

Schéma Directeur Vélo

Drôme Sud Provence

Présentation du diagnostic

Comité de Pilotage du 10/11/2022

Financé par

ITEM Etudes & Conseil

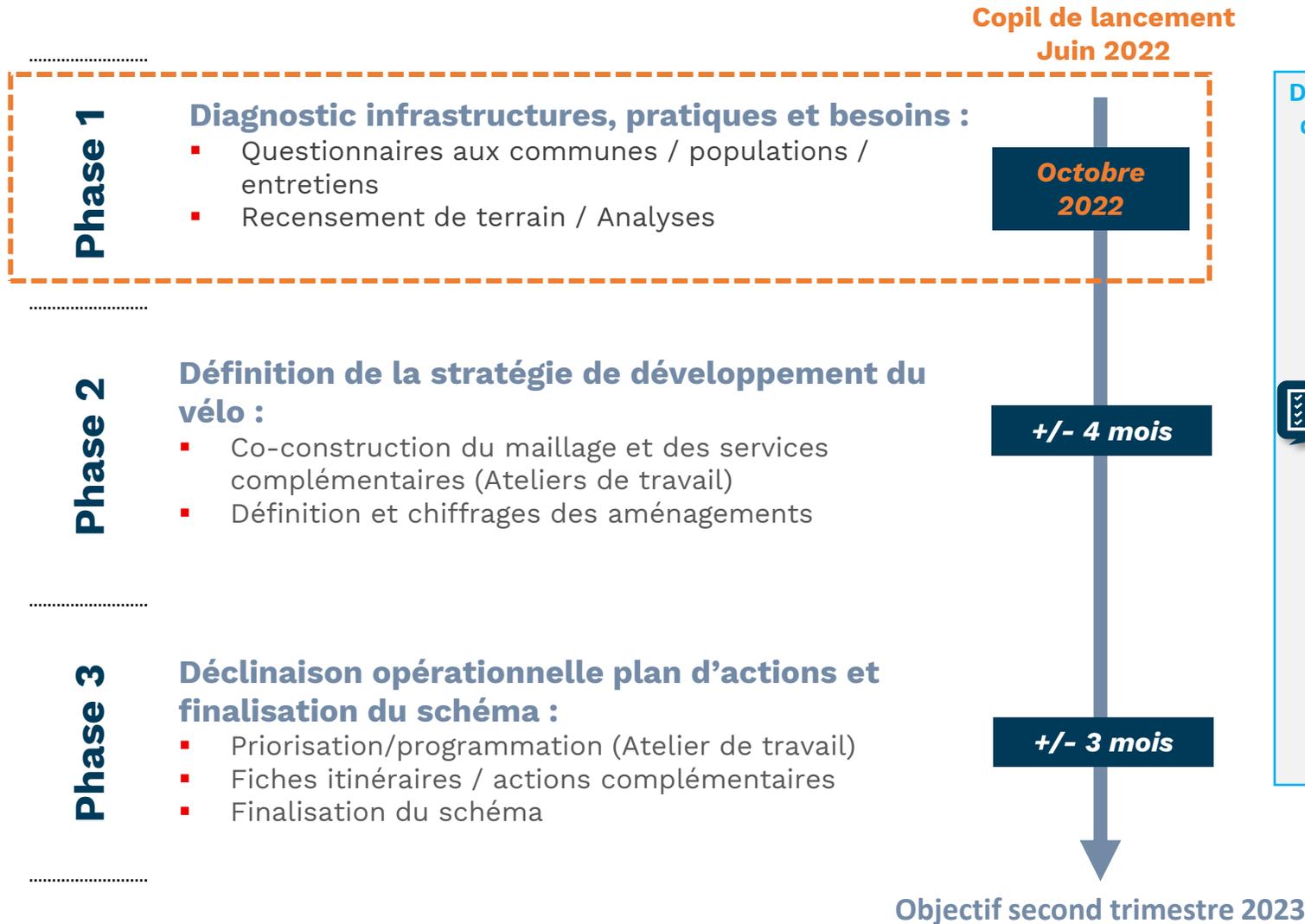
Parc Astrea – 27 Rue Clément Marot – 25000 Besançon

Tél. : 03 81 83 24 71- Email : contact@item-conseil.fr

www.item-conseil.fr

- ▶ **La CCDSP a fait le choix de ne pas se saisir de la compétence d'organisation de la mobilité en 2021** (elle n'est pas et n'est donc pas Autorité Organisatrice de la Mobilité locale).
- ▶ Les enjeux liés **aux mobilités durables sont au cœur de ses préoccupations et font parties intégrantes des documents de planification existants ou en cours** (SCoT, PCAET..).
- ▶ Une **démarche globale de planification** et de **prospective** pour promouvoir le vélo, comme mode de déplacement alternatif à la voiture individuelle pour des **déplacements quotidiens** (pratique utilitaire), mais aussi de **loisir et touristiques**.
- ▶ Définir un **réseau hiérarchisé d'itinéraires** pour créer un maillage cyclable cohérent et attractif en lien avec les **pôles générateurs de déplacements, pôles intermodaux aménagements existants et projetés** ...
- ▶ S'inscrire dans une démarche prospective, en prenant en compte les **projets à venir et en anticipant les besoins, au-delà des limites administratives du territoire** (connexions CCRLP (Bollène), la DRAGA (Bourg-Saint-Andéol), à la confluence de 3 départements...).
- ▶ Proposer un schéma intégrant différents piliers : **infrastructures – services – communication**.
- ▶ Définir un schéma **concerté avec les élus partenaires et acteurs de la société civile** (associations ...) et directement applicable par les élus via des **outils de programmation/d'aide à la décision** (coûts, priorisation des itinéraires).

- ✓ **3 phases techniques et 1 phase transversale de concertation / validation :** (Plusieurs instances de suivi (COTEC) / travail (Ateliers de co-construction) / concertation (Comité des partenaires) / validation : COPIL, Conseil communautaire)



Deux questionnaires pour alimenter le diagnostic du Schéma Directeur Vélo

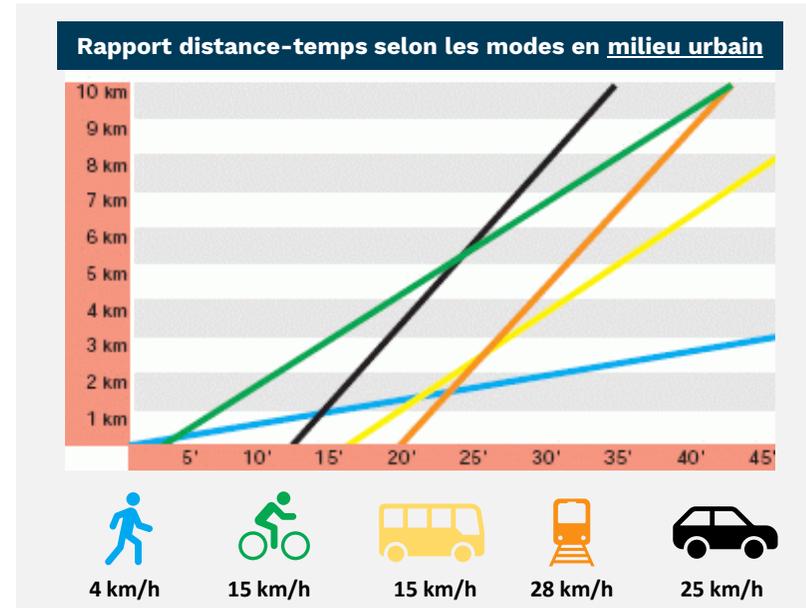


Questionnaire internet soumis aux 14 communes : 12 réponses



Une seconde enquête menée par internet (du 5 septembre au 10 octobre) auprès des habitants (ou personnes pratiquant le territoire) : 1 774 réponses (1 572 d'habitants du territoire, soit 3,7% de la population et 204 extérieurs). Taux de réponses largement supérieur à ceux de nos autres démarches.

- ▶ **Le vélo est un moyen de déplacement alternatif aux modes motorisés.**
- ▶ Il est considéré comme le mode de déplacement le **plus performant pour les trajets de moins de 5km en milieu urbain** (En France, en fonction du type de territoire, 59% à 75% des déplacements font moins de 10 km et 32% moins de 2 km - Enquête Mobilité des Personnes SDES 2018-2019).
- ▶ Une **part modale du vélo de 3 % en France mais en augmentation (objectif 9 % avec le plan vélo national en 2024)**.
- ▶ Grâce à l'essor du **VAE, une ouverture de la pratique** du vélo à un **plus large public, pour de plus longues distances et sur des trajets avec davantage de dénivelé**.



- ▶ **Le développement du vélo répond ainsi aux enjeux :**
 - De **diminution de l'impact environnemental** ;
 - De proposer **une offre de transport alternative à la voiture individuelle** permettant de limiter l'usage de l'automobile et la place de celle-ci sur l'espace public.
 - **De diminution de la part des budgets** consacrés aux déplacements, pour les ménages et collectivités.
 - **D'amélioration de la santé publique**, ;
 - **Et dernièrement un enjeu de distanciation sociale post-Covid 19 !**

1. Structuration territoriale et pratiques de déplacements

Population concentrée dans la vallée du Rhône et dans les pôles de Pierrelatte et Saint-Paul-Trois-Châteaux

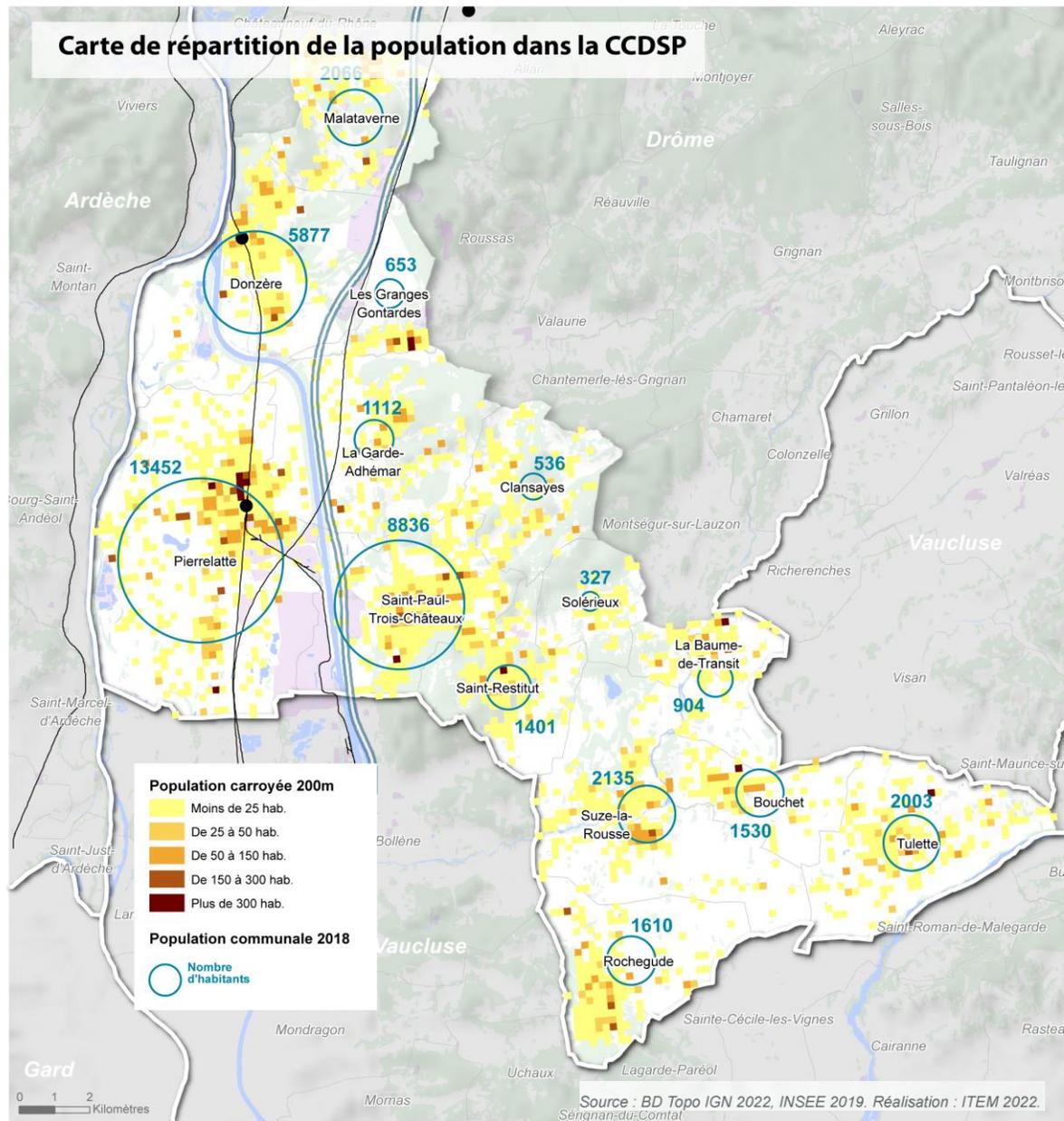
► **Sur les 42 224 habitants** (INSEE 2018) soit 8% de la population de la Drôme :

- **53 % de la population du territoire est localisée sur les 2 polarités ;**
- **75 % dans les communes le long du Rhône (Ouest) ;**

► **Des distances notables vers les polarités extérieures plus importantes pour lesquelles le vélo n'est pas pertinent** (hors trajet multimodal)

- **Montélimar : 23 km de Pierrelatte**
- **Orange : 33 km**
- **Mais Malataverne à 8,5 km de Montélimar et Rochemure à 12 km d'Orange nord, toujours un peu loin mais pas impossible ;**

Le Schéma devra prendre en compte les besoins cyclables en lien avec les territoires voisins dans l'aire de chalandise du vélo (CCRLP, DRAGA...)

