Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Communauté d'Agglomération ARCHE Agglo

Schéma Directeur Cyclable

Rapport de Phase 3 : Elaboration du plan d'action

Mars 2022

Date et heure de publication : 20/10/2022 11:14:20

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Sommaire

1. Présentation de la démarche 5

1.1. Volontés de la démarche 5

1.2. Déroulé de la démarche 6

1.3. Enjeux de la démarche 7

2. Rappels des points forts du diagnostic 9

2.1. Le réseau d'itinéraires cyclables 9

2.2. Les typologies d'aménagements cyclables 12

2.3. Analyse de la qualité des aménagements cyclables 18

2.4. Le potentiel de developpement du velo 22

2.5. Les atouts et les faiblesses pour le vélo 26

2.6. Les principaux enjeux identifiés 28

3. Les documents de cadrage en termes de politique cyclable 29

3.1. La politique régionale en faveur du développement du vélo 29

3.2. Les schémas cyclables départementaux 32

3.3. Le schéma des mobilités durables d'ARCHE Agglo 38

3.4. Les études de circulation à Tournon-sur-Rhône et Tain-l'Hermitage 40

4. Le réseau cyclable à l'horizon 2035 42

4.1. Les axes cyclables à développer sur le territoire 42

4.2. La conception des itinéraires cyclables 44

4.3. Le statut des itinéraires cyclables proposés 45

4.4. Le réseau cyclable armature 47

4.5. Les catégories d'aménagement 53

4.6. Le réseau cyclable complémentaire 60

4.7. Les points durs pour les vélos 62

5. Présentation détaillée des liaisons du réseau armature 74

5.1. Liaison A : Tournon-Mauves-Glun-La Roche 74

5.2. Liaison B : Tournon- Vion 78

5.3. Liaison C : Tain – Chanos-Curson 81

5.4. Liaison D : Tain l'Hermitage - Gervans 86

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.5. Liaison E : Tournon - Larnage 89
5.6. Liaison F : Tain – Pont-de-l'Isère 91
5.7. Liaison G : Lemps - Etables 93
5.8. Liaison H : Tournon Centre – Tournon Nord 95
5.9. Liaison I : Mauves - Plats 98
5.10. Liaison J : Tain – Mercurol-Veaunes Saint-Donat-sur-l'Herbasse 100
5.11. Liaison L : Tain – Saint-Donat-sur-l'Herbasse 104
5.12. Liaison N : Pont-de-l'Isère - Valence 108
5.13. Liaison O : Saint-Donat - Romans-sur-Isère 110
5.14. Liaison P : Saint-Félicien - Saint-Victor 112
5.15. Liaison Q : Saint-Félicien - Colombier-le-Vieux 114
5.16. Liaison R : Place Rampon - Gare de Tain 116
5.17. Liaison S : Glun - Chateaubourg 119
5.18. Liaison T : Saint-Jean-de-Muzols 121

6. Programmation de la démarche 123
6.1. Estimation financière détaillée 123
6.2. Estimation financière synthétique 124
6.3. Localisation des aménagements 125
6.4. Maitrise d'ouvrage des aménagements 126
6.5. Modalités de financement 130
6.6. Priorisation des itinéraires cyclables 135
6.7. Planning d'investissement 137

7. La stratégie d'intermodalité 139
7.1. Le potentiel d'intermodalité 139
7.2. Le maillage en pôles d'échanges 144

8. Les actions d'accompagnement 147
8.1. Accompagner les initiatives locales 147
8.2. Mettre en place des équipements et des services 152
8.3. Informer et sensibiliser le public 160

9. Stationnement cyclable dans les PLU 165

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

10. Synthèse des services cyclables proposés 167

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

1. PRESENTATION DE LA DEMARCHE

1.1. Volontés de la démarche

La Communauté d'Agglomération a d'ores et déjà engagé plusieurs projets en faveur du vélo (dans le cadre de ses compétences de Vélo-routes / Voies Vertes). A titre d'exemple, elle porte des projets pour la création d'une liaison entre Glun et Chateaubourg et d'une liaison entre le ViaRhôna et le Train de l'Ardèche. De plus, Arche Agglo a récemment expérimenté le service Velogik, consistant à mettre à disposition une flotte de vélo à assistance électrique auprès des usagers. De plus, l'Office de Tourisme Ardèche Hermitage offre aussi une information sur les liaisons cyclables (plaquettes, plans, site internet…). Un des enjeux du futur schéma cyclable consistera à **fournir une vision sur le développement du vélo à l'échelle intercommunale**, permettant à Arche Agglo de prendre la compétence Voies Vertes sur les liaisons structurantes à cette échelle (le cas échéant) et de déterminer ses interventions sur le vélo dans les années à venir.

Afin de tenir compte des pratiques de déplacements à l'échelle de la communauté d'agglomération, des attentes des usagers, des stratégies et des projets d'urbanisme, Arche Agglo souhaite réaliser un Schéma Directeur Cyclable. **Cette nouvelle réflexion devra conduire à la définition d'un réseau cyclable hiérarchisé, maillé et continu**, répondant aux principaux déplacements quotidiens des habitants. Il s'agira aussi d'une opportunité pour traiter les autres volets de la politique de mobilité cyclable, tels que le stationnement vélo, les services vélo ou les actions d'information, afin de mettre en place un véritable « système vélo » sur le territoire.

La réalisation du Schéma Directeur Cyclable participera de la **mise en œuvre des stratégies territoriales**, en particulier le schéma des mobilités, le schéma de développement touristique et l'étude sur la politique sportive. Il se positionnera en prolongement des actions déjà engagées, qu'il s'agira d'actualiser, d'approfondir et éventuellement de réinterroger. Cette démarche garantira la cohérence avec les liaisons développées par les autres collectivités (Région, Département, agglomérations voisines).

En raison de la forte contribution des déplacements à la pollution et aux émissions de gaz à effet de serre, la promotion du vélo représente également un levier pour **développer une mobilité plus durable et un cadre de vie plus attractif**, en cohérence avec les orientations du PCAET d'Arche Agglo (en cours de réalisation).

Dans ce cadre**, la Communauté d'Agglomération Arche Agglo souhaite réaliser une étude stratégique sur les infrastructures et les services cyclables sur son territoire**, afin de développer l'usage du vélo, tout en favorisant le report modal et l'intermodalité. La méthode de la démarche consiste à dévoiler le potentiel de la pratique du vélo, puis à proposer une stratégie permettant à ce potentiel de s'exprimer pleinement sur le territoire.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

1.2. Déroulé de la démarche

L'élaboration du Schéma Directeur Cyclable de la Communauté d'Agglomération ARCHE Agglo suit trois phases successives. Le présent rapport de phase 3 conclut et synthétise le travail mené dans le cadre du schéma cyclable.

Phase 1 : Analyse de la cyclabilité du territoire (*Décembre 2020 – Avril 2021)*

- Identifier les cyclistes et comprendre leurs pratiques (y-compris enquête de mobilité)
- Connaître les aménagements cyclables
- Identifier les points durs et discontinuités
- Connaître les générateurs de trafic
- Analyser les projets en cours
- Identifier les services et outils développés en faveur des mobilités actives
- Rapport de diagnostic

Phase 2 : Elaboration de scénarii et variantes d'un schéma directeur vélo *(Mai 2021 – Octobre 2021)*

- Enjeux et objectifs
- Créer un maillage du réseau cyclable
- Développer les services connexes
- Elaborer un élément « concept » qui soit innovant, ambitieux et fasse référence
- Rapport de scénarii

Phase 3 : Elaboration du plan d'action du schéma directeur vélo (***Novembre 2021 – Avril 2022)***

- Hiérarchiser et programmer les actions
- Identifier les moyens et ressources nécessaires à la réalisation des actions
- Identifier les actions en termes de communication
- Cartographie
- Suivi et évaluation
- Rapport final

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

1.3. Enjeux de la démarche

Révéler le potentiel des modes actifs sur le territoire

Des études récentes menées en France et dans d'autres pays ont montré qu'**il existe une proportion importante de la population qui pourrait potentiellement utiliser les modes actifs.** Si l'ensemble des conditions étaient réunies. La part de cyclistes potentiels pourrait atteindre jusqu'à environ 40% de la population. Les facteurs qui influencent le choix des usagers sont multiples : vitesse des véhicules motorisés, trafic automobile, présence ou absence d'aménagements adaptés, etc. En règle générale, les usagers ne basent pas leurs choix de pratiques modales uniquement sur des critères objectifs, mais aussi sur leur perception individuelle du confort et de la sécurité routière.

Dans le cadre de la présente étude, **la part d'usagers potentiels du vélo** ainsi que les freins à la pratique du vélo de manière régulière seront évalués. Il s'agira d'une donnée stratégique pour bâtir le Schéma Directeur Cyclable de la Communauté d'Agglomération ARCHE Agglo. En effet, une meilleure connaissance du potentiel de développement de la pratique du vélo sur le territoire permettra d'établir des objectifs ambitieux mais réalistes, ainsi qu'une stratégie efficace contribuant à ces objectifs.

Comprendre la perception des usagers

Pour définir une stratégie qui réponde aux besoins, **il est indispensable de se mettre à la place des usagers**. La vision des usagers du territoire est donc prise en compte tout au long de la démarche. Les méthodes qui permettront de mieux connaitre cette vision sont nombreuses : parcours du territoire à vélo, observation des comportements des usagers, enquête auprès des habitants, entretiens avec les acteurs locaux de la mobilité et les associations de cyclistes. Il s'agira de comprendre **les attentes d'amélioration et les facteurs faisant obstacle à la pratique du vélo** sur le territoire. L'analyse de la perception des usagers ne concerne pas uniquement les cyclistes réguliers mais l'ensemble des habitants du territoire, l'objectif principal étant de favoriser un report de la voiture vers les modes actifs, et le vélo en particulier, pour les déplacements courts que réalisent les usagers du territoire.

Agir sur l'offre aussi bien que sur la demande

Les actions structurantes du Schéma Cyclable porteront sur l'offre en déplacements : itinéraires pour les vélos, pacification de la vitesse, places de stationnement vélo… Bien qu'indispensables à la mise en place d'une stratégie pour le développement de la pratique du vélo, ces mesures ne sont pas suffisantes pour établir une stratégie complète et intégrée. **Il convient aussi d'agir sur les pratiques de mobilité**, afin d'optimiser l'usage des ressources déjà existantes, dans un contexte de moyens financiers contraints.

Le Schéma Cyclable établira donc une stratégie visant à **favoriser les comportements les plus vertueux**. Les actions dans ce domaine concerneront les services liés à la mobilité (ex : location de vélos), l'information pour les voyageurs, les initiatives solidaires, l'organisation de la mobilité dans les zones d'activités, la mise en relation des particuliers et la sensibilisation à la mobilité durable, entre autres.

Proposer des solutions innovantes

Le Schéma Cyclable est une démarche stratégique, mais qui ne concerne pas uniquement les mesures structurantes et à long terme. En effet, dans le cadre de cette démarche, **des interventions légères**

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

seront proposées, qui pourront être mises en œuvre très rapidement à la suite de l'approbation du document, voire avant. Ces interventions seront particulièrement adaptées à la **mise en place d'expérimentations sur le territoire**. Elles pourront concerner aussi bien l'offre de mobilité (ex : mise en place de location de vélo) que la demande (ex : tester le vélo pendant une semaine). Ce travail pourra être accompagné par des actions de communication auprès des acteurs locaux, afin de maximiser l'impact local de ces initiatives.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

2. RAPPELS DES POINTS FORTS DU DIAGNOSTIC

2.1. Le réseau d'itinéraires cyclables

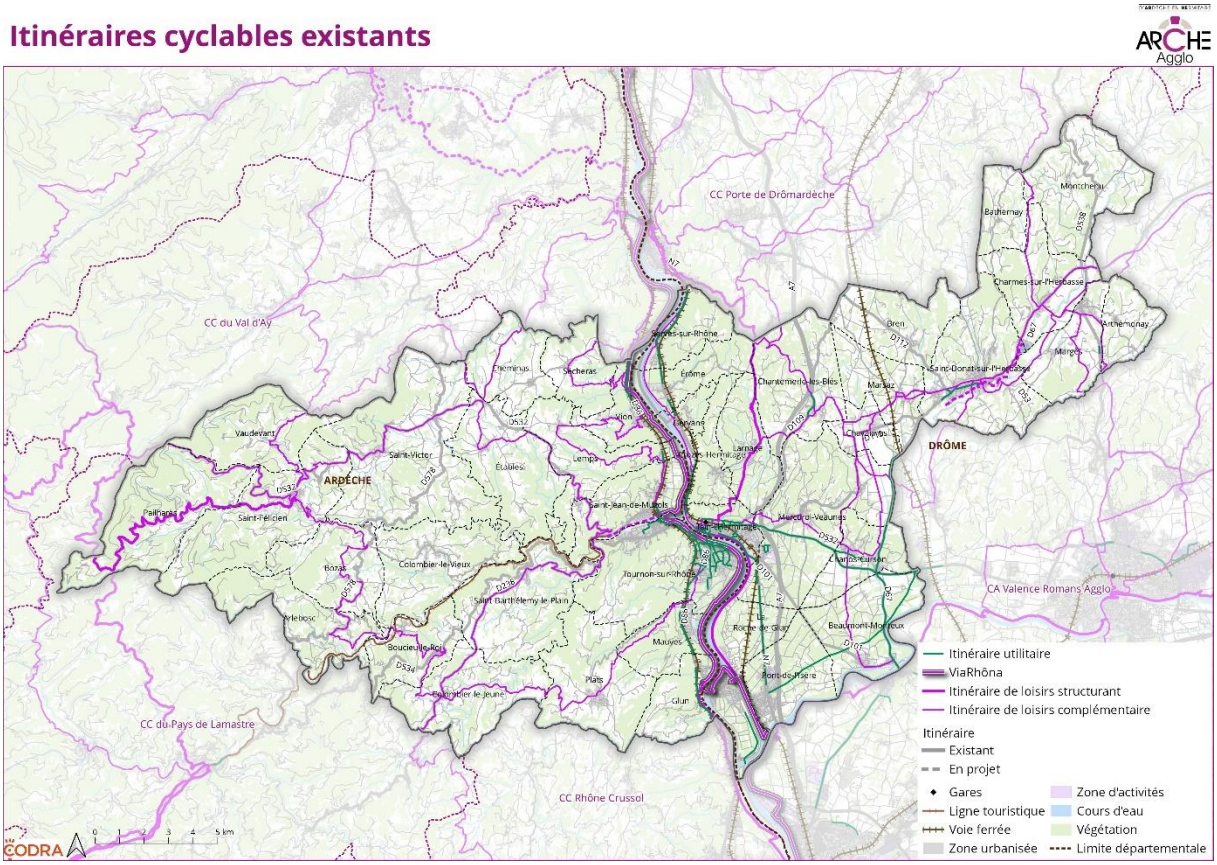


Figure 1 : De nombreuses boucles de loisirs sur l'ensemble du territoire

Le territoire d'ARCHE Agglo se prête à la pratique du vélo, notamment pour les loisirs, et propose plusieurs itinéraires cyclables, aujourd'hui non aménagés. Ils sont recensés et analysés dans cette partie du rapport.

Itinéraires de loisirs

La ViaRhôna

L'itinéraire le plus structurant du territoire est la ViaRhôna, faisant partie de l'Eurovélo 17 (qui relie le lac Léman à la mer). Cet itinéraire traverse le territoire du nord au sud, le long de la rive droite du Rhône, puis en rive gauche à partir de la Roche-de-Glun. La ViaRhona, à vocation touristique, permet la liaison vers plusieurs sites touristiques sur le territoire d'ARCHE Agglo, mais peut également être considérée comme un aménagement au fort potentiel pour les déplacements quotidiens. En effet, la ViaRhôna est presque entièrement aménagée en site propre, ce qui garantit la sécurité des usagers, le dénivelé y est faible car l'itinéraire suit la vallée du Rhône, soit la partie la plus densément peuplée d'ARCHE Agglo, et surtout, elle traverse le principal pôle de la communauté d'agglomération, Tournon-sur-Rhône, avant

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

de se poursuivre jusqu'à Valence. Le potentiel de la liaison vers Valence est intéressant pour la réalisation du schéma cyclable d'ARCHE Agglo. La ViaRhôna propose un tracé alternatif qui emprunte la rive gauche du Rhône, de Ponsas à Larnage, puis par Tain-l'Hermitage et la Roche-de-Glun. Les sites propres de cet itinéraire bis manquent de continuité, car seule la partie de Tain l'Hermitage au pont de La Roche-de-Glun est en voie verte (en stabilisé, balisée). Cet itinéraire s'interrompt notamment au nord de Tain-l'Hermitage, où il faut emprunter la RN 7, axe non adapté à la pratique du vélo, afin de rejoindre la Voie Verte de Chabalet (parallèle à la ViaRhona).

Les itinéraires autour de Saint-Félicien

L'Ardèche est réputée pour ses itinéraires cyclables, bien que ses routes ne présentent pas toujours d'aménagements dédiés. Saint-Félicien est le point de départ de la course sportive L'Ardéchoise. Les petites routes sinueuses autour de Saint-Félicien sont propices à la pratique du vélo des loisirs, avec une identité sportive et nature particulièrement forte. L'office du tourisme d'ARCHE Agglo propose de nombreux itinéraires dans cette partie du territoire, dans une zone qui s'étend du bord du plateau des Monts du Vivarais (Saint-Barthélémy-le-Plain, Etables…) jusqu'à Lalouvesc et au-delà. L'association L'Ardéchoise propose également de nombreuses boucles au départ de Saint-Félicien de la simple promenade familiale à la randonnée vélo de 4 jours. Ainsi, l'ensemble des communes de la rive droite d'ARCHE Agglo sont traversées par des itinéraires cyclables à vocation de loisirs, du fait du relief et des qualités naturelles et paysagères de cette partie du territoire.

Certains itinéraires sont réservés aux sportifs, mais deviennent accessibles pour les usagers de VAE. Ces circuits sont proposés par l'office du tourisme comme des « circuits VAE ». Par ailleurs, de très nombreux parcours VTT sont également proposés par l'office du tourisme d'ARCHE Agglo et maillent l'ensemble de la partie ardéchoise de la communauté d'agglomération.

Les itinéraires de la rive gauche

Du coté drômois d'ARCHE Agglo, le relief moins marqué permet également la pratique du vélo de loisirs, mais dans un registre orienté autant vers le tourisme, les visites de sites remarquables et les activités de loisirs, que vers l'aspect sportif et nature. Les collines drômoises s'étendent depuis les communes les plus à l'est du territoire communautaire, à partir de la commune de Saint-Donat-sur-l'Herbasse. Mais les aménagements cyclables ne maillent pas l'ensemble des routes qui forment les itinéraires proposés.

L'itinéraire de cyclotourisme départemental n°13, le Tour de Pays Drôme des Collines, propose toute une gamme de produits touristiques le long de l'itinéraire, y compris sur sa partie ARCHE Agglo, qui traverse le territoire communautaire depuis Ponsas, par Larnage, Tain l'Hermitage, Chantemerle-les-Blés et Chavannes.

Un second itinéraire traverse ARCHE Agglo par Charmes-sur-l'Herbasse, Saint-Donat-sur-l'Herbasse, Marsaz et Chantemerle-les-Blés : l'itinéraire Du Rhône aux Chambarans.

Deux itinéraires VTT sont présents sur la rive gauche. Le premier part de Tain-l'Hermitage et monte le coteau vers Crozes-Hermitage, où le relief est ponctuellement plus marqué. Le second part de Saint-Donat-sur-l'Herbasse, se poursuit au nord hors d'ARCHE Agglo, dans les collines drômoises, avant de revenir pour former une boucle.

Enfin, l'office du tourisme d'ARCHE Agglo propose de nombreux « parcours VAE » à travers de nombreuses routes de la communauté d'agglomération, pour former une offre très complète sur le territoire.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

La véloroute voie verte Vallée de l'Isère (V63)

Cet itinéraire est situé hors d'ARCHE Agglo, mais il longe la frontière sud du territoire, sur l'autre rive de l'Isère. Il rejoint la ViaRhôna à Pont-de-l'Isère. Il est important pour ARCHE Agglo car il permet une liaison sécurisée vers Romans-sur-Isère.

Itinéraires utilitaires

Quelques itinéraires ont aussi été créés dans un but utilitaire, pour répondre aux déplacements du quotidien. La plupart d'entre eux sont situés dans la centralité de Tain-Tournon. Il s'agit notamment de bandes cyclables et de rues réglementées en zone 30 (souvent à double ses cyclable), permettant quelques déplacements au sein de cette centralité.

Les deux routes principales qui traversent le secteur disposent aussi d'itinéraires cyclables : la RD 86, avec une bande cyclable et la RN 7, avec une bande cyclable discontinue. On constate aussi des bandes cyclables sur plusieurs rues locales à l'est de Tournon-sur-Rhône, ainsi que sur l'axe Nadi / Vercors et Résistance.

En dehors de cette centralité, il existe plusieurs itinéraires utilitaires sur les routes départementales, notamment côté Drôme, aménagés sous la forme de bandes multifonctionnelles, pouvant être empruntés par les vélos. Il s'agit notamment de la RN 7, la RD 532, la RD 153 et la RD 67. Du côté ardéchois, la RD 86 dispose aussi d'une bande multifonctionnelle au sud du territoire.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

2.2. Les typologies d'aménagements cyclables

Présentation des aménagements

Aménagements cyclables existants

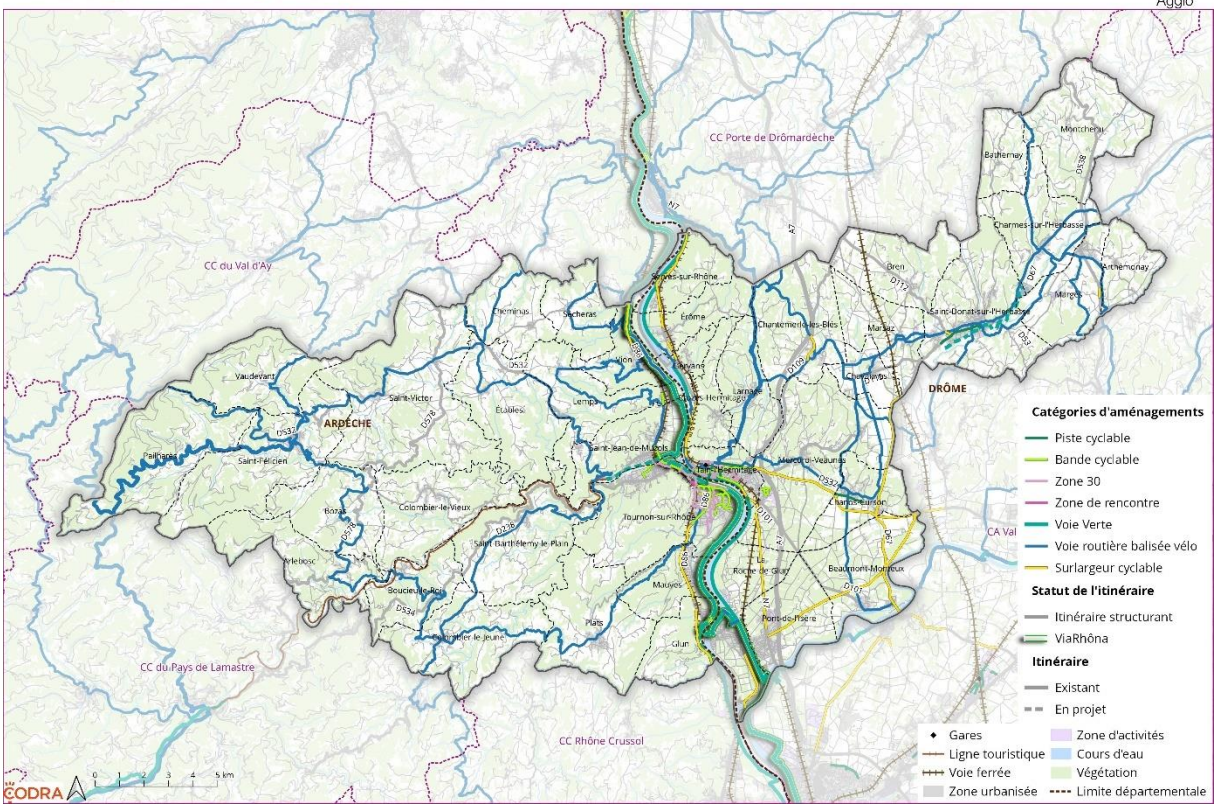


Figure 2 : Des aménagements cyclables sécurisés peu présents en dehors de la ViaRhôna

La ViaRhona, aménagement cyclable le plus structurant à l'échelle d'ARCHE Agglo, est une voie verte, dédiée aux cyclistes et aux piétons (inaccessible aux véhicules motorisés). Cet aménagement couvre la majeure partie de l'itinéraire de la ViaRhôna. Il reste néanmoins discontinu, notamment à Vion, où il devient une véloroute, peu fréquentée par le trafic routier et relativement apaisée. De même, une portion de la ViaRhôna à Tournon-sur-Rhône emprunte une route en zone 30. La continuité de la voie verte n'est pas obligatoire lorsque les portions de véloroutes sont apaisées. En revanche, les deux ponts sur le Rhône à La Roche-de-Glun ne bénéficient pas d'aménagements cyclables, et sont perçus comme dangereux par les usagers de la ViaRhôna. La Voie verte sur le barrage de la Roche de Glun sera ouverte en septembre 2022.

L'aménagement cyclable le plus courant sur le territoire d'ARCHE Agglo est la véloroute, en voie partagée avec les voitures, non aménagée pour les cyclistes, mais simplement jalonnée dans le cadre d'un itinéraire cyclable (le plus souvent de loisirs). Ces aménagements maillent le territoire, aussi bien côté Ardèche que côté Drôme.

En dehors de la centralité de Tain – Tournon, les aménagements cyclables sont rares sur le territoire d'ARCHE Agglo, et ont été aménagés de façon ponctuelle. Quelques pistes ou bandes cyclables ont été aménagées, comme sur la route de Tain à Chanos-Curson ou sur la RD 67 à Saint-Donat-sur-l'Herbasse. Toutefois, les liaisons intercommunales ne sont pas sécurisées, car les véloroutes empruntent des itinéraires dangereux.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Les bandes multifonctionnelles apportent une facilité supplémentaire la pratique du vélo entre les différentes communes. Elles sont surtout présentes dans la Drôme (RN 7, RD 532, RD 67…), mais la RD 86 en Ardèche en est également dotée. Toutefois, ces aménagements ne sont pas toujours assez larges ou entretenus pour assurer la sécurité des cyclistes qui les empruntent. N'étant pas dédiées aux vélos, elles ne respectent pas les besoins de ces usagers en termes de confort cyclable.

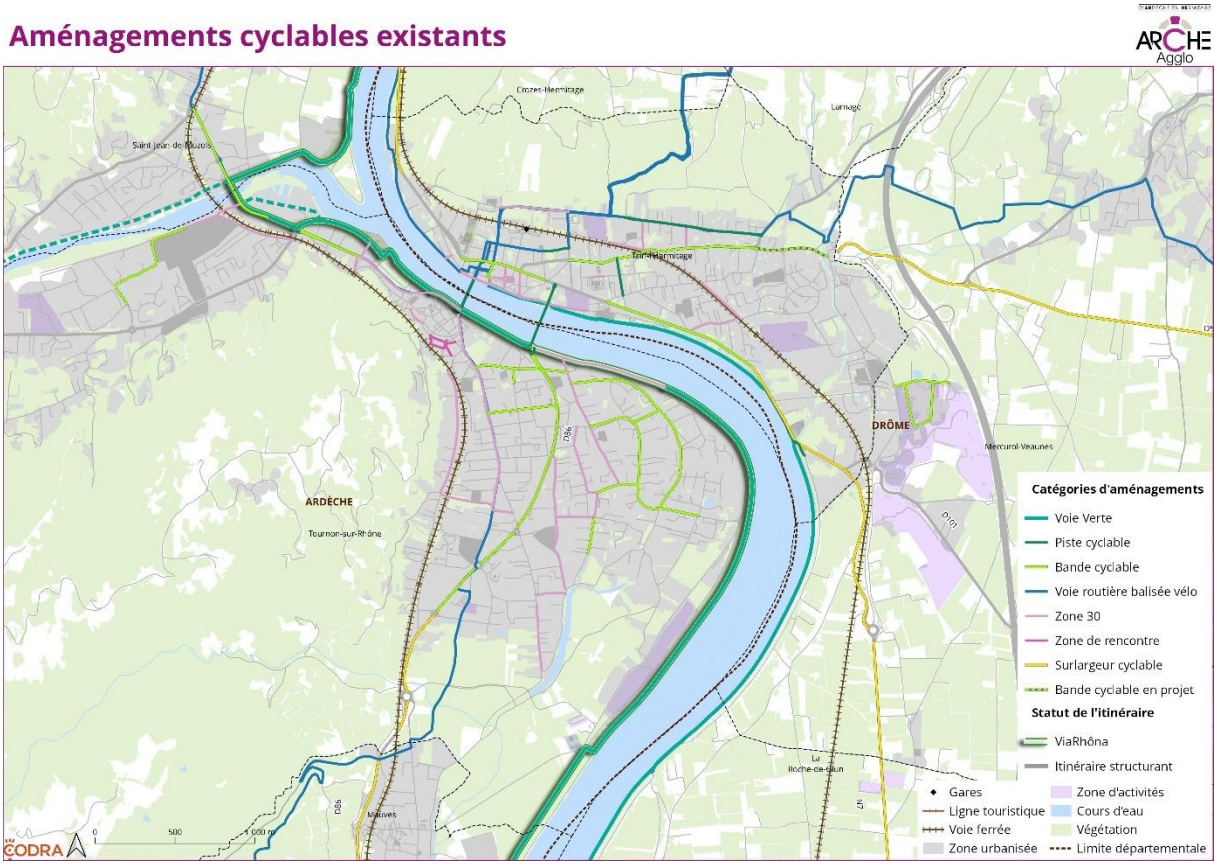


Figure 3 : Une première trame de réseau cyclable urbain à Tain - Tournon

A Tournon-sur-Rhône, le réseau cyclable est en développement, et couvre d'ores et déjà un linéaire important. La ViaRhôna longe le Rhône, bénéficiant d'un aménagement majoritairement en voie verte. Toutefois un tronçon au sud du centre-ville est aménagé en zone 30, sans présenter de difficultés en termes de sécurité. Toutefois, un tronçon au nord de la ville quitte la voie verte emprunte un trottoir le long de la RD 86, réduisant fortement les conditions de confort des cyclistes. De plus, la voie verte reste malgré tout séparée de la ville, les points d'accès étant rares.

Hormis la ViaRhona, la commune de Tournon-sur-Rhône bénéficie d'un premier maillage cyclable, notamment grâce à de nombreuses bandes cyclables et double-sens cyclables. L'avenue de Nîmes (RD 86) présente une bande cyclable entre le sud de la zone urbanisée et le Rhône, où elle rejoint la voie verte de la Via Rhôna. Des bandes cyclables et des zones 30 ont été aménagées dans le secteur résidentiel à l'est de la commune, permettant des déplacements vers les autres secteurs. Les zones 30 apaisent la circulation et facilitent la circulation des vélos. Les rues concernées sont larges et elles sont dotées de double-sens cyclables, matérialisés au sol par des bandes cyclables, ce qui renforce le confort des cyclistes. L'enjeu de continuité est prioritaire pour faciliter les déplacements à vélo. Plusieurs coupures restent problématiques, comme l'avenue de Nîmes.

A Tain l'Hermitage, les bords du Rhône sont aussi aménagés en voie verte, entre le centre-ville et le sud de la commune. Au niveau du centre-ville, la promenade Schuman permet d'accueillir les vélos et les piétons. En dehors de cette voie verte, le réseau cyclable est moins développé qu'à Tournon-sur-

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Rhône. De plus, il présente des aménagements parfois inadaptés aux routes empruntées, notamment une bande cyclable sur la RN 7. Cette bande cyclable est étroite, sur un axe à fort trafic, y compris de poids lours, la rendant peu confortable et anxiogène pour les cyclistes. La bande cyclable présente sur l'avenue du Vercors et de la Résistance reste également inadaptée à l'axe emprunté, tandis que celle existante sur le tunnel de l'avenue Nadi génère un fort sentiment d'insécurité pour les cyclistes. Les deux franchissements du fleuve sont aménagés pour les cyclistes. Mais les coupures de la RN7 et de la voie ferrée créent des points durs à résorber. L'enjeu de continuité et de re-questionnement des aménagements semble prioritaire.

Exemples d'aménagements

Les voies vertes

ViaRhôna dans le centre de Tournon-sur-Rhône

ViaRhôna au sud de Tournon-sur-Rhône

Figure 4 : voies vertes (Photos : Codra)

Selon l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V), « une voie verte est un aménagement en site propre réservé aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et parfois aux cavaliers. Interdite à la circulation motorisée, elle est adaptée aux déplacements d'ordre touristiques, de loisirs ou du quotidien. Elle doit être accessible au plus grand nombre et sécurisée en conséquence. »

La ViaRhôna, longeant le Rhône sur sa rive droite, en est un très bon exemple sur le territoire d'ARCHE Agglo, bien que cet aménagement ne soit pas continu, en particulier au nord de Tournon-sur-Rhône. Si sur une grande partie de son tracé la ViaRhôna est dédiée aux modes actifs exclusivement, elle emprunte des environnements variés. A titre d'exemple, elle longe le Rhône dans le cadre d'un espace naturel au sud de l'agglomération, tandis qu'elle est implantée entre le Rhône et la RD 86 dans le centre de Tournon-sur-Rhône (il s'agit ici d'une sorte de trottoir partagé piétons / vélos).

La variante en rive gauche du Rhône au sud de Tain-l'Hermitage est également une voie verte, mais elle ne se poursuit pas au nord du territoire. Certains tronçons de la ViaRhôna pourraient présenter un potentiel d'usage pour les déplacements utilitaires. Toutefois, il est important de souligner que le tracé de cette voie verte, suivant les bords du Rhône semble beaucoup plus adapté aux déplacements de loisirs. En effet, il existe souvent des voiries proposant un tracé plus direct pour les déplacements nord-sud dans la vallée du Rhône.

Par ailleurs, il est important de mentionner la présence de la passerelle Marc Seguin, dédiée aux modes actifs, qui représente une composante très importante du réseau cyclable dans la centralité urbaine, car elle fait le lien entre les deux villes principales.

Au sud d'ARCHE Agglo, en rive droite de l'Isère, la liaison le long de la vallée de l'Isère est également aménagée en voie verte. Cet aménagement permet notamment de rejoindre Romans-sur-Isère.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Les pistes cyclables

Route de Tain à Chanos-Curson

Avenue du Général de Gaulle à Saint-Donat-sur-l'Herbasse

Figure 5 : pistes cyclables (Photos : Codra)

Une piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles, isolée par rapport aux autres usagers et séparée physiquement de la chaussée automobile. Elle doit par exemple être délimitée par un terre-plein ou par une bordure non franchissable.

Le territoire d'ARCHE Agglo compte très peu de pistes cyclables. Quelques pistes ont été aménagées sur la ViaRhona, par exemple le long de la RD 86, au nord de Tournon-sur-Rhône. De plus, les communes de Chanos-Curson et Saint-Donat-sur-l'Herbasse sont chacune dotées d'une piste cyclable, sur la route de Tain et l'avenue du Général de Gaulle respectivement.

La continuité des pistes cyclables est une condition primordiale à leur cyclabilité. De plus, le revêtement doit être roulant, entretenu, rectiligne et sans bosses (trottoirs, grilles…). Les pistes sur trottoir sont à éviter. En effet, les trottoirs sont à réserver aux piétons exclusivement, afin d'éviter les conflits entre les usagers.

Les bandes cyclables

Avenue Jean Jaurès à Tain-l'Hermitage

Avenue du Général de Gaulle à Saint-Donat-sur-l'Herbasse

Figure 6 : bandes cyclables (Photos : Codra)

Sur une chaussée à une ou plusieurs voies, une bande cyclable est une voie de circulation réservée aux cyclistes, séparée de la chaussée automobile par une ligne discontinue (les véhicules ne sont pas autorisés à les emprunter). La largeur recommandée est de 1,5 à 2 mètres. Cet aménagement se prête bien à un contexte urbain, où la circulation ne dépasse pas 4 000 véhicules par jour. Plusieurs bandes cyclables ont été aménagées à Tournon-sur-Rhône et à Tain-l'Hermitage, mais également de façon plus ponctuelle dans plusieurs autres communes d'ARCHE Agglo. La bande cyclable de la RN 7 à Tain-l'Hermitage est inadaptée à son environnement routier (forte circulation, poids lourds, vitesse élevée…).

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Les double-sens cyclables (zones 30)

Rue Thiers à Tournon-sur-Rhône

Rue des Luettes à Tournon-sur-Rhône

Figure 7 : douches-sens cyclables (Photos : Codra)

Un double-sens cyclable est une voie de circulation à sens unique pour les voitures mais à double sens pour les cyclistes. Cet aménagement est souvent matérialisé par une bande cyclable située à droite de la voirie lorsque le cycliste remonte le sens unique pour les voitures. La communication autour du double-sens cyclable est importante, car certains usagers n'ont pas connaissance de ce type d'aménagement, ce qui peut créer des conflits d'usage.

