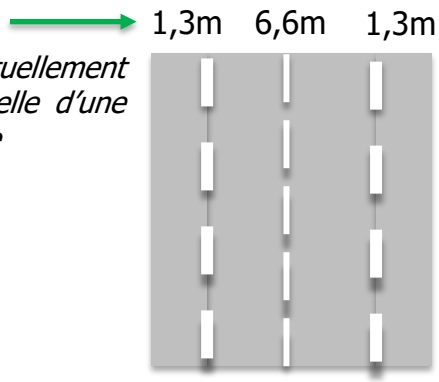
- Un itinéraire **COHÉRENT**
- Un itinéraire **INTUITIF**
- Un itinéraire **ATTRACTIF**
- **SANS DÉTOUR** inutile
- Un itinéraire **CONFORTABLE**
- Un itinéraire **SÉCURISÉ**

- ✔ Des largeurs d'accotement réduites
- ✔ Des zones à visibilité réduite et dangereuses pour les cycles
- ✔ Présence de la voie ferrée limitant les possibilités d'élargissement sur certains secteurs.
- ✔ A l'image des autres secteurs, un manque de continuité, notamment en sortie de Die.
- ✔ **9'000 véhicules/jour (800 PL) dans la traversée de Die, entre 2'500 et 4'000 véhicules/jour direction Pont-de-Quart**



Largeur ponctuellement inférieure à celle d'une bande cyclable

Largeur type







2. RÉSEAU EXISTANT | LES BANDES MULTIFONCTIONNELLES

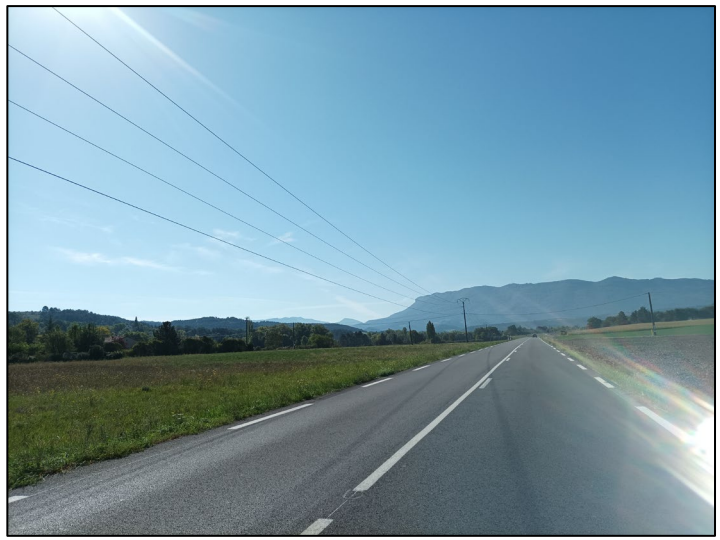
Secteur Pont de Quart <> Luc-en-Diois

- Un itinéraire **COHÉRENT**
- Un itinéraire **INTUITIF**
- Un itinéraire **ATTRACTIF**
- **SANS DÉTOUR** inutile
- Un itinéraire **CONFORTABLE**
- Un itinéraire **SÉCURISÉ**

- ✔ Des BMF très ponctuelles, uniquement jusque Recoubeau-Jansac
- ✔ Des possibilités d'aménagements en bordures de voirie, compte-tenu de la topographie peu contraignante et du relatif éloignement de la Drôme.
- ✔ **2'500 véhicules/jour, dont près de 200 PL. Jusqu'à 3'800 véhicules/jour en haute-saison.**







2. RÉSEAU EXISTANT | LES BANDES MULTIFONCTIONNELLES

Secteur Pont de Quart <> Saint-Roman

Un itinéraire **COHÉRENT**

Un itinéraire **INTUITIF**

Un itinéraire **ATTRACTIF**

SANS DÉTOUR inutile

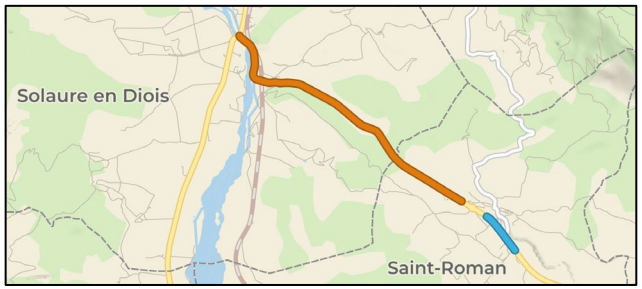
Un itinéraire **CONFORTABLE**

Un itinéraire **SÉCURISÉ**

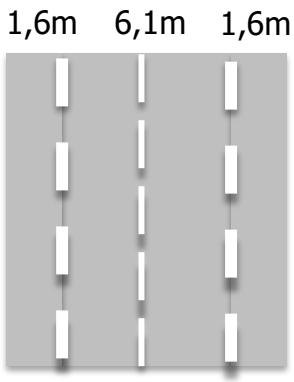
- ✔ Continuité de la BMF, hormis en sortie de Pont-de-Quart (environ 600m)
- ✔ Secteurs contraints en sortie de Pont-de-Quart, avec des ouvrages et passages en tunnel
- ✔ Largeur de la voie de circulation moins importante, laissant peu de possibilités de manœuvres sur cet espace
- ✔ **2'000 véhicules/jour, dont près de 100 PL**







Largeur type



2. RÉSEAU EXISTANT | LES CHAUSSÉES À VOIE CENTRALE BANALISÉE

Liaison vers la gare de Die

Un itinéraire COHÉRENT

Liaison entre l'entrée de cœur de ville et la gare, permettant de lier un axe structurant de la commune

Un itinéraire INTUITIF

Du fait de « l'originalité » de cet aménagement, il n'apparaît pas dans un premier temps intuitif pour tous, notamment pour les automobilistes. Toutefois, il donne une impression visuelle de place important donnée au cycle, et permet de ralentir les vitesses. Présence de panneaux pédagogiques en entrée d'aménagement.

Un itinéraire ATTRACTIF

Bonne conception avec un marquage coloré spécifique pour l'espace dédié aux vélos.

SANS DÉTOUR inutile

L'aménagement permet d'éviter aux cycles de suivre le parcours véhicules et permet de shunter l'accès au Bd des Ursulines par la mise en place d'un double-sens cyclable.

Un itinéraire CONFORTABLE

Toutefois, la conception du marquage est parfois trop « géométrique », avec des transitions lors de courbure de voirie trop rigides.

Un itinéraire SÉCURISÉ

La transition au Sud pour rejoindre le Bd des Ursulines n'est pas correctement traitée avec une redirection vers le trottoir et non sur la voie de circulation







Traversée de Saint-Roman – Entrée Ouest

- Un itinéraire **COHÉRENT**
- Un itinéraire **INTUITIF**
- Un itinéraire **ATTRACTIF**
- **SANS DÉTOUR** inutile
- Un itinéraire **CONFORTABLE**
- Un itinéraire **SÉCURISÉ**

L'entrée Ouest de Saint-Roman au niveau du giratoire n'est pas la plus **intuitive**, avec un marquage cycle vieillissant mais existant, alors même que les BMF ne sont pas considérées comme des aménagements cyclables.

Le contournement du giratoire n'est pas suffisamment **confortable** pour l'usager, avec des largeurs limitées et un revêtement de mauvaise qualité.

L'usager sera davantage incité à circuler sur le giratoire plutôt que de le contourner, compte-tenu de la circulation et de la giration.









Traversée de Saint-Roman – La CVCB

- Un itinéraire **COHÉRENT**
- Un itinéraire **INTUITIF**
- Un itinéraire **ATTRACTIF**
- **SANS DÉTOUR** inutile
- Un itinéraire **CONFORTABLE**
- Un itinéraire **SÉCURISÉ**

Une fois le giratoire franchi, il est assez **aisé de circuler sur la CVCB**, qui présente de **larges bandes** de près de 2m.

Ponctuellement, le cycle est remis dans la circulation générale, lorsque la largeur ne permet la création d'une bande séparée.

Il peut être difficile pour un **cycliste non-averti de comprendre** en un coup d'œil l'aménagement, puisqu'il n'y a pas de modification du revêtement, ni de pictogrammes vélos (ceux-ci sont à proscrire dans le cas d'une CVCB puisqu'il ne s'agit pas d'une bande cyclable).

Les **panneaux explicatifs** de l'aménagement sont présents, mais pourraient être davantage mis en avant (taille plus importante).

La CVCB ne permet pas un niveau de sécurisation aussi important qu'un site propre, mais est un **outil pertinent** pour ce type de traversée.







Traversée de Saint-Roman – L'alternat et la CVCB

- Un itinéraire **COHÉRENT**
- Un itinéraire **INTUITIF**
- Un itinéraire **ATTRACTIF**
- **SANS DÉTOUR** inutile
- Un itinéraire **CONFORTABLE**
- Un itinéraire **SÉCURISÉ**

L'aménagement est pertinent pour **marquer l'entrée de bourg**. Toutefois, dans le sens sortant, l'alternat débouche directement sur une voie de circulation sans accotements et non-sécurisée pour le cycle.

L'alternat mis en place s'avère assez resserré (12m entre les 2 îlots), avec une vigilance accrue de la part des automobilistes et cyclistes. Il permet de **ralentir véritablement la circulation** des véhicules. Cet aménagement est pertinent en cas de circulation modérée, mais limité si la circulation est trop importante.

Les retours usagers sont assez mitigés, avec une impression d'insécurité pour le cycliste.



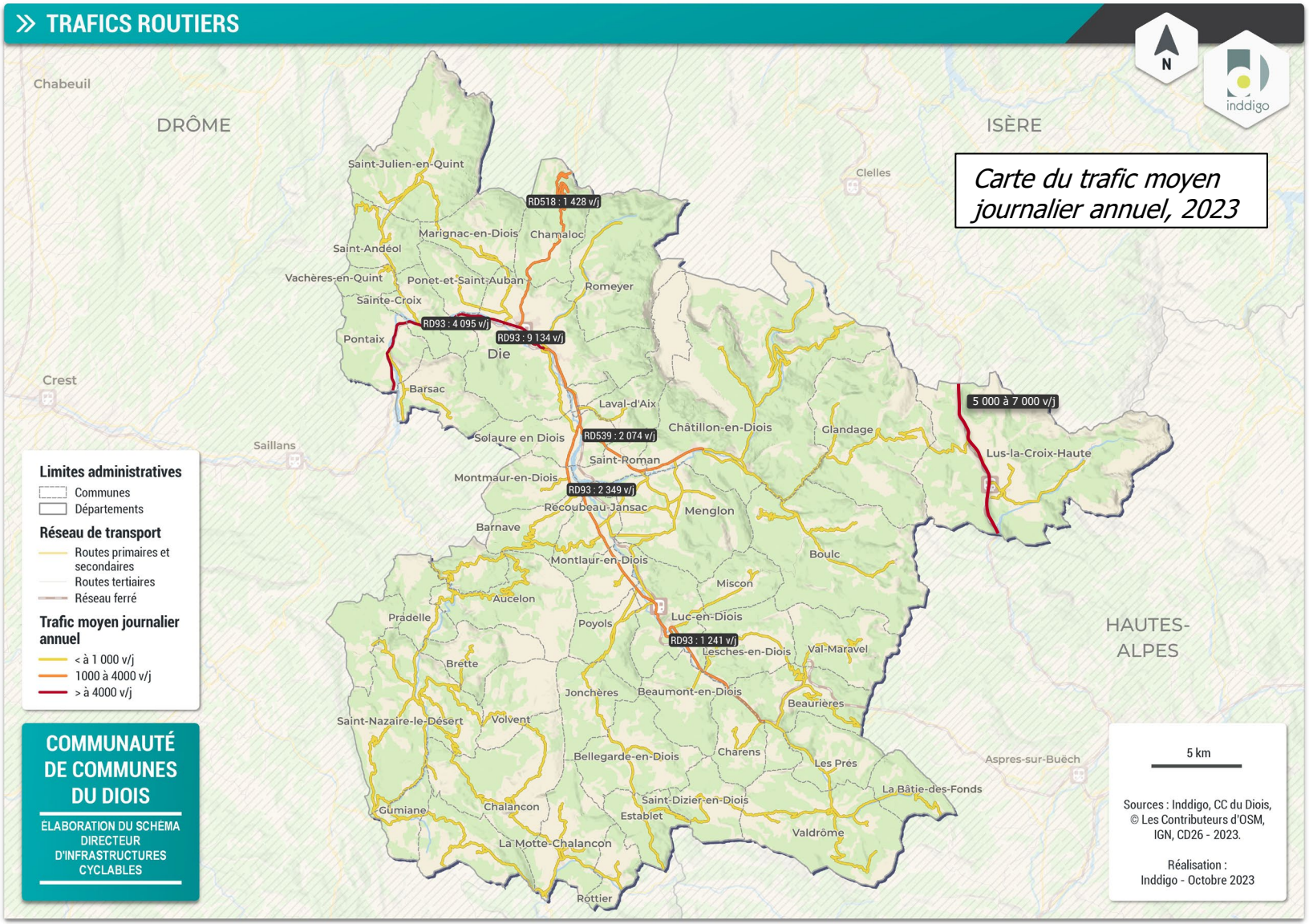




2. RÉSEAU EXISTANT | LES VOIRIES À FAIBLE CIRCULATION

- En dehors de la RD93, la RD539 la RD518 et la RD 1075, **la circulation routière sur la CCD est très faible**, inférieure à 1000 véhicules/jour.

- Ces axes, ayant vocation à devenir le réseau secondaire de la politique cyclable du territoire, ne nécessitent pas de traitement particulier. **La mixité des usages** est alors la solution la plus adaptée.



2. RÉSEAU EXISTANT | LES VOIRIES À FAIBLE CIRCULATION

Apaisement de la vitesse

Un itinéraire **COHÉRENT**

Un itinéraire **INTUITIF**

Un itinéraire **ATTRACTIF**

SANS DÉTOUR inutile

Un itinéraire **CONFORTABLE**

Un itinéraire SÉCURISÉ

- ✔ **Le CEREMA a publié une aide à la décision pour sélectionner les aménagements en fonction du trafic et de la vitesse.**
- ✔ **Ces propositions sont des minimas mais montrent que très peu de situations en trafic mixte sont acceptables.**
- ✔ **Le CD26 a également rédigé son propre référentiel.**

TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION

Voici un tableau d'aide à la décision qui propose, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement cyclable à envisager :

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

inddigo

2. RÉSEAU EXISTANT | LES VOIRIES À FAIBLE CIRCULATION

- Certains axes pourront faire l'objet d'un **traitement léger**, se traduisant par la matérialisation de pictogrammes vélos pour signifier la présence du cycle.

- Un **travail sur le jalonnement** devra par ailleurs être réalisé, pour rabattre ces voiries à faible circulation sur l'axe structurant, selon les choix retenus.



Aux abords de Lus-la-Croix-Haute



Entre Die et Ponet-et-Saint-Auban

2. RÉSEAU EXISTANT | LES DOUBLES-SENS CYCLABLES

Un itinéraire **COHÉRENT**

Un itinéraire **INTUITIF**

Un itinéraire **ATTRACTIF**

SANS DÉTOUR inutile

Un itinéraire **CONFORTABLE**

Un itinéraire **SÉCURISÉ**

✔ Des opportunités limitées aux cœurs de ville

- Depuis 2015, toutes les voies à 30km/h et moins sont à double sens cyclable et doivent être signalées comme tel.
  - panonceau M9v2 (sauf vélos) obligatoire sous le panneau « sens interdit B1 ».
  - panneaux d'indication signalant la présence de cyclistes en sens inverse (C24a et C24c) facultatifs mais conseillés.
- Seul un arrêté de voirie motivé peut décréter une exception à cette généralisation





2. RÉSEAU EXISTANT | LE STATIONNEMENT VÉLO

Maillage communautaire

Un itinéraire **COHÉRENT**

Un itinéraire **INTUITIF**

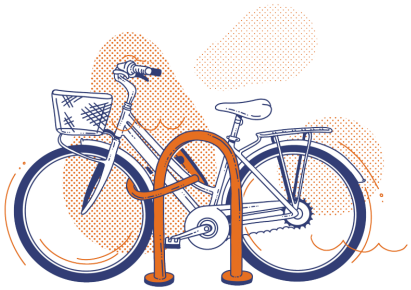
Un itinéraire ATTRACTIF

SANS DÉTOUR inutile

Un itinéraire **CONFORTABLE**

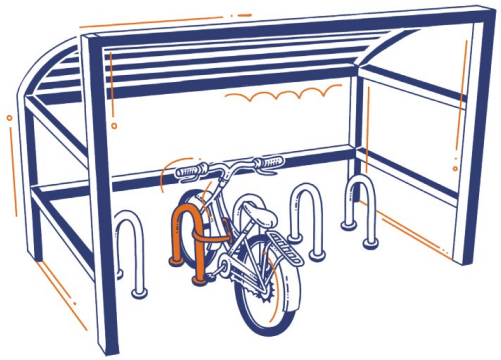
Un itinéraire **SÉCURISÉ**

- ✔ Aujourd'hui, **l'offre en stationnement vélo sur le territoire de la CCD est très limitée**. Elle se cantonne principalement :
  - A la commune de **Die**, qui dispose d'une offre exhaustive (plus de 400 emplacements, près de 280 emplacements supplémentaires en projet), toutefois non-uniforme et à améliorer dans certains cas (pince-roue notamment)
  - A la commune de **Luc-en-Diois** (une vingtaine en libre-accès, 4 consignes sécurisées), dont la majorité est de type pince-roue.
- ✔ La majorité des communes ne disposent pas de stationnement vélo au sein de leur centre-bourg, alors même que la pratique est présente. Le stationnement constitue l'échelon finale dans le parcours du cycliste, et est un facteur important d'attractivité.
- ✔ Il existe plusieurs formes de stationnement :



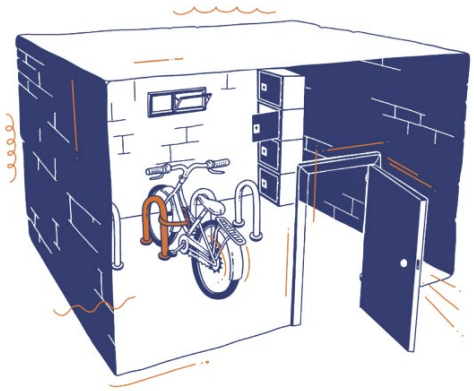
Le stationnement de courte-durée :

Généralement à proximité des commerces et services en centre-bourg, pour des déplacements ponctuels **inférieurs à 2h**.



