

Schéma Directeur Cyclable de la Communauté de Communes Enclave des Papes – Pays de Grignan

Rapport final – Avril 2024

Accompagnée par le Bureau d'Etude ITEM, la CCEPPG a travaillé, durant plusieurs mois, avec les élus volontaires, maires ou élus des commissions *Tourisme d'Intérêt communautaire* et *Aménagement et Cohérence Territoriale*, ainsi qu'avec les partenaires institutionnels, à son élaboration.

Le projet de schéma a été construit en trois phases :

- Diagnostic : d'avril à juin 2023
- Elaboration de stratégie : de septembre à décembre 2023
- Consolation et plan d'actions : de janvier à avril 2024
- Vote en Conseil Communautaire : 06 juin 2024

L'objectif de ce schéma est double :

- Identifier des pistes d'actions à développer pour répondre aux enjeux des besoins en mobilités ;
- Construire un projet de maillage du territoire en liaisons douces.

Aides financières accordées dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur Des Mobilités et des mobilités actives :

■ Coût total du schéma directeur des Mobilités et des mobilités actives	48 420€TTC
■ Subventions :	25 886€TTC
○ ADEME Avelo 2 : 17 500 €	
○ Département du Vaucluse – Dispositif temps du vélo :	4 186 €
○ Département de la Drôme - Dispositif temps du vélo :	4 200 €
■ Reste à charge CCEPPG :	22 534€TTC



Projet inclus dans le Plan Climat Air Energie du Territoire

Fiche action n° 1.4.1 : Planifier les mobilités

Fiche action n° 1.4.2 : Développer les modes actifs (marche à pied, vélo)

Fiche action n° 1.4.3 : Développer le covoiturage et les transports en commun

Fiche action n° 1.4.4 : Promouvoir les véhicules électriques

1/ Contexte et objectif du Schéma Directeur cyclable.....	P 3
2/ Synthèse du diagnostic et potentialités de développement de la pratique cyclable	p 6
3/ La phase de co-construction du maillage du SDC	p 18
4/ Les préconisations d'aménagements sur le maillage	P 29
5/ Le Chiffrage des aménagements	p 37
6/ Un outil de visualisation et de suivi du Schéma intégrant les fiches itinéraires	p 48
7/ Financements et gouvernance et pour la mise en œuvre du SDC	p 53

- ▶ L'étude est menée sur le territoire de la **Communauté de Communes Enclave des Papes – Pays de Grignan**, regroupant deux départements (Drôme et Vaucluse) et deux régions (PACA et AURA), **et qui ne s'est pas saisie de la Compétence Mobilité.**

- ▶ Toutefois le territoire est engagé dans une **stratégie de planification durable dans laquelle la mobilité tient une place importante** : SCOT Rhône Provence Baronnies (en cours d'élaboration), PCAET de la CCEPPG (approuvé en 2023).

- ▶ **La Région PACA est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité** (Chef de file et acteur principal de la mobilité sur la CCEPPG) en raison de la localisation du chef-lieu de Valréas, dans l'Enclave des Papes mais **la CCEPPG est intégrée dans le bassin de mobilité de Montélimar en AURA** en cours de définition (réalisation des contrats opérationnels) ;

- ▶ Cette démarche, menée à l'échelle de la CCEPPG et portée par celle-ci, aboutira ainsi à **une double étude de planification de la mobilité durable** : un **Schéma Directeur Des Mobilités** et un **Schéma Directeur Cyclable** (Lauréat AAP AVELO 2).

- ▶ **Cette étude constituera un réel outil programmatique :**
 - Une **feuille de route opérationnelle** en matière de mobilité à l'échelle du territoire ;
 - Un **Programme de mesures adaptées** aux besoins, aux finances locales et aux préoccupations écologiques et sociales du territoire.

- ▶ **Une démarche globale de planification pour promouvoir le vélo, comme mode de déplacement alternatif à la voiture individuelle et plus globalement aux modes motorisés ;**
- ▶ **Un SDC est un document volontaire, non opposable, mais indispensable pour répondre à de nombreux appels à projets et pour accéder à diverses sources de financement !**
- ▶ **Aujourd'hui la part modale du vélo en France c'est 3 %, mais en augmentation : un objectif de 9% à travers le plan vélo national en 2024 et 12% en 2030 ;**
- ▶ **Le SDC vise à définir un réseau hiérarchisé de liaisons douces pour créer un maillage cohérent et attractif pour des déplacements du quotidien** (*le volet « services vélos », communication... ont été traités à travers des actions inscrites au Schéma Directeur des Mobilités sur le stationnement, le Savoir Rouler à Vélo, la location longue durée de VAE, ...*)
- ▶ **Le schéma vise donc en priorité la pratique utilitaire du vélo !** (*sans écarter totalement les pratiques de loisir, cyclotourisme sur des itinéraires mixtes ...*) ;

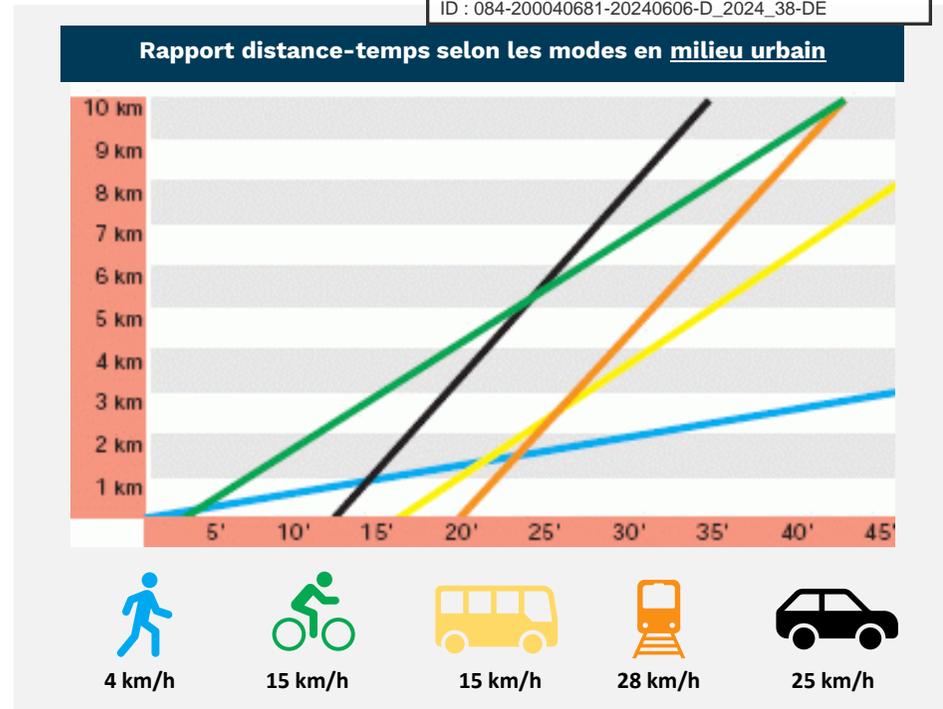
Une étude démarrée en avril 2023 et finalisée en avril 2024

► **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.**

► 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 **limitation de l'usage de l'automobile et de 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**, (30 minutes de vélo au quotidien = réduction de 30% du risque de maladies cardiovasculaires, de diabète, etc.)
- **Et dernièrement un enjeu de distanciation sociale post-Covid 19 !**



Synthèse du diagnostic et potentialités de développement de la pratique cyclable

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
 Reçu en préfecture le 17/06/2024
 Publié le 17/06/2024
 ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE

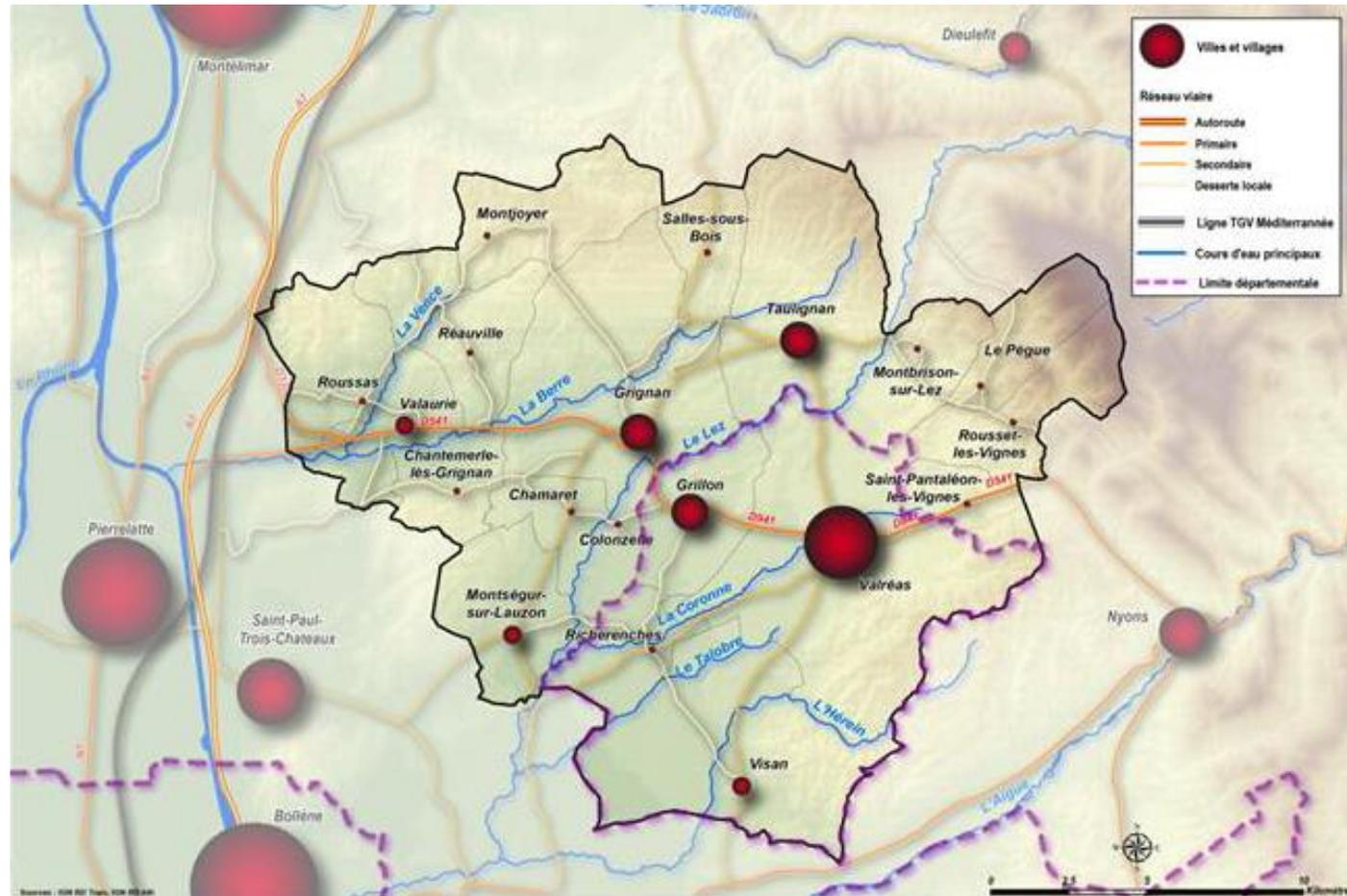


► **La Communauté des commune Enclave des Papes – Pays de Grignan (CCEPPG) regroupe 19 communes et 22 802 habitants** (INSEE 2019), 15 communes dans la Drôme (AURA) et 4 dans le Vaucluse (PACA) ;

► **41 % des habitants vivent à Valréas** (9 403 habitants).

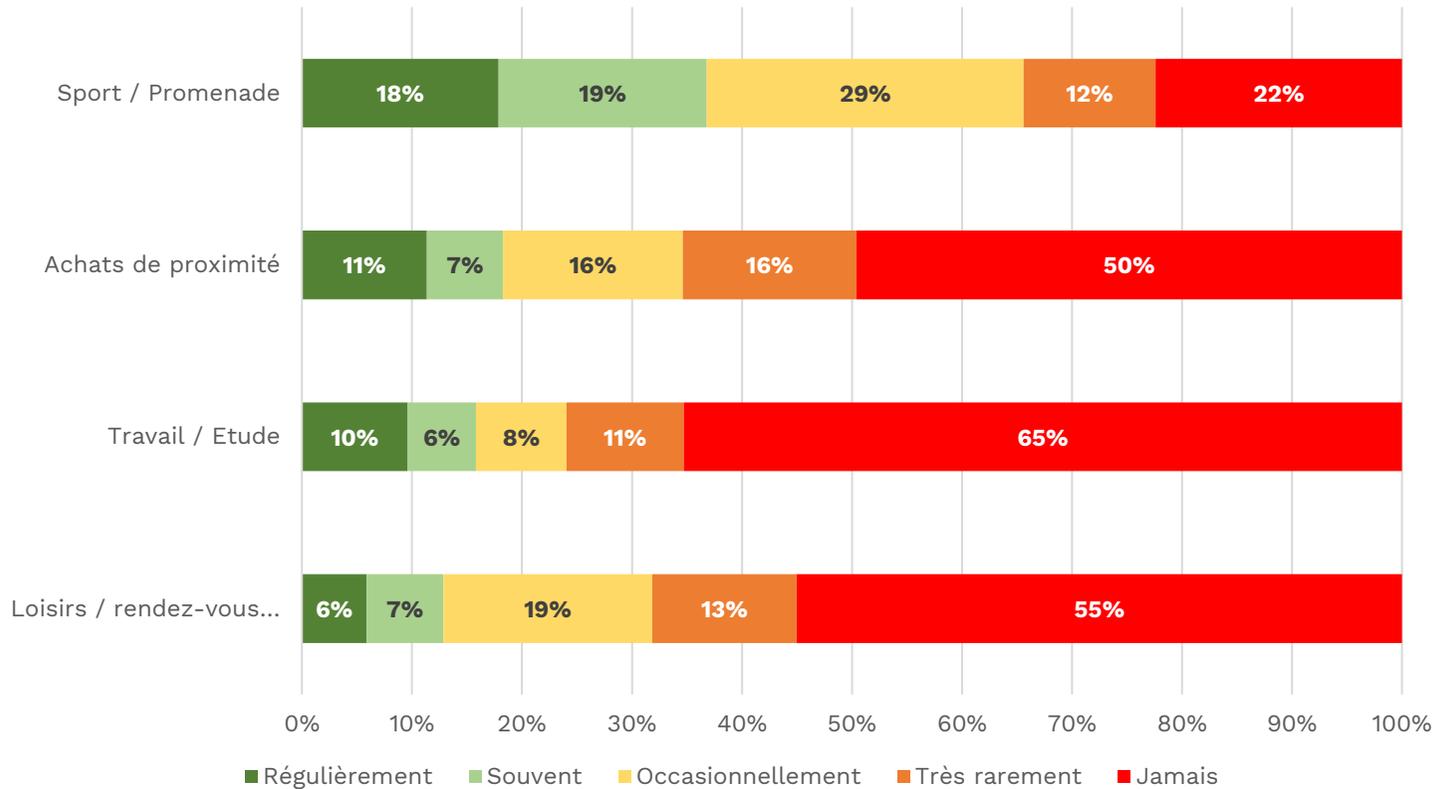
► En interne, **la CCEPPG s'organise autour de quelques polarités** : **Valréas** (pôle majeur et **bassin de vie** de la CCEPPG), **Grignan, Grillon, Taulignan et Visan** (pôles de proximité)

► **Les polarités régionales les plus proches** comme Montélimar et Orange **se trouvent à environs 40 min en voiture** et les **pôles locaux** tels que Bollène, Pierrelatte, Saint-Paul-Trois-Châteaux et Nyons sont **à environ 30 minutes de trajet**.





Evaluation de la pratique du vélo dans l'enquête population 2023 du Schéma de mobilité



► L'enquête « **communes** » **confirme cette pratique dans le cadre du cyclotourisme et du loisir. Elle est jugée moyenne à importante par 80% des élus.**

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
Reçu en préfecture le 17/06/2024
Publié le 17/06/2024
ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE



Salles-sous-Bois



Montjoyer



Visan



Pratique utilitaire entre Chamaret et Colonzelle



Grillon



Grillon



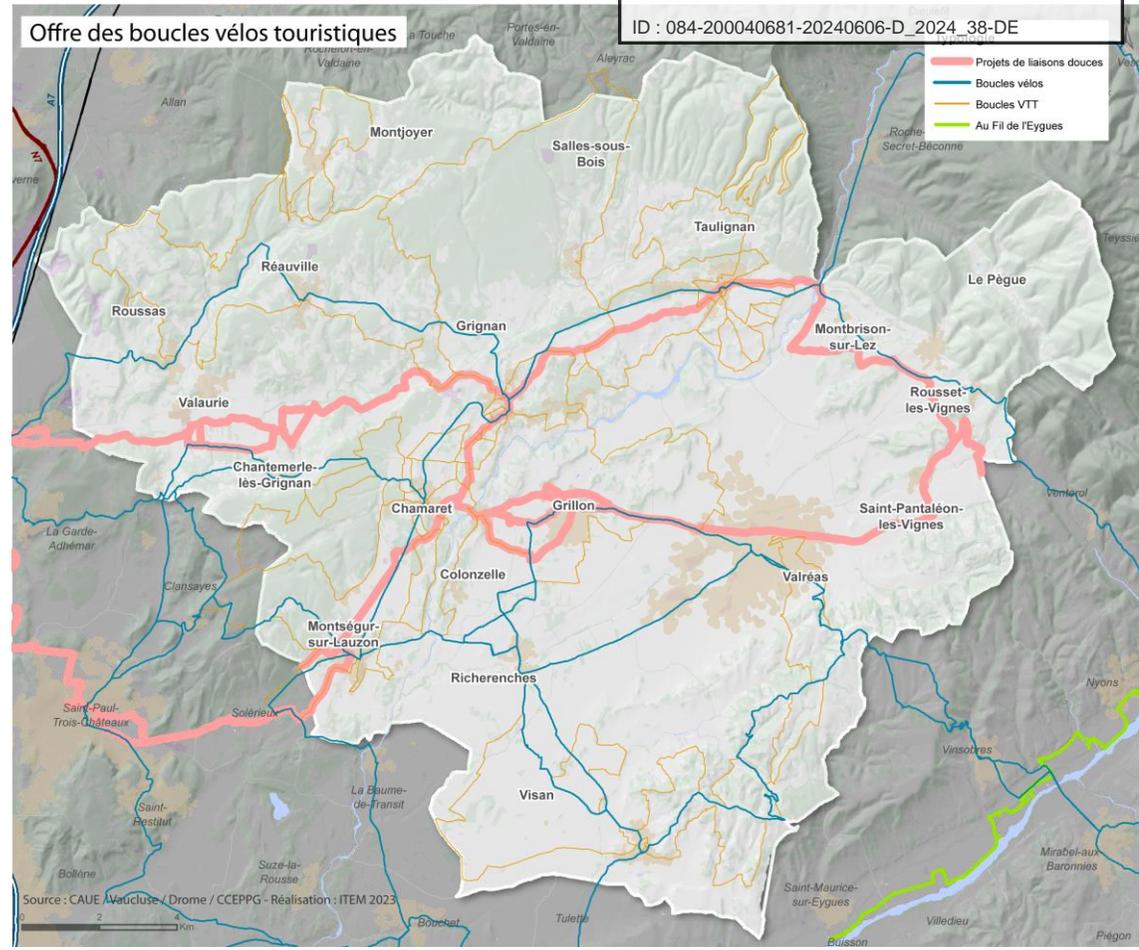
▶ Aucun **grand itinéraire cyclable ne traverse** le territoire, mais une **proximité avec la ViaRhona à 20 km de la CCEPPG** ;

▶ **2 projets d'itinéraires cyclables** identifiés dans les schémas du Vaucluse et PACA ainsi que dans les politiques de la Drôme et AURA pour se rabattre vers la ViaRhona :

- Le projet de la **Vallée de la Berre / Berges de la Berre** ;
- **La Voie cyclable Nyons/Pierrelatte via Valréas le long de l'ancienne voie ferrée**

▶ **5 boucles/itinéraires vélos jalonnés pour le cyclotourisme et la découverte du territoire et 16 itinéraires VTT.**

▶ Au sud (hors CCEPPG), **la VV au Fil de l'Eygues** (entre Curnier et Aubres via Nyons).