La ville de Tournon-sur-Rhône possède plusieurs double-sens-cyclables au sein des quartiers résidentiels. Ces aménagements sont adaptés à leur environnement : d'une largeur suffisante et situés sur des axes fréquentés par moins de 4 000 véhicules / jour.

Les bandes multifonctionnelles

RD 112 à Saint-Donat-sur-l'Herbasse

RD 532 à Mercurol-Veaunes

Figure 8 : bandes multifoncionnelles (Photos : Codra)

Les bandes multifonctionnelles sont des surlargeurs revêtues, adjacentes à la chaussée, et aménagées le plus souvent sur les routes départementales ou nationales, au trafic important. Ces bandes multifonctionnelles permettent de faciliter la récupération d'un véhicule déviant de sa trajectoire, le dépassement des véhicules lents, la circulation d'engins agricoles, l'arrêt d'un véhicule en panne, et enfin d'éloigner les cyclistes de la voie principale. La vocation première des surlargeurs cyclables n'est donc pas d'accueillir des cyclistes, même si ceux-ci y sont tolérés. D'ailleurs, ces aménagements ne disposent d'aucune signalétique dédiée aux vélos. Dans le cadre du schéma cyclable, sur les axes ayant vocation à devenir cyclables, les bandes multifonctionnelles pourraient être transformées en bandes cyclables, ce qui implique une largeur plus importante (1,5 mètres au moins), une signalétique dédiée aux vélos et une interdiction des véhicules motorisés.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Plusieurs routes d'ARCHE Agglo sont équipées de bandes multifonctionnelles, et notamment dans le Département de la Drôme (RD 532, RN 7…). Du côté Ardéchois, seule la RD86 est dotée de ce type d'aménagement. Au regard des conditions de circulation sur ces axes, les bandes multifonctionnelles ne peuvent pas être considérées comme des aménagements satisfaisants pour les déplacements cyclables utilitaires.

Les voies routières balisées vélo (véloroutes)

RD67 à Saint-Donat-sur-l'Herbasse

RD121 à Margès

Figure 9 ; voies routières balisées vélo (Photos : Codra)

Selon l'AF3V, « une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, qui peut emprunter tous types de voies sécurisées dont les voies vertes ou des voies à faible trafic motorisé. Continue, jalonnée et attractive, elle doit être utilisable par tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés ».

Ainsi, si ARCHE Agglo possède de nombreux itinéraires cyclables identifiés comme des voies vertes, une partie importante du linéaire emprunte des voies routières secondaires (à faible circulation). Par exemple, la RD67 entre Saint-Donat-sur-l'Herbasse et Charmes-sur-l'Herbasse, identifiée comme une véloroute, reste dangereuse pour les cyclistes et pourrait nécessiter un aménagement cyclable. D'un autre côté, la RD 121 à Margès, présente une circulation plus faible, permettant une meilleure cohabitation avec les vélos.

Les routes non aménagées

Route des Îles à Beaumont-Monteux

RD532 à Saint-Félicien

Figure 10 : routes non aménagées (Photos : Codra)

En dehors de l'autoroute A 7 (route à accès réglementé), toutes les routes du territoire peuvent être empruntés à vélo, d'après la réglementation en vigueur. Toutefois, sur les routes à fort trafic (ex : RD 532), la cohabitation avec les automobiles peut être source de danger et d'angoisse pour les cyclistes.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

D'un autre côté, le territoire dispose de nombreuses routes ou chemins à faible trafic (ex : route des Iles à Beaumont-Monteux) permettant de faire cohabiter les véhicules motorisés et les vélos, sans aménagements conséquents.

2.3. Analyse de la qualité des aménagements cyclables

Les principes de l'analyse du niveau de confort cyclable

Le relevé des itinéraires pour les vélos est complété par **une analyse qualitative de ces itinéraires** et de l'ensemble des voiries du territoire. Ce travail qualitatif se base sur une méthodologie développée par Codra, consistant à analyser le **Niveau de Confort Cyclable (NCC)** ou niveau de « cyclabilité » des aménagements cyclables. Une note est attribuée à chaque segment de voirie, prenant en compte trois critères : le niveau de séparation de l'infrastructure cyclable, le niveau de trafic automobile et la réglementation de la vitesse automobile. A travers ce travail, il est possible de disposer d'une connaissance exhaustive du niveau de confort pour les cyclistes de l'ensemble des voiries du territoire étudié. A terme, l'objectif sera que chaque liaison du futur réseau cyclable réponde aux critères des niveaux 1 ou 2. Les critères de l'analyse NCC sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Pour chaque liaison cyclable, **la note NCC correspond à un type de public** qui se sent à l'aise en pratiquant le vélo sur cet axe. Entre la meilleure note et la pire note, la population susceptible d'emprunter l'itinéraire se réduit progressivement. Seul les niveaux 1 et 2 de cyclabilité offrent les conditions nécessaires pour accueillir l'ensemble des profils de cyclistes, notamment les cyclistes non expérimentés ou les personnes inquiètes de pratiquer le vélo sur le territoire. Les voies concernées pourront donc attirer les personnes qui ne font pas de vélo aujourd'hui mais qui seraient intéressées par ce mode (cyclistes potentiels).

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

L'analyse du niveau de confort cyclable à Arche Agglo

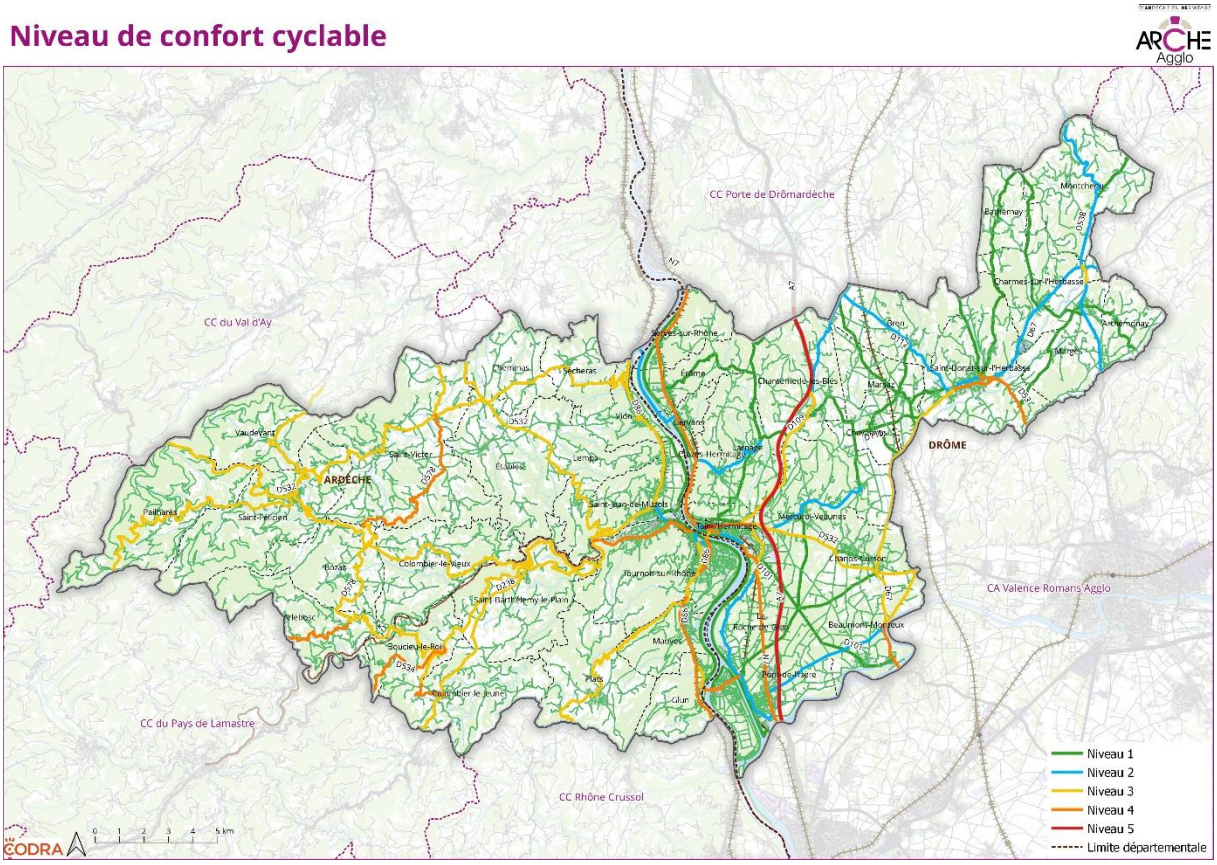


Figure 11 : Des disparités en termes de confort cyclable sur les routes de l'Ardèche et de la Drôme

L'analyse du niveau de confort cyclable fait ressortir une cyclabilité très faible sur les routes structurantes du territoire, en particulier sur les routes suivantes : RN 7 (plusieurs segments à Tain-l'Hermitage), RD 86 (plusieurs segments à Tournon), RD 532 (Saint-Jean-de-Muzols), avenue Jules Nadi, avenue du Vercors et de la Résistance (Tain-l'Hermitage), RD 534 (Boucle-le-Roi), RD 578 (Arlebosc, Saint-Victor), RD 220 A (La-Roche-de-Glun), RD 67 (Saint-Donat-sur-l'Herbasse, Beaumont-Monteux), RD 53 (Saint-Donat-sur-l'Herbasse). Cette situation s'explique en grande partie par la circulation et les vitesses élevées sur ces axes, ainsi que par l'absence d'aménagements cyclables sur ceux-ci. Certains axes présentant des bandes cyclables se caractérisent par une cyclabilité limitée, notamment la RD 86 (au sud de Tournon-sur-Rhône) et la RN 7 (dans le centre de Tain-l'Hermitage), traduisant le fait que ce type d'aménagement n'apporte pas une sécurisation suffisante, au regard des trafics constatés. Dans les conditions actuelles, ces axes ne sont pas susceptibles d'accueillir des cyclistes appartenant à toutes les catégories de population, à moins de disposer d'infrastructures cyclables confortables et sécurisées (à l'écart de la voirie).

De plus, la cyclabilité est plutôt intermédiaire sur plusieurs axes présentant une circulation plus modérée, mais aussi des vitesses importantes. Il s'agit en particulier de la RD 532 (hors Saint-Jean-de-Muzols), la RD 17 (Cheminas, Sécheras), la RD 115 (Vaudevant), la RD 273 (Saint-Félicien, Pailharès), la RD 578 (Bozas), la RD 209 (Boucieu-le-Roi), la RD 534 (Saint-Barthélemy-le-Plain), la RD 238 (Colombier-le-Jeune, Saint-Barthélemy-le-Plain), la RD 219 (Plats, Mauves, Tournon-sur-Rhône), la RD 86 (Saint-Jean-de-Muzols, Vion), la RD 109 (Mercurol-Veaunes, Chantemerle), la RD 67 (Chanos-Curson, Chavannes, Saint-Donat-sur-l'Herbasse). Côté Ardèche, il faut aussi rajouter le facteur du relief, qui pénalise fortement les conditions de cyclabilité sur ces routes. Même si les conditions sont meilleures que dans les axes cités ci-dessus, ces axes ne peuvent pas accueillir tous les publics, notamment les personnes vulnérables ou peu expérimentées. La mise en place de pistes cyclables ou

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

de mesures d'apaisement de la circulation seront donc nécessaires sur ces axes, s'ils doivent accueillir un itinéraire cyclable à l'avenir.

Par ailleurs, certains axes routiers se caractérisent par une cyclabilité correcte. Il s'agit en particulier des axes suivants : RD 219, rue Pasteur (Tournon-sur-Rhône), RD 86 (Saint-Jean-de-Muzols), RN 7 (plusieurs segments à Tain-l'Hermitage), RD 220 (La-Roche-de-Glun, Pont-de-l'Isère), RD 163 (Crozes-Hermitage), RD 115 (Mercurol-Veaunes), RD 153 (Pont-de-l'Isère, Beaumont-Monteux), RD 109 (Chantemerle), RD 112 (Bren, Saint-Donat-sur-l'Herbasse), RD 467 (Saint-Donat-sur-l'Herbasse), RD 67 (Saint-Donat-sur-l'Herbasse, Charmes-sur-l'Herbasse), RD 538 (Margès, Charmes-sur-l'Herbasse, Montchenu). Sur ces axes, le trafic limité permet une meilleure cohabitation avec les cyclistes. Un aménagement relativement léger, de type bande cyclable, pourrait permettre d'accueillir toutes les catégories de cyclistes dans de bonnes conditions de confort et de sécurité.

Les axes aménagés en pistes cyclables ou en voies vertes assurent une très bonne cyclabilité. Il s'agit en particulier des voies vertes appartenant à la ViaRhona, y compris le long de la RD 86, de la promenade Robert Schuman et de la passerelle Marc Seguin. Toutefois, des discontinuités sont à noter sur ces itinéraires, réduisant le confort cyclable sur ces tronçons et rendant difficile la pratique du vélo entre les différentes communes.

Le territoire dispose aussi de nombreuses rues locales ou chemins ruraux présentant une bonne cyclabilité, en lien avec le faible trafic automobile. Certains de ces chemins sont déjà empruntés par des itinéraires cyclables, en particulier les boucles de loisirs. De plus, ces chemins sont souvent utilisés par les piétons et cyclistes. Ils pourraient être mobilisés pour les itinéraires cyclables futurs (en assurant la cohabitation avec les engins agricoles).

Le réseau cyclable futur devra emprunter soit des itinéraires présentant d'ores et déjà des niveaux 1 ou 2, soit des itinéraires de niveau 3, mais impliquant la sécurisation de ces aménagements. En synthèse, il s'appuiera donc sur les axes « verts » ou sur une amélioration des axes « oranges » ou « rouges ». De cette manière, le réseau cyclable futur pourra attirer l'ensemble des publics, notamment les usagers les moins expérimentés.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Zoom sur la cyclabilité à Tain - Tournon

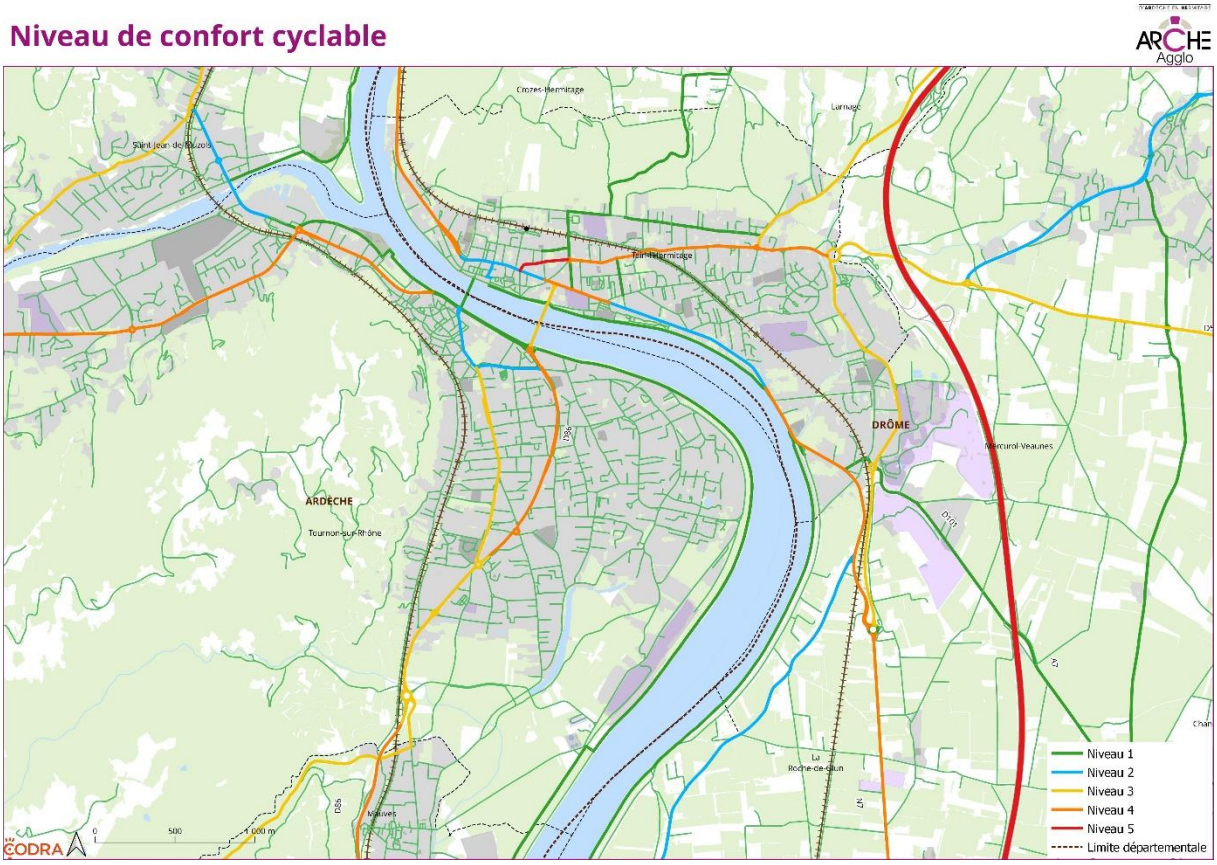


Figure 12 : Des axes routiers difficiles à pratiquer à vélo à Tain-Tournon

Dans les deux communes principales du territoire, le niveau de cyclabilité des axes routiers ou itinéraires cyclables est très hétérogène. Si les axes appartenant à la ViaRhona présentent une très bonne cyclabilité, les principaux axes routiers se caractérisent par une cyclabilité beaucoup plus limitée. C'est le cas de la RD 86 (au sud de Tournon-sur-Rhône) et de la RD 7 (dans le centre de Tain-l'Hermitage), malgré l'existence de bandes cyclables. C'est aussi le cas de la route de Lamastre, de l'avenue Jules Nadi, de l'avenue du Vercors et de la Résistance. Globalement, la cyclabilité reste très faible sur les axes routiers structurants, en raison du trafic élevé et de l'absence d'aménagements sécurisés.

Par ailleurs, on observe que le réseau cyclable présentant une bonne cyclabilité reste très discontinu. Cela pénalise fortement les parcours cyclables sur le territoire, qui se trouvent entravés par des ruptures ou des obstacles. Cela peut dissuader les déplacements à vélo chez une grande partie de la population. Répondre aux besoins de cette population impliquera de mettre en place un réseau continu et bien maillé d'itinéraires cyclables à forte cyclabilité (axes en vert sur la carte ci-dessus).

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

2.4. Le potentiel de developpement du velo

Les axes de demande identifiés

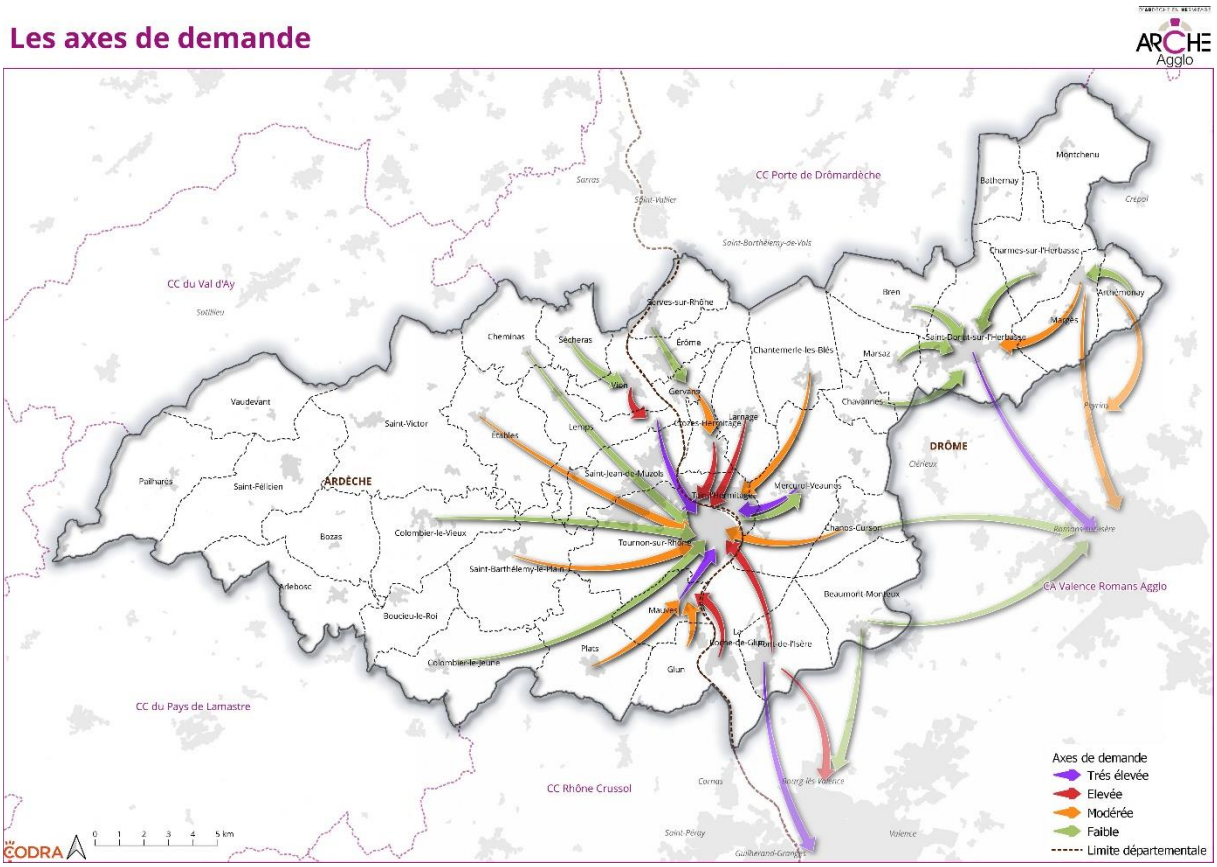


Figure 13 : Les axes de demande

Sur la base des données concernant les déplacements domicile-travail et domicile-études de l''INSEE (données cartographiques p136) ainsi que des enseignements issus des démarches participatives, quatre axes majeurs, correspondant à une demande très élevée, se distinguent :

- Entre Lemps et Tournon-sur-Rhône
- Entre Mauves et Tournon-sur-Rhône
- Entre Mercurol-Veaunes et Tain-l'Hermitage
- Entre Saint-Donat-sur-l'Herbasse et Romans-sur-Isère

On observe ensuite neuf axes présentant une demande élevée :

- Entre Vion et Lemps (se poursuivant ensuite vers Tournon-sur-Rhône)
- Entre Crozes-l'Hermitage et Tain-l'Hermitage
- Entre Larnage et Tain-l'Hermitage
- Entre Pont-de-l'Isère et Tournon-sur-Rhône
- Entre La-Roche-de-Glun et Mauves (se poursuivant ensuite vers Tournon-sur-Rhône)
- Entre Pont-de-l'Isère et Valence

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Enfin, on observe des axes de demande plus modérée entre différentes communes du territoire, aussi bien vers la polarité de Tain – Tournon (ex : depuis Etables ou Chantemerle), que vers Saint-Donat-sur-l'Herbasse (ex : depuis Margès).

L'évolution des parts modales

Il existe au sein du territoire d'Arche Agglo un potentiel réel de développement de la pratique du vélo. Ce potentiel est lié au grand nombre de déplacements de courte distance, pour lesquels le vélo peut être une solution de mobilité attractive, à la part relativement faible du vélo dans ces déplacements aujourd'hui et à l'appétence notable des usagers du territoire pour la pratique du vélo. La concentration de l'urbanisation dans des périmètres assez restreints, notamment dans la vallée du Rhône, permet, en outre, de développer une pratique utilitaire au sein de ces périmètres.

Afin de déterminer le potentiel de développement de la pratique du vélo sur le territoire de la Communauté d'Agglomération, nous nous concentrons sur les déplacements domicile-travail, pour lesquels les modes utilisés sont connus grâce aux données du recensement de l'INSEE (2017) :

	Total	De moins de 10 km
Déplacements domicile-travail réalisés par les habitants	**23 906**	**13 736**
Part correspondante	**100%**	**57%**

Parmi les personnes résidant sur le territoire et possédant un emploi, plus de la moitié (57%) effectuent un trajet de moins de 10 km pour se rendre sur leur lieu de travail.

Deux hypothèses sont établies pour le report modal des déplacements courte distance vers le vélo :

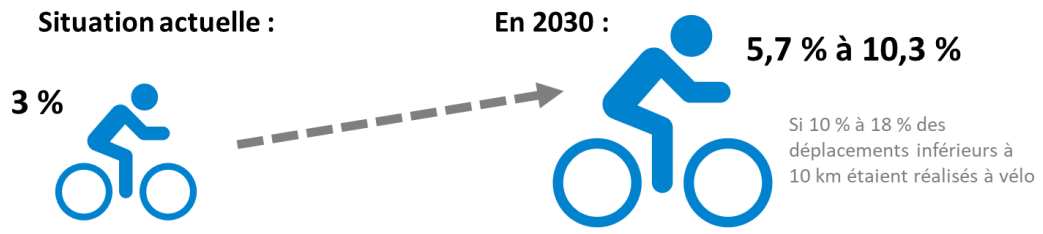
- Hypothèse basse : 10 % des déplacements domicile-travail de courte distance (inférieurs à 10 km) sont réalisés à vélo, ce qui mène la part modale du vélo à 5,7% de l'ensemble des déplacements domicile-travail effectués
- Hypothèse haute : 18% des déplacements domicile-travail de courte distance (inférieurs à 10 km) sont réalisés à vélo, ce qui mène la part modale de ce mode à 10,3% de l'ensemble des déplacements domicile-travail effectués

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Au regard de la situation de départ très différente dans les différentes parties du territoire, avec une part modale du vélo significative à Tain – Tournon, mais plus faible ailleurs, les hypothèses de report modal varient selon les lieux concernés :

	Parts modales du vélo selon l'hypothèse retenue	
Hypothèses établies pour les déplacements de courte distance	**Hypothèse basse**	**Hypothèse haute**
Arche Agglo	10%	18%
Tournon	15%	25%
Tain	15%	25%
Saint-Félicien	5%	10%
Saint-Donat	5%	10%

Le schéma ci-dessous présente les hypothèses d'évolution de la part du vélo à l'horizon 2030 :

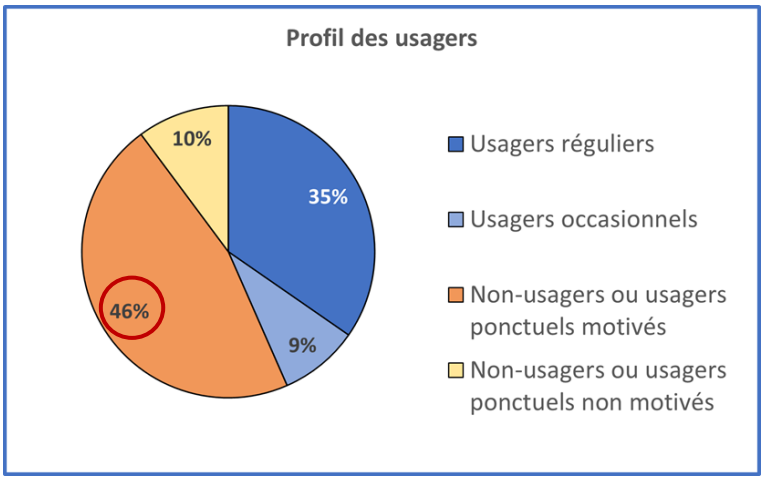


La concrétisation du potentiel de développement est fortement dépendante des moyens mis en œuvre pour favoriser la pratique du vélo et répondre aux attentes des usagers. Il s'agit, en premier lieu, de mettre en place un réseau structurant d'itinéraires cyclables, mais aussi d'engager des actions d'accompagnement (jalonnement, communication sensibilisation) pour renforcer l'usage ce cette infrastructure cyclable.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Les profils d'utilisateurs du vélo

Dans le cadre de l'enquête de mobilité du diagnostic cyclable, les personnes ont été interrogées au sujet de leur prédisposition à utiliser davantage le vélo : 88% des personnes affirment être disposées à utiliser davantage le vélo, si les conditions de déplacements s'améliorent. Le croisement de cette information avec celle de la fréquence des déplacements à vélo permet d'obtenir une bonne image de l'attitude des usagers face au vélo. Il s'agit d'une information très importante pour identifier la proportion de la population susceptible de pratique davantage le vélo dans le futur.



Les résultats de l'enquête montrent que près de 35% des personnes pratiquent déjà le vélo de manière régulière, tandis que 9% d'entre eux pratique le vélo de manière occasionnelle. De plus, 10% des personnes sont des usagers ponctuels ou des non-usagers et se déclarent non intéressés par le vélo.

Par ailleurs, **46 % des personnes pratiquent peu le vélo ou ne l'utilisent pas du tout mais se disent prêtes à le pratiquer davantage.** Ces personnes pourraient utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens si toutes les conditions étaient réunies et si tous les freins étaient levés. Elles représentent le profil cible du schéma directeur cyclable. Répondre aux besoins exprimés par ces personnes conduirait vraisemblablement à un fort développement de la pratique du vélo sur le territoire.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

2.5. Les atouts et les faiblesses pour le vélo

Les analyses réalisées au cours du diagnostic font ressortir des atouts et des faiblesses du territoire pour la pratique du vélo :

Atouts
Présence d'une polarité structurante et de deux polarités complémentaires rayonnant sur l'ensemble du territoire
La vallée du Rhône, axe d'intensité urbaine et couloir de mobilités quotidiennes
La ViaRhôna, axe majeur de déplacements, et les routes de l'Ardéchoise, fortement tournées vers le tourisme et les loisirs
Un réseau cyclable et des zones apaisées qui se développent dans la polarité de Tain-Tournon
Une pratique du vélo particulièrement élevée dans la polarité principale (par rapport à la moyenne nationale)

Faiblesses
Un territoire très vaste avec un relief très marqué, en particulier côté Ardèche, présentant des « zones blanches » pour le développement du vélo
La vallée du Rhône, rupture est-ouest
Une absence de maillage du territoire par des itinéraires cyclables pour les déplacements utilitaires
Des aménagements parfois inadaptés aux contextes desservis et de nombreux points durs pour les vélos
Une pratique très faible dans les autres parties du territoire (faible densité, distances importantes…)

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Ces analyses mettent aussi en évidence des opportunités et des menaces pour la croissance du vélo :

Opportunités	Menaces
Une densité importante et une concentration d'équipements dans la polarité urbaine principale, implantée dans la vallée du Rhône	Un développement urbain et une extension des zones d'activités à l'écart des polarités urbaines sans tenir compte des impacts sur la mobilité
La ViaRhôna, un axe restant à valoriser pour les déplacements du quotidien	Une hausse de la fréquentation de la ViaRhôna par des usagers multiples (vélos, VAE, trottinettes électriques, piétons…) pouvant être source de conflits
Une offre touristique considérable et un paysage remarquable, pouvant participer d'un renforcement de la culture et de la pratique du vélo sur le territoire	Une identité du vélo qui reste encore trop tournée vers les loisirs en dehors de Tain-Tournon
Des projets d'itinéraires cyclables structurants et des réflexions sur la mobilité à Tain-Tournon et dans plusieurs communes du territoire	Une faible articulation des politiques et des projets de mobilités à l'échelle intercommunale
Développement de lieux d'intermodalité, regroupant des services de mobilité et une desserte à vélo	Un très faible sentiment de sécurité sur les routes du territoire
Une forte appétence pour le vélo (enquête de mobilités)	Un échangeur autoroutier en projet à Saint-Barthélémy-de-Vals pouvant conduire à une hausse du trafic sur le territoire

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

2.6. Les principaux enjeux identifiés

Les principaux enjeux identifiés pour la pratique cyclable au cours du diagnostic sont les suivants :

- Développer **des aménagements cyclables au sein de la polarité urbaine principale** ainsi que des **itinéraires de rabattement depuis les villages** vers les trois polarités du territoire
- **Attirer les différents types de publics sur le futur réseau cyclable**, à travers des aménagements confortables et sécurisés
- Etendre **la pratique cyclable utilitaire** à l'échelle de l'ensemble du territoire, ainsi que la culture vélo de loisirs à l'ensemble des déplacements
- **Concilier la circulation automobile et l'utilisation du vélo** (ex : RD86, route de Lamastre, RD532, RN7…)
- **Résorber les discontinuités, coupures et points durs** pour l'usage du vélo
- **Répondre aux freins identifiés par les usagers**, notamment la durée des trajets, la circulation automobile et l'absence d'aménagements
- **Mettre en place un « système vélo » sur le territoire**, intégrant tous les aménagements, services et solutions de communication
- Concevoir la politique cyclable en tant que composante d'une **offre de mobilité intermodale**, conforter ou développer des **points d'intermodalité**

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

3. LES DOCUMENTS DE CADRAGE EN TERMES DE POLITIQUE CYCLABLE

3.1. La politique régionale en faveur du développement du vélo

En 2017, la Région Auvergne Rhône Alpes a lancé sa politique en faveur de la réalisation des véloroutes et voies vertes et de leur mise en tourisme. Celle-ci est ciblée sur les 6 itinéraires les plus structurants, dont la ViaRhôna qui traverse le territoire d'ARCHE Agglo.

Les itinéraires cyclables de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

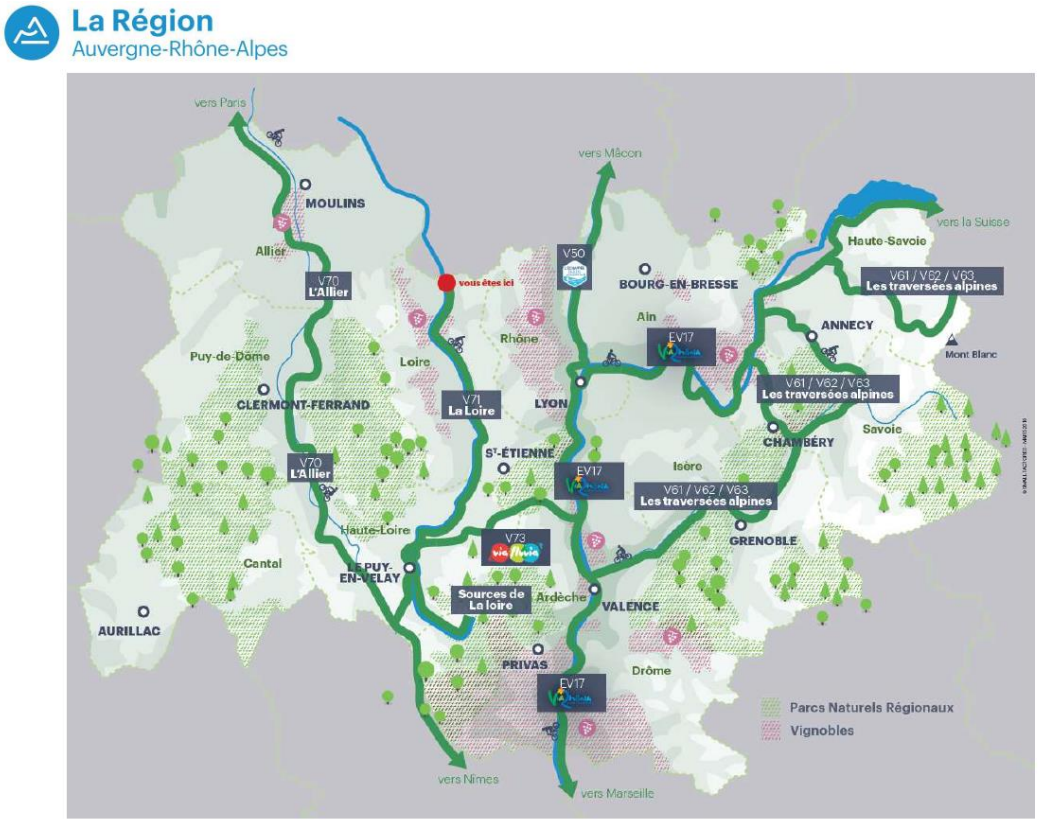


Figure 14 : Véloroutes et voies vertes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (source : Région)

Les itinéraires de vocation régionale offrent un maillage optimal de l'Auvergne-Rhône-Alpes, et sont accessibles à tous les publics. La Région souhaite valoriser ces grands itinéraires touristiques, à fort potentiel national et international, avec l'ambition de devenir une région de premier plan sur le tourisme itinérant au niveau européen.

Cet objectif passe par la réalisation de 200 kilomètres d'infrastructures en 3 ans, grâce une maîtrise d'ouvrage directe lorsque nécessaire. A une échelle plus locale, la Région souhaite réaliser des

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

interventions complémentaires en direction des projets d'intérêt local, au travers des contrats avec les collectivités locales. La Région souhaite participer au financement de 200 kilomètres supplémentaires sur des itinéraires locaux, et qu'à la mise en tourisme des voies vertes régionales, pour un budget de 40 millions d'euros. Les acteurs publics et privés peuvent bénéficier de subventions pour différentes opérations : communication, études, aménagements, services…

La ViaRhôna

La ViaRhôna, appartenant à la liaison EuroVélo 17 (reliant le lac Léman à la Méditerranée), bénéficie du soutien financier de la Région. Continue à 86%, elle attire 1,1 million d'usagers par an, avec des retombées économiques importantes.

