



– Le schéma directeur cyclable drômois

2015-2020



SOMMAIRE

Editorial	p.3
1. Pourquoi un schéma directeur	p.6
2. Contexte et objectifs	p.7
3. Diagnostic	p.8
4. Usages, enjeux et cibles	p.11
5. L'importance de la concertation	p.9
6. Les grandes orientations stratégiques	p.12
Axe 1 : poursuivre les efforts d'aménagement et de sécurisation de la pratique	
Axe 2 : accompagner les changements de comportements	
Axe 3 : mettre en œuvre des services pour faciliter la pratique	
Axe 4 : faire de la Drôme une destination majeure du tourisme à vélo	
7. Détail des actions	p.13
Axe 1	
Action 1 : des routes plus sûres pour le vélo	p.13
Action 2 : ma voie verte près de chez moi	p.14
Action 3 : des voies vertes bien reliées	p.15
Action 4 : traiter coupures et impasses	p.16
Axe 2	
Action 5 : au boulot, à vélo	p.17
Action 6 : collégiens vélomobiles	p.18
Action 7 : 30 minutes de vélo sur ordonnance	p.19
Action 8 : vélo pour tous	p.20
Axe3	
Action 9 : car, train, covoiturage, vélo	p.21
Action 10 : le VAE, un nouveau maillon de la chaîne	p.22
Axe4	
Action 11 : la Drôme à vélo, version 2.0	p.23
Action 12 : VTT pour tous les goûts	p.24
Action 13 : accueil vélo, bienvenue chez nous	p.25
Action 14 : la Drôme à vélo, maillot jaune	p.26
Évaluation et et gouvernance	
Action 15 : où en est la Drôme à vélo ?	p.27
Action 16 : qui tient le guidon ?	p.27

ÉDITORIAL

Forte d'une politique cyclable développée et structurée depuis plus de 20 ans, la Drôme a franchi un nouveau cap en élaborant un schéma directeur départemental consacré au vélo.

Notre ambition est d'offrir à tous les Drômois la possibilité de se déplacer à vélo au quotidien, facilement et en toute sécurité ; de renforcer les pratiques sportives et de loisirs ; et d'inciter les touristes à découvrir à vélo la richesse des paysages et du patrimoine de la Drôme.

Fruit d'une large concertation, le schéma départemental cyclable est un véritable projet de territoire. Il permet de programmer et de planifier les actions à mener pour favoriser ce mode de déplacement pratique, économique, ludique et sportif, excellent pour la santé comme pour l'environnement.

Le schéma directeur s'attache à répondre aux besoins de toutes les pratiques cyclables et s'inscrit dans plusieurs compétences exercées par le Département : voirie, tourisme, transport, sport, collèges, santé et solidarités.

Au-delà des actions portées par le Département, notre volonté est de fédérer et de coordonner les projets des différents partenaires (collectivités, associations d'usagers, clubs sportifs, professionnels du tourisme, acteurs de santé...) pour assurer la cohérence et la réussite de la politique cyclable de la Drôme.

Patrick LABAUNE

Président du Conseil départemental
Député de la Drôme

André GILLES

Vice-président
chargé de l'agriculture
des routes et de la politique vélo





Le schéma
directeur cyclable
drômois
2015-2020

1. Pourquoi un schéma directeur ?

Le Département de la Drôme développe depuis de nombreuses années bien des actions destinées à soutenir ou promouvoir l'usage du vélo sous différentes formes : aménagement des routes départementales, construction de VVV, édition de cartes et plans, plans de déplacement des collégiens, promotion d'itinéraires VTT...

Il a semblé opportun de franchir un cap dans l'intégration de ces politiques par l'élaboration d'un schéma directeur consacré au vélo, afin de contribuer **au développement de la pratique cyclable pour tous les usages**.

Le contexte législatif devient également plus favorable à la prise en compte du vélo, il permet de formaliser des objectifs complémentaires.

Programmer et planifier les opérations dans le temps

Le schéma permet de programmer des opérations - dont certaines peuvent s'échelonner sur plusieurs années selon la complexité du projet (études, enquêtes, programmation technique et budgétaire) - et de prévoir leur financement.

La complexité réglementaire des projets (acquisitions foncières, loi sur l'Eau, réglementation sur les espaces naturels sensibles, sur les sites classés, enquête d'utilité publique, inscription de réservations dans les PLU...) nécessite une programmation à long terme pour être en mesure de livrer les aménagements dans le temps.

Inscrire les aménagements dans les documents d'urbanisme et les projets routiers

Le schéma permet de travailler sur les projets à long terme. En faisant inscrire le réseau cyclable dans les SCOT et les PLU, on évite des dépôts de permis sur des terrains qui nécessiteraient sinon des expropriations, des délais et des coûts supplémentaires.

De même, le schéma permet d'intégrer **le vélo dans tous les projets routiers du département**.

Intégrer la problématique du vélo dans les projets d'infrastructure routière

L'un des intérêts d'un schéma vélo est de développer un « réflexe vélo » au sein des services, en s'appuyant sur des procédures adaptées et sur des référents clairement identifiés.



