

# Rapport de synthèse du Schéma directeur cyclable de la vallée de la Drôme 2021





## **INTRODUCTION**

Le schéma directeur cyclable.....	5
-----------------------------------	---

## **ETAT DES LIEUX**

Le réseau cyclable de la vallée.....	9
Des contraintes pour les cyclistes.....	11
Une pratique du vélo à encourager.....	13

## **UN SCÉNARIO AMBITIEUX POUR LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE**

Plusieurs scénarios étudiés.....	15
La VéloDrôme confortée et améliorée.....	17
Les centres urbains aménagés pour les vélos.....	19
Des itinéraires cyclables sécurisés entre les villages et vers les lignes d'autocar.....	21
Des franchissements de la Drôme aménagés pour les cycles.....	23
Des stationnements facilités pour les vélos.....	25
De nouveaux services pour les cyclistes.....	27
Apprendre à faire du vélo à tout âge et sécuriser la pratique.....	29
Une communication vélo auprès des habitants.....	31
Un territoire cyclable à l'horizon 2030.....	33
Conclusion.....	35



# Le schéma directeur cyclable

Afin de faire du vélo une solution de déplacement fiable dans la vallée de la Drôme et renforcer son usage dans les déplacements du quotidien, la Communauté de communes du Crestois et du Pays de Saillans et la Communauté de communes du Val de Drôme en Biovallée se sont dotées d'un plan d'actions ambitieux en faveur du vélo : le schéma directeur cyclable.

### Qu'est-ce qu'un schéma directeur cyclable ?

C'est un document de planification qui s'inscrit dans le cadre d'une politique cyclable globale. Il permet de programmer les actions que les collectivités doivent mettre en place pour améliorer et encourager la pratique du vélo. Cet outil définit également un programme d'investissement sur plusieurs années portant sur l'amélioration des cheminements cyclables, le développement du stationnement des vélos, la sécurité des cyclistes, la signalisation, ainsi que la cohabitation et la connexion avec les autres modes de déplacement.

### Pourquoi mettre en place un schéma directeur cyclable ?

Ces dernières années, la pratique du vélo a fortement augmenté. En 2020, hors période de confinement, il y a une augmentation de +15% (source : Vélo et Territoires) de passages de vélos devant les points de comptages dans les milieux ruraux. Les routes et itinéraires cyclables doivent donc être adaptés afin de laisser une place aux cyclistes.

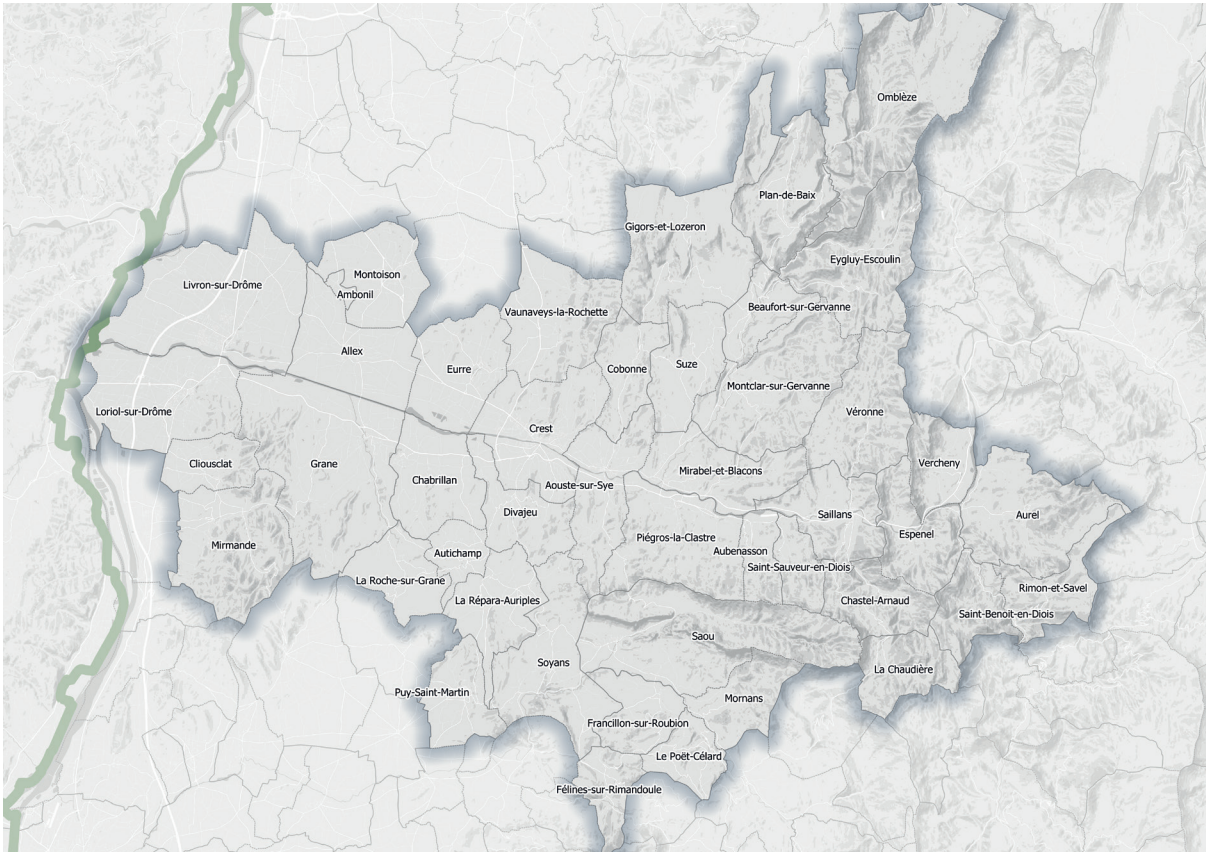
De plus, un Plan national vélo a été adopté. L'objectif est de passer d'une part modale du vélo de 3% en 2019 à 9% en 2024 (Source : Plan National Vélo, revu par l'Ademe). En 2017, la part modale du vélo sur les territoires de la Communauté de communes Vallée de la Drôme en Biovallée et de la Communauté de communes du Crestois et Pays de Saillans était de l'ordre de 1%, territoires urbains et ruraux confondus (Dernières données de l'Insee). L'objectif est donc d'atteindre à terme 9% de part modale avec un palier à 3% à atteindre d'ici 2024.

### Les avantages au développement du vélo

La baisse des émissions de Gaz à Effet de Serre constitue l'un des avantages au développement du vélo, mais d'autres arguments peuvent être cités, parmi lesquels le fait d'être un mode de déplacement silencieux et de favoriser la pratique d'une activité physique régulière.

Le vélo libère de l'espace dans la rue et ses coûts d'infrastructure sont limités pour la collectivité. Les infrastructures qui lui sont dédiées s'insèrent facilement dans l'environnement existant sans créer de coupures supplémentaires. De plus, sur les courtes distances et en milieu urbain, il permet une rapidité de déplacement comparable voire supérieure à celle des autres modes de déplacement.

Périmètre d'étude



## Des études lancées à l'automne 2020

Afin de créer une continuité des aménagements cyclables entre leurs deux territoires, les Communautés de communes du Val de Drôme en Biovallée et du Crestois et Pays de Saillans ont souhaité se doter d'un schéma directeur cyclable commun dont elles ont confié l'élaboration au bureau d'études Ingetec. La mise en place d'un comité de pilotage a permis de valider les grandes étapes du schéma directeur cyclable :

- la première phase de diagnostic, entre septembre et novembre 2020, a consisté à évaluer les points forts et les points à améliorer sur le territoire. Cette phase a été accompagnée de la diffusion d'un questionnaire auprès des habitants ;
- la deuxième phase a permis d'élaborer une stratégie, entre fin novembre 2020 et début février 2021, afin de proposer aux techniciens et aux élus plusieurs scénarios d'aménagements cyclables ;
- la troisième phase, de février à début juillet 2021, visait à l'élaboration du plan d'actions et du programme pluriannuel d'investissements.