Cette voie verte a une vocation principalement touristique, mais elle est utilisée par certains cyclistes d'ARCHE Agglo pour des déplacements utilitaires. Il s'agit du principal itinéraire cyclable sur le territoire communautaire. ARCHE Agglo a bénéficié de la promotion touristique de la ViaRhôna, et profitera éventuellement d'une participation régionale à la réalisation d'itinéraires connectés à cet axe.

La ViaRhôna traverse le territoire d'ARCHE Agglo du nord au sud, le long du Rhône. L'itinéraire emprunte la rive droite d'ARCHE Agglo de Vion jusqu'à La Roche-de-Glun, où elle traverse le fleuve pour rejoindre Pont-de-l'Isère, puis la voie verte de la Vallée de l'Isère au sud du territoire. La ViaRhona bénéficie d'un aménagement en voie verte (voie dédiée aux modes actifs). Elle est pratiquement ininterrompue, à l'exception d'un tronçon de véloroute à Vion, d'un autre tronçon en voie partagée sur une route rurale, et de quelques discontinuités. A Tournon-sur-Rhône, la ViaRhôna emprunte un trottoir sur le pont du Doux. Enfin, à La Roche-de-Glun, les deux ponts sont en voie partagée.

Au nord d'ARCHE Agglo, la voie verte quitte la rive droite à Saint-Vallier. Toutefois, la rive gauche du Rhône propose deux variantes de la ViaRhôna. En effet, une première variante reste du côté drômois, s'agissant d'une véloroute entre Saint-Vallier et Tain-l'Hermitage. Une seconde variante, en voie verte, emprunte la rive gauche du Rhône de Tain-l'Hermitage jusqu'à Pont-de-l'Isère, où elle rejoint l'itinéraire principal.

Plan d'actions
2018 / 2020

DEVELOPPEMENT

N°	Action	Calendrier	Modalités
DVPT.1	Développer l'intermodalité (trains, bus…)	2018/2020	Actions de développement mobilisant les RH des partenaires dans les groupes de travail
DVPT.2	Mise en réseau des prestataires de services, structuration de l'offre de services privés (loueurs, transporteurs…)	2018/2020	
DVPT.3	Déploiement du label Accueil Vélo	2018/2020	
DVPT.4	Qualification de boucles cyclables, de connexions et de sites touristiques autour de l'itinéraire pour les inclure à la communication ViaRhôna	2018	
DVPT.5	Développer une signalétique de service et touristique propre à ViaRhôna	2019	
DVPT.6	Définition d'un guide de préconisations pour les aires de repos	2018	
DVPT.7	Définition de points de départ et de points d'arrivée ViaRhôna	2018	
DVPT.8	Edition d'un document sur les résultats de l'étude de fréquentation	2018	

N°	Action	Calendrier	Modalités
DVPT.9	ViaRhôna en fête 2018	2018	Actions de développement mobilisant les financements des partenaires du plan Rhône
DVPT.10	ViaRhôna en fête 2019 + inauguration de l'itinéraire	2019	
DVPT.11	ViaRhôna en fête 2020	2020	
DVPT.12	Etablir les traces GPX / KLM des liaisons ViaRhôna	2019	

Figure 15 : Plan d'actions de développement de la ViaRhôna (source : Région Auvergne-Rhône-Alpes)

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

PROMOTION

N°	Action	Calendrier	Modalités
PROMO.1	Site internet ViaRhôna (évolutions suite à la mise en place V2 du site France Vélo Tourisme : renouvellement du contenu éditorial, éduction, images, coup de cœur…)	2018/2020	Actions de communication mobilisant les financements des Régions et CRT
PROMO.2	Actualisation et édition du document carte	2018/2020	
PROMO.3	Réalisation des dossiers de presse	2018/2020	
PROMO.4	Animation de la page Facebook et campagnes de recrutement	2018/2020	
PROMO.5	Reportages photo	2018/2020	
PROMO.6	Edition d'un topoguide grand public Guide du Routard	2018/2020	

N°	Action	Calendrier	Modalités
PROMO.7	Campagnes webmarketing	2018/2020	Actions de communication mobilisant les financements des Régions et CRT ainsi que les financements des ADT / OT / socioprofessionnels dans le cadre de partenariats
PROMO.8	Participation à des salons affinitaires grand public France	2018/2020	
PROMO.9	Participation à des salons affinitaires grand public étranger	2018/2020	
PROMO.10	Accueil prescripteurs (*web / print*)	2018/2020	
PROMO.11	Accueil influenceurs	2018/2020	
PROMO.12	Campagnes *darkpost* Facebook	2018/2020	

Figure 16 : Plan d'actions de promotion de la ViaRhôna (source : Région Auvergne-Rhône-Alpes)

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

3.2. Les schémas cyclables départementaux

Le schéma cyclable du Département de l'Ardèche (2020)

Présentation du schéma cyclable

L'Ardèche a mis à jour son schéma directeur cyclable en 2020 pour orienter les aménagements à l'échelle départementale et encadrer les schémas cyclables des EPCI. Ces derniers ont participé activement à l'élaboration du schéma. Ce document propose un retour sur le schéma vélo de 2011, un diagnostic cyclable, ainsi qu'un plan d'actions.

Le schéma cyclable rappelle les forces de la pratique du vélo sur le territoire départemental. L'Ardèche jouit d'une forte image liée aux loisirs, la nature et la découverte. De nombreuses routes départementales à faible circulation maillent le territoire, et sont propices à la pratique du vélo, offrant de nombreux circuits possibles. Le passage de la ViaRhôna en Ardèche sur 90 kilomètres offre un itinéraire structurant et visible. De plus, l'Ardéchoise constitue un évènement annuel important pour la pratique sportive du vélo, empruntant plusieurs routes du territoire. La capacité de développement de produits touristiques spécifiques à la pratique cyclosportive et cyclotouriste, en lien notamment avec l'Ardéchoise, est importante. De nombreux événements cyclosportifs ont lieu en Ardèche : l'Ardéchoise, mais aussi des manifestations internationales (passage du Paris-Nice, du Tour de France, Tour cycliste féminin international de l'Ardèche…).

Le schéma cyclable identifie plusieurs enjeux :

- Développer la pratique du vélo au quotidien
- Optimiser le potentiel de découverte du territoire ardéchois
- Conforter l'offre de services à destination des touristes et des habitants
- Promouvoir la pratique et accompagner les changements de comportement

Ce schéma cyclable change de stratégie par rapport à celui de 2011, en abandonnant l'aménagement systématique de surlargeurs cyclables lors des réfections de voirie (au coup par coup), pour se concentrer sur la volonté de permettre une meilleure continuité du réseau cyclable dans les principaux bassins de vie du territoire. Les axes stratégiques sont la poursuite de la réalisation des infrastructures, le déploiement d'une offre de services cohérente, la promotion de la pratique du vélo et la gouvernance du dispositif.

La ViaRhôna, itinéraire cyclable structurant à l'échelle départementale (et au-delà) dessert le territoire d'ARCHE Agglo. De plus, il existe d'autres véloroutes ou voies vertes à proximité d'ARCHE Agglo, engendrant des projets de liaisons vers ces itinéraires voisins. La Voie Bleue, portée par la communauté de communes Rhône Crussol, au sud d'ARCHE Agglo, présente une courte discontinuité avec la ViaRhôna, et l'aménagement de ce segment manquant est prévu dans le schéma départemental.

Un seul projet d'aménagement cyclable dessert le territoire d'ARCHE Agglo. Il s'agit de la liaison entre le Train de l'Ardèche (le « Mastrou », qui part de Saint-Jean-de-Muzols) et la ViaRhôna, empruntant le chemin de la Digue (le long du Doux). Cette liaison représente un enjeu important, au regard de la distance courte et de l'importance touristique de cette ligne ferroviaire. De plus, les usagers du Mastrou peuvent emprunter la Dolce Via à la descente du train à Lamastre.

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma cyclable, le Département de l'Ardèche travaille sur le développement de liaisons cyclables au sein des « aires de déplacements quotidiennes » (ADQ), dont la polarité de Tournon-sur-Rhône. Il pourra donc participer de la réalisation des itinéraires cyclables

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

situés hors agglomération, en continuité des aménagements existants en agglomération. Le schéma cyclable d'Arche Agglo s'inscrit pleinement dans cette stratégie.

Les dispositifs de financement

Le Département de l'Ardèche disposait de modalités de subvention des aménagements cyclables réalisés par les collectivités locales dans le périmètre des ADQ. La participation du Département pouvait atteindre jusqu'à 30 % du montant HT des travaux, plafonnée à 100 000 € /km en milieu rural et à 300 000 €/km en milieu urbain. De plus, le Département prévoyait de prendre la maîtrise d'ouvrage des aménagements sur route départementale, hors agglomération, en continuité des itinéraires locaux (dans le périmètre des ADQ). Toutefois, suite aux élections départementales de 2021, ce dispositif est en cours de révision (en mars 2022). Les modalités précises de la participation du Département aux projets d'Arche Agglo n'étant pas connues, cette démarche fait l'hypothèse d'une continuité des modalités pratiquées jusqu'en 2021 (voir partie « 6.5. Modalités de financement » ci-dessous).

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

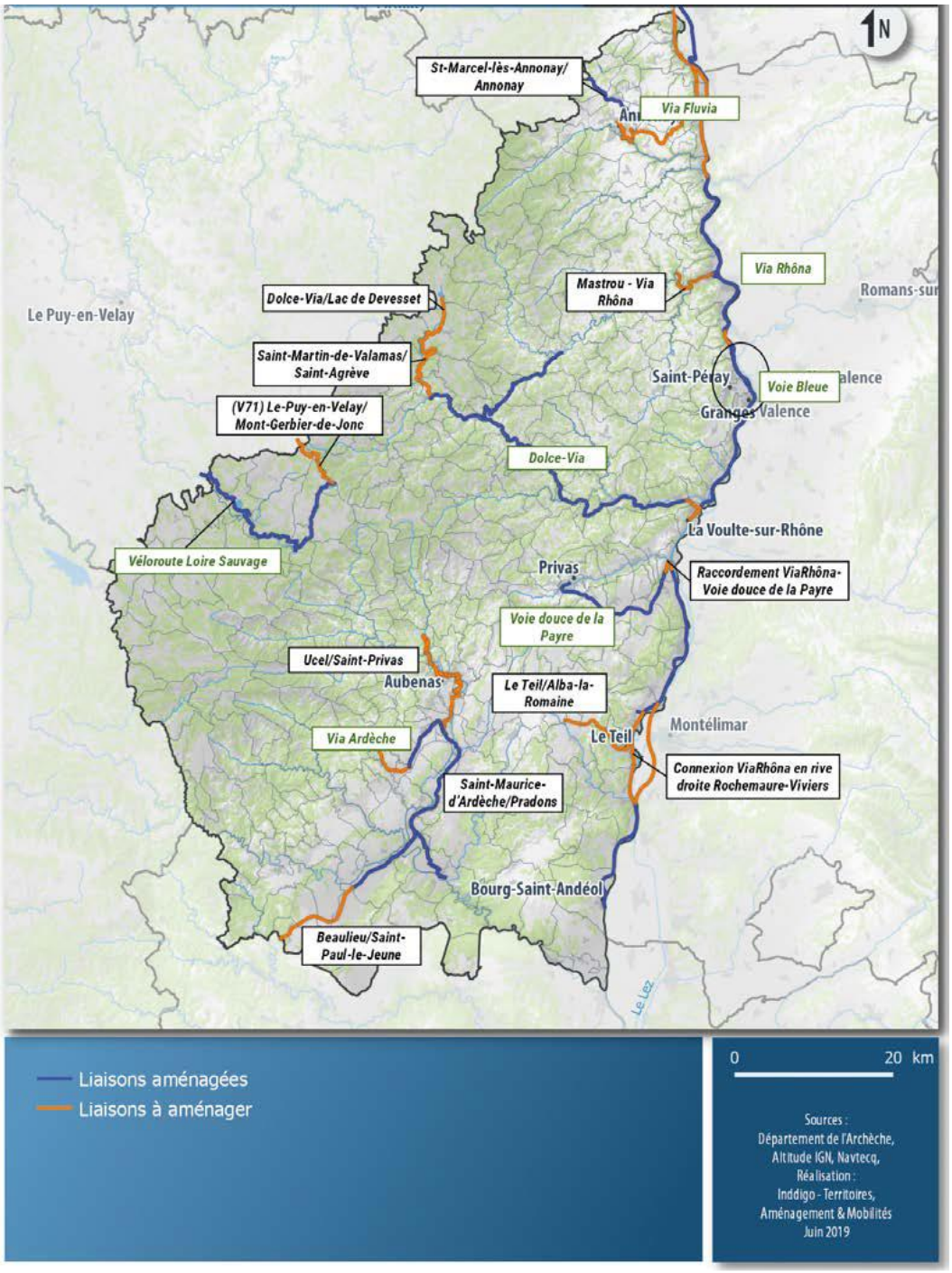


Figure 17 : Les véloroutes et voies vertes de l'Ardèche (Source : Département de l'Ardèche, 2020)

Le schéma cyclable du Département de la Drôme (2015)

Présentation du schéma cyclable

Le schéma directeur cyclable de la Drôme, approuvé en 2015, contient un diagnostic et propose une liste d'actions pour encourager la pratique du vélo sur le territoire départemental.

Ce document analyse en premier lieu la pratique utilitaire. Cette pratique demeure faible dans la Drôme (seulement 5% de part modale pour les trajets inférieurs à 5 km), mais elle présente de forts potentiels de développement. Confinée aux centres des villes, cette pratique pourrait s'étendre, notamment dans les espaces périurbains, à condition de réaliser des aménagements cyclables vers les villes importantes et aux entrées de ces villes. De plus, le schéma cyclable encourage la réalisation de Plans de

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Déplacements des Collèges (PDC) pour modifier les comportements en sensibilisant les jeunes, ainsi que les Plans de Mobilités d'Entreprises (PDE).

La pratique de loisirs est plus importante : plus de 200 000 personnes pratiquent le vélo pour ce motif, soit 40% de la population. Les axes de la ViaRhôna et la véloroute / voie verte (VVV) de la vallée de l'Isère rencontrent un succès important, avec des fréquentations essentiellement d'usagers locaux, de l'ordre de 150 à 300 passages quotidiens sur chaque tronçon. Les accès à ces itinéraires sont à renforcer pour accentuer encore la pratique de loisirs.

Concernant la pratique sportive, on dénombre environ 12 000 pratiquants dans la Drôme. L'offre VTT et cyclosportive est d'un très bon niveau, et des événements majeurs sont organisés, tels que les Chemins du Soleil, la Grande Traversée du Vercors, la Drômoise, la Classic Drôme… Les 310 km de bandes multifonctionnelles réalisées sur les routes départementales à fort trafic routier sont très appréciés de ces usagers.

La pratique touristique est importante dans la Drôme : 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 intermodale est encore faible, alors qu'il existe un potentiel important dans les gares et sur les lignes de transports collectifs. Le transport de vélo est possible dans les soutes des cars interurbains, mais cette possibilité est peu connue par les usagers.

Le schéma cyclable recense 34 vélocistes dans la Drôme en 2015, soit 2 fois plus par habitant qu'en Rhône-Alpes et en France. La pratique cyclable génère 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.

Les axes stratégiques du schéma cyclable sont les suivants :

- 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

Le schéma cyclable drômois programme la réalisation de 13 véloroutes, dont la véloroute de l'Herbasse, reliant Tain-l'Hermitage à Charmes-sur-l'Herbasse, via Saint-Donat (sur le territoire d'Arche Agglo). Le tracé de cette véloroute qui figure dans la carte du schéma cyclable départemental reste indicatif. La volonté du Département est que ce tracé soit précisé par Arche Agglo et les communes, notamment dans le cadre du schéma cyclable d'Arche Agglo.

Le segment de la véloroute de l'Herbasse entre Saint-Donat et Charmes a à l'étude par les communes concernées et la Drôme depuis plusieurs années. Le tracé précis de segment, empruntant le chemin de halage de l'Herbasse, a été défini dans le cadre du présent schéma cyclable (voir partie dédiée à la liaison L, ci-dessous). Quant au segment entre Tain-l'Hermitage et Saint-Donat, il a été également été défini dans le cadre de la présente démarche. Il empruntera la RD 115 et plusieurs routes secondaires (voir partie dédiée à la liaison L).

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre de l'axe « utilitaire » de son schéma cyclable, le Département de la Drôme porte une stratégie de développement du vélo dans un rayon de 7 km autour des principales polarités, dont la ville de Tain-l'Hermitage. Il s'agit des périmètres présentant le plus grand potentiel de développement du vélo. Les schémas cyclables des collectivités locales représentent l'instance pour travailler avec le Département sur la définition des itinéraires cyclables, dans le cadre de la mise en œuvre de son schéma cyclable.

Le Département est prêt à participer de la réalisation des aménagements cyclables sur les itinéraires à vocation utilitaire identifiés dans le schéma cyclable d'Arche Agglo. Il a établi des critères techniques pour la réalisation de ces itinéraires utilitaires. Les typologies d'aménagement dépendent des niveaux

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

de trafic. Au-delà du seuil de 3 000 véhicules / jour, il faut créer une bande cyclable, et au-delà de 7 000 véhicules / jour, il faut créer une piste cyclable. Par ailleurs, il est indispensable de sécuriser les vélos sur les giratoires à forte circulation. Ces critères devront être respectés dans le cadre du schéma cyclable d'Arche Agglo, permettant de bénéficier de l'accompagnement technique et financier du Département de la Drôme.

Les bandes multifonctionnelles réalisées au cours des dernières années ne peuvent pas être considérées comme des aménagements cyclables, notamment pour les déplacement utilitaires (suite à un changement d'approche du Département). La mise en place d'un itinéraire utilitaire sur un axe disposant des bandes multifonctionnelles implique donc la transformation de ces bandes multifonctionnelles en bandes ou pistes cyclables.

Les dispositifs de financement

Le Département de la Drôme a défini les modalités de sa politique cyclable dans la délibération intitulée « Nouvelles orientations de la politique cyclable » (approuvée le 29 mars 2021). Ce document établi les modalités de participation et de financement de Département pour les aménagements cyclables touristiques et utilitaires portés par les collectivités locales. Globalement, le Département prend la maîtrise d'ouvrage et assure 100% du financement des itinéraires sur route départementale, hors agglo. De plus, il assure de 30% à 50% du financement pour les itinéraires sur route départementale ou communale, en agglo. Les modalités détaillées de financement du Département de la Drôme sont présentées dans la partie « 6.5. Modalités de financement » (voir ci-dessous).

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

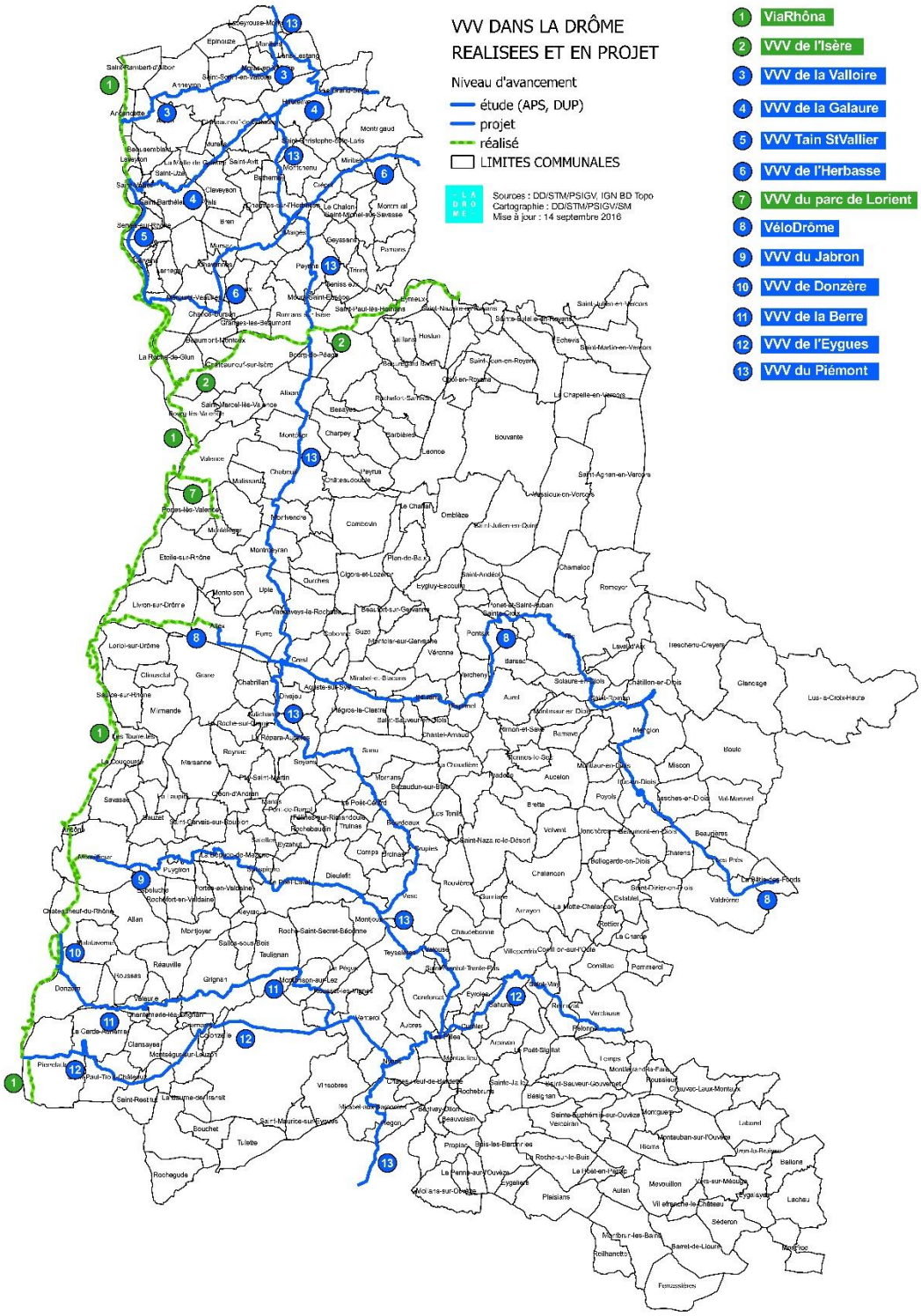


Figure 18 : Les véloroutes et voies vertes de la Drôme (source : Département de la Drôme, 2015)

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

3.3. Le schéma des mobilités durables d'ARCHE Agglo

ARCHE Agglo a réalisé un schéma des mobilités durables (SDMD) en 2016. Ce schéma vise à définir une stratégie locale d'amélioration de la mobilité, s'inscrivant dans une démarche de développement durable. Elle a aussi contribué à la décision d'ARCHE Agglo quant à la prise de la compétence Mobilité. Après un diagnostic, ce schéma définit une stratégie de mobilités à l'échelle communautaire et propose des modalités de mise en œuvre opérationnelles. Un focus sur le centre urbain de Tain-Tournon a été effectué, avec l'appui d'un modèle de trafic, pour tester la pertinence des actions du schéma.

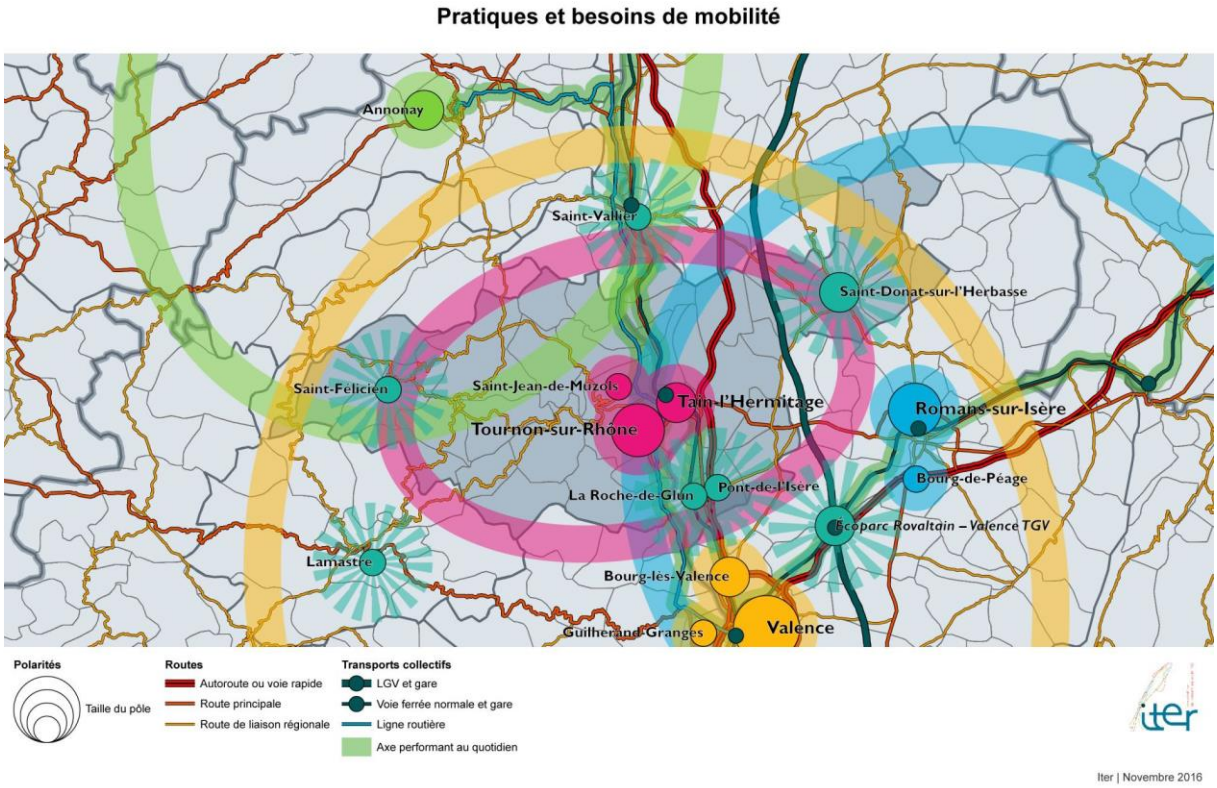


Figure 19 : Synthèse du diagnostic (source : Schéma des mobilités durables, 2016)

Le plan d'actions du schéma de mobilités durables contient un axe dédié aux déplacements cyclables et à leur promotion sur le territoire. Celui-ci est composé de deux actions :

- Encourager les déplacements doux dans les centralités via des aménagements et des services
- Irriguer le territoire d'ARCHE Agglo de liaisons adaptées aux déplacements doux

Le schéma directeur cyclable d'ARCHE Agglo constitue une des actions définies par le schéma de mobilités durables de 2016.

La réflexion des aménagements cyclables dans les centralités

Le SDMD prévoit une réflexion sur les mobilités cyclables dans les centralités du territoire (Tournon-sur-Rhône, Tain-l'Hermitage, Saint-Donat-sur-l'Herbasse, Saint-Félicien, Pont-de-l'Isère, La Roche de Glun…). Elle prévoit aussi une étude d'identification des aménagements, équipements et services nécessaires à l'amélioration des conditions cyclables dans les centralités (prévue dans le Schéma Directeur Cyclable). L'objectif est de sécuriser et rendre plus confortables les parcours sur des itinéraires continus, d'orienter les cyclistes et piétons par une signalétique adaptée, et d'accompagner

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

les usages du vélo dans leurs pratiques (services de mise à disposition, de réparation, ateliers-découvertes…). La stratégie définie par le SDMD intègre la création de 3 « relais vélos » : Saint-Félicien, Tain-Tournon et Saint-Donat-sur-l'Herbasse. La réalisation des aménagements cyclables est prévue à partir de 2020, et leur tracé fait l'objet de réflexions dans le cadre du schéma cyclable, ainsi qu'à l'échelle de chaque Commune.

Tournon-sur-Rhône - Tain-l'Hermitage

Dans le pôle urbain de Tain-l'Hermitage - Tournon-sur-Rhône, la ViaRhôna est perçue comme l'axe structurant du réseau cyclable : tous les projets d'aménagements cyclables desservant les équipements, les zones d'activités, les zones de logements… devront être connectés à celle-ci. Les cœurs de ville pourraient voir leur circulation apaisée. Les axes cyclables prioritaires identifiés côté Tournon-sur-Rhône sont : la route de Lamastre, l'avenue de Provence, l'avenue de Nîmes. Par ailleurs, le chemin de Saint-Vincent et un axe est-ouest sont d'importance secondaire. Les axes cyclables prioritaires identifiés côté Tain-l'Hermitage sont : le pont Toursier, l'avenue du président Roosevelt, la rue Albert Nicolas, l'avenue Jules Nadi, l'avenue du Vercors et de la Résistance, puis la D532A et la D532B, la rue de la Mule Blanche, avant de retrouver la N7 et la ViaRhôna. Le projet de liaison qui longe le ruisseau de Torras, et qui se prolonge dans la rue de la Petite Pierrelle vers Crozes-Hermitage, est d'importance secondaire.

Saint-Donat-sur-l'Herbasse

Le centre-ville de Saint-Donat-sur-l'Herbasse se dotera d'aménagements cyclables supplémentaires sur les axes principaux, notamment vers le nouveau collège. Les axes identifiés sont l'avenue du Commandant Corlu et l'avenue Général de Gaulle, dont une partie est déjà dotée d'une piste. Le centre-ville pourrait être apaisé et doté d'un meilleur partage de voirie sur les rues étroites. A Saint-Félicien, l'étroitesse des rues et le fort dénivelé rendent l'aménagement de pistes cyclables plus difficile. En centre-bourg, le partage de la voirie en zone apaisée y est préférable.

La Roche-de-Glun et Pont-de-l'Isère

La Roche-de-Glun et Pont-de-l'Isère sont deux centres-villes très proches, qui pourraient être apaisés, mais également reliés entre eux par des liaisons cyclables. Ces liaisons seront connectées à la ViaRhôna qui permettra un accès facilité à Tournon-sur-Rhône, Tain-l'Hermitage et Valence. A Pont-de-l'Isère, l'avenue de Provence, l'avenue du Canal et la rue des Loisirs ont été identifiées comme des axes prioritaires pour relier la ville à la ViaRhôna. A La Roche-de-Glun, l'avenue du Vercors, l'avenue des Cévennes et la rue des Cévennes, ainsi que le détour par le nord de l'île, ont été identifiés comme liaisons cyclables prioritaires. Entre Glun et Châteaubourg, la D86 a été également été identifiée comme une liaison cyclable prioritaire afin de fournir un aménagement continu.

Le maillage de l'ensemble du territoire d'ARCHE Agglo

Le SDMD prévoit l'élaboration d'un Schéma Directeur Cyclable à l'échelle d'ARCHE Agglo, visant à améliorer les conditions d'utilisation du vélo sur le territoire communautaire. Ce schéma doit permettre d'identifier les besoins d'aménagements, d'équipements et de services, de recenser l'existant, et d'associer des partenaires de la société civile. Un programme d'actions fera suite à ce travail, afin de définir les priorités en termes d'aménagements, d'équipements et de services, détaillé dans un phasage et une identification des maîtres d'ouvrage et partenaires. L'extérieur du territoire est pris en compte dans la démarche, notamment les pôles urbains de Valence et Romans-sur-Isère. Les travaux sont prévus à partir de 2020, ainsi que la mise en œuvre de services cyclables pour accompagner la transition, avec le soutien des schémas cyclables des deux Départements.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

3.4. Les études de circulation à Tournon-sur-Rhône et Tain-l'Hermitage

La proximité entre Tournon-sur-Rhône et Tain-l'Hermitage entraîne une des problématiques communes en termes de mobilité, car les deux villes sont reliées par un unique pont. Aux heures de pointe, les deux routes principales menant à ce pont, la RN 7 et la RD 86, sont saturées, avec des conséquences sur les autres usagers notamment les cyclistes. En termes de mobilité, la priorité est de réduire et apaiser la circulation dans les centres-villes, à travers des mesures favorisant le rabattement vers les pôles d'échanges et le développement des modes actifs.

Dans ce contexte, les communes de Tournon-sur-Rhône et Tain-l'Hermitage ont entamé une étude de stationnement mutualisée, qui s'est transformée en étude de circulation, et plus largement de mobilité, au vu des enjeux identifiés dans l'étude. L'existence de cette étude apporte des orientations importantes pour la réalisation du schéma cyclable. En effet, il s'agit du principal pôle urbain, d'emploi, d'équipements et de services du territoire, situé au centre d'ARCHE Agglo et bénéficiant d'ores et déjà du passage de la ViaRhôna.

La première étape de cette étude visait à mettre en évidence les points forts et les faiblesses des systèmes de mobilité actuels des deux centres-villes. Ce travail est basé sur une analyse des territoires (urbanisme, démographie...), sur un relevé et une analyse des offres de mobilité et sur une enquête permettant de mesurer l'usage de ces réseaux. Le rapport de diagnostic a été rendu en février 2020.

La seconde étape a permis de déterminer des objectifs et de proposer des scénarios contrastés de plans de mobilité et de stationnement. Chaque Commune a choisi son scénario dans le premier semestre 2021. Les stratégies retenues répondent à une orientation forte concernant le développement des modes actifs et l'amélioration de la cohabitation entre les modes, avec des mesures telles que la mise en place de sens uniques ou la création de pistes cyclables… De plus, ces stratégies prévoient un apaisement des centres-villes, à l'aide de zones 30 et de zones de rencontre. Elles seront prises en compte dans le schéma cyclable. Une cohérence sera notamment recherchée entre les itinéraires cyclables à l'échelle communale et les liaisons structurantes à l'échelle intercommunale. La participation des deux communes aux différentes instances du schéma cyclable garantira cette mise en harmonisation.