Donner une cohérence au réseau cyclable

Un des objectifs du schéma est d'offrir à l'utilisateur des **continuités cyclables sécurisées**. De nombreux projets voient le jour dans la Drôme à l'initiative de structures communales et intercommunales. Le schéma veille à la cohérence d'ensemble.

Etablir des règles de fonctionnement

Le Département n'est pas le seul intervenant dans les politiques cyclables. Les autres collectivités sont partie prenante, et le Conseil départemental souhaite laisser les territoires libres de prendre la maîtrise d'ouvrage des nouveaux aménagements de véloroutes voies vertes (VVV). La réalisation d'un schéma directeur est l'occasion de définir des règles de fonctionnement claires entre les différents intervenants en termes de compétences techniques, de cofinancement, de l'investissement, d'entretien, de règles de police et de gestion...

Coordonner la politique cyclable

L'objectif du schéma est également de coordonner les démarches :

- > A l'intérieur du département avec les initiatives communales ou intercommunales
- > A l'extérieur, avec les Départements voisins et les Régions limitrophes,
- > Avec l'Etat et la Région, dans le cadre du contrat de plan Etat - Région

Le Département est un échelon indispensable

Une bonne coordination de l'action du Département avec les politiques urbaines est absolument indispensable à la bonne réussite de la politique cyclable : les zones périurbaines sont les secteurs les plus accidentogènes pour les cyclistes. La réussite d'une politique de loisirs passe par une bonne pénétration du milieu urbain, et la prise en compte des cyclistes urbains dans les périphéries d'agglomération est capitale en terme de sécurité.

2. Contexte et objectifs

Le département est doté d'une forte densité de routes à faible trafic : il est fortement apprécié par les cyclo-sportifs (avec 87 cols routiers) et les cyclotouristes. Les pratiques loisirs et utilitaires ont un potentiel de développement très important.

Le schéma directeur structure la politique cyclable du Conseil départemental et prend en compte le vélo dans l'ensemble des orientations. Les enjeux sont importants, principalement sur le plan économique, touristique, environnemental et de santé publique. En cohérence avec le schéma d'orientation des déplacements routiers et le schéma des activités de pleine nature, la réalisation du schéma directeur cyclable sur le département de la Drôme définit une politique de prise en compte des deux-roues non motorisés sur le réseau routier départemental comme dans les autres politiques du Conseil départemental, en fixant le cadre des aménagements à réaliser.

Ce schéma directeur cyclable participe à **la mise en valeur et à l'attractivité du territoire de la Drôme**, contribue à renforcer **le développement des loisirs et de la pratique sportive**, et répond aux nouvelles exigences « d'écomobilité » dans le cadre des déplacements quotidiens des Drômois. L'intermodalité est prise en compte car il est nécessaire d'articuler tous les modes de déplacements (transports collectifs, covoiturage ...).



Le schéma directeur cyclable vise le développement des pratiques cyclables à l'échelle départementale, mais le Département n'en sera pas le seul acteur. **Il cherche à fédérer et coordonner les intentions de multiples acteurs** : communes et intercommunalités, associations d'usagers, professionnels du tourisme, acteurs de la santé et de la solidarité. Il sera déployé par l'action conjuguée de plusieurs directions et services du Conseil départemental.

Il s'agit d'un véritable projet de territoire, pour tous les territoires drômois et en tenant compte de leur diversité. Il vise d'une part, à offrir à tous les Drômois l'envie et la possibilité de se déplacer à vélo au quotidien ou pour leurs loisirs, et d'autre part, à accueillir les touristes en leur permettant de découvrir à vélo la richesse des paysages et du patrimoine de la Drôme.

Au regard des nombreuses politiques en faveur du vélo développées par le Département, l'élaboration du schéma directeur se construit sur les bases suivantes :

- > la ré-interrogation des pratiques
- > la mise en perspective et en cohérence de l'ensemble de ces pratiques pour développer les interactions et donner du sens commun
- > l'étude de nouveaux axes d'intervention pour les années à venir

Il s'appuie sur un diagnostic qui a ensuite permis de distinguer **4 axes stratégiques et 16 actions concrètes** pour mener à bien ce projet.

3. Diagnostic

- > **L'identification de la demande**, sous toutes ses formes (utilitaire, loisir, sportif, VTT, cyclotouriste, itinérant...), et ce en se basant notamment sur la concertation avec les usagers.
- > **Le recensement et l'analyse de l'offre actuelle**, que ce soit en matière d'aménagement (réseau routier, aménagements existants, jalonnement...) ou bien de services (stationnement, intermodalité, locations...).
- > **De la confrontation entre les deux** (et en particulier des demandes pour lesquelles il n'y a pas d'offre satisfaisante) naît le diagnostic, avec des premières idées d'enjeux à traiter et d'actions pour remédier aux points faibles.

Le diagnostic dresse un portrait du territoire drômois pour le développement des pratiques cyclables et fait apparaître les forces et faiblesses des politiques cyclables déjà engagées. On distingue plusieurs pratiques et certaines thématiques à enjeux pour le territoire et ses citoyens.