Le stationnement moyenne-durée :

Généralement à proximité des commerces et services en centre-bourg, dans les zones d'activités, les lieux d'emplois, les établissements d'enseignements, pour des déplacements de moyenne-durée (**entre 2h et 6h**)



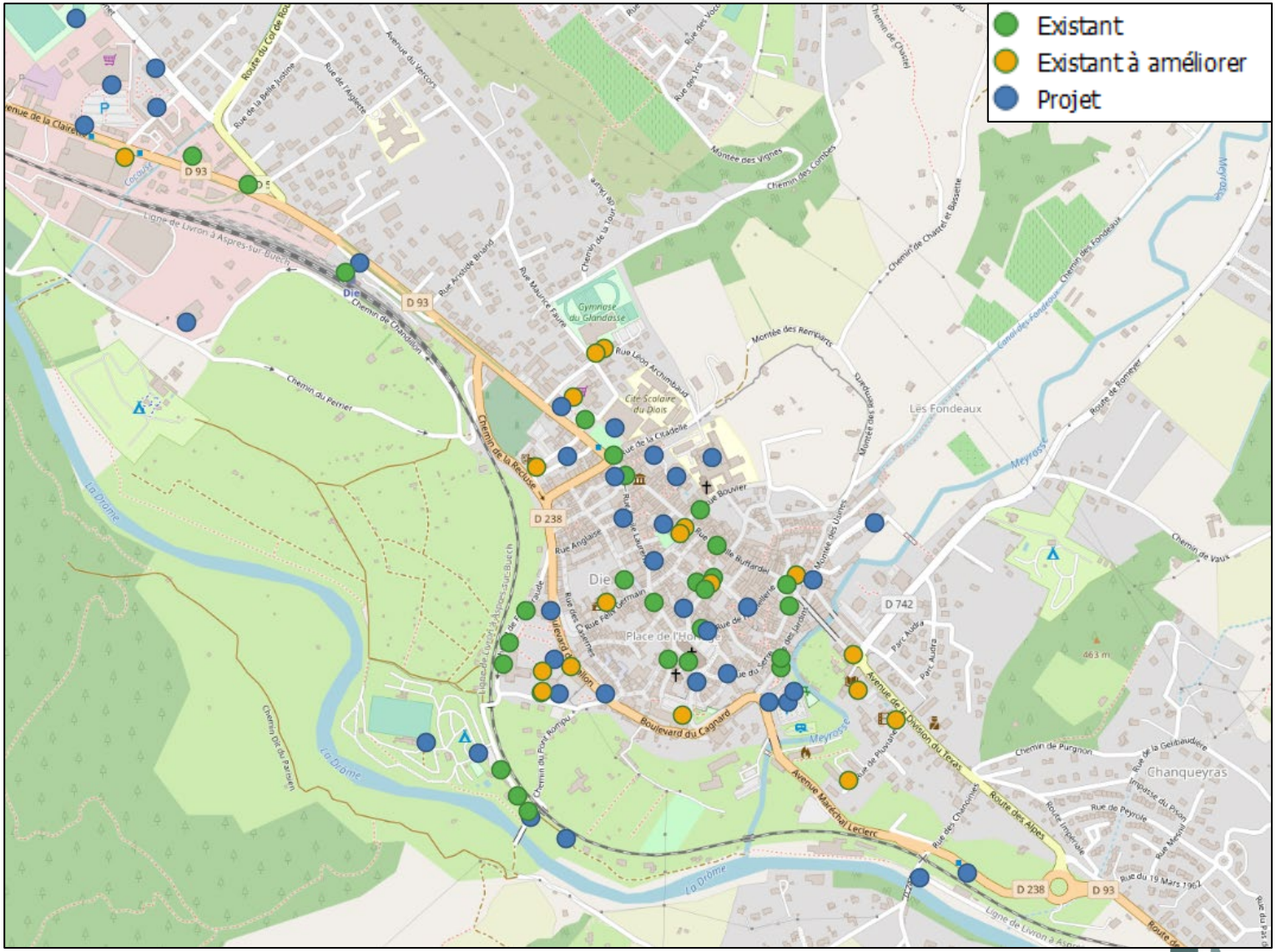
Le stationnement longue-durée :

Généralement à proximité des gares et des lieux d'intermodalité (de jour ou de nuit pour les usagers quotidiens) et du domicile (**plus de 6h**)

2. RÉSEAU EXISTANT | LE STATIONNEMENT VÉLO

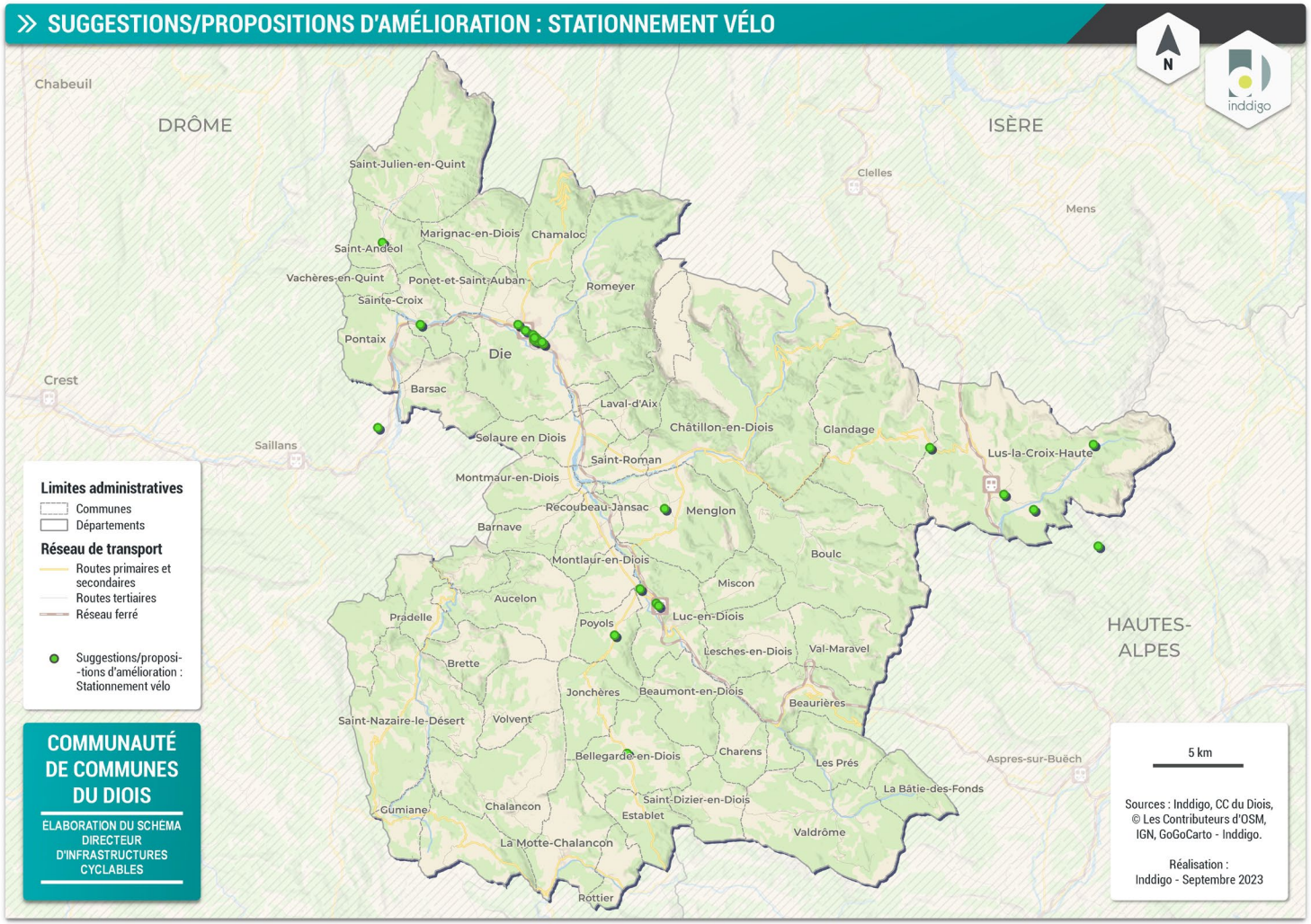
Maillage communautaire

- ✓ **La commune de Die, qui dispose d'une offre exhaustive (plus de 400 emplacements, près de 280 emplacements supplémentaires en projet), toutefois non-uniforme et à améliorer dans certains cas (pince-roue notamment)**

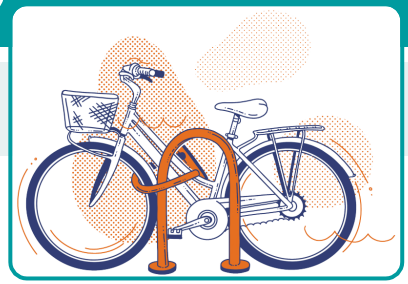


2. RÉSEAU EXISTANT | LE STATIONNEMENT VÉLO SUR GOGOCARTO

- ✔ Du stationnement vélo recensé à **Die, Luc-en-Diois et Recoubeau-Jansac**
- ✔ Des besoins de stationnement sécurisé émis au niveau des **aires de covoiturage** (déchèterie de Luc-en-Diois, Sainte-Croix pour la vallée de Quint, Saint-Andéol etc.)
- ✔ Des besoins de stationnement vélo au départ de **sites de loisirs** : col de Grimone, Trabuech, parking de Saboyer, etc.
- ✔ Des besoins de stationnement vélo **au sein des bourgs**, à proximité des pôles générateurs tels que le marché, la salle des fêtes, la mairie, les commerces, l'école : Poyols, Luc-en-Diois, Bellegarde, Lus-la-Croix-Haute, Menglon, Die.



Le stationnement courte-durée



Un itinéraire **COHÉRENT**

Un itinéraire **INTUITIF**

Un itinéraire ATTRACTIF

SANS DÉTOUR inutile

Un itinéraire **CONFORTABLE**

Un itinéraire **SÉCURISÉ**

- ✓ Le type de stationnement courte-durée déployé sur le territoire est hétérogène, tant dans leur forme que dans leur niveau de sécurisation.

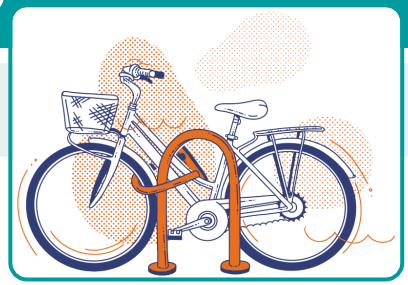
Les bons exemples

Stationnement de type **arceau**.
Il s'agit du meilleur dispositif de stationnement courte durée, car il permet d'accrocher le cadre et la roue avant (ou arrière) au support.





Le stationnement courte-durée



- Un itinéraire **COHÉRENT**
- Un itinéraire **INTUITIF**
- **Un itinéraire ATTRACTIF**
  - **SANS DÉTOUR** inutile
  - Un itinéraire **CONFORTABLE**
  - Un itinéraire **SÉCURISÉ**

✔ Le type de stationnement courte-durée déployé sur le territoire est hétérogène, tant dans leur forme que dans leur niveau de sécurisation.

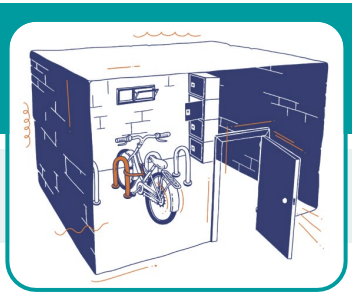
Les mauvais exemples

Stationnement de type **pince-roue**.
Il est à proscrire, car seule la roue avant peut être attachée, les tubes sont sectionnables facilement, et ils voilent les roues.
De plus, l'espacement entre les vélos n'est pas suffisant et certaines roues sont trop larges pour utiliser ces dispositifs.









Le stationnement longue-durée

Un itinéraire **COHÉRENT**

Un itinéraire **INTUITIF**

Un itinéraire ATTRACTIF

SANS DÉTOUR inutile

Un itinéraire **CONFORTABLE**

Un itinéraire **SÉCURISÉ**

- ✔ Le seul stationnement longue-durée présent sur le territoire se trouve au niveau des trois gares de la CCD : Die, Luc-en-Diois et Lus-la-Croix-Haute.
- ✔ Stationnement mis à disposition par SNCF Gares & Connexions et la Région AURA
  - 4 consignes individuelles en gare de Luc-en-Diois et à Lus-la-Croix-Haute, 12 consignes individuelles à Die
  - Arceau en U à l'intérieur des consignes
  - Verrouillage de l'entrée de la consigne par cadenas personnel



Verrouillage par cadenas. Système moins sécurisé que par code, risque d'utilisateur monopolisant la consigne.



Consignes au gabarit limité pour des vélos plus imposants : certains VAE, vélo-cargo, longtail, etc.



Consignes grillagées et cadenassées, pouvant être forcées assez facilement.

2. RÉSEAU EXISTANT | LE JALONNEMENT

Jalonnement

Un itinéraire **COHÉRENT**

Un itinéraire INTUITIF

Un itinéraire **ATTRACTIF**

SANS DÉTOUR inutile

Un itinéraire **CONFORTABLE**

Un itinéraire **SÉCURISÉ**

- ✔ **Les grands itinéraires touristiques sont correctement jalonnés**
  - Les **destinations** sont bien indiquées
  - Le **numéro d'itinéraire** est bien apposé sur chaque lame
  - Ponctuellement, nécessité d'apposer un registre afin de ne pas obstruer l'information sur la lame
  - Les compositions des lames et leur charte sont **homogènes**
  - Mention de « La Drôme à vélo », faisant référence aux parcours touristiques du territoire
- ✔ **La mention des polarités et principales communes à desservir est cependant incomplète et inégale sur le territoire**
  - Ceci étant lié au fait qu'il n'y ait pas de réseau structurant sur lequel se rabattre





2. RÉSEAU EXISTANT| LA CONCERTATION

✔ **Réalisation d'une enquête cartographique en ligne via l'outil GogoCarto**

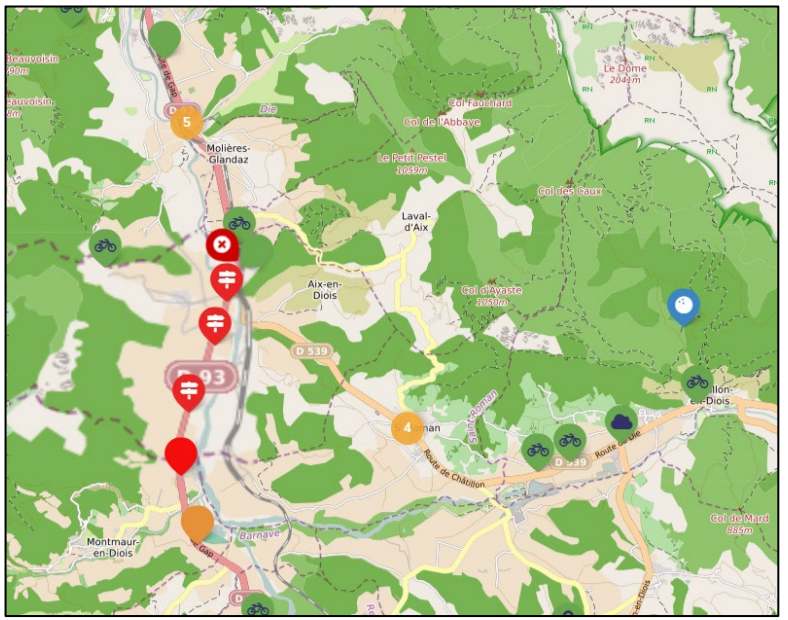
1/ Identifier les aménagements et services existants : <u>quantifier le réseau cyclable</u>

2/ Identifier les secteurs peu propices à la pratique : <u>qualifier les infrastructures cyclables</u>

3/ Identifier les secteurs et les services à développer/améliorer : <u>définir le schéma d'intention</u>

4/ Identifier les pôles à desservir : <u>déterminer les liaisons cyclables</u>





249 réponses au 05 octobre 2023

L'analyse des résultats de l'enquête est présentée dans les différentes parties de ce rapport.

2. RÉSEAU EXISTANT | ENQUÊTE GOGOCARTO

- ✓ **Etroitesse de la voirie** sur la RD93 et la RD1075, non aménagée pour les cyclistes avec une vitesse excessive

- ✓ **Intersections dangereuses** : col de Grimone, gare de Lus-la-Croix-Haute, entrée/sortie de Die, Marignac-en-Diois, etc.

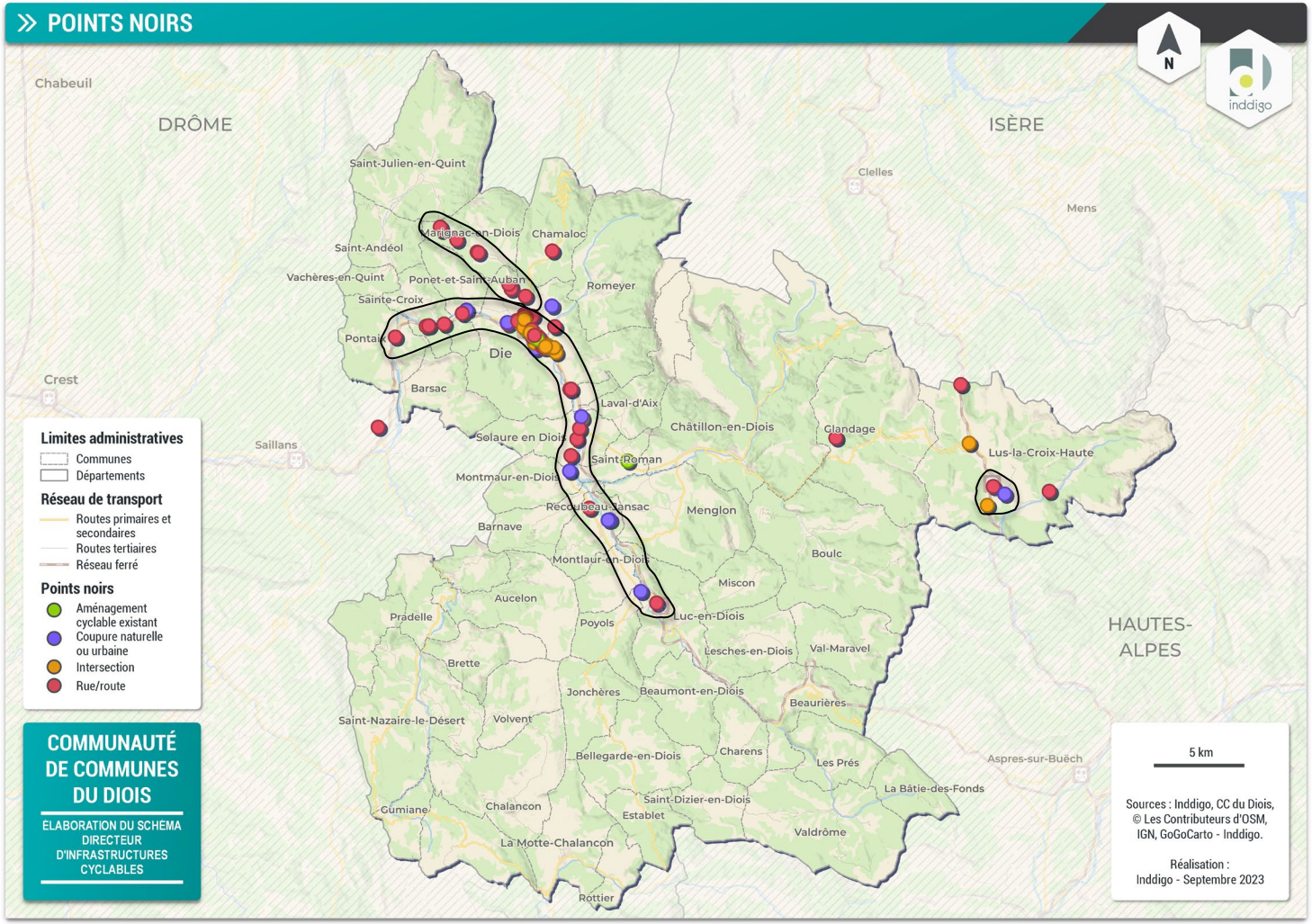
=> 2 accidents impliquant des vélos ont été récensés ces 5 dernières années sur le territoire, à Boulc et Châtillon-en-Diois (sans décès)

- ✓ **Mauvaise visibilité** sur certaines routes secondaires.

- ✓ **Aménagements peu efficaces ou non adaptés** : bandes rugueuses entre Marignac-en-Diois et Saint-Julien-en-Quint

- ✓ **Vitesses excessives** : plusieurs sections de voiries ou la limitation de vitesse pourrait être abaissée (Die <> Romeyer, Die <> Chamaloc

- ✓ **Mauvais entretien de la voirie** (gravillons notamment)



1. CADRAGE

2. RÉSEAU EXISTANT

3. ENJEUX DE DÉPLACEMENTS

4. ATELIERS DE TRAVAIL ET ENTRETIENS

5. SCHÉMA D'INTENTIONS

6. LA SUITE

Les objectifs du plan vélo national





2 millions

C'est le nombre de déplacements annuels réalisés par les habitants de la CCD qui font **moins de 10km**

3 millions

C'est le nombre de déplacements annuels réalisés par les habitants de la CCD qui font **moins de 15km**

8,7 km

C'est la distance moyenne des déplacements de français **en 2019**

10 millions

C'est le nombre de vélos vendus ces cinq dernières années (près d'un quart sont des VAE en 2021)

60%

C'est le nombre d'actifs en France qui se déplacent en voiture pour aller au travail à **moins de 5km**

EMPLOIS



Focus sur les lignes de désirs <7km

Un fuseau d'échanges domicile-travail <7km entre Die et les communes périphériques prédomine en interne :

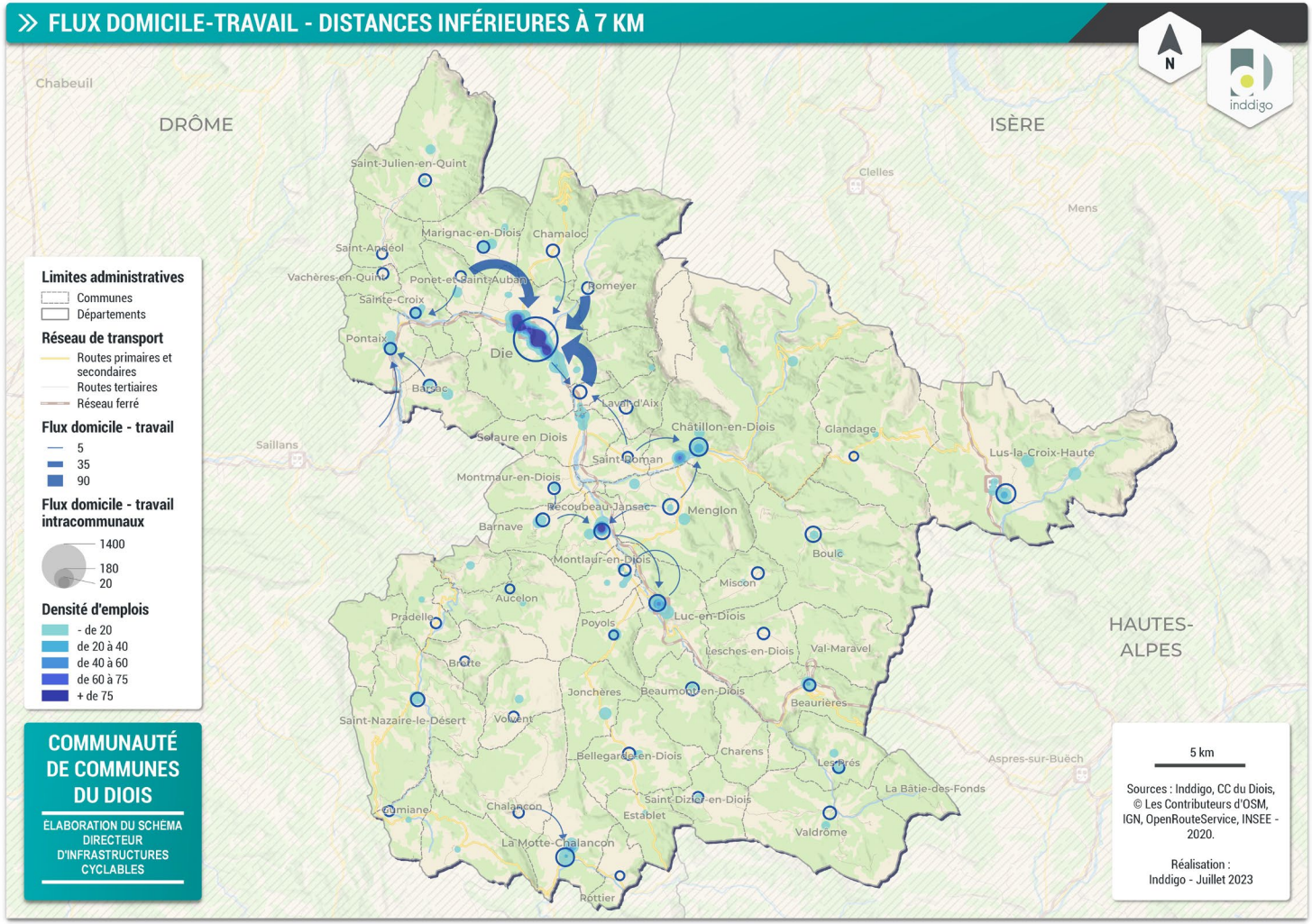
- Les flux sont portés par une attraction de Die pour les communes de Solaure-en-Diois, Romeyer et Ponet-et-Saint-Auban. Des distances autour de 7km captables en Vélo à Assistance Electrique, voir en vélo classique