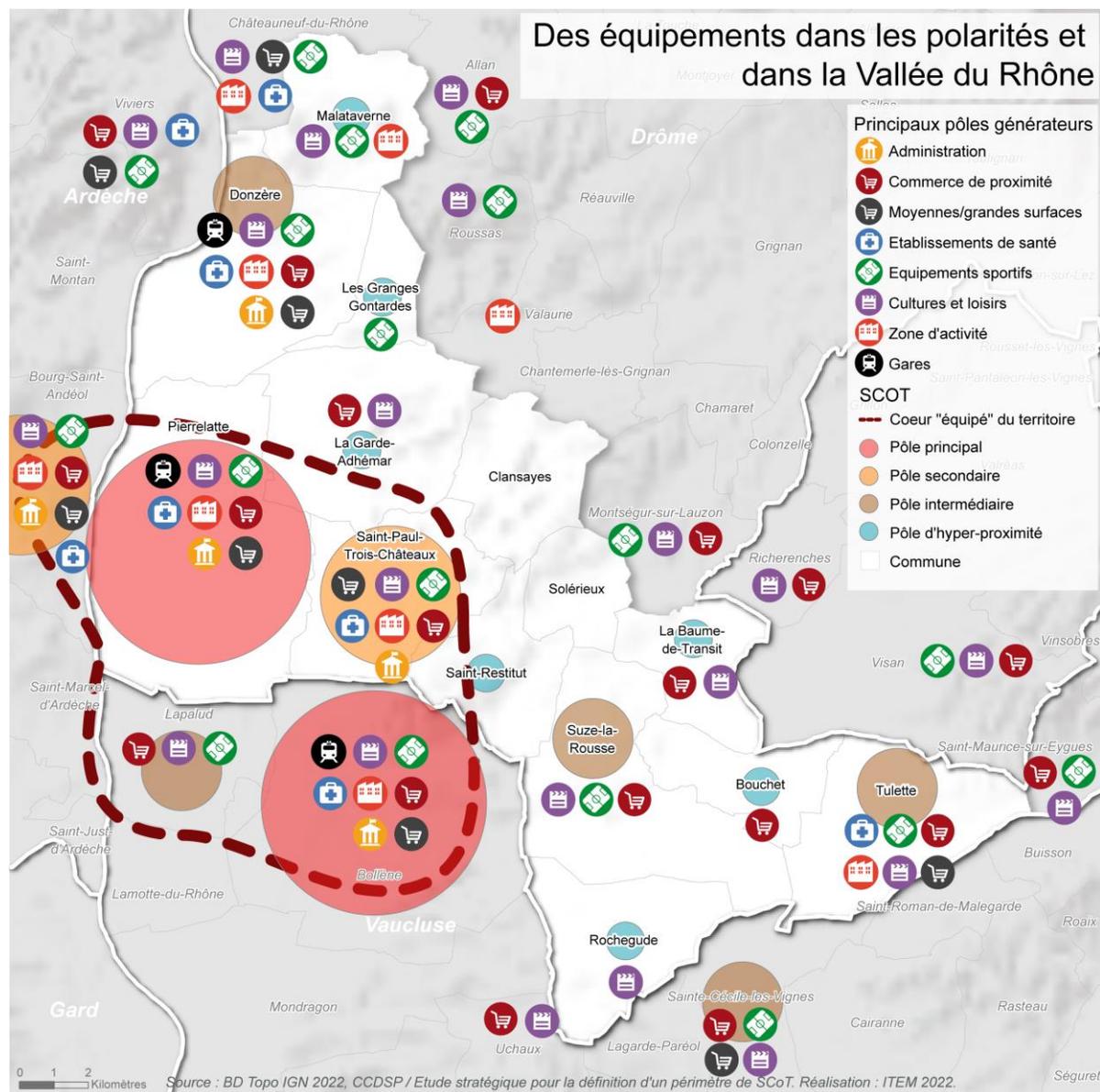


Une organisation territoriale multipolaire qui dépasse les frontières administratives de la CCDSP

► 4 niveaux de polarités (ScoT) :

- Deux **polarités principales** **Pierrelatte** et **Bollène** (hors territoire).
- Deux **polarités secondaires**, **Saint-Paul-Trois-Châteaux** et **Bourg-Saint-Andéol** (hors-territoire).
- Des **polarités intermédiaires** en « relais ».
- Des **pôles d'hyper-proximité**.

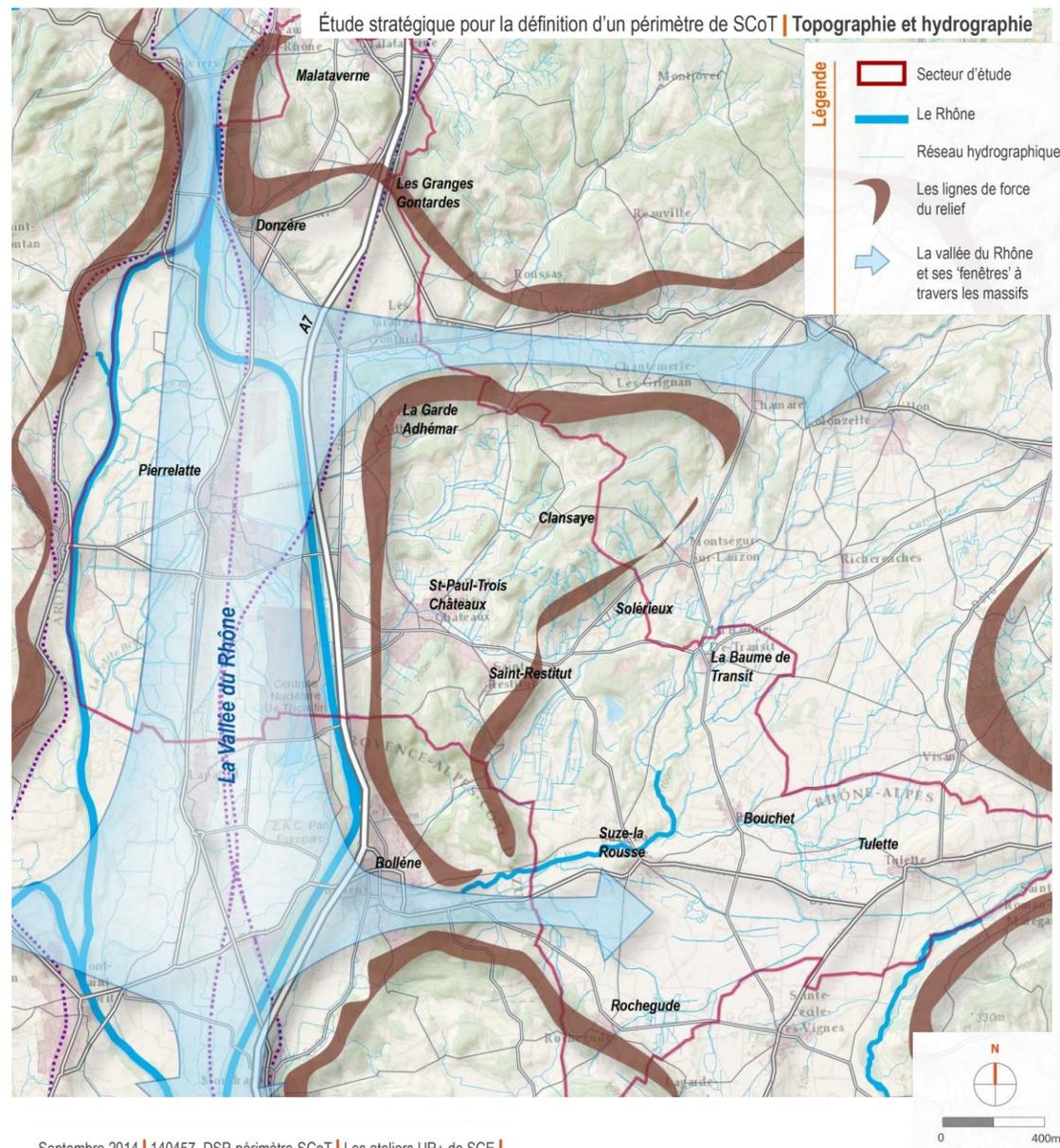
Une structuration autour de différentes polarités permettant d'envisager des micro bassins de déplacements de proximité accessibles à vélo



Une topographie pouvant être contraignante sur certains secteurs pour la pratique cyclable « utilitaire »

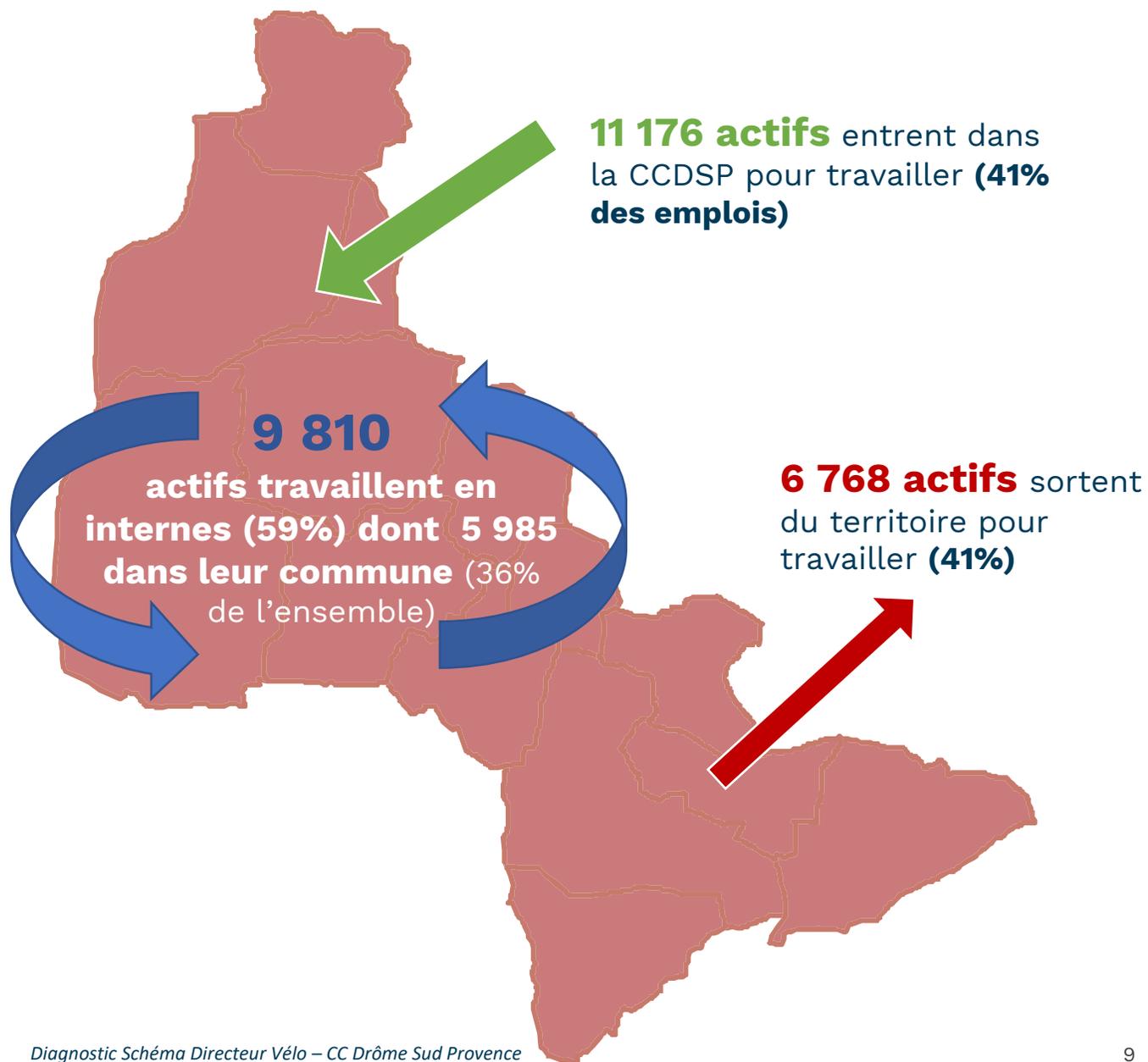
- ▶ **Des entités géographiques différentes :**
 - A l'ouest, la vallée du Rhône, secteur urbain, mais des coupures importantes ;
 - Une partie centrale intermédiaire, composée de plateaux qui accueillent les voies de transports est-ouest dans les vallées et des villages perchés ;
 - Au sud-est, une plaine agricole.
- ▶ **La Vallée du Rhône et la plaine sont favorables à la pratique cyclable « utilitaire »**
- ▶ **Le secteur collinaire peut se révéler être un atout pour la pratique cyclosportive.**

L'émergence des VAE permet de relativiser certains déplacements dans des zones accidentées



▶ **Près de 21 000 emplois**
(Insee 2018)

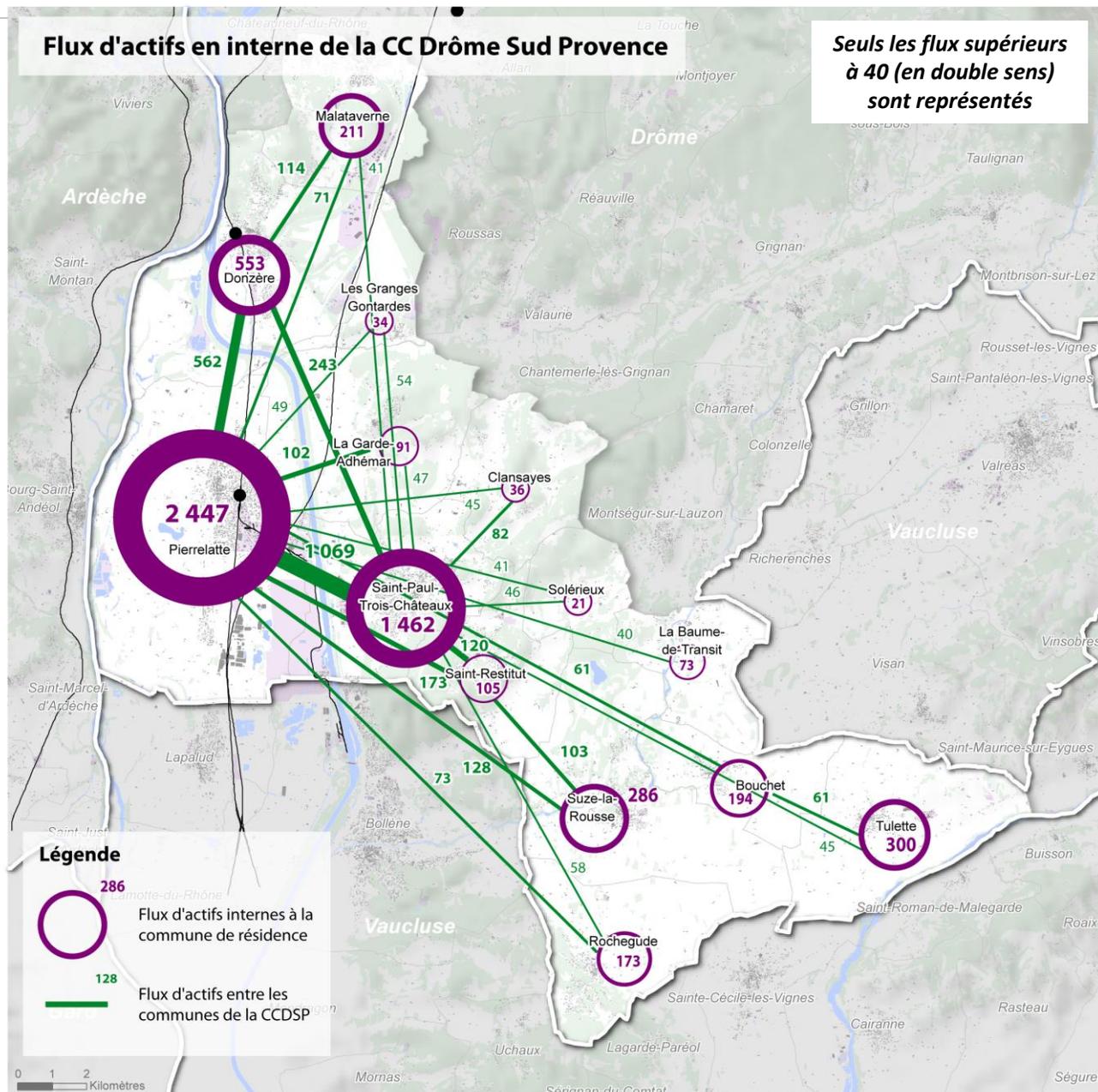
▶ **16 578 actifs** occupés dans
la CC Drôme Sud Provence



▶ Sur les **9 810 actifs internes** :

- **40 % des actifs ont un emploi à Pierrelatte** (4 135 actifs de la CCDSP).
- **27,8 % pour Saint-Paul-Trois-Châteaux** (2 732 actifs)

➤ Les **principaux flux intercommunaux** sont les **liaisons entre les trois communes les plus peuplées.**