■ Pratique utilitaire (domicile-travail, domicile-école, domicile-commerce...)

Cette pratique demeure faible (seulement 5% de part modale pour les trajets inférieurs à 5 km), et présente pourtant de **forts potentiels** de développement, particulièrement dans les espaces périurbains. Confinée aux centres des villes, cette pratique pourrait s'étendre à condition de réaliser des aménagements cyclables aux entrées des villes importantes.

Les Plans de Déplacements des Collèges (PDC) sont à poursuivre pour modifier les comportements au travers de la jeunesse. **La Traversée de la Drôme à vélo** (TDV) est également un élément phare de l'apprentissage du vélo par la jeunesse, tout en faisant découvrir la richesse des paysages drômois. Chaque année, 500 élèves de CM1 et CM2 parcourent 250 km à vélo pour rallier Hauterives à Buis-les-Baronnies.

L'incitation aux Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) serait également un moyen pour changer les comportements.

■ Pratique de loisirs

On recense plus de **200 000 pratiquants** réguliers en Drôme soit 40% de la population. Les axes de loisirs majeurs aménagés par le Département, à savoir la véloroute voie verte (VVV) **ViaRhôna** et la **VVV de la vallée de l'Isère** rencontrent un succès massif, avec des fréquentations essentiellement d'usagers locaux de l'ordre de 150 à 300 passages quotidiens sur tous les tronçons. Les accès à ces VVV sont à renforcer pour accentuer encore la pratique de loisirs.

Plusieurs vallées drômoises se prêtent aussi à l'aménagement de VVV, permettant de compléter l'offre de loisirs et touristique (vallées de la Galaure, de l'Herbasse, de la Drôme, du Jabron, de la Berre, de l'Eygues...).

■ Pratique sportive

On dénombre environ **12 000 pratiquants** dans la Drôme, et **3300 licenciés** : ces chiffres sont supérieurs aux moyennes régionales et nationales. 35 clubs sont affiliés à la FFCT (fédération française de cyclo-tourisme) et 27 clubs à la FFC (fédération française de cyclisme), dont 16 incluant le VTT.

L'offre VTT est d'un très bon niveau, avec des parcours très techniques (3000 km de circuits sur sentiers) et des événements majeurs tels que les Chemins du Soleil ou encore la Grande Traversée du Vercors. Des événements cycloportifs d'envergure jalonnent la saison estivale : la Drômoise, la Classic Drôme en lien avec la Classic Sud Ardèche, la Corima ou encore l'Ardéchoise et son incursion en territoire drômois ...

Les 310 km de bandes multifonctionnelles réalisées sur les routes départementales à fort trafic routier sont très appréciées de ces usagers.

■ Pratique touristique

Près de 4 % du total des séjours touristiques dans la Drôme comprennent une composante clairement affichée vélo ou VTT, **soit 67 000 séjours**.

La pratique touristique se décompose en activités de loisirs, sportive et/ou itinérante. Les touristes recherchent des itinéraires à l'écart des routes fortement fréquentées, des boucles pour découvrir le territoire et le patrimoine.

Quant à la pratique itinérante, qui devrait se développer fortement notamment dans les vallées du Rhône (ViaRhôna) et de l'Isère (VIV VI), l'enjeu sera d'offrir à ces pratiquants des ouvertures sur le territoire au travers de liaisons ou de services de restauration et d'hôtellerie dans les villes et villages à proximité.

■ Accidentalité

Les bandes multifonctionnelles (BMF) sur les routes départementales présentent de **bons résultats** lorsque le trafic routier est compris entre 3000 et 7000 véhicules/jour.

Au-delà, les BMF sont encore utiles, mais des voies séparées, de type pistes cyclables seraient plus pertinentes. A ce jour, le Département a réalisé 310 km de BMF, le niveau de pertinence des BMF est à ré-interroger selon les usages.

■ Intermodalité

La pratique intermodale incluant le vélo est encore faible, alors qu'il existe un **potentiel important en gares et sur des lignes de transports en commun**. Le transport de vélo est possible dans les soutes des cars opérant sur les lignes départementales, mais cette possibilité est peu connue.

3 espaces de stationnement de vélos aux arrêts de cars scolaires dans le Royans ont été expérimentés. Les arrêts de transport en commun et les aires de covoiturage pourraient bénéficier de cette expérimentation.

■ La Drôme à Vélo

La carte de La Drôme à Vélo mérite d'être redéfinie avec davantage de boucles, des circuits à plusieurs niveaux de difficulté et de distance. Dans la même dynamique, engager le balisage des cols (bornes, panneaux...) serait également pertinent.



■ Locations de vélos et vélocistes

Pas moins de **34 vélocistes** ont été répertoriés en Drôme : 7 vélocistes / 1000 habitants, soit 2 fois plus qu'en Rhône-Alpes et en France. La pratique cyclable génère donc des activités économiques diverses. Les besoins en VAE (vélos à assistance électrique) sont cependant peu couverts et gagneraient à se développer pour permettre une pratique cyclable de loisirs, touristique ou même au quotidien plus accessible.