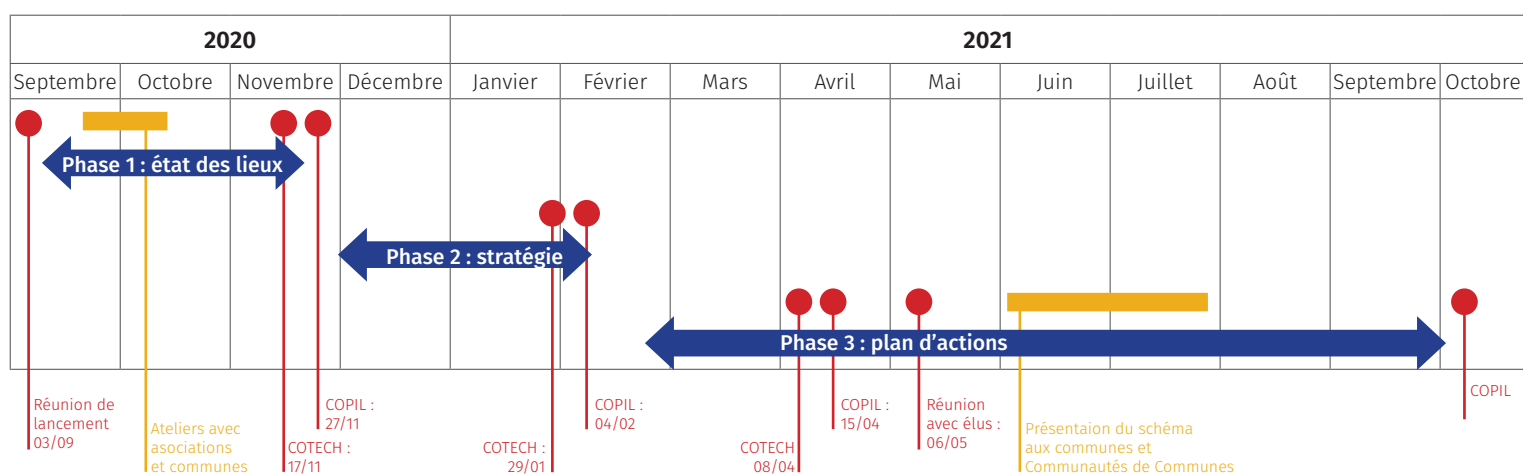
## Un projet défini en concertation

Un processus de concertation avec les communes a été mis en place durant les études. Le territoire a été découpé en 5 secteurs : secteurs Grande Confluence, Crestois, Pays de Saillans, Haut-Roubion et vallée de la Gervanne dont les communes ont été consultées lors de la phase de diagnostic. Plusieurs réunions ont permis de recueillir leurs besoins et leurs projets en matière de déplacements.

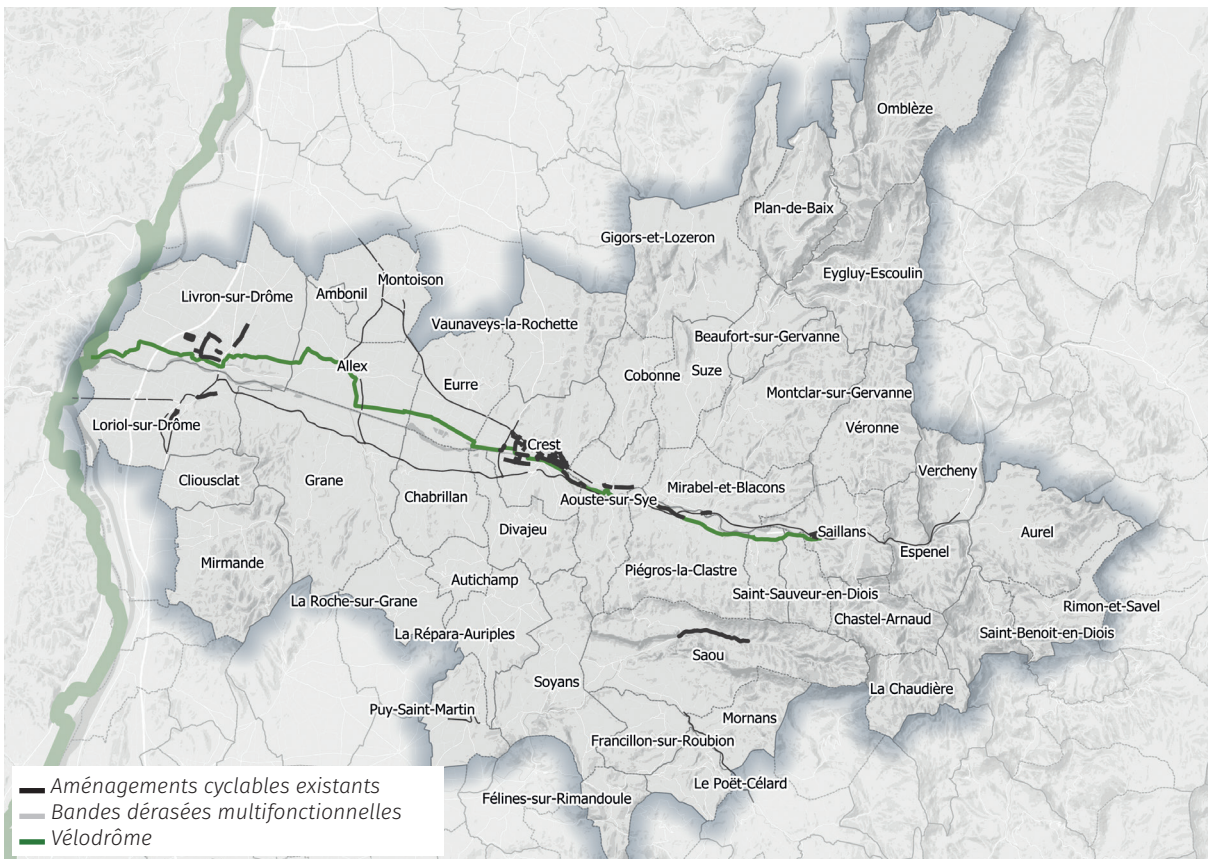
En juin 2021, le schéma directeur cyclable a été présenté aux communes afin d'affiner les actions proposées et correspondre au mieux aux besoins du territoire.

Les associations vélos, l'agence Dromolib, le Conseil Départemental de la Drôme, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la DDT/DIR ont également été consultés à plusieurs reprises lors de l'élaboration du schéma directeur cyclable de la vallée de la Drôme.

### Les étapes d'élaboration du schéma directeur cyclable



Aménagements cyclables existants



La VéloDrôme à Crest



Zone 30 à Crest



Piste cyclable avenue Foch à Loriol



Bandes cyclables avenue de Provence à Livron



Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), Saillans



# Le réseau cyclable de la vallée

La vallée de la Drôme possède un important réseau cyclable emprunté par les habitants pour leurs déplacements quotidiens. Ce réseau, concentré dans le fond de la vallée constitue un bon potentiel pour développer la pratique du vélo. Toutefois, nombre de ces voies cyclables pâtissent d'un manque de continuité et n'offrent pas toujours de bonnes conditions de sécurité.

## La VéloDrôme, principal axe cyclable

Les principaux aménagements cyclables se situent en fond de vallée, en bord de Drôme, avec la VéloDrôme comme colonne vertébrale interurbaine. Celle-ci crée une connexion entre le réseau cyclable national (Via Rhôna) et les réseaux cyclables locaux, dans les communes. C'est un itinéraire jalonné emprunté pour les déplacements quotidiens des habitants. La VéloDrôme est découpée en 3 parties :

- entre la ViaRhôna et Eurre, elle passe par des routes agricoles ou des routes avec un faible trafic ;
- sur la partie entre Crest et Aouste-sur-Sye, elle est équipée de tronçons en voie verte alternant avec des passages sur des routes à faible trafic et des aménagements sécurisés ;
- entre Aouste-sur-Sye et Saillans, la VéloDrôme passe aussi sur de voies vertes en alternance avec des tronçons routiers à faible trafic.