La troisième étape (en cours) consistera à définir les plans de mobilité et de stationnement dans chaque commune, à travers la traduction en actions concrètes des orientations retenues de la phase 2.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

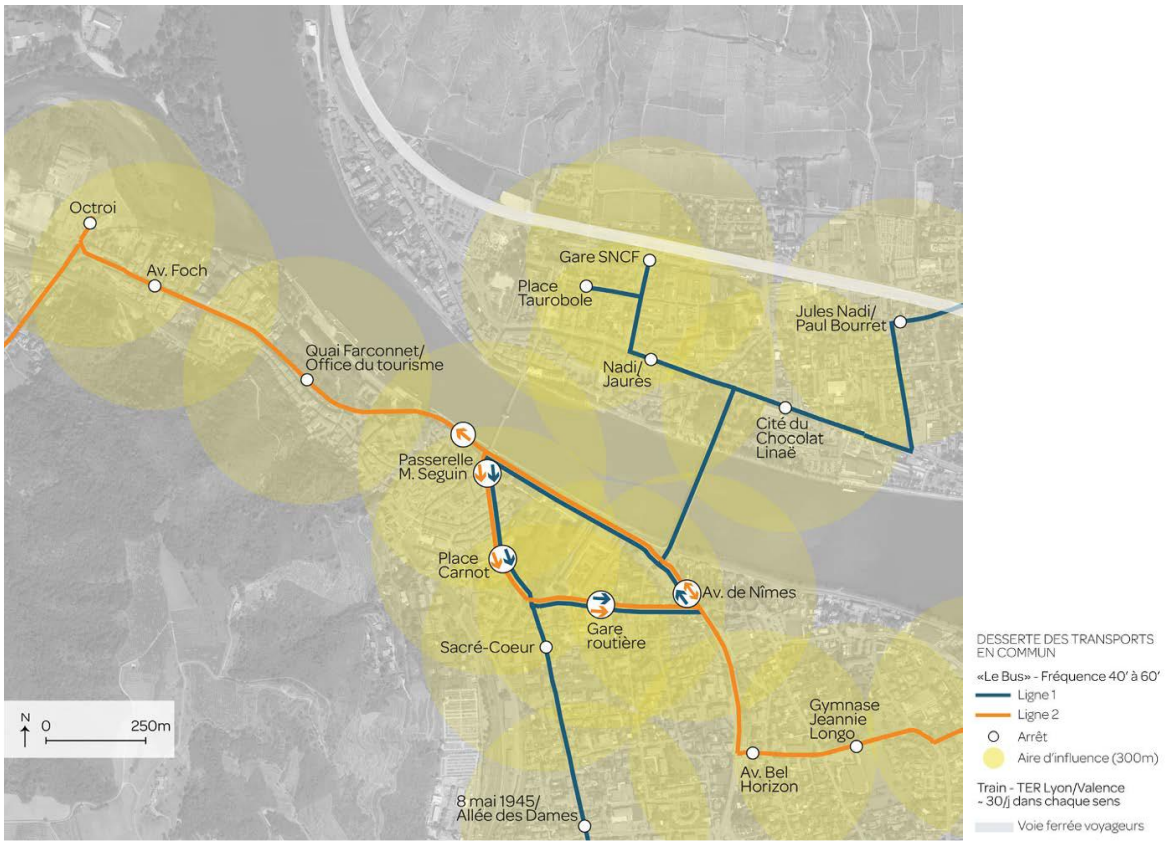


Figure 20 : Réseau de transports collectifs d'Arche Agglo (Source : Schéma des mobilités durables, 2016)

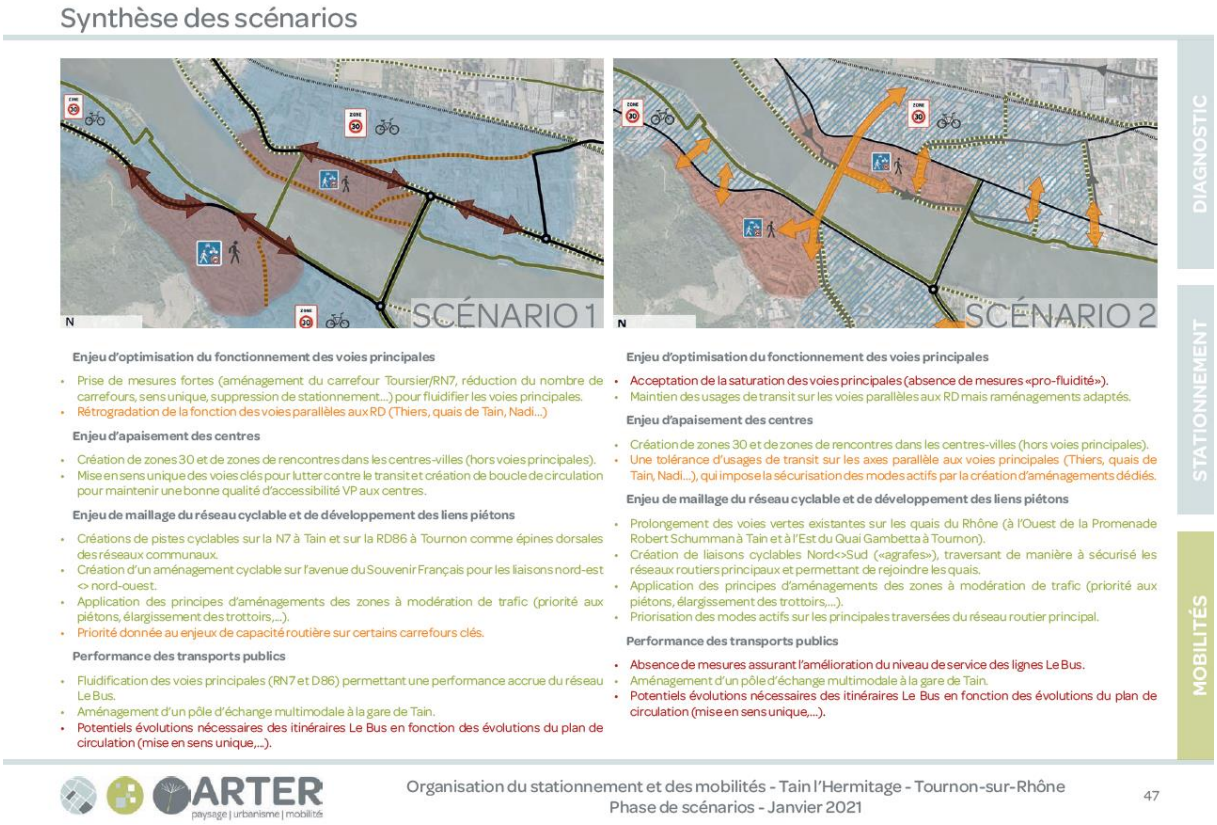


Figure 21 : Synthèse des scénarios (Source : Etude de mobilité de Tain – Tournon, 2021)

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

4. LE RESEAU CYCLABLE A L'HORIZON 2035

4.1. Les axes cyclables à développer sur le territoire

Afin de répondre aux principaux axes de demande en mobilité cyclable identifiés sur le territoire, actuels et à venir, un schéma de principe du réseau cyclable, représenté ci-dessous, a été retenu. Ce schéma est issu des analyses de demande cyclable réalisées dans le cadre du diagnostic, des résultats des cartographies participatives en ligne et des enseignements des ateliers de mobilité cyclable réalisés avec les élus et acteurs locaux. Il permet d'identifier la stratégie du territoire à l'horizon 2035.

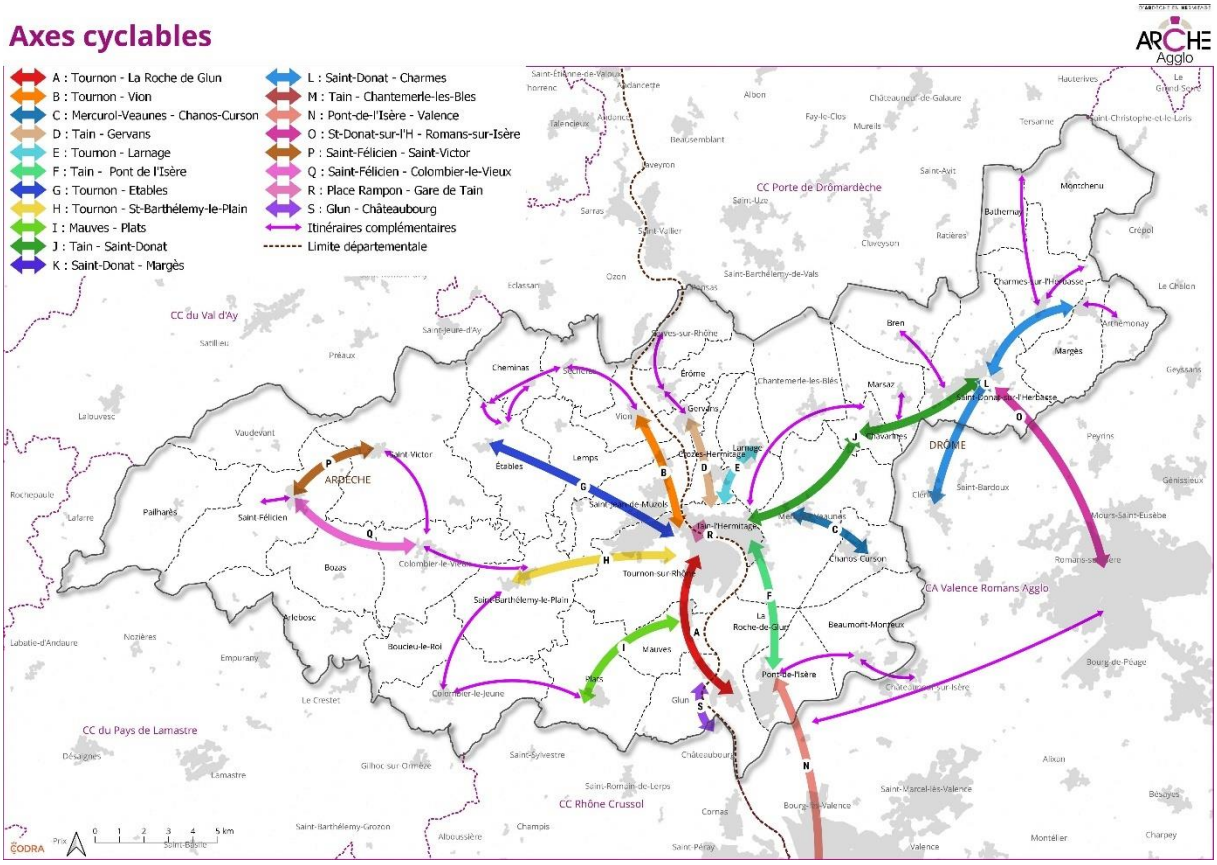
Ce schéma de principe se compose de 17 axes cyclables, pour lesquels l'aménagement d'un itinéraire cyclable continu, sécuritaire et confortable est nécessaire afin de permettre aux usagers d'effectuer leurs déplacements à vélo.

Les 17 axes cyclables ainsi définis constituent le réseau armature du territoire :

- **Liaison A**. Tournon – Pont-de-l'Isère : apporter une réponse aux nombreux déplacements utilitaires sur cet axe, notamment vers Tournon, en proposant un itinéraire adapté à ces déplacements, en complément de la ViaRhona.
- **Liaison B**. Tournon – Vion : répondre aux déplacements quotidiens entre Vion et Tournon-sur-Rhône, via un itinéraire confortable et sécurisé.
- **Liaison C**. Tain - Mercurol-Veaunes - Chanos-Curson : relier Tain-l'Hermitage à Chanos-Curson en sécurisant la RD 532, permettre un accès au collège de Mercurol.
- **Liaison D**. Tain – Gervans : répondre aux déplacements entre Gervans et Tain-l'Hermitage en sécurisant la RN 7 et en empruntant des chemins peu circulés.
- **Liaison E**. Tournon – Larnage : relier Crozes-Hermitage et Larnage à Tain-l'Hermitage via un itinéraire rapide, confortable et sécurisé.
- **Liaison F**. Tain - Pont-de-l'Isère : relier Pont-de-l'Isère à Tain-l'Hermitage par la rive gauche, en sécurisant la RN7 (à Tain l'Hermitage) et en empruntant la voie du Chabalet (parallèle à la ViaRhona).
- **Liaison G**. Lemps – Etables : relier Etables à Lemps en sécurisant la RD532.
- **Liaison H**. Tournon – Tournon Nord : relier le centre de Tournon-sur-Rhône au nord de la commune, à travers les itinéraires existants ou les rues apaisées, desservir le lycée Marius Bouvier, le stade Léon Sausset, la zone d'activités Trigano.
- **Liaison I**. Mauves – Plats : relier Plats à Mauves et à l'itinéraire A (très structurant) via une route secondaire directe, permettre en accès à la centralité Tain / Tournon.
- **Liaison J.** Tain - Saint-Donat : relier Saint-Donat-sur-l'Herbasse à Tain-l'Hermitage à travers la création de la véloroute de l'Herbasse, dans le cadre de la politique cyclable de la Drôme, proposer un itinéraire structurant à vocation utilitaire et de loisirs
- **Liaison L**. Saint-Donat - Charmes – Margès : relier Saint-Donat-sur-l'Herbasse à Charmes-sur-l'Herbasse, à travers la création d'une vie verte le long de l'Herbasse, en réponse aux besoins de loisirs (lac de Champos, camping) et aux besoins utilitaires (Margès, Refresco, Louis Vuitton)
- **Liaison O.** Saint-Donat - Romans-sur-Isère : relier Saint-Donat-sur-l'Herbasse à Romans-sur-Isère, en sécurisant la RD 53 et en empruntant des routes secondaires
- **Liaison P.** Saint-Félicien - Saint-Victor : permettre un rabattement vers Saint-Félicien depuis Saint-Victor, ainsi que depuis le hameau de Nerissard

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

- **Liaison Q.** Saint-Félicien – Colombier-le-Vieux : relier ces deux communes, assurer une desserte entre le camping de Pierregeais et le centre de Saint-Félicien
- **Liaison R.** Place Rampon – Gare de Tain : conforter le lien cyclable entre les centres des deux communes du pôle urbain principal, répondre aux déplacements quotidiens et à ceux en rabattement vers la gare de Tain-l'Hermitage
- **Liaison S.** Glun - Châteaubourg : répondre aux déplacements touristiques
- **Liaison T.** Saint-Jean-de-Muzols : assurer un accès à la gare du Mastrou (train de l'Ardèche) et au camping Le Castelet



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

4.2. La conception des itinéraires cyclables

Afin de concrétiser le schéma de principe présenté précédemment, un travail d'identification des itinéraires potentiels a été effectué. Il vise à déterminer les voiries ou les emprises à même de devenir le support des liaisons du réseau armature. Au cours de ce travail, les conditions de circulation automobile, les aménagements cyclables existants, les principales coupures et points durs du territoire, ainsi que la localisation des principaux générateurs de déplacements du territoire, ont été pris en compte. De plus, les préconisations prennent en compte les enseignements d'un atelier de mobilité cyclable réalisé avec les élus du territoire.

Le réseau armature ainsi défini vise en priorité à répondre aux besoins utilitaires des usagers du territoire en leur permettant d'effectuer leurs déplacements du quotidien à vélo dans des conditions de circulations adaptées. Il apporte une cohérence d'ensemble et il donne plus de lisibilité au réseau cyclable à l'échelle du territoire intercommunal.

Bien que leur vocation première soit de permettre les déplacements utilitaires, certains itinéraires s'inscrivent dans le cadre d'aménagements existants ou futur dont le rôle est davantage touristique ou de loisir. En effet, les itinéraires A et B empruntent certaines sections de la ViaRhona, tandis que l'itinéraire F emprunte la voie du Chabalet. De plus, la liaison J s'inscrit dans la future véloroute Tain – Saint-Donat, tandis que la liaison L s'inscrit dans la future voie verte le long de l'Herbasse. Ces projets de liaisons cyclables de loisirs à une échelle élargie représentent une opportunité pour développer le réseau utilitaire sur le territoire. Ils présentent de fait une vocation mixte.

Ainsi, les véloroutes / voies vertes existantes et en projet traversant le territoire communautaire sont pour partie intégrées au réseau cyclable lorsqu'elles permettent de répondre à la demande en déplacements utilitaires. De plus, une attention particulière a également été portée à l'interconnexion entre les liaisons du réseau cyclable et ces voies vertes pour générer un effet de synergie, profitant tant aux pratiques de loisirs qu'aux déplacements utilitaires réalisés à vélo.

Toutefois, le schéma d'orientation cyclable s'attache en premier lieu à répondre aux besoins en déplacement à vélo plutôt qu'à suivre systématiquement le tracé projeté des véloroutes / voies vertes.

Afin de répondre le mieux possible aux attentes et aux besoins locaux, deux scénarios de réseaux cyclables ont été étudiés dans cette démarche. Chacun de ces scénarios proposait un réseau complet pour relier les communes identifiées par les grands axes de demande. Ils empruntaient toutefois des itinéraires en tout ou partie différents, offrant une alternative de tracé et d'itinéraire emprunté (lorsque cela s'avérait nécessaire).

Les scénarios de réseaux cyclables ont été étudiés dans le détail dans le cadre de deux séries d'ateliers participatifs avec les élus et avec les représentants de la société civile. Suite à ces échanges, un scénario hybride, comportant des propositions des scénarios 1 et 2, a été présentée aux élus et validé par ces élus. En phase 3, le scénario retenu a été approfondi et des actions d'accompagnement ont été définies (stationnement, services…). De plus, un plan d'actions et une programmation financière ont été établis. Ces éléments sont présentés dans le présent rapport final.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

4.3. Le statut des itinéraires cyclables proposés

Le réseau armature

Le réseau armature est composé par les grands itinéraires cyclables structurants à l'échelle du territoire d'Arche Agglo. Ces grands itinéraires sont organisés en grande partie en étoile atour des trois polarités urbaines du territoire (Tain / Tournon, Saint-Donat-sur-L'herbasse, Saint-Félicien), permettent d'offrir de bonnes conditions de rabattement à vélo vers ou entre les polarités urbaines.

Ils offrent une nouvelle possibilité de déplacement entre les communes fortement génératrices de flux de déplacements pendulaires et favorisent le rabattement à vélo vers les gares du territoire.

Le tracé des itinéraires du réseau armature, tels que présentés sur les cartes suivantes, ont été étudiés de manière à dissocier tant que possible la circulation des vélos de celle des voitures tout en privilégiant les trajets directs.

Le réseau complémentaire

Les itinéraires du réseau complémentaire viennent s'ajouter à ceux du réseau armature. Leurs itinéraires, dont le tracé a été élaboré avec la même attention que ceux des liaisons structurantes, offrent des possibilités de déplacement sur des liaisons moins génératrices de flux que les itinéraires structurants. Ils desservent les secteurs urbanisés et les équipements locaux, en connexion avec les itinéraires du réseau armature.

Les itinéraires de loisirs et boucles de randonnée

Le rôle du Schéma Directeur Cyclable étant de faciliter l'usage du vélo pour les déplacements davantage que pour les loisirs, les itinéraires de randonnée présentés sur les cartes suivantes sont de manière générale ceux déjà existants. Ces itinéraires ne bénéficient pas systématiquement (et globalement peu) d'aménagements cyclables.

Malgré la présence de nombreuses boucles de loisirs (circuits de l'Ardéchoise, circuits des collines drômoises, circuits de VTT), le réseau cyclable proposé dans la présente démarche emprunte très peu ces itinéraires, car leur tracé est avant tout destiné à la découverte du territoire. De plus, ces itinéraires sont implantés sur des routes départementales balisées, sans aménagements cyclables, ce qui les rend beaucoup plus adaptées à la pratique sportive qu'utilitaire.

Les véloroutes / voies vertes

Deux itinéraires structurants existent au sein du territoire d'Arche Agglo :

- La ViaRhona (Glun – Vion) : voie verte à vocation touristique, empruntant un aménagement en site propre en rive gauche du Rhône, traversant le territoire d'Arche Agglo de nord au sud, desservant notamment la polarité de Tain / Tournon, et permettant une liaison vers Valence
- La voie du Chabalet (Pont-de-l'Isère - Serves-sur-Rhône) : voie verte à vocation touristique, empruntant un aménagement dédié entre Tain-l'Hermitage et Pont–de-l'Isère, mais manquant de continuité au nord de Tain-l'Hermitage, où il faut emprunter la RN 7, axe non adapté à la pratique du vélo

De plus, deux itinéraires structurants seront créés à l'horizon 2030 :

- Véloroute Tain-l'Hermitage – Saint-Donat-sur-L'herbasse : itinéraire planifié dans le schéma cyclable de la Drôme, dont le tracé a été défini de manière précise dans le présent schéma

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

- Voie verte de l'Herbasse : itinéraire longeant l'Herbasse, assurant un déplacement entre Saint-Donat et le Lac du Champos, ainsi que, plus loin, vers Charmes et Margès (centres-bourgs, zones d'activités)

Cinq itinéraires cyclables proposés dans le présent schéma cyclable prennent appui sur ces itinéraires structurants : l'itinéraire A (Tournon – La-Roche-de-Glun), l'itinéraire B (Tournon-Vion), l'itinéraire F (Tain – Pont-de-l'Isère), l'itinéraire J (Tain - Saint-Donat) et l'itinéraire L (Saint-Donat – Charmes).

Les itinéraires A et B empruntent la ViaRhona de manière assez ponctuelle, car cet axe répond globalement assez peu aux déplacements utilitaires, en raison de son tracé, au plus près du Rhône (temps de parcours important). Des itinéraires alternatifs ont donc été proposés pour répondre aux déplacements utilitaires sur ces axes.

L'itinéraire F emprunte les quais du Rhône à Tain-l'Hermitage et la voie du Chabalet. De plus, l'itinéraire J correspond exactement à la future véloroute Tain - Saint-Donat, tandis que l'itinéraire L correspond à la future voie verte de l'Herbasse. Il est donc considéré que ces itinéraires répondront aussi bien aux besoins de loisirs dans les espaces naturels, qu'aux besoins utilitaires entre les différentes communes desservies. Le schéma cyclable d'Arche Agglo a d'ailleurs été l'occasion pour les élus locaux d'échanger sur ces itinéraires et de définir précisément leur tracé.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

4.4. Le réseau cyclable armature

Présentation du réseau cyclable

Ce réseau offre une solution d'itinéraire pour chacun des axes identifiés. Il s'appuie notamment sur les voies vertes, les routes secondaires et les chemins existants, ne nécessitant pas d'aménagements importants pour les vélos. Toutefois, afin d'apporter une réponse efficace aux déplacements utilitaires, certaines liaisons s'appuient sur des routes structurantes, impliquant la mise en place ou la valorisation d'aménagements cyclables en site propre (pistes cyclables). Les liaisons empruntant des routes structurantes sont les suivantes : liaison B sur la RD 86 au nord de Tournon (déjà aménagée en voie verte), liaison C sur l'avenue Jules Nadi et la RD 532 A à Tain-l'Hermitage, ainsi que sur la RD 532 à Mercurol, liaison D sur la RN 7 au nord de Tain-l'Hermitage, liaison F sur la RN 7 dans le centre de Tain-l'Hermitage, liaison H sur la route de Lamastre au nord de Tournon, liaison J en sortie de Tain-l'Hermitage (bande cyclable à transformer en piste cyclable).

De plus, la liaison J emprunte la future véloroute Tain-l'Hermitage – Saint-Donat-sur-L'herbasse, tandis que la liaison L emprunte la future voie verte de l'Herbasse.

En plus des itinéraires du réseau armature, les liaisons complémentaires viennent compléter le réseau armature, pour former le réseau cyclable dans son ensemble. Ces itinéraires complémentaires présentent une vocation de desserte locale vers des secteurs où la demande est moins importante, et de rabattement vers le réseau armature, auquel ils sont systématiquement connectés.

Linéaire des itinéraires cyclables

Le réseau cyclable armature représente 135 km de voies aménagées pour les cyclistes. Sur ce linéaire total, 27,7 km sont déjà aménagés, soit 20% du linéaire. La mise en œuvre du réseau armature nécessite donc la création de 103,8km de liaisons cyclables, soit 80 % du réseau armature.

Le territoire étant faiblement pourvu en aménagements cyclables à vocation utilitaire, une grande partie des liaisons du réseau armature sont intégralement à aménager. Toutefois, il est important de mentionner que des tronçons des itinéraires A, B, C, F, H, J et L sont déjà en partie aménagés.

L'itinéraire A s'appuie sur un court tronçon de la ViaRhona (Tournon) et sur la voie du Chabalet (Pont-de-l'Isère). L'itinéraire B s'appuie sur plusieurs tronçons de la ViaRhona (Tournon, Saint-Jean-de-Muzols, Vion). L'itinéraire F s'appuie sur la voie verte le long de la RD 7 (Tain-l'Hermitage) et sur la voie du Chabalet (Tain-l'Hermitage, Pont-de-l'Isère). L'itinéraire H emprunte la voie verte du chemin de la Digue et des bandes cyclables sur les rues résidentielles au nord de Tournon. L'itinéraire J s'appuie sur des bandes cyclables sur la RD 532 A (Tain-l'Hermitage) et sur des pistes cyclables sur la RD 67 (Saint-Donat-sur-L'herbasse). Enfin, l'itinéraire L emprunte le futur chaussidou sur la RD 473 (Margès).

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Les linéaires restant à aménager sur chaque liaison sont résumés dans le tableau ci-dessous :

Liaison	Communes desservies	Linéaire cyclable (en km)		
		Existant	A réaliser	Total
A - Tournon-Mauves-Glun-La Roche-Pont de l'Isère	Pont-de-l'Isère, La-Roche-de-Glun, Glun, Mauves, Tournon	6.8	10.3	17.2
B - Tournon - Vion	Tournon, Saint-Jean-de-Muzols, Lemps, Vion	2,9	4,1	7,1
C - Mercurol-Veaunes - Chanos-Curson	Tain, Mercurol, Chanos-Curson	2.0	6,6	8,6
D - Tain - Gervans	Tain, Crozes, Gervans		4,8	4,8
E - Tournon - Larnage	Tain, Crozes, Larnage		4,5	4,5
F - Tain - Pont-de-l'Isère	Tan, Mercurol, La-Roche-de-Glun, Pont-de-l'Isère	6,8	1,7	8,5
G - Tournon - Etables	Saint-Jean-de-Muzols, Lemps, Etables		10,9	10,9
H - Tournon – Tournon Nord	Tournon	1,3	5,2	6,5
I - Mauves - Plats	Mauves, Plats		6,7	6,7
J - Tain - Saint-Donat	Tain, Mercurol, Chavannes, Marsaz, Saint-Donat	1,9	13,4	15,3
L - Saint-Donat - Charmes – Margès	Saint-Donat, Charmes, Margès	2,0	12,5	14,5
O - Saint-Donat - Romans-sur-Isère	Saint-Donat		2,3	2,3
P - Saint-Félicien - Saint-Victor	Saint-Félicien, Saint-Victor		6,5	6,5
Q - Saint-Félicien - Colombier-le-Vieux	Saint-Félicien, Colombier-le-Vieux		9,0	9,0
R - Place Rampon - Gare de Tain	Tournon, Tain-l'Hermitage	0,4	1,2	1,6
S - Glun - Chateaubourg	Glun		1,7	1,7
T – Saint-Jean-de-Muzols	Saint-Jean-de-Muzols	2,3		2,3
Total		**28,4**	**101,5**	**129, 9**

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Zoom sur le secteur Rhône

Ce secteur regroupe la plupart des itinéraires proposés. En effet, on y trouvera plusieurs itinéraires reliant la centralité de Tain / Tournon aux autres communes du territoire, en particulier Etables, Vion, Mauves, Larnage et Chanos-Curson. Par ailleurs, l'itinéraire J assure une liaison vers Saint-Donat-sur-L'herbasse. Ces itinéraires répondent à une forte demande de déplacement utilitaires sur le territoire. A titre d'exemple, l'itinéraire A apporte une réponse aux déplacements domicile-travail de Mauves vers Tournon, tandis que l'itinéraire C répond aussi bien aux déplacements domicile-travail de Mercurol vers Tain-l'Hermitage, qu'aux déplacements domicile-études vers le nouveau collège de Mercurol.

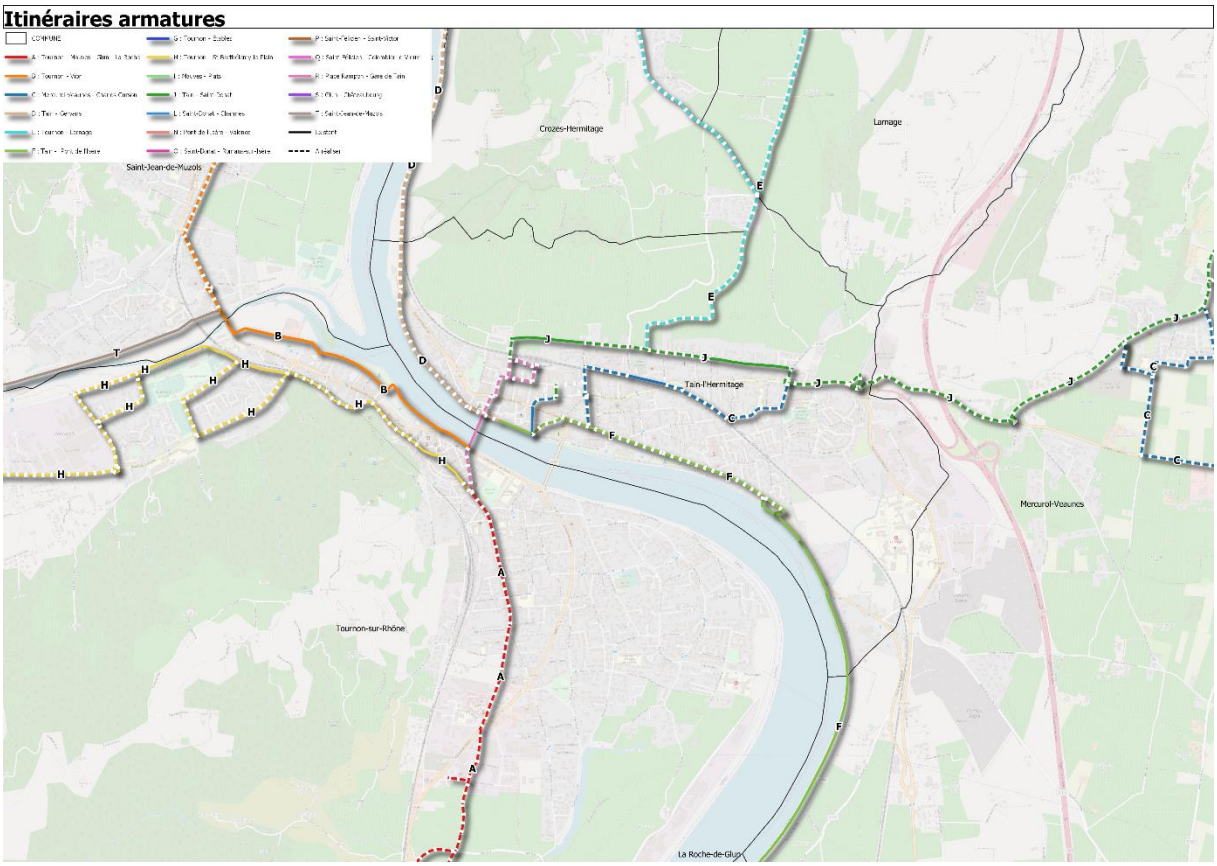
Il est intéressant de noter que les itinéraires A, B et F suivent la vallée du Rhône. Tandis que la liaison F utilise la voie du Chabalet (voie verte le long du Rhône), les itinéraires A et B empruntent plus ponctuellement la ViaRhona, qui répond beaucoup moins aux besoins utilitaires (au regard de son tracé et de son environnement).

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Zoom sur le secteur Tain / Tournon

Dans la centralité principale du territoire, coûté Tournon-sur-Rhône, l'itinéraire A emprunte l'avenue de Beaucaire et l'avenue du 8 Mai 1945 (Tournon), en accord avec la stratégie de pacification de cet axe, définie dans l'étude de circulation de la commune. L'itinéraire B emprunte les quais du Rhône, ainsi qu'une nouvelle voie verte dans le site du projet ITDT. Dans ce secteur, le tracé de la ViaRhona est modifié, afin de résoudre le point dur de la RD 86. L'itinéraire B emprunte ensuite le pont du Doux pour rejoindre Saint-Jean-de-Muzols. L'itinéraire H relie le centre-ville de Tournon au nord de cette commune, permettant notamment un lien vers le lycée et vers l'entreprise Trigano. Cet itinéraire emprunte aussi bien la digue du Doux et des rues locales, que l'avenue Lamastre. Cette dernière est apaisée entre la voie ferrée et le lycée.

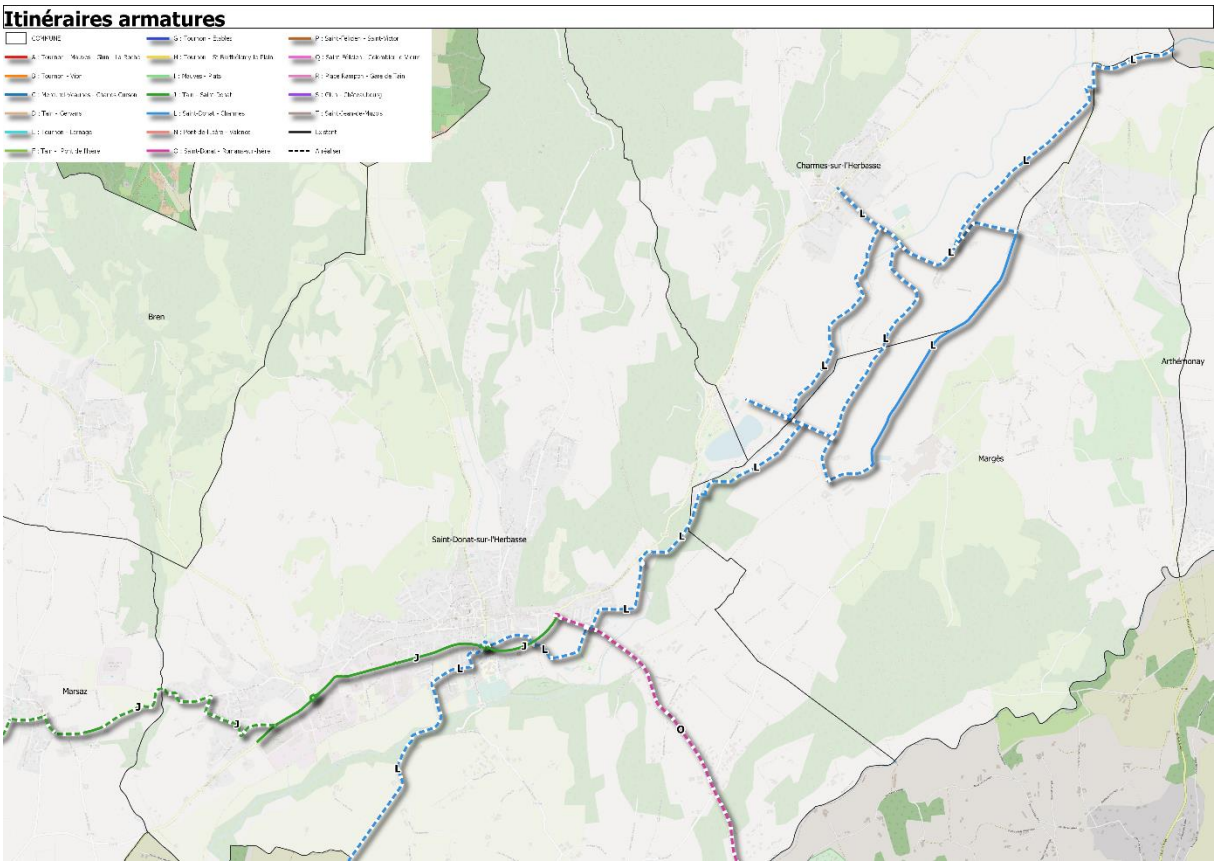
Côté Tain-l'Hermitage, l'itinéraire C emprunte l'avenue Jules Nadi, la rue de Larnage, l'avenue du Souvenir Français, le chemin des Levées et le chemin de Tortel. L'itinéraire J emprunte le chemin des Dionnières, puis la RD 532 A, pour rejoindre Mercurol. L'itinéraire D emprunte les quais du Rhône puis la RN 7, nécessitant un aménagement protégé. De plus, l'itinéraire F emprunte la RN 7, puis la voie du Chabalet. Enfin, l'itinéraire R représente une liaison entre le centre-ville de Tournon et la gare de Tain-l'Hermitage, via la passerelle Mac Seguin.



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Zoom sur le secteur Est

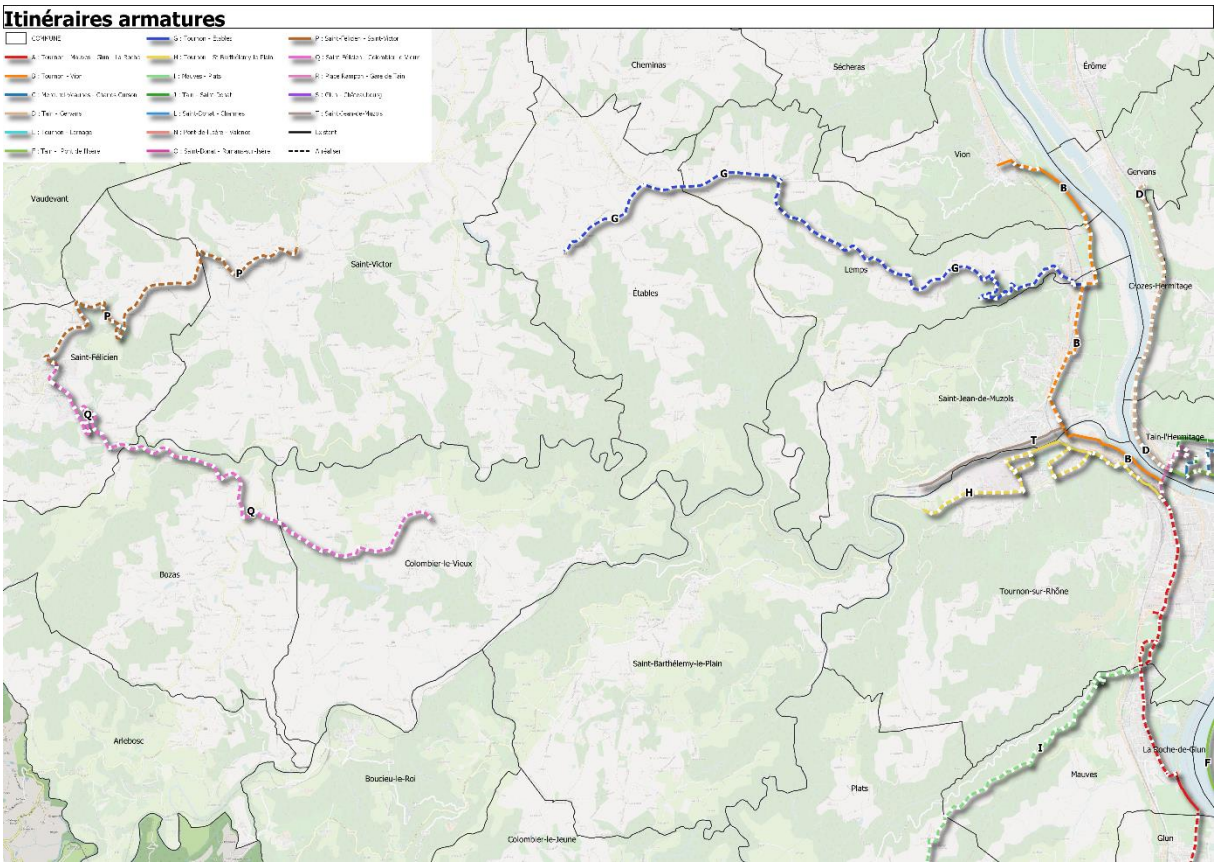
Dans ce secteur, l'itinéraire le plus structurant est le J, reliant Tain-l'Hermitage à Saint-Donat-sur-L'herbasse. Il emprunte la RD 115, ainsi que plusieurs routes secondaires (à faible trafic), telles que la route des Gerles et la route de Bren. Par ailleurs, l'itinéraire L, reliant le centre de Saint-Donat au Lac du Champos, emprunte une voie verte le long de l'Herbasse. Elle est implantée sur la rive droite, puis sur la rive gauche, et enfin sur la rive gauche à nouveau, afin d'atteindre le domaine de Champos par cette rive (contraintes de gestion du site). Cela nécessite la création de deux passerelles sur l'Herbasse. Ensuite, la liaison L se poursuit sur une voie verte, avec un itinéraire à déterminer, empruntant soit la rive droite, soit la rive gauche de l'Herbasse, jusqu'à la RD 121, permettant de rejoindre Charmes-sur-l'Herbasse et Margès.