■ Territoires

Les territoires drômois sont de plus en plus engagés pour le développement des pratiques cyclables, certains ont élaboré à leur échelle des schémas directeurs ou des plans d'actions. De nombreux acteurs sont concernés : collectivités (communes et intercommunalités), associations, offices du tourisme, professionnels du tourisme

Plusieurs intercommunalités sont en attente d'appui méthodologique, technique et financier pour le déploiement des VVV, où de forts enjeux de gouvernance émergent également. Les centres d'intérêt sont variables selon les territoires. La pratique utilitaire concerne plus les agglomérations importantes, tandis que le Diois ou les Baronnies ont des attentes fortes en terme de tourisme. Des actions différenciées sont attendues et le Département a un **rôle majeur de coordination à jouer**.

■ Santé publique

Ce volet n'apparaît que rarement dans les schémas directeurs cyclables, pourtant l'activité physique contribue grandement à améliorer la santé. **Une pratique cyclable quotidienne permettrait d'économiser en moyenne 1000€/personne/an** de dépenses de santé, tout en réduisant les phénomènes de dépendance des personnes âgées.

4. Usages, enjeux et cibles

Ce schéma directeur cyclable s'attache à répondre aux besoins de toutes les pratiques cyclables, dans le domaine des aménagements et des services, en faisant appel à de multiples compétences exercées à ce jour par le Conseil départemental : tourisme, sport, collèges, solidarités humaines et territoriales, santé, voirie, transports.

A partir du diagnostic, plusieurs enjeux ont été identifiés selon 5 cibles d'usages :

- > les déplacements utilitaires
- > les déplacements de loisirs
- > l'itinérance
- > le cyclo-sport
- > le VTT

C'est ainsi que les premiers enjeux à traiter sont des plus classiques : la mobilité et la sécurité, afin de donner la capacité au plus grand nombre de se déplacer à vélo en sécurité. Le tourisme à vélo s'affirme également comme un des enjeux principaux à traiter, pour contribuer à la vitalité de tous les territoires de la Drôme. Mais des enjeux de santé publique et de solidarité font également l'objet de 2 actions spécifiques.

5. L'importance de la concertation

La réussite d'un tel projet passe évidemment par une bonne analyse des enjeux, de la demande et des caractéristiques techniques des aménagements envisagés, mais surtout par une bonne liaison avec l'ensemble des partenaires.

Un réseau cyclable réussi est un réseau qui parvient à bien articuler la demande locale de loisirs, la demande utilitaire, touristique, la pratique du vélo mais aussi du roller et de la marche à pied. Il doit pouvoir également accueillir dans de bonnes conditions les personnes à mobilité réduite.

Ainsi plusieurs niveaux de concertations ont été engagés avec les partenaires potentiels :

- > **7 comités locaux** réunis lors de la phase de diagnostic. Un découpage du département en 7 secteurs a été décidé, pour simplifier l'organisation des réunions et pour bénéficier d'une échelle de territoire la plus homogène. Ces groupes se sont réunis en phase diagnostic pour identifier les segments de clientèles, les initiatives prises localement, recenser les demandes, les projets et les opportunités de réalisation.
- > **Un comité consultatif** associant représentants associatifs et représentants de grands bassins de vie s'est réuni pour valider le diagnostic et les premières orientations.
- > Et enfin, une concertation plus élargie associant tous les partenaires **sous forme d'une table ronde et d'ateliers** a permis de co-construire le plan d'actions détaillées.

Cette dynamique de concertation doit se poursuivre pour le déploiement du schéma directeur cyclable, en visant la coordination des acteurs et la cohérence des actions menées à l'échelle du territoire drômois. Les actions opérationnelles n°15 et 16 visent à assurer une gouvernance pertinente et efficace du schéma directeur cyclable, qui s'appuiera sur des instances classiques de comité technique et de comité de pilotage.

6. Les grandes orientations stratégiques

Ces champs d'actions multiples et complémentaires décrits précédemment, et participant à développer les pratiques cyclables, se traduisent sous la forme de **4 axes stratégiques** :

- > Poursuivre les efforts d'aménagement et de sécurisation de la pratique
- > Accompagner les changements de comportement
- > Mettre en œuvre des services pour faciliter la pratique
- > Faire de la Drôme une destination majeure du tourisme à vélo

Ces 4 axes sont déclinés en 14 actions opérationnelles, qui contribuent à un ou plusieurs axes stratégiques, selon diverses cibles d'utilisateurs.

2 actions transversales liées à des questions d'évaluation et de gouvernance viennent compléter ces actions opérationnelles.

7. Détail des actions

Axe 1 : Poursuivre les efforts d'aménagement et de sécurisation de la pratique

■ Action 1 : Des routes plus sûres pour le vélo

Objectifs généraux

- > Sécuriser la pratique du vélo sur les grands axes départementaux.
- > Poursuivre l'aménagement des bandes multi-fonctionnelles (BMF) en ciblant bien leur usage et en expérimentant des améliorations.