D'autres flux plus épars sont présents entre communes :

- Des flux vers Recoubeau-Jansac, Luc-en-Diois ou encore Châtillon-en-Diois

Des échanges à l'échelle même de la commune non-négligeables

- Die, Lus-la-Croix-Haute, La Motte-Chalancon (zone d'activités au Sud de la commune), Luc-en-Diois, Recoubeau-Jansac, Menglon et Boulc

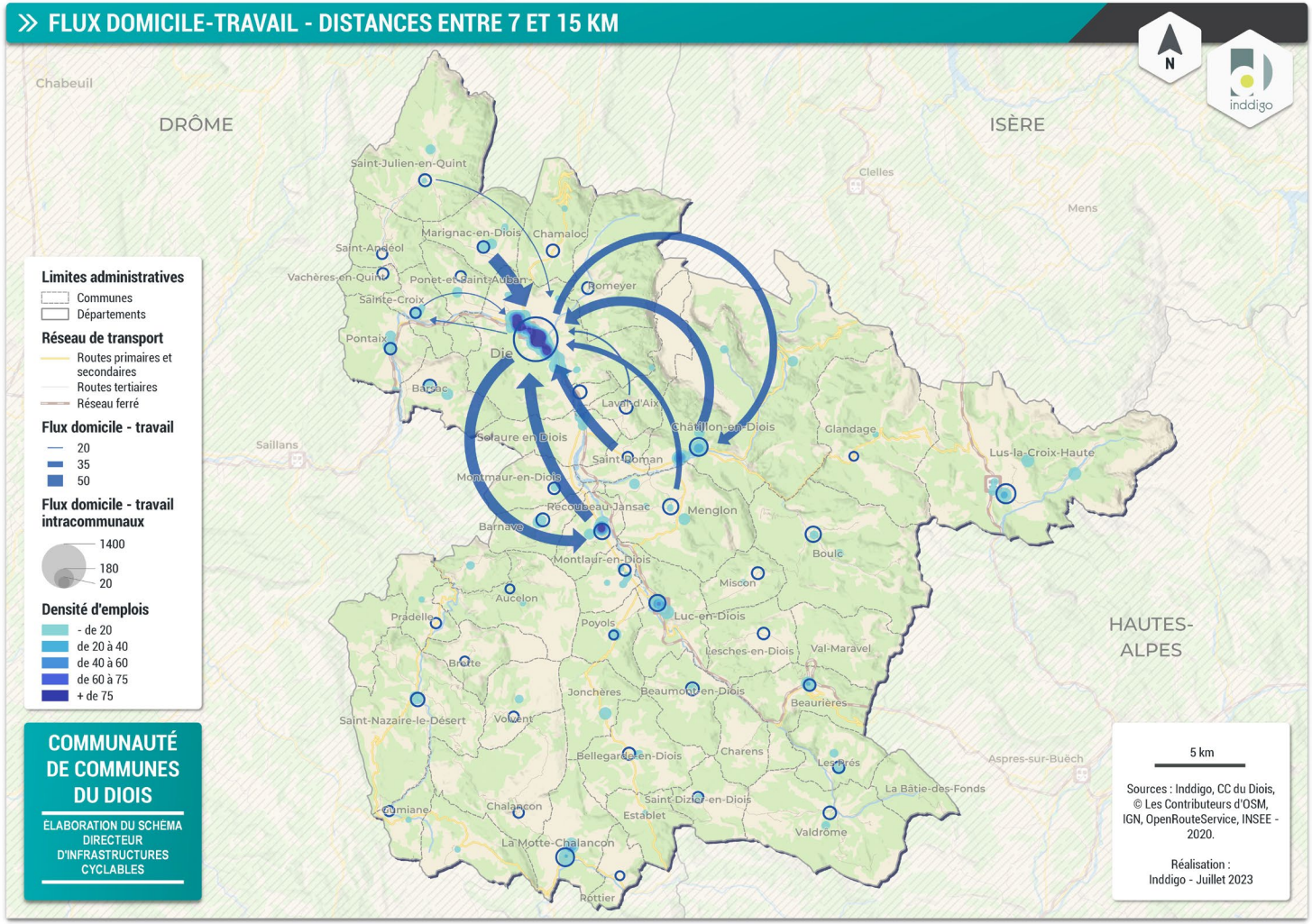


3. MOTIFS DE DÉPLACEMENT | TRAVAIL

Focus sur les lignes de désirs entre 7 et 15 km

Un fuseau d'échanges domicile-travail entre 7 et 15km entre Die et les communes périphériques prédomine en interne :

- Une proximité et des interactions avec les communes de Recoubeau-Jansac et Saint-Roman
- Un pôle important pour les communes de Marignac-en-Diois (8,5km) ou encore Châtillon-en-Diois (15km), Menglon, mais des distances de déplacement plus importantes



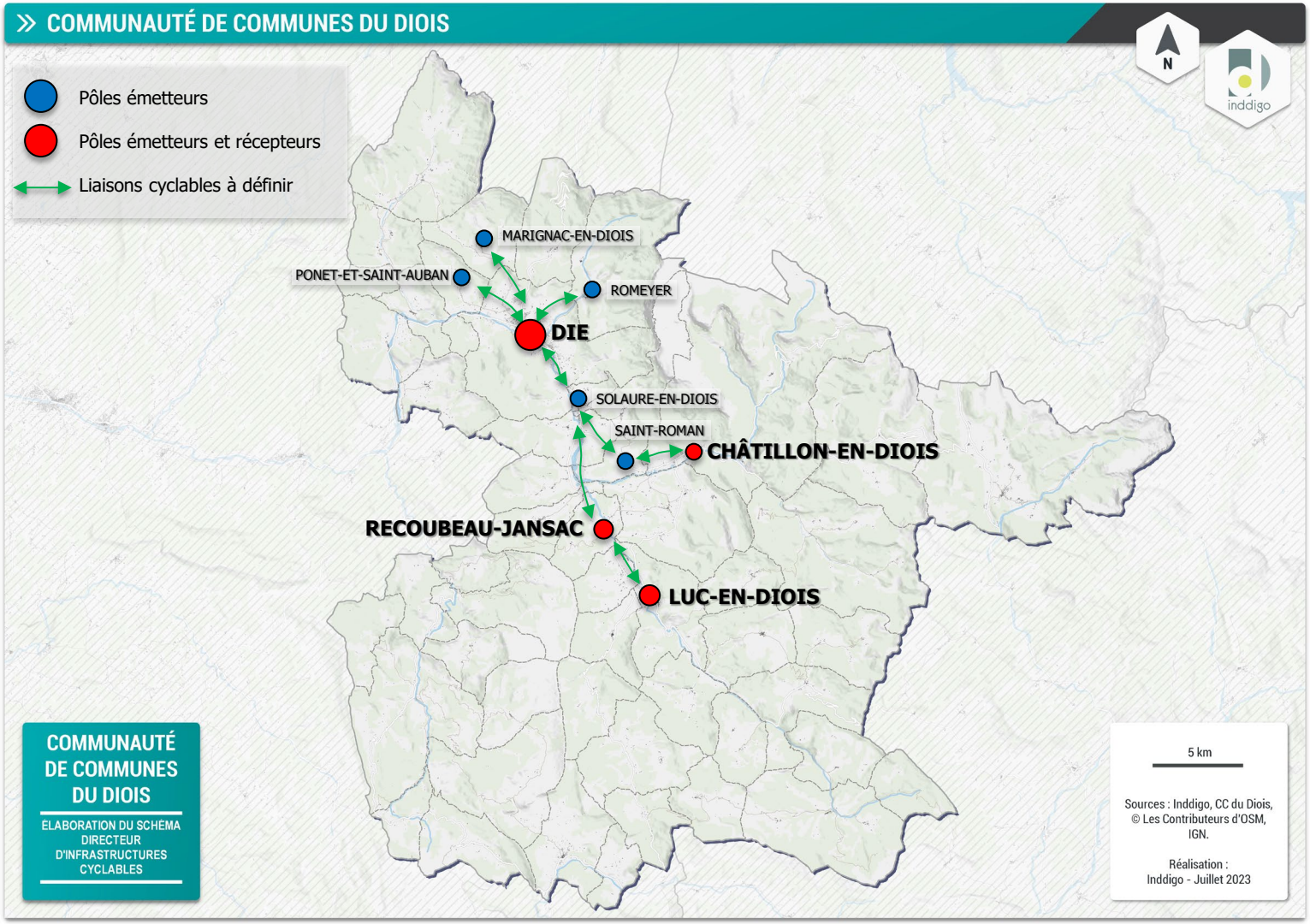
3. ENJEUX DE DÉPLACEMENTS | SYNTHÈSE



EMPLOIS

Enjeu:

Rendre accessible les zones d'EMPLOIS



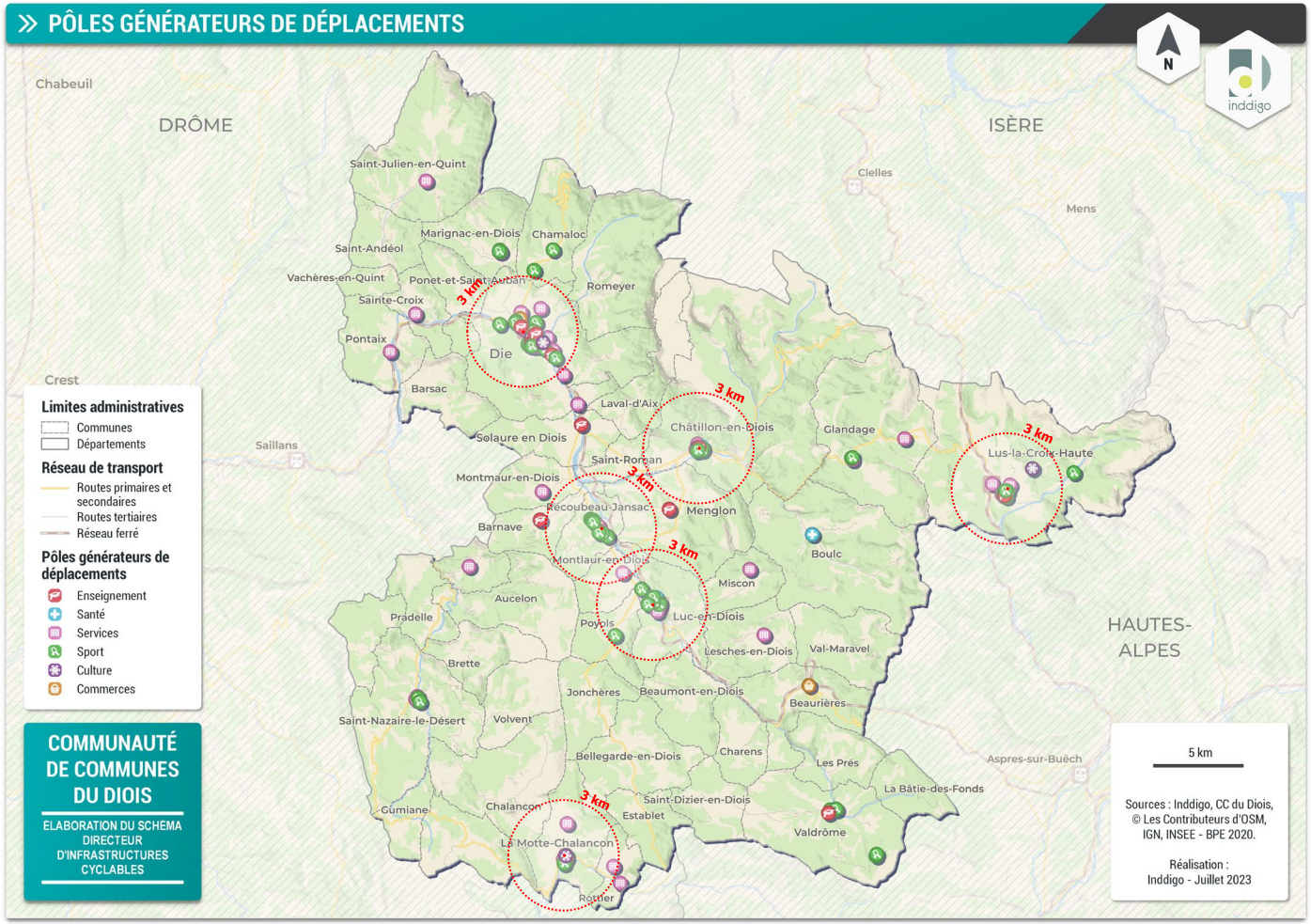
POLARITÉS URBAINES



3. MOTIFS DE DÉPLACEMENT | LOISIRS ET ACHATS

Focus sur les pôles générateurs

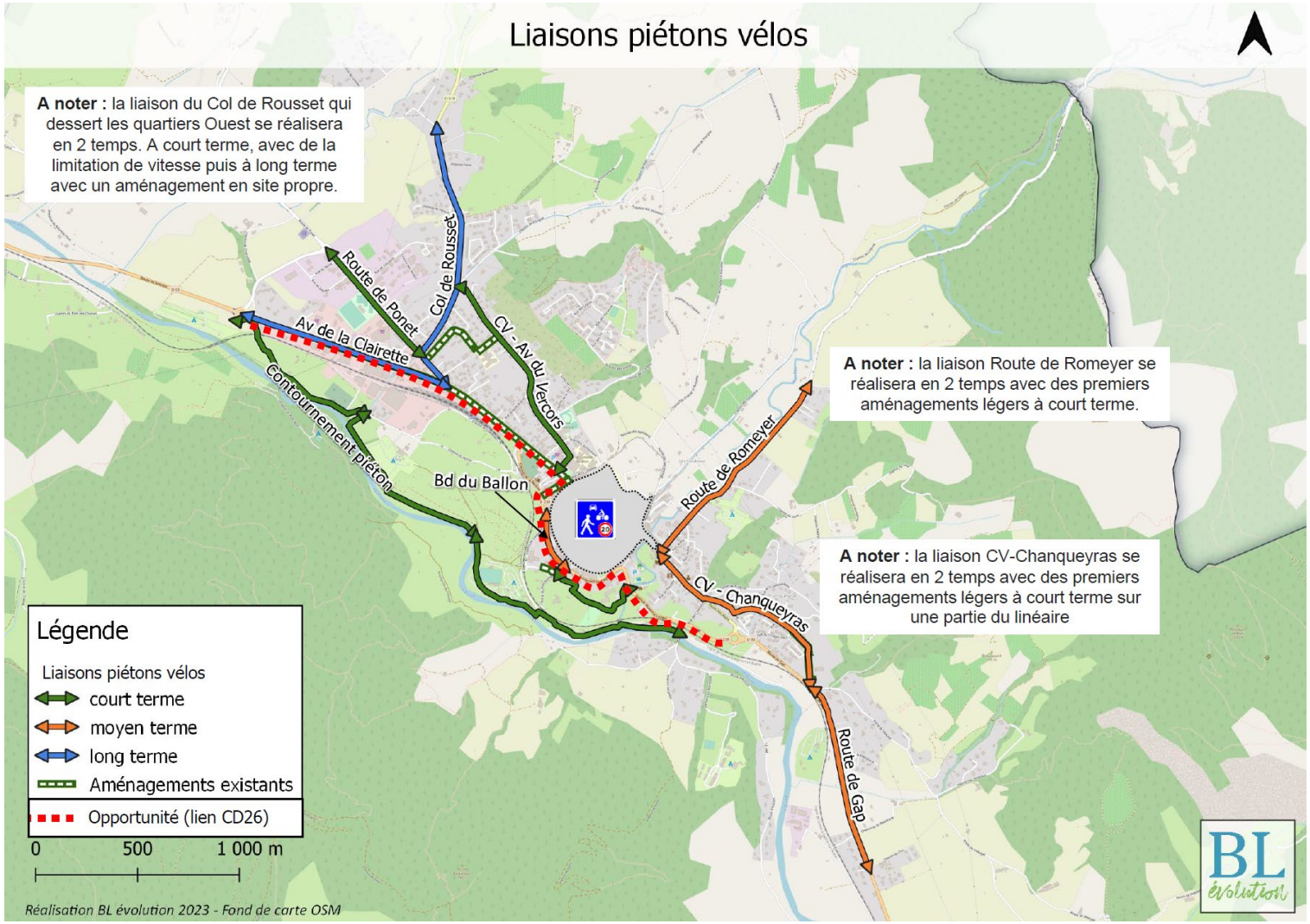
- **Les pôles** générateurs sont **concentrés** dans les **centre-bourgs,** renforçant les polarités déjà présentées.
- Certains bourgs ne présentent pas de commerces. Le rabattement vers les autres centres est alors nécessaire, sur les communes situées à une distance raisonnable.
- D'autres secteurs sont **isolés des pôles générateurs**, à l'image de la partie Sud et de la partie Est du territoire.



Focus sur les pôles générateurs – Commune de Die

- L'ensemble des destinations n'est pas sur les axes principaux et un **maillage fin** devra compléter les axes structurants, principalement à **Die**. Le Schéma des Mobilités de Die permet notamment de prendre en compte la desserte des pôles générateurs.

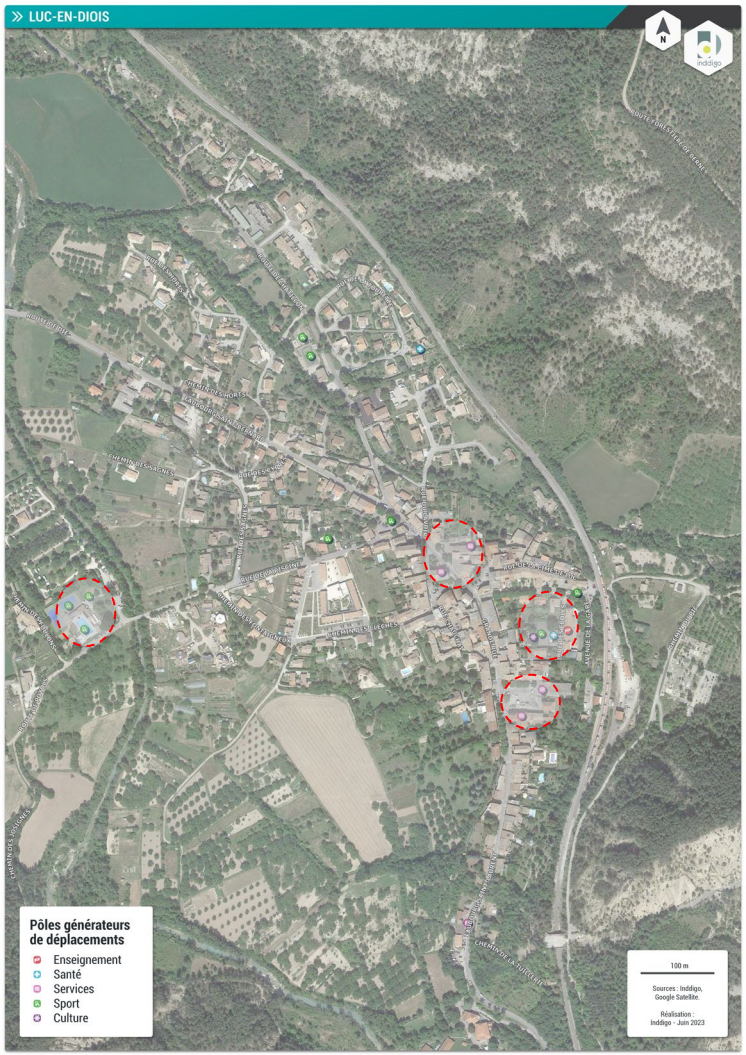
- Une grande part des pôles générateurs sont situés au sein du centre-bourg de Die. A ce titre, l'ensemble des accès à la commune permettent de rejoindre le centre-bourg.