Route communale utilisée dans le projet de la Berre à Taulignan (chemin des Aumailles)

- **26,9 km d'aménagements cyclables** (dont **23 km avec les BDM**) complétés par **17,3 km de zones à modération des vitesses.**

Linéaire d'aménagements favorables aux cycles

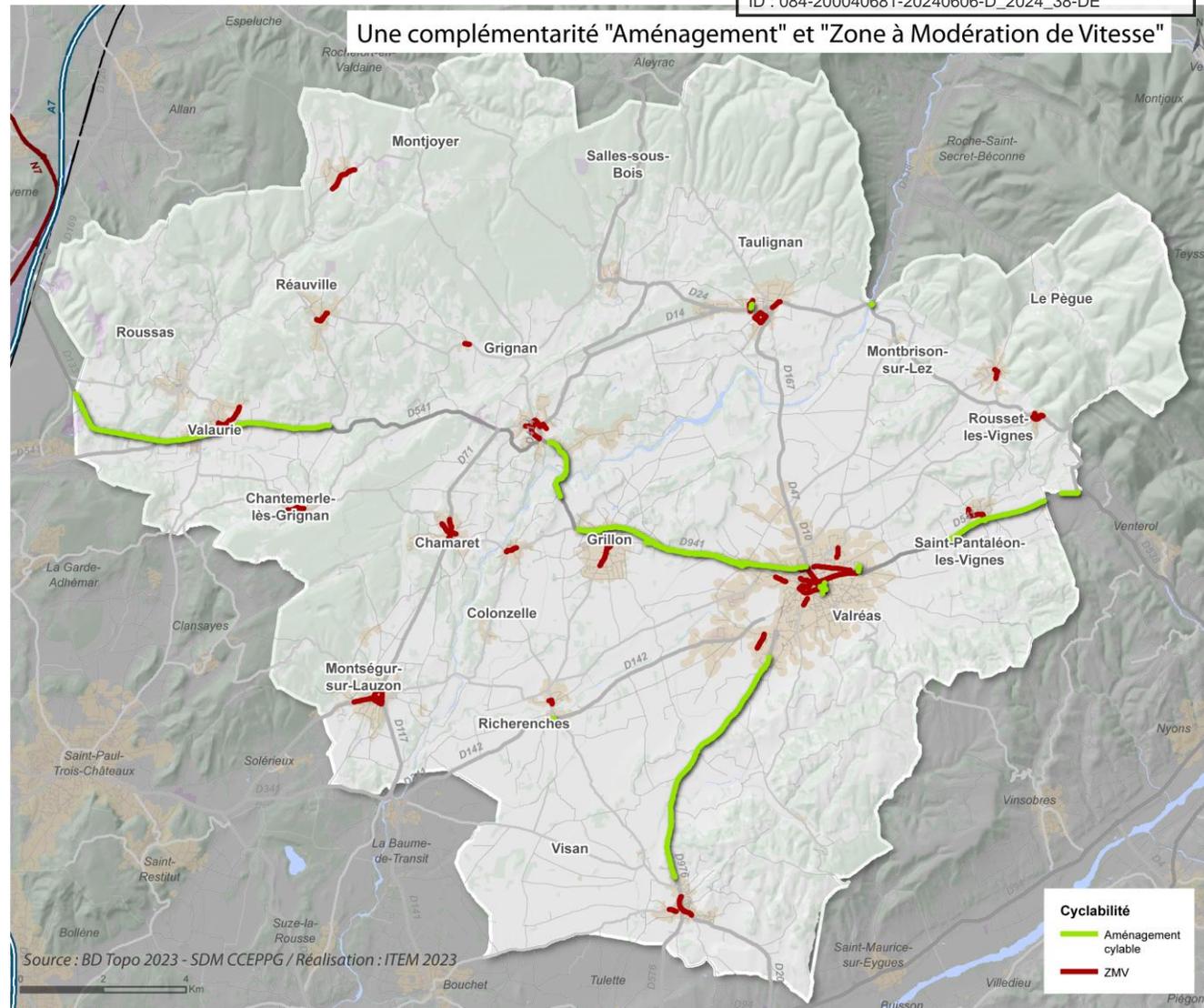
Type	Linéaire (km)
Aménagements cyclables ou assimilés	Avec BDM
Bande Dérasée Multifonctionnelle (BDM)	23,0
Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)	0,4
Bande Cyclable (BC)	0,8
Piste Cyclable (PC)	0,2
Voie Mixte (VM)	0,1
Route à Accès Restreint (RAR)	2,4
Total des aménagements cyclables	26,5
Zones pacifiées	
Zone de rencontre (ZR)	2,6
Zone 30 (Z30)	4,7
Limitation à 30 km/h (L30)	10,1
Total zones pacifiées	17,3
Total	43*



► **Absence de liaisons cyclables intercommunales hors Bande Dérasée Multifonctionnelle** (non adaptés pour la pratique utilitaire) et **de rares aménagements intracommunaux ponctuels** dans certaines communes (Valréas ou Taulignan).

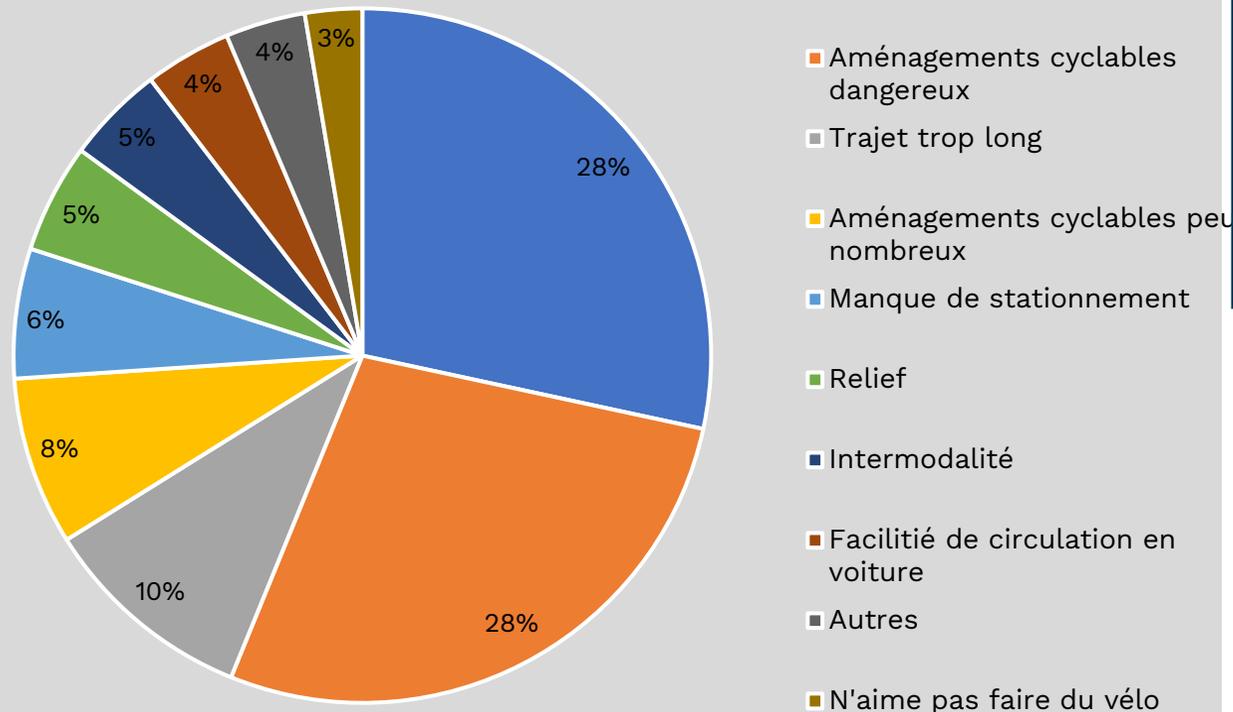
► **Une offre de stationnement cyclable à développer** : généralement présente au niveau des **principaux pôles générateurs** mais pas de manière systématique.

► **Des services vélos encore peu développés sur le territoire** (location courte ou longue durée, aide à l'achat, atelier réparation...)





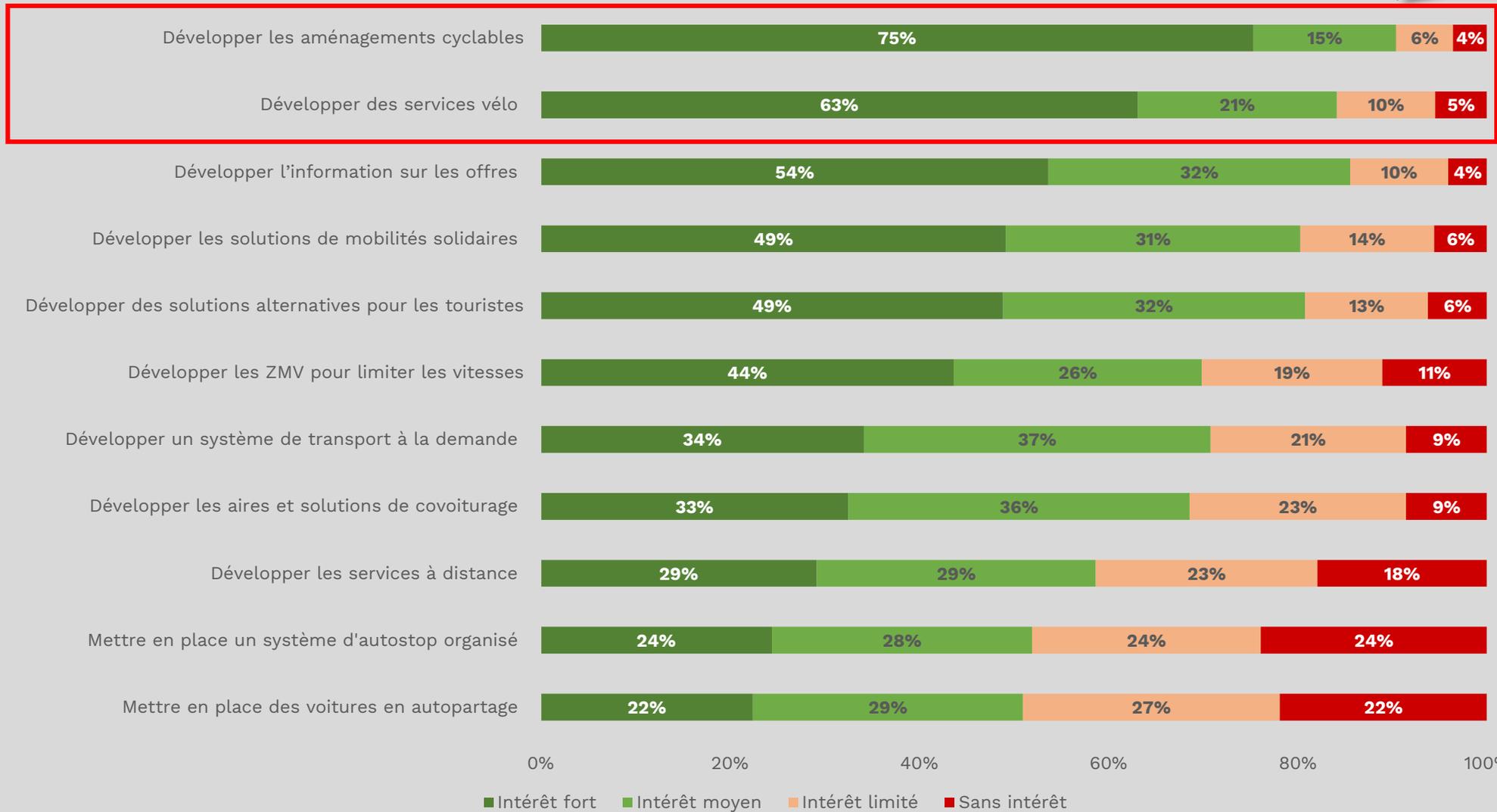
Freins à la pratique cyclable (enquête habitant)



► **L'enquête commune confirme les freins avancés par les habitants** : dangerosité du réseau routier, manque et mauvaise qualité des aménagements cyclables et difficultés lors des déplacements multimodaux.

► Un **ressenti cyclable « très défavorable » à Valréas** selon l'enquête FUB avec une note de 2,2/6 (classe G)

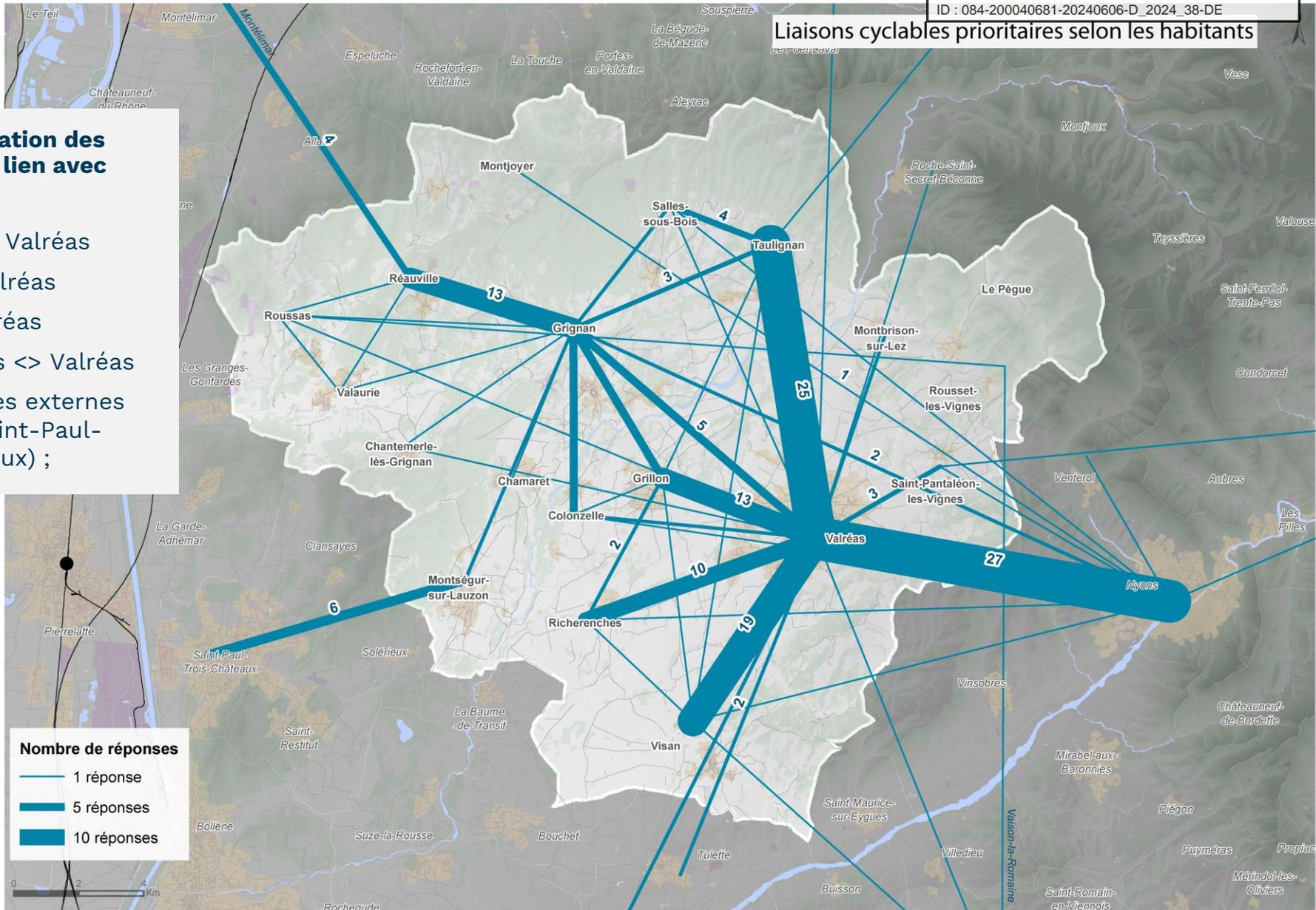
Solutions pertinentes à développer d'après les habitants à travers l'enquête





Une concentration des demandes en lien avec Valréas :