Objectifs opérationnels

- > Planifier la poursuite des réalisations de BMF sur les secteurs cibles (>3000 véhicules/jour) non encore équipés, à l'occasion des recalibrages de voirie.
- > Proposer des solutions alternatives sous forme de pistes cyclables, voies vertes ou voies à faible trafic dans les secteurs où le niveau de trafic VL et PL est trop élevé, en partenariat avec les collectivités locales et les représentants des usagers.
- > Expérimenter des améliorations qualitatives des BMF : entretien, balayage, recul de stop.

Cibles visées

- > Les sportifs, à l'aise sur des chaussées à trafic plus élevé et attirés par le caractère roulant des BMF seront les principaux bénéficiaires de ces mesures. La mesure aura également un impact sur la pratique sportive touristique dans les secteurs où les alternatives sont rares et dans une moindre mesure sur la pratique utilitaire sous certaines conditions

Mise en œuvre

- > Maîtrise d'ouvrage : Conseil départemental pour les BMF
- > Communes et intercommunalités pour les alternatives



■ Action 2 : ma voie verte près de chez moi

Objectifs

- > Répondre à la forte demande de vélo loisirs (200 000 personnes potentielles) dans la Drôme par des aménagements très sécurisés, accessibles à tous, tout en profitant des opportunités offertes par la plupart des vallées.

Objectifs opérationnels

- > Accompagner les territoires Drômois dans la réalisation des 7 voies vertes transversales identifiées dès 2004 (Valloire, Galaure, Herbasse, Drôme, Jabron, Berre et Eygues, Ouvèze) auxquelles s'ajoute un grand itinéraire Nord-Sud (véloroute du Piémont) pour mettre **80% de la population de la Drôme à moins de 5 km d'un itinéraire.**
- > Valoriser les études de potentiel et de faisabilité
- > Proposer une expertise vélo et une assistance à la coordination
- > Etablir un certain nombre de prescriptions communes pour une labellisation et une signalétique homogène

Cibles visées

- > Les cibles visées sont très clairement la pratique de loisirs familiale avec enfants mais également les personnes âgées. Ces voies vertes sont des équipements indispensables pour maintenir ou remettre en activité physique les personnes âgées. Un certain nombre de ces itinéraires bénéficient également d'une forte densité d'hébergements touristiques et ces itinéraires correspondent bien à la demande de tourisme en séjour, notamment de la part de clientèles françaises et néerlandaises.

Mise en œuvre

- > Maîtrise d'ouvrage : intercommunalités
- > Appui du Conseil départemental en conseil, coordination et ingénierie, recherche de financements





■ Action 3 : des voies vertes bien reliées

Objectifs généraux

- > Densifier et faciliter les liaisons entre les itinéraires majeurs et les territoires traversés.
- > Optimiser la fréquentation des itinéraires de VVV, existants et à venir, par les résidents loisirs et utilitaires comme par les touristes en séjours et optimiser les retombées économiques des cyclistes empruntant ces grands itinéraires pour les territoires traversés.

Objectifs opérationnels

- > Identifier et baliser les itinéraires de liaison entre les grands itinéraires (ViaRhôna, VVV de la Vallée de l'Isère et futurs itinéraires de VVV) et les centre-bourgs.
- > Améliorer les aménagements cyclables des principales communes proches de ces grands itinéraires de façon à permettre des liaisons rapides.

Cibles visées

- > Cette action touche la quasi totalité des cibles mais plus spécialement les cyclistes loisirs résidents qui pourront rejoindre plus facilement les itinéraires. Les cyclistes loisirs touristes dont les hébergements ne sont pas situés directement sur les itinéraires. Ces itinéraires permettront aux cyclistes itinérants de mieux profiter des services situés dans les bourgs.

Mise en œuvre

- > Maîtrise d'ouvrage : communes et intercommunalités
- > Appui du Conseil départemental en conseil et coordination



■ Action 4 : traiter coupures et impasses

Objectifs généraux

- > Sécuriser les points de coupures et les sorties de ville les plus problématiques. L'existence de points de coupures, même courts, dans les itinéraires cyclables (franchissements de cours d'eau, giratoires de grandes dimensions, sections même courtes de voiries à fort trafic) peuvent être des éléments rédhibitoires pour la pratique et peuvent remettre en cause des itinéraires entiers. Le péri-urbain des grandes villes est identifié comme le secteur où l'insécurité est maximale.

Objectifs opérationnels

- > Identifier et hiérarchiser les sections les plus problématiques
- > Expérimenter des solutions adaptées : alternats, chaussées à voie centrale banalisée, bandes cyclables, limitation des vitesses, itinéraires de substitution...
- > Engager des schémas dans les agglomérations les plus concernées

Cibles visées

- > Cette action touche d'abord la pratique utilitaire au quotidien. Le développement du VAE ouvrant le vélo à des liaisons plus longues devrait augmenter ce besoin en péri-urbain. Les cyclo-sportifs, importants utilisateurs de ces itinéraires de sortie de ville, sont actuellement la catégorie la plus impactée par l'insécurité routière dans le péri-urbain.