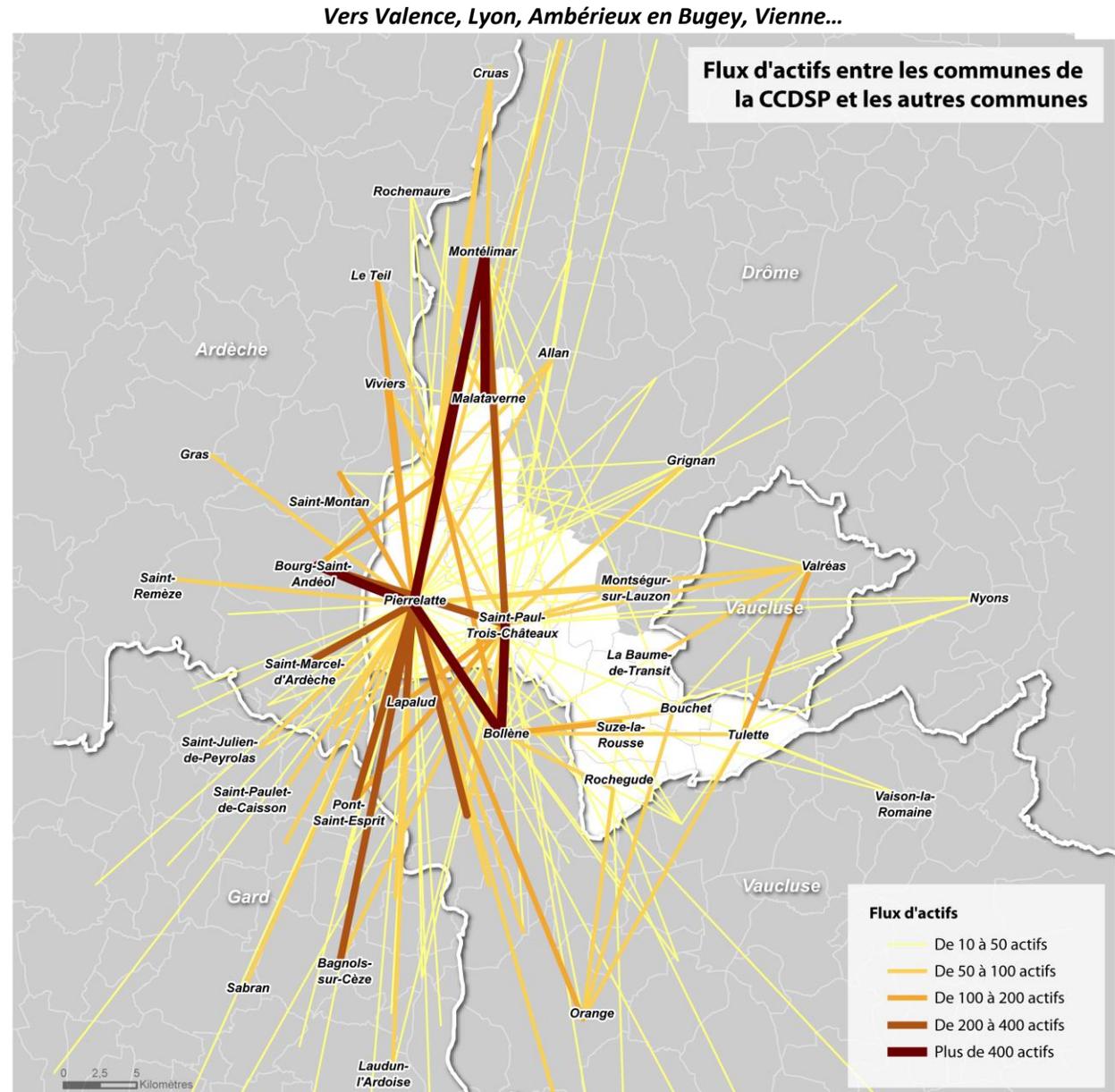


► **Sur les 6 768 actifs sortants :**

- **23 % s'orientent vers Montélimar** (1 539 actifs)
- **13 % vers Bollène** (896 actifs)
- **6 % vers Bourg-Saint-Andéol** (399 actifs)

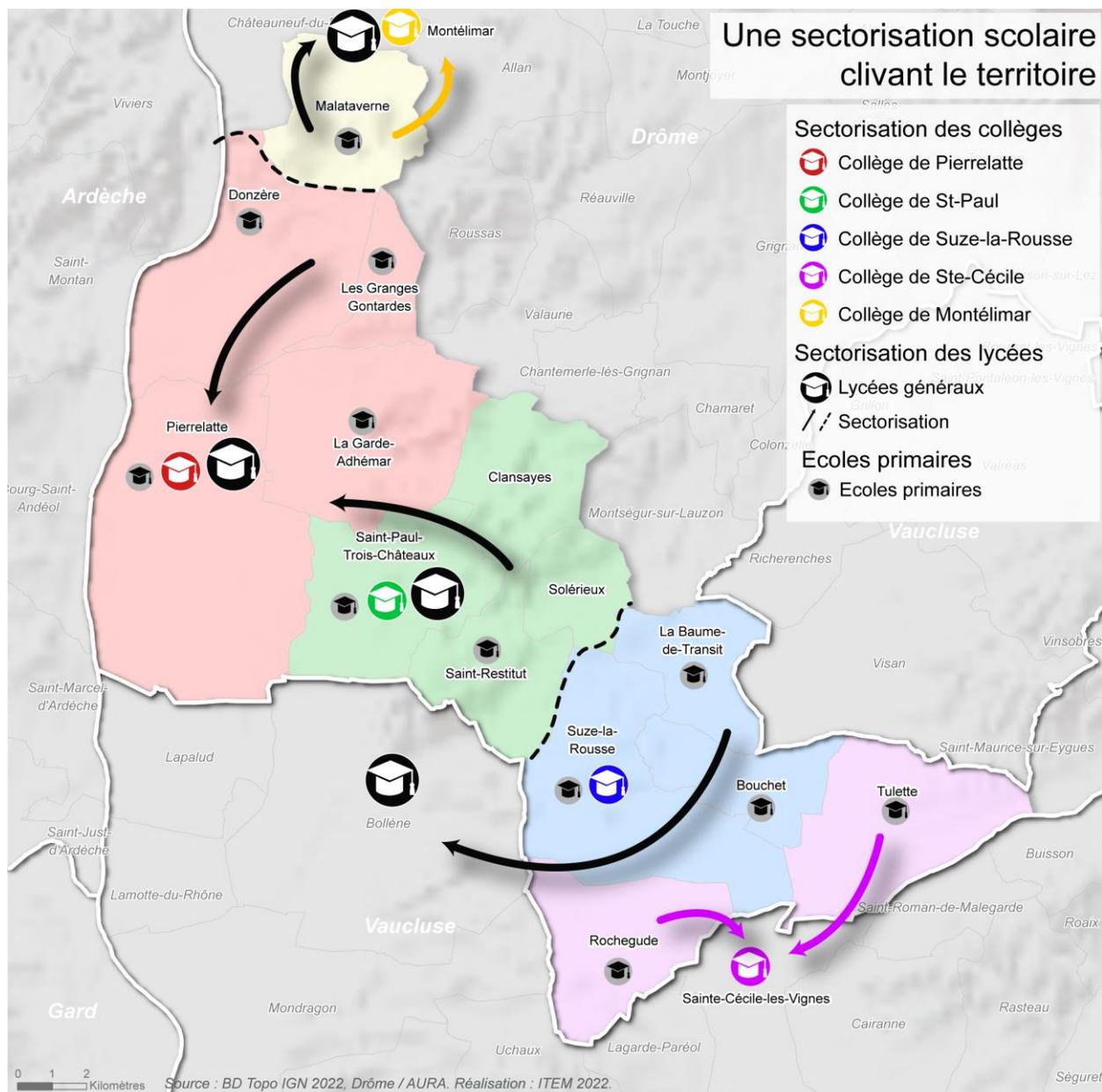
► **Sur les 11 178 actifs entrants :**

- **25 % des flux proviennent des 3 principales provenances** (Bollène, Montélimar et Bourg-Saint-Andéol soit 3 735 actifs au total)



Une organisation scolaire majoritairement structurée en interne

- ▶ **Seulement 2 communes sans école.**
- ▶ **6 collèges sur le territoire.** Mais 2 collèges de secteur hors territoire. (Bientôt 1 seul avec Suze qui va reprendre Tulette et Rochegeude).
- ▶ **2 lycées à Pierrelatte et 1 à Saint-Paul-Trois-Châteaux ne couvrant que le centre du territoire.**
- ▶ Le territoire compte **9 509 scolaires** :
 - **58 % étudient dans leur commune** (5 500 élèves) ;
 - **16 % étudient dans une autre commune de la CCDSP** ;
 - **26 % étudient hors CCDSP**, (2469 élèves) dont 20 % vont à Montélimar (483).
- ▶ **1 541 scolaires entrent sur le territoire** : dont 57% à Pierrelatte et 28% à Saint-Paul-Trois-Châteaux.

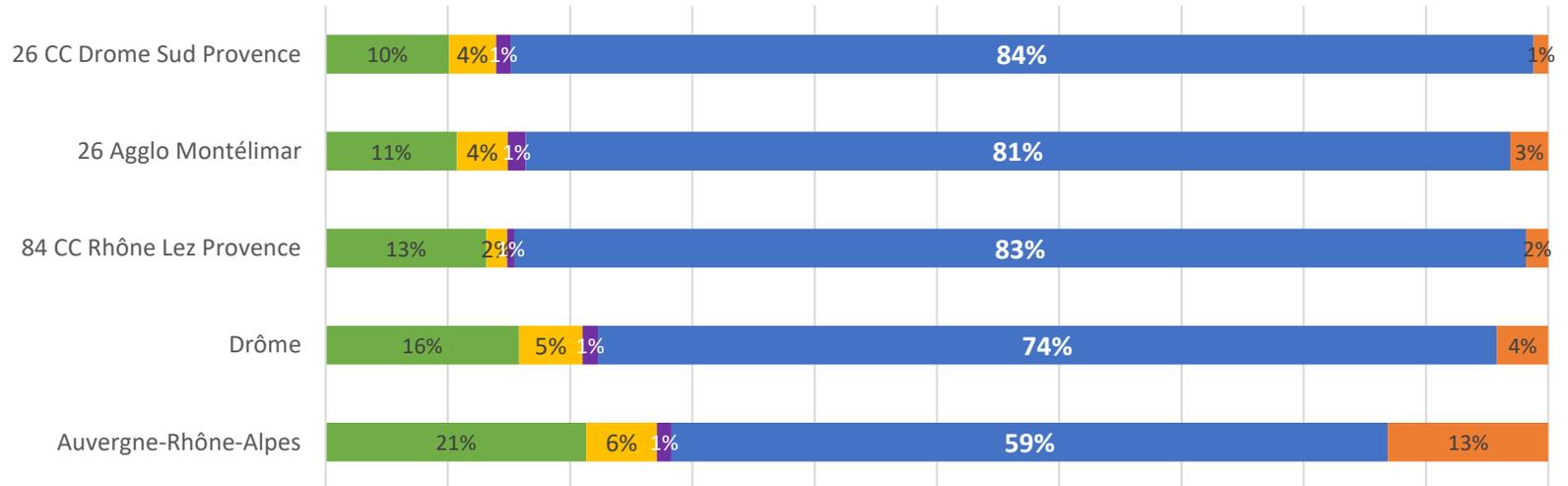


Un usage hégémonique de la voiture pour les actifs du territoire

Parts modales flux globaux "domicile-travail"



PM Flux intra-communaux domicile-travail



■ Marche à pied ■ Vélo ■ Deux roues ■ VP ■ TC

✓ **déplacements domicile-travail** (INSEE 2019) :

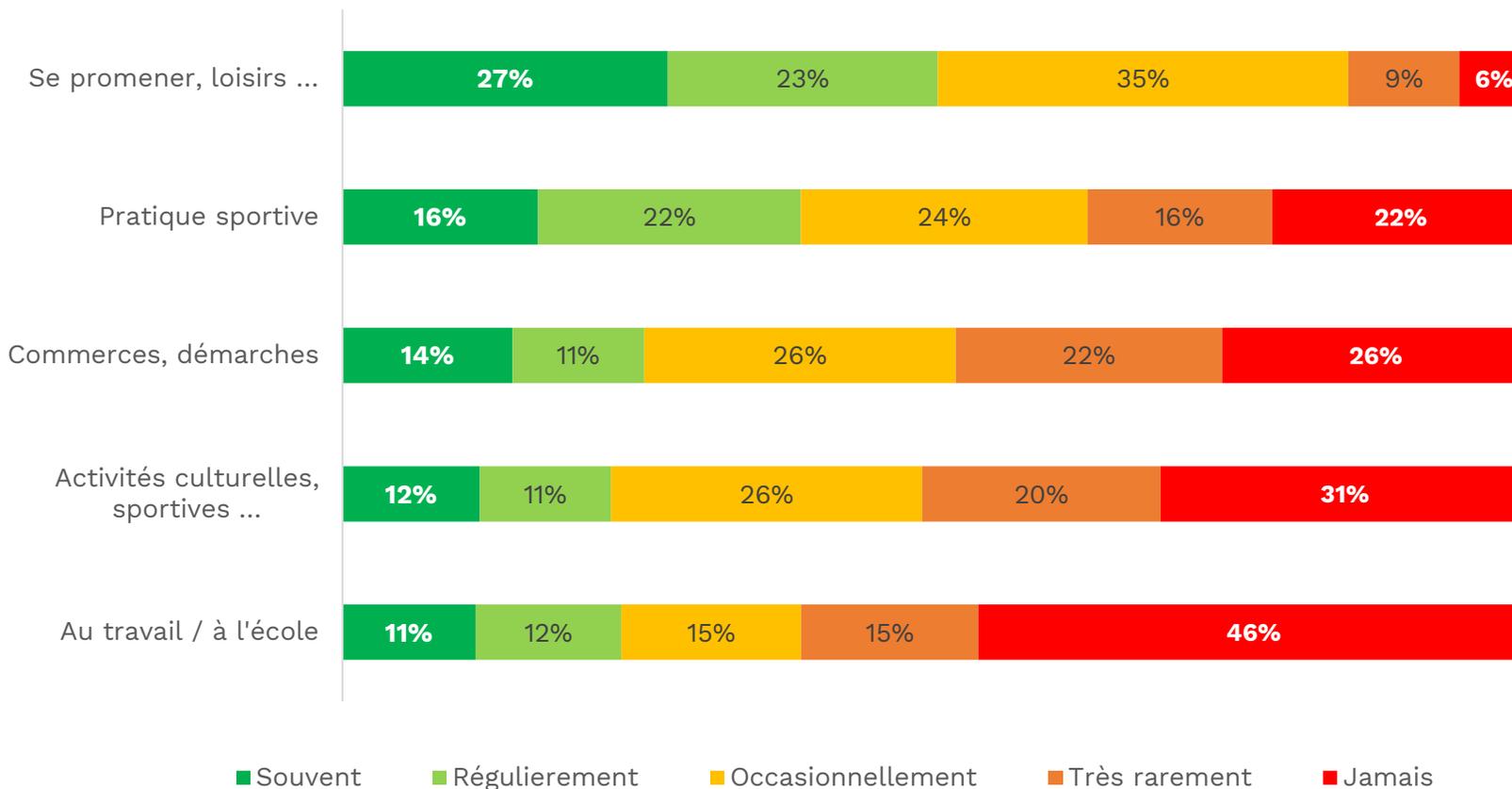
Chiffres confirmés avec l'enquête 2021 auprès des salariés du CNPE Tricastin : 91 % d'entre eux se rendent au travail en voiture et 2% utilisent un vélo ou VAE

✓ **déplacements des actifs internes aux communes :**

Un usage du vélo déjà bien amorcé d'après l'enquête, dominé par la pratique de loisir et sportive



Fréquence d'usage du vélo en fonction du type de déplacement



vision similaire des élus : la pratique pour loisirs et promenade est jugée « moyenne à importante » par 66 % d'entre eux. En second lieu vient le cyclotourisme.