## Des liaisons cyclables intercommunales inadaptées pour tous les cyclistes

Outre la VéloDrôme, les liaisons cyclables intercommunales sont assurées par les bandes dérasées multifonctionnelles et des chaussées à voie centrale banalisée sur les chaussées des routes départementales. Ces accotements revêtus qui constituent des espaces de circulation pour les vélos n'offrent toutefois pas suffisamment de sécurité pour accueillir tous les types de cyclistes.

Ces liaisons intercommunales sont complétées par plusieurs itinéraires cyclotouristiques « la Drôme à vélo », créés par le Département et d'autres itinéraires jalonnés. Ils empruntent principalement des routes à faible trafic, notamment celles menant aux principaux cols.

## Dans les centres urbains, des aménagements cyclables très ponctuels

Des aménagements cyclables sont déjà présents dans les communes principales. On note la présence d'un embryon de réseau cyclable à Livron, Loriol et Crest ainsi que des aménagements ponctuels dans les communes de Aouste-sur-Sye et de Saillans. Ces aménagements urbains doivent être développés et prolongés afin de garantir la sécurité de tous les usagers (cyclistes mais aussi automobilistes et piétons).

**Les franchissements de la Drôme : points durs pour les cyclistes**



*Franchissement sur la RN7 entre Livron et Loriol*



*Franchissement sur la RD125 entre Alex et Grâne*



*Pont entre le quai Pied Gai et le Quai André Reynier à Crest*



*Pont sur la RD164A entre Piégros-la-Clastre et Mirabel-et-Blacons*

# Des contraintes pour les cyclistes

Des éléments contraignants pour les déplacements à vélo caractérisent le territoire des deux Communautés de communes. Ces contraintes ont été prises en compte pour la définition du schéma directeur cyclable.

### Les franchissements de la Drôme

La vallée est creusée par la Drôme qui sépare le territoire en deux entre le Nord et le Sud de la rivière. Une vingtaine de franchissements ont été construits, mais peu sont accessibles aux cyclistes.

### Le relief important

Les bassins de vie de Saillans, de la Gervanne et du Haut-Roubion se situent en territoire montagneux. Ils présentent un dénivelé élevé et des routes sinueuses plus difficiles pour les cyclistes. Le secteur du pays de Saillans est le plus contraint car il est accessible presque uniquement par la RD 93. Cependant, l'essor du vélo électrique gomme peu à peu ces difficultés dues au relief.

### Des infrastructures difficilement franchissables pour les vélos

Des points durs sont liés à la présence de grandes infrastructures. Ils se situent essentiellement dans les deux pôles urbains.

L'autoroute A7 et la RN 7 qui suivent le Rhône constituent une coupure avec le département voisin de l'Ardèche et sont les principaux obstacles à la mobilité sur les communes de Loriol et Livron dont ils traversent les centres. La ligne ferroviaire, ainsi que l'axe formé par les RD 104, RD 164 et RD 93 longeant la Drôme représentent des barrières supplémentaires à franchir pour relier le nord et le sud du territoire. Enfin, la RD 538 et la ligne ferroviaire à grande vitesse coupent également le territoire et constituent des contraintes pour les déplacements entre l'Est et l'Ouest.

### La discontinuité des itinéraires cyclables

Les points de rupture dans la continuité des aménagements cyclables sont des sources d'insécurité pour les cyclistes. Elles se situent principalement dans les villes de Livron et Crest, déjà équipées en aménagements cyclables locaux, ainsi qu'au niveau d'Allex et de Saillans, sur le tracé de la VéloDrôme.

Enfin, il faut noter les ruptures d'aménagements cyclables sur les routes départementales : la discontinuité de la bande dérasée multifonctionnelle le long de la RD 538 entre Bourdeaux et Saoû, ainsi que celle de la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) entre Aouste-sur-Sye et Mirabel-et-Balcons.

## Aujourd'hui, la pratique du vélo dans la vallée de la Drôme\*

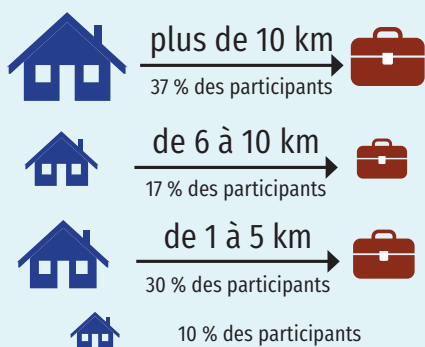
\*Enquête vélo menée du 26 octobre au 13 novembre 2020

- 730 participants
- Une majorité d'actifs : près de 8 participants sur 10 ont entre 26 et 59 ans
- Une bonne représentation du territoire
- 93 % des participants possèdent un vélo en état de marche

### Les freins à l'utilisation du vélo sur le trajet domicile-travail

27 % des enquêtés utilisent le vélo pour aller au travail (58 % utilisent leur voiture) et 38 % ont déjà essayé d'aller au travail à vélo. Pour les autres, voici les principaux freins :

- **Des distances domicile-travail longues**  
30 % des participants disent être freinés par la longueur des trajets pour l'utilisation du vélo.



- **La sécurité sur les trajets**  
15 % des participants disent être freinés par le manque de sécurité sur les routes.

**2,5/5** : c'est le résultat de l'évaluation du sentiment de sécurité des cyclistes sur leur trajet domicile-travail

- **Les contraintes personnelles**  
15 % des participants disent être freinés par des contraintes personnelles comme la dépose d'enfants à l'école, le matériel à transporter dans le cadre du travail...

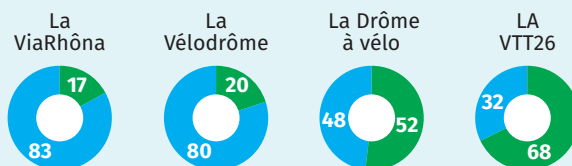
### L'utilisation du vélo dans les trajets du quotidien

Actuellement, 93 % des participants utilisent le vélo dans leur quotidien pour les motifs suivants :

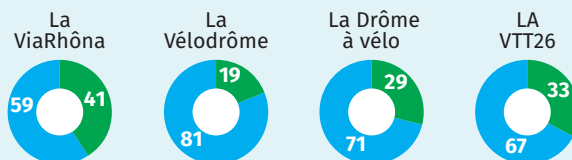
- 36 % pour se balader ;
- 24 % pour se rendre à des rendez-vous ou voir des amis ;
- 20 % pour se rendre à une activité sportive ;
- 13 % pour faire des courses ou autres motifs.

### La connaissance des aménagements actuels

Vous connaissez ■ oui ■ non



Si oui, vous avez déjà utilisée... ■ oui ■ non



### Les attentes pour améliorer les déplacements vélos



# Une pratique du vélo à sécuriser et encourager

Le sentiment d'insécurité des usagers sur le réseau cyclable et l'offre insuffisante de vélos en location constituent des freins au développement d'une pratique quotidienne du vélo dans la vallée de la Drôme.

## L'enquête auprès des habitants révèle un sentiment d'insécurité à vélo

Dans le cadre du diagnostic du territoire, une enquête a été lancée auprès des habitants afin de connaître leur usage et leur pratique du vélo.

730 personnes ont répondu à l'enquête, dont 63% de femmes et 77% de participants entre 26 ans et 59 ans. Seules les communes d'Ombrière, Plan-de-Baix, Véronne, Rimon-et-Savel, Saint-Sauveur-en-diois, La Chaudière, Mornans et Félines-sur-Rimandoule n'ont pas été représentées.

Les personnes enquêtées ont exprimé leurs attentes pour encourager la pratique du vélo : en première place figure la création d'aménagements pour les vélos, puis l'implantation de dispositifs de stationnements sécurisés, puis une meilleure information sur les aménagements cyclables existants et projetés.

## Une offre de location de vélos encore limitée

Aujourd'hui, le territoire accueille 5 vendeurs de cycles, 3 loueurs et 6 réparateurs. Des campings proposent également de la location de vélos sur de courtes durées, en période estivale pour les touristes. Toutefois, la location de vélos sur une courte durée pour tout public reste un point à développer sur le territoire, notamment à proximité des gares pour les habitants ou les visiteurs.