Mise en œuvre

- > Maîtrise d'ouvrage : Conseil départemental sur les RD
- > Maîtrise d'ouvrage : communes ou intercommunalités en zone agglomérée

Axe 2 : Accompagner les changements de comportement

■ Action 5 : au boulot, à vélo

Objectifs

- > Développer la pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail
- > Passer de 2 à 5% de part modale (soit 1 déplacement domicile-travail sur 6 de 1 à 5 km)

Objectifs opérationnels

- > Pousser toutes les expérimentations vélo dans le Plan de Déplacements d'Administration (PDA) du Conseil départemental : remise en selle, parc interne, challenge mobilité
- > Sensibiliser les grandes entreprises et zones d'activités aux Plans de Déplacements inter-Entreprises (PdIE)
- > Structurer les services à destination des entreprises

Cibles visées

- > Cette action a vocation à stimuler la pratique utilitaire, trop souvent négligée dans les schémas directeurs départementaux. La pratique du vélo domicile-travail touche actuellement dans la Drôme surtout des catégories traditionnelles du vélo : les ouvriers, les personnes à faible revenu, les jeunes de moins de 25 ans, dans les pôles urbains. L'expérience d'autres territoires où la pratique utilitaire du vélo a connu un fort développement (agglomérations de Grenoble, Chambéry, Annecy) montre que le vélo urbain a un potentiel important parmi les actifs de 25 à 50 ans, cadres, employé(e)s dans le secteur tertiaire à l'occasion de la réalisation de PDE sur des déplacements de 3 à 5km. Le potentiel est également très important dans les secteurs péri-urbains, dans des contextes où la pratique est la plus faible aujourd'hui.

Mise en œuvre

- > Coordination Conseil départemental
- > Partenariats : CCI, réseaux associatifs, intercommunalités



■ Action 6 : collégiens vélobobiles

Objectifs généraux

- > Poursuivre les Plans de Déplacements de Collèges : atteindre 50% des collèges en 2020, soit 2 nouveaux collèges par an
- > Développer la pratique du vélo pour la mobilité quotidienne des scolaires de la Drôme pour des raisons pédagogiques, économiques, de sécurité et de santé publique
- > Faire évoluer la part modale de 3% à 12% (50% des déplacements de 0,5 à 3 km)

Objectifs opérationnels

- > Développer les ressources d'animations internes ou par le biais de conventions avec les associations
- > Accompagner les collèges pour une autonomie sur l'animation des PDC à terme
- > Travailler la sécurité de nuit, et la pratique par temps de pluie
- > Valoriser la Traversée de la Drôme à Vélo

Cibles visées

- > La cible des collégiens est une cible privilégiée. Alors que la tranche de 11-15 ans avait la part modale du vélo la plus élevée avant les années 90, c'est celle dont la pratique a le plus baissé ces 15 dernières années, principalement du fait du développement de l'accompagnement en voiture. Les déplacements vers les collèges ont pourtant les portées de déplacements les plus adaptées au vélo (1 à 3 km). Il s'agit par ailleurs d'une étape majeure vers l'autonomie et vers une pratique future du vélo.

Mise en œuvre

- > Direction déplacements du Conseil départemental
- > Partenariats : communes, établissements, parents d'élèves, associations





■ Action 7 : 30 minutes de vélo sur ordonnance

Objectifs généraux

- > Mettre en place une opération « 30 min de vélo sur ordonnance » pour valoriser les effets santé de la pratique
- > Améliorer par l'activité physique du vélo au quotidien la santé publique des Drômois
- > Augmenter l'espérance de vie en bonne santé
- > Diminuer les dépenses de santé (12% du PNB), notamment celles liées aux pathologies chroniques et les dépenses liées à la dépendance des personnes âgées
- > Diminuer les déplacements en voiture sur les déplacements courts

Objectifs opérationnels

- > Lancer une opération expérimentale avec un groupe de médecins de la Drôme, de prescription de pratique régulière du vélo à des patients en sous activité légère, lourde et pour des cas pathologiques.
- > Faire l'inventaire des acteurs de santé, activité physique adaptée, constituer un groupe de travail
- > Définir les cibles principales et communiquer
- > Définir les parcours de remise en activité
- > Mobiliser un groupe de médecins volontaires
- > Structurer la démarche de vélo-écoles
- > Evaluer et déployer

Cibles visées

- > Les cibles visées sont à la fois, en prévention, les personnes sous-actives ne développant pas de pathologie (enfants, actifs, retraités), et des personnes en cas pathologiques (insuffisance cardiaques ou respiratoires, diabétiques, cas de surpoids importants...).

Mise en œuvre

- > DGA solidarités du Conseil départemental
- > Nombreux partenariats à mobiliser



■ Action 8 : vélo pour tous

Objectifs généraux

- > Développer la pratique du vélo utilitaire parmi les personnes à bas revenus pour des raisons économiques (diminuer le coût de la mobilité, améliorer la mobilité et l'employabilité), sociales (améliorer l'état de santé et diminuer les dépenses de santé) et environnementales (diminuer la part de voitures souvent polluantes sur les déplacements courts).
- > Rendre accessible la mobilité à chacun pour se déplacer mieux, plus vite et moins cher.