3. MOTIFS DE DÉPLACEMENT | LOISIRS ET ACHATS

Focus sur les pôles générateurs – autres communes







3. MOTIFS DE DÉPLACEMENT | LOISIRS ET ACHATS

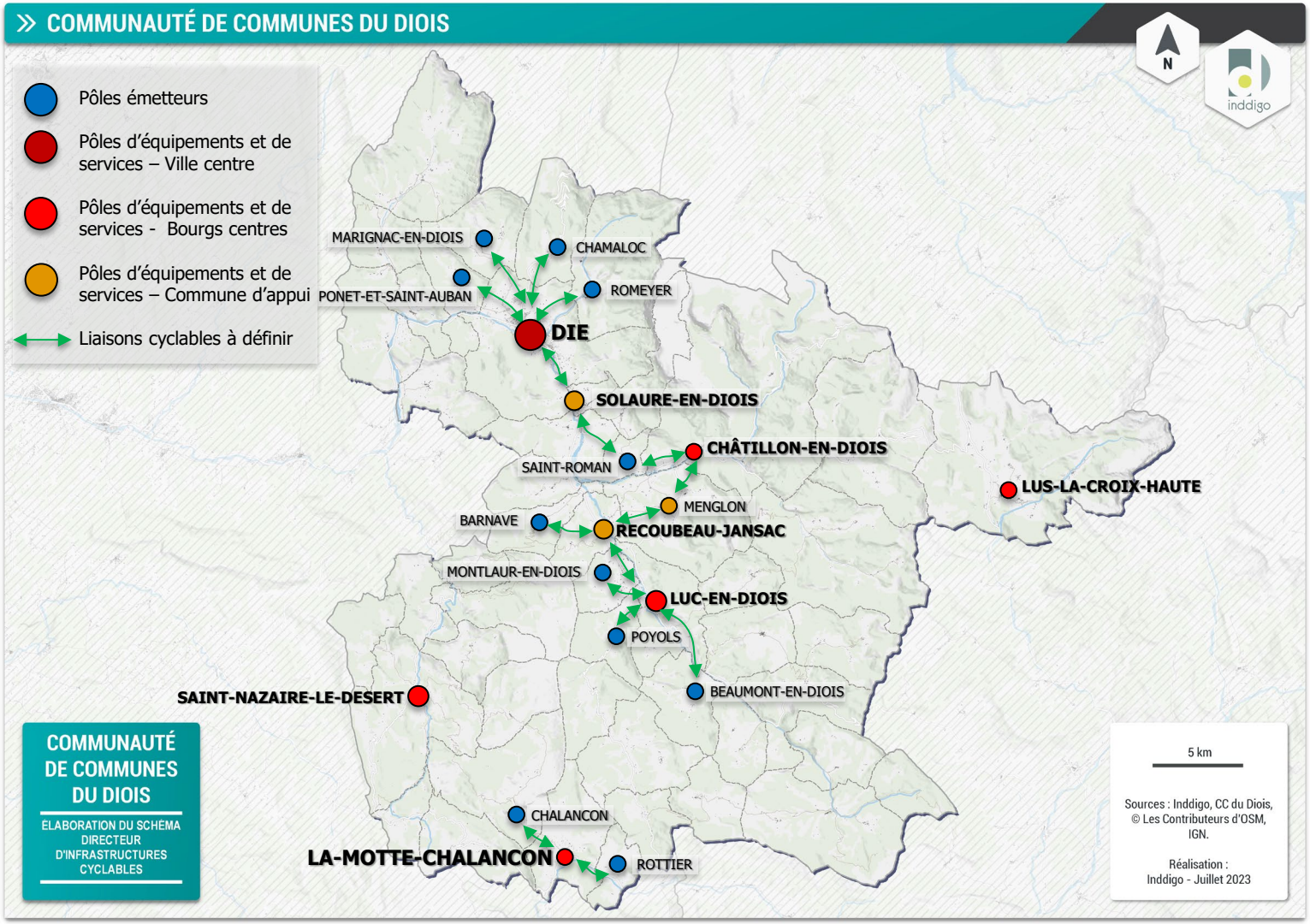
Focus sur les pôles générateurs – autres communes



POLARITÉS URBAINES

Enjeu :

Desserver les POLARITÉS URBAINES et de LOISIRS

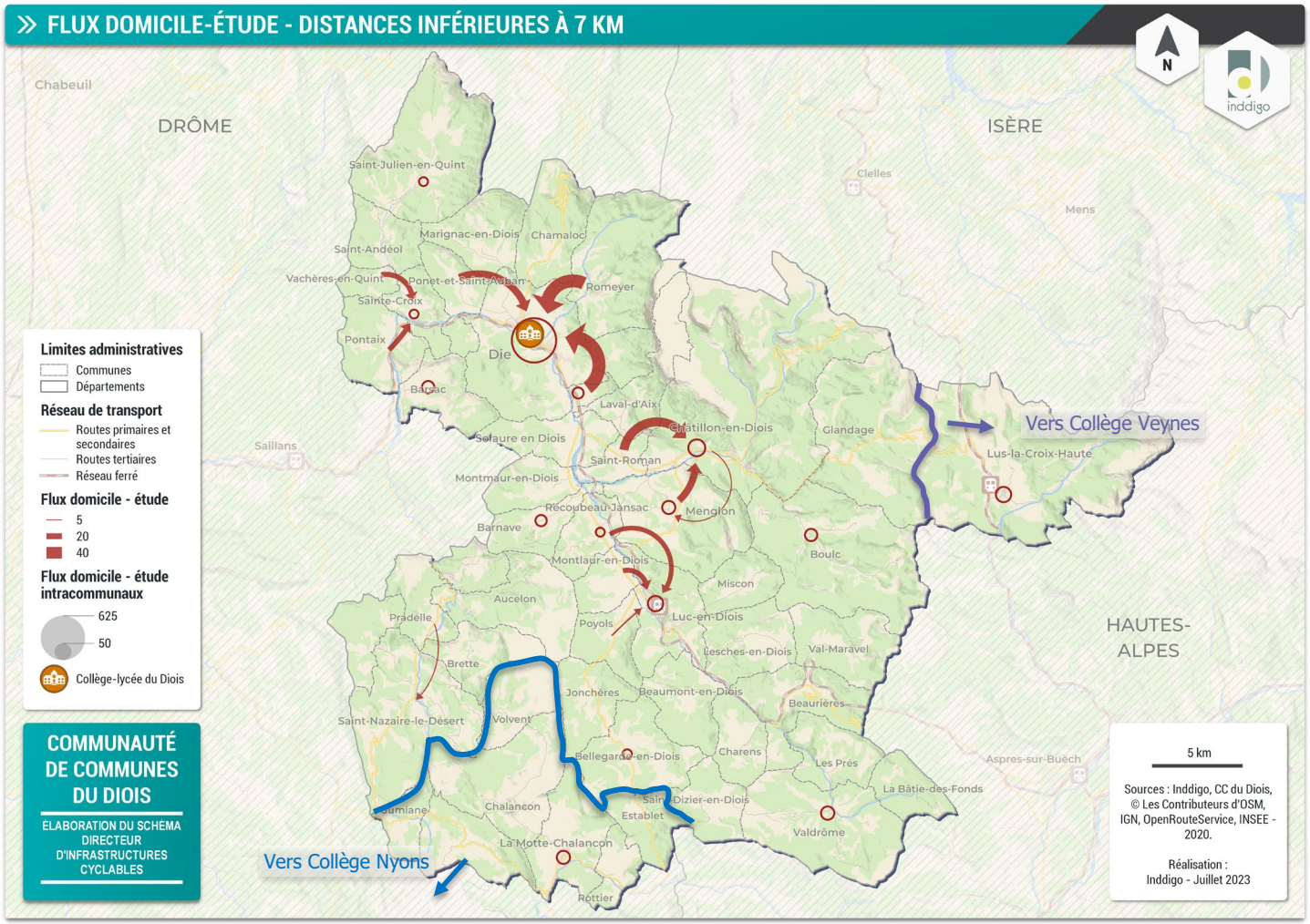


ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES



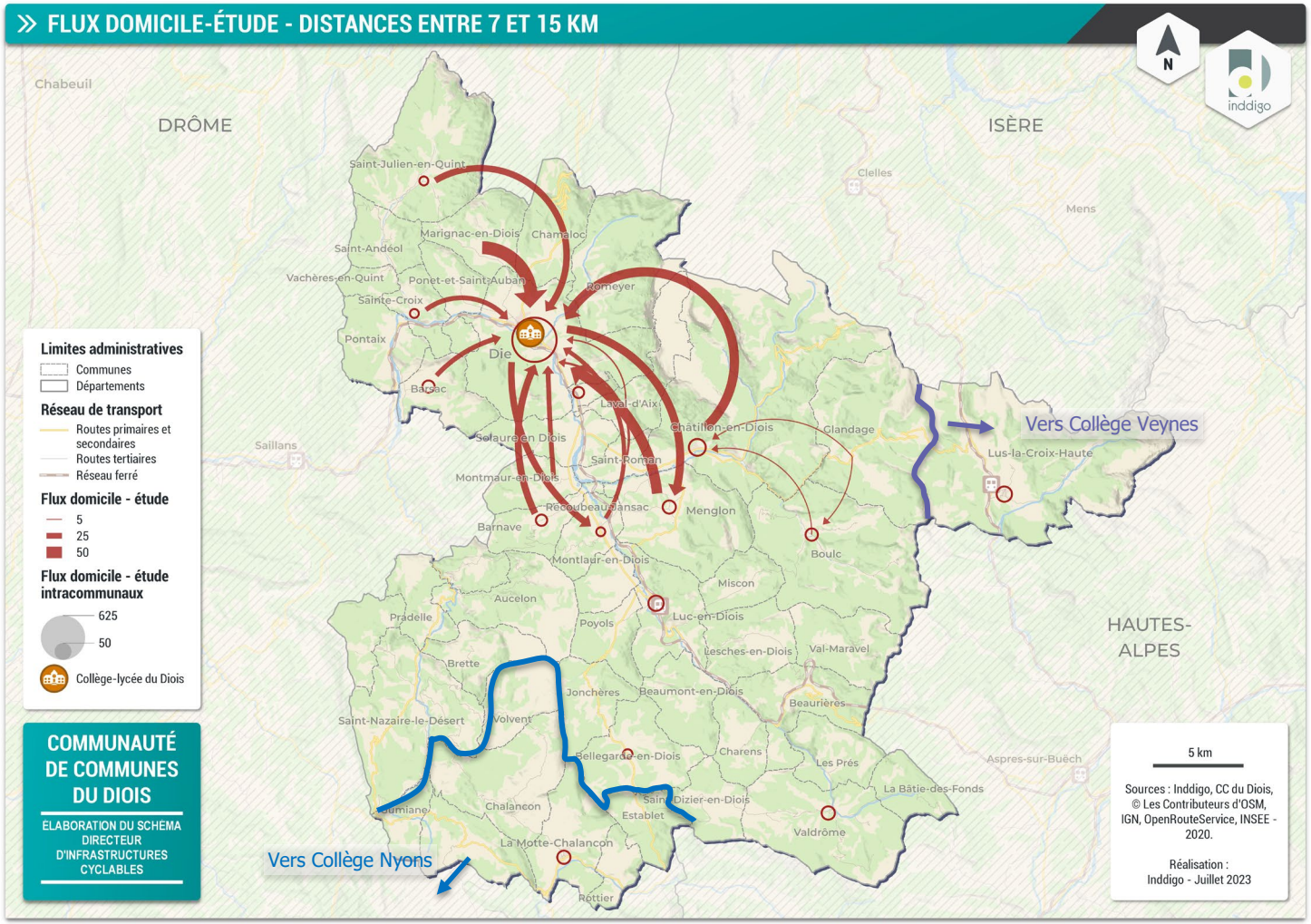
Focus sur les lignes de désirs

- ✔ Les déplacements des **scolaires** du second degré sont centrés sur la commune de Die, pour une grande partie des communes du territoire (hormis les communes du Haut-Diois et Lus-la-Croix-Haute.
- ✔ Des déplacements sur les communes secondaires : Châtillon-en-Diois, Luc-en-Diois et Sainte-Croix
- ✔ **L'accessibilité** doit également se faire à proximité des **établissements du secondaire**
  - Pour inciter rabattement vers ceux-ci à vélo
  - Pacification générale de l'espace public entre 1 et 3km



Focus sur les lignes de désirs supérieures à 7km

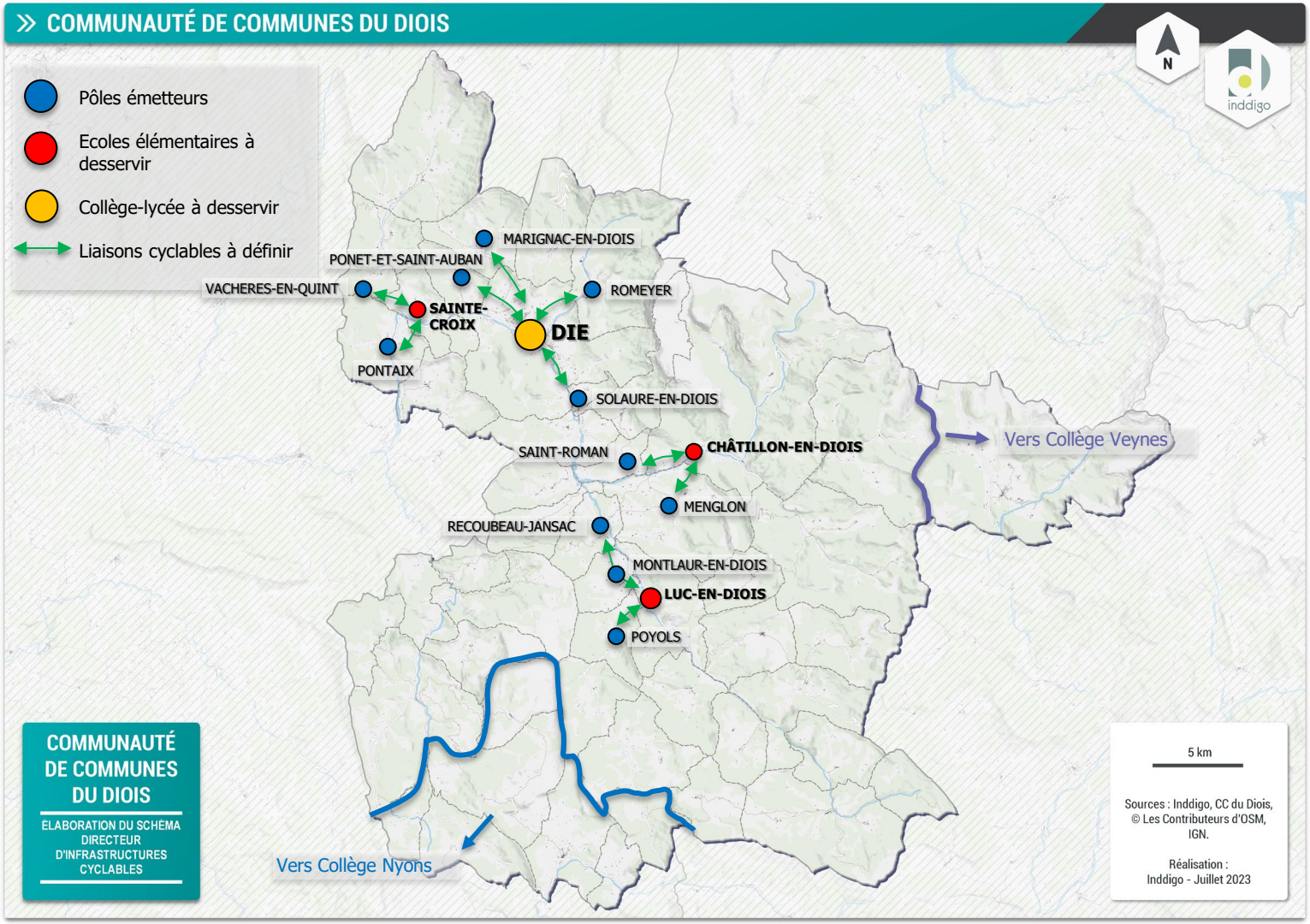
- ✔ Les déplacements des **scolaires** du second degré sont centrés sur la commune de Die, pour une grande partie des communes du territoire (hormis les communes du Sud et Lus-la-Croix-Haute.
- ✔ Des déplacements sur les communes secondaires : Châtillon-en-Diois, Luc-en-Diois et Sainte-Croix
- ✔ **L'accessibilité** doit également se faire à proximité des **établissements du secondaire**
  - Pour inciter rabattement vers ceux-ci à vélo
  - Pacification générale de l'espace public entre 1 et 3km



ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Enjeu :

Desserver les ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES



INTERMODALITÉ



3. MOTIFS DE DÉPLACEMENT | INTERMODALITÉ

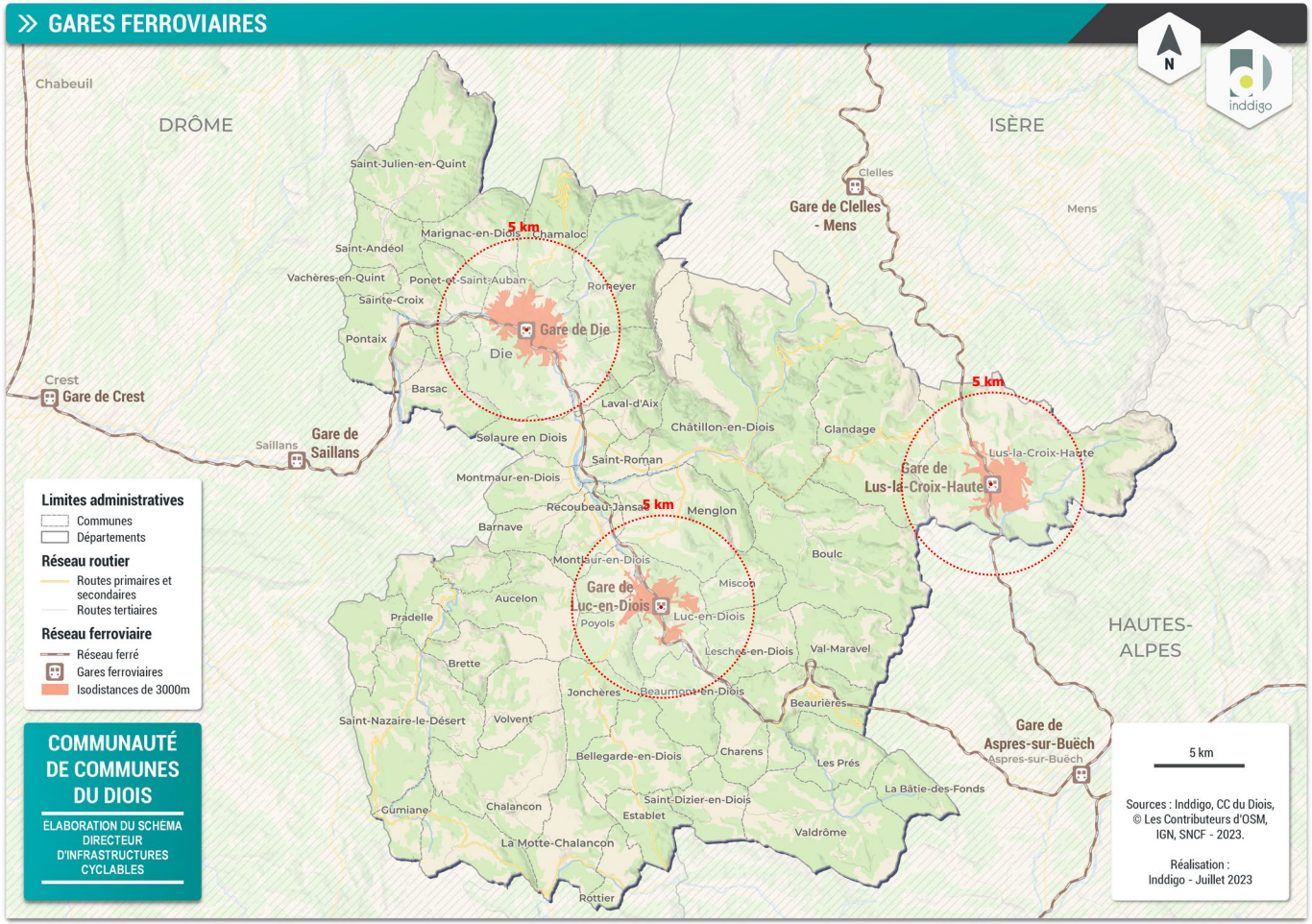
- ✔ Une part non-négligeable de la population habite à moins de 3km d'une gare ferroviaire

- ✔ La **gare de Die** est la gare la mieux desservie du territoire, avec plus de 40 000 voyageurs en 2021 et environ 5A/R en train et 3A/R en car en semaine vers Crest et (Valence). Sa desserte sera traitée dans le cadre du schéma des Mobilités de la ville de Die (Av de la Clairette).