Une pratique cyclable visible sur le terrain aussi bien utilitaire que cycloportive ou de loisir



Donzère



Saint-Paul-Trois-Châteaux



Pierrelatte



Cycloportif à la sortie Rochegeude



Cycliste en itinérance à proximité de la VIARHONA



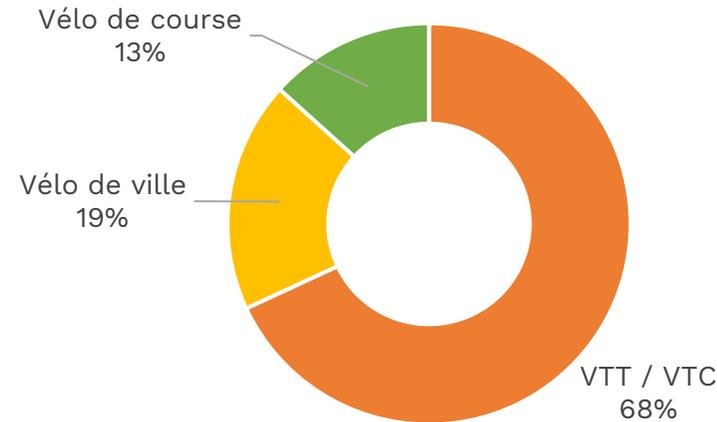
Groupe de cycloportif sur l'itinéraire de la VIARHONA (Sud-Ouest de Pierrelatte)

Un équipement des ménages en cycle important à travers l'enquête ?

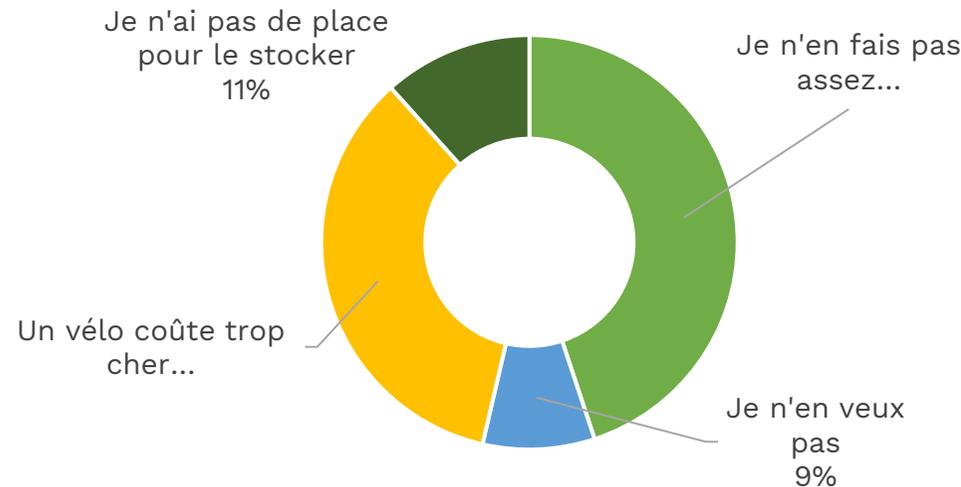
✓ **94 % des répondants sont équipés d'un vélo en état de marche.**

✓ **20 % des répondants possèdent d'un Vélo à Assistance Electrique.**

Type de vélos possédés par les enquêtés

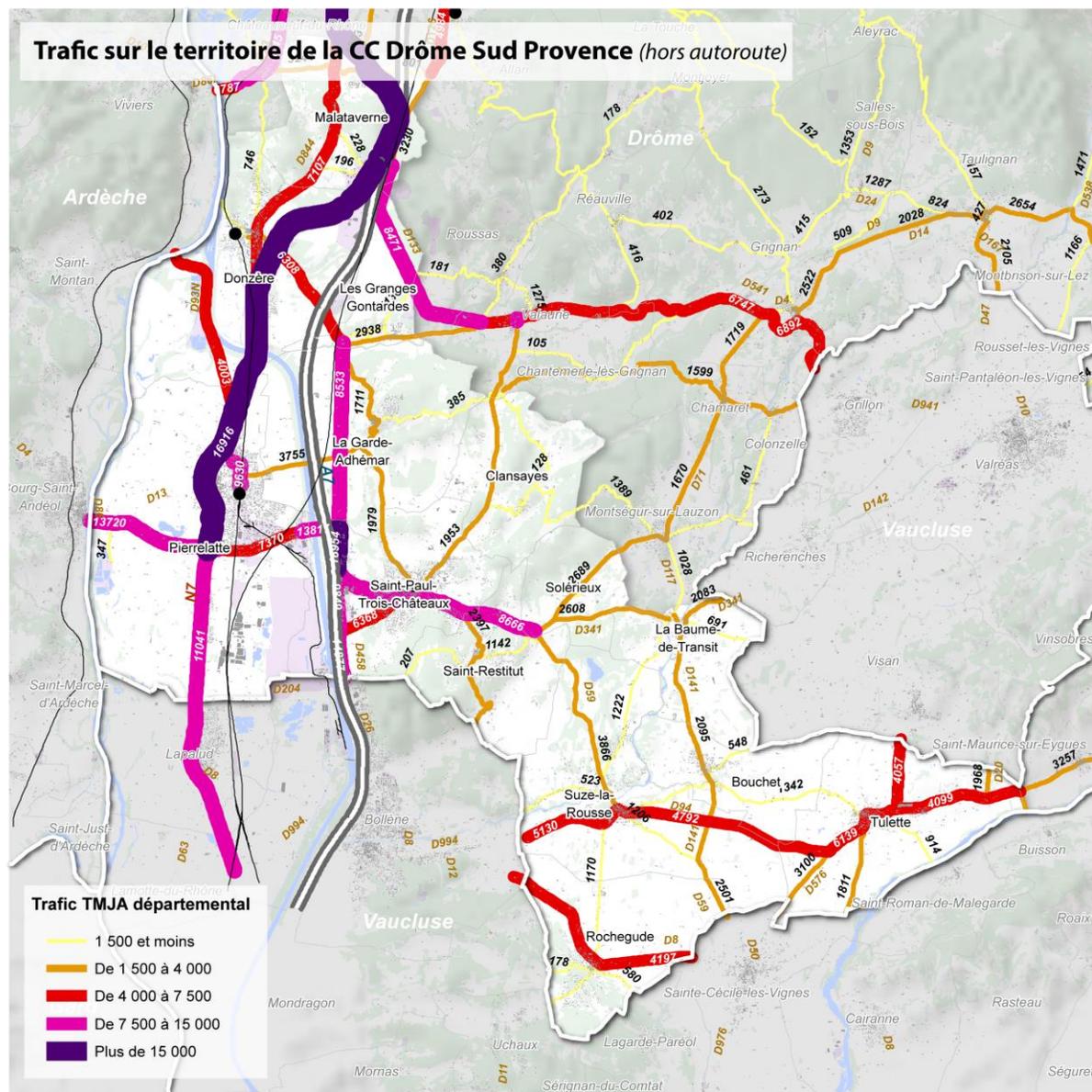


Raisons de l'absence de vélo



Quels impacts d'une forte utilisation de la voiture ?

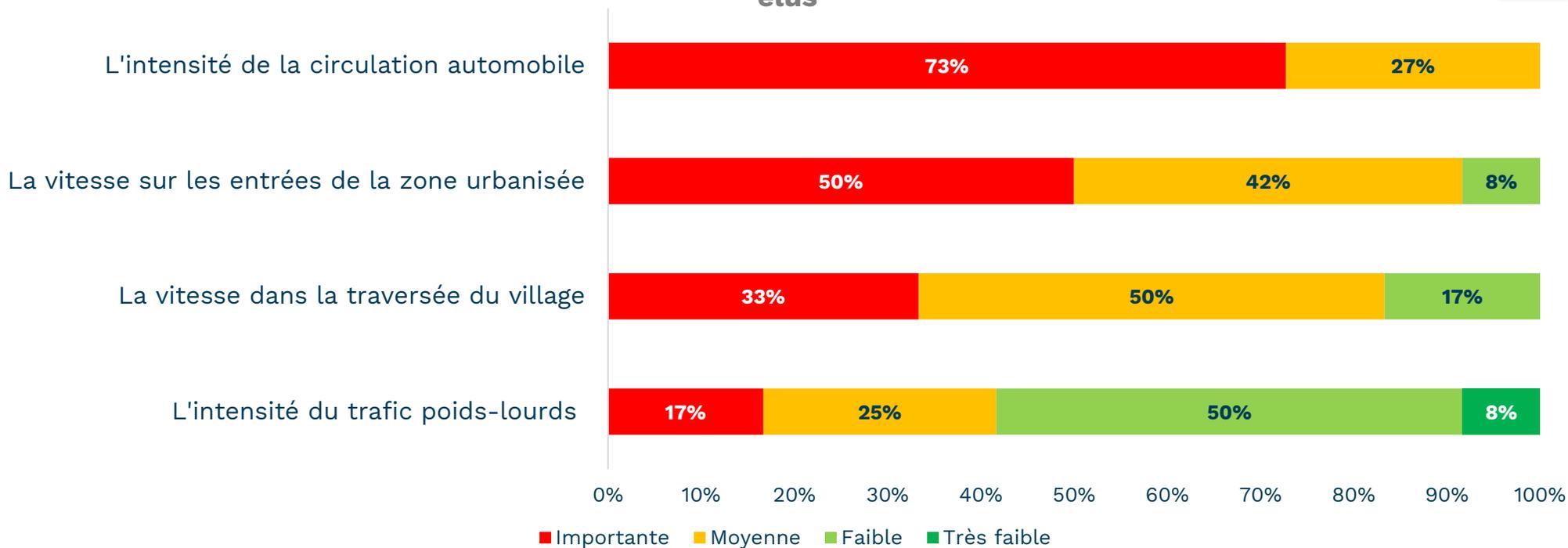
- ▶ Des flux automobiles importants sur l'axe Nord-Sud
- ▶ 3 axes départementaux avec des niveaux de trafic particulièrement importants :
 - La D458 / D54 (Nord-Sud)
 - La D59 Bourg-Saint-Andéol <-> Pierrelatte
 - La D133 en traversée des Granges-Gontardes
- ▶ 2 départementales Est-Ouest au trafic assez important au Sud du territoire
- ▶ Un trafic plus modéré sur les autres RD et un réseau **secondaire communal** sur lequel s'appuyer pour les liaisons inter-communales du schéma.
- ▶ Une part importante de PL sur les axes principaux (particulièrement sur la N7).



Un ressenti du trafic marqué de la part des élus pouvant impacter la pratique cyclable



Perception du trafic routier et de la vitesse des véhicules dans sa commune par les élus

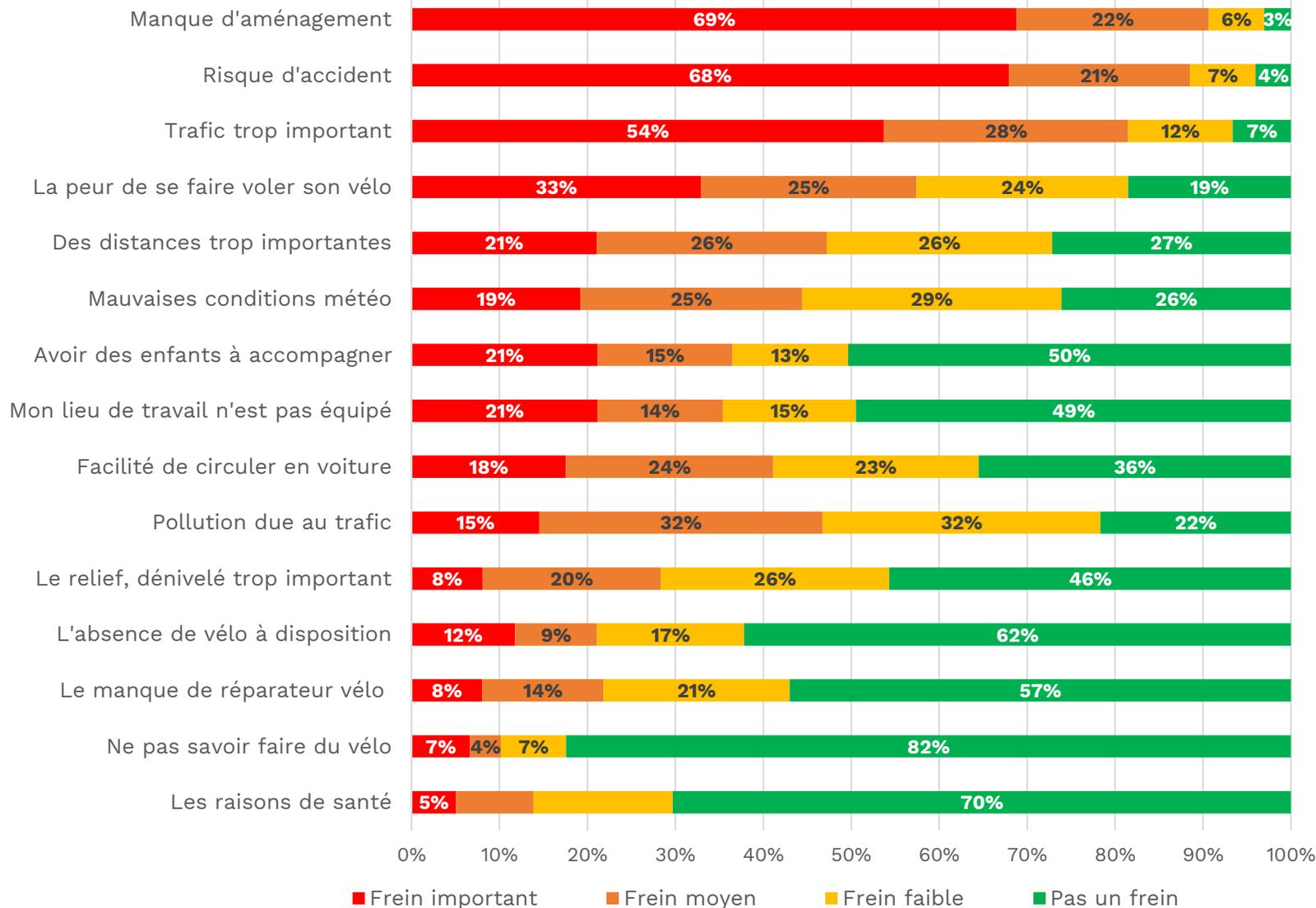


- ▶ **260 accidents (7 impliquant des cyclistes) entre 2008 et 2017 sur la CCDSP.**
- ▶ **Pas de surreprésentation en matière d'accidentologie par rapport à la situation départementale.**

Pour les habitants, des freins à la pratique cyclable variés dominés par l'impact du trafic routier et le manque des aménagements



Les freins recensés dans l'enquête population



▶ **Même ressenti pour les élus, d'une pratique limitée du vélo liée à la prédominance de l'automobile** et au sentiment qu'elle implique.

▶ **Des freins similaires à ceux du sondage « pistes cyclables en Tricastin » mené par le collectif citoyen en 2021.**

Des freins prioritaires sur lesquels il est possible d'agir dans le cadre de ce Schéma !