Objectifs opérationnels

- > Amplifier les séances de remise en selle (au moins 10 x 8 personnes)
- > Organiser des ateliers mobilité : lecture de plan, planification de déplacements
- > Développer les ateliers de réparation de vélo
- > Expérimenter une action pour favoriser les achats à vélo

Cibles visées

- > Les personnes fragiles socialement rencontrent davantage de freins pour se déplacer de manière autonome et optimale. Les projets de mobilité solidaire autour du vélo (mais pas que le vélo) permettent aux personnes habitant notamment les quartiers sensibles, de découvrir les solutions de mobilité, notamment le vélo, de l'expérimenter et de l'adopter.

Mise en œuvre

- > Conseil départemental
- > Partenariats avec les réseaux associatifs

Axe3 : Mettre en œuvre des services pour faciliter la pratique

■ Action 9 : car, train, covoiturage, vélo

Objectifs généraux

- > Développer les intermodalités vélo/car inter-urbains, vélo/train et vélo/covoiturage

Objectifs opérationnels

- > Sécuriser les stationnements vélo aux arrêts de car et aires de covoiturage par un principe d'expérimentation de box à vélo
- > Proposer des solutions d'embarquement sur certains cars du Conseil départemental, notamment pour des pratiques sportives ou de loisirs
- > Susciter une offre privée pour les groupes de cyclistes
- > Aménager une consigne vélo en gare de Valence

Cibles visées

- > Les cibles visées sont d'abord les personnes se déplaçant pour des motifs réguliers travail ou études, pour lesquelles stationner son vélo en sécurité est indispensable et a priori plus opportun que l'embarquement du vélo à bord des cars en toute sécurité. La cible loisirs et touristique (montée en bus, descente à vélo de la vallée de la Drôme par exemple) est envisageable via l'embarquement des vélos à bord des cars.

Mise en œuvre

- > Direction des Déplacements du Conseil départemental



■ Action 10 : le VAE, un nouveau maillon de la chaîne

Objectifs généraux

- > Développer la pratique du VAE à vocation locale et touristique
- > Développer le tourisme à vélo auprès d'une population touristique beaucoup plus large, en rendant accessible des territoires aujourd'hui trop difficiles pour le vélo classique.
- > Multiplier par 5 l'usage du VAE d'ici 2020

Objectifs opérationnels

- > Appuyer l'organisation d'événements découverte sur tout le territoire
- > Aider à l'émergence d'un modèle économique viable, en étudiant sa faisabilité et son opportunité à l'échelle départementale ou bi-départementale, puis en participant à sa mise en œuvre (opérateur, SCIC...)
- > Mise en relation des acteurs du territoire avec l'opérateur ou la SCIC

Cibles visées

- > Les cibles visées peuvent être très larges et recouvrir la presque totalité des pratiques du vélo : utilitaire, loisir, touristique, VTT, itinérante

Mise en œuvre

- > Le Conseil départemental, Agence de développement touristique
- > Partenariats avec Conseil départemental de l'Ardèche, Région, CNR, intercommunalités, velocistes...





Axe 4 : Faire de la Drôme une destination majeure du tourisme à vélo

■ Action 11 : la Drôme à vélo, version 2.0

Objectifs généraux

- > Refondre les circuits de la Drôme à Vélo
- > Créer au moins 50 circuits de niveaux de difficulté variés

Objectifs opérationnels

- > S'accorder sur les cibles et les niveaux de difficultés
- > S'appuyer sur les territoires pour concevoir les circuits
- > Coordonner boucles et grands itinéraires
- > Mettre en œuvre la signalisation sur les circuits de niveaux vert et bleu (très facile et facile) voire rouge (difficile)
- > Définir un règlement de marque « Drôme à Vélo »
- > Promouvoir l'ensemble des boucles au travers des « bons plans à vélo »
- > Mettre en œuvre un bornage kilométrique des principaux cols pour les valoriser

Cibles visées

- > Cette action est prioritairement dirigée vers la clientèle touristique mais pourra également concerner les clientèles résidentes en loisirs ou sportives.