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Zoom sur le secteur Ouest

Ce secteur se caractérise par 3 itinéraires cyclables, l'itinéraire G, entre Etables et Saint-Jean-de-Muzols, l'itinéraire P, entre Saint-Félicien et Saint-Victor, et l'itinéraire Q, entre Saint-Félicien et Colombier-le-Vieux. Ces itinéraires permettent un déplacement entre le centre de Saint-Félicien et les hameaux à proximité, notamment Nerissard, ainsi que vers le camping de Pierregeais. Ils empruntent des routes secondaires peu circulées, permettant une bonne insertion du vélo. Aucun itinéraire n'est proposé entre le plateau de Saint-Félicien et les autres secteurs du territoire, au regard de la forte contrainte du relief.



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

4.5. Les catégories d'aménagement

Les principes des aménagements cyclables

Pour chaque liaison, une typologie d'aménagement est proposée. Elle est définie à partir des trois variables suivantes :

- **Le niveau de trafic** sur l'axe concerné : plus il est important, plus la séparation de l'aménagement cyclable sera nécessaire,
- **La vitesse** sur l'axe concerné : plus elle est élevée, plus la séparation sera nécessaire,
- **L'emprise de voirie** disponible : plus elle est large, plus la proposition d'un site propre pour les vélos sera faisable.

Ensemble, **ces facteurs contribuent à définir le degré de cohabitation entre le trafic automobile et les vélos**. Un axe routier structurant à fort trafic et à vitesse élevée nécessite l'implantation d'une piste cyclable afin de sécuriser les déplacements à vélo, tandis qu'un axe à faible trafic et à vitesse limitée autorise la création d'une bande cyclable ou l'insertion des vélos sur la chaussée générale. Notons par ailleurs que dans le cas d'une cohabitation difficile dans les conditions actuelles, il est également possible de proposer une modification de la réglementation de la voirie (ex : création d'une zone 30), en agissant sur la circulation automobile et pas seulement sur l'implantation d'aménagements cyclables.

De manière générale, **les aménagements proposés dans cette démarche sont les suivants** :

- **Pistes cyclables** : voiries présentant un statut structurant pour la circulation automobile, ainsi qu'une circulation ou une vitesse importante, dont la vocation pour les véhicules n'a pas vocation à évoluer radicalement dans les années à venir, mais dont le statut multimodal pourra être renforcé (ex : avenue Jules Nadi à Tain-l'Hermitage, RN 7 à Tain-l'Hermitage, RD 532 A à Tain-l'Hermitage, RD 532 à Mercurol et Chanos-Curson…)
- **Bandes cyclables** : voiries de liaison communale, situées en générale en zone urbanisée ou présentant une largeur contrainte, ne permettant pas la création d'aménagements dédiés, nécessitant parfois une réduction de la circulation automobile à terme (ex : avenue de Rochebonne à Tournon, avenue de Provence à Tournon, RN 7 au nord de Tain-l'Hermitage, rue des Condamines à Mauves)
- **Voies vertes** : aménagements réservés aux modes actifs (piétons, vélos), à l'écart de la circulation automobile, disposant d'une largeur importante (de 3 à 5 mètres minimum) et d'un revêtement très qualitatif (ex : enrobé), assurant une continuité des itinéraires sur le territoire (ex : chemin le long de l'Herbasse à Saint-Donat-sur l'Herbasse, voie entre la rue des Condamines et la ViaRhona à Mauves, voie entre la rue des Moulins et la ViaRhona à Pont-de-l'Isère, voie entre la RN 7 et la promenade Schuman à Tain-l'Hermitage)
- **Voies routières balisées vélos** : voies sans aménagement spécifique pour les cyclistes mais disposant d'un jalonnement leur étant destiné, avec une signalisation verticale et/ou au sol indiquant par exemple les directions et les temps de trajet (ex : chemin de Halage à Saint-Jean-de-Muzols, chemin de Chabetou à Tournon, chemin de la Plaine à Glun, route des Odouards à Mercurol)
- **Zone 30** : voies situées en zone urbaine dense, souvent dans des secteurs résidentiels, avec une faible largeur, pouvant se prêter à une réduction de la vitesse pour favoriser l'usage du vélo (ex : avenue du 8 Mai 1945 à Tournon, route de Lamastre à Tournon, quai du docteur Cadet) Tain-l'Hermitage, traversées des centres-villes de Saint-Félicien, Saint-Victor, Colombier-le-Vieux, Vion, Etables, Lemps, Chavannes, Marsaz…)

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Les cartes suivantes présentent les typologies d'aménagements cyclables proposées pour chaque liaison du réseau armature, à l'échelle de l'ensemble du territoire et à l'échelle de chaque secteur d'étude.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Aménagements proposés à l'échelle d'Arche Agglo

Le réseau cyclable proposé emprunte en majorité des voies routières secondaires, présentant une faible circulation, afin de de valoriser les infrastructures déjà existantes et d'optimiser les investissements de la collectivité. Dans ce schéma, ces voies sont appelées « voie routière balisée ». Elles bénéficient notamment d'un jalonnement destiné aux vélos. Parfois, elles font l'objet d'une amélioration du revêtement et d'une modification de la circulation (ex : mise à sens unique), afin d'améliorer l'insertion des vélos.

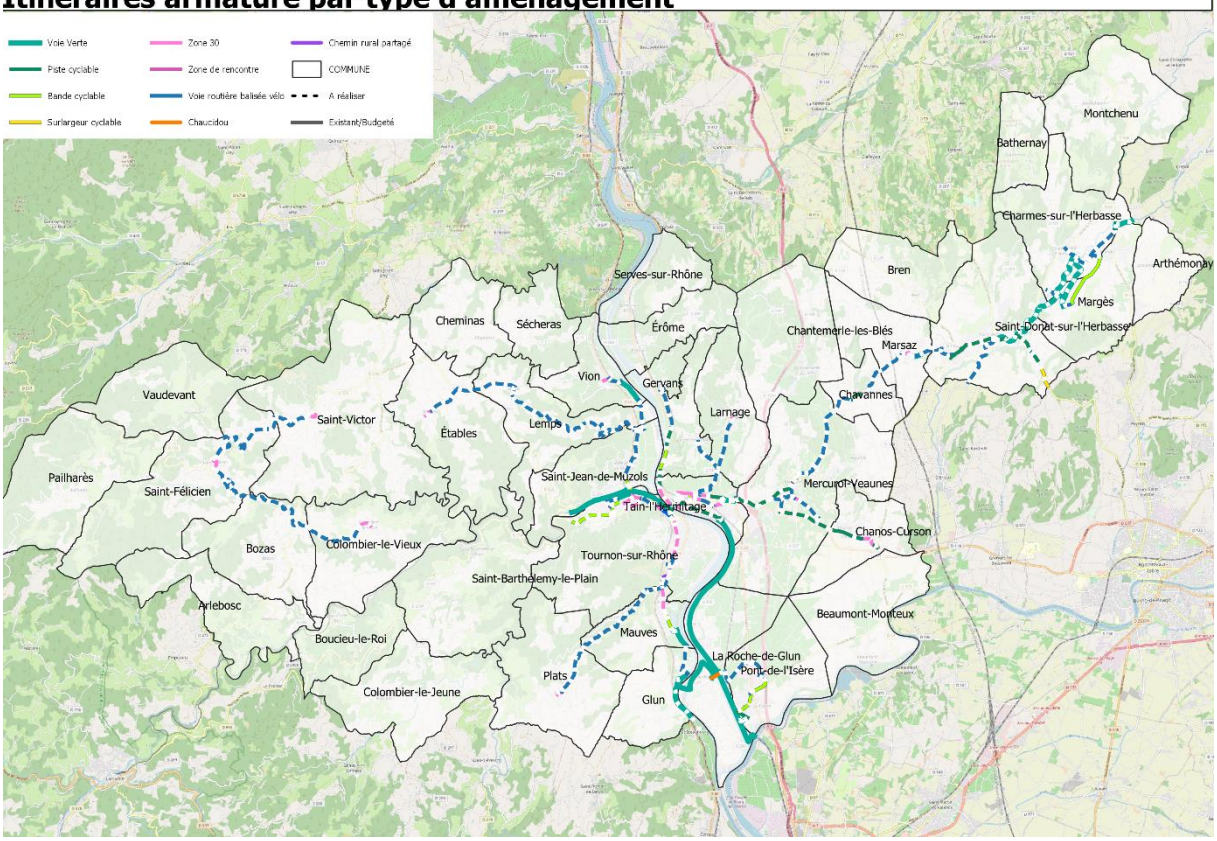
Le deuxième aménagement le plus proposé dans ce schéma (en termes de linéaire) est la piste cyclable. Cet aménagement est préconisé dans des axes prioritaires à l'échelle de l'agglomération, qui ne disposent pas de voies alternatives ou qui bénéficient d'un tracé direct entre deux polarités. Sur ces axes, Arche Agglo et les Départements ont décidé de concentrer leurs investissements, au regard de leur importance pour les déplacements quotidiens sur le territoire.

Ce schéma propose aussi la mise en place de zones 30 sur plusieurs voiries de la polarité principale (Tain / Tournon), ainsi qu'en traversée de nombreuses villes et villages. Cette réglementation s'accompagne de dispositifs de réduction de la vitesse (ex : ralentisseurs, chicanes…), ainsi que d'une signalétique horizontale et verticale.

Quelques voies vertes sont également proposées, notamment le long de l'Herbasse, ainsi que sur des voies qui permettent une connexion entre les voies vertes structurantes (ViaRhona, Chabalet) et les axes routiers. Conformément aux recommandations du CEREMA, ces voies vertes sont proposées uniquement en dehors des voies routières, notamment dans des espaces naturels. Elles accueillent aussi bien des flux utilitaires que de loisirs.

Enfin, ce schéma propose quelques bandes cyclables, de manière plus ponctuelle, sur des voies urbaines, présentant un trafic limité et une largeur suffisante pour cet aménagement.

Itinéraires armature par type d'aménagement



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Aménagements proposés sur le secteur Rhône

Dans ce secteur, le schéma propose plusieurs voies routières balisées vélo sur des axes à faible circulation, notamment sur le chemin de Chabetou (Tournon), le chemin de Halage (Saint-Jean-de-Muzols), le chemin du Rhône (Lemps), le chemin de la Plaine (Glun), le chemin des Levées (Tain-l'Hermitage), le chemin des Murets (Crozes-Hermitage), la route des Odouards (Mercurol) et la route des Gerles (Mercurol).

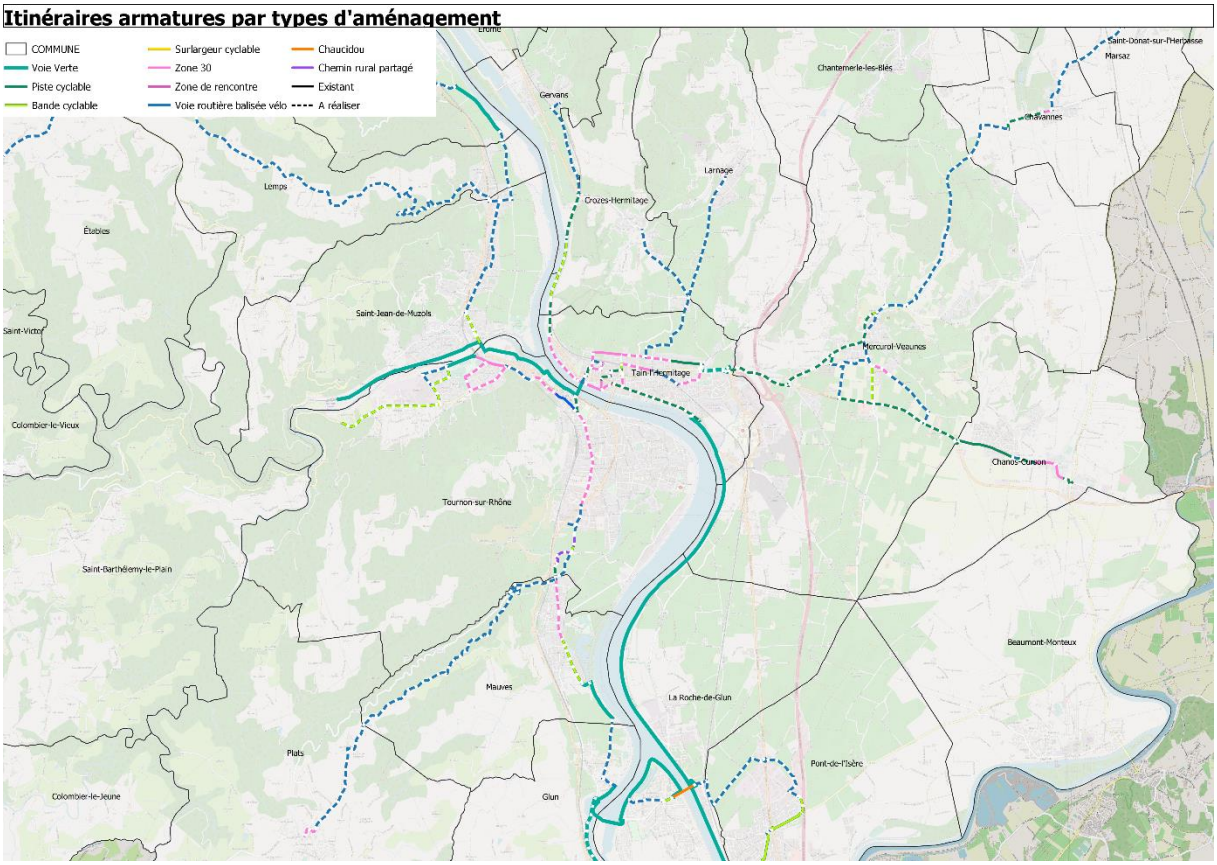
Plusieurs pistes cyclables sont également à noter : RN 7 (Tain-l'Hermitage), avenue Jules Nadi (Tain-l'Hermitage), RD 532 A (Tain-l'Hermitage) RD 532 (Mercurol), RD 115 (Mercurol).

Au regard du contexte très urbain de ce secteur, plusieurs zones 30 sont également préconisées : avenue du 8 Mai 1945, rue du Doux, rue Louis Jourdan, route de Lamastre (Tournon), quai du docteur Cadet, rue de l'Hermitage, rue Emile Friol, rue de la Sizeranne, rue Albert Nicolas, chemin de Thortel (Tain-l'Hermitage), avenue Saint-Joseph (Mauves), rue des Moulins (Pont-de-l'Isère).

Le nombre de voies vertes est plus limité. Seuls quelques courts tronçons de voies vertes sont proposés, notamment la liaison entre la rue des Condamines et la ViaRhona (Mauves), la liaison entre la RD 7 et la promenade Schuman (Tain-l'Hermitage), la liaison entre l'Avenue du Vercors et la ViaRhona, et la liaison entre la rue des Moulins et la ViaRhona (Pont-de-l'Isère).

Concernant les bandes cyclables, elles sont proposées sur l'avenue de Rochebonne, sur la route de Lamastre (Tournon), sur l'avenue de Provence (Saint-Jean-de-Muzols), sur la rue des Condamines (Mauves), sur la RN 7 (au nord de Tain-l'Hermitage), sur la route de Larnage (Tain-l'Hermitage). Sur la RN 7, au nord de Tain-l'Hermitage, la bande cyclable permet d'assurer la continuité de la liaison cyclable, malgré le trafic important. En effet, les contraintes de cette route, avec un talus d'un côté et le Rhône de l'autre,) ne permettent pas de créer un aménagement plus structurant.

Itinéraires armatures par types d'aménagement



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

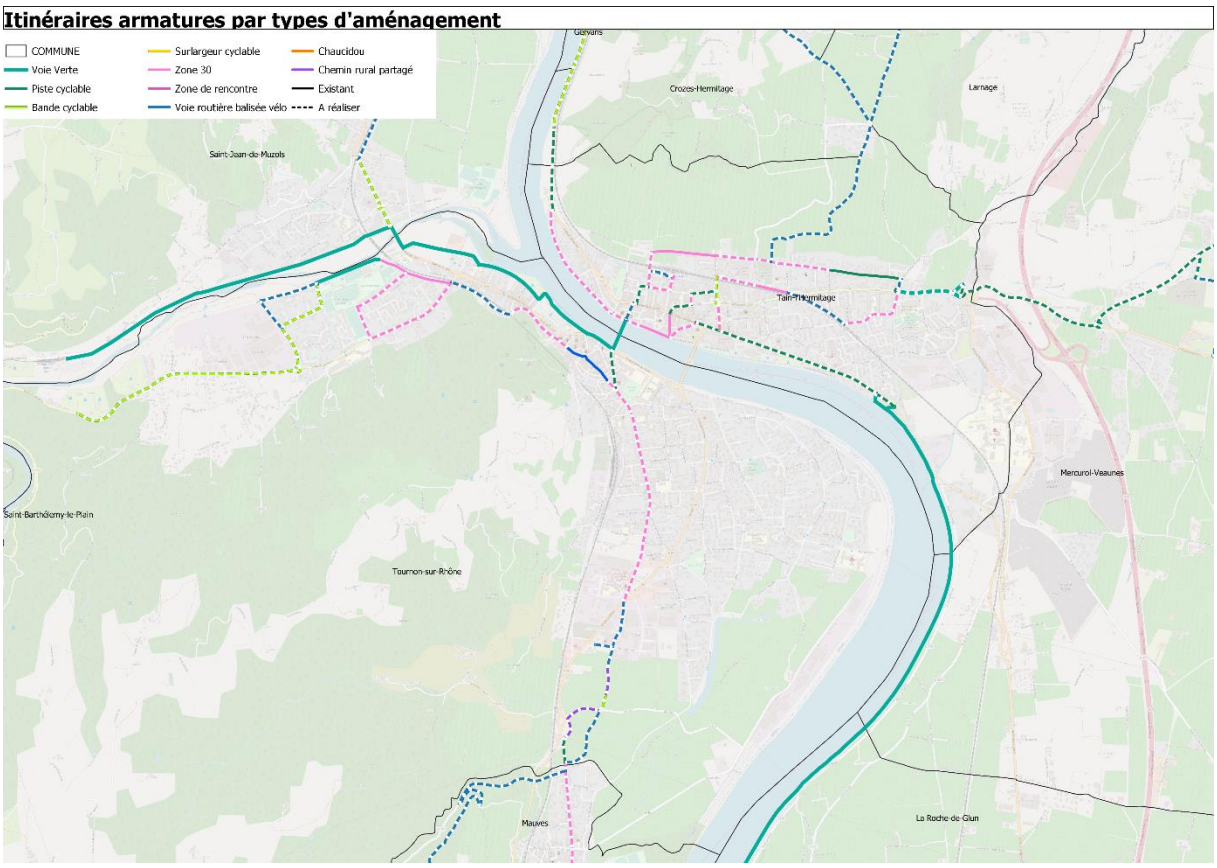
Aménagements proposés sur le secteur Tain / Tournon

Dans la polarité principale, une grande partie du linéaire cyclable proposé est composé de zones 30, bénéficiant de dispositifs de réduction de la vitesse, ainsi que d'une signalétique spécifique. Il s'agit notamment de l'avenue du 8 Mai 1945, la rue du Doux, la rue Louis Jourdan, la route de Lamastre (Tournon), le quai du docteur Cadet, la rue Joseph Péala, la rue de l'Hermitage, la rue Emile Friol, la rue de la Sizeranne, la rue Albert Nicolas, et le chemin de Tortel (Tain-l'Hermitage).

Cette polarité disposera aussi de plusieurs voies routières balisées vélo : chemin de Champagne, chemin de Chabetou, avenue de Rochebonne (Tournon), avenue du Souvenir Français, chemin des Levées, chemin des Murets (Tain-l'Hermitage).

Plusieurs pistes cyclables sont également préconisées, notamment à Tain-l'Hermitage : RN7, Place de Taurobole, avenue Jules Nadi, RD 532 A.

Quelques bandes cyclables sont également à noter : avenue de Rochebonne, avenue de Lamastre (Tournon), RN 7 (au nord de Tain-l'Hermitage), route de Larnage (Tain-l'Hermitage).



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

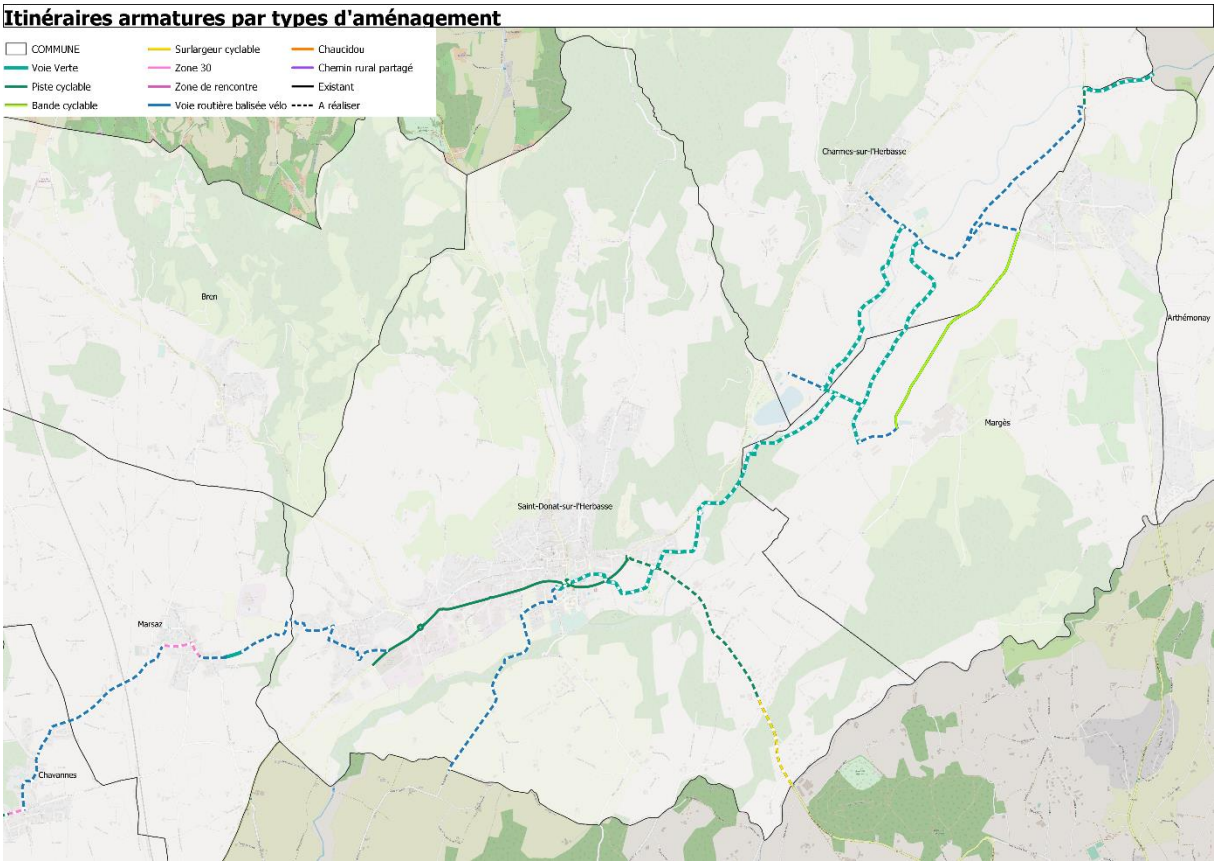
Aménagements proposés sur le secteur Est

Le secteur Est se caractérise notamment par la création de la voie verte de l'Herbasse, reliant Saint-Donat-sur-l'Herbasse à Charmes-sur-l'Herbasse. Cette voie verte emprunte la rive droite de l'Herbasse jusqu'à la station d'épuration, franchit l'Herbasse, se poursuit sur la rive gauche, traverse au nord du domaine de Champos, puis se poursuit sur la rive droite jusqu'à la RD 121. Deux passerelles sont donc créées dans le cadre de cette liaison. La voie verte représente un aménagement très qualitatif, destiné aux modes actifs (piétons, vélos), bénéficiant d'une largeur d'environ 5 mètres et d'un revêtement en enrobé ou en sable stabilisé.

Ce secteur se caractérise aussi par la présence de plusieurs voies routières balisées pour les vélos, telles que la route de Bren, la route de Saint-Donat (Marsaz), la route de Gaud, la route de la Sizeranne, la route de Margès, la route des Eglantiers (Saint-Donat).

Plusieurs pistes cyclables seront également mises en place, en particulier sur la RD 53 (Saint-Donat). Le projet consiste à installer des pistes cyclables le long de la RD 53, dans le cadre du recalibrage de cet axe par le Département de la Drôme, avec la création du nouvel échangeur à Saint-Barthélemy-de-Vals.

Enfin, deux zones 30 sont également proposées, sur la RD 115 (centre-ville de Chavannes), ainsi que sur la rue des Cottines et la Grande Rue (centre-ville de Marsaz).



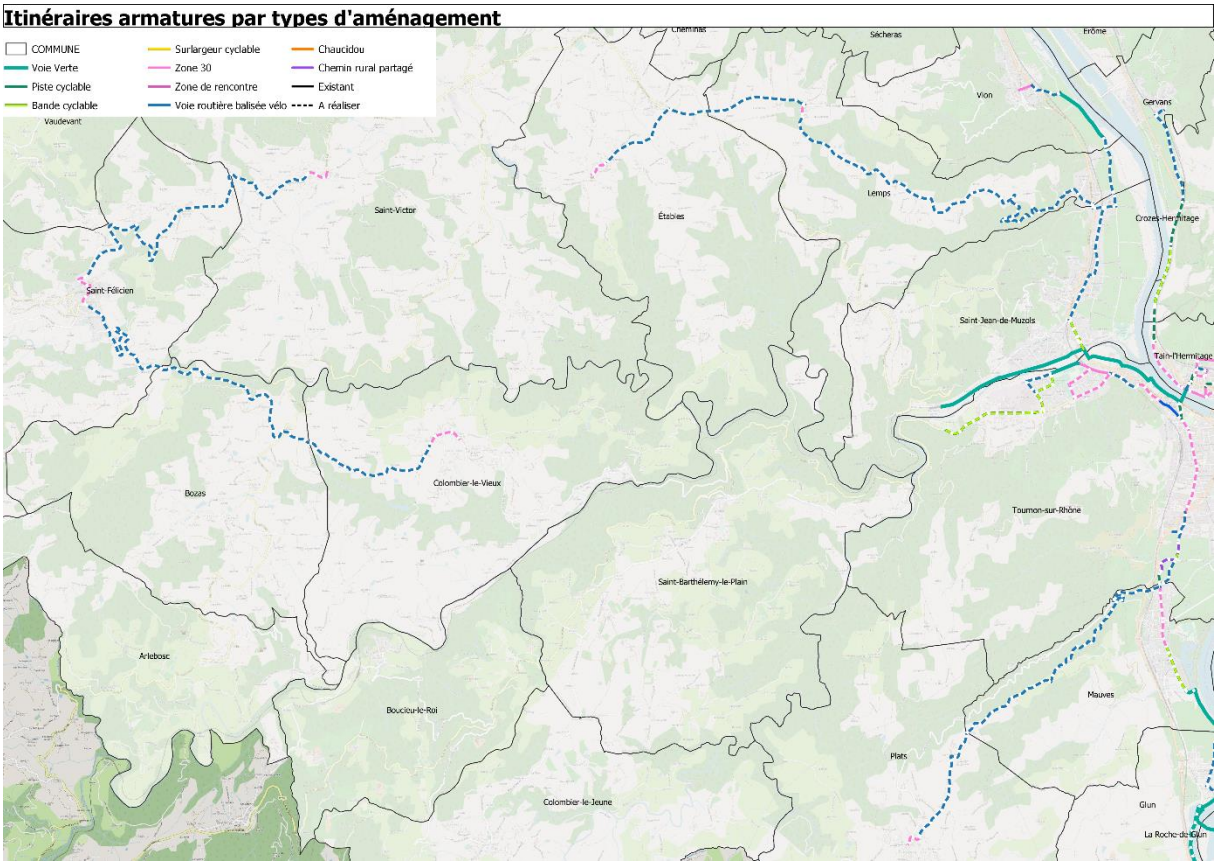
Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Aménagements proposés sur le secteur Ouest

Dans ce secteur, les aménagements proposés consistent en très grande partie en des voies routières balisées pour les vélos. Deux routes sont concernées, la RD 532, entre Saint-Félicien et Saint-Victor, et la RD 234, entre Saint-Félicien et Colombier-le-Vieux. Ces axes ne disposeront pas d'aménagements dédiés aux vélos, mais ils bénéficieront d'un jalonnement dédié et d'une sécurisation de l'ensemble des points durs. En effet, la circulation limitée sur ces routes permet une bonne cohabitation avec les voitures. De plus, les flux de cyclistes attendus ne permettent pas de justifier la création d'aménagements plus importants.

Certains tronçons de ces routes départementales, en secteur urbanisé, bénéficient tout de même d'un apaisement de la circulation automobile, afin d'améliorer les conditions de circulation des vélos. Il s'agit de la rue Charles Forot, la place de l'Hôtel de Ville, la rue du Meunier, la route de Colombier-le-Vieux (Saint-Félicien), la Grande Rue (Saint-Victor) et la Grande Rue (Colombier-le-Vieux). Ces segments bénéficieront de dispositifs de réduction de la vitesse et d'une signalisation indiquant la réglementation en zone 30 et la présence de vélos. Cela permettra aussi de résorber les points durs existants au niveau des centres-bourgs.

Itinéraires armatures par types d'aménagement



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

4.6. Le réseau cyclable complémentaire

Les liaisons complémentaires complètent le réseau armature pour former le réseau cyclable d'Arche Agglo. Elles présentent une vocation de desserte locale vers les secteurs résidentiels, les équipements et les entreprises, ainsi qu'une vocation de rabattement vers le réseau armature, auquel elles sont systématiquement connectées. Une part des liaisons du réseau complémentaire vise, en outre, à résorber les discontinuités existantes, contribuant à la mise en place d'un maillage complet, y compris en accès au réseau armature.

Le réseau complémentaire s'appuie en partie sur les aménagements existants au sein de chaque commune. Il est complété par des aménagements proposés au cours des différents ateliers de travail réunissant élus et représentants d'usagers du territoire communautaire.

Parmi les principales liaisons du réseau complémentaire proposé, se trouvent notamment :

- Rue Emile Vivion (Tain-l'Hermitage), desservant le sud de la commune, le long de la voie ferrée, desservant un secteur pavillonnaire
- Axe Chemin des Levées / avenue de la Bouterne / rue de Roussanne / rue Jean Monnet (Tain-l'Hermitage), maillant l'est de la commune
- Chemin le long du Torras, reliant les liaisons F et J (Tain-l'Hermitage)
- Voiries permettant de traverser la Teppe (Tain-l'Hermitage), reliant la RN 7 aux zones d'activités
- Rue Saint-Antoine, rue Gabriel Faure Rue du Repos (Tournon-sur-Rhône), desservant le centre-ville de la commune, en lien avec le réseau armature
- Allée des Dames (Tournon-sur-Rhône), reliant le quartier résidentiel au sud de la commune à la liaison A
- Avenue Hélène de Tournon (Tournon-sur-Rhône) assurant une desserte du sud de la commune, en traversée de l'avenue de Nîmes (RD 86)
- Route du Grand Pont, chemin des Près, chemin de la Gare, allée de l'Olivet (Saint-Jean-de-Muzols)
- Chemin de la Côte-Sainte-Epine, entre le hameau de Lubac et Saint-Jean-de-Muzols
- RD 17, reliant Cheminas à Vion, en connexion avec la liaison B
- Chemin des Railles et route de Crémolière (RD 532) reliant Cheminas à la liaison G
- RD 534, offrant une liaison entre Colombier-le-Jeune et Saint-Barthélemy
- Route de Plats, reliant Colombier-le-Jeune à Plats, en connexion avec la liaison I
- Chemin des Goules (Mauves), permettant une liaison entre Mauves et le quartier résidentiel au sud de Tournon-sur-Rhône
- Plusieurs rues locales (La-Roche-de-Glun et Pont-de-l'Isère), desservant finement les secteurs résidentiels
- Route de Lavouvesc (RD 532) reliant le centre de Saint-Félicien au hameau de Châtelas
- Chemin de Châtelas, offrant une liaison alternative entre le centre de Saint-Félicien et le hameau de Châtelas
- Grande Rue, place de l'Eglise, rue Tire-Bœufs, maillant le bourg de Saint-Félicien
- Route de Corsas / route de Deyras / route de la Daronne / route de la Plaisance, afin de relier Saint-Victor et Colombier-le-Vieux
- Chemin de la Plaine, afin de relier Gervans, Erôme et Serves-sur-Rhône
- Chemin de la Tuilière / route de Gervans / route du Rôle / route de Serves / route d'Erôme offrant une liaison alternative ente Gervans, Erôme et Serves-sur-Rhône
- Route des Appellations / route de Crozes (RD 163) / route de Larnage (RD 163 a) / route de Tain (RD 109) / route de Chavannes (RD 309) / chemin de l'Etang, reliant Crozes-l'Hermitage, Larnage, Chantemerle et Chavannes

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

- Route de Chantemerle, reliant Tain-l'Hermitage à Chantemerle, via un tunnel sous l'A7
- Route des Grappiats (Mercurol), assurant un lien entre le Parc d'Activités Les Fleurons et l'avenue du Vercors, support de l'itinéraire J
- Rue de Riou / Grande Rue / Chemin des Pierres / plusieurs rues transversales (Chanos-Curson), desservant finement les différents secteurs de Chanos-Curson, en connexion avec la liaison C
- Route de Romans / RD 532 / route de Saint-Bardoux / route de la Vallée, permettant une liaison entre Chanos-Curson et Granges-lès-Beaumont, ainsi qu'une connexion entre les liaisons C et O
- Avenue Georges Bert / rue des Balmes (Saint-Donat-sur-l'Herbasse), pour desservir le centre-ville de la commune, en connexion avec la liaison J
- Chemins le long de l'Herbasse (au sud de Saint-Donat-sur-l'Herbasse), pour desservir les zones d'activités et les zones commerciales de la commune
- Avenue Gambetta / route de la Forêt de Sizay (Saint-Donat-sur-l'Herbasse), pour desservir les secteurs urbanisés au nord de la commune
- Route de Bathernay / route de Tersanne (RD 121) / route de Charmes (RD 884), afin de relier Saint-Donat-sur-l'Herbasse à Bathernay et Montchenu
- Rue de Tournay / route d'Arthémonay, permettant de desservir le centre de Margès, en connexion avec la liaison L, et offrant une liaison vers Arthémonay
- Route des Dauphins (RD 538), reliant le centre de Margès au secteur des Sables

Actuellement long de 20 km, le réseau complémentaire projeté à l'horizon 2035 atteint une longueur totale de 60 km à l'échelle de la Communauté d'Agglomération, nécessitant le réaménagement ou le jalonnement de 40 km de voiries sur l'ensemble du territoire.

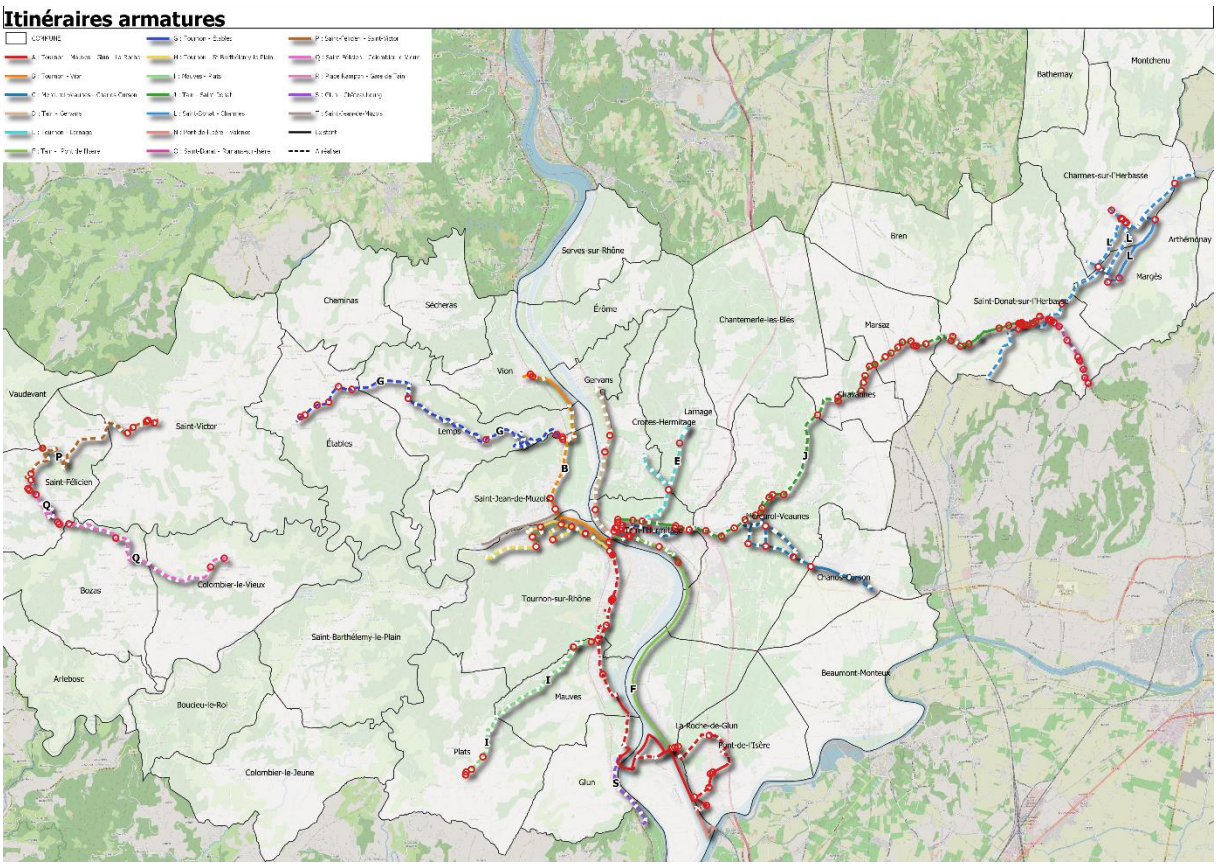
Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

4.7. Les points durs pour les vélos

En plus de l'aménagement d'environ 101 kilomètres de voiries, la mise en œuvre du réseau armature nécessite un traitement particulier de 158 points durs, correspondant en règles générales à des intersections entre les itinéraires cyclables et le réseau routier, à l'origine un sentiment d'insécurité pour les cyclistes. A titre d'exemple, l'intersection entre la rue Thiers et le quai Charles de Gaulle à Tournon-sur-Rhône (traversée non sécurisée de la RD 86 en face de la passerelle), l'intersection chemin de Champagne / avenue de Nîmes (traversée de la RD 86), le giratoire RD 86 / chemin de la Gare à Mauves (giratoire de grandes dimensions sans aménagements cyclables), l'intersection RD 234 / RD 578 à Bozas (traversée d'une route départementale), le pont de la RD 532A sur la Bouterne (faible emprise, besoin d'une passerelle), ou encore le giratoire Charles de Gaulle / 19 Mars 1962 à Saint-Donat-sur-l'Herbasse (grand giratoire avec une forte circulation).