2. Les aménagements cyclables



Une armature composée de différents types d'itinéraires touristiques

► Un axe structurant : La ViaRhôna :

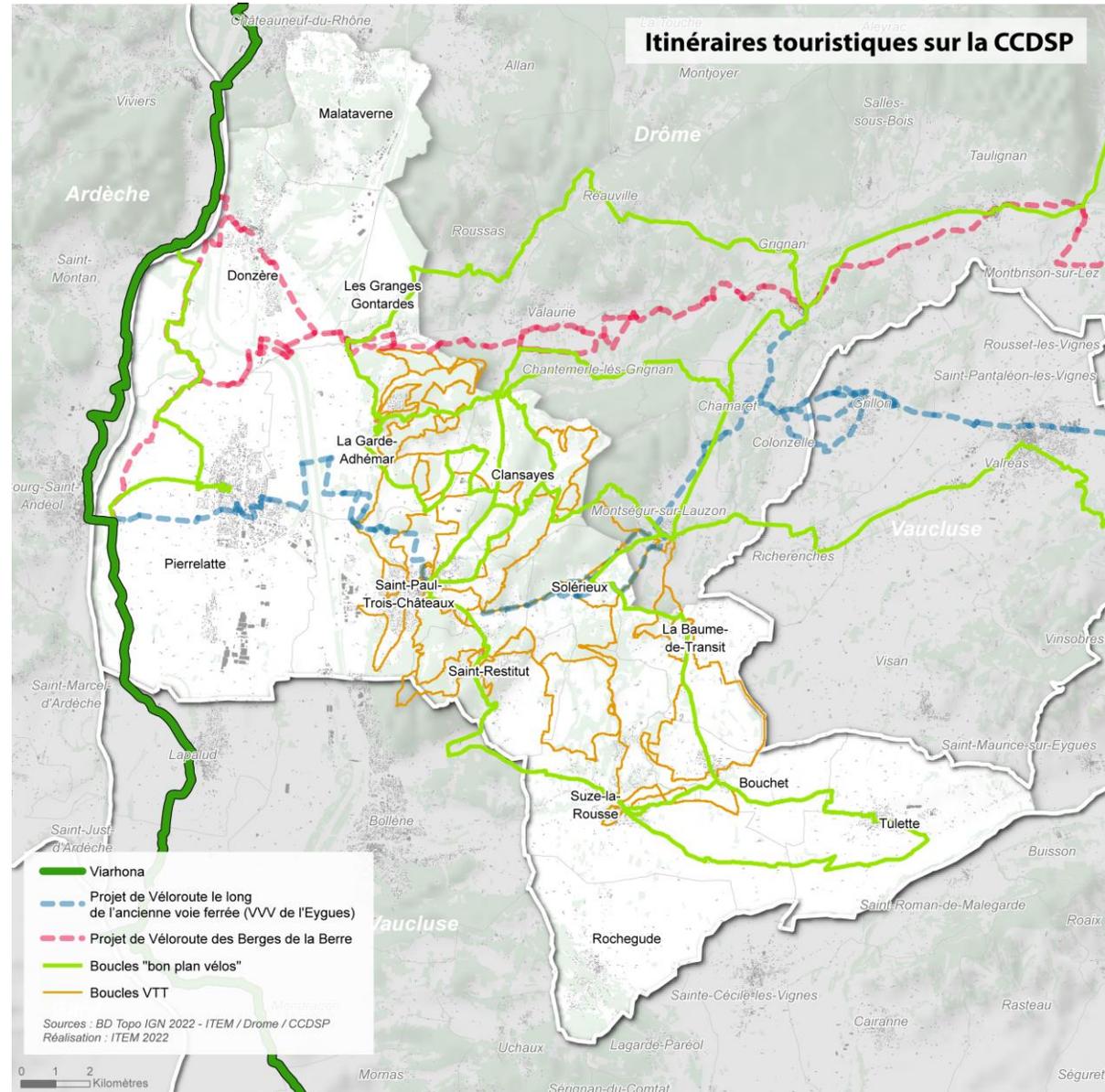
- **Enjeu de rabattement** depuis les bourgs de la CCDSP dans de bonnes conditions.
- Opportunité de **2 projets de Véloroutes et Voies Vertes de raccordement** (VVV de la Berre et de l'Eygues).

► Des boucles touristiques jalonnées sur la CCDSP :

- **5 bons plans vélos**
- **15 circuits VTT**



Boucles avec numéro à St-Paul



81 km d'aménagements recensés en faveur d'une pratique utilitaire cyclable

Linéaire d'aménagements favorables aux cycles

| Type | Linéaire (km) |
|---|---------------|
| Aménagements cyclables | |
| Bande Cyclable (BC) | 13 |
| Double Sens Cyclable (DSC) | 0,4 |
| Piste Cyclable (PC) | 6,5 |
| Voie Verte (VV) | 8 |
| Total des aménagements cyclables | 28 km |
| Zones pacifiées ou à modération de vitesse | |
| Zone de rencontre (ZR) | 2,7 |
| Zone 30 (Z30) | 46 |
| Limitation à 30 km/h (L30) | 7 |
| Total zones pacifiées | 55,5 |
| Total | 80,8* |

* 2,7km comportent à la fois un aménagement cyclable et une zone pacifiée

- ✓ **Des vérifications de terrain seront faites sur les aménagements pour valider leur conformité / valeur légale** (les chiffres donnés pourront évoluer, plutôt à la baisse qu'à la hausse)



Piste cyclable (Aménagement) à Pierrelatte



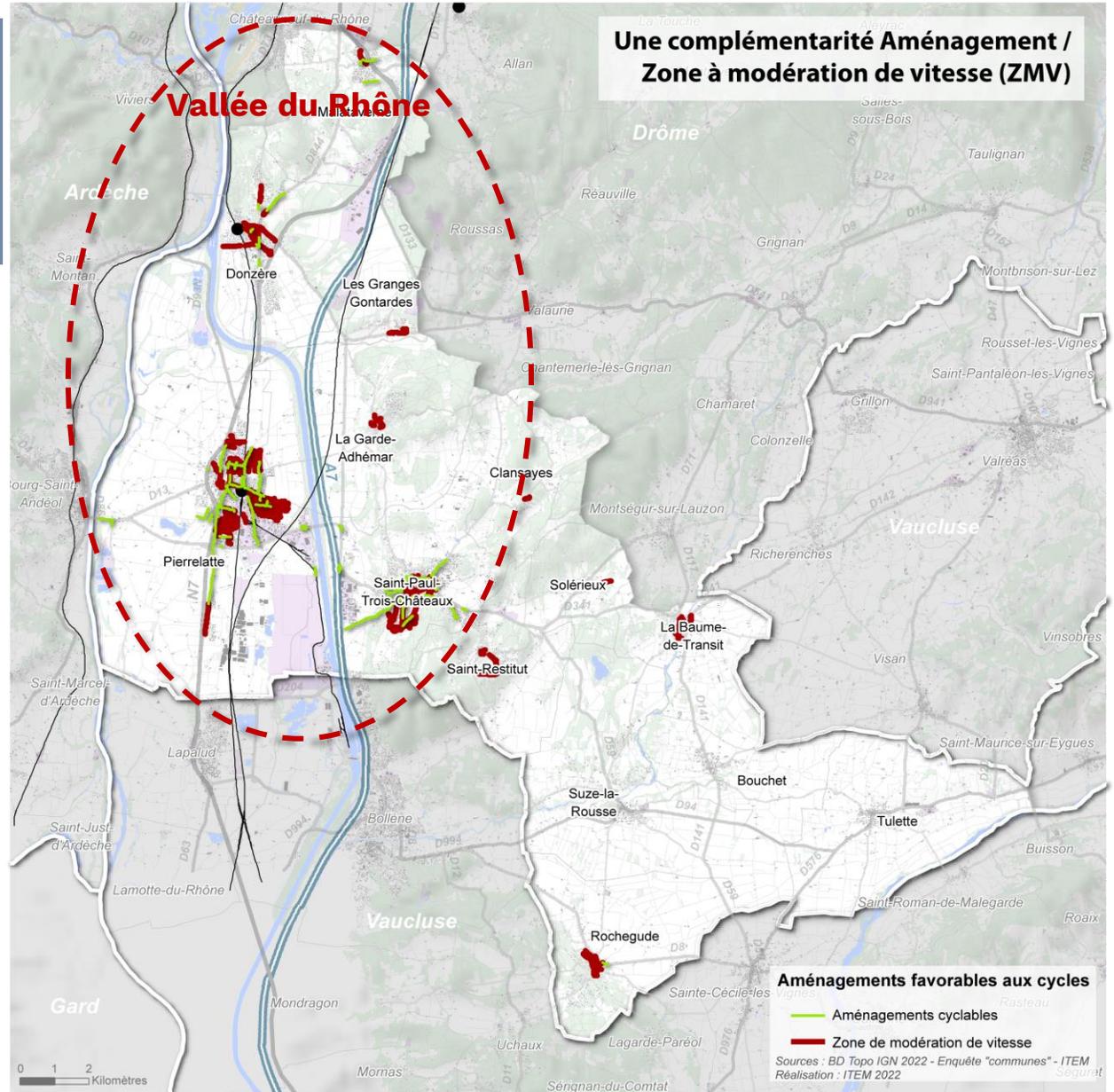
Zone 30 à Rochegude (ZMV)

- ✓ **Un jalonnement cyclable « utilitaire » absent du territoire** (hors rabattement sur la ViaRhôna) ;

Des aménagements concentrés sur les polarités de la Vallée du Rhône



Les accotements des RD principales ne sont pas référencés comme des aménagements



Dans l'enquête communes :

- 5 déclarent posséder des aménagements
- 10 déclarent avoir mis en place des zones à modération de vitesse.
- 7 communes estiment avoir développé des aménagements de pacification ponctuels

Aménagements à Saint-Paul-Trois-Châteaux



Bande cyclable

Bande cyclable et écluse avec by-pass



Voie Verte



Voie mixte



Sources : BD Topo IGN 2022 - Enquête "communes" - ITEM
 Réalisation : ITEM 2022

- ▶ A partir des questionnaires communes et des relevés de terrain : **690 places de stationnement vélo identifiées au moment du diagnostic de terrain en août 2022***
- ▶ **12 communes bénéficient de stationnement sur l'espace public ;**
- ▶ **Une offre de stationnement hétérogène concentrée sur les principaux pôles générateurs ;**
- ▶ **Une qualité du stationnement à améliorer :**
 - **38 % d'arceaux**, une typologie à plébisciter.
 - **60% de racks**, une typologie de faible qualité.

| Territoire | Place publique / 100 habitants |
|---------------------------|--------------------------------|
| Drôme Sud Provence | 1,6 |
| Vals du Dauphiné | 1,1 |
| Grand Pontarlier (25) | 1,25 |
| Pays Thur Doller (68) | 1,4 |
| Porte du Hainaut (59) | 1,0 |
| Strasbourg (67) | 14 |



Arceaux signalés à Pierrelatte



Racks à Pierrelatte



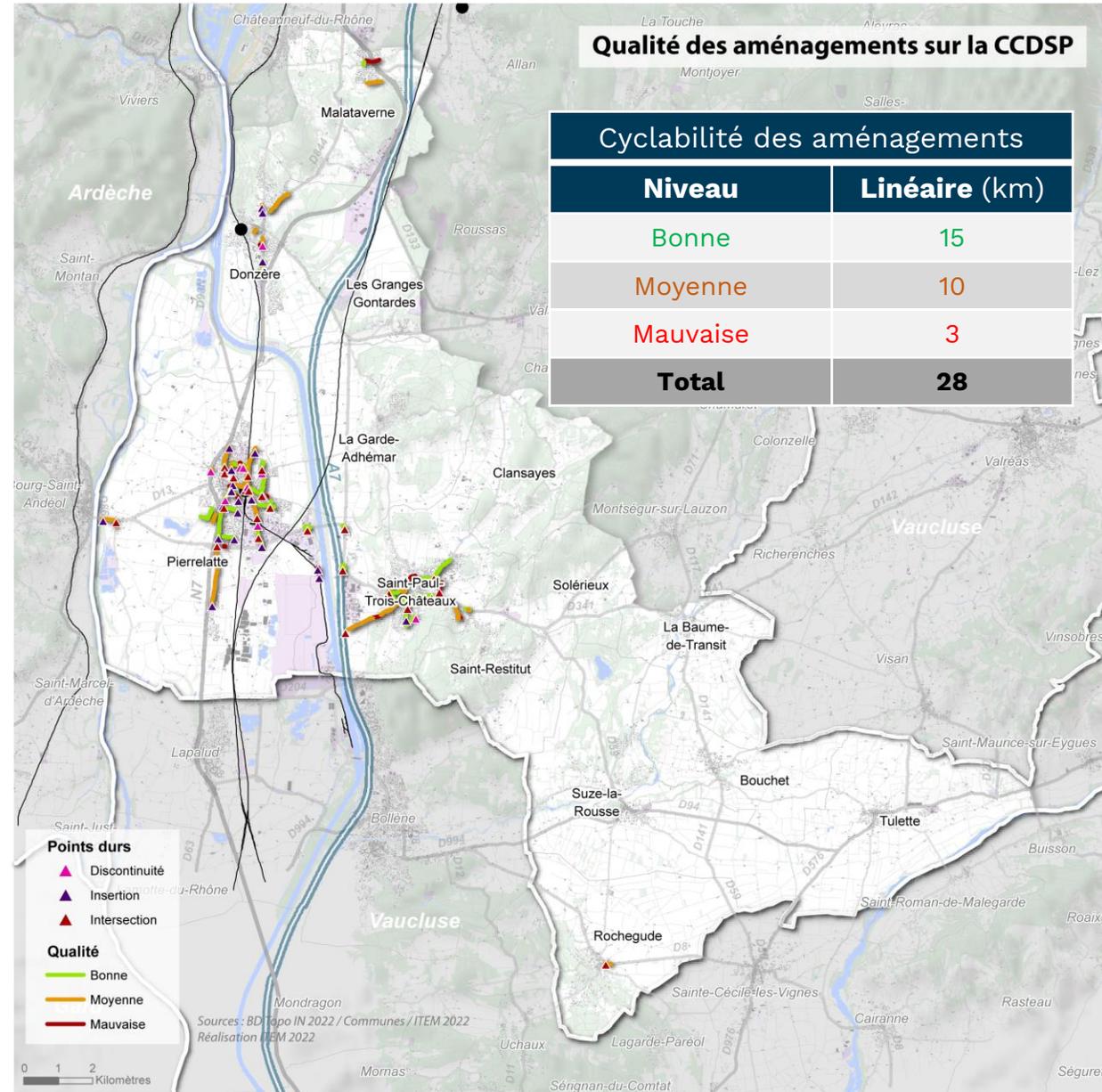
Seulement 9 % des répondants à l'enquête pensent que le territoire est assez pourvu en stationnement vélo ;

Une cyclabilité assez bonne des linéaires existants mais parsemée de nombreux points durs pouvant altérer ce sentiment global

- ▶ **53% des aménagements cyclables plutôt de bonne qualité**
- ▶ **35% de qualité moyenne sont à améliorer**
- ▶ **et 11% disposent d'une mauvaise cyclabilité** (largeur insuffisante, revêtement dégradé ou inadapté ...)
- ▶ **66 points durs** recensés (problème d'insertion dans l'aménagement, intersection non traitée aux abords de l'aménagement, ...)