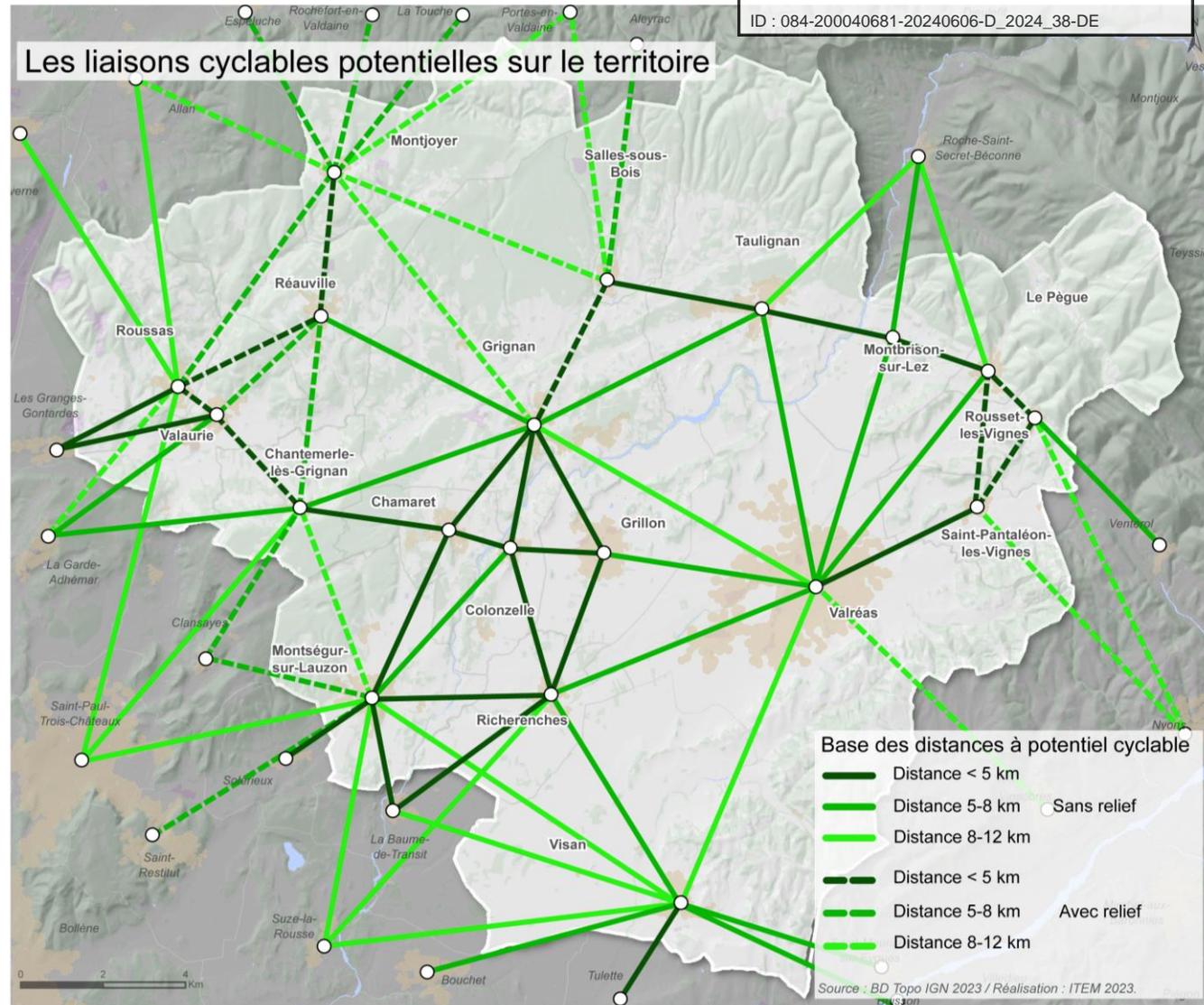
- Taulignan <> Valréas
- Grillon <> Valréas
- Visan <> Valréas
- Richerenches <> Valréas
- Des itinéraires externes (Nyons et Saint-Paul-Trois-Châteaux) ;



► **De nombreuses liaisons intercommunales aux distances compatibles avec des trajets à vélo :**

- **28 liaisons intercommunales de moins de 5 km** (35 % des liaisons recensées) ;
- De même que **27 liaisons comprises entre 5 et 8 km** (34 %) ;
- **Certaines liaisons font un peu plus de 8 km, mais méritent tout de même d'être étudiées** (entre Grignan et Valréas et en direction des polarités extérieures).

► **Un relief contraignant ... sur les marges du territoire** (28 liaisons identifiées : 35 %) ;

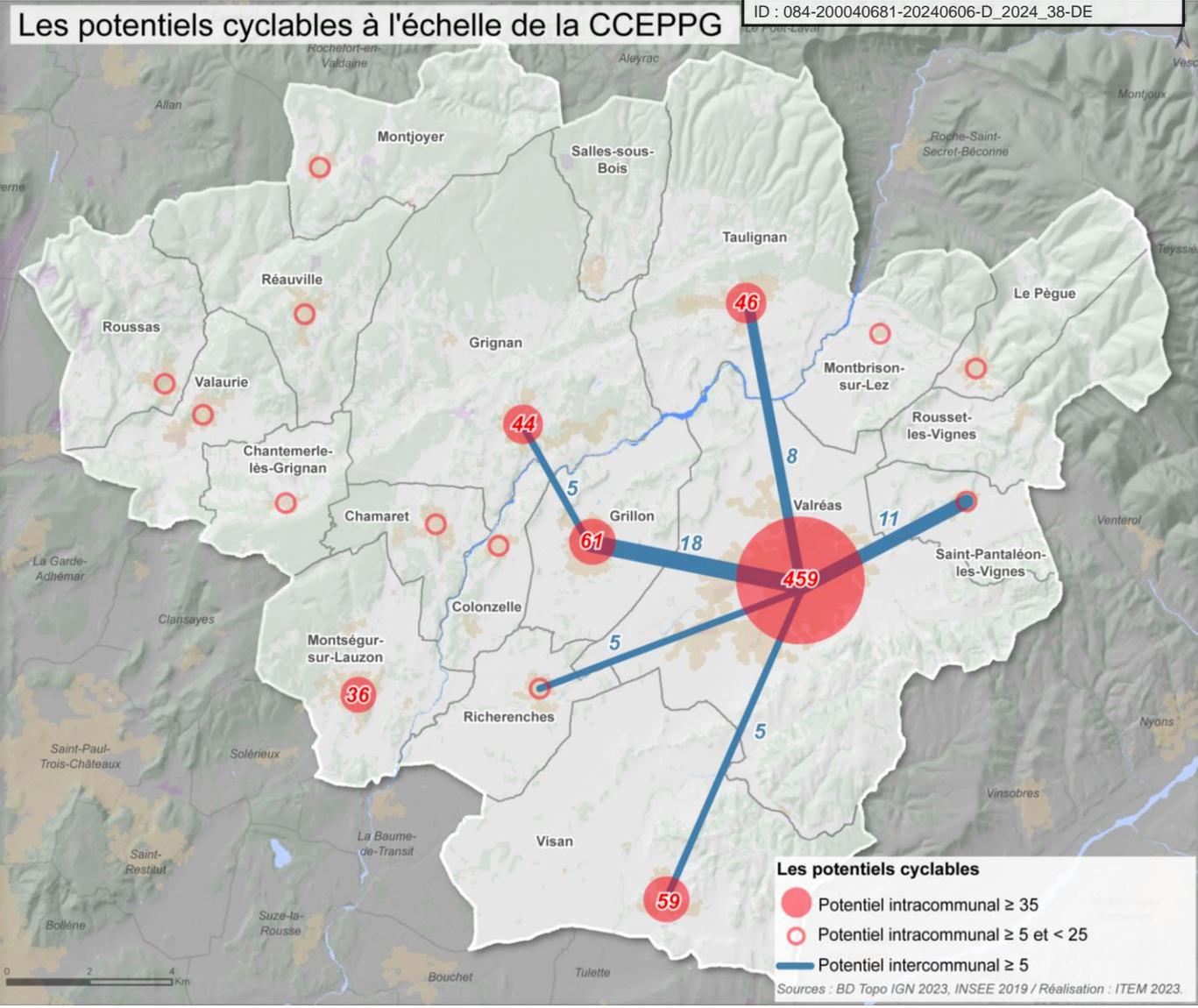


5 km ou moins : 15 minutes en vélo
De 5 à 8 km : jusqu'à 30 minutes
De 8 à 12 km : jusqu'à 45 minutes

Estimation du potentiel cyclable captable chez les pendulaires (actifs et scolaires) selon les parts modales cibles

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
 Reçu en préfecture le 17/06/2024
 Publié le 17/06/2024
 ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE

Part modale vélo cible pour estimer le potentiel captable				
Type de trajet	Actifs		Scolaires	
	Sans relief	Avec relief	Sans relief	Avec relief
Intra communal*	10 %		20 %	
Intercommunal < 5 km**	10 %	5 %	15 %	5 %
Intercommunal de 5 à 8 km	5 %	2 %	5 %	2 %
Intercommunal de 8 à 12 km	2 %	1 %	2 %	1 %



- ▶ **Un potentiel captable estimé à 929 personnes** (47% actifs/ 53% scolaires)
- ▶ **86 % du potentiel cyclable est intra-communal** (796 personnes)
- ▶ **Le potentiel sur les liaisons interco essentiellement en lien avec Valréas;**
- ▶ **Aucun potentiel notable observé avec l'extérieur de la CCEPPG.**

A ce potentiel « pendulaire » s'ajoute celui lié aux autres déplacements utilitaires (achats, visites, déplacements vers les équipements, pour se rendre à une activité...)



La phase de co-construction du maillage du SDC

- ▶ **Un déplacement « utilitaire » s'effectue pour un motif précis qui génère ce déplacement :** travail, achat, RDV ...
- ▶ **Pour le plus grand nombre, un trajet « utilitaire » peut être réalisé à vélo si :**
 - **La distance est inférieure à 8km,** voire 10km si le trajet s'effectue en site propre ou s'il est réalisé en VAE (vélo à assistance électrique) ;
 - **Le temps de trajet ne dépasse pas 30 min** pour un déplacement effectué au moins à la ½ journée (ex : travail / étude) ;
 - **Un stationnement sécurisé est présent** à destination.
- ▶ Outre sa faisabilité « physique », **il s'agit pour un cycliste de trouver le meilleur compromis entre EFFICACITÉ et SÉCURITÉ.**
- ▶ **Cette recherche de compromis mobilise plusieurs critères :**
 - Recherche du trajet le plus direct ;
 - Recherche du trajet avec le moins de dénivelé ;
 - Recherche des rues à faible trafic et/ou des aménagements séparant des flux routiers importants ;
 - Recherche d'une présence humaine et d'un itinéraire éclairé de nuit ! En cas de panne, de chute, pour éviter les mauvaises rencontres...



► Les objectifs prioritaires du maillage :

- Il assure les liaisons intercommunales internes et externes à la CCEPPG présentant un potentiel cyclable utilitaire intéressant prioritairement sur des distances de 8 km maximum.
- Il dessert les principaux pôles générateurs intercommunaux (collèges, lycées, zones commerciales, ZAE...) et les services/équipements au niveau des **polarités.**
- Il assure le rabattement vers les pôles d'intermodalité (arrêt TC structurant).
- Il propose des continuités internes pour faire le lien avec les grandes liaisons cyclables (Véloroutes en projet... : ces itinéraires sont à vocation loisirs et touristiques sur leur ensemble, mais peuvent représenter une vocation utilitaire sur certaines portions).



Ces objectifs ont dicté l'élaboration du maillage !

Une phase de définition du maillage menée autour de 2 sessions d'ateliers de co-construction

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
 Reçu en préfecture le 17/06/2024
 Publié le 17/06/2024
 ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE

2 ateliers le 18 septembre et le 9 octobre 2023 :
 +/- 20 à 25 participants
 (élus, services, partenaires ...)

4 sous-groupes ont travaillé avec deux cartes A0 (échelle CCEPPG et zoom intégrant les polarités)



► **Atelier 1 :** arbitrer les itinéraires proposés par le BE en validant, rajoutant ou modifiant le tracé.

► **Atelier 2 :** poursuite du travail sur les itinéraires sur la base de la synthèse de l'atelier 1 pour finaliser le maillage

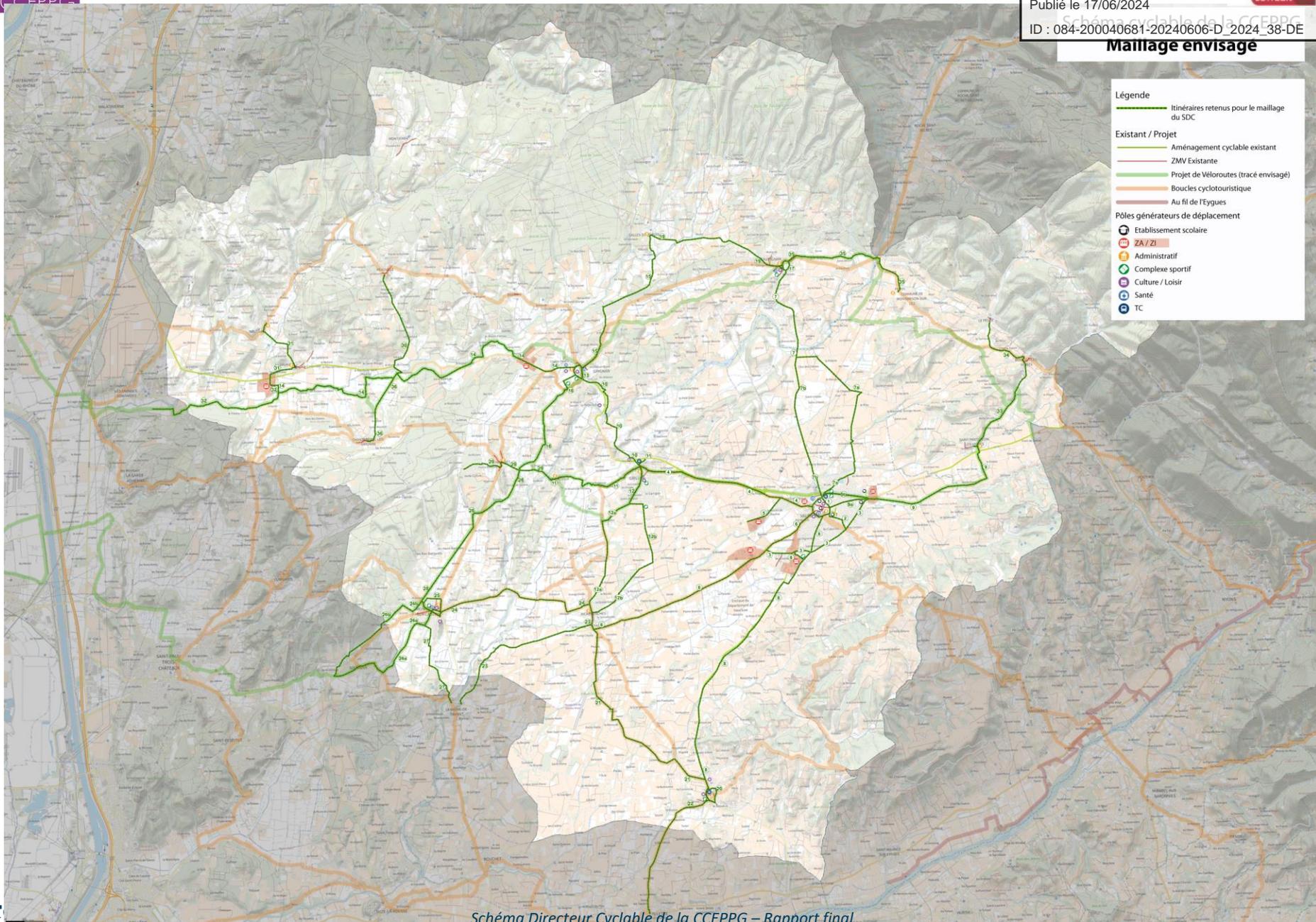


Validation du tronçon :
 Surlignez-le, puis reportez-vous au tableau

N°	Liaison	Description	Choix	Remarques
7a		Distance : 8,3 km Tracé : Rue Mtn du Paradis, Chambelasse, Grenouillat, Chem. De la Caillonne, Chemin du Puol, Route du Lac Liaison entre polarités Tronçons en terre	<input type="checkbox"/> Validé <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> NSP	
7b	Taulignan ↔ Valréas	Distance : 7,2 km Tracé : Rte de Grillyon, Chem. du Béal, RD 47/ Rte de Taulignan (entre 1k et 3k Veh./jour) Liaison entre polarités	<input type="checkbox"/> Validé <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> NSP	
7c		Distance : 8 km Tracé : Rue Mtn du Paradis, Chambelasse, Grenouillat, Chem. De la Caillonne, Chemin du Puol, Chem. du Lac Liaison entre polarités Desserte de la ZA à l'est de Valréas Tronçons en terre	<input type="checkbox"/> Validé <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> NSP	

Une synthèse globale

Maillage envisagé



Légende

- Itinéraires retenus pour le maillage du SDC
- Existant / Projet**
- Aménagement cyclable existant
- ZMV Existante
- Projet de Véloroutes (tracé envisagé)
- Boucles cyclotouristique
- Au fil de l'Eygues
- Pôles générateurs de déplacement**
- Etablissement scolaire
- ZA / ZI
- Administratif
- Complexe sportif
- Culture / Loisir
- Santé
- TC