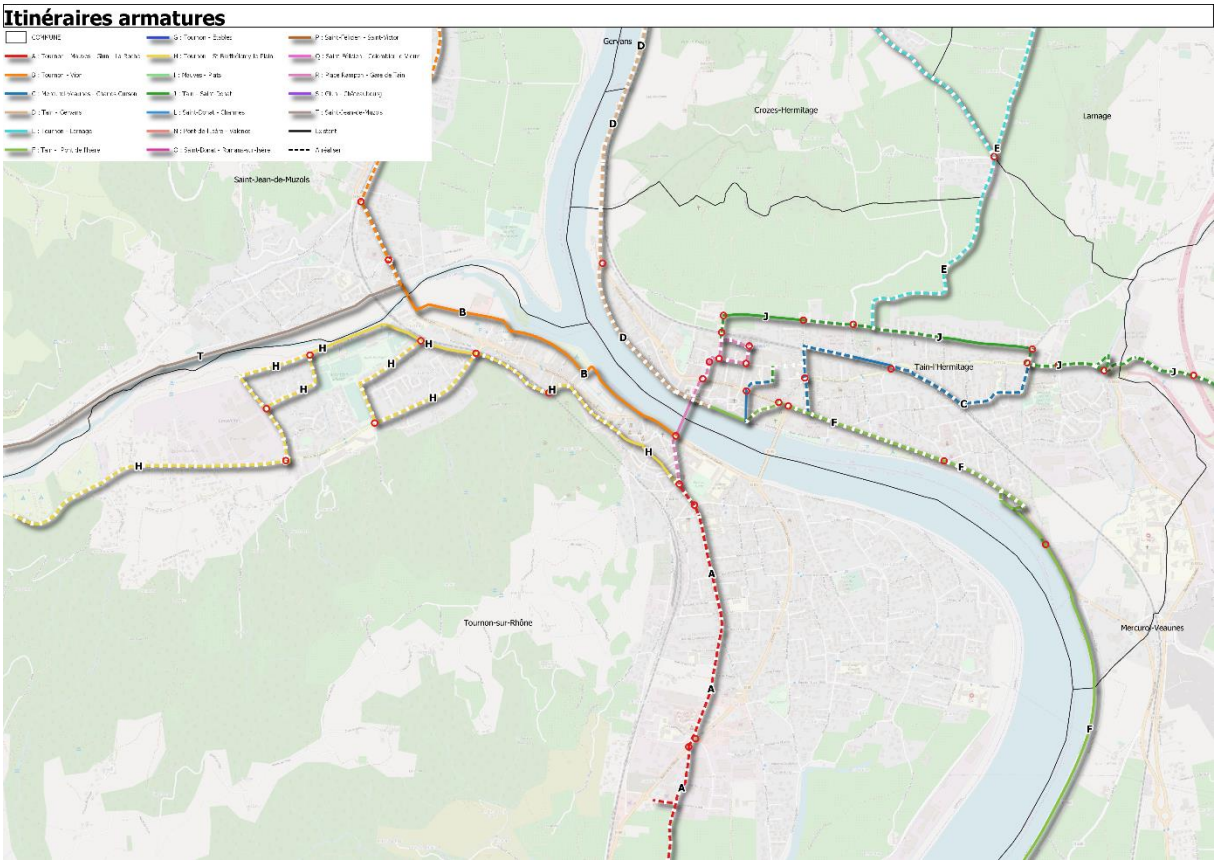
Les points durs sont parfois complexes et coûteux à aménager, mais le soin de leur aménagement, quel qu'il soit, conditionne l'attractivité de l'ensemble de la liaison sur lesquels ils se trouvent. La levée d'un point dur permettra ainsi de rendre pleinement opérants les aménagements de tronçons existants ou à réaliser, de part et d'autre du point dur. La carte à la suite représente la localisation de chaque point dur.

Les cartes ci-dessous représentent les points durs dans les différents secteurs du territoire.

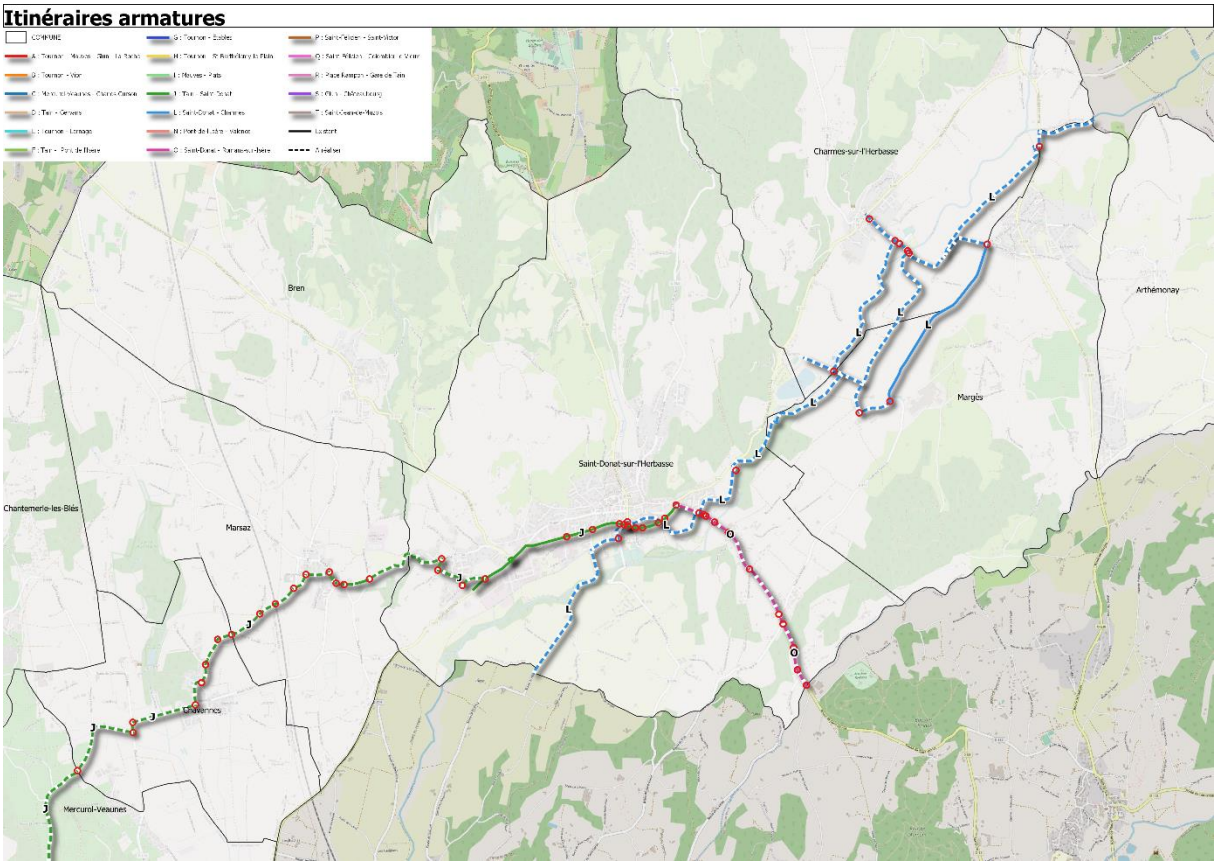


Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Itinéraires armatures

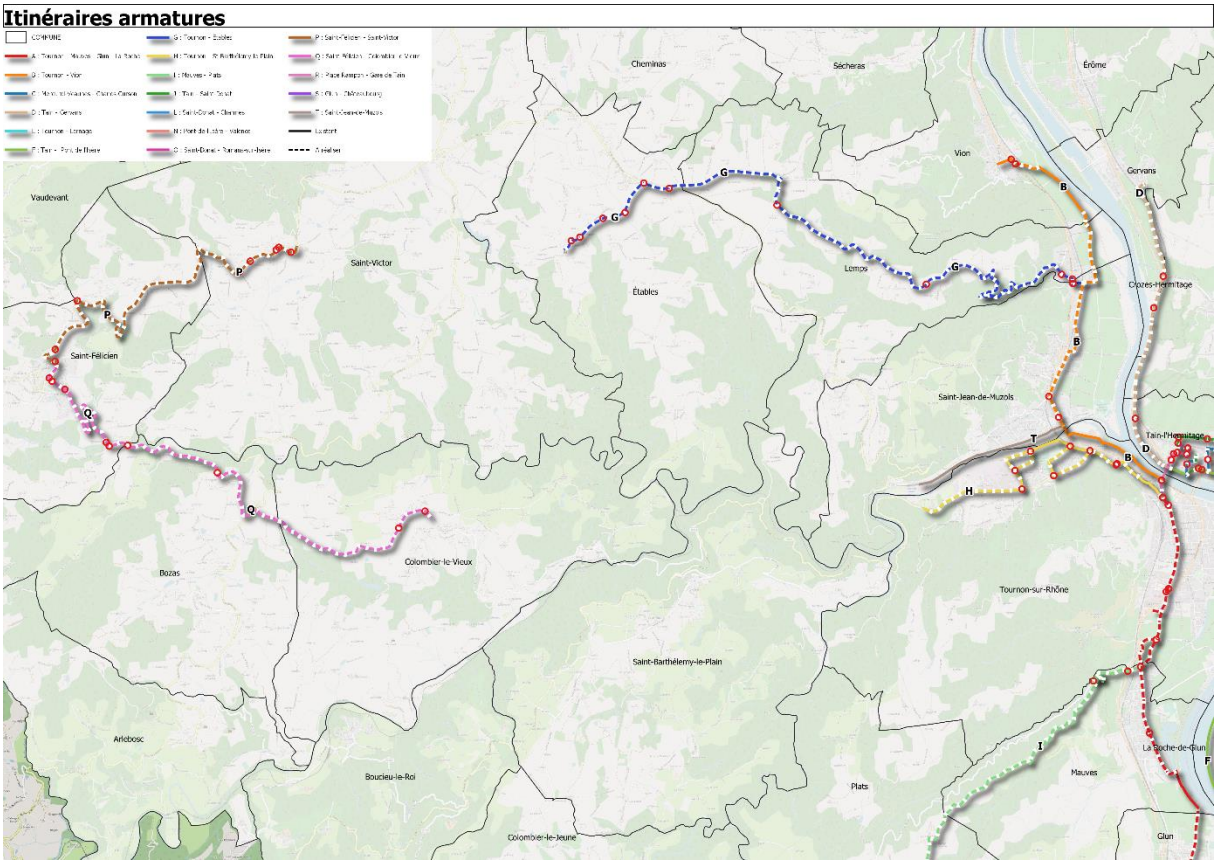


Itinéraires armatures



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Itinéraires armatures



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des points durs, ainsi que le traitement proposé et le coût estimé pour leur résorption.

Liaison	Point dur	Commune	Lieu	Code de traitement	Description du traitement	Coût estimé
A	1	Tournon-sur-Rhône	Place Rampon	3	Intersection urbaine de grande dimension - Reconfiguration complète	100 000 €
A	2	Tournon-sur-Rhône	Place Carnot	4	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
A	3	Tournon-sur-Rhône	Beaucaire / Nîmes	1	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
A	4	Tournon-sur-Rhône	Traversée de la RD 86	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
A	5	Tournon-sur-Rhône	Champagne / Voie Sud	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
A	6	Mauves	Traversée de la RD 386	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
A	12	Pont-de-l'Isère	Traversée de la RD 220	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
A	13	Pont-de-l'Isère	Treilles / Provence	3	Intersection urbaine de grande dimension - Reconfiguration complète	100 000 €
B	15	Saint-Jean-de-Muzols	RD 86 / Iles	1	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
B	16	Saint-Jean-de-Muzols	RD 86 / Halage	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
B	17	Vion	Grands Près / RD 86	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

C	18	Tain-l'Hermitage	Michel / Jean Jaurès	4	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
C	19	Tain-l'Hermitage	Jules Nadi / Larnage	2	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
C	20	Tain-l'Hermitage	Tunel - Jules Nadi	9	Tunnel étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
C	21	Tain-l'Hermitage	Vercors et Résistance / Chantemerle	2	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
C	22	Mercurol-Veaunes	RD 115 / RD 267	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
C	23	Mercurol-Veaunes	RD 267 / Odouards	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
C	24	Mercurol-Veaunes	Odouards / RD 532	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
C	25	Mercurol-Veaunes	RD 532 / Veaunes	1	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
D	26	Tain-l'Hermitage	Libération / RN 7	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
D	27	Gervans	RN 7 / Iles	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
D	28	Gervans	Iles / RD 7	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
E	29	Larnage	Murets / RD 241	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
E	30	Larnage	RD 241 / Chatin	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
F	31	Tain-l'Hermitage	Sizeranne / Roosevelt	4	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
F	32	Tain-l'Hermitage	Roosevelt / Larnage	4	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
F	33	Tain-l'Hermitage	Roosevelt / Lucs	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

F	34	Tain-l'Hermitage	Traversée de la RN 7	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
G	35	Saint-Jean-de-Muzols	Cholettes / RD 86	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
G	36	Lemps	RD 86 / Lemps	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
G	37	Lemps	Lemps / Vieux Village	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
G	38	Lemps	Lemps / Chopard	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
G	39	Lemps	Lemps / RD 572	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
G	40	Lemps	RD 572 / Saint Félicien	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
G	41	Étables	RD 572 / Petit Chère	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
G	42	Étables	Pont / RD 229	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
G	43	Étables	RD 229 / Peyre Four	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
G	44	Étables	RD 229 / Matagris	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
G	45	Étables	Place de la Mairie	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
H	46	Tournon-sur-Rhône	Doux / Cettier	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
H	47	Tournon-sur-Rhône	Tunnel sous la voie ferrée	9	Tunnel étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
H	48	Tournon-sur-Rhône	Traversée de la route de Lamastre	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
H	49	Tournon-sur-Rhône	Traversée de la route de Lamastre	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
H	50	Tournon-sur-Rhône	Montgolfier / Louis Jourdan	4	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
H	51	Tournon-sur-Rhône	Montgolfier / Digue du Doux	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

H	52	Tournon-sur-Rhône	Marquis / Rochebonne	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
I	53	Mauves	RD 219 / RD 386	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
I	54	Mauves	RD 219 / Sources	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
I	55	Mauves	RD 219 / Chemin	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
I	56	Plats	Lesperille / Beyrieux	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
I	57	Plats	Beyrieux / Serre du Puy	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
I	58	Plats	Giraud / Marie Curie	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
I	59	Plats	Marie Curie / Faugier	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	60	Tain-l'Hermitage	Hermitage - Tunnel	9	Tunnel étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
J	61	Tain-l'Hermitage	Hermitage	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	62	Tain-l'Hermitage	Hermitage / Larnage	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
J	63	Tain-l'Hermitage	Larnage / RD 241	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
J	64	Tain-l'Hermitage	Dionnières / RD 109	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
J	65	Tain-l'Hermitage	RD 532 A / Jean Monnet	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	66	Tain-l'Hermitage	RD 532 A - Passerelle	10	Création d'une passerelle	300 000 €
J	68	Mercurol-Veaunes	RD 532 - Pont	8	Pont étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
J	69	Mercurol-Veaunes	Traversée de la RD 115	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
J	70	Mercurol-Veaunes	RD 115 / Burge	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

J	71	Mercurol-Veaunes	RD 115 / Littes	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	72	Mercurol-Veaunes	RD 115 / Fontaines	2	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
J	74	Mercurol-Veaunes	RD 115 / Fontaines	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	75	Mercurol-Veaunes	RD 115 / Pends	2	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
J	76	Mercurol-Veaunes	RD 115 / Gerles	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
J	77	Mercurol-Veaunes	Essarts / Bousselin	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	78	Chavannes	Bousselin / Griauges	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	79	Chavannes	Griauges / RD 115	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
J	80	Chavannes	RD 115 / RD 309	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	81	Chavannes	RD 115 / RD 115 A	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	82	Chavannes	RD 115 A / Saveaux	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	83	Chavannes	RD 115 A / Bois de l'Ane	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	84	Chavannes	RD 115 A / Thiolattes	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	85	Chavannes	RD 115 A / Gourras	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	86	Marsaz	RD 115 A / Pierelles	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	87	Marsaz	RD 115 A / Pont	8	Pont étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
J	88	Marsaz	RD 115 A / Village	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	89	Marsaz	Village / Cottines	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
J	90	Marsaz	Cottines / Grande Rue	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	91	Marsaz	Grande Rue / Essarts	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

J	92	Marsaz	Grande Rue / RD 114	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
J	93	Marsaz	Voie verte / RD 112 A	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
J	94	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	RD 112 A / Gaud	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	95	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Gaud	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	96	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Gaud	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	97	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Gaud / RD 67	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
J	98	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Général de Gaulle / Gare	2	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
J	99	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Général de Gaulle / Jean Moulin	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	100	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Génnéral de Gaulle / Chartron	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	101	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Général de Gaulle / RD 574	2	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
J	102	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Général de Gaulle / Metifiort	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	103	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Général de Gaulle / Ulezes et Près	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	104	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Général de Gaulle / Répuplique	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
L	105	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	19 Mars 1962 / Morlier Est	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
L	106	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Traversée de l'avenue du Général de Gaulle	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
L	107	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Traversée de l'avenue Charles Chabert	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
L	108	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Traversée de la RD 67	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
L	109	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	Traversée de la RD 53	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
L	110	Charmes-sur-l'Herbasse	Passerelle sur l'Herbasse	10	Création d'une passerelle	300 000 €

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

L	111	Charmes-sur-l'Herbasse	Passerelle sur l'Herbasse	10	Création d'une passerelle	300 000 €
L	112	Charmes-sur-l'Herbasse	Plaine / RD 121	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
L	113	Charmes-sur-l'Herbasse	RD 121 - Pont	8	Pont étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
L	114	Charmes-sur-l'Herbasse	RD 121 / Falquets	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
L	115	Charmes-sur-l'Herbasse	RD 121 / Village	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
L	116	Margès	Besset / Sizeranne	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
L	117	Margès	Sizeranne / RD 473	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
L	118	Charmes-sur-l'Herbasse	RD 473 / RD 121	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
L	119	Margès	Egoutières / RD 538	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
O	127	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	RD 67 / RD 53	2	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
O	128	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	RD 53 / Zone d'activités	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
O	129	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	RD 53 / Les Ulèzes	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
O	130	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	RD 53 / Pont	8	Pont étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
O	131	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	RD 53 / Fromantaux	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
O	132	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	RD 53 / Plaine de Lippe	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
O	133	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	RD 53 / RD 473	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
O	134	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	RD 53 / Pize	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
O	135	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	RD 53 / Chalon E	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
O	136	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	RD 53 / Chalon E	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
O	137	Saint-Donat-sur-l'Herbasse	RD 53 / Pont	8	Pont étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

P	138	Saint-Félicien	Village	4	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
P	139	Saint-Félicien	RD 532 / RD 115	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
P	140	Saint-Félicien	RD 532 - Pont	8	Pont étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
P	141	Saint-Victor	RD 532 / Mantelin	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
P	142	Saint-Victor	RD 532 / Planta	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
P	143	Saint-Victor	RD 532 / Planta	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
P	144	Saint-Victor	RD 532 / Fanget	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
P	145	Saint-Victor	Grande Rue / Charencey	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
Q	146	Saint-Félicien	RD 234 / Pré Lacour	4	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €
Q	147	Saint-Félicien	RD 234 / Pré Lacour	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
Q	148	Saint-Félicien	RD 234 / Pécher	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
Q	149	Saint-Félicien	RD 234 - Pont	8	Pont étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
Q	150	Saint-Félicien	RD 234 / Gaye	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
Q	151	Bozas	RD 234 - Pont	8	Pont étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
Q	152	Bozas	RD 234 / Hubac	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
Q	153	Bozas	RD 234 / RD 578	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
Q	154	Colombier-le-Vieux	RD 234 / Cannes	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
Q	155	Colombier-le-Vieux	RD 234 / Force	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
R	156	Tournon-sur-Rhône	Thiers / RD 86	4	Intersection urbaine de dimension moyenne - marquage au sol, SAS velo, cédez-le-passage cycliste	50 000 €

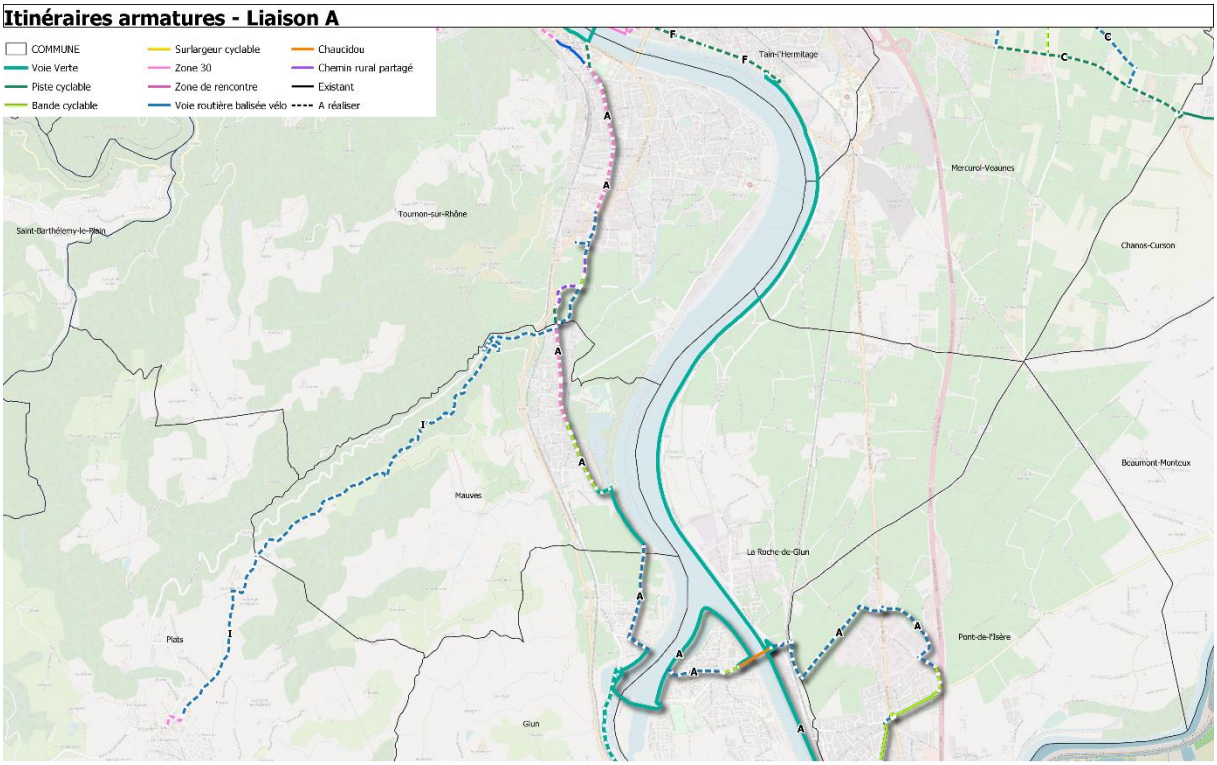
Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

R	157	Tain-l'Hermitage	Peala / RN 7	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
R	158	Tain-l'Hermitage	Place Torobole	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
R	159	Tain-l'Hermitage	11 Novembre / Emile Friol	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
R	160	Tain-l'Hermitage	Friol / Durand	2	Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable	10 000 €
R	161	Tain-l'Hermitage	Place de la Gare	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
L	162	Charmes-sur-l'Herbasse	Voie verte / RD 121	6	Intersection entre une voie verte et une route secondaire - Marquage de la voie verte sur le carrefour	20 000 €
C	163	Mercurol-Veaunes	RD 532 / RD 267	5	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage (pour les vélos), marquage au sol, signalétique	40 000 €
C	164	Mercurol-Veaunes	RD 532 / Le Littes	7	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
J	165	Mercurol-Veaunes	RD 532 / RD 115	1	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €
H	166	Tournon-sur-Rhône	RD 532 / Rochebonne	1	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	86 000 €

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5. PRESENTATION DETAILLEE DES LIAISONS DU RESEAU ARMATURE

5.1. Liaison A : Tournon-Mauves-Glun-La Roche



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier Pont de l'Isère à Tournon-sur-Rhône par la rive droite du Rhône, en proposant un itinéraire adapté aux besoins utilitaires	Hôtel d'agglomération, lac des Pierrelles, zone d'activité de Tournon-Sud, gare routière, centres-villes des communes desservies, équipements locaux, ZA des Vinays…

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Variante 1 Centre de La Roche de Glun (non intégrée au sein du chiffrage du plan d'action) : Avenue de Provence, Avenue du Canal, Avenue du Rhône, Avenue du Vercors, Rue Ampère, Rue Lavoisier, Chemin des Pautus, Chemin des Crêtes, Rue de la Gare, viaRhona, RD 220A, Rue du Roussillon, Rue de Romans,	Arche Agglo, Département de l'Ardèche, Département de la Drôme

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

chemin de la Plaine, chemin des Ponts, rue Centrale, rue des Condamines, avenue Ozier, avenue Saint-Joseph, chemin dans la vigne le long de RD386, chemin de Champagne, avenue Beaucaire, avenue du 8 Mai 1945, rue Thiers

Variante 2 Passage par la ViaRhona (intégrée au sein du chiffrage du plan d'action) :

Avenue de Provence, Avenue du Canal, Avenue du Rhône, Avenue du Vercors, Rue Ampère, Rue Lavoisier, Chemin des Pautus, Chemin des Crêtes, Rue de la Gare, viaRhona, RD 220A, chemin de la Plaine, chemin des Ponts, rue Centrale, rue des Condamines, avenue Ozier, avenue Saint-Joseph, chemin dans la vigne le long de RD386, chemin de Champagne, avenue Beaucaire, avenue du 8 Mai 1945, rue Thiers

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	17,5
Linéaire déjà aménagé (en km)	6,8
Linéaire restant à aménager (en km)	10,6
Points durs (en nombre)	14
Temps de parcours (en min)	55

Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable	0,2	73 392 €
Bande Cyclable	1,7	64 278 €
Voie verte	0,2	93 882 €
Zone 30	2,4	329 369 €
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo	5,2	11 466 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé	0,6	1 208 €
Points durs		536 000 €
Total	**10.3**	**1 195 595 €**

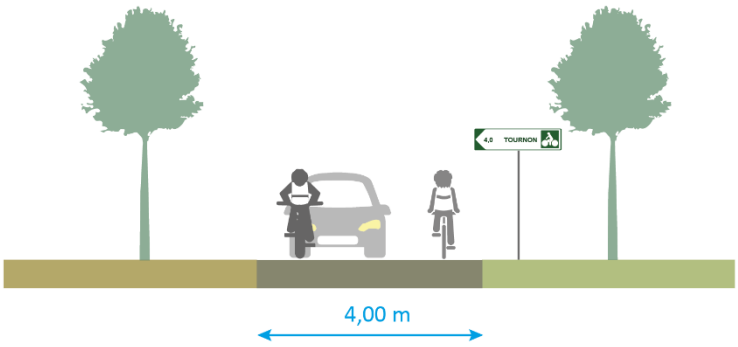
Estimation Financière

1 195 595 €

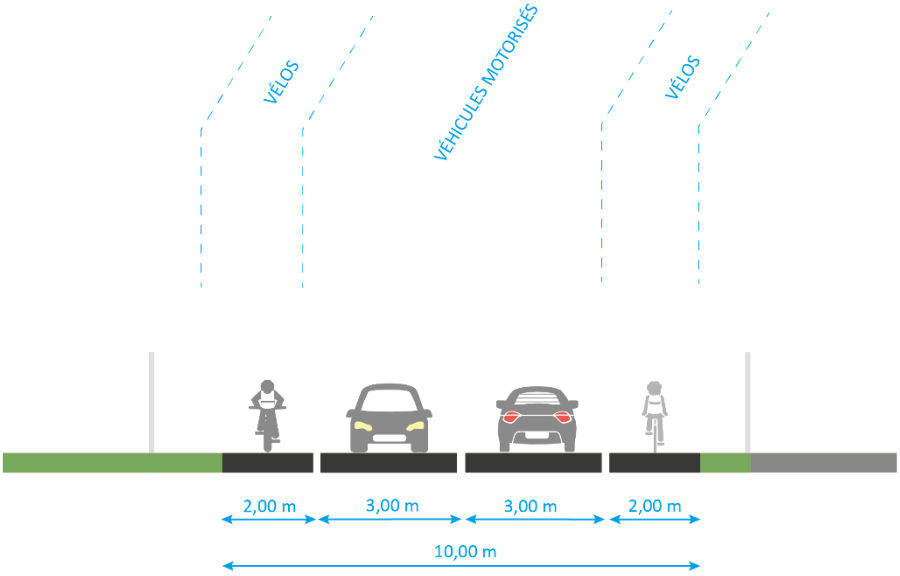
Coupes de voirie

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Chemin de la Plaine (Glun)
VOIE ROUTIÈRE BALISÉE VÉLO

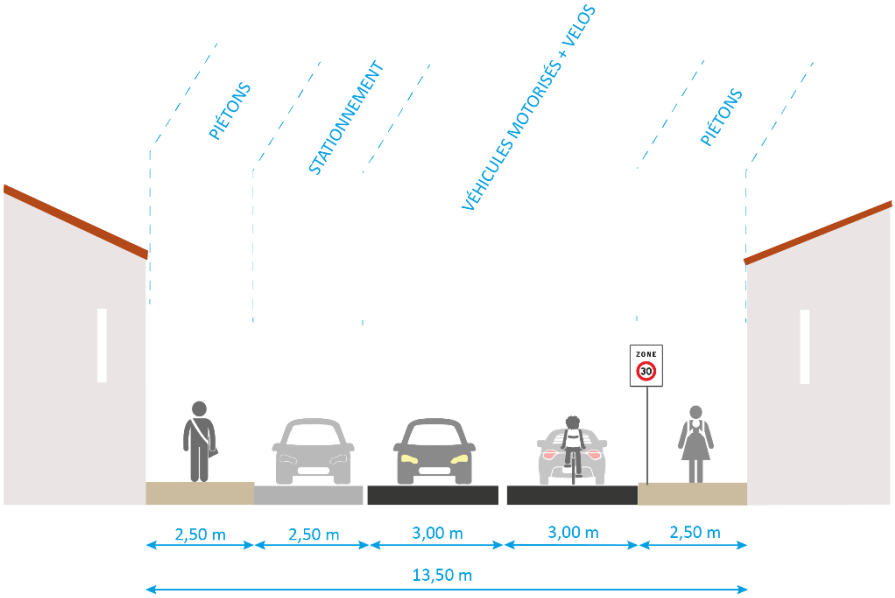


Rue des Condamines (Mauves)
BANDES CYCLABLES

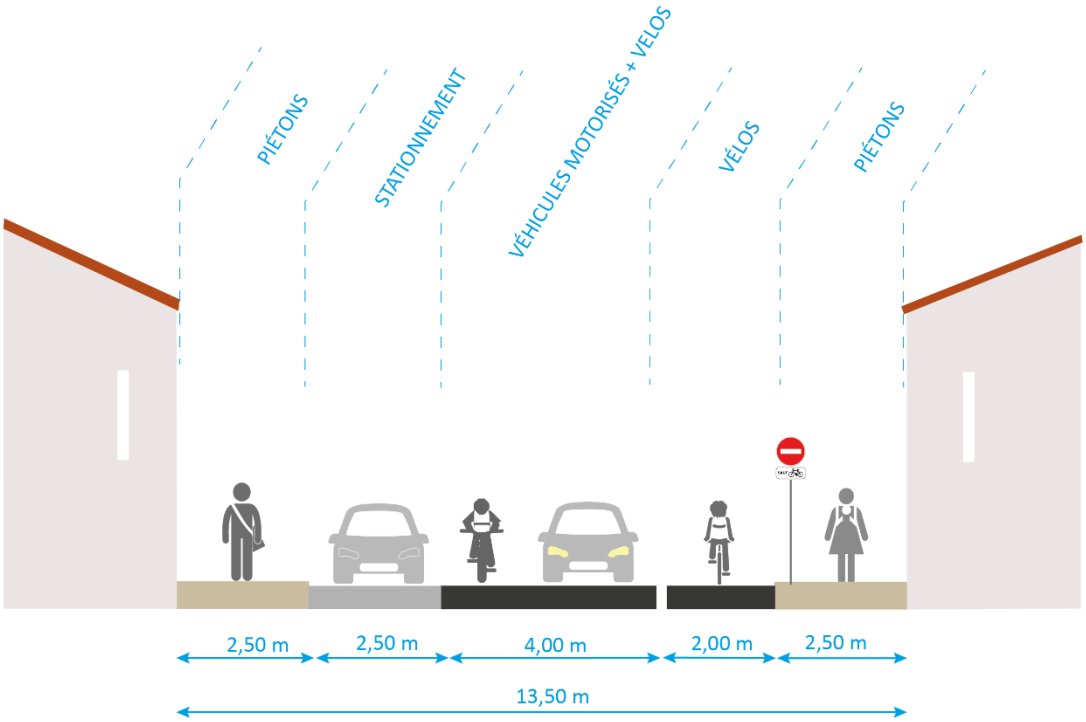


Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Rue du 8 Mai 1945 (Tournon)
VARIANTE 1 : ZONE 30 - DOUBLE SENS



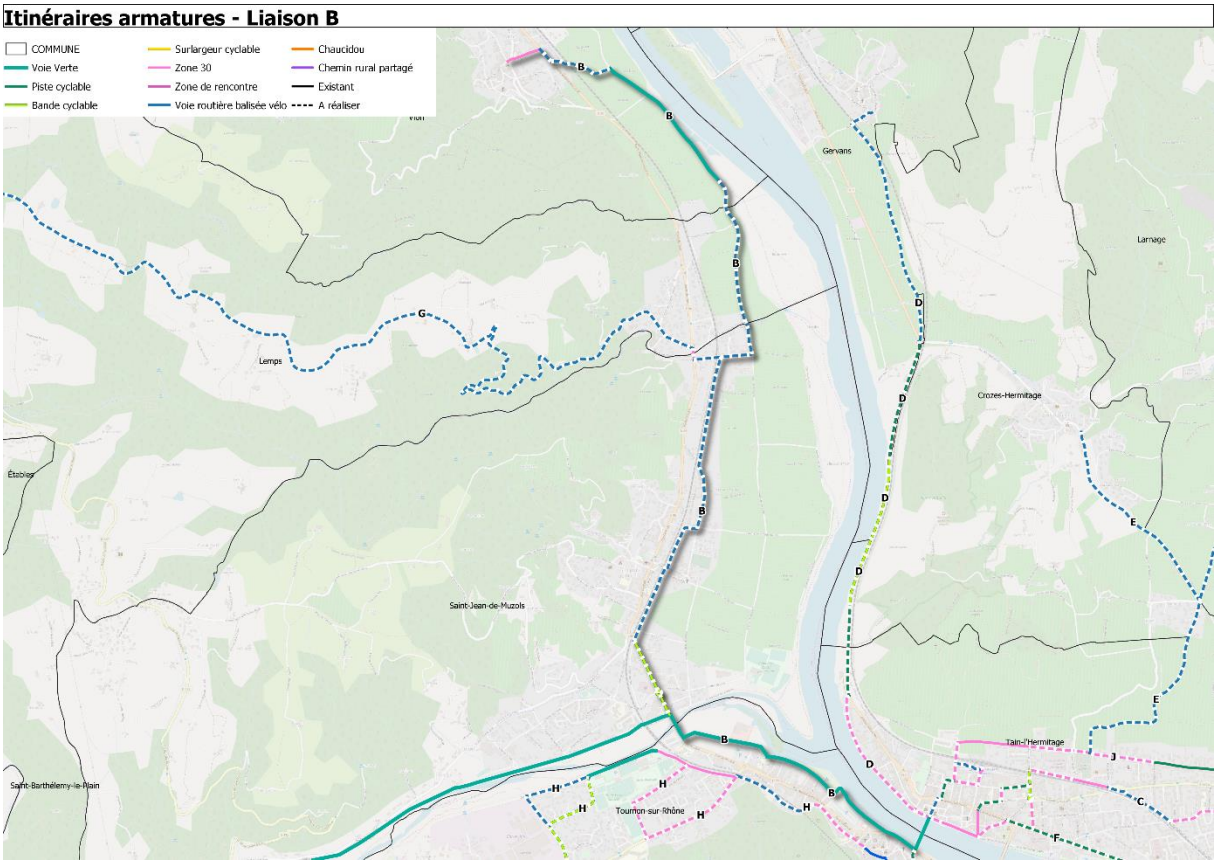
Rue du 8 Mai 1945 (Tournon)
VARIANTE 2 : ZONE 30 - SENS UNIQUE + DSC