- ✔ La **gare de Luc-en-Diois** ne compte que 5'000 voyageurs en 2021 et environ 3A/R en train et 1A/R en car par jour. Toutefois, elle est d'un intérêt certains et est située en proximité du centre-ville de Luc-en-Diois. Sa desserte sera prise en compte en complément des autres rabattements prévus vers Luc-en-Diois.

- ✔ La gare de **Lus-la-Croix-Haute**, avec une fréquentation peu significative (absence de données récentes), mais située sur la ligne Grenoble <> Gap. Environ 6 A/R en semaine sont proposés. Une liaison centre-bourg <> gare devra être prise en compte, en complément des autres liaisons, impliquant notamment un possible traitement de la RD1075.

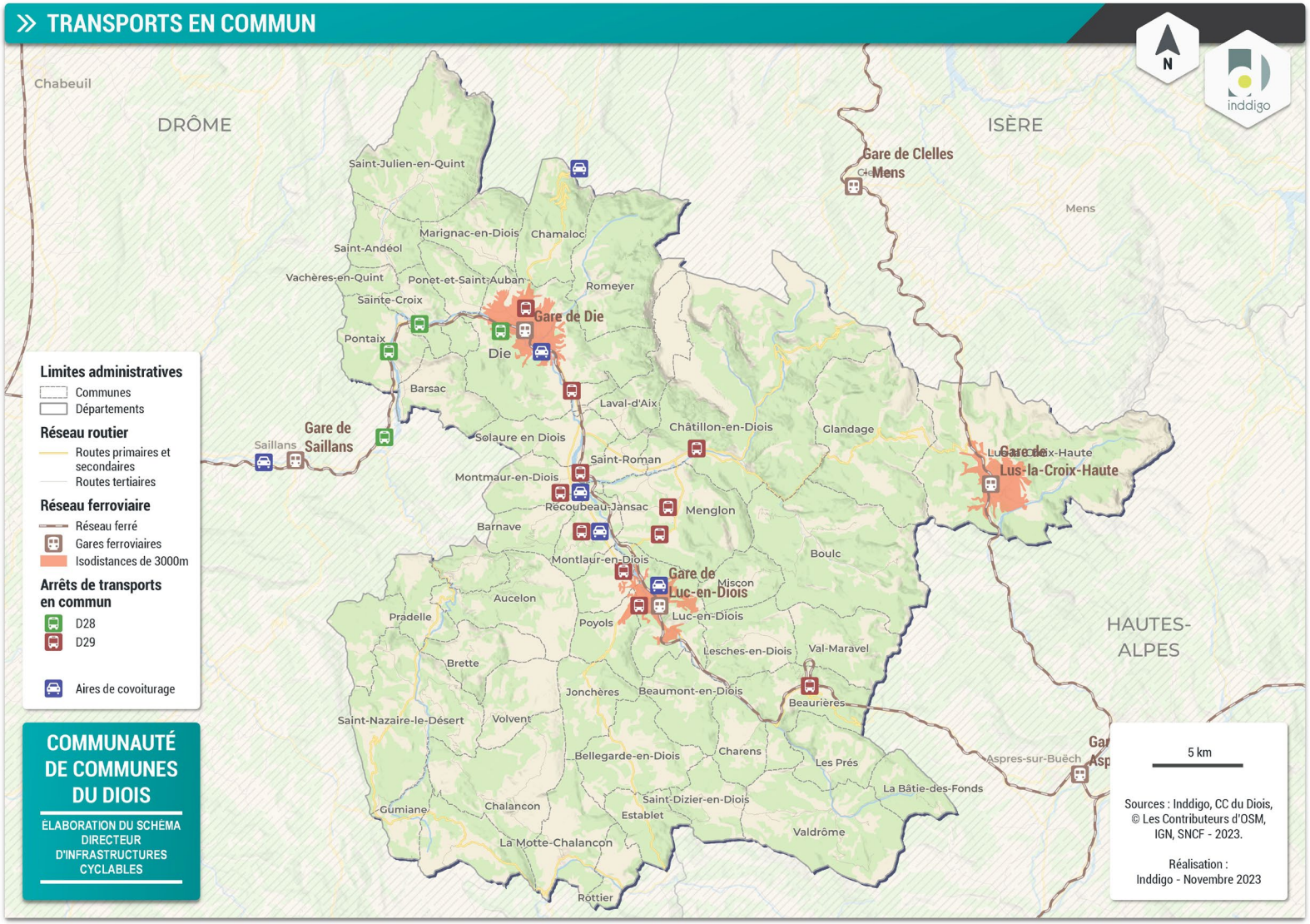
- ✔ **Favoriser le rabattement vers les gares présente un fort enjeu, avec :**
  - Les villes ayant une gare, les liaisons rapides depuis/vers les **poches d'habitations** doivent aller jusqu'à leur **extrémité**
  - Les bourgs n'ayant pas de gare mais à près de 3km d'une gare doivent également être ciblés.



3. MOTIFS DE DÉPLACEMENT | INTERMODALITÉ

- L'interface vélo – transports en commun est important sur le territoire, puisque les lignes **D28 et D29** sillonnent les principaux axes du territoire, notamment en traversée de bourg tels que Luc-en-Diois, Recoubeau-Jansac ou encore Châtillon-en-Diois. La circulation de ces lignes sur la RD93 constitue un atout non-négligeable pour sécuriser le déplacement du cycliste (en tout cas à court-terme).

- Plusieurs **lignes de TAD** existent sur le territoire, permettant notamment de desservir des communes secondaires depuis Die (vallée de Quint, Romeyer, Menglon, etc.), Luc-en-Diois ou encore La-Motte-Chalancon



3. MOTIFS DE DÉPLACEMENT | INTERMODALITÉ

- Les **lignes de transports scolaires** qui sillonnent le territoire, présentent également un potentiel non-négligeable d'intermodalité, puisque les enfants les empruntant s'y rendent parfois à vélo. Il conviendra d'identifier les points d'arrêts stratégiques (vers Sainte-Croix, Die, Luc-en-Diois et Châtillon-en-Diois) sur lesquels proposer du stationnement vélo sécurisé notamment.

- Des **aires de covoiturages et points d'autostop** sont également présents sur le territoire, avec un enjeu de rabattement non-négligeable. D'autres aires informelles, utilisées notamment pour l'autostop, sont présentes çà et là sur le territoire, et ont vocation à être équipée sur la ville de Die, et potentiellement sur d'autres communes dans le cadre du SDIC.

- Un travail sur l'équipement en stationnement de ces espaces sera mené, et un rabattement sécurisé sera pris en compte dans la mesure du possible.

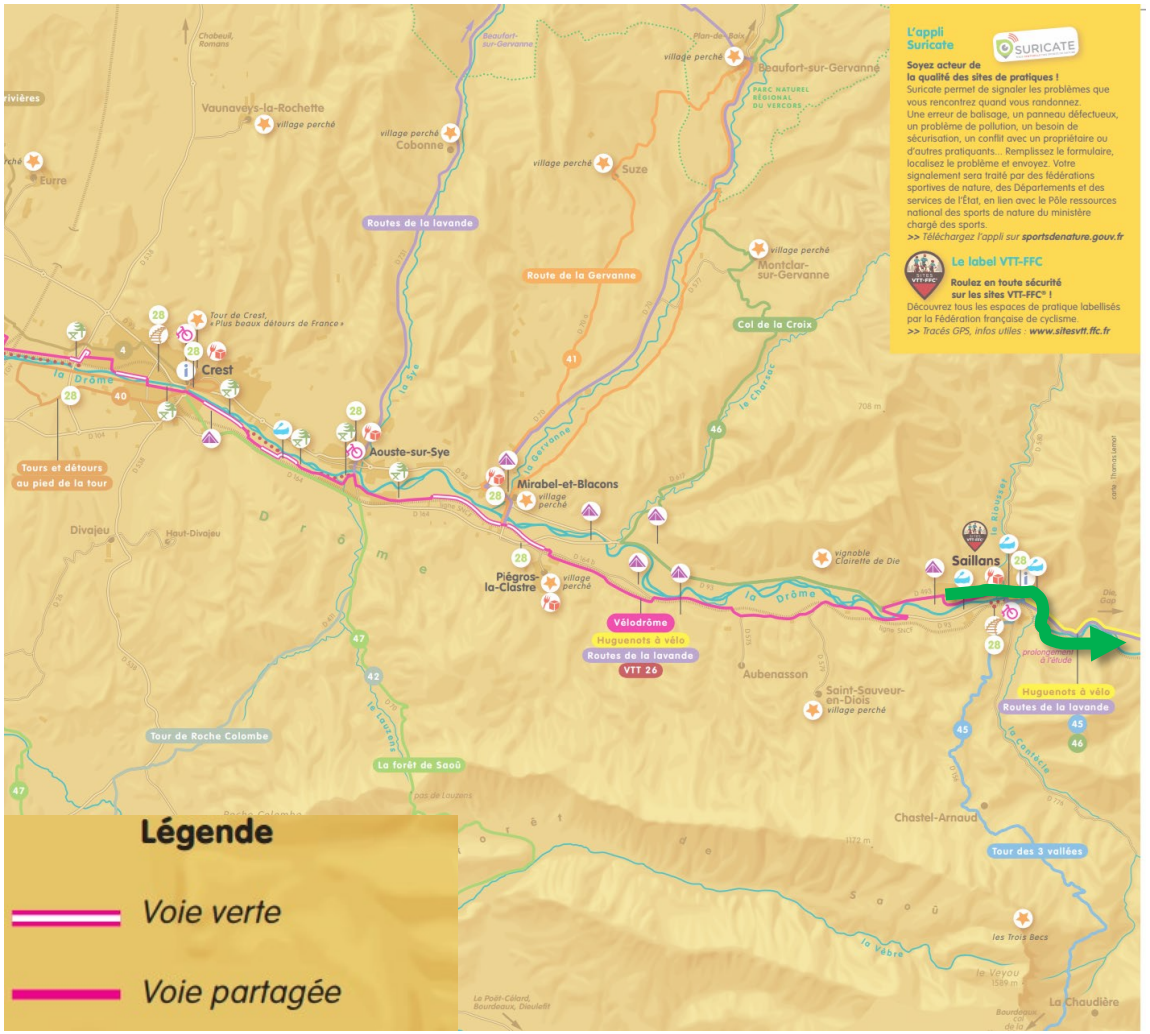


TERRITOIRES VOISINS



3. ENJEUX DE DÉPLACEMENTS | TERRITOIRES VOISINS

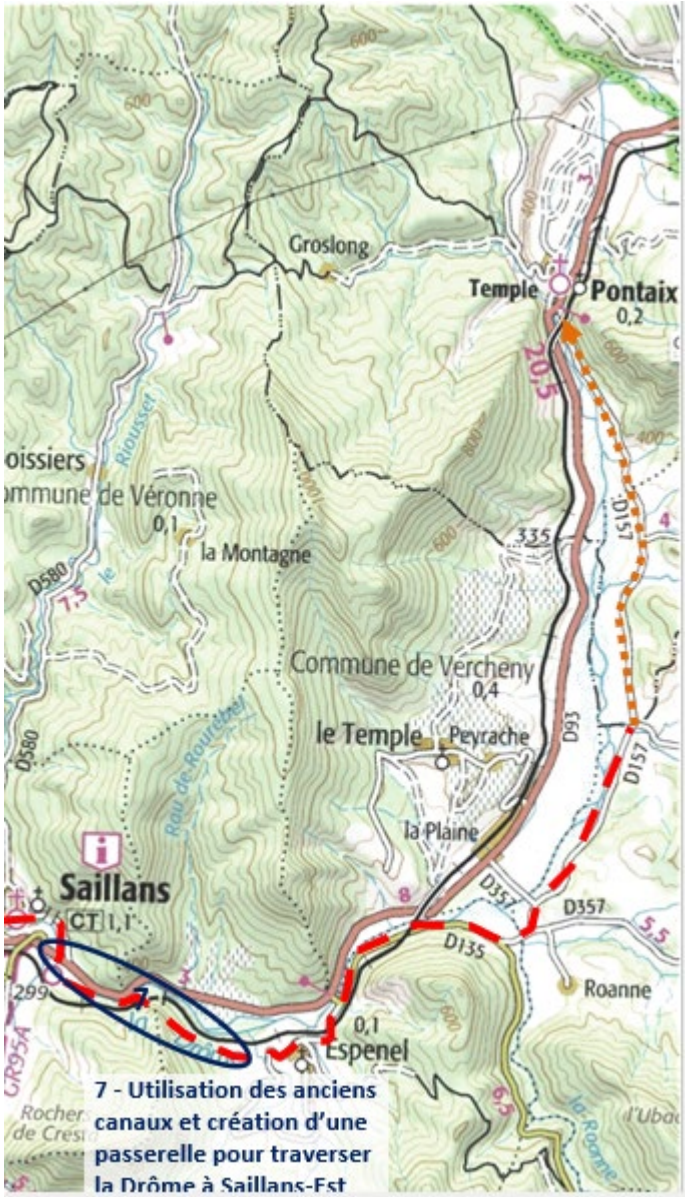
- ✔ **CC du Crestois et Pays de Saillans**
  - Interface principale avec le Diois
  - Réalisation effective de la VéloDrôme, itinéraire à vocation touristique mais maillant également les différentes communes du territoire
  - Intérêt d'une meilleure desserte de ce secteur
    - Plus de 15% des flux sortants du Diois sont à destination de Crest et Saillans
- Des distances de déplacements toutefois importantes, un itinéraire attractif principalement pour les communes de Barsac, Pontaix, et Sainte-Croix.



3. ENJEUX DE DÉPLACEMENTS | TERRITOIRES VOISINS

✓ Projet de prolongement de la **vélodrome entre Vercheny et Pontaix en passant par la RD157**, en lien avec un tracé retenu côté Crestois passant par cette voirie *(cf. étude de faisabilité réalisée par la CC du Crestois).*

- Nécessité de se raccorder Pontaix à cet itinéraire, et d'assurer une continuité sur le territoire de la CCD.



✓ SUR LES AUTRES TERRITOIRES LIMITROPHES

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES Baronnies en drôme provençale

- Schéma directeur réalisé en 2021, pas d'itinéraires cyclables en interface direct avec la CCD. Une voie douce est en cours d'aménagement entre Rémuzat et Cornillon

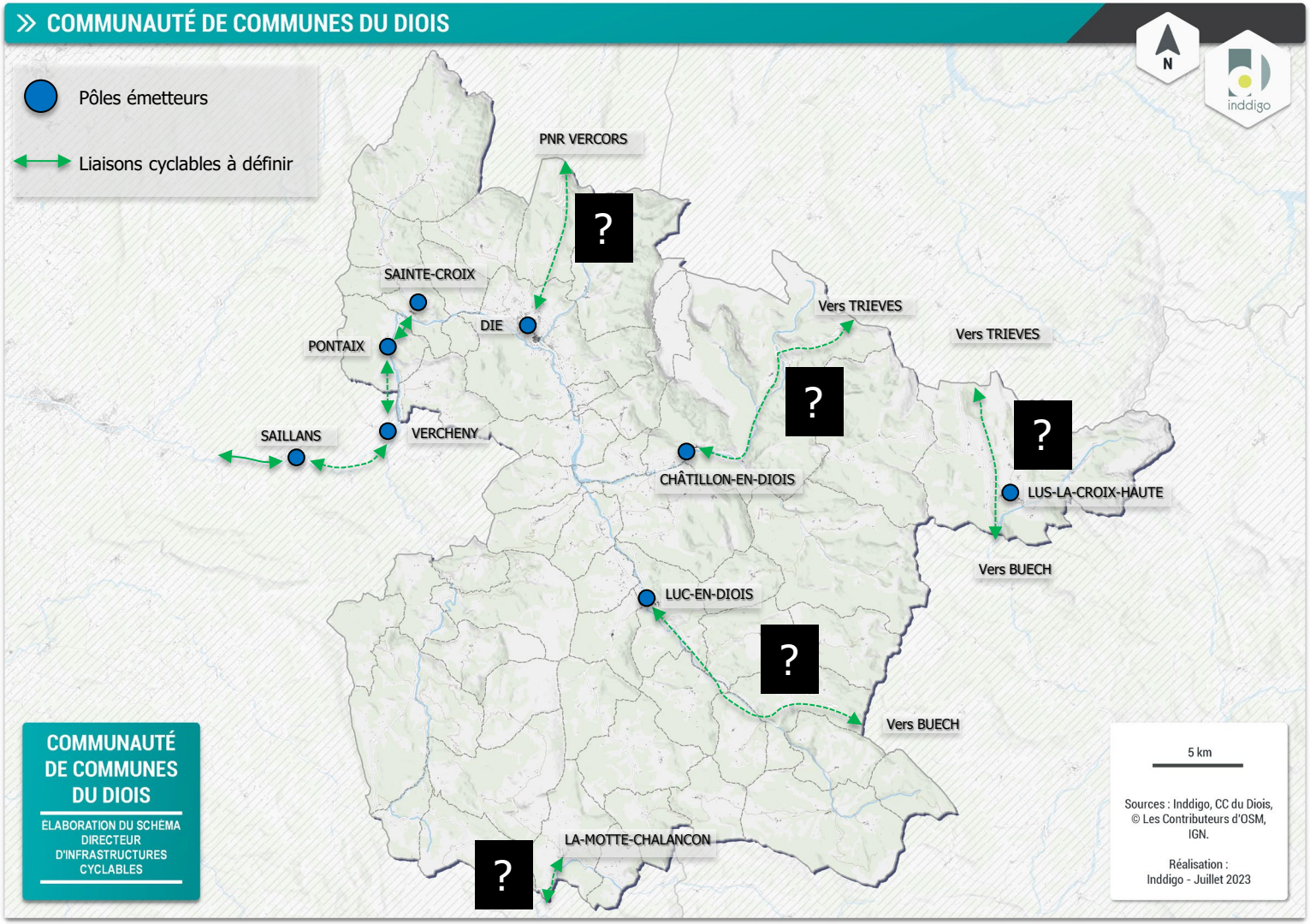
Parc naturel régional du Vercors

- Schéma de Développement de l'usage du vélo dans le Vercors en cours d'élaboration.

TERRITOIRES VOISINS

Enjeu :

CONNECTER le territoire et assurer les continuités vers l'extérieur



ENQUÊTE GOGOCARTO



3. ENJEUX DE DÉPLACEMENTS | ENQUÊTE GOGOCARTO

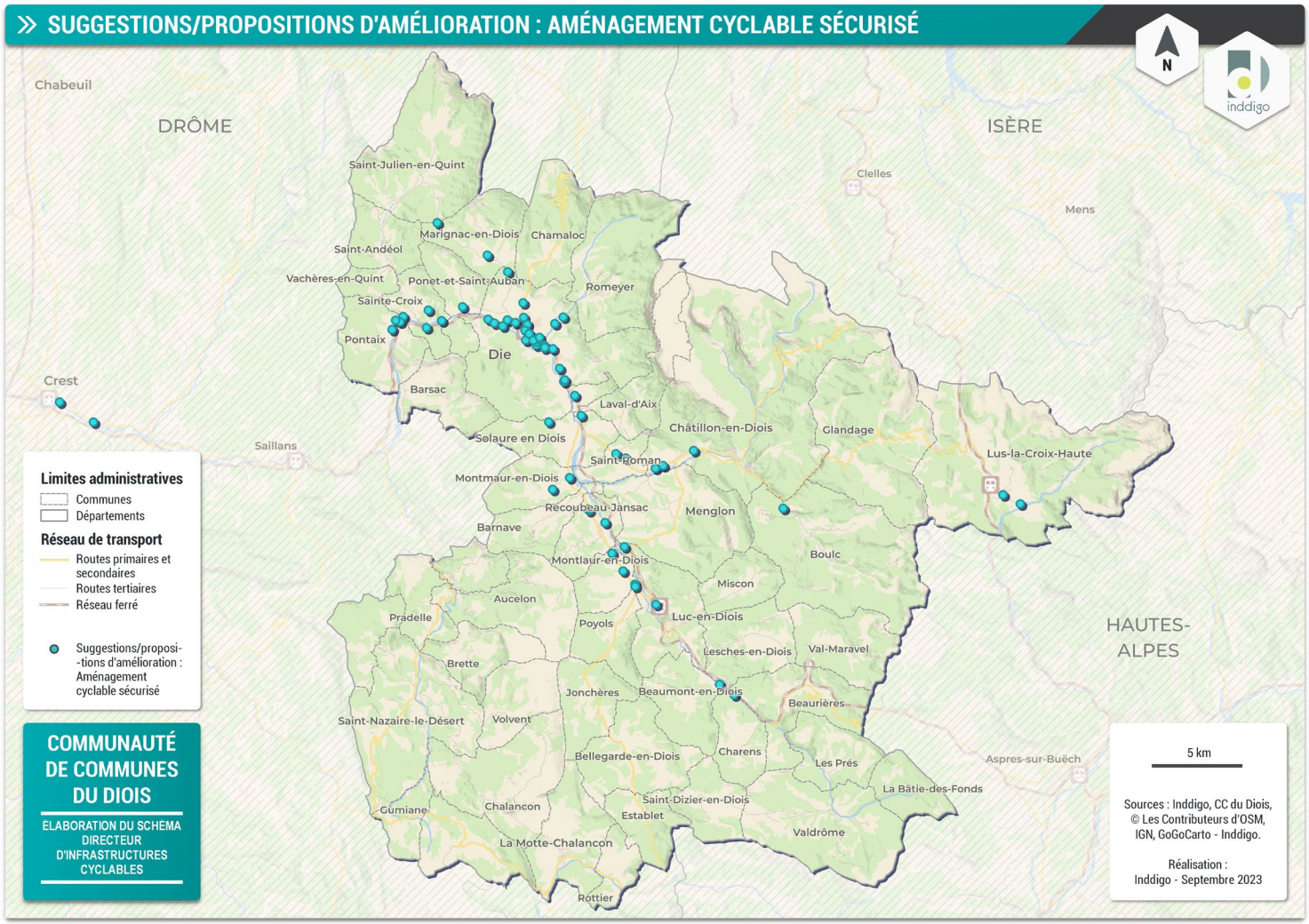
✔ L'enquête en ligne Gogocarto a permis de mettre en avant les souhaits de la part de la population en termes d'itinéraires cyclables sécurisés sur le territoire de la CCD.