Zoom nord-ouest sur le maillage retenu

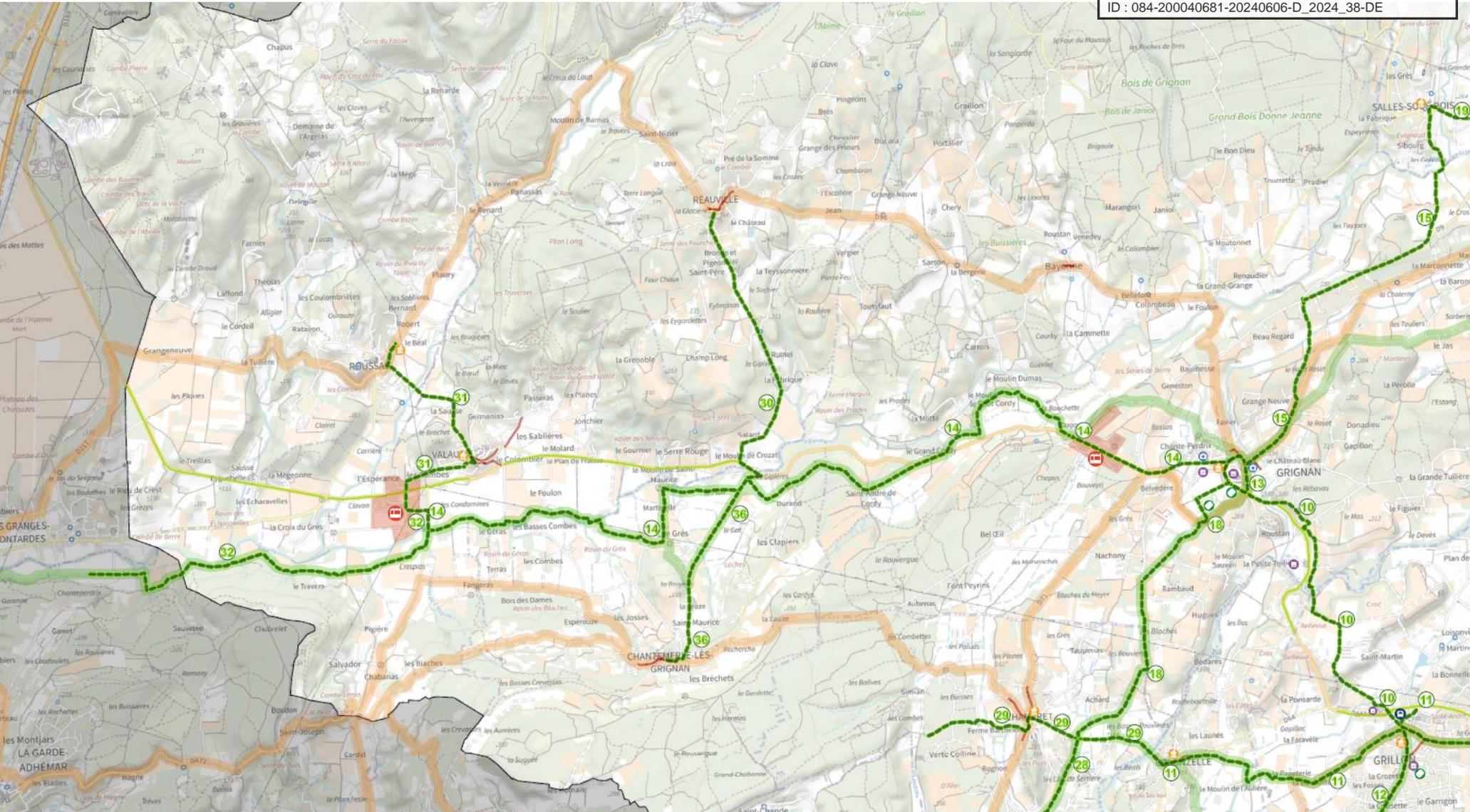
Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

Berser
Levraut

ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE



Zoom nord-est sur le maillage retenu

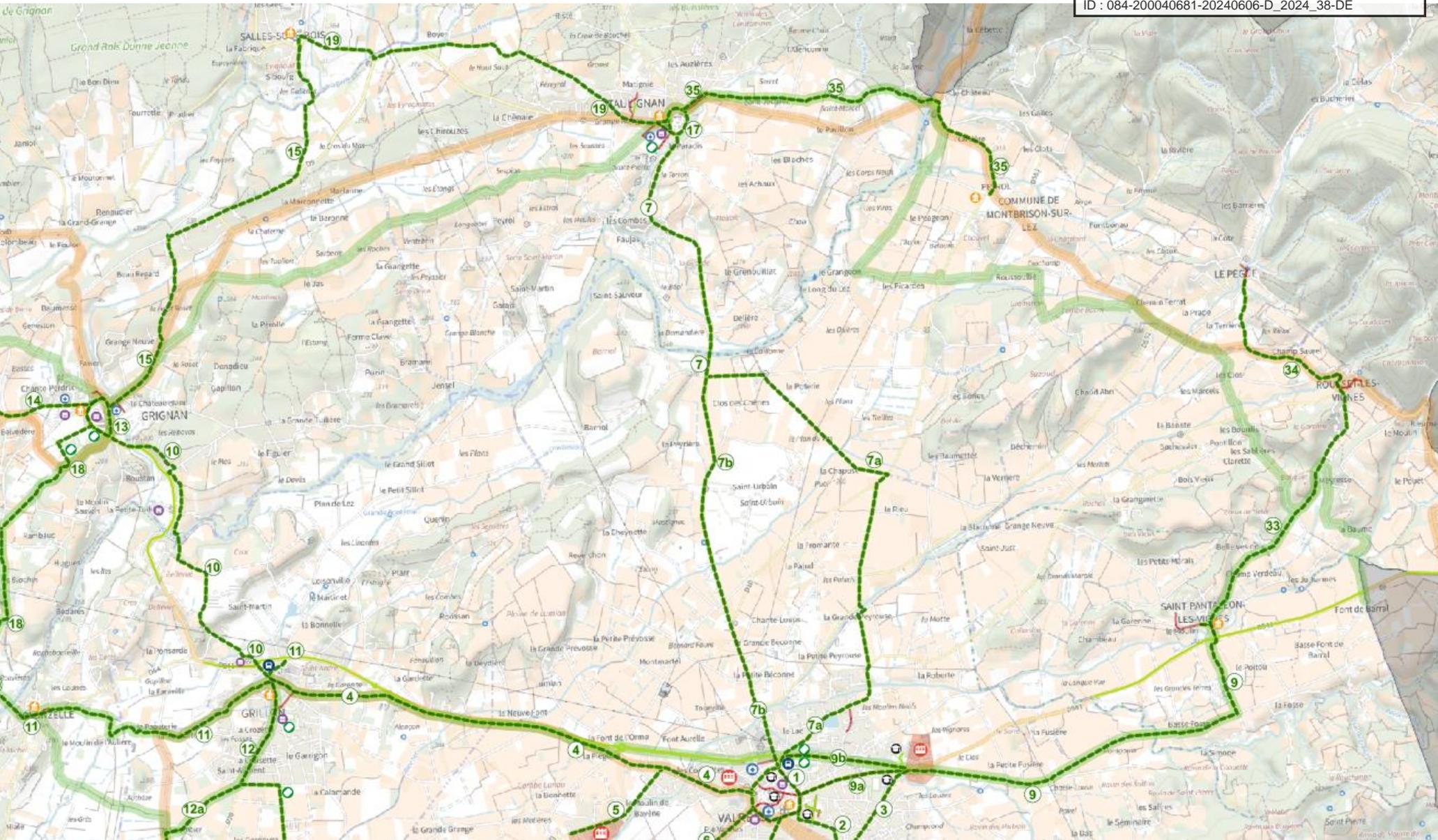
Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

Bersier
Levraut

ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE



Zoom sud-ouest sur le maillage retenu

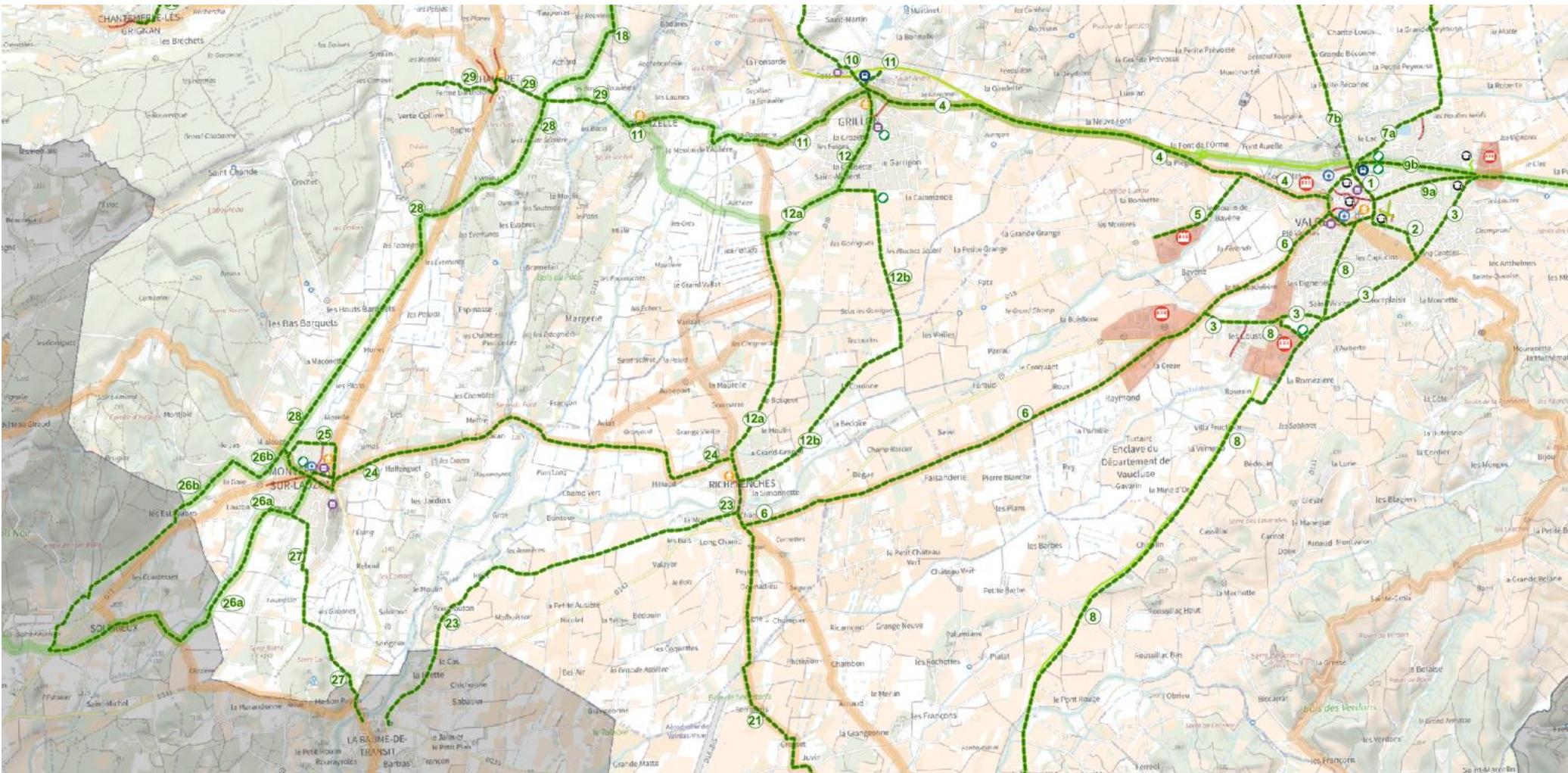
Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024

Bersier
Levraut

ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE



Zoom sud-est sur le maillage retenu

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
Reçu en préfecture le 17/06/2024
Publié le 17/06/2024
ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE

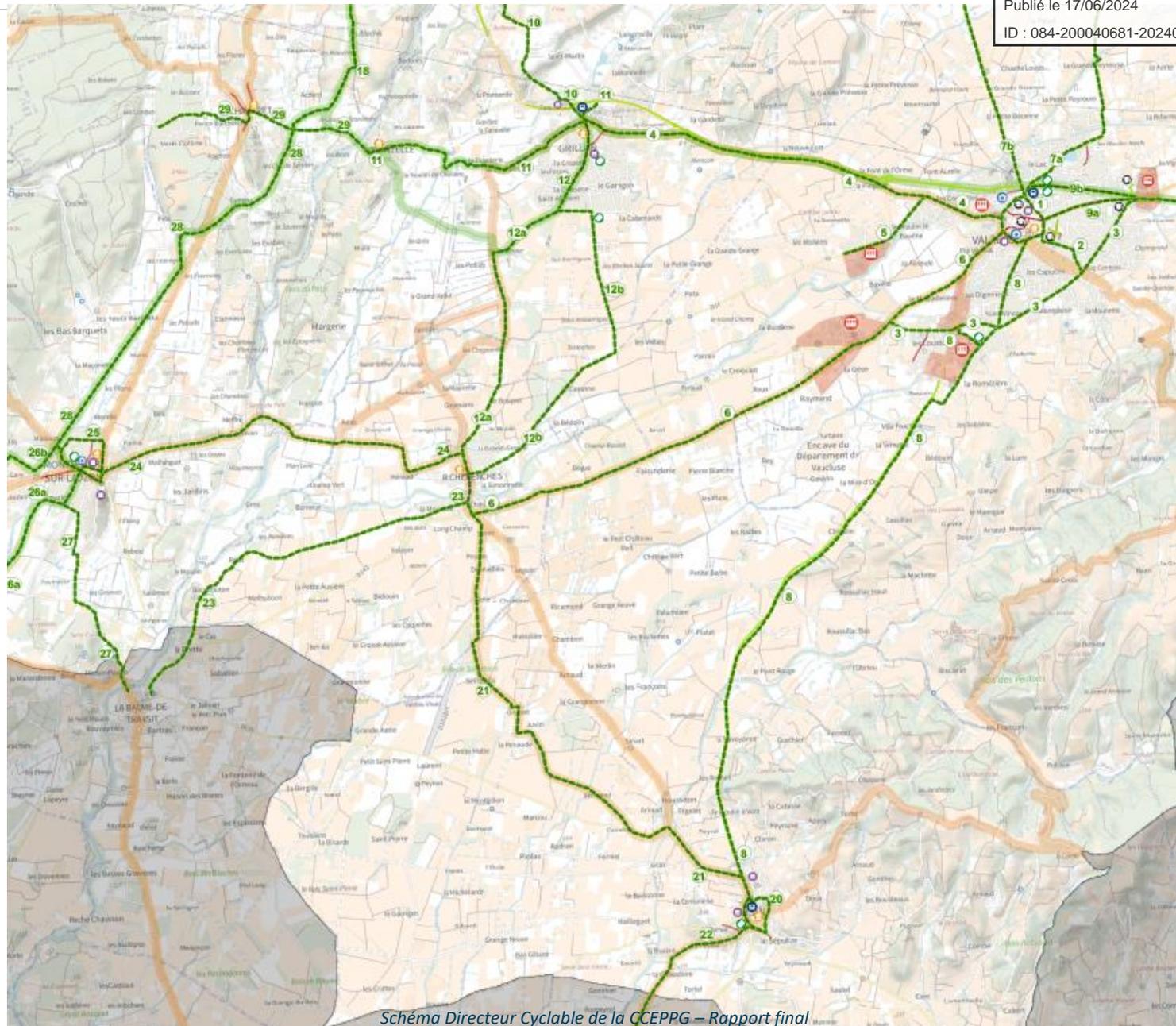


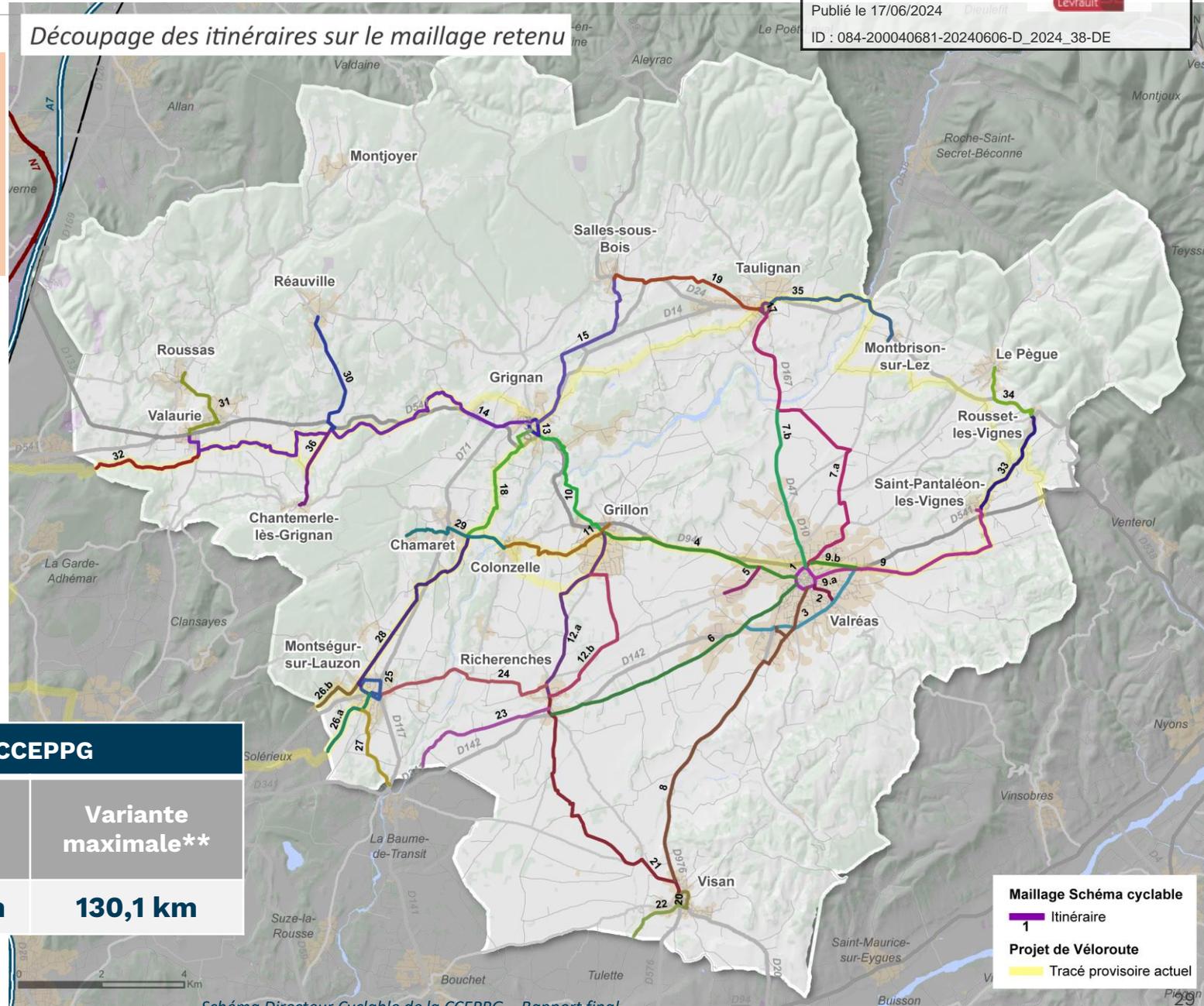
Schéma Directeur Cyclable de la CCEPPG – Rapport final