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.2. Liaison B : Tournon-Vion

Itinéraires armatures - Liaison B



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier Vion à Tournon-sur-Rhône, via un itinéraire confortable et sécurisé	Zone d'activités de Saint-Jean-de-Muzols, friche ITDT, rond-point de l'Octroi

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Quai Marc Seguin (RD 86), voie verte, promenade Roche Defrance, voie verte dans le site ITDT, pont sur le Doux, avenue de Provence (RD 86), chemin de halage, Voie Romaine, chemin de Chambon, rue des Cholettes, chemin de Varogne, chemin du Rhône, voie verte de la ViaRhona, chemin des Grands Près, RD 86, Allée des Platanes	Arche Agglo

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	13.1
Linéaire déjà aménagé (en km)	9
Linéaire restant à aménager (en km)	4,1
Points durs (en nombre)	4
Temps de parcours (en min)	28

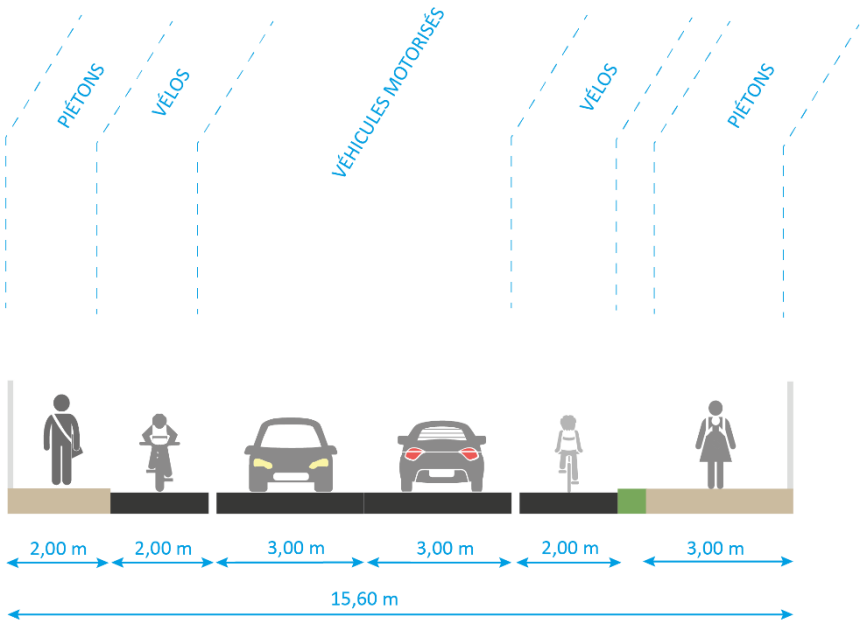
Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable		
Bande Cyclable	0,5	20 187 €
Voie verte		
Zone 30		
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo	3,6	7 877 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		166 000 €
Total	**4,1**	**194 074 €**

Estimation Financière

194 74€

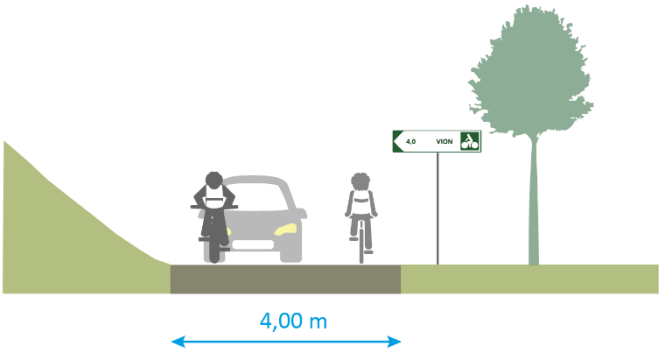
Coupes de voirie

Avenue de Provence (Saint-Jean-de-Muzols)
BANDES CYCLABLES



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

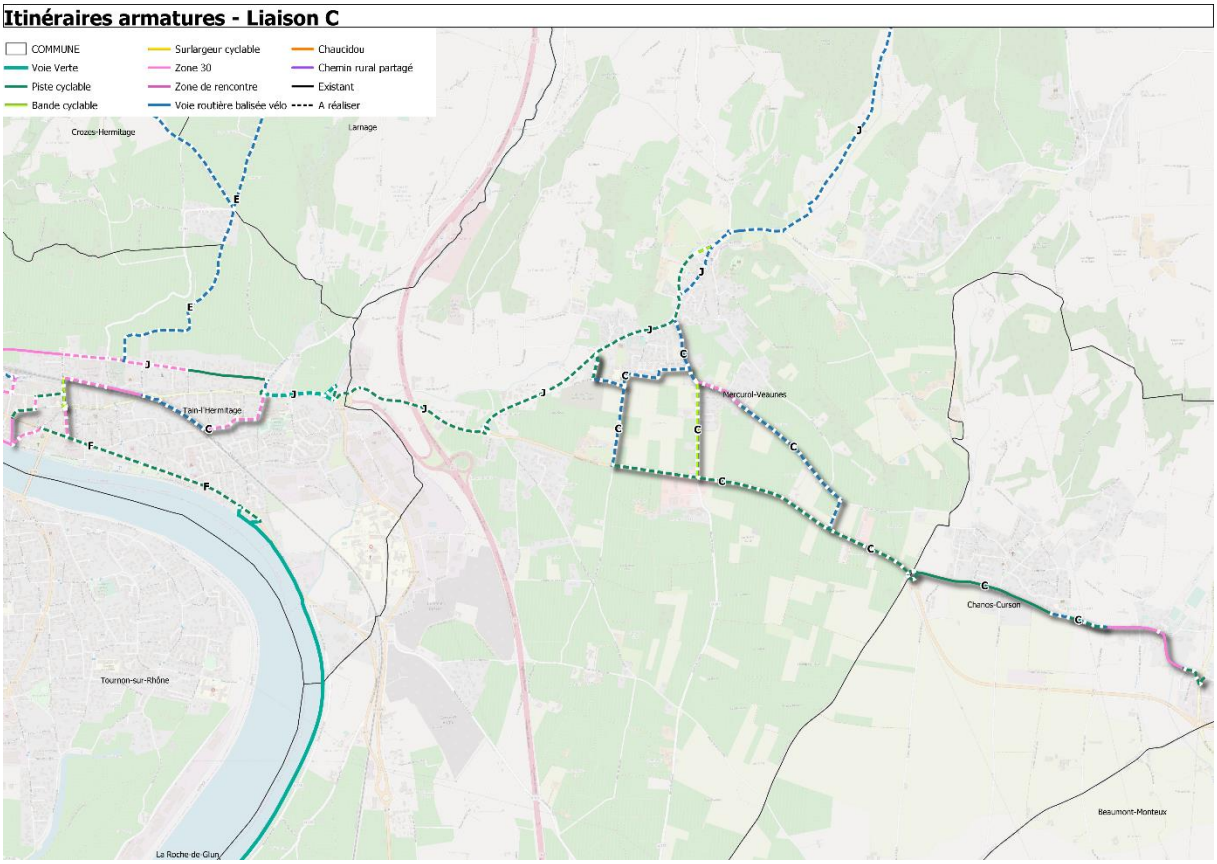
Chemin de Halage (Saint-Jean-de-Muzols)
VOIE ROUTIÈRE BALISÉE VÉLO



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.3. Liaison C : Tain – Chanos-Curson

Itinéraires armatures - Liaison C



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier Tain-l'Hermitage à Chanos-Curson en sécurisant la RD532	Gare de Tain-l'Hermitage, lycée hôtelier de l'Hermitage, aire de covoiturage de l'A7, collège de Mercurol

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
<u>Variante 1 passage par les Odouards (non intégrée au chiffrgage du plan d'action)</u> : Rue Félicien Michel, avenues Jules Nadi, Rue du commandant Noir, Rue Louis Pinard, route de Larnage, avenue du Souvenir Français, chemin des Levées, chemin du Thortel, chemin des Blés, route de l'Abricotine, route des Odouards, Route de la Croix, RD 532, route de Tain. **<u>Variante 2 passage par la route de l'Abricotine (non intégrée au chiffrgage du plan d'action)</u>** Rue Félicien Michel, avenues Jules Nadi, Rue du commandant Noir, Rue Louis Pinard, route de	Arche Agglo, Département de le Drôme

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Larnage, avenue du Souvenir Français, chemin des Levées, chemin du Thortel, chemin des Blés, route de l'Abricotine, RD 532, route de Tain.

Variante 3 Prolongement de la piste cyclable sur RD 532 jusqu'aux Littes (intégrée au chiffrage du plan d'action) :, Rue Félicien Michel, avenues Jules Nadi, Rue du commandant Noir, Rue Louis Pinard, route de Larnage, avenue du Souvenir Français, chemin des Levées, chemin du Thortel, chemin des Blés, Chemin des Littes, route de Tain.

A court terme (via la route des Odouards)

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	7,9
Linéaire déjà aménagé (en km)	2
Linéaire restant à aménager (en km)	5,9
Points durs (en nombre)	8
Temps de parcours (en min)	29

Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable	1,4	626 413€
Bande Cyclable	0,2	8 271 €
Voie verte		
Zone 30	1	138 751€
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo	3,2	6 902 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs	8	226 000 €
Total	**4,7**	**1 004 140€**

Estimation Financière

1 004 140 €

Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable	1,3	609 380 €
Bande Cyclable		
Voie verte		
Zone 30		
Chaucidou		

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Voir routière balisée vélo	0,4	974 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs	2	50 000 €
Total	**1,8**	**660 354 €**

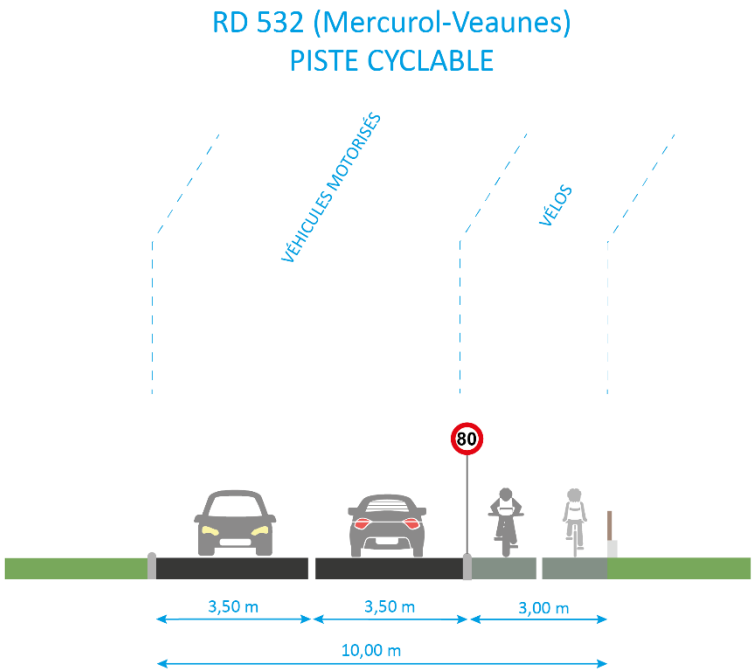
A long terme (via la RD 532)

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	1,8
Linéaire déjà aménagé (en km)	
Linéaire restant à aménager (en km)	1,8
Points durs (en nombre)	2
Temps de parcours (en min)	7

Estimation Financière

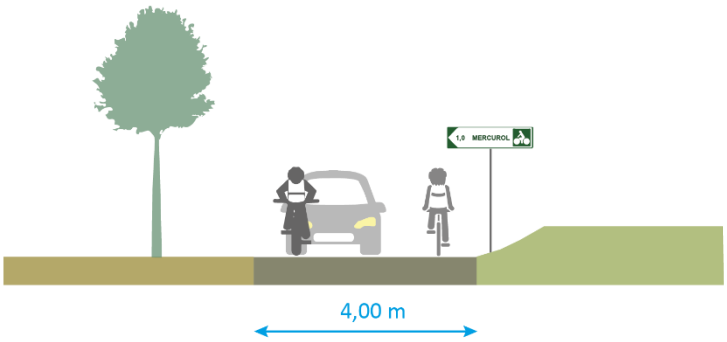
660 354 €

Coupes de voirie

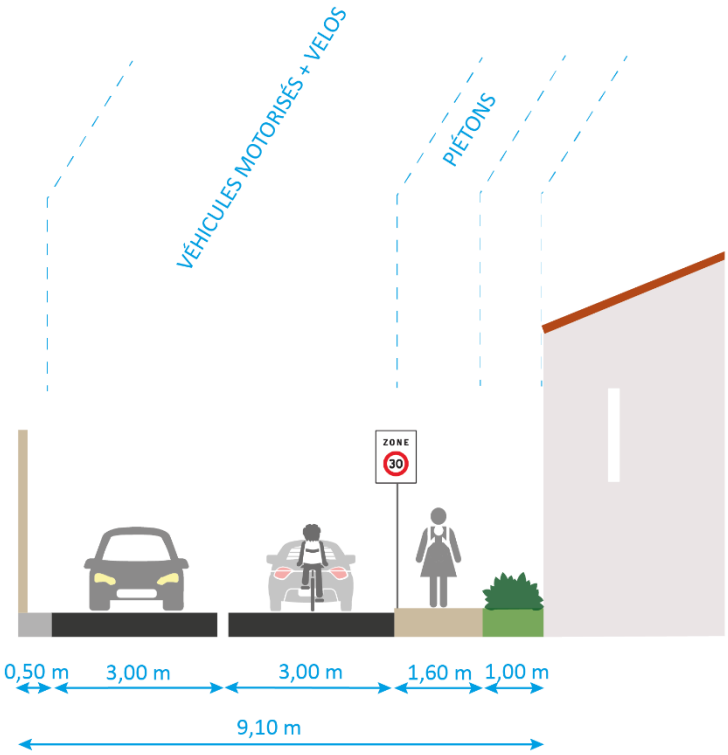


Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Route des Oduards (Mercurol-Veaunes)
VOIE ROUTIÈRE BALISÉE VÉLO



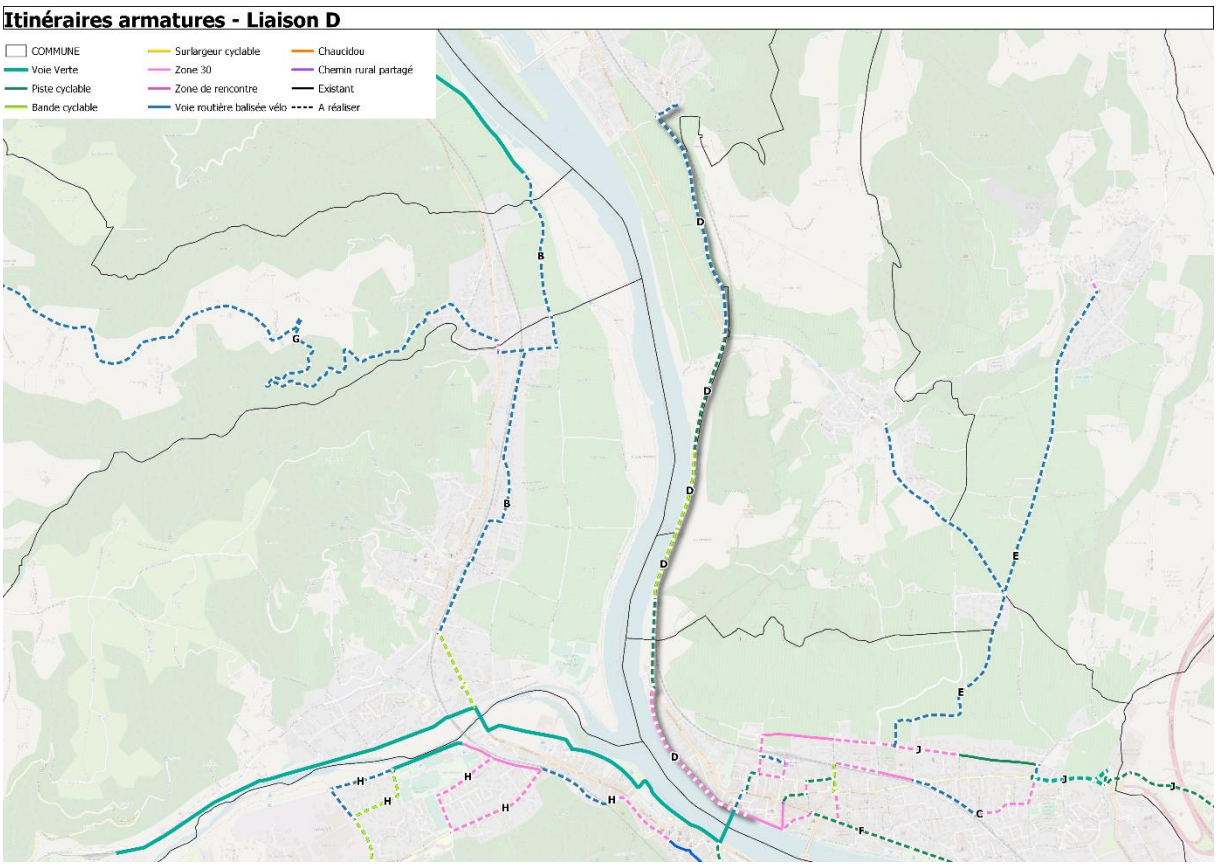
Route de Larnage (Tain-l'Hermitage)
ZONE 30



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.4. Liaison D : Tain l'Hermitage - Gervans



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier Gervans à Tain-l'Hermitage en sécurisant la RN7	Parking du Chayla, centre de Tain-l'Hermitage

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Quai du Docteur Cadet, quai de la Libération, RN 7, Chemin de la Croisette, route des Creux, route des Vignes, chemin de Gervans	Arche Agglo, DIR-Centre-est, Communes

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	4,8
Linéaire déjà aménagé (en km)	
Linéaire restant à aménager (en km)	4,8
Points durs (en nombre)	3
Temps de parcours (en min)	19

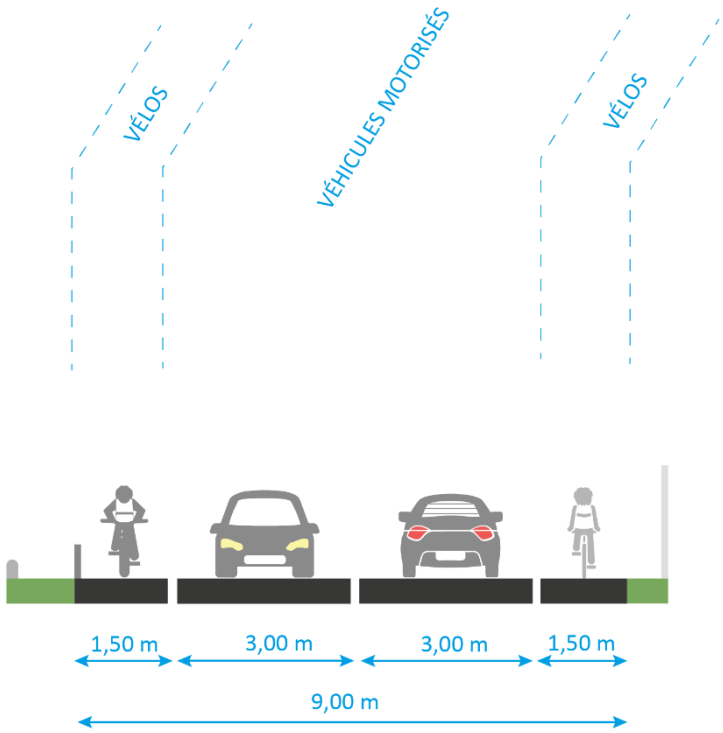
Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable	1,2	563 448 €
Bande Cyclable	0,9	34 383 €
Voie verte		
Zone 30	1,05	142 160 €
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo	1,5	3 358 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		120 000 €
Total	**4,8**	**863 350 €**

Estimation Financière

863 350 €

Coupes de voirie

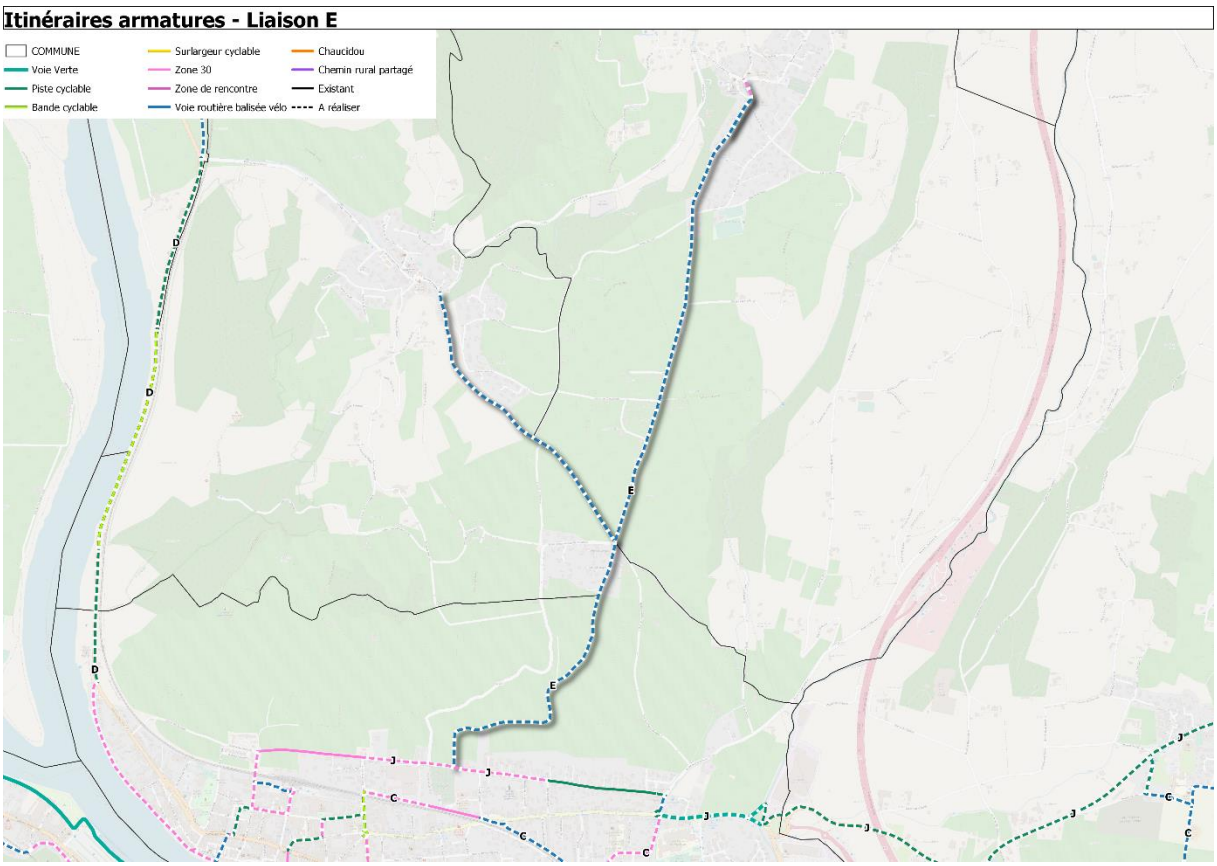
Avenue de Provence (Crozes-l'Hermitage)
BANDES CYCLABLES



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.5. Liaison E : Tournon - Larnage



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier Crozes-Hermitage et Larnage à Tain-l'Hermitage via un itinéraire rapide, confortable et sécurisé	Gare de Tain-l'Hermitage

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Chemin des Murets, route du Creux de Souillat route de Tain (RD 241), rue des Vergers (RD 241)	Arche Agglo, Département de la Drôme

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	4,5
Linéaire déjà aménagé (en km)	
Linéaire restant à aménager (en km)	4,5
Points durs (en nombre)	2
Temps de parcours (en min)	18

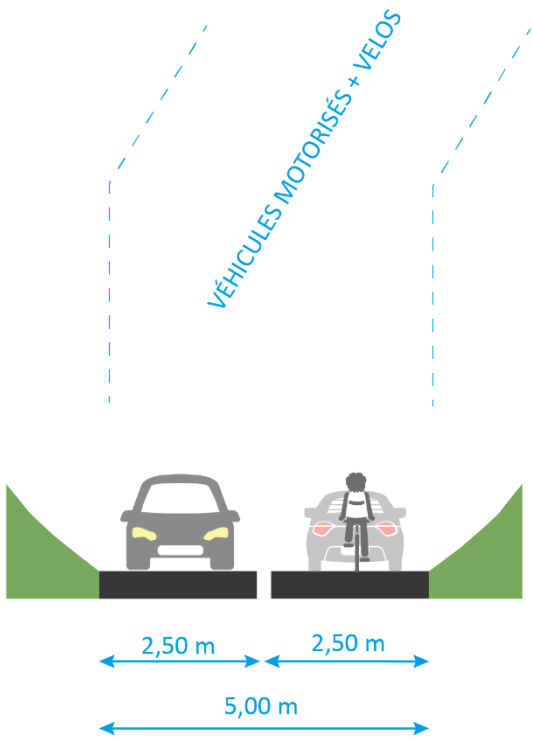
Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable		
Bande Cyclable		
Voie verte		
Zone 30	0,1	10 008 €
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo	4,5	9 845 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		30 000 €
Total	**4,5**	**49 853 €**

Estimation Financière

49 853 €

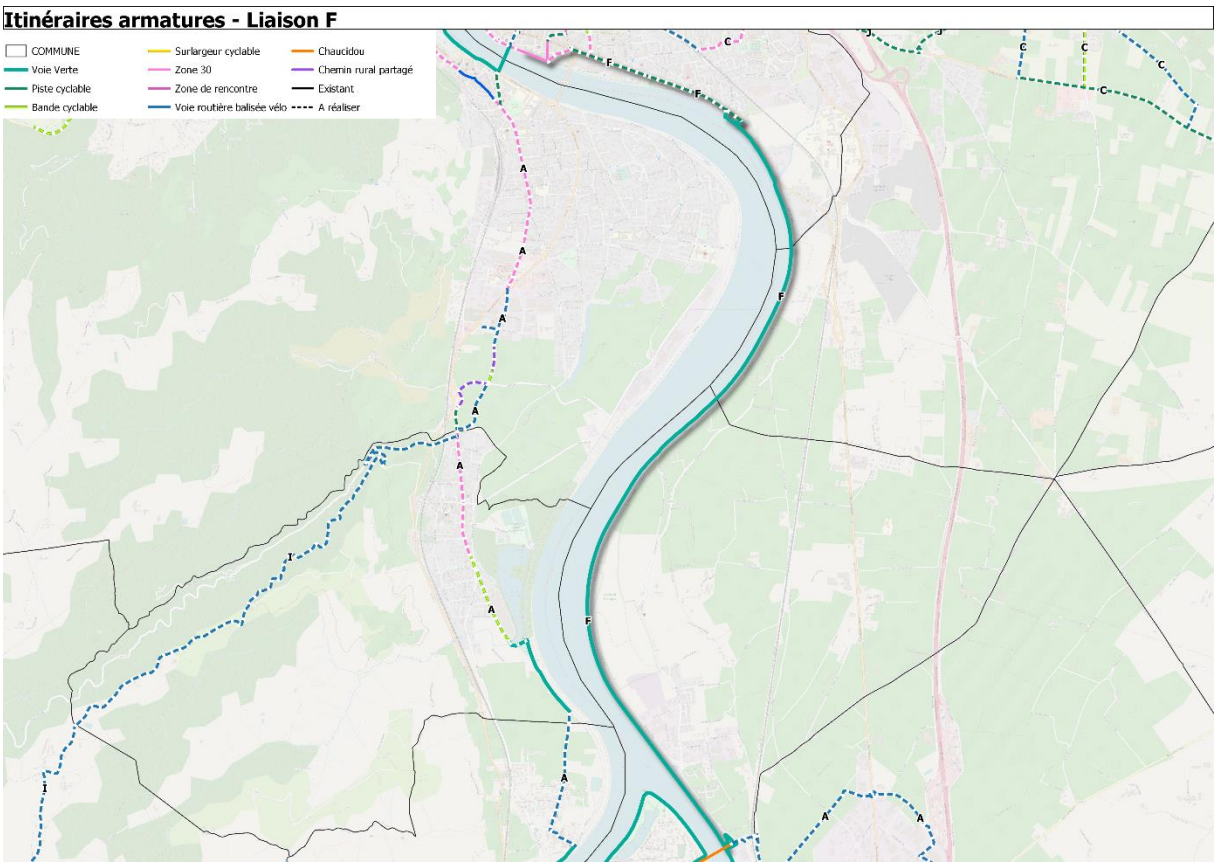
Coupes de voirie

RD 241 (Larnage)
VOIR ROUTIÈRE BALISÉE VÉLO



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.6. Liaison F : Tain – Pont-de-l'Isère



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier Pont-de-l'Isère à Tain-l'Hermitage par la rive gauche, en sécurisant la RN7 (à Tain-l'Hermitage) et via un itinéraire rapide, confortable et sécurisé (plus au sud)	ZAC des Vinays, Camping Les Lucs, Espace aquatique Linaë, Cité du Chocolat, gare de Tain-l'Hermitage…

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Quai Marc Seguin, rue de la Sizeranne, avenue Roosevelt (RN 7), voie verte du Chabalet	Arche Agglo, Département de la Drôme, DIR Centre-Est

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	8,4
Linéaire déjà aménagé (en km)	6,8
Linéaire restant à aménager (en km)	1,7
Points durs (en nombre)	4
Temps de parcours (en min)	34

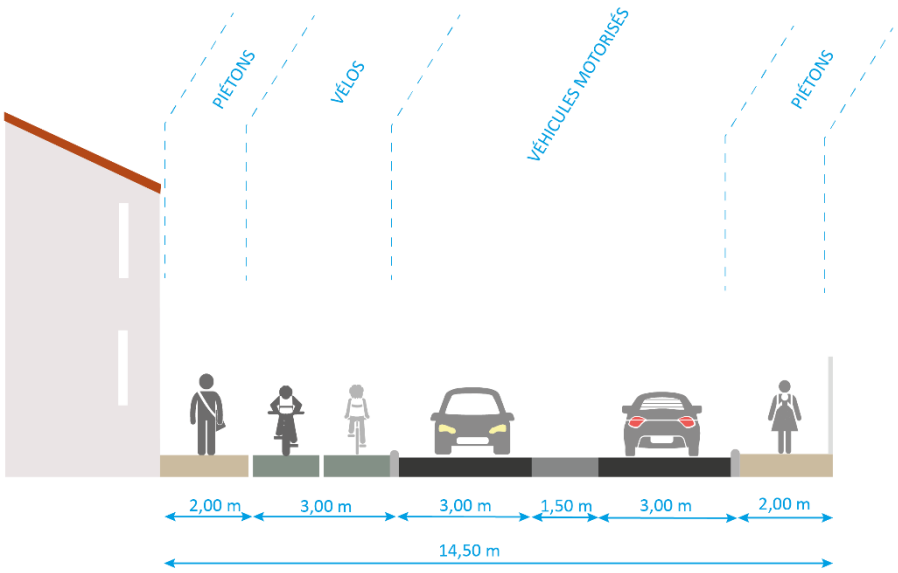
Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable	1,4	643 810 €
Bande Cyclable		
Voie verte	0,05	17 651 €
Zone 30	0,2	27 963 €
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo		
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		120 000 €
Total	**1,7**	**809 284€**

Estimation Financière

809 284€

Coupes de voirie

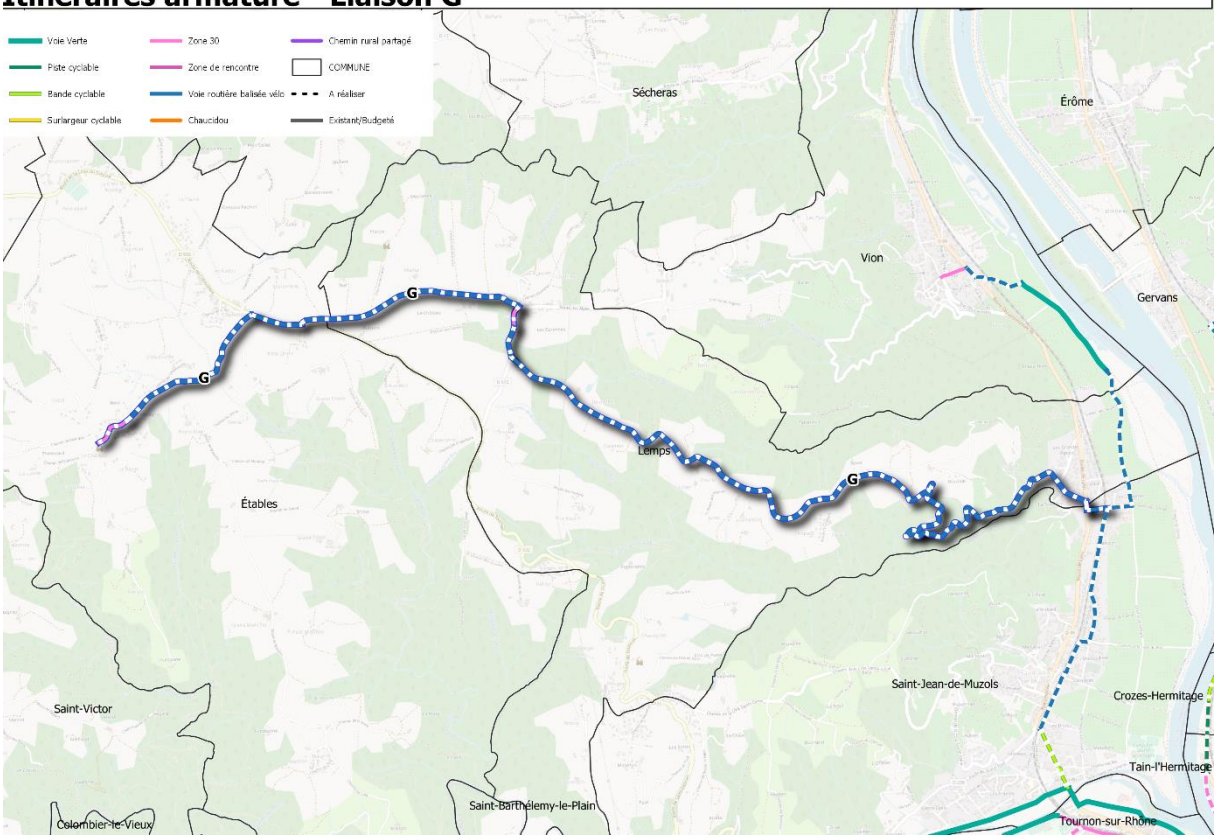
Avenue Roosevelt - RN 7 (Tain-l'Hermitage)
PISTE CYCLABLE



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.7. Liaison G : Lemps - Etables

Itinéraires armature - Liaison G



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier Etables à Tournon-sur-Rhône en valorisant les chemins existants	Camping Le Castelet, gare du Mastrou, zone d'activités de Saint-Jean-de- Muzols, Crémolière,

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Route d'Etables (RD 229, route de Tournon (RD 532), route de la Tuilière, route de Lemps, Route de Crémolière, RD 86, rue des Cholettes	ARCHE Agglo

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	10,9
Linéaire déjà aménagé (en km)	
Linéaire restant à aménager (en km)	10,9
Points durs (en nombre)	11
Temps de parcours (en min)	46

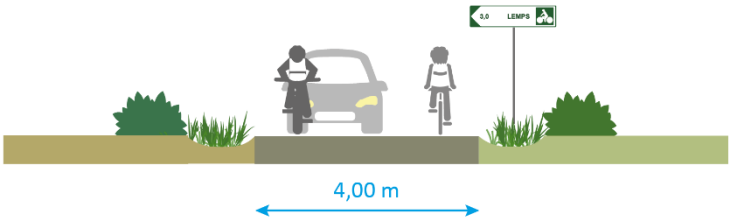
Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable		
Bande Cyclable		
Voie verte		
Zone 30	0,5	73 163 €
Chaucidou		
Voie routière balisée vélo	10,8	22 855€
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		200 000 €
Total	**10,9**	**296 018€**