✔ L'analyse de l'enquête met très clairement en avant une ligne de désir sur le tracé de la **RD93** :

- Un souhait d'aménagement sécurisé entre **Sainte-Croix et Die**, entre **Die et Pont-de-Quart** prioritairement
- Des aménagements sécurisés entre **Pont-de-Quart et Luc-en-Diois**, et entre **Pont-de-Quart de Châtillon-en-Diois** secondairement

✔ De nombreux contributeurs proposent également des **variantes** pour limiter les passages sur voirie départementale, par des routes secondaires parfois aussi directes que la RD.

L'ensemble de ces hypothèses fera l'objet d'un **traitement plus approfondi en phase 2**, au moment de définir précisément quels axes emprunter.



1. CADRAGE

2. RÉSEAU EXISTANT

3. ENJEUX DE DÉPLACEMENTS

4. ATELIERS DE TRAVAIL ET ENTRETIENS

5. SCHÉMA D'INTENTIONS

6. LA SUITE

4. LES ENTRETIENS | LA CONCERTATION

- Réalisation de **5 entretiens** par téléphone/visio :
  - Association Dromolib : actions mises en place sur le territoire, besoins de déplacement
  - Collectif Vélo Diois : besoins de déplacements, d'aménagements et de services
  - Conseil départemental : politique cyclable, projets, gouvernance
  - Commune de Die : projet communal, interface avec le Schéma Cyclable
  - Office de tourisme intercommunal du Diois : besoins et enjeux touristiques

Structure	Interlocuteur(s)	Date
Association Dromolib	Ambre PLANTE	24/07/2023
Collectif Vélo Diois	Lucie BERCHE	25/07/2023
Ville de Die	Françoise TESSERON, Etienne SAINT-MARC	27/07/2023
Département de la Drôme	Emmanuel FAURE et Laurie LAFFONT	04/08/2023
Office de tourisme CCD	Nathalie GAYRAUD	04/08/2023

Les comptes-rendus des entretiens seront fournis avec le livrable de l'étude.
Les informations issues des échanges sont intégrées aux différentes parties de ce rapport.

4. ATELIERS DE TRAVAIL | LA CONCERTATION

Deux ateliers de travail

- **Atelier n°1** : secteur **Die** – le mardi 12 septembre 2023 de 17h à 20h à la CCD à Die
- **Atelier n°2** : secteur **Haut-Diois et Lus-la-Croix-Haute** – le lundi 02 octobre 2023 de 17h à 20h à Recoubeau-Jansac

Plus de 40 personnes présentes



Déroulé et objectifs :

- Rappel des enjeux d'une politique cyclable efficiente
- Compléter le diagnostic, points durs, freins et motivations, mesures d'accompagnement**, ébauche du schéma d'intention**
- Travail sur grandes cartes A0

Personnes conviées

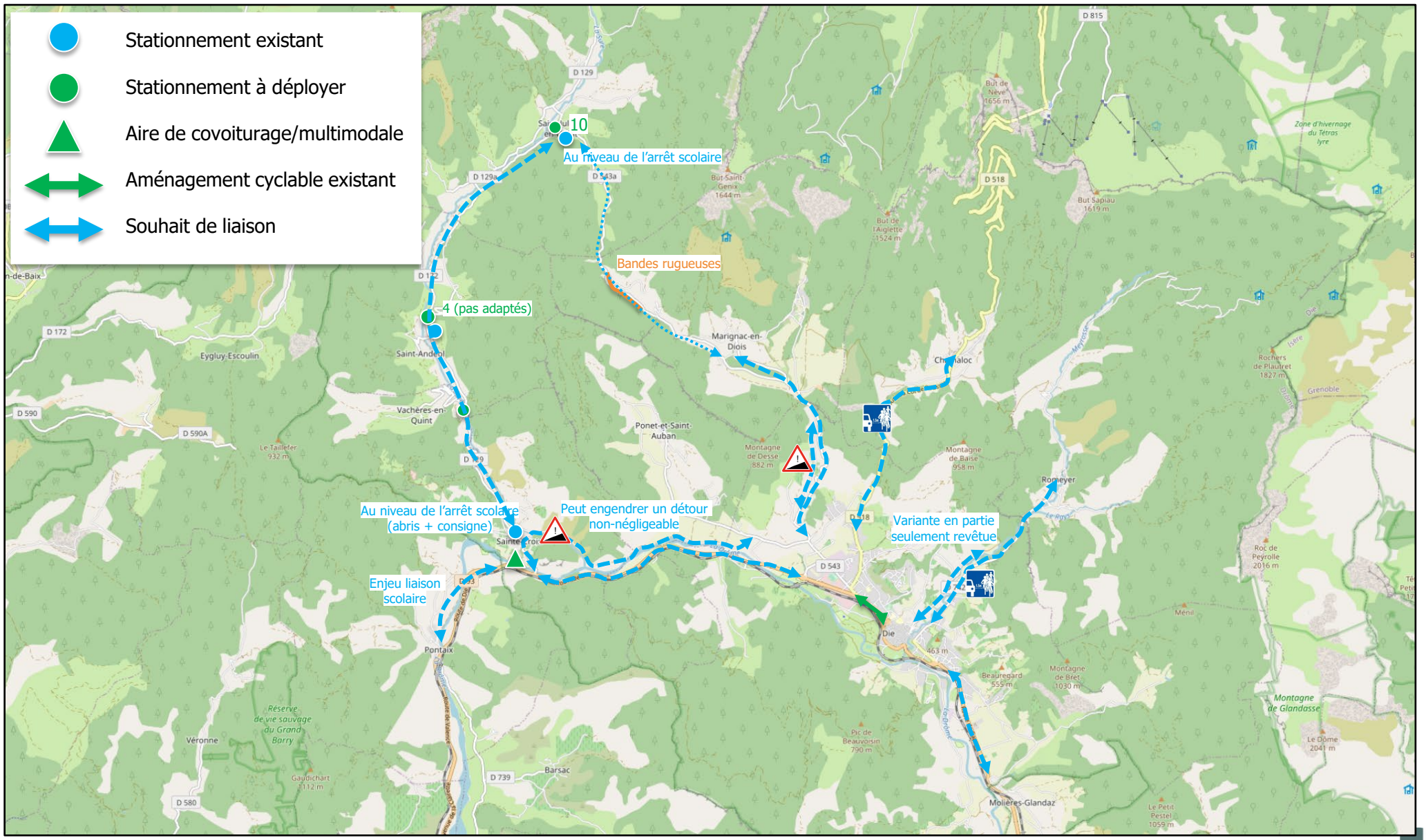
- Sous-préfecture
- Région AURA
- Département de la Drôme
- Conseillers communautaires
- Conseillers municipaux
- DDT de la Drôme
- Services communaux voirie
- Parc Naturel Régional du Vercors
- Parc Naturel Régional des Baronnies Provençales
- Office de tourisme intercommunal du Diois
- Association Dromolib
- Association d'usagers : Collectif Vélo Diois
- Association d'usagers : Collectif Piétons Diois
- Vélocistes du Diois
- Espaces de Vie Sociale



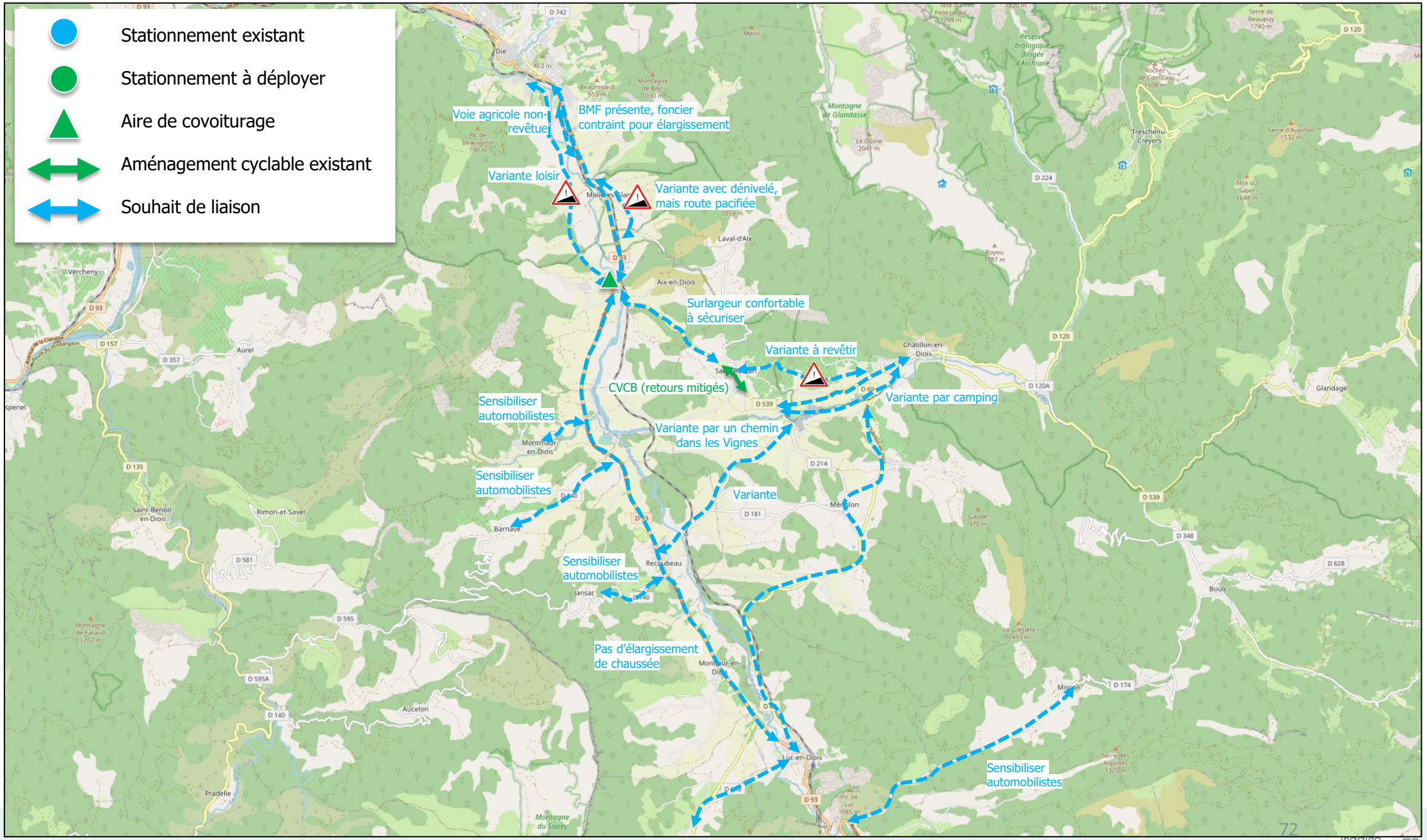
✔ Déroulé des ateliers

Phase	Principe	Durée
Temps 1	Présentation des enjeux et objectifs d'une politique cyclable efficiente	**30min** en plénière
Temps 2 : Etat des lieux de la politique cyclable actuelle	1/ Animation avec les participants pour les mettre en situation et se positionner dans l'espace (en avant -> facile, en arrière -> difficile)	**15min** en plénière
	2/ Atelier sur carte pour recenser les aménagements existants/en projet, le stationnement existant/en projet, les services existants/en projet	**40min** en groupes
Temps 3 : Prospectives pour l'avenir	1/ Souhaits en attentes pour les 10 ans à venir : Liaisons prioritaires à étudier, pôles à équiper Infrastructures, services, jalonnement ?	**20min**
	2/ Atelier sur carte pour identifier les liaisons à aménager, les pôles à desservir, les pôles à équiper :	**40min**

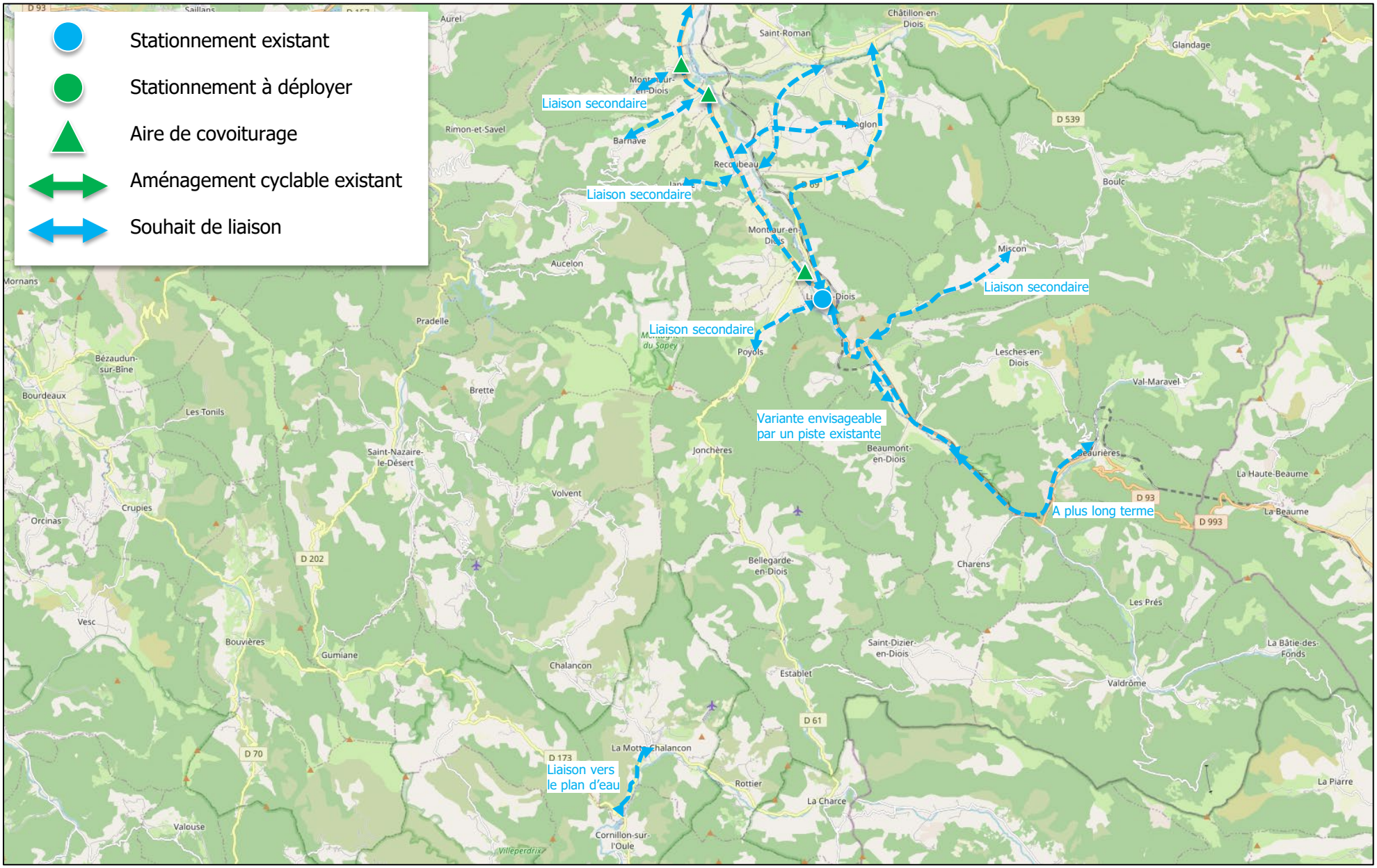
4. ATELIERS DE TRAVAIL | SYNTHÈSE DES ÉCHANGES



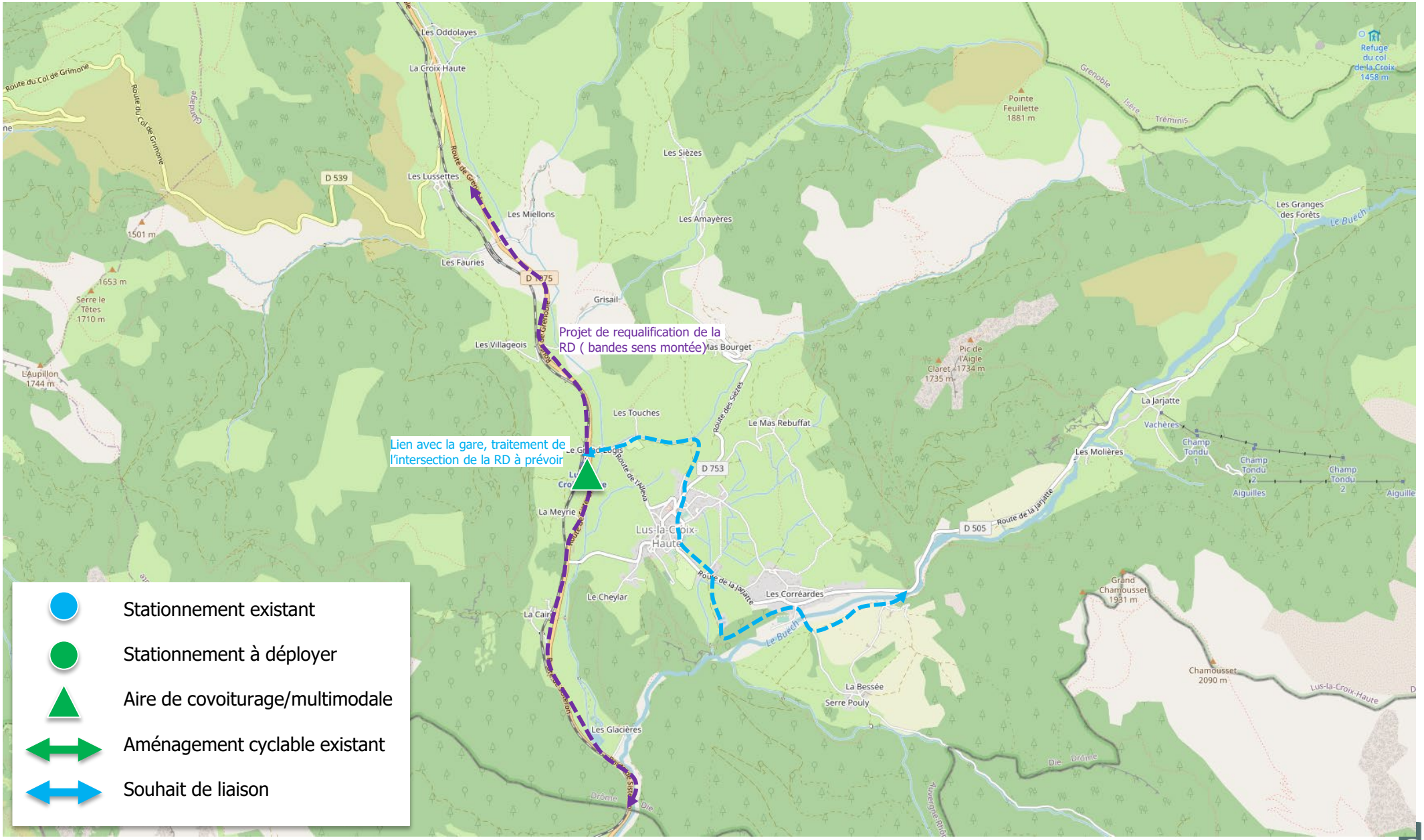
4. ATELIERS DE TRAVAIL | SYNTHÈSE DES ÉCHANGES



4. ATELIERS DE TRAVAIL | SYNTHÈSE DES ÉCHANGES



4. ATELIERS DE TRAVAIL | SYNTHÈSE DES ÉCHANGES



Autres discussions :

- ✓ Travailler sur l'emport des vélos dans les cars, notamment à Sainte-Croix et sur les communes non-desservies par le train mais bénéficiant d'un arrêt de transport collectif.
- ✓ Proposer du « vrai » stationnement sécurisé en gare, avec des consignes à code. Le stationnement sécurisé doit également être déployé à proximité des nœuds de mobilité (Sainte-Croix, aires de covoiturage, arrêts de transports scolaires).
- ✓ Déployer des bornes de recharges pour VAE, en vue de son déploiement et des distances de déplacement.
- ✓ Traiter les traversées de bourg, en pacifiant la voirie.
- ✓ Généraliser le stationnement de courte durée à proximité des équipements et polarités sur chaque commune : mairie, boulangerie, etc.
- ✓ Sur les axes secondaires, il est suggéré de déployer un jalonnement et un marquage incitatif pour marquer la présence du cycle sur ces voiries.
- ✓ Equiper en stationnement vélo les lieux de loisirs (ex : via ferrata du territoire)

1. CADRAGE

2. RÉSEAU EXISTANT

3. ENJEUX DE DÉPLACEMENTS

4. ATELIERS DE TRAVAIL ET ENTRETIENS

5. SCHÉMA D'INTENTIONS

6. LA SUITE

5. SCHÉMA D'INTENTIONS | COMMENT LE DÉFINIR

- ✔ Bâtir un **schéma d'intentions** des aménagements cyclables, en considérant plusieurs **enjeux territoriaux**.
- ✔ **Étudier** chacun des enjeux, puis compiler les résultats pour permettre de dresser des **priorisations** répondant aux besoins du plus grand nombre d'usagers, dans une première phase.