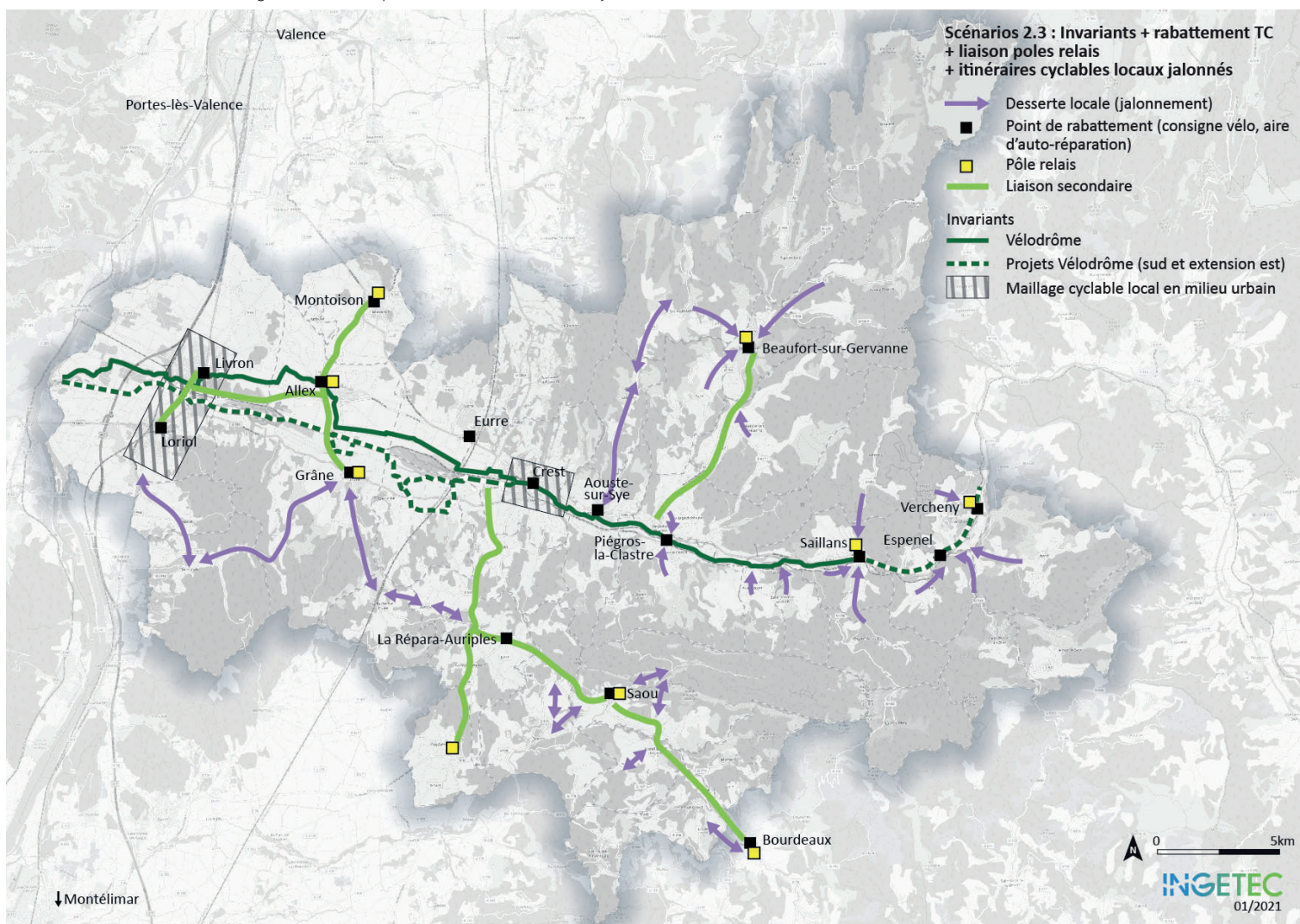
La Communauté de communes du Val de Drôme en Biovallée a mis en place de 2017 à 2019 « l'expérience 2 roues » où une vingtaine de vélos à assistance électrique et des scooters électriques étaient mis à disposition des habitants sur des périodes de quinze jours.

Fort de cette expérience avec plus de 500 utilisateurs, la Communauté de communes souhaite mettre en place d'ici l'été 2021 une nouvelle gamme de vélo à assistance électrique pour des services de location longue durée (1 à 6 mois) à destination de ses habitants.

La Communauté de communes du Crestois et Pays de Saillans a également développé un service de location de vélos à destination de ses habitants : 18 VAE mis à disposition pour des périodes de 15 jours à 1 mois sur plusieurs lieux du territoire en partenariat avec le forum à Saillans, Crestactif et Dromolib à Crest.

Des habitants ont fait part de leur souhait de disposer de différents types de vélos à la location : tricycles électriques pour les personnes âgées et vélos cargos électriques pour les familles...

Scenario d'aménagement retenu pour le schéma directeur cyclable



# Plusieurs scénarios étudiés

Plusieurs scénarios d'aménagement ont été étudiés pour définir le futur schéma directeur cyclable. Le scénario le plus complet a été proposé afin d'encourager et développer la pratique du vélo de manière durable et cohérente dans la vallée de la Drôme.

Le scénario proposé en mars 2021 doit permettre à tous les types d'usagers d'utiliser le vélo sur les trajets habituels sans craindre pour leur sécurité, et encourager la pratique du vélo sur tout le territoire. Ce scénario consiste à :

- offrir un réseau maillé, continu, et connecté avec les transports en commun sur l'ensemble des deux territoires ;
- offrir davantage de stationnements dans toutes les communes
- développer des services accompagnant les habitants dans la pratique du vélo.

Le plan d'actions défini pour la mise en œuvre du schéma directeur cyclable a été développé selon six axes :

**Axe 1 : Aménager le réseau cyclable**

**Axe 2 : Faciliter le stationnement des vélos**

**Axe 3 : Encourager l'intermodalité vélo-transports en commun**

**Axe 4 : Encourager la pratique du vélo par le développement de services**

**Axe 5 : Créer une culture vélo grâce à l'apprentissage du vélo**

**Axe 6 : Informer et sensibiliser aux avantages du vélo par une communication adaptée**



*Exemple de carrefour à sécuriser situé sur l'itinéraire de la Vélodrôme à Aouste-sur-Sye.*



*Exemple de chemin utilisable pour la création du barreau au sud de la Drôme, à Grâne.*



*Exemple de jalonnement à améliorer à Livron, ici la taille de la signalétique est sous-dimensionnée pour être visible.*



*Exemple de chemin sur la Vélodrôme (section entre Loriol et la Via Rhôna) dont le revêtement est à revoir.*



# La VéloDrôme confortée et améliorée

Voie verte et principal itinéraire cyclable de la vallée de la Drôme, la VéloDrôme est déjà bien utilisée par les habitants, notamment dans sa partie Est, entre Crest et Saillans. L'axe doit être conforté et amélioré afin qu'un plus grand nombre de cyclistes l'utilisent pour leurs trajets quotidiens.

## Des carrefours sécurisés

De nombreux carrefours ont été identifiés comme étant peu sécurisés sur l'ensemble de l'itinéraire, notamment lorsque la VéloDrôme croise une route départementale. Il est proposé de sécuriser ces carrefours par le renforcement de la signalisation verticale ou des pictogrammes au sol alertant les automobilistes sur la présence de cyclistes, et par une modulation de leur vitesse au niveau des intersections. Ces mesures réduiront les conflits voiture/vélo et renforceront le sentiment de sécurité des cyclistes.