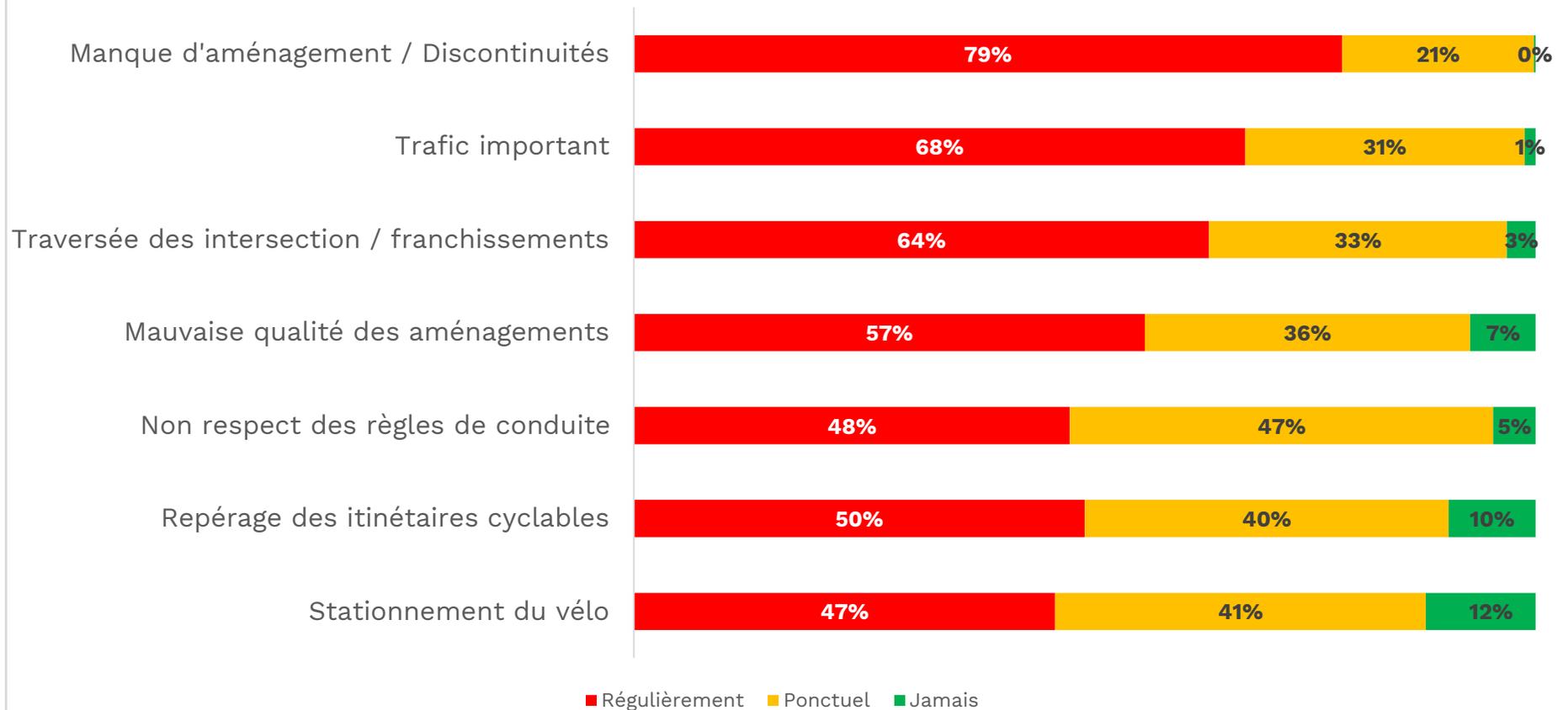


Conflit Piéton/vélo à la sortie de la PC (Insertion)





Type de difficultés rencontrées par les usagers actuels du vélo dans l'enquête (92% rencontrent des difficultés)

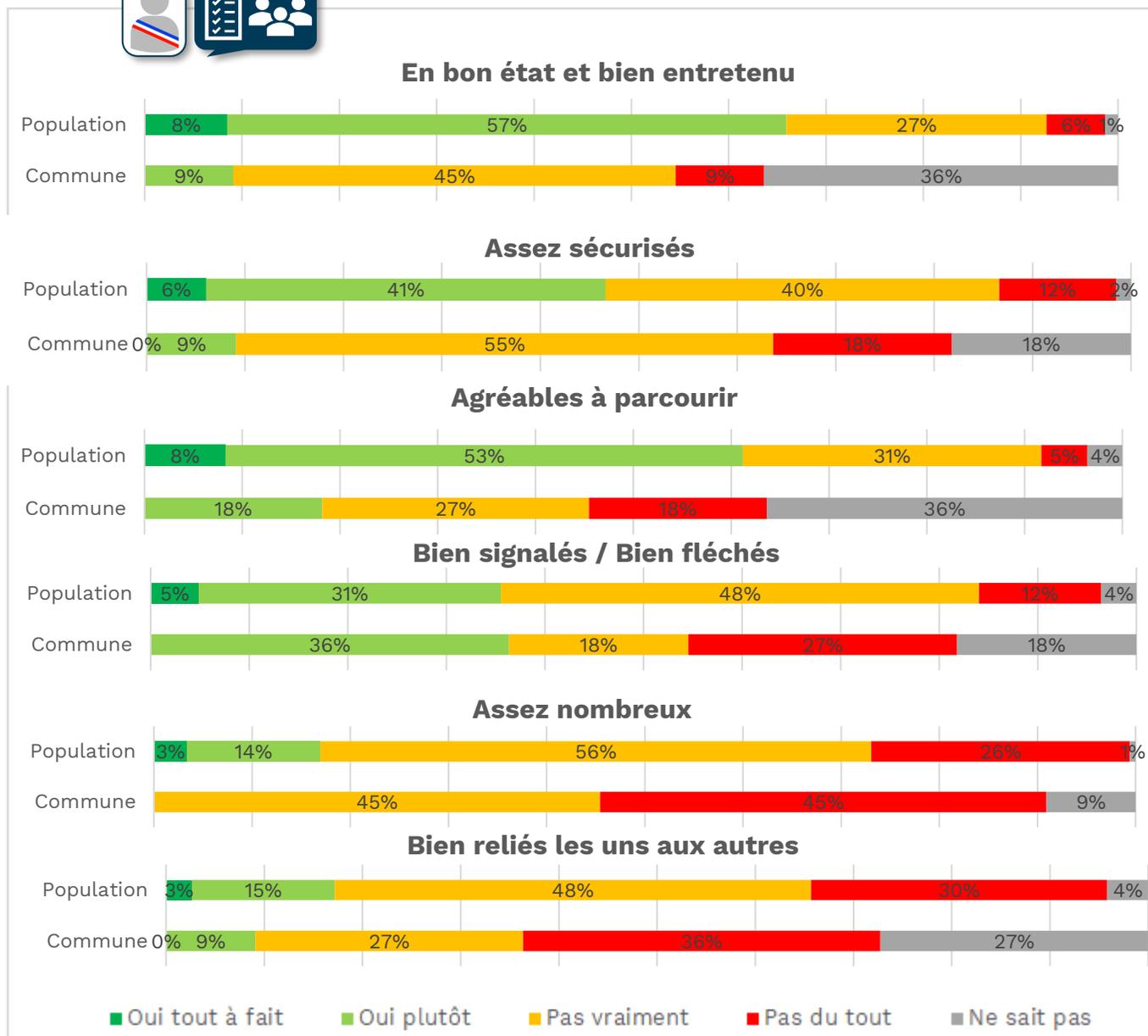


Le jugement du réseau cyclable actuel par les habitants et les élus

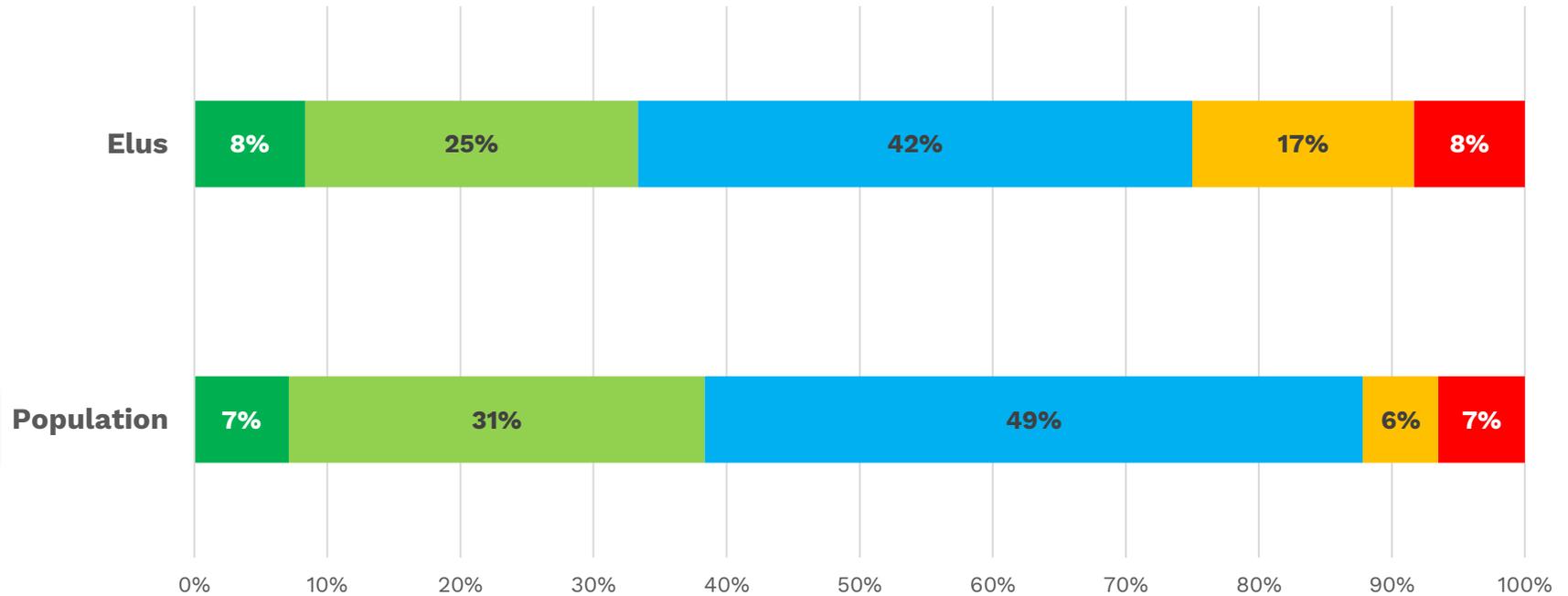


- Un réseau existant jugé de bonne qualité, agréable à parcourir par les habitants, mais pas par les élus ...

- ... Mais trop peu développé et discontinu et ce de manière partagée par tous



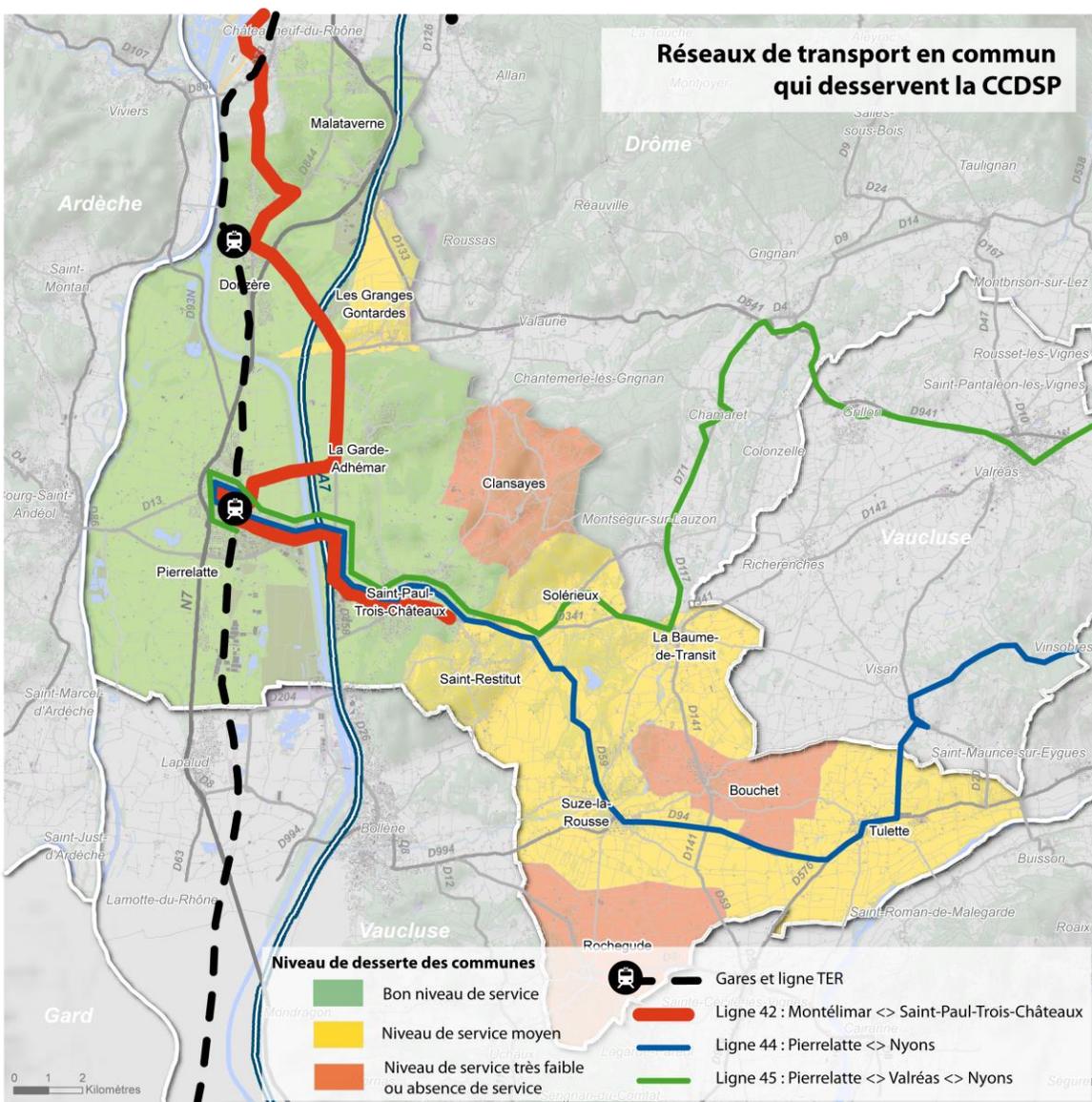
Avis des élus et des répondants de l'enquête sur l'évolution des conditions de circulation en vélo



■ Plutôt bien améliorée ■ Légèrement améliorée ■ Identique ■ Légèrement dégradée ■ Largement dégradée

3.

Intermodalité et services vélos



▶ **Deux gares : Pierrelatte et Donzère** (10 500 hab. à moins de 10 min. à vélo) ;

▶ **Pas d'aménagement cyclable aux abords des gares, mais des stationnements vélos sécurisés** (Pierrelatte : 16 box vélos individuels et 4 sur Donzère) **et des places dans les TER ;**



▶ **3 lignes de cars** (pas de porte-vélos, mais prévus lors de renouvellement des marchés)

▶ **Pas d'aménagement cyclable en lien avec les arrêts TC ni avec les aires de covoiturage** (sauf Carrefour de Pierrelatte).

- ▶ Différentes initiatives d'**ateliers de réparation de vélos** sur le territoire ;
- ▶ Des **vélocistes permettant l'achat, la location ou la réparation de vélos** ;
- ▶ Des **évènements, démarches, animations pour sensibiliser à la pratique cyclable** pour tous les publics (via Dromolib, CD26, Région...);
- ▶ **3 hébergements bénéficient du label Accueil Vélo** (services en faveur des cyclistes)
- ▶ **2 Sites départementaux** référencent les boucles et services cyclables et touristiques : « ladrometouristique.com » et « ladrome.fr »
- ▶ Des **associations de vélos** (sportives, loisirs) ;

La palette des services vélos à vocation utilitaire n'est pas encore très développée sur le territoire (location longue durée, aide à l'achat, vélo en libre service, vélobus, ...).