Le maillage retenu : visualisation des itinéraires

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
 Reçu en préfecture le 17/06/2024
 Publié le 17/06/2024
 ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE

Un maillage cyclable intercommunal global de 139,7 km (toutes variantes comprises) découpé en 35 itinéraires

Découpage des itinéraires sur le maillage retenu

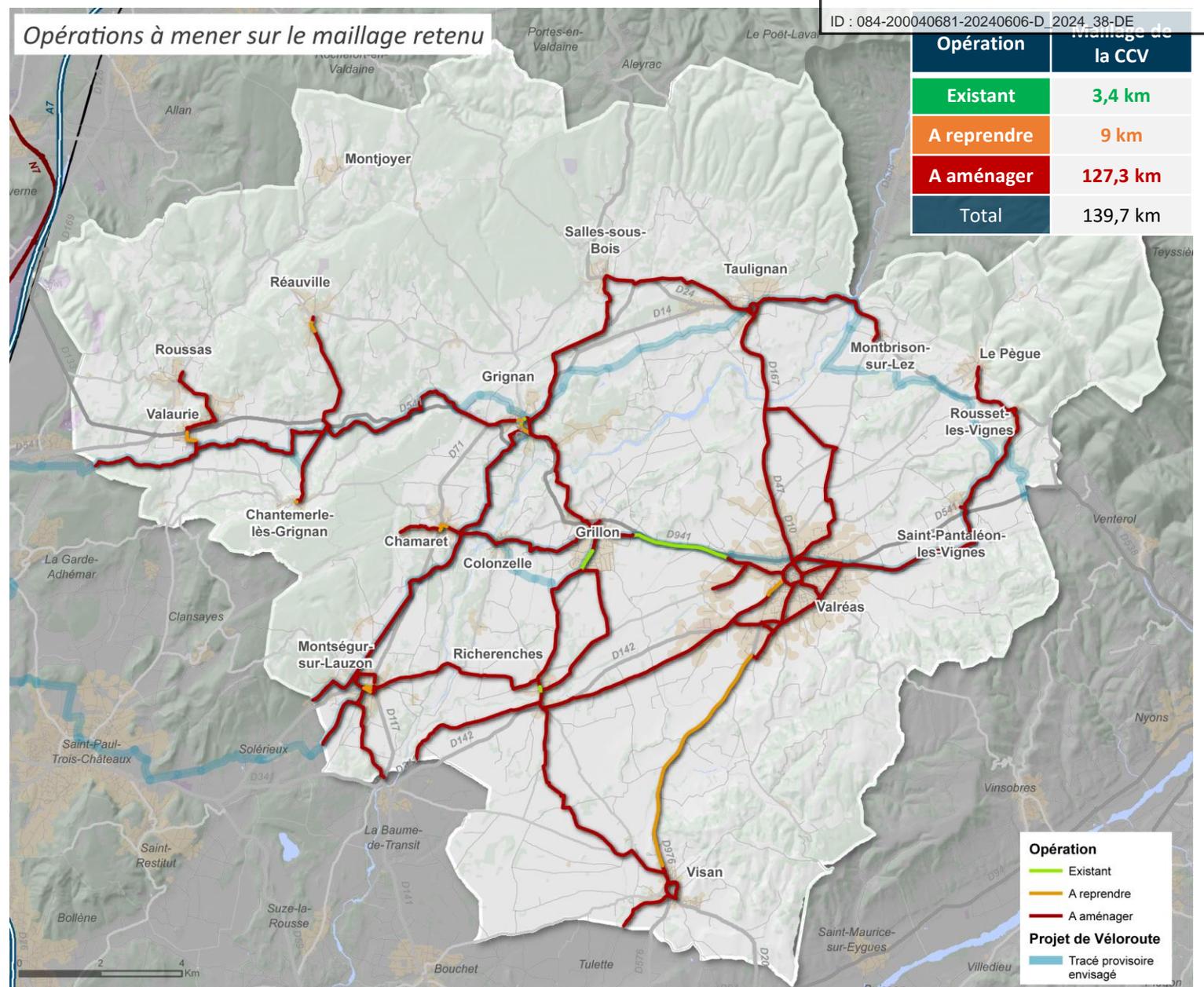


Maillage cyclable CCEPPG		
Toutes Variantes comprises	Variante minimale*	Variante maximale**
139,7 km	126,95 km	130,1 km

98% du linéaire retenu est à aménager ou à reprendre

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
 Reçu en préfecture le 17/06/2024
 Publié le 17/06/2024
 ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE

- ▶ **3,4 km** s'appuient sur des **aménagements existants**
- ▶ **9 km** sont des **aménagements existants nécessitant une reprise**
- ▶ **127,3 km** sont à **aménager** : un aménagement à créer, de la pacification ou uniquement du jalonnement selon les secteurs et le potentiel

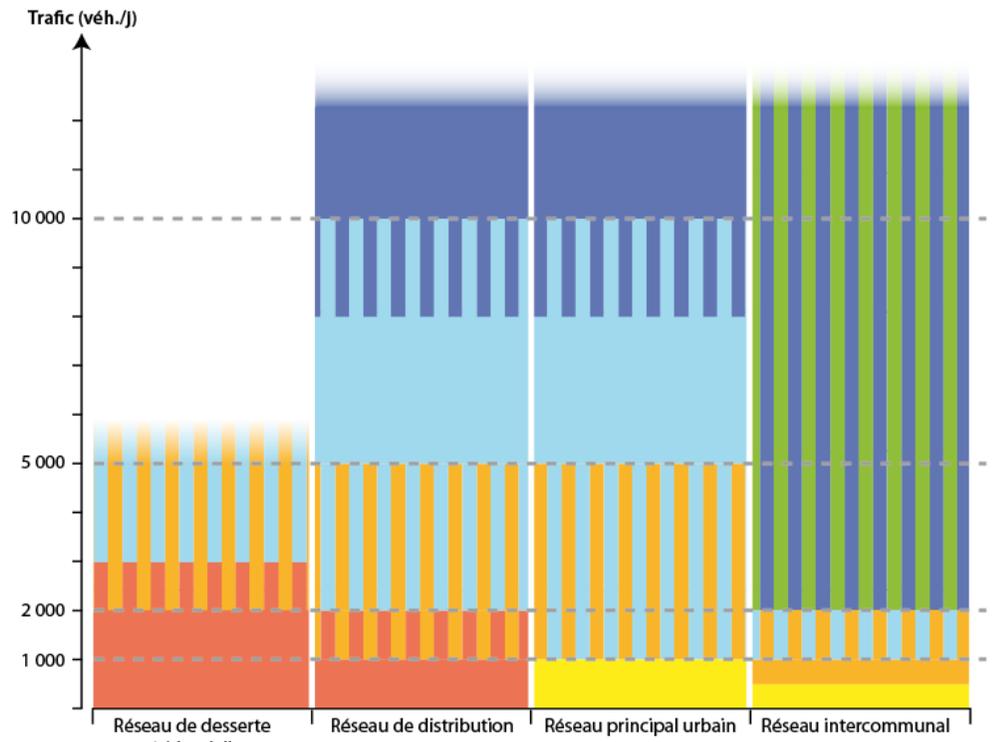




Les préconisations d'aménagements sur le maillage

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
 Reçu en préfecture le 17/06/2024
 Publié le 17/06/2024
 ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE

- ▶ **Mais, aménager un itinéraire vélo, ce n'est pas réaliser que des pistes cyclables partout !**
- ▶ **Il s'agit d'utiliser le panel d'aménagement cyclable disponible selon le contexte, le besoin (potentiel) et l'usage (utilitaire, loisir...) !**



Hierarchisation du réseau viaire

Réalisation : ITEM 2018

Les voies vertes

Réservée à la **circulation des véhicules non motorisés**

De 100 k€ / km pour le revêtement d'un chemin à 500 k€ / km en cas de création ex-nihilo avec gros travaux



Les pistes cyclables

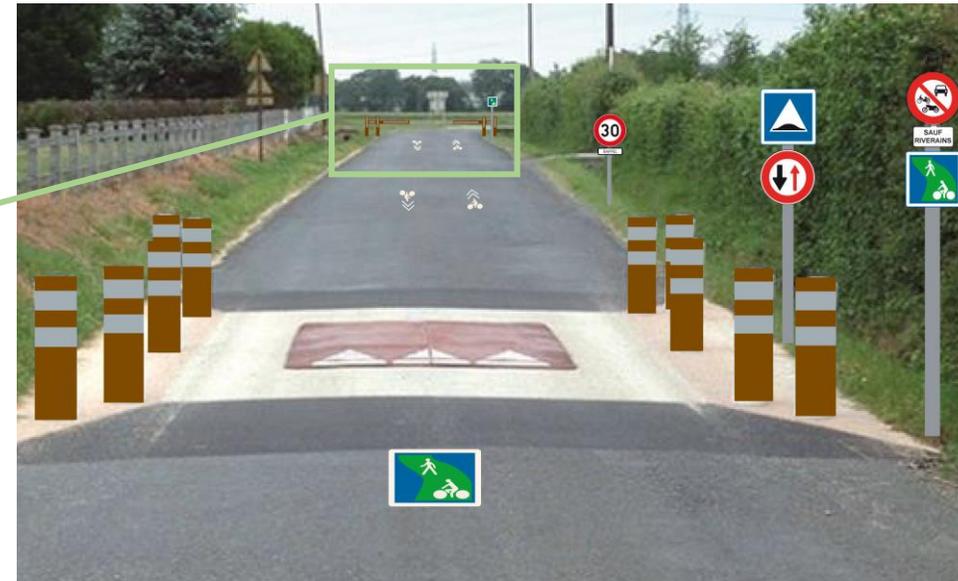


Chaussée **réservée aux cycles** et physiquement séparée de la circulation motorisée. De 100 K€ / km à 700 k€ / km

Des routes à accès restreints (statut de voies vertes)

Pour limiter les coûts d'aménagements importants, il est envisageable **de fermer à la circulation générale** (sauf ayants droits : riverains, agriculteurs...) **certaines voies secondaires en les dédiant aux cycles.** Selon les cas et configurations un système de barrière peut permettre de créer deux impasses de chaque côté, sans possibilité de trajet direct pour les voitures...).

De quasi sites propres à moindre coût !



Les bandes cyclables



Voie exclusivement réservée aux cycles sur une chaussée identifiée par un marquage ;

De 30 K€ / km pour du simple marquage à 300 K€ / km en cas de chaussée globale



La chaussée à voie centrale banalisée (ou chaucidou)



Voie où les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.

De 25 à 100 K€ / km en cas de reprises mineures de la chaussée



La zone pacifiée (zone 30, zone de rencontre)



Ces chaussées **sont à double sens pour les cyclistes**. De 1 000 € / km (simple signalisation) à 600 000 €/ km (reprise globale de la voirie)

La vélorue



+/- 6 000 € / km pour du simple marquage

Route partagée : route à faible trafic où cohabitent cyclistes et automobilistes

avec une signalisation horizontale et verticale qui rappelle la présence de cyclistes.

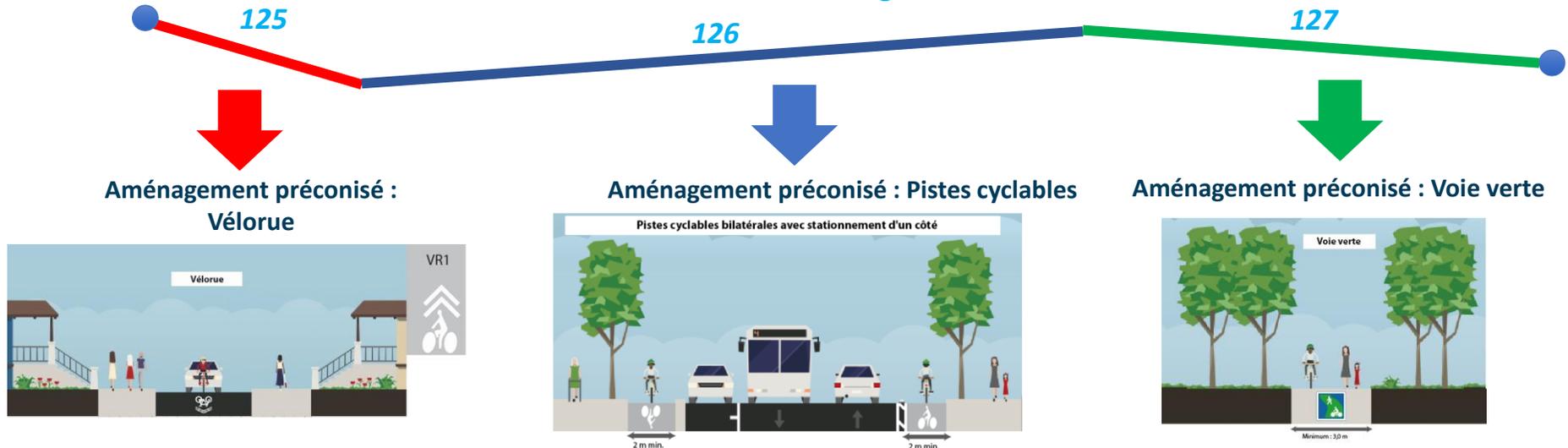


Il s'agit de donner **une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé**. Le cycliste se positionne au milieu de la voie et est légitimé par du marquage au sol.

- ▶ **Un maillage découpé en itinéraires, eux-mêmes découpés en tronçons de voirie : 35 itinéraires (hors variantes) représentant 436 tronçons de voirie.**
- ▶ **Pour chacun des tronçons, une préconisation d'aménagement est proposée : en lien avec le potentiel, le trafic, le profil de voirie.**
- ▶ **Elle s'appuie sur les préconisations générales du CEREMA et également sur les recommandations des Départements 26 et 84**

Exemple : itinéraire x

3 tronçons de voirie distincts et 3 préconisations d'aménagement

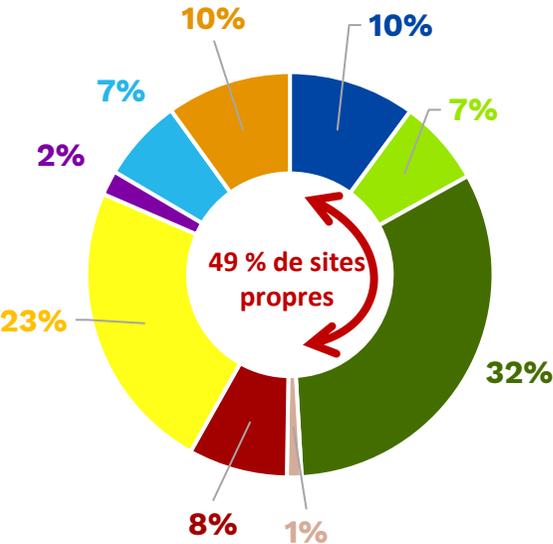




- ▶ **Ces préconisations représentent un avis technique** (pour notamment réaliser le chiffrage estimatif) **défini sur la base des données et état des connaissances au moment de la réalisation du schéma ;**

- ▶ **Lors de la mise en œuvre opérationnelle, les choix définitifs de l'aménagement sont en revanche susceptibles d'évoluer et ce pour plusieurs raisons :**
 - Si des contraintes techniques, foncières, ... sont identifiées ou des coûts trop importants révélés lors des études de faisabilité opérationnelles ou d'avant travaux qui pourront être nécessaires sur certains itinéraires. **Dans ce cas soit il pourra être réalisé un autre type d'aménagement, soit si des contraintes ne peuvent être surmontées, cela nécessitera d'envisager une modification du tracé de l'itinéraire puisque le schéma n'est pas un document opposable !.**
 - Selon les choix de la collectivité sur des types d'aménagements préférentiels (exemple : préférence pour des pistes cyclables en lieu et place de bandes cyclables ou chaudières ou inversement)
 - En fonction de l'avis technique du gestionnaire de voirie (même s'il n'est pas le maître d'ouvrage dans la réalisation des aménagements ou le financeur, il reste souverain sur ses voiries et devra approuver en amont des travaux qu'il autorise les choix techniques envisagés) ;
 - En fonction des moyens financiers disponibles (il peut être envisagé un aménagement moins qualitatif ou sécurisé, voire de transition si les moyens mobilisables par le maître d'ouvrage ne permettent pas l'aménagement optimal envisagé au départ par exemple) ;
 -

Typologie d'aménagement sur le maillage

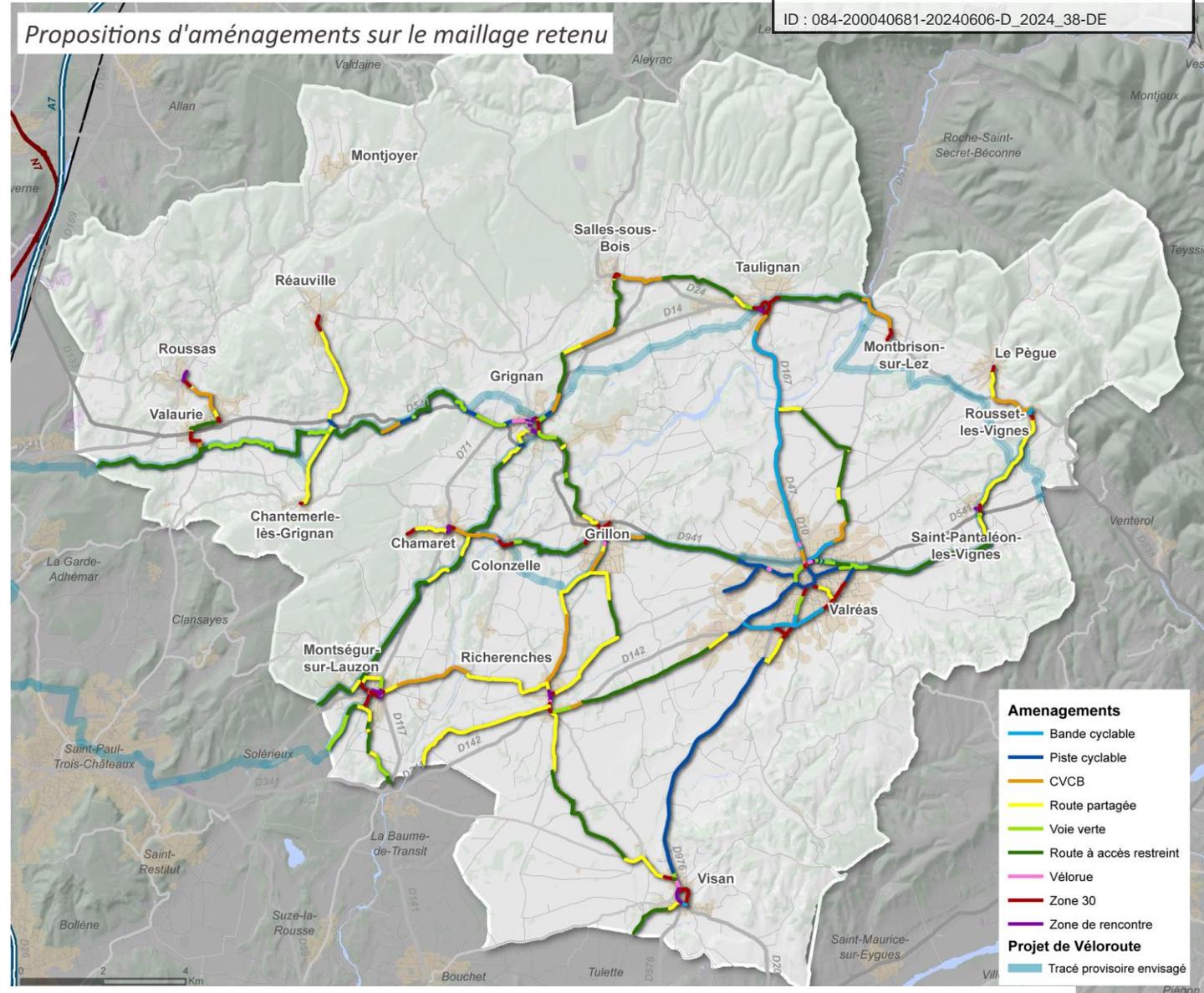


49 % de sites propres

Amenagements

- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Route partagée à trajectoire matérialisée
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut de voie verte)
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre

Propositions d'aménagements sur le maillage retenu



Amenagements

- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Route partagée
- Voie verte
- Route à accès restreint
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- **Projet de Véloroute**
- Tracé provisoire envisagé

► **66 % du linéaire accueillerait des aménagements cyclables** (49% en sites propres et environ 17% sur chaussée), **et 34 % de la cohabitation modale** (secteurs pacifiés ou simple jalonnement)

➔ Le chiffrage des aménagements

► Sur la base des aménagements envisagés sur chaque tronçon de voirie :

- chiffrage estimatif par ratio de chaque tronçon ;
- décliné selon l'importance de l'intervention (*ex : création d'une voie verte sur un chemin existant, sur accotement...*) ;



Coûts par ratio au mètre linéaire pour les différents types d'aménagement (linéaire et franchissement) **ou à l'unité pour certains éléments** (écluse, plateau piéton, positionnés sur le linéaire, etc.) ;



Intégration des coûts de traitement de 27 intersections délicates (marquage dans giratoire, création d'un îlot central...) ;



Coût de jalonnement par ratio au mètre linéaire selon la longueur de l'itinéraire et son type (milieu urbain ou rural) ;

► La somme de chaque tronçon additionné aux intersections fournit un coût par itinéraire.

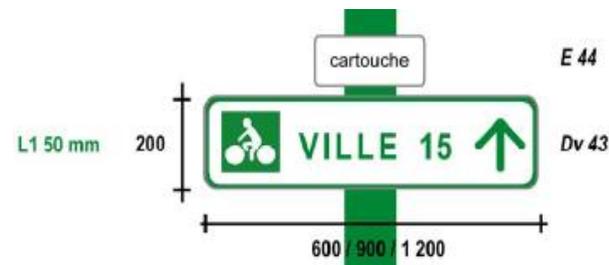
Envoyé en préfecture le 17/06/2024
 Reçu en préfecture le 17/06/2024
 Publié le 17/06/2024
 ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE

► Objectifs :

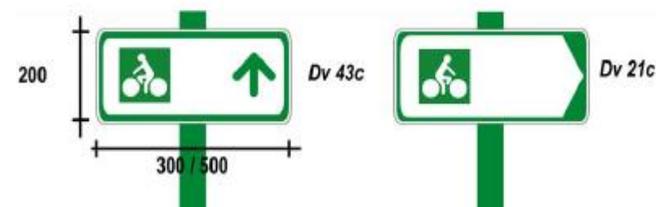
- **Guider le cycliste** tout au long de son parcours sur des itinéraires adaptés et sécurisés
- **Mettre en valeur** les infrastructures réalisées

► Les clés d'un jalonnement efficace :

- **Uniformité** et **homogénéité** des panneaux
- **Simplicité** et **pertinence** des mentions jalonnées
- **Visibilité** des panneaux sur le réseau
- **Continuité** des itinéraires



Panneau de pré-signalisation sur le maillage mixte



Panneau simplifié (hors agglomération)

Type de jalonnement	Coût
Jalonnement hors agglomération Directionnel uniquement	+/- 330 €/km
Jalonnement en agglomération Directionnel uniquement	+/- 1 500 €/km

Un coût total du jalonnement estimé à environ 81,5 K€ pour l'ensemble du schéma quel que soit les variantes choisies



Indiquer les pôles générateurs et raisonner en distance / temps

✓ Dans le cadre du schéma 26 intersections délicates ont été identifiées sur les itinéraires pour faire le lien entre les différents tronçons :

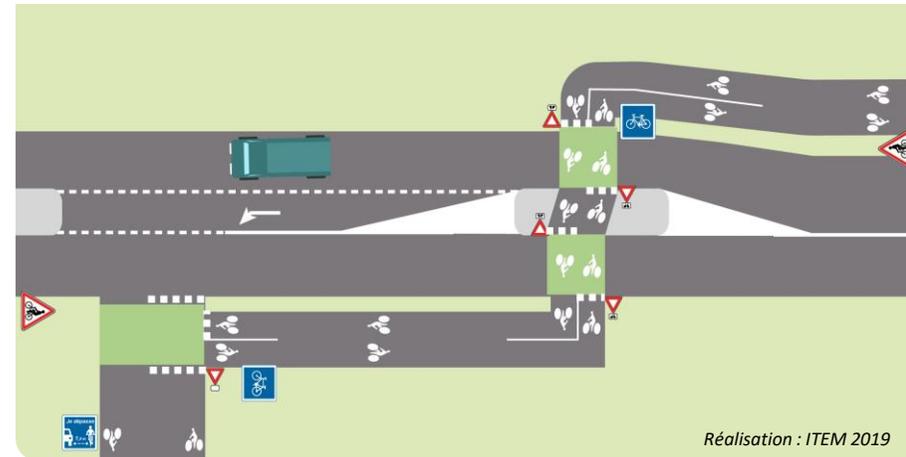
✓ Les opérations peuvent-être variées :

- Aménagement d'une traversée pour les cycles
- Matérialisation de la traversée existante pour les cycles
- Aménagement d'une piste à l'extérieur du giratoire
- Marquage vélo dans le giratoire
- Aménagement d'un ilot central
- Aménagement d'un carrefour à feux
- Création d'un SAS Vélo
- Réalisation d'un plateau piéton

✓ Les coûts associés aux traitements de chaque intersection sont intégrés dans le détail des itinéraires.

Un coût estimé à 320 K€ en moyenne selon les variantes retenues

Exemple : gestion de l'intersection sur une route à fort trafic entre une route partagée et piste bidirectionnelle

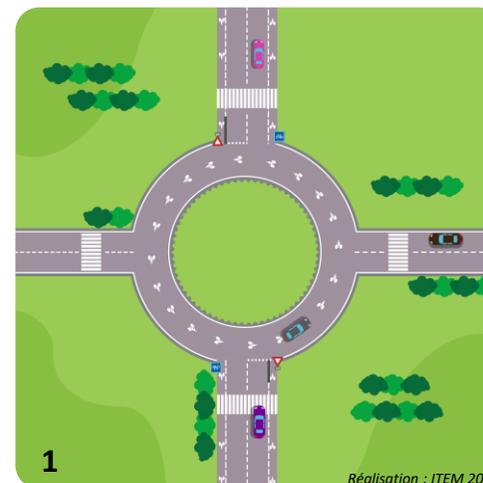


Réalisation : ITEM 2019

Exemple : marquage ou aménagement d'un giratoire

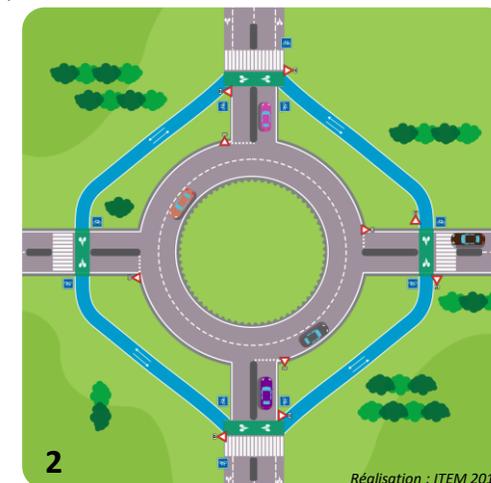
Matérialiser des pictogrammes vélo au centre de l'anneau, ou sur le tiers extérieur si l'anneau a une largeur supérieure à 6 mètres

Giratoire de taille importante (rayon > 28 mètres) avec un trafic élevé. Il s'agit d'aménager une piste cyclable à l'extérieur de l'anneau



1

Réalisation : ITEM 2019



2

Réalisation : ITEM 2019

Exemple de chiffrage des aménagements sur un itinéraire

(7b avec 17 tronçons d'aménagements)

Envoyé en préfecture le 17/06/2024

Reçu en préfecture le 17/06/2024

Publié le 17/06/2024



ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE



N° de tronçon	Aménagement	Coût
95	Vélorue Zone 30 double sens enrobé coloré	5 047 €
96	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	50 060 €
97	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	531 891 €
98	Chaussée à voie centrale banalisée avec enrobé coloré	34 646 €
94	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	63 900 €
437	Vélorue Zone 30 double sens enrobé coloré	4 065 €
428	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	238 639 €
429	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	779 €
430	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	15 539 €
431	Vélorue Zone 30 double sens enrobé coloré	8 987 €
432	Bande cyclable unilatérale avec reprise de chaussée	20 387 €
433	Vélorue Zone 30 double sens enrobé coloré	4 322 €
434	Chaussée à voie centrale banalisée avec enrobé coloré	17 825 €
425	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	559 791 €
426	Vélorue Zone 30 double sens enrobé coloré	2 253 €
427	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	194 364 €
435	Vélorue Zone 30 double sens enrobé coloré	16 861 €

Coût des aménagements sur l'itinéraire : **1,77 M€**

Un chiffrage estimatif interne à la CCEPPG de l'ordre de **13,6 M€** sur la base des aménagements préconisés

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
 Reçu en préfecture le 17/06/2024
 Publié le 17/06/2024
 ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE



- ▶ **Le chiffrage global sur la base de préconisations d'aménagements représente entre 13,1 et 14,1 Millions d'€ pour l'ensemble du linéaire interne à la CCEPPG selon les variantes** (Ce montant s'entend hors coûts d'acquisitions foncières que pourrait impliquer la réalisation de certains aménagements) ;
- ▶ **Ce chiffrage ne prend pas en compte les financements possibles, les travaux de mutualisation réalisables dans le cadre des programmes d'entretien et de réfection de voiries qui viendront en déduction du coût résiduel global ...**

Détails des coûts		Coût minimal des variantes	Coût maximal des variantes
Aménagement du linéaire		12,7 M€	13,7 M€
Traitement des intersections		275 k€	365 k€
Installation du jalonnement		80 k€	82 k€
Total		13,1 M€	14,1 M€

N°	Itinéraire	Longueur (km)	A aménager	A reprendre	Existant	Coût Aménagement	Coût Intersection	Coût Jalonnement	Coût total	Coût / ml
1	Valréas centre	1,73	1,73	0,00	0,00	390 000 €	0 €	2 600 €	392 600 €	227 €
2	Valréas Liaison Est	0,71	0,71	0,00	0,00	2 000 €	30 000 €	1 100 €	33 100 €	47 €
3	Valréas Ceinture Externe	3,40	3,40	0,00	0,00	823 000 €	27 300 €	5 100 €	855 400 €	252 €
4	Valréas <> Grillon	4,94	2,13	0,37	2,44	463 000 €	39 600 €	3 600 €	506 200 €	203 €
5	Valréas Liaison ZA Molières	2,06	2,04	0,00	0,00	573 000 €	0 €	2 200 €	575 200 €	280 €
6	Valréas <> Richerenches	7,40	6,70	0,53	0,16	672 000 €	30 000 €	3 900 €	705 900 €	98 €
7a	Valréas <> Taulignan	8,61	8,61	0,00	0,00	963 000 €	21 800 €	4 700 €	989 500 €	115 €
7b	Valréas <> Taulignan via RD 47	6,76	6,76	0,00	0,00	1 779 000 €	22 200 €	3 700 €	1 804 900 €	267 €
8	Visan <> Valréas	9,16	3,12	6,04	0,00	2 349 000 €	5 100 €	5 800 €	2 359 900 €	258 €
9a	Valréas <> Saint-Pantaléon-les-Vignes (Rte de Nyons)	5,49	5,49	0,00	0,00	252 000 €	51 500 €	3 600 €	307 100 €	56 €
9b	Valréas <> Saint-Pantaléon-les-Vignes (Av. Jean Moulin)	5,59	5,59	0,00	0,00	270 000 €	140 300 €	3 700 €	414 000 €	74 €

N°	Itinéraire	Longueur (km)	A aménager	A reprendre	Existant	Coût Aménagement	Coût Intersection	Coût Jalonnement	Coût total	Coût / ml
10	Grignan <> Grillon	3,53	3,53	0,00	0,00	2 200 000 €	37 500 €	2 200 €	2 239 700 €	635 €
11	Grillon <> Colonzelle	3,23	3,23	0,00	0,00	261 000 €	0 €	2 600 €	263 600 €	82 €
12a	Grillon <> Richerenches via RD 20	4,74	4,02	0,00	0,73	209 000 €	0 €	3 600 €	212 600 €	53 €
12b	Grillon <> Richerenches via RD 18	5,36	4,80	0,00	0,56	108 000 €	0 €	4 000 €	112 000 €	23 €
13	Grignan centre	0,97	0,42	0,34	0,21	85 000 €	11 100 €	1 400 €	97 500 €	129 €
14	Grignan <> Valaurie (ZAC)	11,09	10,51	0,59	0,00	2 125 000 €	13 400 €	4 400 €	2 142 800 €	193 €
15	Grignan <> Salles-Sous-Bois	4,72	4,72	0,00	0,00	169 000 €	0 €	1 900 €	170 900 €	36 €
17	Taulignan centre	1,03	1,03	0,00	0,00	116 000 €	0 €	1 500 €	117 500 €	114 €
18	Grignan <> 29 (Colozelle <> Chamaret)	3,56	3,56	0,00	0,00	100 000 €	2 300 €	2 000 €	104 300 €	29 €

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
 Reçu en préfecture le 17/06/2024
 Publié le 17/06/2024
 ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE

N°	Itinéraire	Longueur (km)	A aménager	A reprendre	Existant	Coût Aménagement	Coût Intersection	Coût Jalonnement	Coût total	Coût / ml
19	Taulignan <> Salles-Sous-Bois	3,88	3,88	0,00	0,00	104 000 €	0 €	2 500 €	106 500 €	27 €
20	Visan centre	1,22	1,22	0,00	0,00	25 000 €	22 400 €	1 800 €	49 200 €	40 €
21	Visan <> Richerenches	7,09	6,93	0,00	0,16	145 000 €	0 €	3 700 €	148 700 €	21 €
22	Visan <> Tulette (SDC Drôme Sud Provence)	1,49	1,49	0,00	0,00	11 000 €	0 €	900 €	11 900 €	8 €
23	Richerenches <> La Baume-de-Transit (SDC Drôme Sud Provence)	4,05	3,89	0,00	0,16	6 000 €	0 €	2 400 €	8 400 €	2 €
24	Richerenches <> Montségur-sur-Lauzon	4,93	4,77	0,00	0,16	180 000 €	0 €	3 000 €	183 000 €	38 €
25	Montségur-sur-Lauzon centre	1,95	1,47	0,48	0,00	73 000 €	0 €	2 900 €	75 900 €	39 €
26a	Montségur-sur-Lauzon <> Solérieux (SDC Drôme Sud Provence) via projet de véloroute	1,90	1,90	0,00	0,00	126 000 €	0 €	1 300 €	127 300 €	67 €
26b	Montségur-sur-Lauzon <> Solérieux (SDC Drôme Sud Provence) via Ancienne voie ferrée	1,45	1,45	0,00	0,00	65 000 €	0 €	600 €	65 600 €	45 €

N°	Itinéraire	Longueur (km)	A aménager	A reprendre	Existant	Coût Aménagement	Coût Intersection	Coût Jalonnement	Coût total	Coût / ml
27	Montségur-sur-Lauzon <> La Baume-de-Transit (SDC Drôme Sud Provence)	2,63	2,63	0,00	0,00	108 000 €	0 €	1 800 €	109 800 €	42 €
28	Montségur-sur-Lauzon <> 29 (Colozelle <> Chamaret)	4,83	4,83	0,00	0,00	53 000 €	2 400 €	1 700 €	57 100 €	12 €
29	Colonzelle <> Chamaret	2,98	2,67	0,31	0,00	177 000 €	0 €	2 400 €	179 400 €	60 €
30	Réauville <> 14 (Grignan <> Valaurie)	3,39	3,08	0,31	0,00	139 000 €	2 100 €	1 600 €	142 700 €	42 €
31	Roussas <> Valaurie (ZAC)	2,58	2,58	0,00	0,00	99 000 €	1 800 €	1 900 €	102 700 €	40 €
32	Valaurie (ZAC) <> Les Granges-Gontardes	3,45	3,05	0,40	0,00	131 000 €	0 €	1 100 €	132 100 €	38 €
33	Saint-Pantaléon-les-Vignes <> Rousset-les-Vignes	2,98	2,99	0,00	0,00	13 000 €	0 €	1 900 €	14 900 €	5 €
34	Rousset-les-Vignes <> Le Pègue	1,96	1,96	0,00	0,00	60 000 €	0 €	1 000 €	61 000 €	31 €
35	Taulignan <> Montbrison-sur-Lez	3,86	3,86	0,00	0,00	225 000 €	22 500 €	2 000 €	249 500 €	65 €
36	Chantemerle-Lès-Grignan <> 14 (Grignan <> Valaurie)	2,16	2,12	0,04	0,00	15 000 €	0 €	900 €	15 900 €	7 €