## Un jalonnement renforcé

La VéloDrôme, notamment sur sa partie Ouest, peut être améliorée afin de rendre plus confortable son parcours pour les déplacements quotidiens et augmenter sa fréquentation. Son jalonnement est incomplet, or ce guidage est important pour attirer un nouveau public sur les itinéraires cyclables. Une étude de jalonnement a été lancée pour revoir la signalétique le long de l'itinéraire et la rendre plus visible et afin que de nouveaux panneaux indiquent les lieux importants (gares, commerces, écoles, musées...) situés à proximité de la VéloDrôme. Le revêtement de la piste sera également rénové sur certaines portions : entre la Via-Rhône et Loriol et au niveau de l'écovillage à Eurre.

## Une section complémentaire en rive sud

Le développement d'un itinéraire cyclable complémentaire de 18 km en rive sud de la Drôme reliant Loriol à Crest permettra d'offrir une alternative plus rapide et avec moins de dénivelé que la VéloDrôme actuelle entre Livron et Crest, et un itinéraire plus sécurisé que les bandes dérasées multifonctionnelles de la RD104. Pour cela, des routes peu fréquentées seront jalonnées et complétées par de nouvelles sections à aménager.

## Un itinéraire prolongé à l'est du territoire

Le prolongement de la VéloDrôme vers le Diois permettra de renforcer le rôle de cet axe cyclable structurant dans les communes à proximité de la Drôme et offrira aux habitants notamment du pays de Saillans, un itinéraire sécurisé entre Crest et Die. En effet, ce secteur est fortement contraint et offre peu de routes non fréquentées. L'aménagement d'un itinéraire cyclable d'une dizaine de kilomètres permettra aux cyclistes de rouler en sécurité sans emprunter l'itinéraire très fréquenté de la RD 93.



Exemples de Piste cyclable (PC)



Exemples de Bande cyclable (BC)



Exemple de sens unique limité (SUL), Saillans



Exemple de chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), Saillans



Exemple de jalonnement sur voies peu circulées (J)



Exemple de chemin agricole à réaménager (A)



Exemple de Zone 30



Exemple de Zone 20 de rencontre

# Les centres urbains aménagés pour les vélos

Les aménagements cyclables existants seront améliorés dans les pôles urbains afin de créer un réseau continu garantissant la sécurité des cyclistes tout au long de leurs déplacements, y compris entre les communes de ces pôles urbains, et pour rejoindre les bandes fonctionnelles des grands axes routiers.

## Un réseau continu pour les cyclistes au sein des communes principales

Les aménagements proposés dans les communes de Livron, Loriol, Crest et Aouste s'inscrivent en complément des aménagements déjà existants et visent à renforcer la desserte des établissements scolaires, des équipements sportifs, des commerces et services.

- **À Livron**, des bandes cyclables, des sens uniques limités et des modérations de vitesse sont proposés, notamment sur les liaisons entre les quartiers résidentiels et le CFA, l'école primaire du centre et le collège Anne-Cartier et les autres écoles primaires.
- **À Loriol**, l'aménagement de bandes cyclables et la modération de vitesse sont proposés vers le groupe scolaire Jules-Ferry et le collège Daniel-Faucher depuis les quartiers de Loriol et les communes voisines (Livron et Clionsclat).
- **À Crest**, les aménagements ont été pensés afin de desservir le collège Revesz-Long depuis Divajeu et les communes de Chabrillan et Grâne, le groupe scolaire Armorin depuis les communes d'Eurre et Vaunaveys ainsi que les quartiers de Crest et le groupe scolaire Saint-Louis depuis les quartiers de Crest et de Divajeu. Pour cela, des pistes cyclables, des bandes cyclables, des chaussées à voie centrale banalisée et des zones 30 sont proposées pour permettre la cohabitation voiture/vélo.
- **À Aouste**, À Aouste, des modérations de vitesses sont proposées dans le prolongement des aménagements existants, ainsi qu'une piste cyclable sur la RD 93 afin de sécuriser la liaison entre Crest et Aouste ainsi que l'accès au point de rabattement sur les transports en commun d'Aouste.

## Demain,

25 km de voies aménagées pour les vélos dans les pôles urbains :  
8 km à Livron,  
7 km à Loriol,  
10 km à Crest et Aouste-sur-Sye

## Des liaisons sécurisées entre les communes des pôles urbains

De plus, des pistes cyclables sécurisées sont à aménager afin de relier entre elles les communes des pôles urbains.

- **Entre Loriol et Livron**, une piste cyclable est envisagée le long de la RN 7, afin de sécuriser les déplacements à vélo sur cet axe très fréquenté, notamment ceux des élèves de Livron rejoignant le collège public de Loriol. Il est également prévu de sécuriser le pont franchissant la Drôme grâce à l'aménagement d'un encorbellement ou par la création d'une passerelle pour les vélos à proximité.
- **Entre Crest et Aouste**, au vu du trafic journalier moyen de la RD 93, il est conseillé de créer une piste cyclable le long de cet axe afin de sécuriser les déplacements à vélo entre les deux communes. En effet, actuellement, par souci de sécurité, de nombreux cyclistes empruntent le cheminement piéton établi à côté de la RD 93, ce qui entraîne des conflits d'usage entre vélos et piétons.



Exemple d'itinéraire jalonné



Exemple de la CVCB à Saillans



Arrêt de transports en commun équipé de consigne vélo, à Montoisson.



Arrêt de transports en commun équipé d'un abris-bus avec arceaux, installé prochainement à Eurre.



Aire de covoiturage de Piégros-la-Clastre.

# Des itinéraires cyclables sécurisés entre les villages et vers les lignes d'autocar

Des liaisons cyclables secondaires offriront des itinéraires sécurisés entre la VéloDrôme, les pôles urbains et les principaux villages de chaque secteur. Dans les communes les moins peuplées ou les plus éloignées de la vallée, des itinéraires seront jalonnés vers les arrêts de car équipés de stationnement vélo afin d'offrir la possibilité de combiner les déplacements « vélo+car ».

## Quatre liaisons secondaires pour relier les principaux villages

**Entre Livron et Alex :** il est proposé de mettre en place une chaussée centrale à voie banalisée sur la RD 93A puis une liaison jalonnée vers la VéloDrôme. Cela permettra de relier Alex et Livron en évitant la contrainte du dénivelé important sur la portion de la VéloDrôme entre les deux communes. Cela supprimera également le point dur de la montée du Vieux marché à Livron.

**Entre Alex et Montoisson :** sur cet itinéraire, deux trajets sont possibles : un premier, pour les cyclistes aguerris via la RD 125 équipée de bandes dérasées multifonctionnelles. Pour ce premier trajet, l'arrivée dans le giratoire au niveau d'Alex est à sécuriser. Le deuxième trajet possible consiste à emprunter la VéloDrôme en direction de Crest puis des routes peu circulées et jalonnées jusqu'à Montoisson. Cette seconde solution permet d'offrir une liaison sécurisée entre les deux communes et de relier la commune de Montoisson à la VéloDrôme.

**Entre Crest et Saoû :** cette liaison, longue de 17 km, est destinée à être utilisée au quotidien par tronçon (par exemple entre Crest et Divajeu, entre Soyans et Saoû, entre Autichamp et La Répara-Auriples) et par les touristes venant de la VéloDrôme. Une piste cyclable est proposée entre Crest et Divajeu (en lien avec le collègue Revesz-Long), puis un jalonnement et l'aménagement de chemins ruraux.

**Entre Mirabel-et-Blacons et Beaufort-sur-Gervanne :** cette liaison permettra les échanges entre les communes de Montclar et Beaufort ainsi qu'entre les communes de Montclar et Mirabel. Elle se compose de jalonnement, d'un kilomètre de chemin rural à remettre en état ainsi que d'une chaussée à voie centrale banalisée ou d'une bande cyclable sur la RD 70 à l'entrée de Beaufort.

## Demain,

120 km de voies aménagées et jalonnées pour les vélos entre les villages :  
10 km dans le secteur de la Confluence,  
26 km dans le secteur du Crestois,  
33 km dans le secteur du Haut-Roubion,  
26 km dans le secteur de Gervanne,  
24 km dans le secteur du Pays de Saillans.