Atelier Team ATC 26 Donzère
(@ledauphine.com)



« rencontres de la l'écomobilité à Donzère » (DROMOLIB)



« ladrometourisme.com »



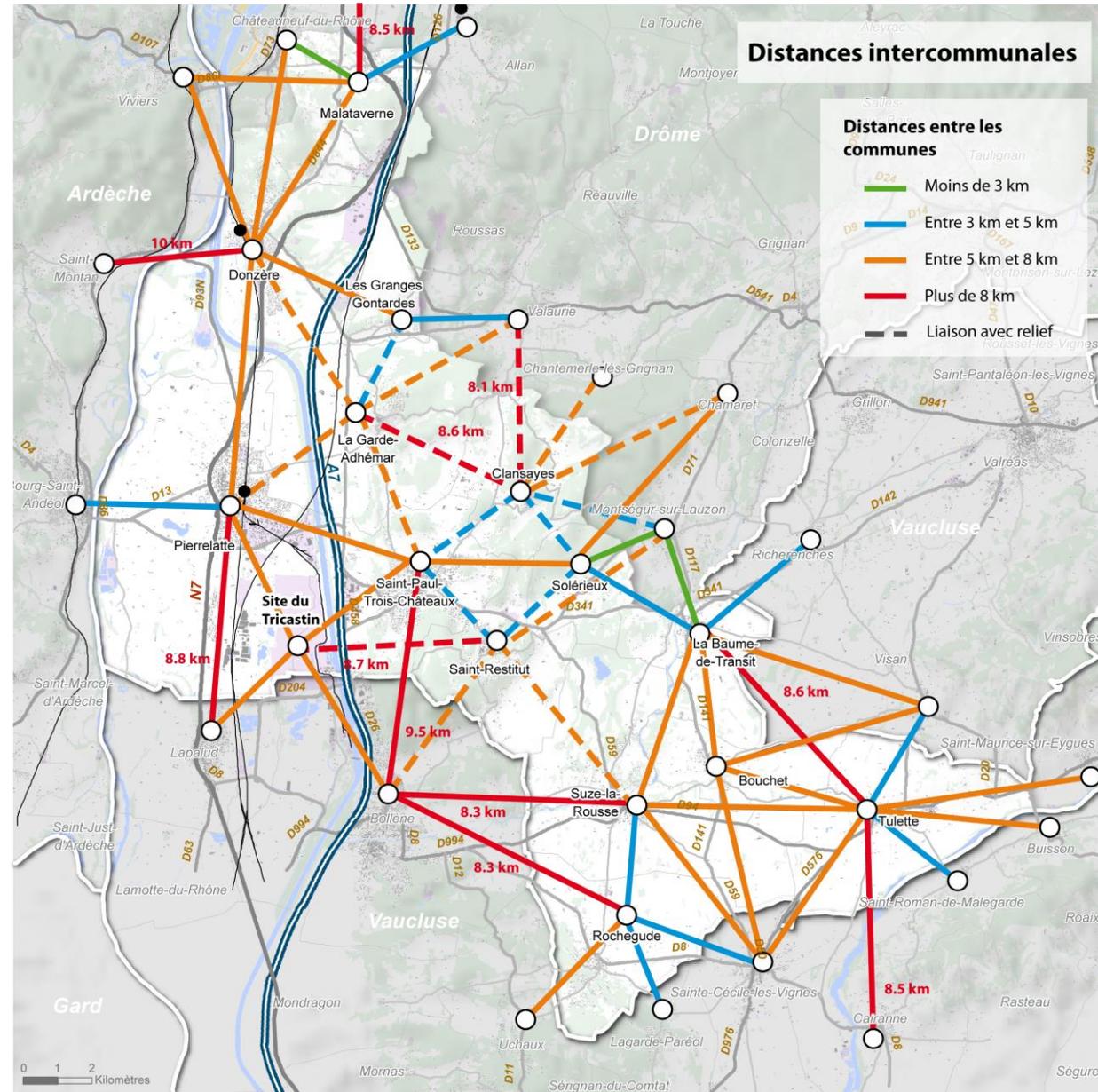
4

Les potentiels de développement de la pratique cyclable

Un maillage de liaisons intercommunales dans l'aire de chalandise prioritaire du vélo (distances inférieures à 8km)

► On recense :

- **19 liaisons intercommunales de moins de 5 km** (soit environ 15 minutes à vélos)
- **34 liaisons entre 5 et 8 km** (environ 15 à 30 minutes à vélos)
- **Certaines liaisons font un peu plus de 8 km, mais méritent tout de même d'être étudiées**, notamment vers Montélimar, Bollène, ou vers le Tricastin.



Circulation des cyclistes : un territoire marqué par des coupures

► De nombreuses coupures Nord-Sud sur le territoire

► Des traversées et des intersections des coupures souvent dangereuses car elles ne sont quasiment jamais aménagées pour les cyclistes.

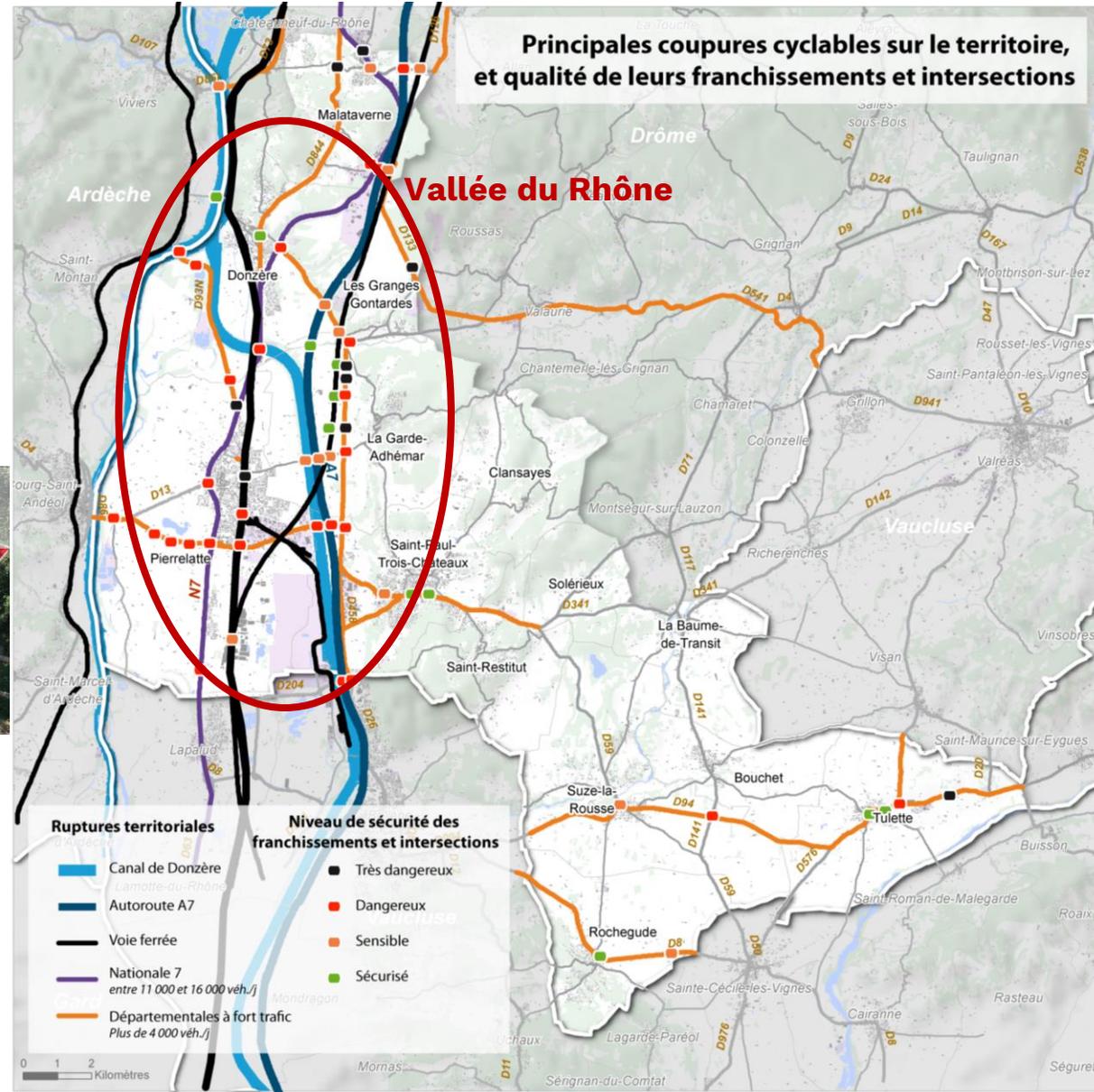


Pont suspendu de Pierrelatte



Pont de Bourg-Saint-Andéol

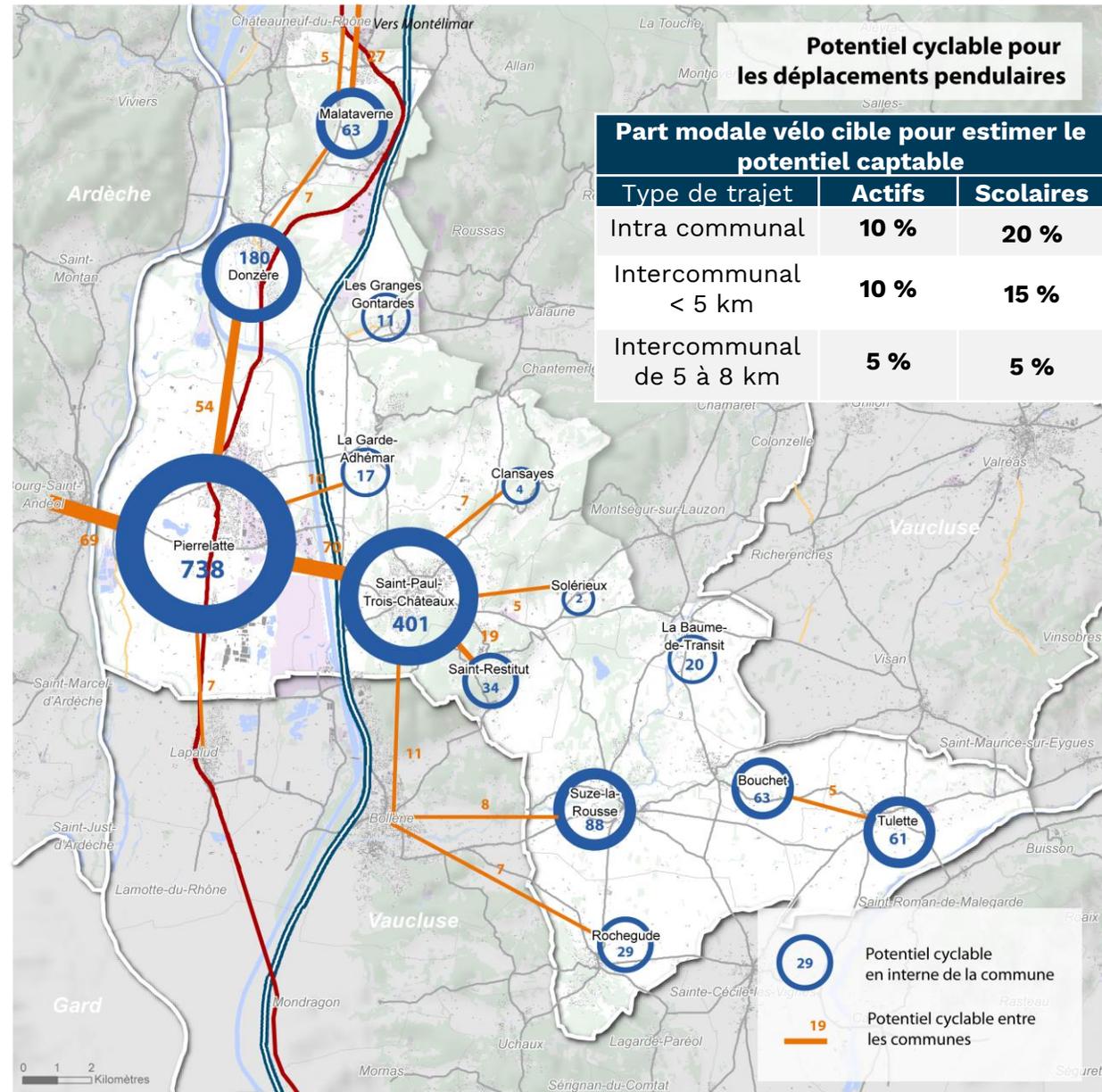
La traversée des ruptures et le traitement des intersections est un point de travail clé pour proposer des itinéraires sécurisés



Estimation du potentiel captable à vélo selon les parts modales cibles

- ▶ **Un potentiel captable (de pendulaires actifs et scolaires) estimé à 2 056 personnes**
- ▶ **82 % du potentiel cyclable est intra-communal (1 693 personnes)**
- ▶ **Les liaisons intercommunales sont centrées sur Pierrelatte**
- ▶ **Le public scolaire représente 60 % du potentiel cyclable (1 247 scolaires potentiellement reportés vers le vélo)**
- ▶ **Un potentiel pour 20 pendulaires qui pourraient réaliser des trajets multimodaux vélo/TC en lien avec les 2 gares** (parmi les usagers utilisant déjà le train sur leurs trajets domicile travail) ;

A ce potentiel « pendulaire » s'ajoute celui lié aux autres déplacements utilitaires et de loisirs

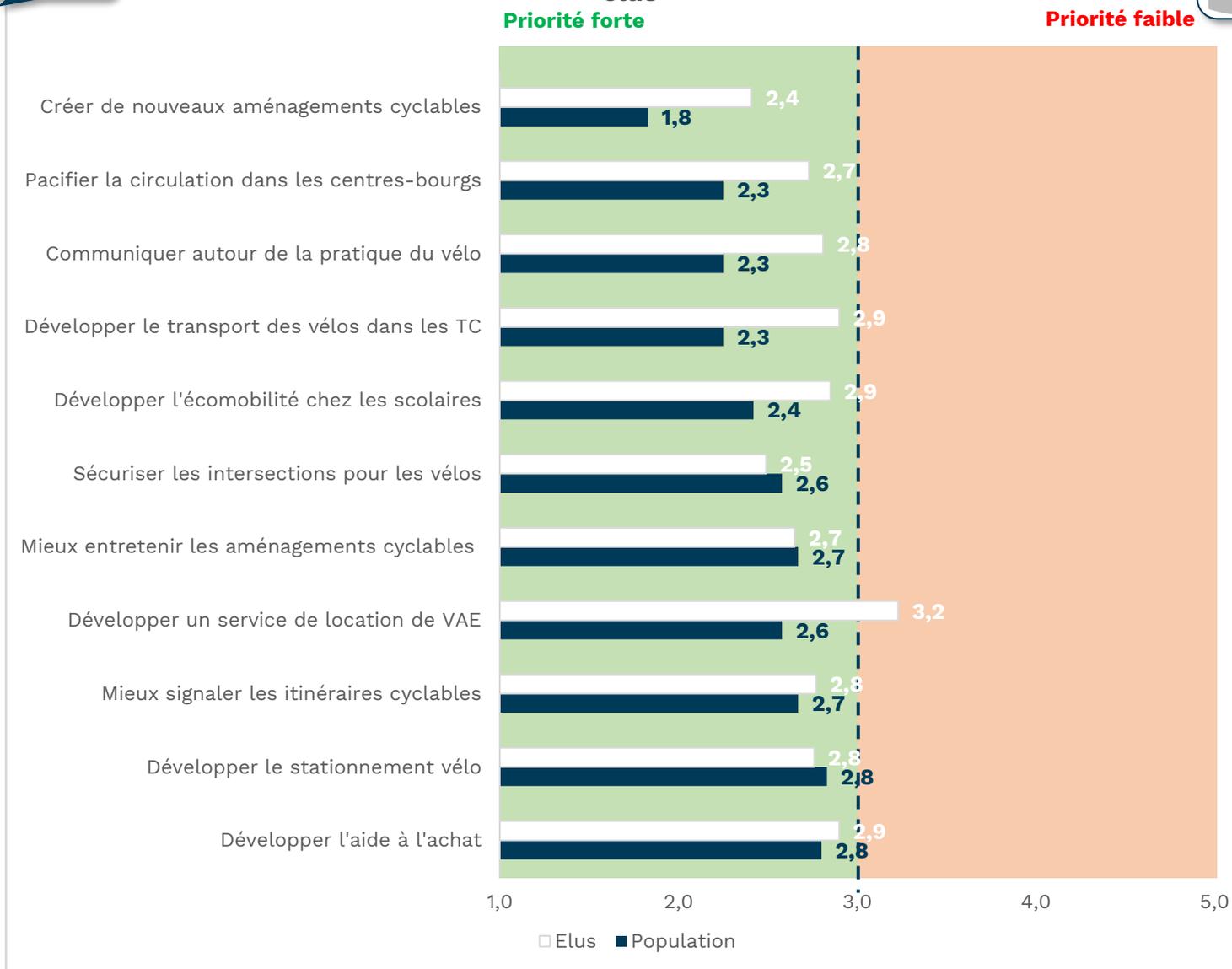


▶ Selon les 2 enquêtes, **toutes les solutions sont globalement à mettre en œuvre**