METTRE EN CONFORMITÉ le réseau existant



CONNECTER / Assurer les **CONTINUITÉS D'AMÉNAGEMENTS** avec le réseau existant et **FRANCHIR** les ruptures



1/ Rendre accessible les zones d'**EMPLOIS**



2/ Desservir les **POLARITÉS URBAINES ET DE LOISIRS**



3/ Desservir les **ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES**



4/ Favoriser l'**INTERMODALITÉ** vers les gares, arrêts TC et aires de covoiturage du territoire



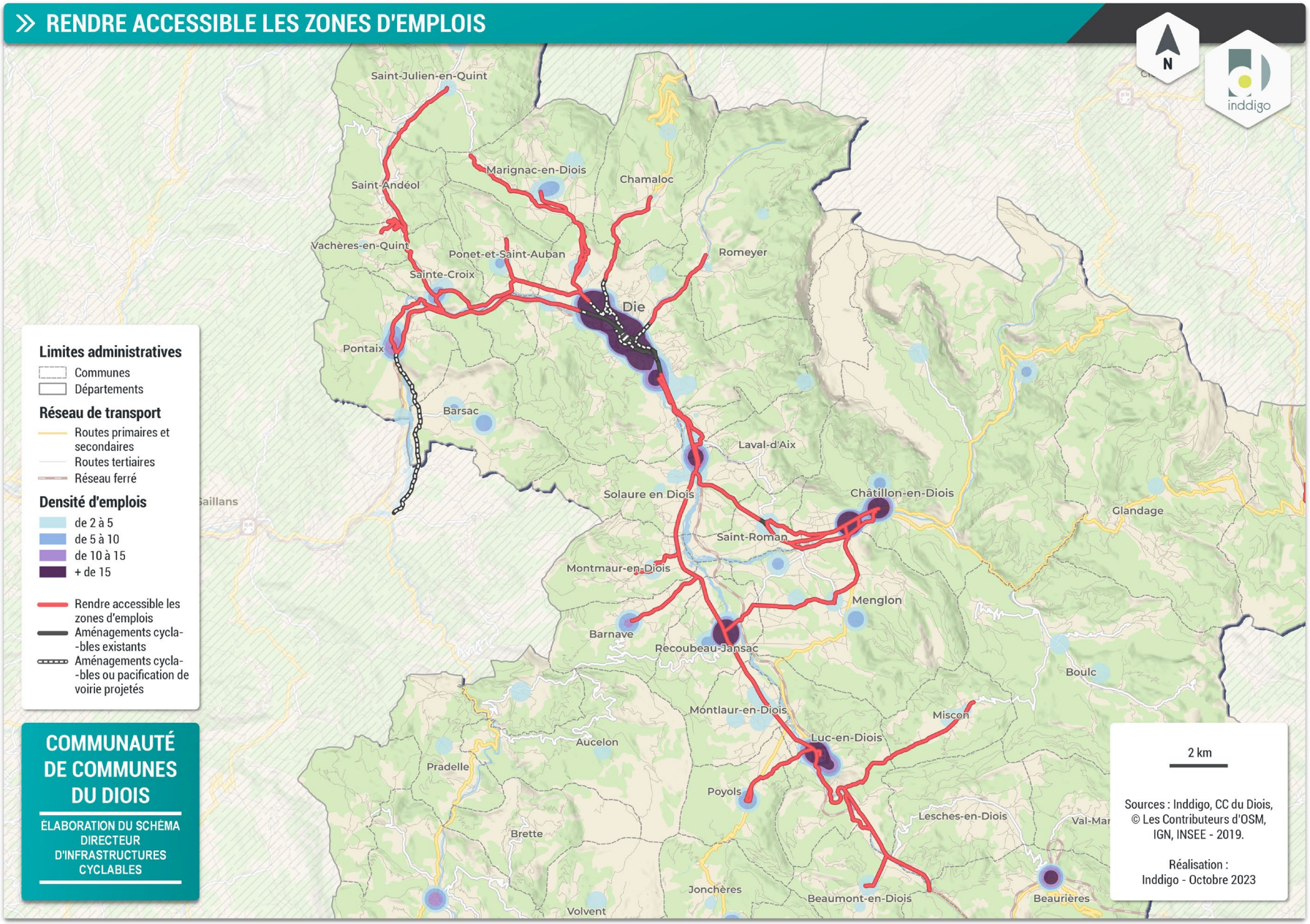
5/ Mettre en cohérence les itinéraires avec les **TERRITOIRES VOISINS** et leurs schémas directeurs



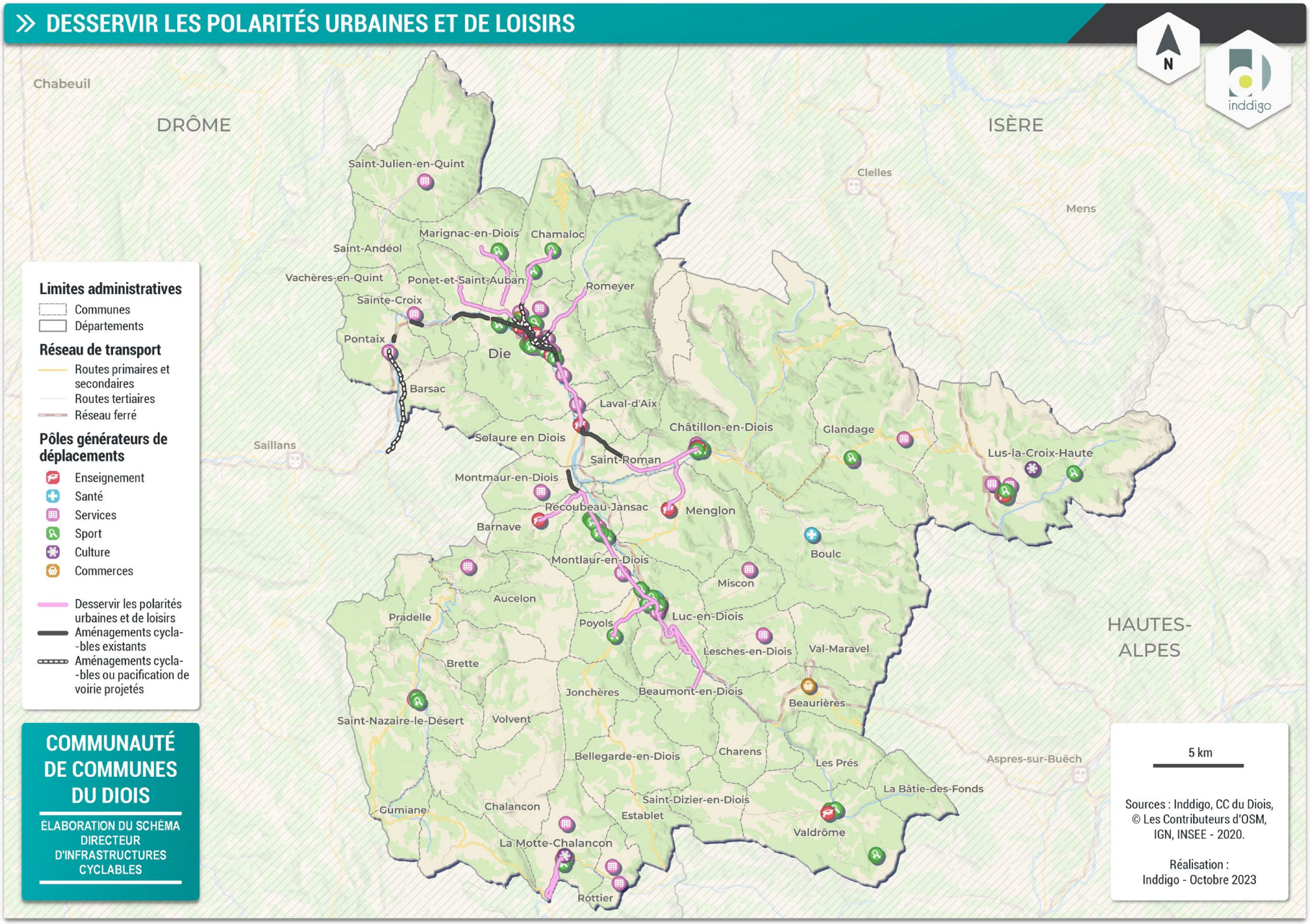
[Connecter l'offre d'aménagements structurants d'itinérance au tissu local et à l'offre d'intermodalité. Construire une **OFFRE DE LOISIRS LOCALE** en s'appuyant sur le réseau existant et projeté.]