- ▶ **Des itinéraires aux coûts très variables de 8,5 K€ à 2,4 M€ selon leur longueur, typologie d'aménagement... !**
- ▶ **Des aménagements plus ou moins conséquents selon les secteurs, communes en fonction du maillage concerné et du caractère plus ou moins urbain !**
- ▶ **Rapporté au mètre linéaire, le coût moyen d'aménagement pour les 139,7 km est de 104,5 € en intégrant le traitement des intersections et le jalonnement.**
- ▶ **Un coût identique au territoire voisin de la CCDSP : 104 €/ml.**
- ▶ **Au regard du maillage actuel et du chiffrage global, une vision long terme !**

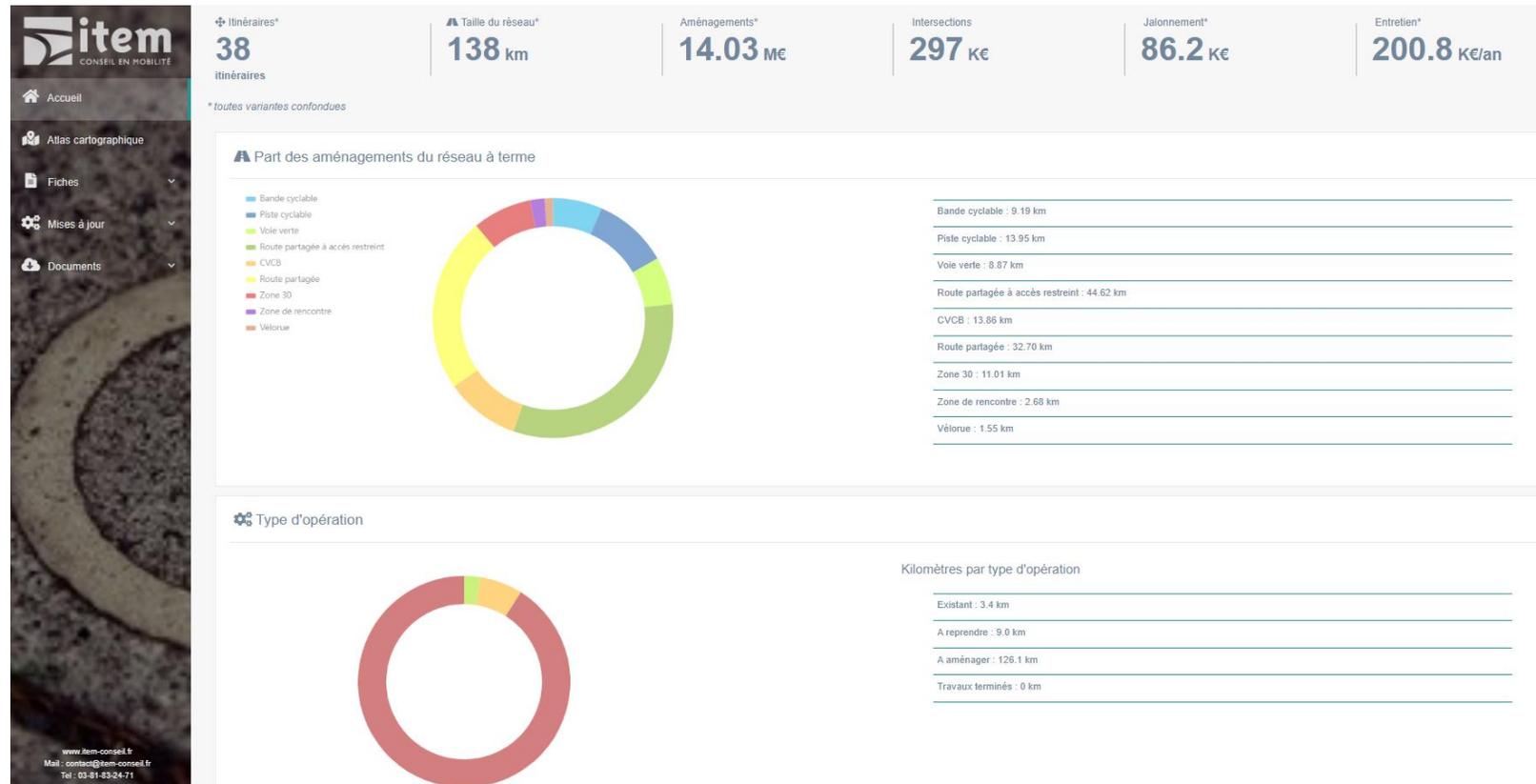


Un outil de visualisation et de suivi du Schéma intégrant les fiches itinéraires

Mise à disposition d'un outil cartographique en ligne qui intègre les cartes du schéma et des fiches « itinéraires & communes »

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
 Reçu en préfecture le 17/06/2024
 Publié le 17/06/2024
 ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE

- ▶ **L'outil dispose d'un tableau de bord sur l'avancé global du schéma** (tableau et graphique de synthèse) **d'un atlas cartographique pour visualiser les cartes du schéma à différentes échelles** (maillage, hiérarchisation, type d'aménagement...).
- ▶ **Il intègre le détail des itinéraires dans des fiches spécifiques à chaque itinéraire et regroupés dans une interface en ligne.**
- ▶ **L'outil intègre un module de mise à jour des tronçons et intersections pour le suivi des travaux réalisés et donc de l'avancement du schéma** (km aménagés/restants, réévaluation automatique des coûts restants, des cartographies ...).



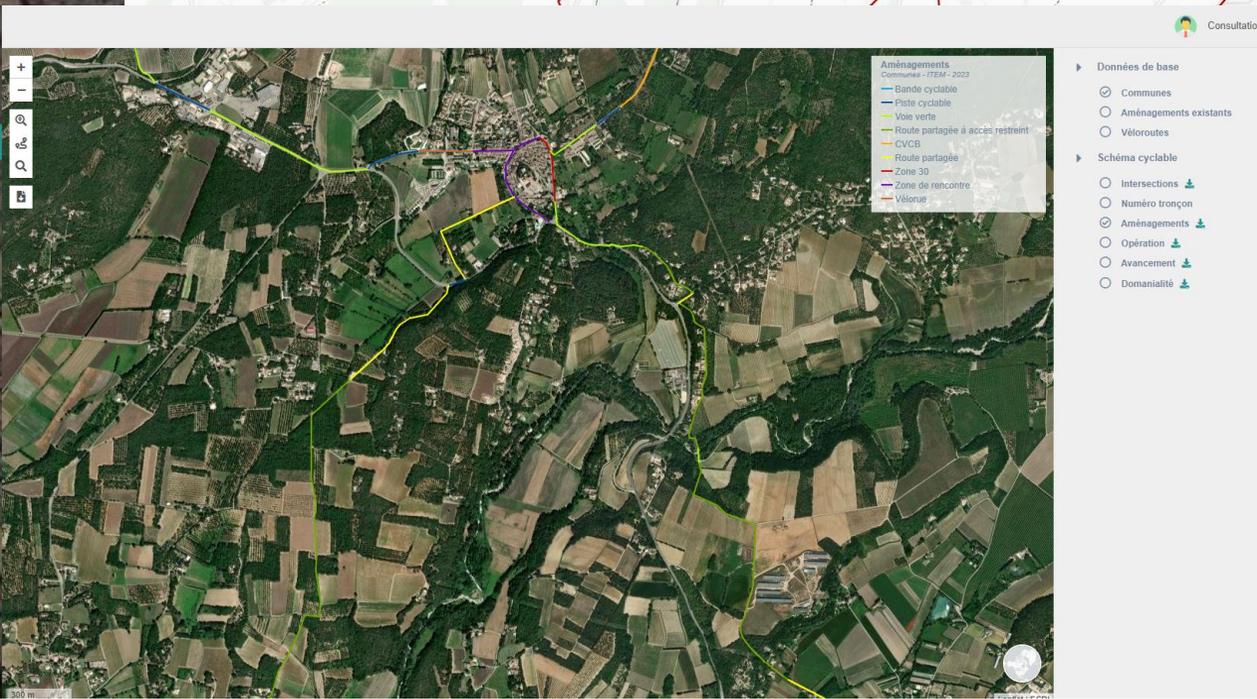
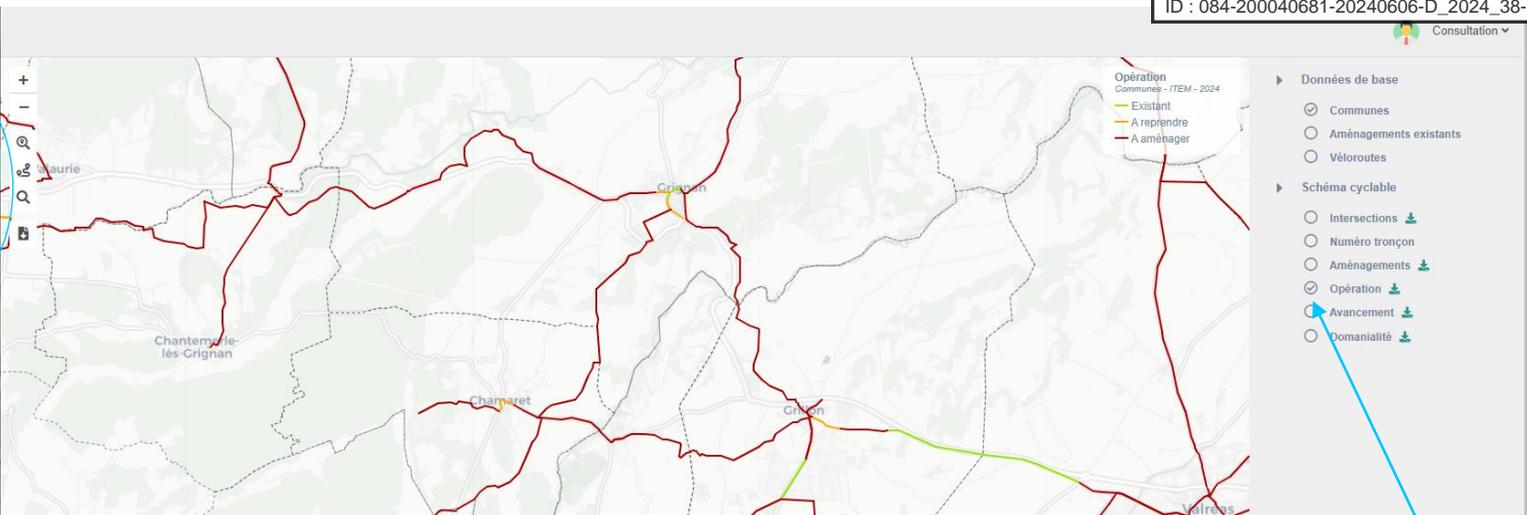
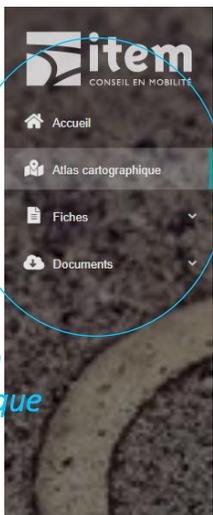
Cet outil sera mis à disposition de la CCEPPG mais aussi des communes ...

- 2 types de compte d'accès pour l'utilisation de l'outil :**
- 1 compte « consultation » ; diffusable, mais qui ne permettra pas de modification.
 - 1 compte « administrateur » pour le technicien des CCEPPG qui permettra le suivi et la mise à jour du Schéma en lien avec les travaux réalisés.

Un onglet « atlas cartographique » reprenant l'ensemble des cartes du schéma

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
 Reçu en préfecture le 17/06/2024
 Publié le 17/06/2024
 ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE

Outils de visualisation cartographique



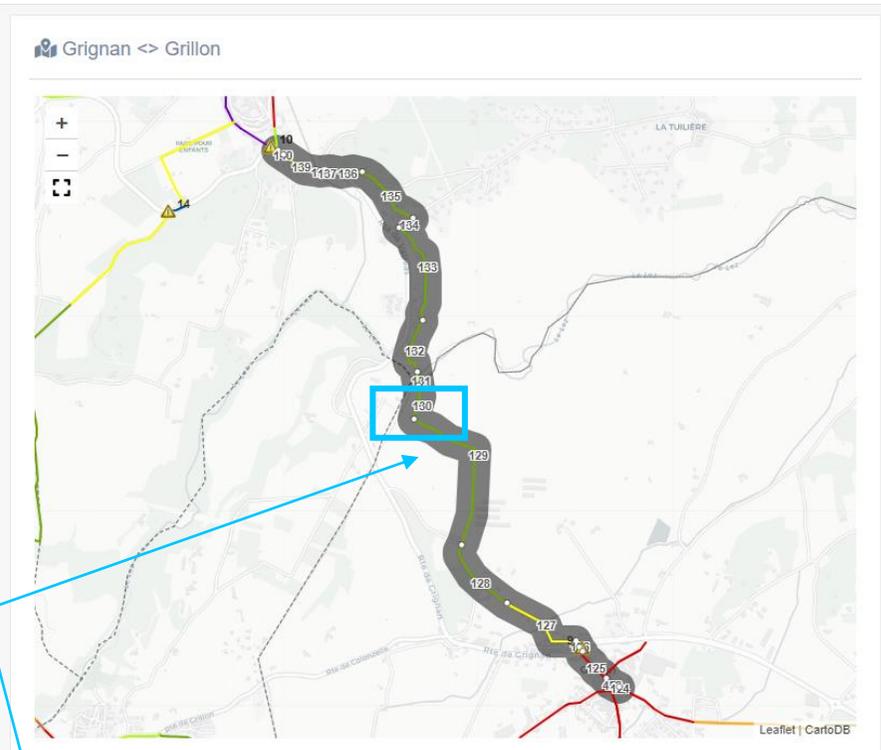
L'atlas cartographique : des cartes dynamiques à différentes échelles et sur différents fonds de carte (maillage, hiérarchisation, typologies d'aménagement, type d'opération ...).



► **Des fiches par itinéraire :** exemple d'une fiche itinéraire qui présente la synthèse des différents tronçons qui la constituent.

Données générales de l'itinéraire (longueur, coûts restant...)

Détail du tronçon (lieu, aménagement, coût...)



Légende

- ⚠ Intersections à traiter
- 🟢 Travaux réalisés
- 🚲 Bande cyclable
- 🟡 CVCB
- 🚲 Piste cyclable
- 🟡 Route partagée
- 🟢 Route partagée à accès restreint
- 🚲 Vélorue
- 🟢 Voie verte
- 🔴 Zone 30
- 🟡 Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	3,53 km
Dont existant : - km / à reprendre : - km / à aménager : 3,53 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Grignan, Grillon
Coût restant d'aménagements	2 200 064 €
Coût restant des intersections	37 500 €
Coût restant de jalonnement	2 231 €
Coût restant GLOBAL	2 239 795 €
Coût entretien annuel	2 335 €/an
Coût mètre linéaire	635,2 €/ml



Coupe type projetée ou du tronçon

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien	Coupe
124	Grillon	Rte de Valréas	30 m	A aménager	Zone de rencontre réaménagement global	NR	18 184 €	45 €	0 €/an	
125	Grillon	Rte de Grignan/ RD	165 m	A aménager	Zone 30 panneaux simple et trajectoire matérialisée	NR	40 330 €	248 €	74 €/an	
126	Grillon	Chem. de Chaudabri	33 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	50 €	50 €	15 €/an	
127	Grillon	Chem. de Chaudabri	383 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	575 €	575 €	172 €/an	
128	Grillon	Chem. de Chaudabri	350 m	A aménager	Route à accès restreint	NR	4 525 €	116 €	4 €/an	
129	Grillon	Chem. de Chaudabri	753 m	A aménager	Route à accès restreint à viabiliser	NR	46 185 €	249 €	9 €/an	
130	Grillon	Chem. de Chaudabri	155 m	A aménager	Route à accès restreint à viabiliser	NR	9 303 €	51 €	2 €/an	
131	Grillon	Traversée du Lez	64 m	A aménager	Passerelle longue	NR	1 913 654 €	21 €	242 €/an	
132	Grignan	Chem. du Lez	268 m	A aménager	Route à accès restreint à viabiliser	NR	20 099 €	89 €	3 €/an	
133	Grignan	Le Mas	474 m	A aménager	Route à accès restreint	NR	4 710 €	156 €	5 €/an	

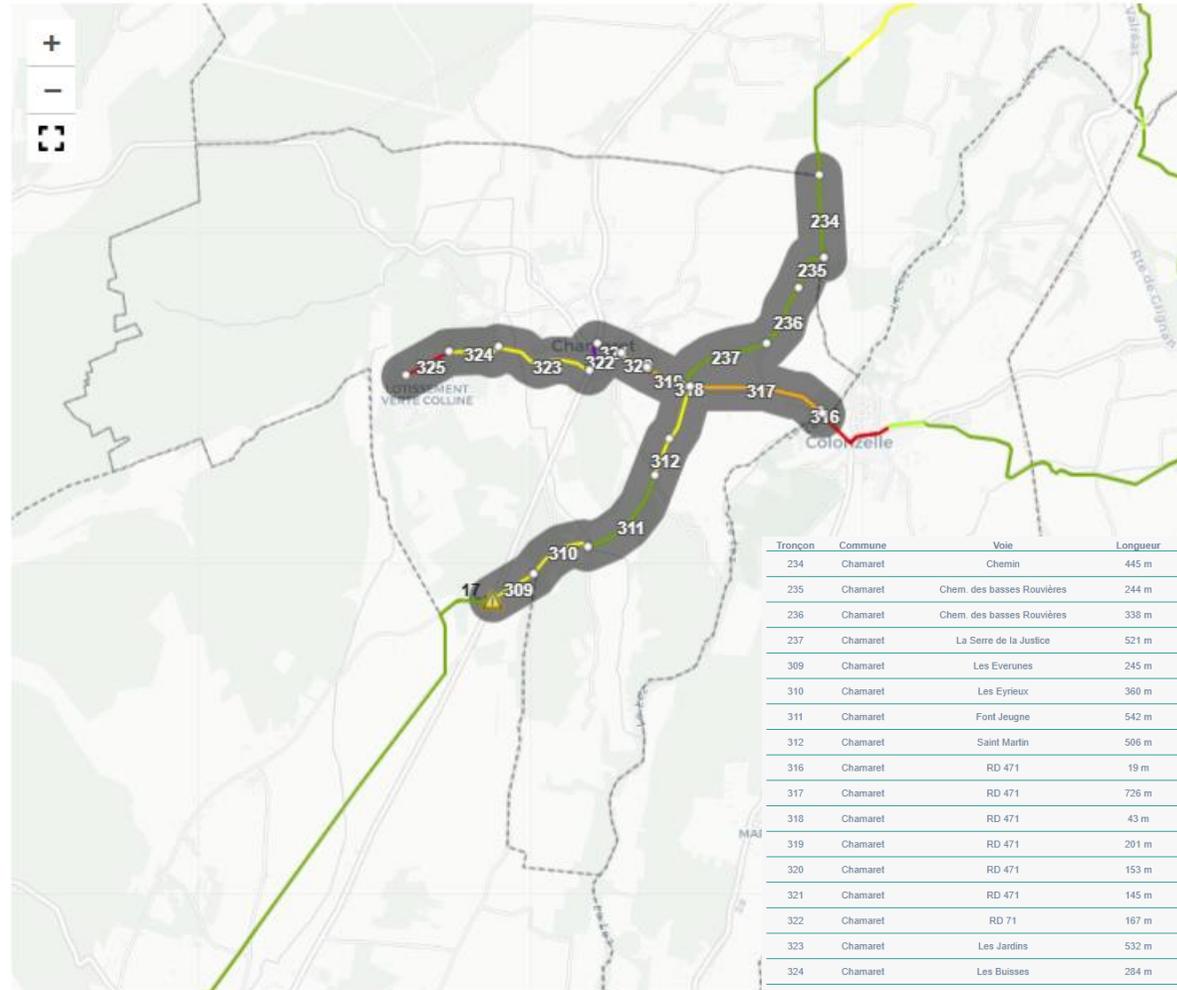
Un onglet « fiches communes » reprenant l'ensemble des tronçons concernés sur une commune donnée

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
 Reçu en préfecture le 17/06/2024
 Publié le 17/06/2024
 ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE



► **Des fiches par communes :** exemple d'une fiche commune qui présente la synthèse pour une commune avec tous les tronçons intégrés dans différents itinéraires du schéma.