Mise en œuvre

- > Maîtrise d'ouvrage Conseil départemental : Direction des déplacements pilote, avec appuis internes (sports, conservation du patrimoine, communication) et l'ADT
- > Partenariats avec les territoires et les réseaux associatifs

■ Action 12 : VTT pour tous les goûts

Objectifs généraux

- > Développer une offre de pratique du VTT plus grand public tout en confortant le positionnement sportif et itinérant

Objectifs opérationnels

- > Soutien technique et d'ingénierie à l'organisation de l'offre d'itinéraires
- > Appui financier à l'entretien des itinéraires et à leur pérennisation
- > Aménagement direct de la signalétique directionnelle et de l'information
- > MO des éditions de portée locale, soutien à l'édition de topo-guides nationaux
- > Soutien aux manifestations d'intérêt départemental

Cibles visées

- > Les deux cibles touristes et résidents sont bien identifiées. On peut différencier plusieurs catégories :
 - Une **pratique sportive**, le plus souvent en montagne, sur des itinéraires de pleine nature ou équipés spécifiquement et comprenant une multiplicité de disciplines : descente, cross-country, free ride, four cross, trial... La Drôme reste très fortement positionnée sur la descente, le cross-country et la pratique itinérante avec les chemins du soleil.
 - Une **pratique découverte en milieu naturel** hors route, comprenant une pratique familiale de promenade sur des chemins ou sentiers faciles qui peut être réalisée avec un engin de type VTT, parfois VTC (Vélo Tout Chemin) plus « roulant » et plus polyvalent que le VTT proprement dit. Il s'agit d'une forte demande, qui se rapproche d'un souhait de VVV non revêtue, dans un contexte où le positionnement des centres VTT est actuellement très sportif.

Mise en œuvre

- > Portage des projets : les territoires
- > Coordination, MO et dispositifs financiers relatifs au schéma sport-nature :
Conseil départemental + expertise FFC et FFCT





■ Action 13 : accueil vélo, bienvenue chez nous

Objectifs généraux

- > Améliorer la qualité d'accueil des touristes à vélo
- > 50 opérateurs labellisés en 2016, 200 en 2020

Objectifs opérationnels

- > Présentation du label aux territoires pour expliquer les enjeux et modalités
- > Au niveau local : susciter une réunion de l'ensemble des prestataires potentiels (hébergeurs, loueurs, OT, gestionnaires de sites)
- > Identification des évaluateurs en se calant sur le fonctionnement de SITRA
- > Refonte éventuelle du régime d'aides pour aller dans le sens d'« Accueil Vélo »

Cibles visées

- > Les cibles touristiques quel que soit leur type (itinérance, loisir en séjour, sportifs, VTT).

Mise en œuvre

- > Pilotage Conseil départemental / Agence de développement touristique
- > Mise en œuvre : ADT

■ Action 14 : la Drôme à vélo, maillot jaune

Objectifs généraux

- > Rentrer dans le top 5 des départements vélo non littoraux
- > Passer de 3,4 à 7% de vélo dans les séjours : 135 000 séjours en 2020

Objectifs opérationnels

- > Donner une meilleure visibilité de toutes les pratiques sur internet
- > Soutenir ou réaliser des éditions papier : Bons Plans, carte La Drôme à Vélo, topo-guides, flyers
- > Créer et/ou appuyer des événements : faisabilité d'un slow-up, soutien aux événements sportifs, Traversée du Vercors, cols réservés (montées de cols sans circulation motorisée)...
- > Trouver des parrains emblématiques pour promouvoir la politique du Conseil départemental
- > S'appuyer sur les relations presse

Cibles visées

- > Les cibles touristiques sur les 4 composantes du tourisme à vélo : itinérance, loisir en séjour, sportifs, VTT. Les efforts qui seront réalisés pour promouvoir la pratique profiteront également aux résidents.

Mise en œuvre

- > Pilotage : Conseil départemental / Agence de développement touristique





Evaluation et gouvernance

■ Action 15 : où en est la Drôme à vélo ?

Objectifs généraux

- > Suivre la mise en place du schéma directeur cyclable dans le temps et le réajuster en tenant compte des évolutions et du niveau de satisfaction

Objectifs opérationnels

- > Mettre en place un tableau de bord de suivi
- > Evaluer la fréquentation et l'impact économique des itinéraires
- > Mettre en place une politique de comptages vélos

Mise en œuvre

- > Mission vélo de la Direction des Déplacements du Conseil départemental avec l'appui du pôle comptages

■ Action 16 : qui tient le guidon ?

Objectifs généraux

- > Organiser la gouvernance du schéma directeur

Objectifs opérationnels

- > Structurer le pilotage interne du schéma directeur
 - Un comité de pilotage composé d'élus du Conseil départemental en charge de politiques touchant au vélo (routes, tourisme, sports,...) pour définir les priorités d'actions et décider des orientations
 - Un comité technique de coordination des directions et services du Conseil départemental intervenant dans le déploiement du schéma directeur, pour coordonner leurs actions, préparer les décisions, s'assurer de leur faisabilité et les suivre
- > Structurer le pilotage partagé du schéma directeur
 - Un comité de suivi composé d'élus du Conseil départemental et de représentants des intercommunalités et des partenaires (offices du tourisme, associations d'utilisateurs...) visant à partager l'avancement du schéma directeur et orienter les décisions
 - Des instances de concertation locale calées sur les 7 ou 8 territoires identifiés, composées de tous les acteurs : intercommunalités, associations, offices du tourisme, hébergeurs, prestataires...

Mise en œuvre

- > Coordination Conseil départemental / Direction des déplacements

- LE DÉPARTEMENT DE LA DRÔME

Conseil départemental - Direction des déplacements

26 Avenue du Président Herriot

26026 VALENCE CEDEX 9