5. SCHÉMA D'INTENTIONS | ENJEU N°1

» RENDRE ACCESSIBLE LES ZONES D'EMPLOIS

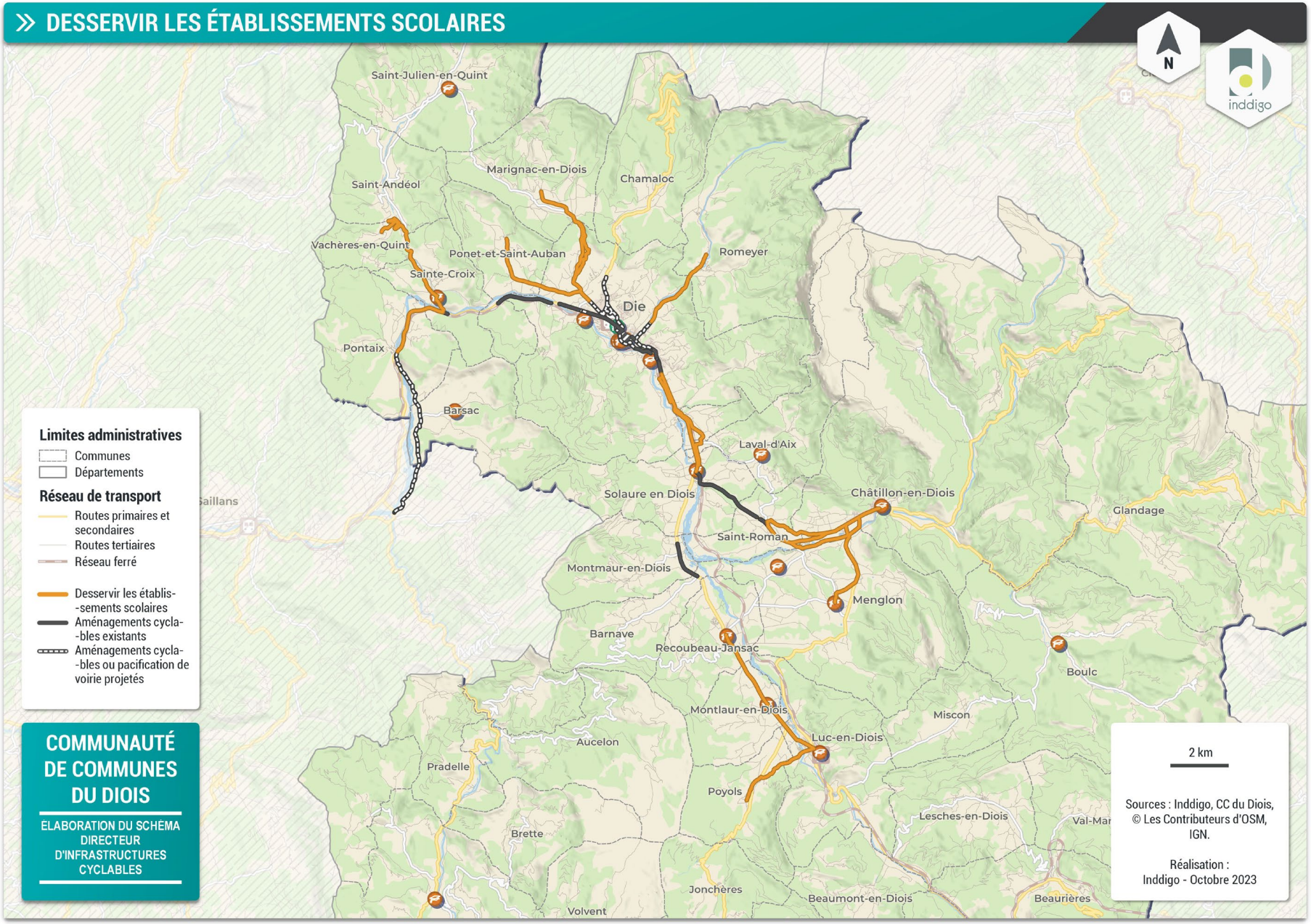


5. SCHÉMA D'INTENTIONS | ENJEU N°2



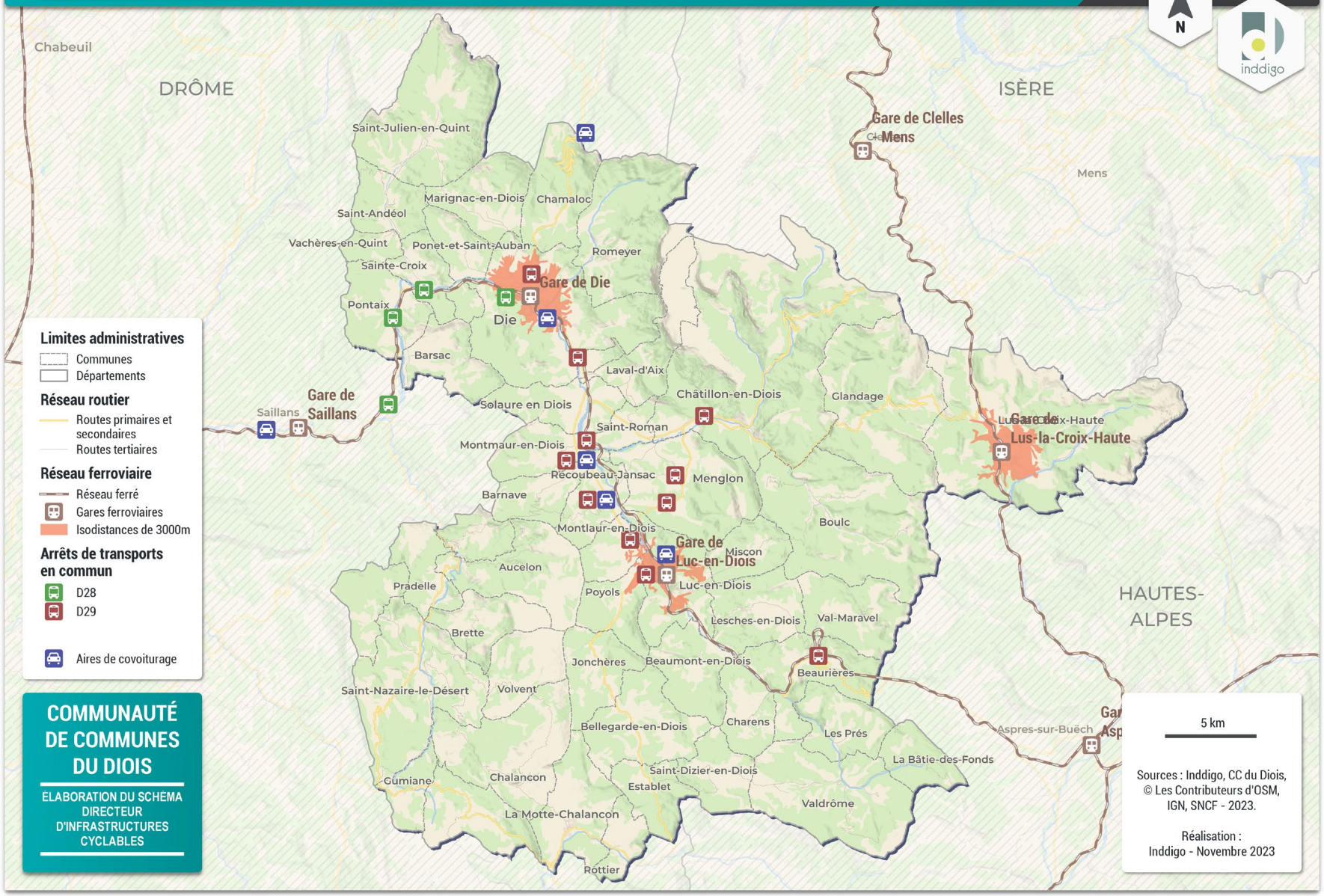
5. SCHÉMA D'INTENTIONS | ENJEU N°3

» DESSERVIR LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

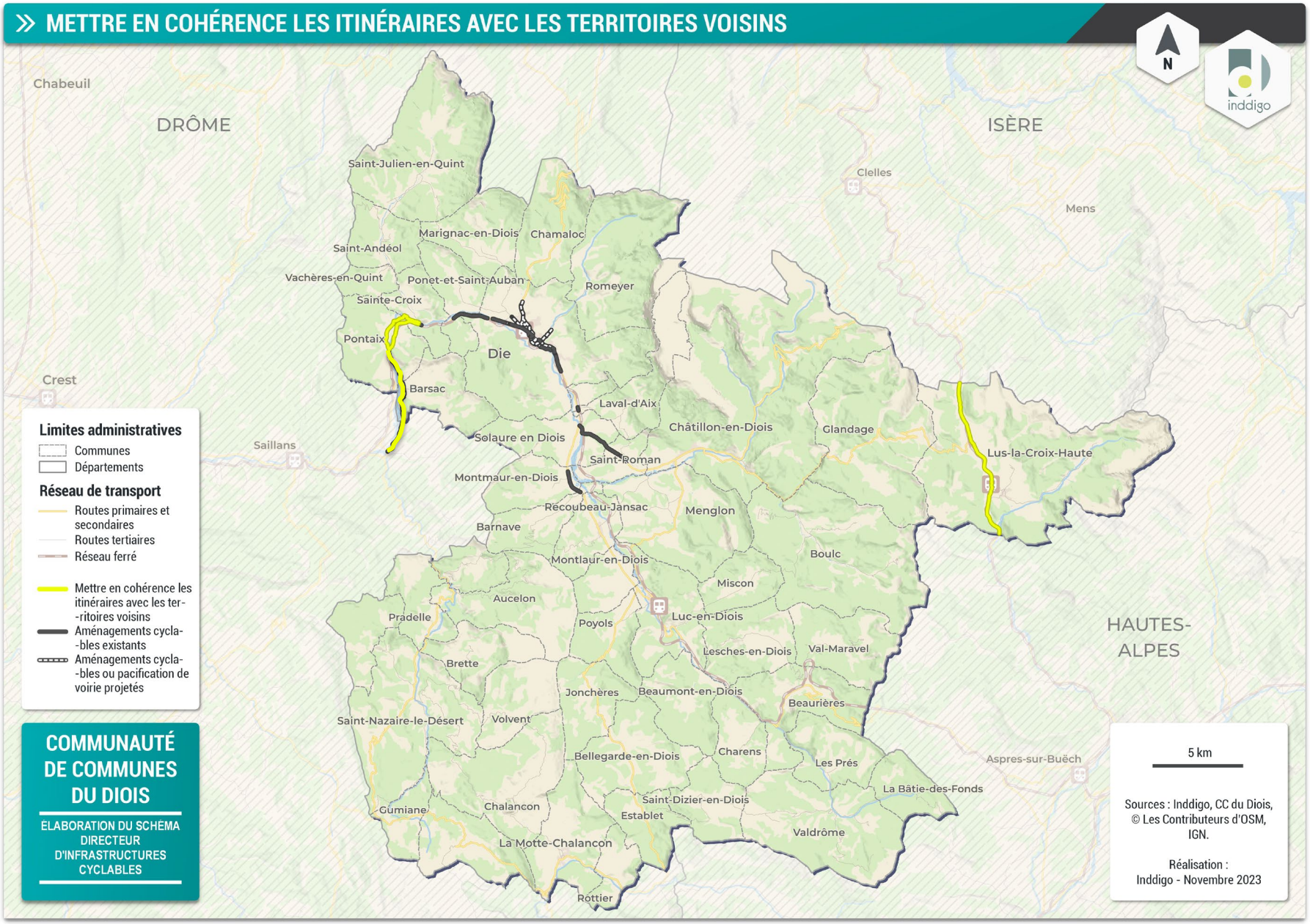


5. SCHÉMA D'INTENTIONS | ENJEU N°4

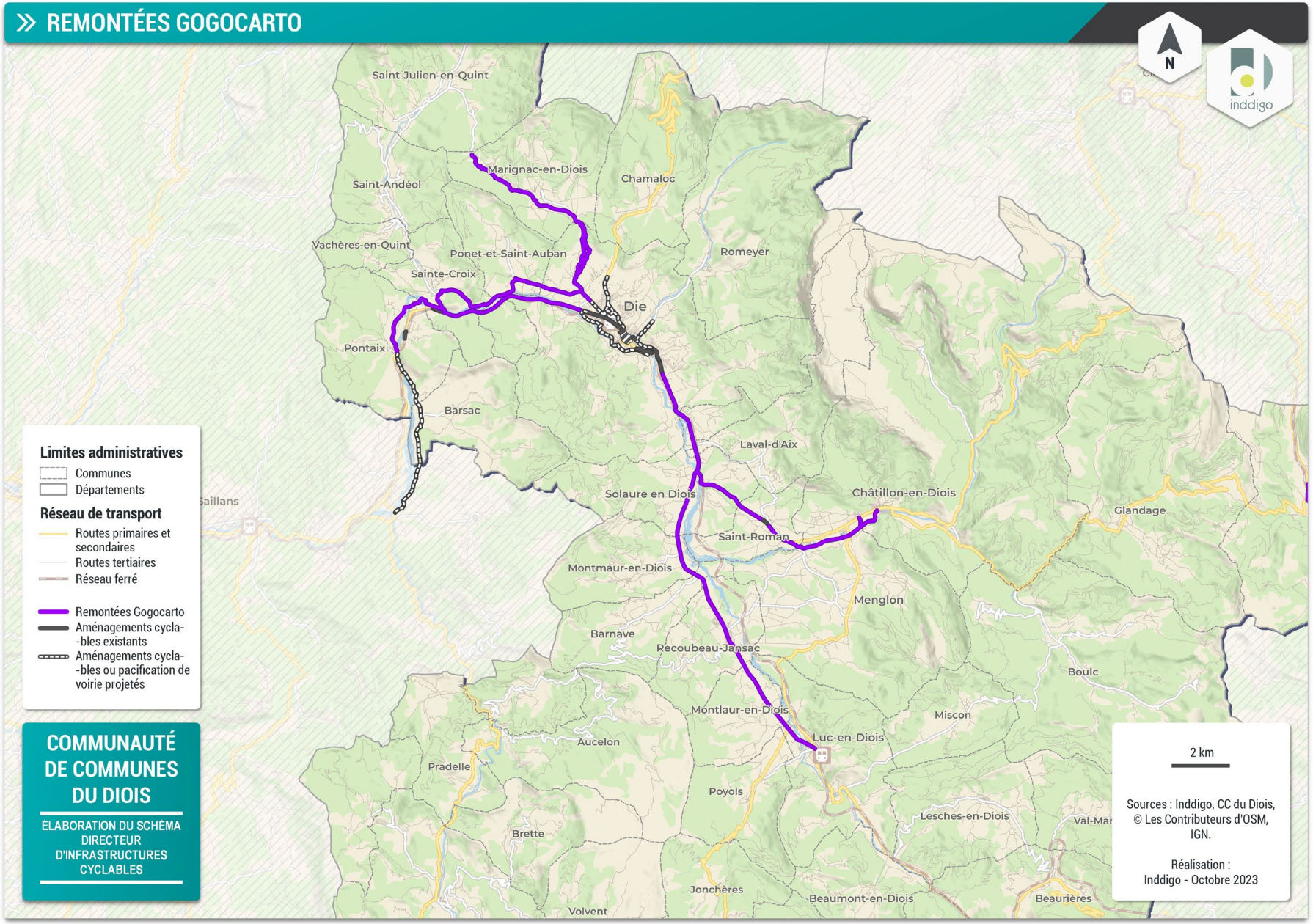
FAVORISER L'INTERMODALITÉ VERS LES GARES, ARRÊTS TC ET AIRES DE COVOITURAGE DU TERRITOIRE



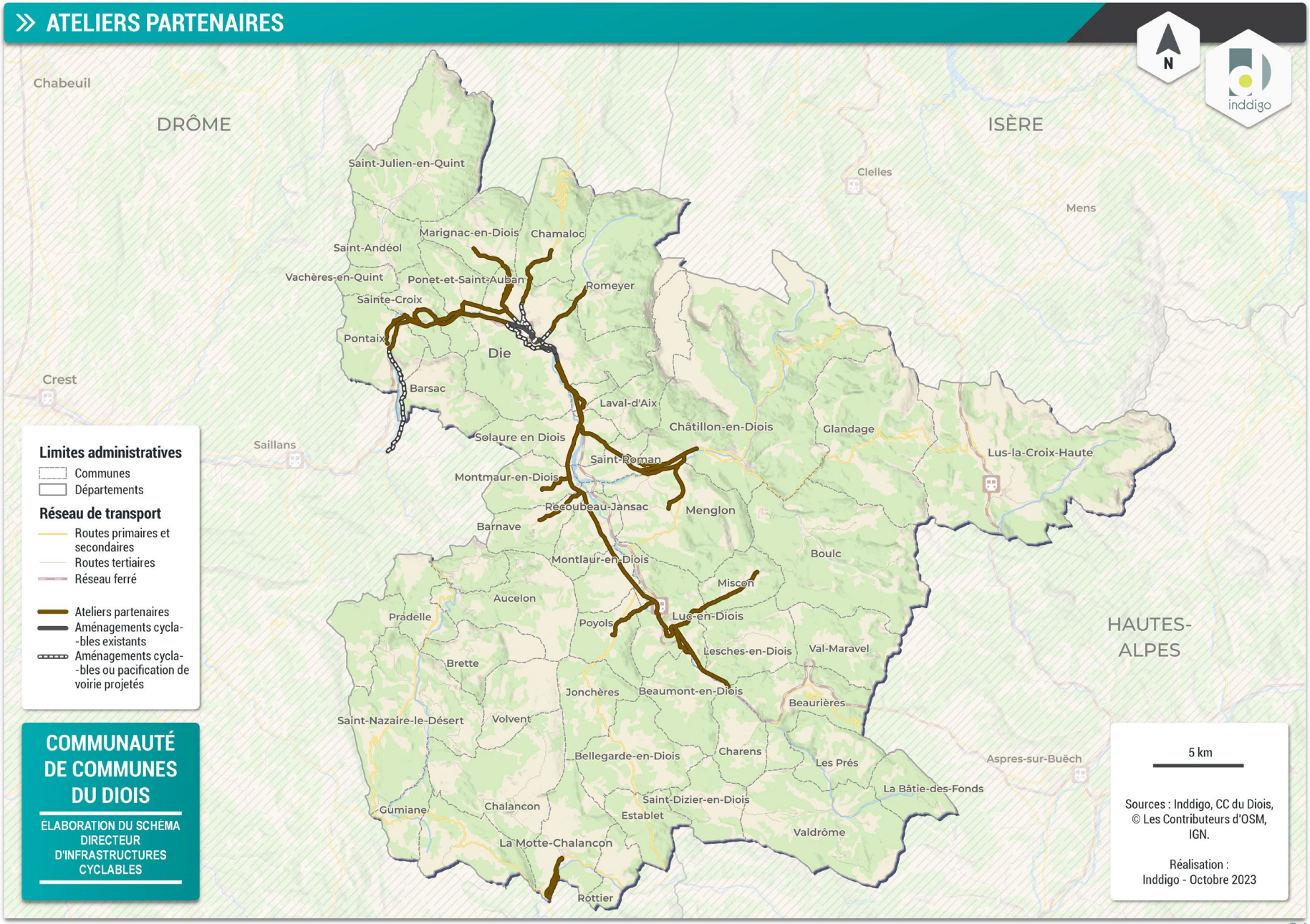
5. SCHÉMA D'INTENTIONS | ENJEU N°5



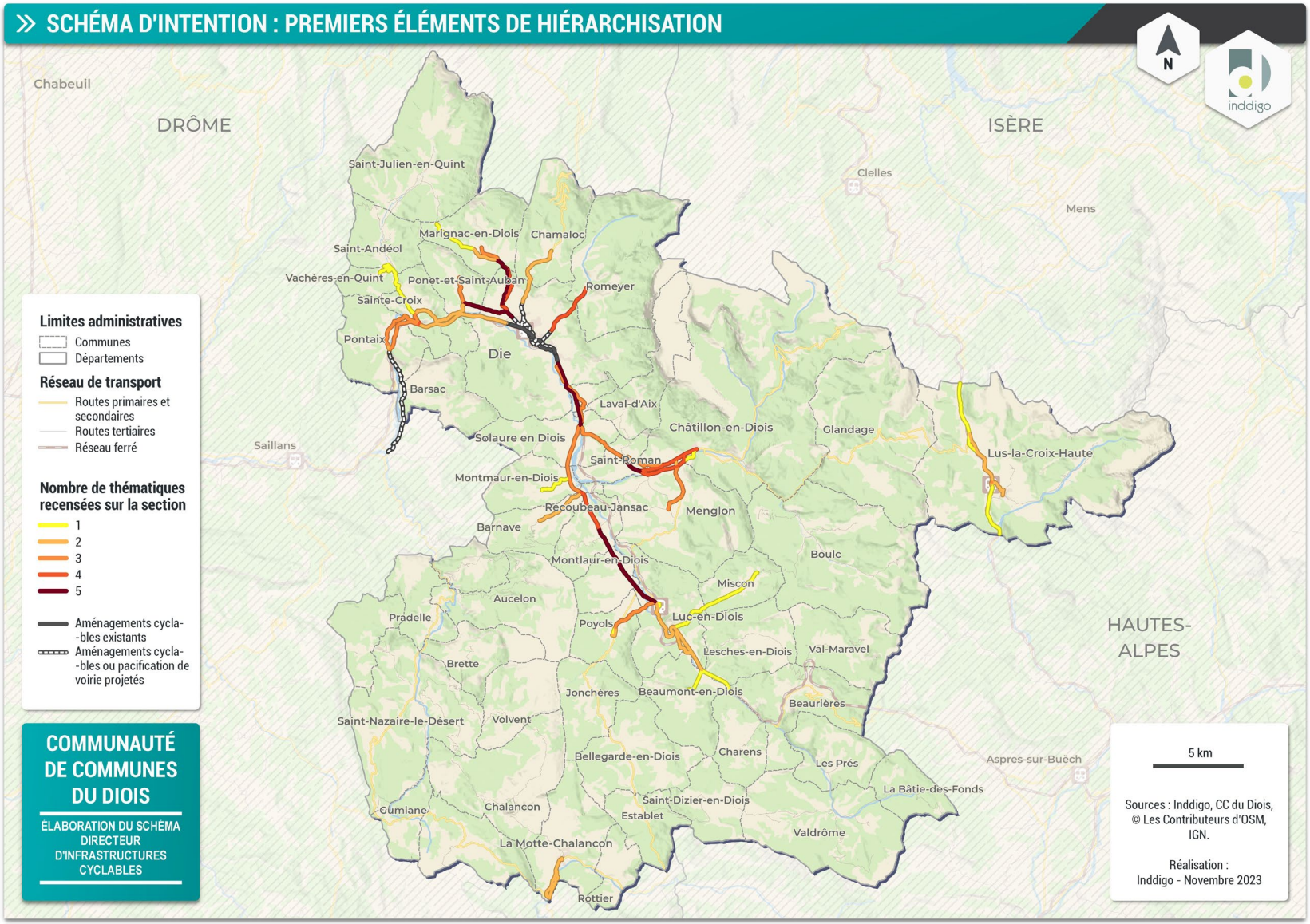
5. SCHÉMA D'INTENTIONS | DE GOGOCARTO



5. SCHÉMA D'INTENTIONS | DES ATELIERS PARTENAIRES



5. SCHÉMA D'INTENTIONS | PRIORISATION DES AXES

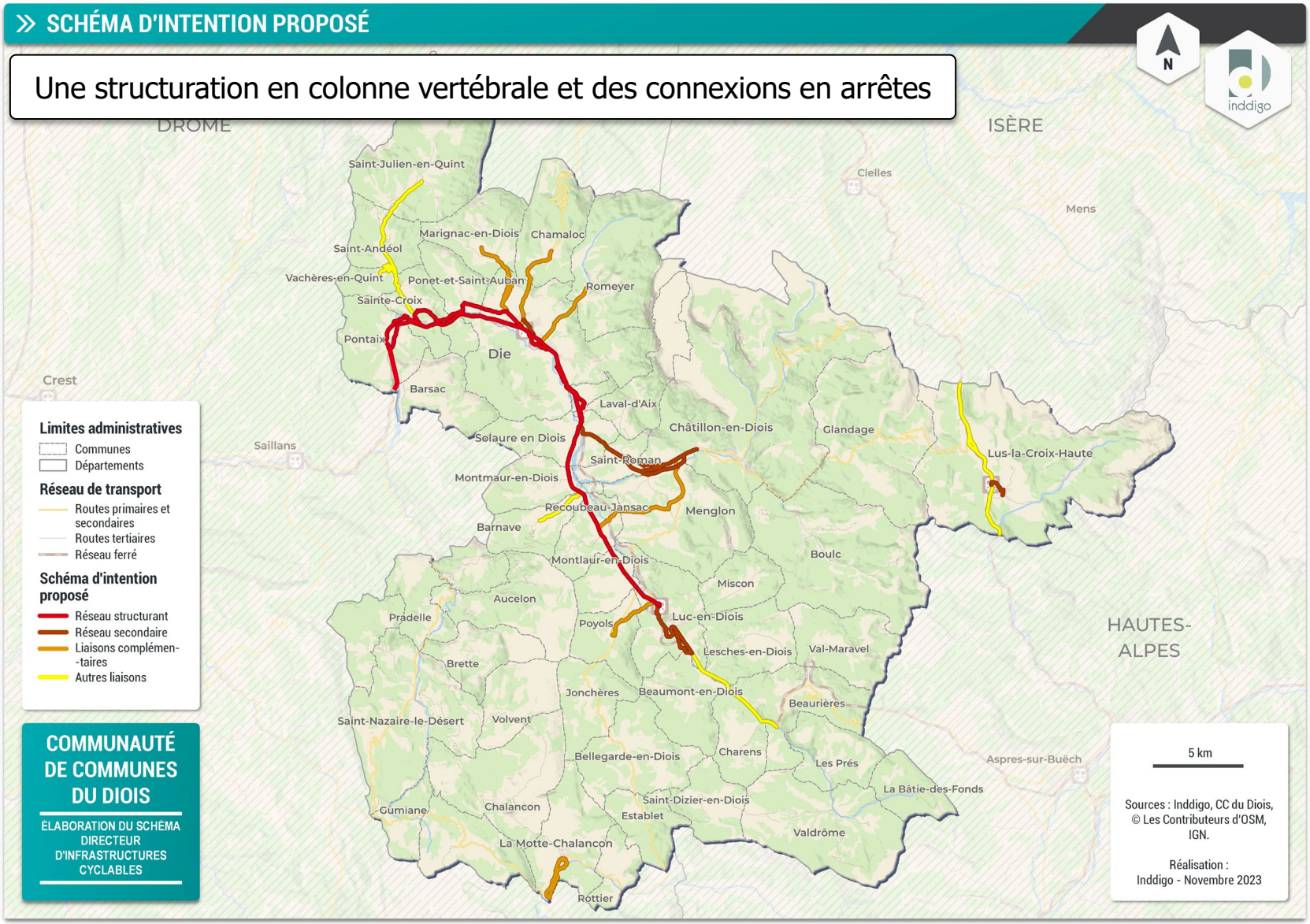


Cette carte expose les linéaires concernés par un ou plusieurs enjeux, faisant ressortir les axes les plus plébiscités, selon la thématique et la concertation réalisée.

Il est noté une concordance des besoins sur les principaux axes, notamment entre **Die, Pont-de-Quart et Luc-en-Diois**.

Cette analyse permet de proposer un schéma d'intention hiérarchisé (slide suivante).

5. SCHÉMA D'INTENTIONS | PROPOSITION FINALE



Sur l'ensemble des axes identifiés :

≃ 26,5km
Liaisons structurantes

≃ 15km
Liaisons secondaires

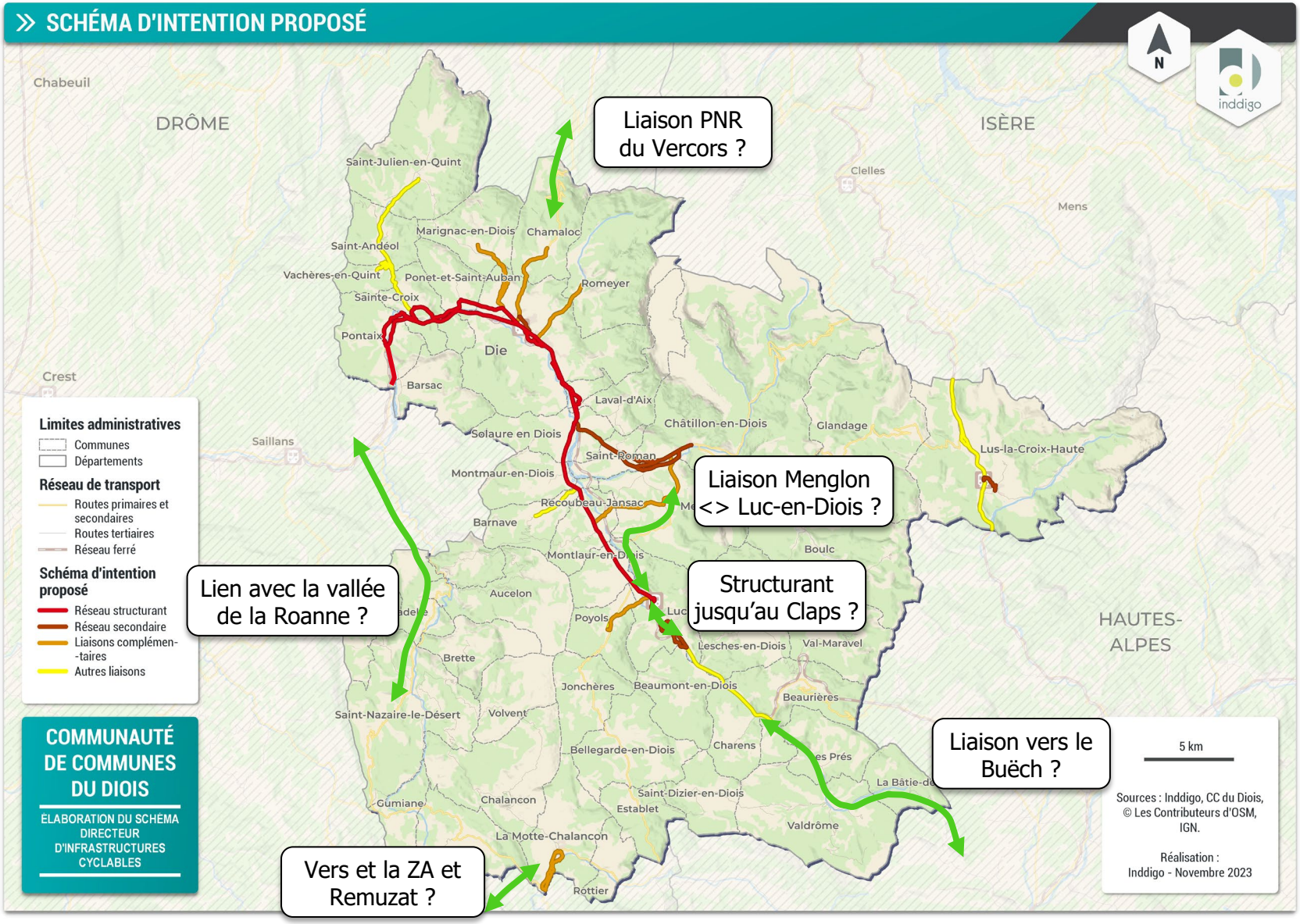
≃ 29km
Liaisons complémentaires

≃ 31km
Autres liaisons

Soit ≃**101,5km** 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

5. SCHÉMA D'INTENTIONS | DISCUSSIONS



1. CADRAGE

2. RÉSEAU EXISTANT

3. ENJEUX DE DÉPLACEMENTS

4. ATELIERS DE TRAVAIL ET ENTRETIENS

5. SCHÉMA D'INTENTIONS

6. LA SUITE

6. LA SUITE – PROCHAINES ÉCHÉANCES

- ✔ **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**

Réalisé

- ✔ **Validation par les élus du diagnostic et du schéma d'intention** en **novembre 2023**

En cours

- ✔ **Validation définitive de la stratégie** en **novembre <> décembre 2023**
- ✔ Définition des **itinéraires à expertiser et chiffrage** au **dernier trimestre 2023 <> 1er trimestre 2024**
- ✔ **Rendu final de l'étude juin 2024**

A venir

6. LA SUITE – PROCHAINES ÉCHÉANCES

✓ Validation définitive de la stratégie :

- ✓ **Une fois le schéma d'intention validé, la phase de stratégie permettra d'arbitrer sur le choix des variantes à aménager :**
  - Analyse multicritère des variantes
  - Niveau d'aménagement (partage de voirie, bande, site propre, etc.)
  - Réflexions sur le portage de la maîtrise d'ouvrage
  - Ambition part modale

- ✓ **Nous étudierons également les ambitions en termes d'équipements et de services (stationnement et aires intermodales notamment) :**
  - Déploiement du stationnement : en libre-accès, sécurisé, etc.
  - Intermodalité
  - Aires d'arrêts, si pertinentes
  - Jalonnement
  - Etc.

- ✓ **Puis nous déclinerons la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie => VOLET 2 PROGRAMME D'ACTIONS**
  - Chiffrage des axes
  - Localisation des équipements et services
  - Modèle de gouvernance
  - Etc.