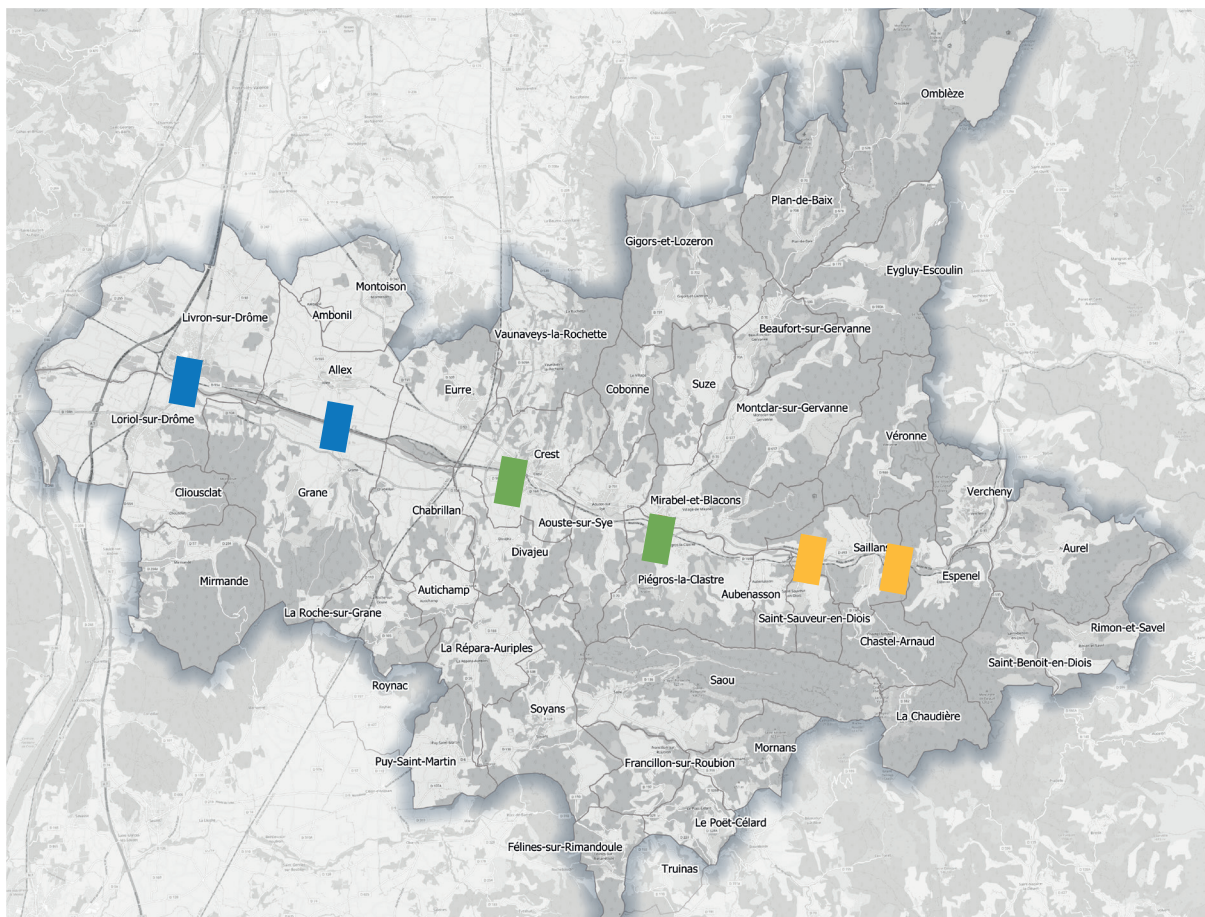
## Des routes jalonnées pour rejoindre les arrêts de transports en commun




Les itinéraires de rabattement vers les transports en commun seront jalonnés depuis les communes situées à moins de 5 km d'un arrêt équipé de stationnements vélo jusqu'à cet arrêt. Ces itinéraires de desserte locale représentent une centaine de kilomètres sur le territoire et permettront de guider les cyclistes depuis les communes les plus éloignées jusqu'aux lignes de transport en commun. Cela concerne tous les secteurs, et notamment le secteur du Haut-Roubion, de la Gervanne et du Pays de Saillans.

## Des arrêts de transports en commun équipés de stationnements pour les vélos

Les points de rabattement TC sont des arrêts de transports en commun équipés de stationnements pour les vélos. Pour cet équipement, il est préférable de prévoir un stationnement sécurisé de type consigne vélo. Cependant, lorsque le foncier est indisponible et que l'arrêt est exclusivement à destination scolaire, des arceaux pourront être installés sous l'abri bus.

## Franchissements proposés



-  Création d'un ouvrage modes doux accolé au pont existant
-  Amélioration de la sécurité des cyclistes sur le pont existant
-  Création d'un nouveau franchissement modes doux sur la Drôme

# Des franchissements de la Drôme aménagés pour les cycles

Six franchissements de la Drôme pour les vélos sont projetés afin de sécuriser la circulation des vélos et faciliter les échanges Nord-Sud sur le territoire notamment dans les pôles urbains. Ils faciliteront le passage d'une rive à l'autre de la Drôme et ainsi, faciliteront la circulation en fond de vallée.

Ces franchissements pour les vélos sont :

- Le pont sur la RN 7, entre Livron et Loriol pour lequel la DREAL a étudié un projet de passerelle accolée au pont ;
- le pont des Ramières, sur la RD 125 entre Alex et Grâne pour lequel le Département a programmé un élargissement du pont avec des bandes cyclables et piétonnes (travaux prévus en 2023-2024) ;
- le pont entre le Quai André-Reynier et le quai Pied-Gai à Crest où le carrefour au Nord entre le pont et la voie verte doit être remanié afin d'améliorer la sécurité des usagers du pont;
- le pont entre Mirabel-et-Blacons et Piégros-la-Clastre, sur la RD 164a, qui doit être aménagé d'une chaussée à voie centrale banalisée afin de sécuriser le passage des cyclistes ;
- une passerelle à créer à l'entrée de Saillans dont le projet est en cours d'étude par la CCCPS ;
- une passerelle à créer dans le cadre de l'extension Est de la Vélodrôme.



Exemple d'un pont sécurisé pour les cyclistes avec une CVCB : Avant (en haut) / Après (en bas), Saint-Fortunat-sur-Eyrieux, Ardèche



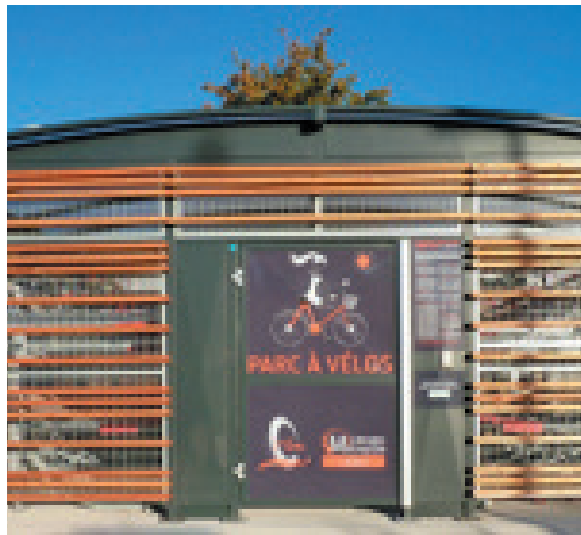
*Consignes vélos, Livron*



*Arceaux vélos, Eurre*



*Exemple de box résidentiel vélo*



*Exemple de consigne collective*



# Des stationnements facilités pour les vélos

Afin d'encourager et de développer la pratique du vélo, le Schéma directeur cyclable propose de répondre aux besoins variés des usagers en multipliant et en diversifiant les offres de stationnement pour les vélos sur tout le territoire.

## Des parcs d'arceaux vélos

Indiqués par un panneau de stationnement, les arceaux pourront être installés à proximité des commerces, services et écoles primaires. En effet, ce mode de stationnement est le plus approprié pour des stationnements ponctuels de courte durée comme c'est le cas pour des courses ou de la dépose des enfants.