Chamaret



Légende

- ⚠ Intersections à traiter
- 🏗 Travaux réalisés
- 🚲 Bande cyclable
- 🚲 CVVCB
- 🚲 Piste cyclable
- 🚲 Route partagée
- 🚲 Route partagée à accès restreint
- 🚲 Vélorue
- 🚲 Voie verte
- 🚲 Zone 30
- 🚲 Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	5.73 km
<i>Dont existant : - km / à reprendre : 0.31 km / à aménager : 5.42 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	197 901 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	3 060 €
Coût entretien annuel	4 704 €/an

Données générales sur la commune (longueur, coûts restant...)

Détail de tous les tronçons concernés et des intersections sur la commune

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien	Coupe
234	Chamaret	Chemin	445 m	A aménager	Route à accès restreint à viabiliser	NR	27 694 €	147 €	6 €/an	
235	Chamaret	Chem. des basses Rouvières	244 m	A aménager	Route à accès restreint à viabiliser	NR	14 649 €	81 €	3 €/an	
236	Chamaret	Chem. des basses Rouvières	338 m	A aménager	Route à accès restreint à viabiliser	NR	24 278 €	112 €	4 €/an	
237	Chamaret	La Serre de la Justice	521 m	A aménager	Route à accès restreint	NR	4 781 €	172 €	5 €/an	
309	Chamaret	Les Everunes	245 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	368 €	81 €	110 €/an	
310	Chamaret	Les Eyrieux	360 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	541 €	119 €	162 €/an	
311	Chamaret	Font Jeugne	542 m	A aménager	Route à accès restreint	NR	1 814 €	179 €	5 €/an	
312	Chamaret	Saint Martin	506 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	4 759 €	167 €	228 €/an	
316	Chamaret	RD 471	19 m	A aménager	Vélorue 30 km/h double sens enrobé coloré	NR	3 821 €	6 €	15 €/an	
317	Chamaret	RD 471	726 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec enrobé coloré	NR	50 787 €	239 €	2 285 €/an	
318	Chamaret	RD 471	43 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec enrobé coloré	NR	3 036 €	14 €	137 €/an	
319	Chamaret	RD 471	201 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec enrobé coloré	NR	14 102 €	66 €	635 €/an	
320	Chamaret	RD 471	153 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec enrobé coloré	NR	10 733 €	230 €	483 €/an	
321	Chamaret	RD 471	145 m	A reprendre	Zone 30 panneaux simple et trajectoire matérialisée	NR	290 €	218 €	65 €/an	
322	Chamaret	RD 71	167 m	A reprendre	Zone de rencontre panneaux simple trajectoire matérialisée	NR	500 €	250 €	75 €/an	
323	Chamaret	Les Jardins	532 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	20 799 €	799 €	240 €/an	
324	Chamaret	Les Buisses	284 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	4 426 €	94 €	128 €/an	
325	Chamaret	Les Buisses	262 m	A aménager	Zone 30 panneaux simple et trajectoire matérialisée	NR	10 523 €	86 €	118 €/an	



Financements et Gouvernance pour la mise en œuvre du SDC

▶ Via **l'Etat** et la **Dotation de soutien à l'investissement local** (DSIL)

Cette dotation est notamment destinée aux projets de Développement d'infrastructures en faveur de la mobilité. **Les projets vélos sont éligibles** (La date limite de dépôt des dossiers qui seront examinés dans le cadre de la répartition 2024 était fixée au 15 février – préparer 2025 !).



▶ Via **l'AAP7 « Aménagements cyclables » du Fonds de Mobilités Actives de l'Etat** Concerne la **création d'itinéraires sécurisés et la résorption des discontinuités**, jusqu'à 50 % des dépenses éligibles (celui de 2023 ouvert jusqu'au 8/03/2024 – un nouvel AAP en 2024 ?)



▶ **Appel à projet « territoires cyclables »** - Il vise à accompagner sur une durée maximale de 6 ans des territoires peu ou moyennement denses (CC, ...), pour accélérer la réalisation des itinéraires structurants prévus par leur schéma directeur cyclable. **Soutenir au moins un territoire par Région**. Clos au 15/09/2023 – nouvelle AAP en 2024 ou 2025 ?).

▶ Via les **Certificats d'Economies d'Energie pour les mobilités**

- **AAP « AVELO 3 »** (ADEME) : **Développer le système vélo dans les territoires. Accompagnement à la définition, l'expérimentation et l'animation de politiques cyclables** : financement d'études de planification ou opérationnelle, d'expérimentations de services vélos et des actions d'animation/promotion. (clôture du dépôt des dossiers le 15/01/24).
- **ALVEOLE +** (FUB) : financement d'emplacements vélos jusqu'à 40% et d'actions de sensibilisation (stage de remise en selle...) avant le 31/12/2024.
- **Génération Vélo** : destiné à soutenir le déploiement du Savoir Rouler à Vélo. (Accessible jusqu'à fin 2024).



► Région AURA :

- **Schéma Régional Véloroutes** : financements sur itinéraires du SRV (**pas de linéaire concerné sur la CCEPPG**)
- Les **Contrats d'aménagement de Mobilités Vertes** : aide financière plafonnée, jusqu'à 50 % de la dépense subventionnable pour les aménagements aux abords des gares et de P+R : jalonnement, cheminements, parvis, stationnement...
- Le **Contrat Région** (2022) intervenant jusqu'à 40 % du coût de l'opération : aménagements liés à la mobilité et des espaces publics.

► Région Sud :

- **Schéma Régional Véloroutes** : Des financements possibles pour accompagner les itinéraires du SRV et les itinéraires de desserte des gares, Pôles d'échanges multimodaux connectés à une véloroute dans un rayon de 5 km (**pas de linéaire concerné sur la CCEPPG**)
- **Les aménagements cyclables à l'échelle intercommunale à travers les contrats « Nos territoires d'abord »**
 - **Projets soutenus** : Créations, améliorations ou sécurisations d'aménagements cyclables hors itinéraires déjà couverts par le SRV.
 - **Taux d'intervention si itinéraires inscrit dans les contrats** « Nos Territoires d'abord » 40% sur Etudes et 20% sur travaux ou acquisitions foncières.
- **Appels à projets de la Direction Générale Europe et Coopération Méditerranéenne**
 - La Direction Déléguée FEDER, depuis 2019, a lancé 2 appels à projets soutenant des aménagements cyclables
 - jusqu'à 80% des dépenses éligibles de ces aménagements visaient la mobilité du quotidien.
 - **En 2024, un nouvel AAP sera publié par cette direction.**

► Différentes aides et subventions du Département 26 :

1/ pour finaliser le réseau des véloroutes voies vertes (VVV) de la Drôme sous MO des EPCI : aide du CD26 de 30 % (plafond 300 K€/km et 1 M€ sur ouvrage d'art, et 80% d'aides maxi). **2 Itinéraires sur CCEPPG.**

2/ Soutenir le financement des aménagements cyclables des itinéraires structurants des SDC : offrir **aux cyclistes du quotidien des itinéraires sécurisés** : dans un rayon de 5 à 7 km autour des centralités urbaines (entre 4 et 7000 véh/jour : bandes ou pistes cyclables seront aménagées et au-delà de 7000 véh/jour pistes cyclables privilégiées).

■ Réalisation d'un contrat CD26 / EPCI pour sceller/cadrer la mise en œuvre. Modalités d'intervention :

➤ Hors zone agglomérée

- Dans le cas des RD : travaux sous MO départementale et prise en charge des aménagements (pistes, bandes et BMF) par le Département.
- Sur les voies communales : MO communes mais subvention à hauteur de 30% dans le cadre de l'enveloppe des projets de cohérence territoriale.

➤ En zone agglomérée :

- sur RD, MO communes et subvention pour des aménagements cyclables de traverse des communes : **uniquement sur revêtement** (100% sur bande et piste cyclable et 50% pour voie verte, sur base de 13 € HT / m²).
- Sur les voies communales, MO communes et pas d'intervention ni subvention du Département.

3/ Aménager et sécuriser les itinéraires d'accès aux collèges prévu dans les SDC , dans un rayon de 3 km :

➤ **Hors agglomération** : 30 % de subvention sur voie communale, et 100 % sur RD.

➤ En zone agglomérée :

- sur RD: idem ci-dessus.
- sur voie communale, 30 % des aménagements cyclables (plafond 300 ou 500 K€/collège)

► Différentes aides et subventions du Département 84 :

Dans le cadre du schéma départemental 2019-2025 qui vise à développer la pratique du vélo auprès des Vauclusiens et des touristes, plusieurs actions et dispositifs ont été mis en place :

1/ Aide à l'aménagement et la sécurisation d'itinéraires vélo identifiés dans la carte des itinéraires structurants du SDVV. Taux de participation (sur le coût HT du projet) variable selon prestations concerné :

- **Etudes opérationnelles** des aménagements de voies vertes et pistes cyclables : 50 %,
- **Acquisitions foncières** pour réalisation de voie verte et pistes cyclables : 30 %,
- **Travaux d'aménagements en site propre** (voies vertes, pistes cyclables) : 30 %,
- **Sécurisation ponctuelle de carrefour et franchissements sur itinéraires partagés** : 50 %,
- Equipements de signalisation (police et directionnelle, mobilier dédié à la sécurité), **marquage au sol** : 60 % des travaux en fournitures et pose.

Des montants « plafonds » éligibles sont définis, au regard du type d'aménagement projeté.

2/ Nouvelles boucles touristiques locales et mise en conformité de la signalisation des boucles existantes.

Financement à 33% des travaux et équipements de signalisation de boucles. Plafond AAP annuel 30 K€.

3/ AAP stationnement vélo : finance la fourniture et pose et d'arceaux vélo (4-5 par dossier).

4/ Autres subventions départementales à explorer : Voirie communale et intercommunale, CDST – Contrat Départemental de Solidarité Territorial.

Chaque projet nécessitera une analyse des financements mobilisables : en effet, en amont de la réalisation une analyse spécifique sera nécessaire afin d'identifier si les linéaires concernés s'inscrivent dans ceux ouvrant droit à des financements concernés par les SRV, les Schémas Cyclables Départementaux, ou d'autres mécanismes de financements non spécifiques qui peuvent être explorés : programmes européens (Leader, Feder...), voir si des AAP sont ouverts et peuvent être sollicités...

Certains financements sont cumulables, mais souvent un reste à charge obligatoire de 20% pour le gestionnaire.

- ▶ **Le Schéma réalisé par la CCEPPG : n'a pas de caractère « opposable », pas d'obligation de réalisation, pas de délai fixé... ;**
- ▶ **Il est en revanche indispensable pour répondre à l'essentiel des appels à projets qui ouvrent droit à des co-financements sur les aménagements, études pré-opérationnelles ...**
- ▶ **La mise en œuvre opérationnelle de ce qui sera retenu dans le schéma fera appel :**
 - **à la compétence d'organisation de la Mobilité pour le développement de services vélos** (*inscrit dans le plan d'action du Schéma des mobilité réalisé conjointement...*) ;
 - **à la compétence voirie pour la réalisation des aménagements** (*sauf s'ils ne sont pas à réaliser sur des voiries : exemple aménagement d'une voie verte dans un chemin forestier...*).
- ▶ **La CCEPPG n'est pas AOM Locale mais pourra avoir la main sur le développement de certains services** (*convention de coopération avec la Région...*) ;
- ▶ **La compétence en matière de voirie est globalement partagée actuellement entre les communes et les 2 Départements de la Drôme et du Vaucluse** (*CCEPPG voiries de desserte de zones d'activités, déchetteries ... ?*) ;
- ▶ **Ainsi, sur le volet « aménagement » ce sont les communes et le département qui auront « théoriquement » en charge la mise en œuvre de ces aménagements.**



Attention : estimation pour fixer les ordres de grandeur et s'entendent avant recherche des financements externes et sans analyse des règles d'intervention des gestionnaires ;

	CD26	CD84	Communes (ou autres)
Linéaire en km	25,6 km	24,4 km	89,6 km
Coûts en lien avec ces voiries	2,65 M€	4,51 M€	6,96 M€

- ▶ **Il s'agit des aménagements et coûts « en lien avec les RD » et pas forcément sur RD :**
 - certaines voies vertes/pistes peuvent utiliser les cheminements hors de la bande roulante,
 - des aménagements peuvent être à réaliser en partie sur l'accotement/stationnement dont la domanialité sera à analyser dans les études avant travaux ...

- ▶ **Les montants estimatifs des aménagements « en lien avec les RD » ne traduisent pas le montant à la charge du gestionnaire !**
 - Aménagement sur la chaussée ou non ?
 - Aménagement en zone urbaine ou hors zone urbaine ?
 - Aménagement sur un itinéraire éligible aux financements de la politique départementale ou non ?

- ▶ **Sur certains de ces linéaires et aménagements le seul rôle du CD sera de donner son accord pour un aménagement envisagé sans en assurer la maîtrise d'ouvrage, sans le financer !**

L'implication des communes sera donc importante dans la mise en œuvre du SDC mais la CC a des possibilités d'implication !

Envoyé en préfecture le 17/06/2024
Reçu en préfecture le 17/06/2024
Publié le 17/06/2024
ID : 084-200040681-20240606-D_2024_38-DE

► **Ce sera à la CCEPPG de définir son propre rôle dans la mise en œuvre du schéma** (au regard de ses priorités, son ambition politique, ses moyens humains et financiers...), **car les possibilités sont multiples même sans être AOM locale et en l'absence de compétence sur l'essentiel des voiries !**

► **Par expérience, plusieurs méthodes d'implication sont possibles :**

- **Simple rôle de sensibilisation auprès des communes**
- **Vérification de l'homogénéité des aménagements / projets en lien avec le schéma**
- **Un rôle lié à l'ingénierie**
 - Accompagnement/suivi des études opérationnelles sur les aménagements complexes
 - Accompagnement technique dans la recherche de subventions, et montage des dossiers de subventions
 - Rédaction d'un cahier des charges pour des études d'avant travaux, pour des marchés de Maîtrise d'Œuvre ...
- **Une intervention financière à travers un fonds de concours :**
 - Sur les études en amont des projets / prestations de suivi des travaux
 - sur les aménagements
- **En proposant des conventions de « Maîtrise d'Ouvrage déléguée » à des communes ou aux Départements.** Ce mécanisme n'entraîne aucun transfert de compétence ;
- **Prise de compétence voirie sur les voies identifiées comme relevant de l'intérêt communautaire en lien avec le Schéma en amont des travaux.**

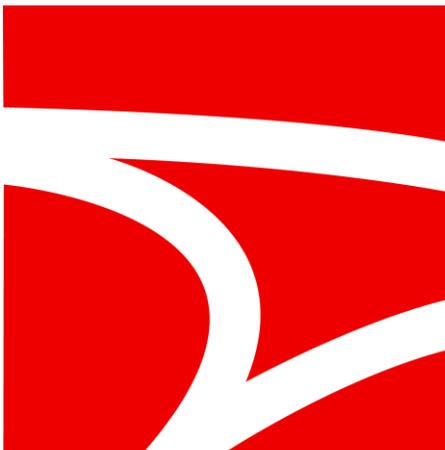
- ▶ **Au vu de la durée de la mise en œuvre opérationnelle du schéma, de la typologie différente des itinéraires, des communes concernées (avec ou sans services techniques...), il peut paraître délicat de s'orienter vers l'un ou l'autre des scénarios de manière certaine et/ou manière unique ;**

- ▶ **En effet, les différentes solutions pourront peut-être co-exister :**
 - selon les cas et itinéraires/projets concernés ;
 - Selon la temporalité : le choix des élus actuels pourra être différent de ceux d'un futur mandat !

- ▶ **La méthode selon laquelle la CCEPPG pourrait intervenir, pourra être évolutive ;**

- ▶ **Ces éléments seront affinés en parallèle de la validation du Schéma Directeur.**

- ▶ **Des délibérations hors schéma viendront préciser la méthode selon laquelle la CC pourra intervenir.**



Contact ITEM Etudes & Conseil :

Geoffroy Brischoux

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 – 06 62 67 43 09

brischoux@item-conseil.fr