▶ **La création de nouveaux aménagements semble être la première priorité**



Actions à mettre en œuvre : niveaux de priorité selon les enquêtés et les élus

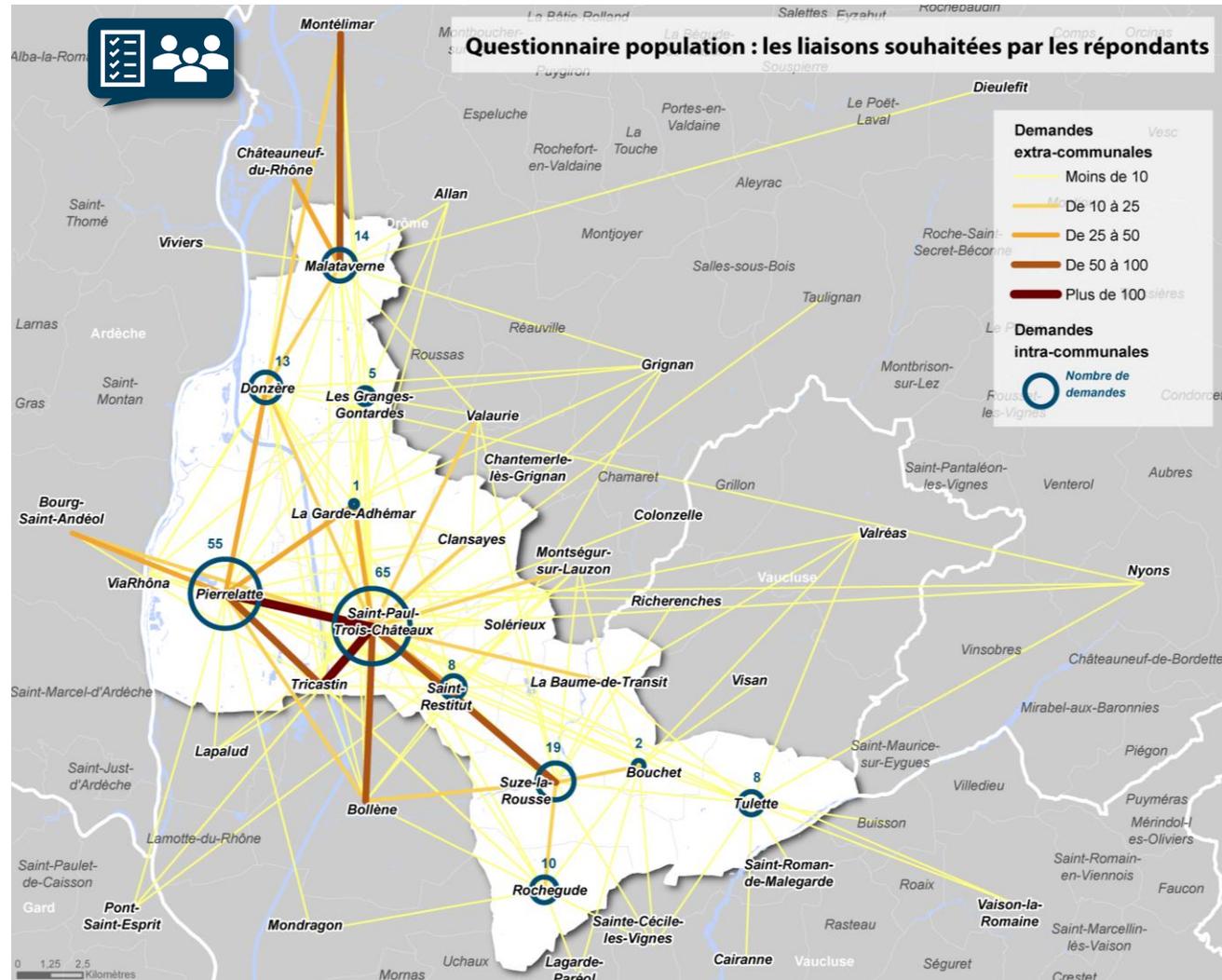


De nombreuses liaisons souhaitées à travers les questionnaires :

► Les liaisons souhaitées :

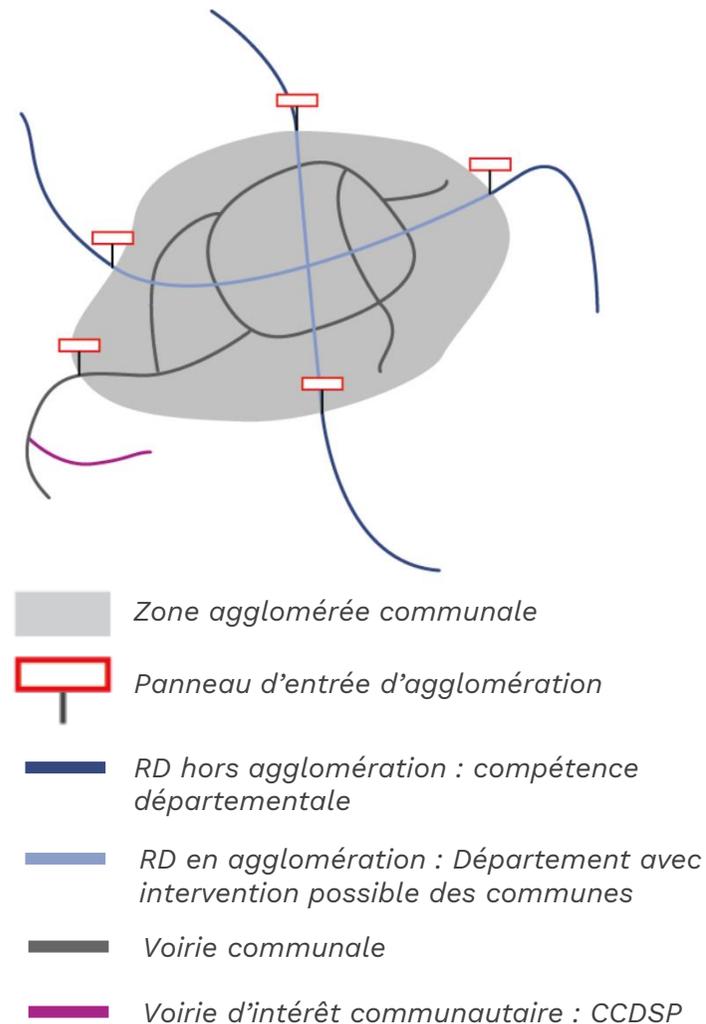
- Concentration des demandes sur le Triangle Tricastin – Pierrelatte – St-Paul-Trois-Châteaux ;
- Une attente sur le rabattement vers les polarités de la CCDSP, depuis les plus petites communes
- Des itinéraires externes : vers Bollène vers et Montélimar ;
- Également des demandes sur des liaisons en interne des communes.

► Une cohérence géographique entre les principales liaisons imaginées et le potentiel cyclable précédent.



► Au-delà des attentes exprimées, le schéma devra être en cohérence avec les stratégies des territoires voisins en cas de connexions prévues ou envisagées (dans leurs stratégies et/ou schémas existants ou en cours de réalisation)

- ▶ **Un document sans caractère « opposable », ni obligation de réalisation, de délai... ;**
- ▶ **Sa mise en œuvre opérationnelle mobilise 2 compétences :**
 - **Organisation de la Mobilité : volet services ;**
 - **Voirie : volet aménagements.**
- ▶ **La CCDSP n'étant pas AOM Locale :**
 - **En théorie pas la main mise sur le volet services,**
 - **Mais pourra en développer à travers d'autres compétences ou via une convention de coopération avec la Région ;**
- ▶ **La compétence voirie est partagée actuellement entre :**
 - **les communes** (2 031 km de voiries),
 - **le Département** (234 km)
 - **l'Etat** (29 km)
 - **et ponctuellement la CCDSP** (voiries de desserte de ZA ...)
- ▶ **Ce sont les gestionnaires qui auront « théoriquement » en charge la mise en œuvre des aménagements.**

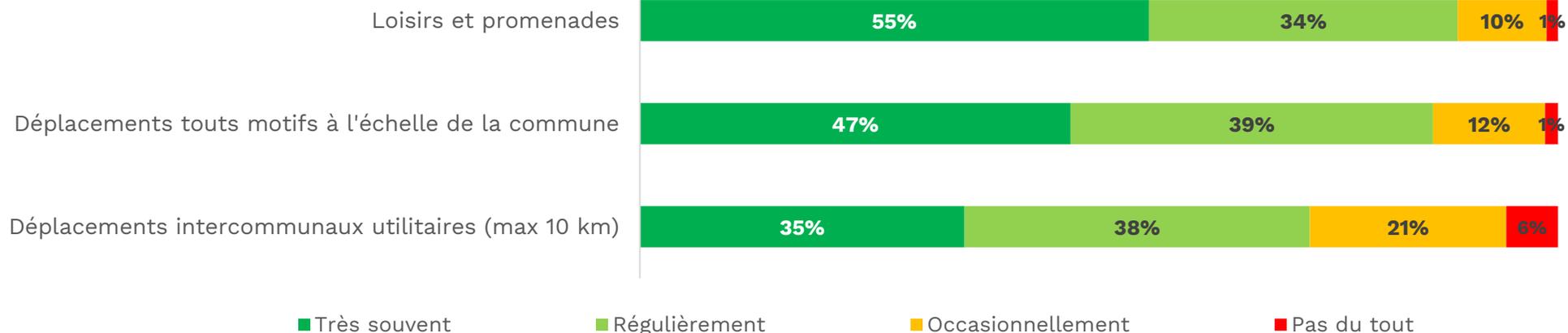


La compétence voirie, le rôle de la CCDSP, celui des communes... une réflexion à prendre en compte dès la réalisation du maillage en phase 2

- Seuls 42 % des élus et 54 % des habitants considèrent le territoire comme inadapté à la pratique cyclable
- Des avis qui laissent présager un développement ciblé sur le territoire...
- ... pourtant si le territoire était aménagé avec un maillage de liaisons cyclables de qualité, les habitants seraient prêts à utiliser le vélo régulièrement quelque soit le motif de déplacement avec un potentiel rééquilibrage des types de pratique ;



A quelle fréquence pourriez-vous utiliser le vélo pour les motifs suivants si le territoire possédait des aménagements de qualité ?

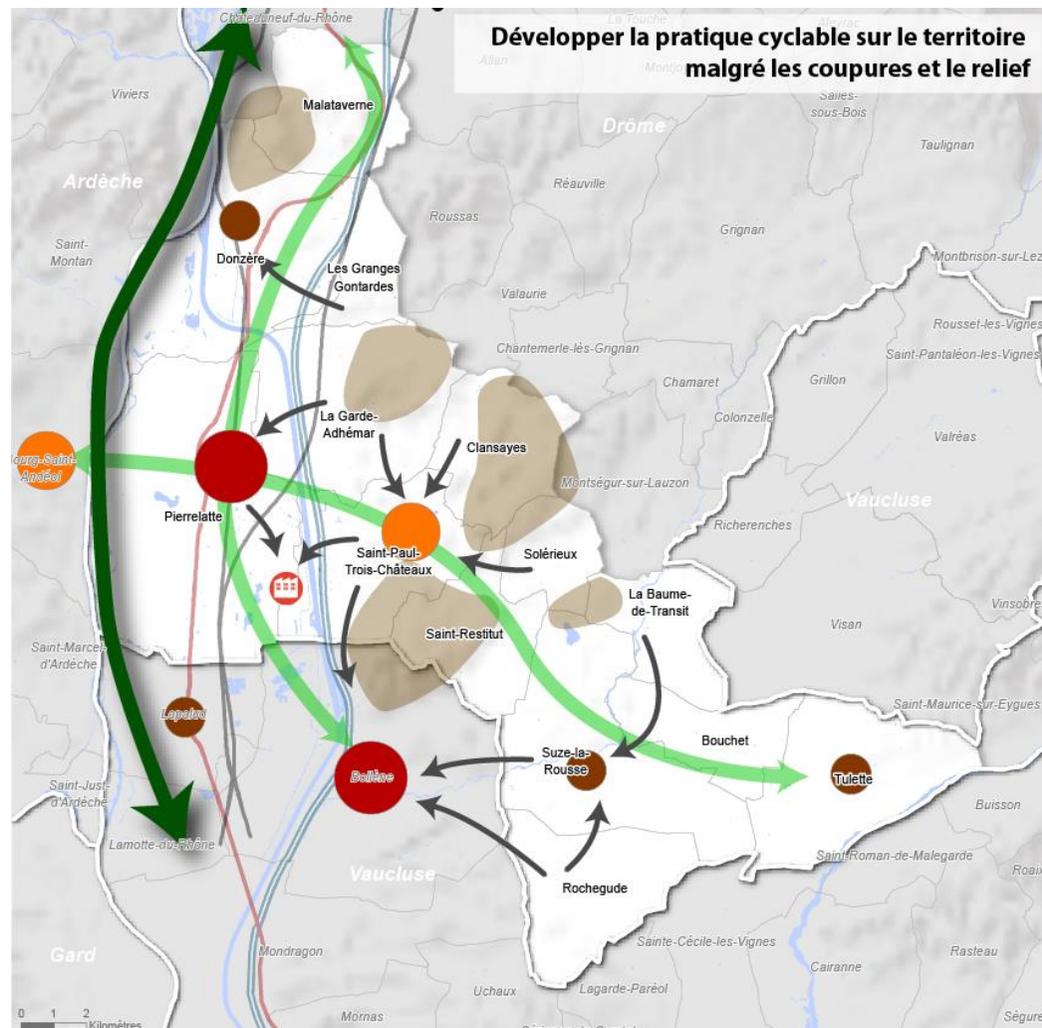


Les répondants déclarent une pratique future élevée, mais un potentiel décalage entre déclaratif et passage à l'acte à intégrer !

La suite de la démarche : co-construire la stratégie pré-opérationnelle lors d'ateliers de travail

✓ En s'appuyant sur les enjeux synthétisés ci-contre en termes de maillage

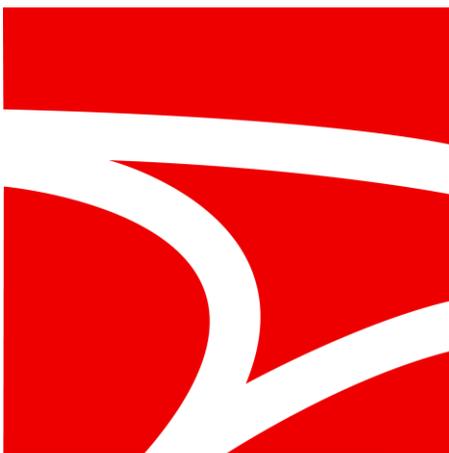
✓ ... En intégrant une réflexion sur le volet services-communication



2 sessions de travail de co-construction :

- **Atelier 1 : le mardi 15 novembre à 15h00**
- **Atelier 2 : le mardi 29 novembre à 15h00**





Contact ITEM Etudes & Conseil :

Geoffroy Brischoux

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 – 06 62 67 43 09

brischoux@item-conseil.fr