## Des consignes vélos serviront pour les arrêts plus longs

Afin d'offrir une solution sécurisée où stationner son vélo, des consignes pourront être installées dans les zones d'emplois, les centres urbains, certains villages dotés de services ou d'une forte affluence touristique, ainsi que sur des aires de covoiturage.

Des consignes collectives dotée d'une emprise au sol moins importante et d'une plus grande capacité d'accueil pourront également être proposées dans les lieux nécessitant de nombreux stationnements telles que les gares.

## Des locaux à vélos ou des box résidentiels

Ces stationnements pourront prendre place dans les centres-villes et centres-bourgs afin d'offrir des stationnements aux résidents n'ayant pas la possibilité de garer leurs vélos dans leurs logements. Ils pourront par exemple être installés sur l'emplacement d'une place de parking.

**Demain,**  
60 parcs équipés d'arceaux vélos  
pour se garer facilement,  
50 consignes à vélos sécurisées pour garer  
son vélo près des endroits nécessitant  
un stationnement de longue durée.



Exemple de vélo cargo électrique



Exemple de tricycle électrique



Exemple de service de location courte durée sans génie civil



Exemple de borne d'auto-réparation



Exemple de borne de recharge électrique

# De nouveaux services pour les cyclistes

Le schéma directeur cyclable projette de développer différents services sur l'ensemble du territoire. La mise à disposition de points de location de vélos et de bornes d'auto-réparation permettra de créer un climat propice au développement de la pratique du vélo.

## **Davantage de vélos à louer dans les deux Communautés de communes**

Un service de location existe à la CCCPS. A la CCVD, un service de location courte durée a été expérimenté de 2017 à 2020. Suite aux résultats favorables de cette expérimentation, il a été décidé de lancer fin 2021 un système de location moyenne durée (1-3-6 mois). Il est proposé de développer ces services et notamment la location de vélo à assistance électrique (VAE), en augmentant progressivement le nombre de vélos disponibles à la location et en diversifiant l'offre avec les vélos cargos électriques à destination des familles et les tricycles électriques pour les personnes âgées.

## **Des locations de courte durée en gares de Crest et Livron**

Un système de location courte durée peut être expérimenté dans les gares de Crest et Livron. Ce nouveau service permettra aux visiteurs sur le territoire et aux habitants de louer des vélos à la journée et de pouvoir combiner vélo et train.

## **Des bornes d'auto-réparation et de recharge électrique**

Ces bornes permettent de pallier aux éventuels besoins des cyclistes durant leurs déplacements (gonflage, recharge d'un vélo à assistance électrique...) Leur installation est proposée à proximité de la Vélo-Drôme puis par la suite sur les points de rabattement de transport en commun dans les pôles relais et dans certains centre-bourgs. Ce qui permettra d'assurer une couverture territoriale importante.



# Apprendre à faire du vélo à tout âge et sécuriser la pratique

Afin d'encourager la pratique du vélo dans la vallée de la Drôme, le schéma directeur cyclable propose également d'accompagner les habitants dans l'apprentissage ou la reprise du vélo par le biais de plusieurs types de formations.

## **Bien pratiquer le vélo**

Ces formations sont à destination des personnes ayant besoin d'apprendre à faire du vélo, nécessitant une remise en selle ou à destination de personnes qui ont besoin de faire l'apprentissage de vélos spécifiques (type vélo cargo ou tricycle électrique). Des ateliers pourront être organisés pour les familles, les associations de personnes âgées et des organismes ciblés.

## **Savoir réparer soi-même son vélo**

Ces formations ont pour but de former les participants à réparer eux-mêmes leurs vélos et à utiliser les bornes d'auto-réparation pour intervenir rapidement sur son vélo en cas de problème et pouvoir finir son trajet ou l'amener chez un réparateur en cas de besoin.

## **« Savoir rouler » : apprendre l'usage du vélo dans les écoles**

L'éducation des jeunes est primordiale pour leur apprendre le vélo ainsi que les bons comportements à vélo, le partage de la voirie et d'autres compétences utiles pour se déplacer en sécurité à vélo. Il est donc proposé que des formations soient organisées régulièrement dans les écoles comme le dispositif « Savoir rouler » mis en place par l'État.

# LA FÊTE du VÉLO

## 3 JUILLET 2021

**ÉCOSITE DU VAL DE DRÔME, EURRE**

**GRATUIT** | 3 cyclo-randos (10, 32 et 78 km)  
 en partenariat avec le Vélo Club Livronnais  
**Des animations toute la journée**  
 Possibilité de pique-nique sur place

**DÉCOUVREZ LE PROGRAMME** | **CONNECTEZ-VOUS !**

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



# Une communication vélo auprès des habitants

Une communication accompagnera le schéma directeur cyclable afin de sensibiliser les habitants aux avantages de la pratique du vélo et pour leur faire connaître les aménagements réalisés en faveur des cyclistes dans la vallée de la Drôme.

## **Une information régulière dédiée au vélo**

Elle pourra être développée de manière concertée par les deux collectivités dans leurs sites internet, leurs supports d'information, ceux des communes, ainsi qu'à travers des relations régulières avec la presse locale.

## **Des campagnes de communication sur la sécurité à vélo, exemple : campagne cyclistes brillez**

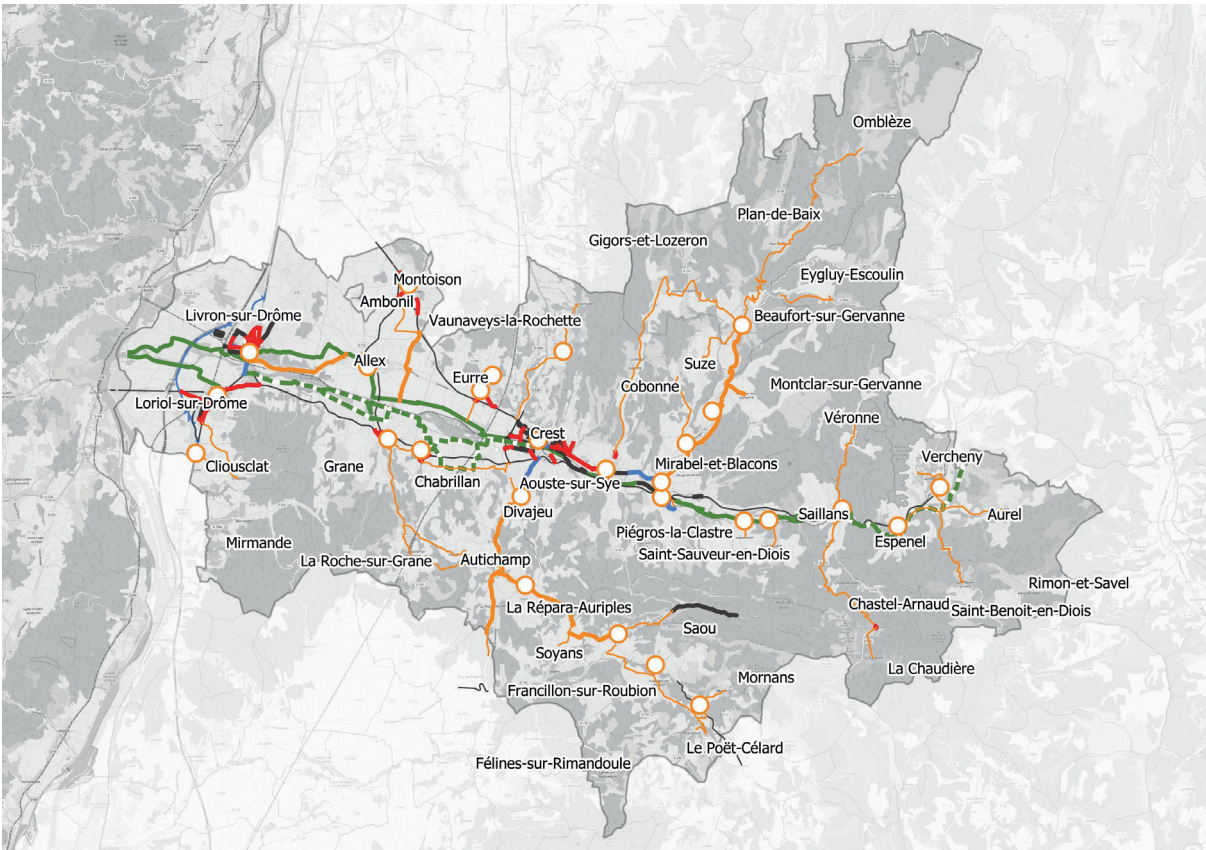
Elles pourront être menées en synergie avec des campagnes nationales pour favoriser une bonne pratique du vélo et contribuer à faire tomber les réticences à utiliser le vélo pour se déplacer.

## **La promotion du nouveau réseau cyclable et des services utiles aux cyclistes**

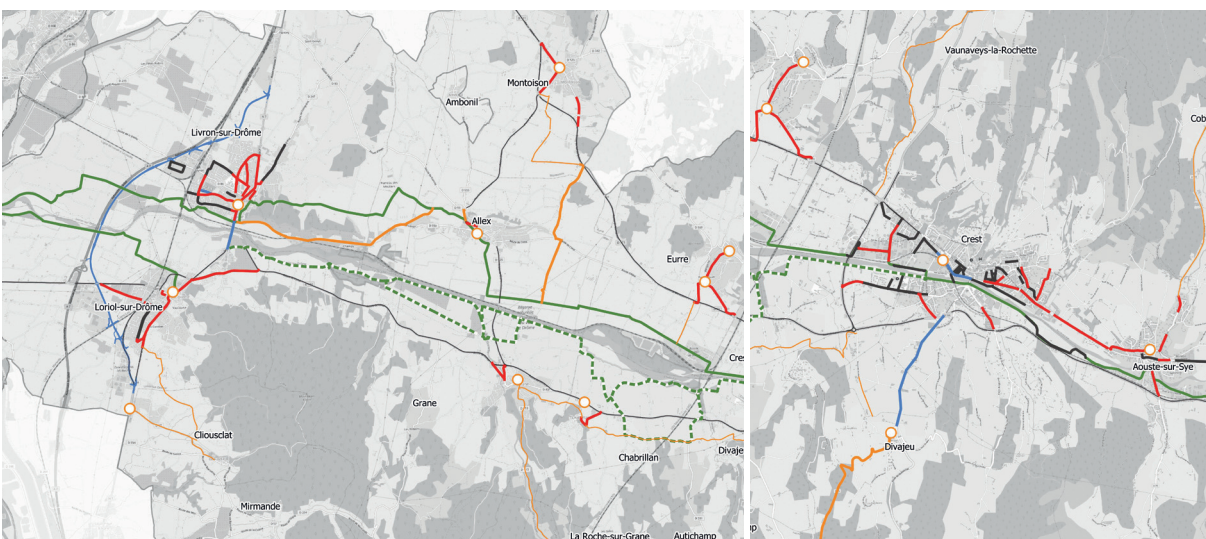
Initiée par les collectivités et les Offices de tourisme, cette promotion permettra de faire largement connaître les itinéraires cyclables et les services offerts aux habitants ainsi qu'aux visiteurs du territoire.

## **L'organisation annuelle d'événements festifs et sportifs**

À destination de tous les habitants des Communautés de communes, ces événements tels que la « Fête du vélo » ou des défis comme « J'y vais à vélo » pourront fédérer les acteurs du territoire et favoriser le développement d'une image positive de ce mode de déplacement au quotidien.



- |  |   |
|--|---|
| <p><b>Aménagements cyclables actuels</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Aménagements cyclables existants</li> <li>— Bandes dérasées multifonctionnelles</li> <li>— Vélodrome</li> </ul> <p><b>Aménagements projetés (par les Communes, les Communautés de communes, Département)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Aménagements cyclables projetés</li> <li>— Extensions projetées de la Vélodrome</li> </ul> | <p><b>Aménagements cyclables du schéma directeur cyclable</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Aménagements cyclables dans les pôles urbains</li> <li>— Amélioration de la Vélodrome</li> <li>— Liaisons sécurisées vers les pôles relais</li> <li>— Itinéraires de rabattement vers les points de rabattement TC</li> <li>○ Points de rabattement</li> </ul> |
|--|---|



Zooms sur les secteurs de la Grande Confluence et du Crestois



# Un territoire cyclable à l'horizon 2030

Le schéma directeur cyclable propose le maillage fin du territoire par des voies cyclables ainsi que de nombreuses actions permettant de développer la pratique du vélo dans de bonnes conditions. Sa mise en œuvre progressive se fera en lien avec différents maîtres d'ouvrage et sera l'objet d'une évaluation régulière.

## Des actions réalisables à court terme

Parmi les actions projetées dans le schéma d'aménagement cyclable, certaines pourront être mises en œuvre à court terme. Il s'agit d'aménagements facilement réalisables, tels que :

- le jalonnement des itinéraires en direction des arrêts de transports en commun, qui nécessite seulement l'implantation de la signalétique et la sécurisation des carrefours. Ces itinéraires jalonnés sont à coordonner avec l'installation des stationnements au niveau des arrêts de transports en commun ;
- l'amélioration du jalonnement de la VéloDrôme et la sécurisation de ses carrefours ;
- au niveau des franchissements, la sécurisation du carrefour au nord du pont en bois de Crest, ainsi que la création d'un franchissement sur le pont de la RD164b entre Piégros-la-Clastre et Mirabel-et-Blacons ainsi que la passerelle à l'entrée de Saillans ;
- l'installation de stationnement vélos et la mise en place de services et de formations sont également des actions aisées à mettre en place.

Enfin, les autres aménagements cyclables à programmer en priorité sont ceux à réaliser dans les centres urbains car ils concernent un grand nombre d'usagers. Ces aménagements sont à planifier avec les communes en fonction des interventions déjà projetées.

## Des dispositifs de suivi

Les comptages vélos permettront de connaître l'évolution des usagers à vélo. Deux compteurs vélos sont déjà installés.

L'association Vélo dans la ville effectue également des comptages manuels en septembre au niveau du pont Mistral à Crest. La comparaison entre les années pourra être un indicateur. Enfin, la part modale du vélo selon l'Insee permettra de connaître l'évolution du vélo sur les trajets domicile-travail.

## Une maîtrise d'ouvrage partagée

Plusieurs maîtres d'ouvrage sont associés à la réalisation du schéma directeur cyclable. Il s'agit de :

- la DIR concernant les aménagements sur la RN 7 ;
- la Région Auvergne-Rhône Alpes pour des interventions en lien avec l'intermodalité sur le territoire de la CCCPS (installation de stationnement au niveau des arrêts de car par exemple) ;
- le Département CD26 pour les routes départementales ;
- les Communautés de communes pour le stationnement dans les communes, les liaisons sécurisées, les services vélos et les formations, les aménagements liés à la VéloDrôme ;
- les communes pour les aménagements urbains.



# Conclusion

Le schéma directeur cyclable place la sécurisation des déplacements à vélo au cœur de ses actions.

Un important volet porte sur la mise en place de nouveaux aménagements cyclables. Dans les pôles urbains, ceux-ci viennent compléter la Vélodrôme, véritable colonne vertébrale de la vallée dont l'amélioration est une priorité, que ce soit en matière de sécurisation des carrefours, de signalétique ou de revêtement.

Le schéma directeur cyclable prend également en compte les communes plus éloignées de la vallée de la Drôme, en facilitant le report modal avec des aménagements cyclables menant vers des arrêts de transports en commun équipés de stationnements sécurisés.

Au-delà des aménagements cyclables, il est envisagé d'améliorer les services autour du vélo afin de faciliter son utilisation. De même, la communication autour des actions mises en place et une sensibilisation à la sécurité et à l'utilisation du vélo doivent accompagner le schéma directeur cyclable.

Cette stratégie doit conforter le trajet des cyclistes actuels et développer un nouveau public.