Estimation Financière

296 018€

Coupes de voirie

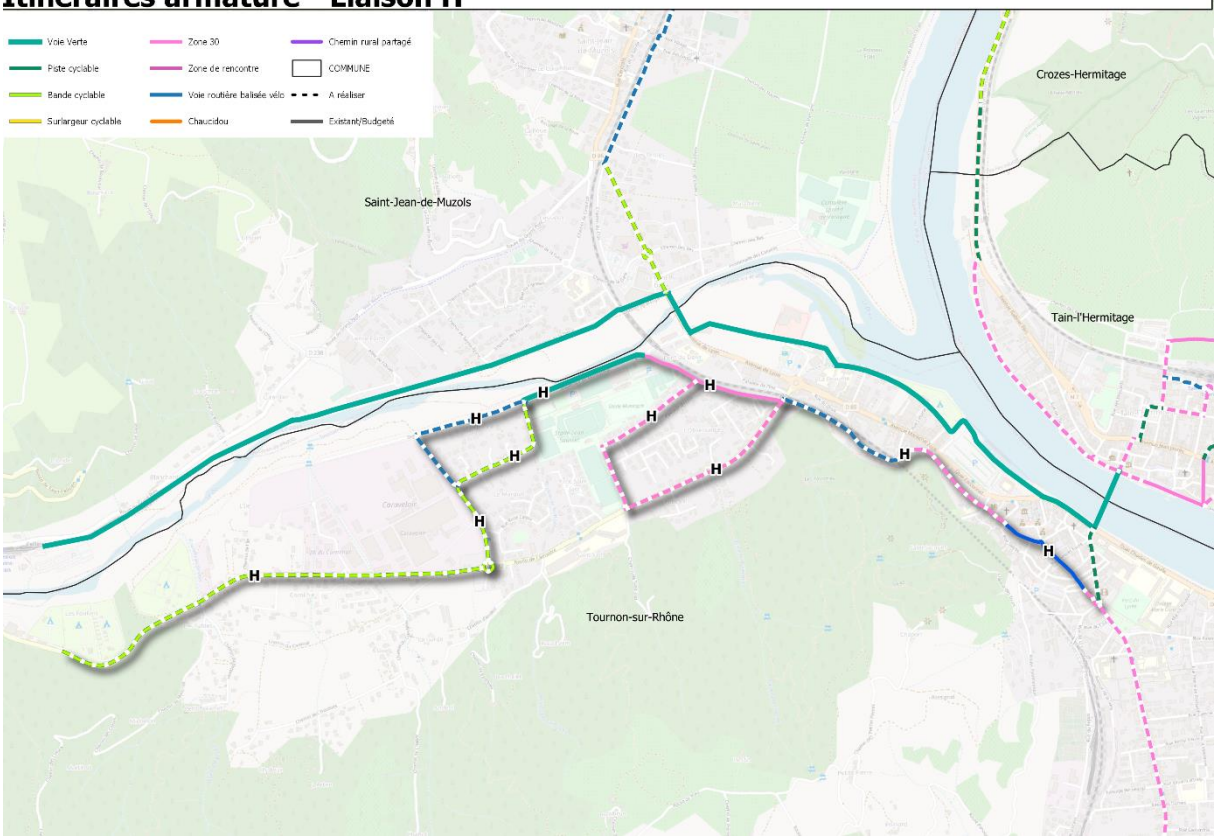
Chemin Les Adroits (Lemps)
VOIE ROUTIÈRE BALISÉE VÉLO



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.8. Liaison H : Tournon Centre – Tournon Nord

Itinéraires armature - Liaison H



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier Tournon-sur-Rhône centre à Tournon-sur-Rhône Nord à travers les itinéraires existants ou les rues apaisées	Trigano, Lycée Marius Bouvier, Stade Léon Sausset, rond-point de l'Octroi

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Grande Rue, rue du Doux, rue de Chabetout, boulevard Montgolfier, rue Louis Jourdan, avenue Just Louis II, chemin du Marquis, avenue de Rochebonne, chemin de la Digue du Doux, route de Lamastre (RD 532)	Arche Agglo

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	6,5
Linéaire déjà aménagé (en km)	1,3
Linéaire restant à aménager (en km)	5,2
Points durs (en nombre)	8
Temps de parcours (en min)	28

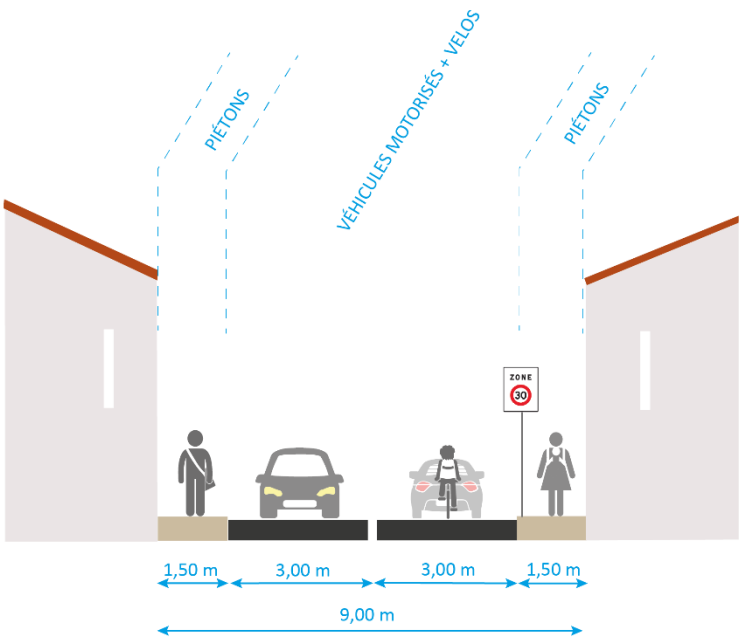
Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable		
Bande Cyclable	2,3	88 081 €
Voie verte		
Zone 30	1,8	248 243 €
Chaucidou		
Voie routière balisée vélo	1,1	2 359 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		196 000 €
Total	**5,2**	**535 944 €**

Estimation Financière

535 944 €

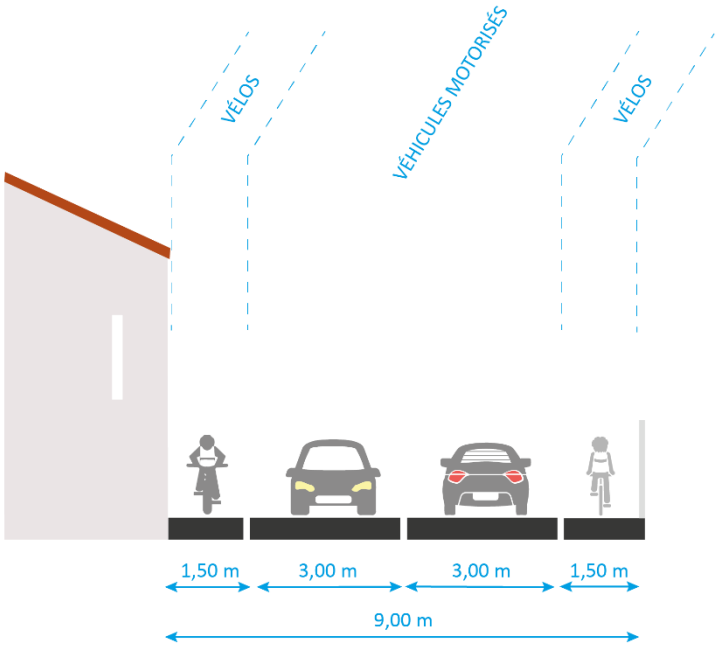
Coupes de voirie

Route de Lamastre (Tournon)
ZONE 30



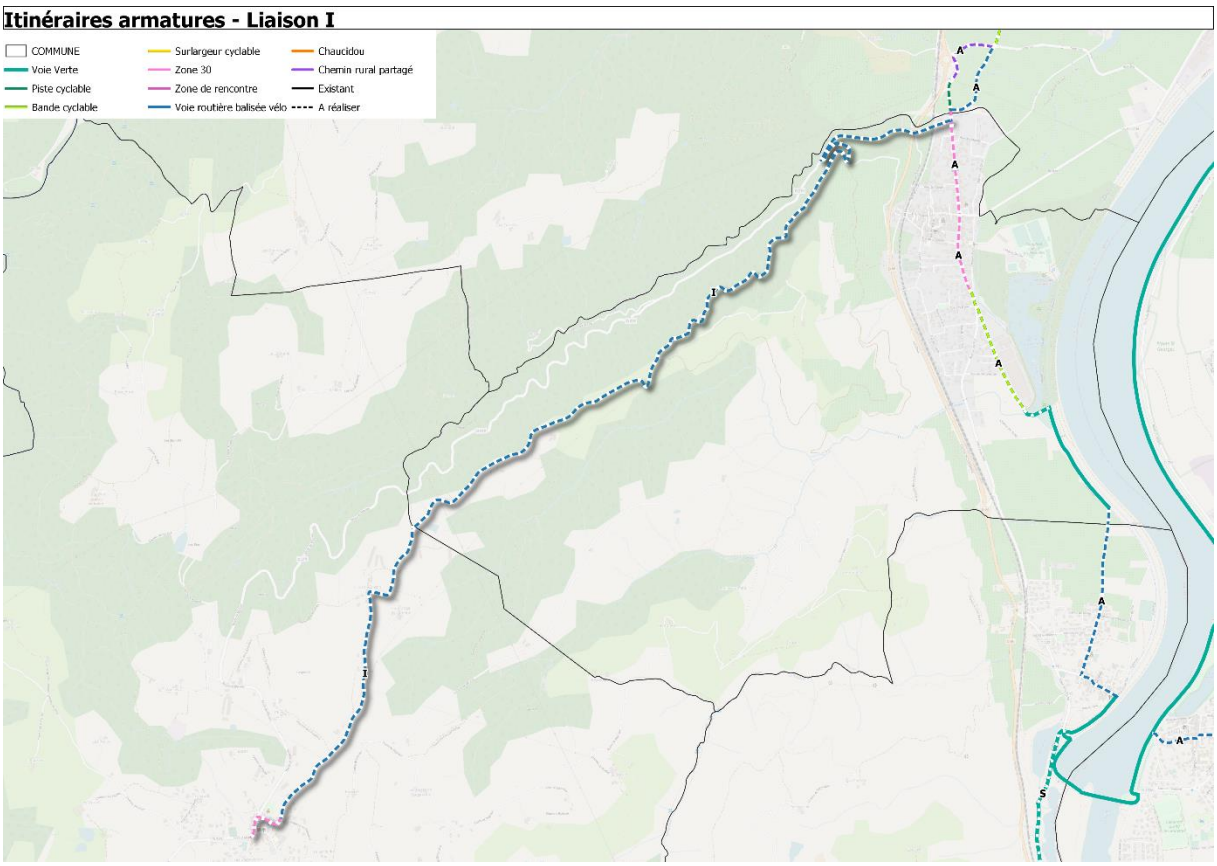
Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Chemin du Marquis (Tournon)
BANDES CYCLABLES



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.9. Liaison I : Mauves - Plats



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier Plats à Mauves et à l'itinéraire A (très structurant) via une route secondaire directe	Itinéraire A à Mauves

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Avenue Marie Curie, rue Marie Giraud, rue Marc Seguin, route de Beyrieux, chemin des Chevalliers, Fayon, Les Argaux, Rouresoleil, route de Plats (RD 219)	Arche Agglo

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	6,7
Linéaire déjà aménagé (en km)	
Linéaire restant à aménager (en km)	6,7
Points durs (en nombre)	7
Temps de parcours (en min)	27

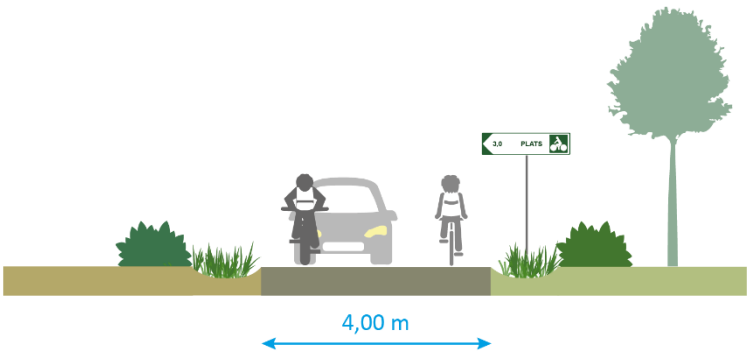
Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable		
Bande Cyclable		
Voie verte		
Zone 30	0,3	37 297 €
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo	6,4	14 230 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		120 000 €
Total	**6,7**	**171 527 €**

Estimation Financière

171 527 €

Coupes de voirie

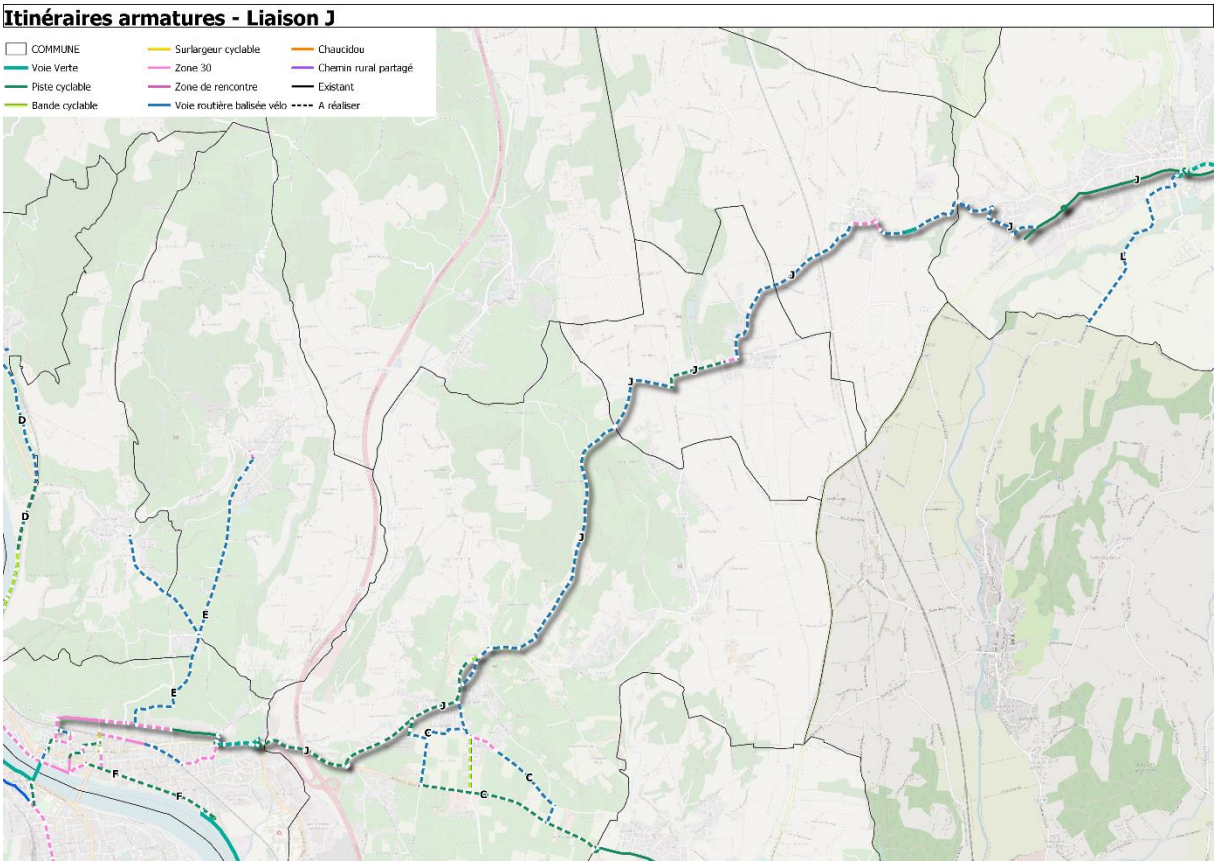
Chemin Les Argaux (Mauves)
VOIE ROUTIÈRE BALISÉE VÉLO



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.10. Liaison J : Tain – Mercurol-Veaunes Saint-Donat-sur-l'Herbasse

Itinéraires armatures - Liaison J



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier Saint-Donat-sur-l'Herbasse à Tain-l'Hermitage dans le cadre de la politique de la Drôme, proposer un itinéraire structurant à vocation utilitaire et de loisirs	Zone d'activités de Saint-Donat, collège de l'Herbasse, collège de Mercurol, aire de covoiturage de l'A7, lycée hôtelier de l'Hermitage, gare de Tain-l'Hermitage

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
RD 67, route de Gaud, RD 112A, RD 114, RD 115 A, RD 115, chemin de Con Ring, Les Essarts, Gerles, RD 115, RD 532, RD 532 A, RD109, chemin des Dionnières, route de Larnage, chemin de l'Hermitage, rue des fontaines, route de l'Hermitage,	Arche Agglo, Département de la Drôme

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

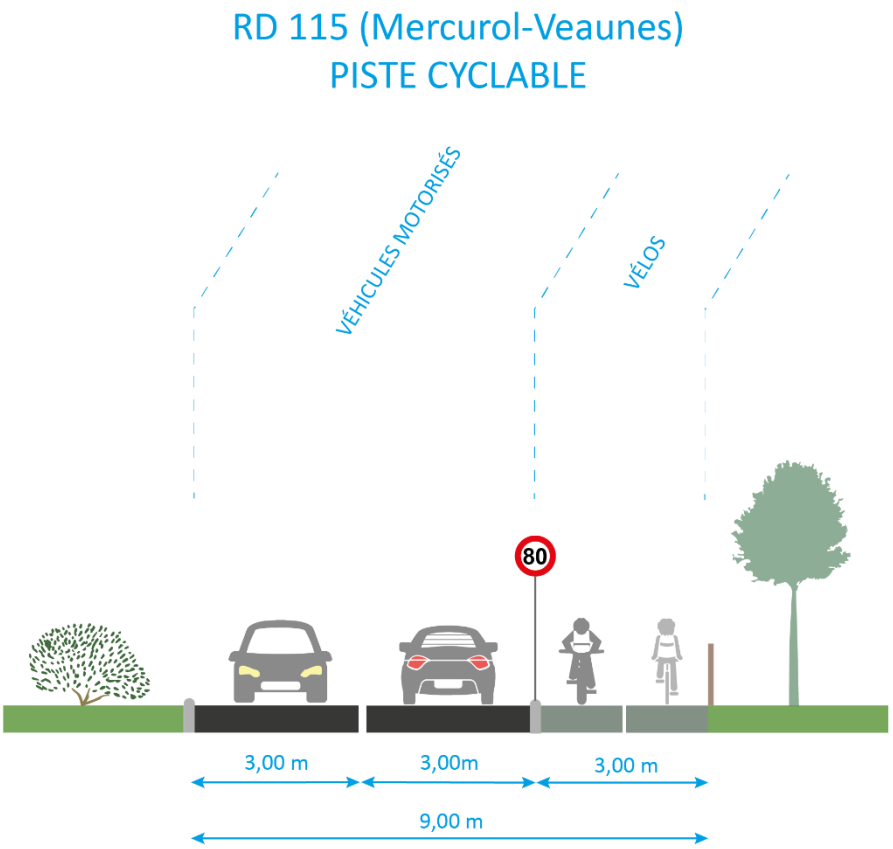
Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	13,9
Linéaire déjà aménagé (en km)	4,4
Linéaire restant à aménager (en km)	13,5
Points durs (en nombre)	44
Temps de parcours (en min)	71

Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable	3,5	1 628 595 €
Bande Cyclable	0,1	5 015 €
Voie verte	0,4	145 165 €
Zone 30	1,4	190 160 €
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo	7,9	17 499 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		906 000 €
Total	**13,5**	**2 892 417 €**

Estimation Financière

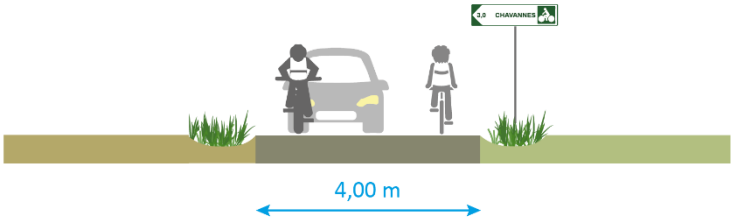
2 892 417€

Coupes de voirie

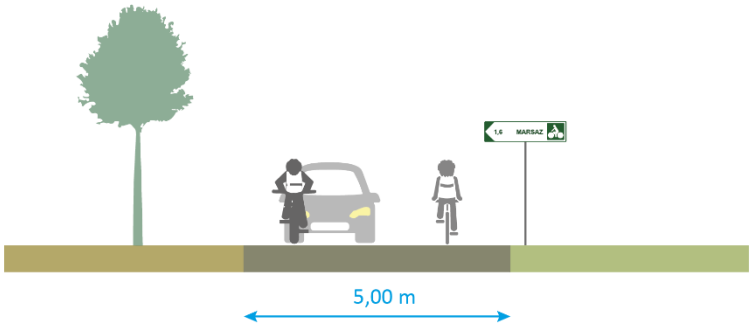


Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Route des Gerles (Mercurol-Veaunes)
VOIE ROUTIÈRE BALISÉE VÉLO

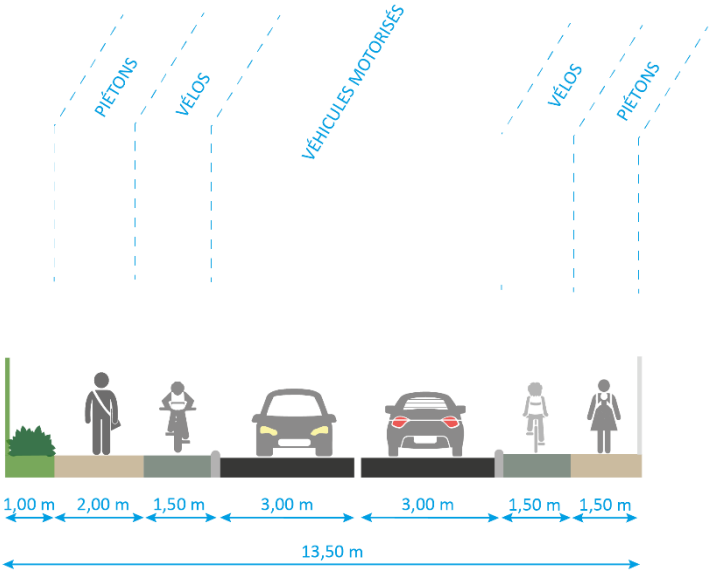


RD 115A (Marsaz)
VOIE ROUTIÈRE BALISÉE VÉLO



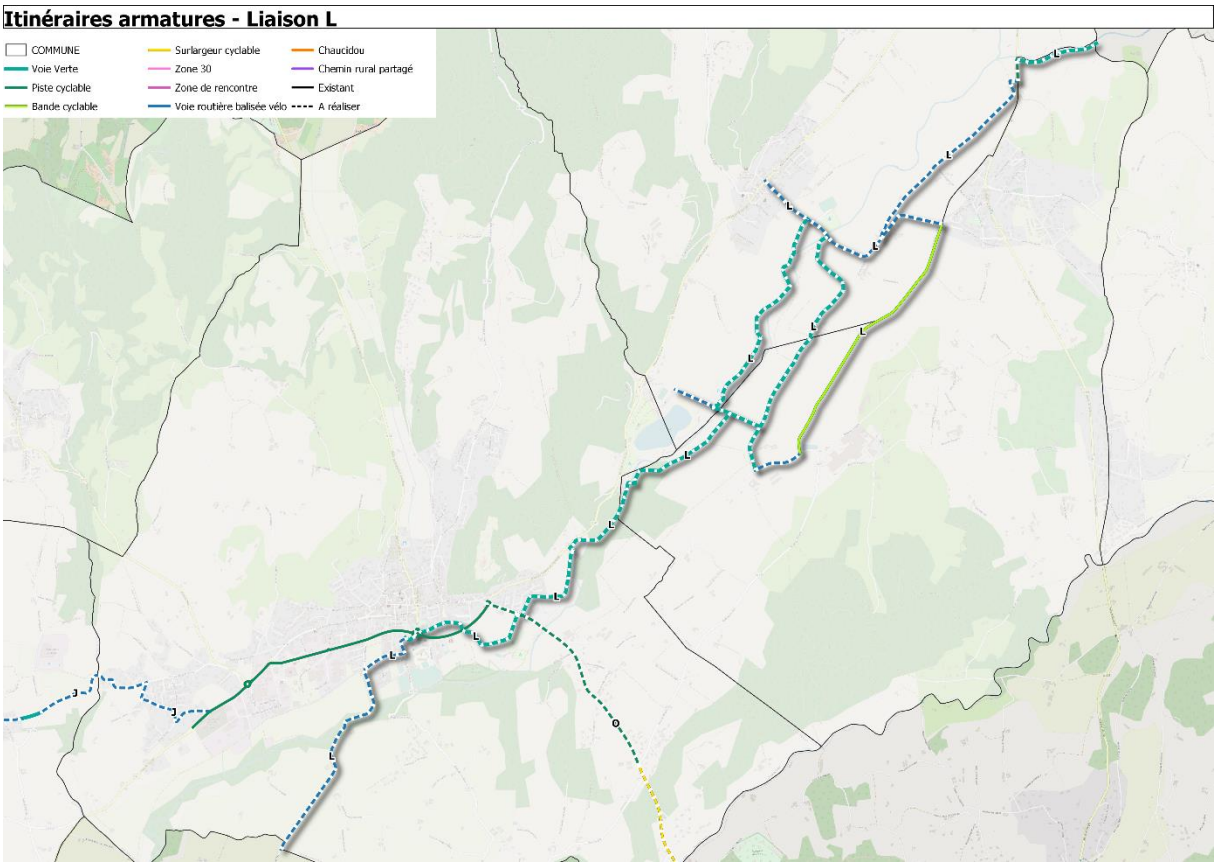
Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Avenue du Général de Gaulle - RD 67 (Saint-Donat-sur-l'Herbasse)
PISTES CYCLABLES



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.11. Liaison L : Tain – Saint-Donat-sur-l'Herbasse



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier Saint-Donat-sur-l'Herbasse à Charmes-sur-l'Herbasse, en desservant le lac de Champos, desservant également Margès	Lac de Champos, Espace des Collines, aire de covoiturage de Saint-Donat-sur-l'Herbasse, Refresco, futur site de Louis Vuitton

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Variante 1 (intégrée au chiffrage du plan d'actions) : Voie verte le long de l'Herbasse (rive droite puis rive gauche), chemin de Champos, voie verte le long de l'Herbasse (rive droite), RD 121, chemins ruraux au sud de Margès, RD 473 **Variante 2 (non intégrée au chiffrage du plan d'actions) – envisageable si foncier non disponible le long de l'Herbasse à Charmes :** Chemin de Bessy et chemin de la Plaine (au lieu du chemin le long de l'Herbasse à Charmes)	Arche Agglo, Département de la Drôme

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Variante 1 (rive droite de l'Herbasse à Charmes)

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	14,6
Linéaire déjà aménagé (en km)	2,0
Linéaire restant à aménager (en km)	12,6
Points durs (en nombre)	10
Temps de parcours (en min)	58

Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable	0,3	139 314 €
Bande Cyclable		
Voie verte	6,4	2 242 973 €
Zone 30		
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo	5,9	12 948 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs	16,0	810 000 €
Total	12,6	**3 205 235 €**

Estimation Financière

3 205 235 €

Variante 2 (chemin de la Plaine à Charme)

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	14,6
Linéaire déjà aménagé (en km)	2,0
Linéaire restant à aménager (en km)	12,6
Points durs (en nombre)	10
Temps de parcours (en min)	58

Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable	0,3	139 314 €
Bande Cyclable		
Voie verte	6,4	2 241 922 €
Zone 30		
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo	5,9	12 948 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs	16,0	810 000 €
Total	12,6	**3 204 184 €**

Estimation Financière

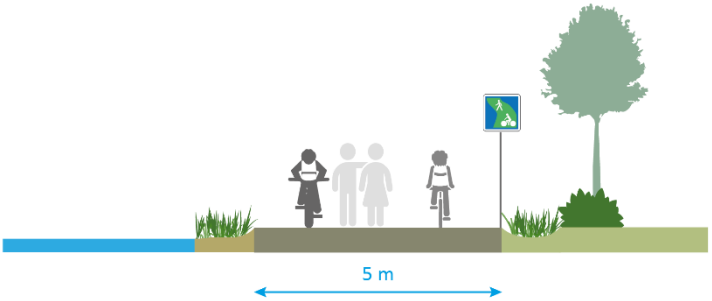
3 204 184 €

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

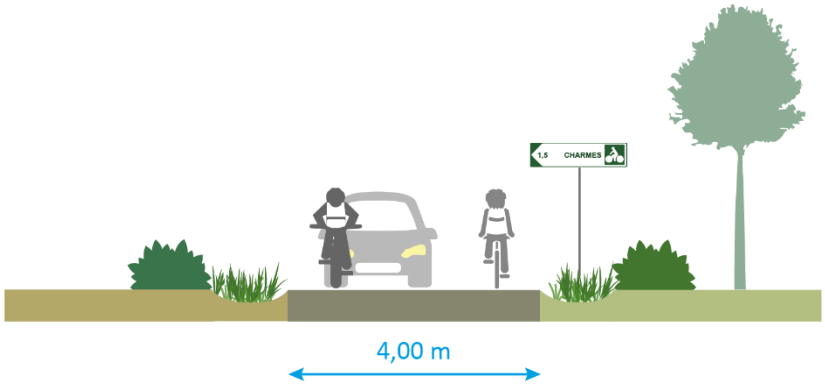
Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Coupes de voirie

Voie verte le long de l'Herbasse (Saint-Donat-sur-l'Herbasse)
VOIE VERTE



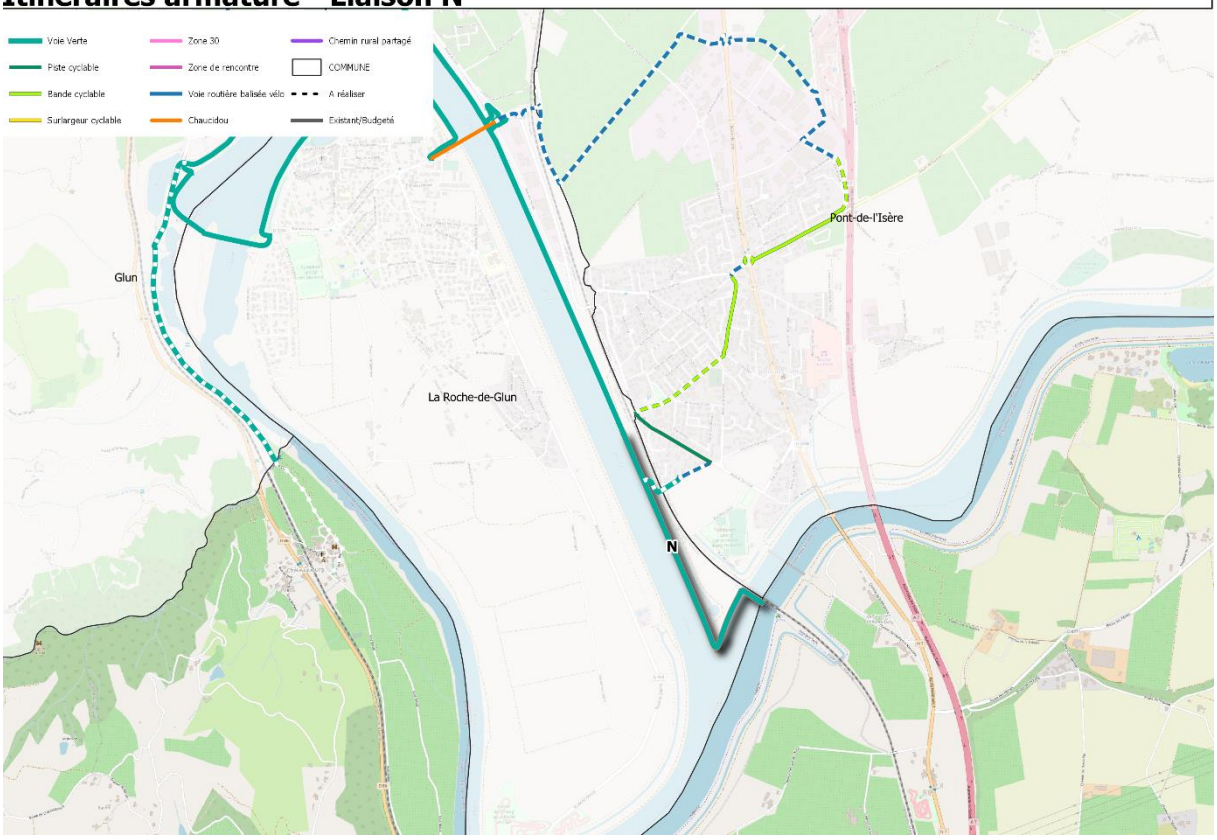
Chemin de La Plaine (Charmes-sur-l'Herbasse)
Variante 2 - VOIE VERTE



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.12. Liaison N : Pont-de-l'Isère - Valence

Itinéraires armature - Liaison N



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier le territoire à Valence depuis Pont-de-l'Isère par la voie du Chabalet	Bourg-lès-Valence, centre-ville de Valence, Gare de Valence

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Voie du Chabalet (existante)	Département de la Drôme

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	1,5
Linéaire déjà aménagé (en km)	1,5
Linéaire restant à aménager (en km)	
Points durs (en nombre)	
Temps de parcours (en min)	6

Estimation Financière

Aménagement déjà existant

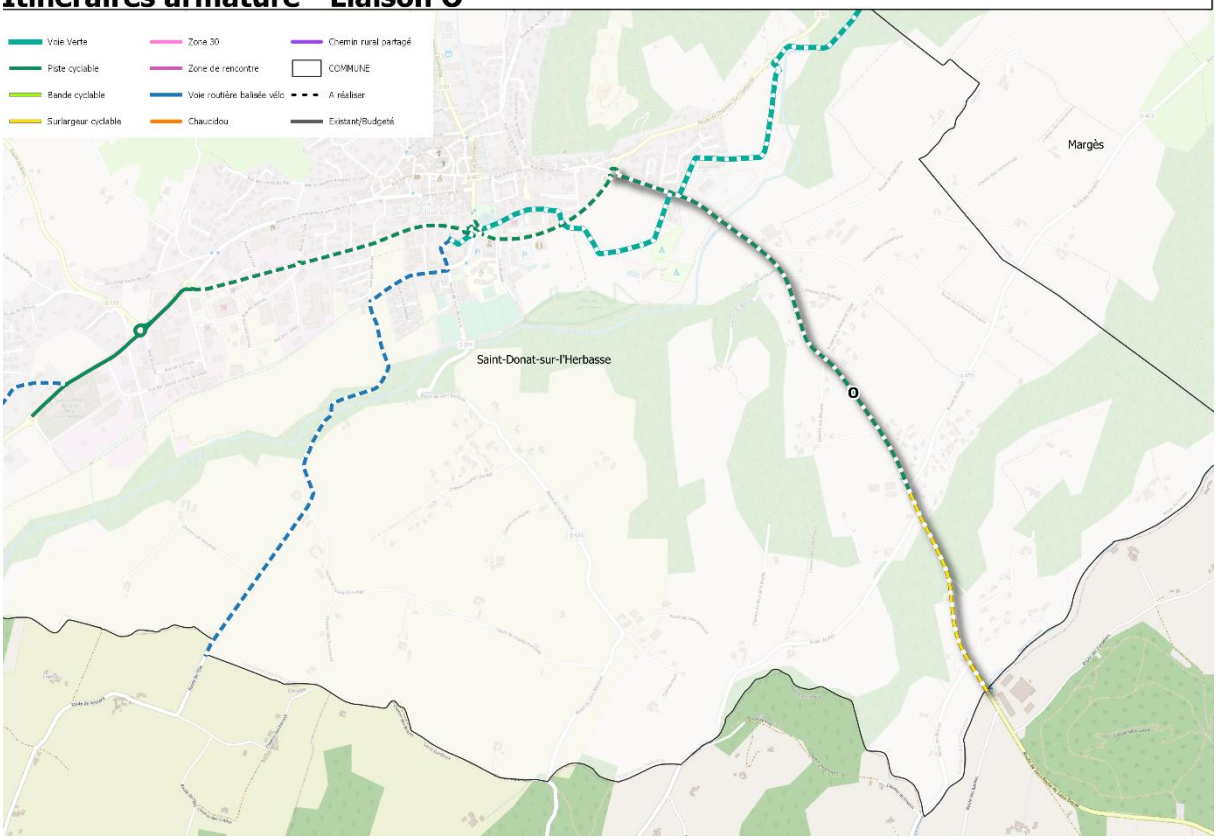
Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable		
Bande Cyclable		
Voie verte		
Zone 30		
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo		
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		
Total	**Aménagement déjà existant**	

Coupes de voirie

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.13. Liaison O : Saint-Donat - Romans-sur-Isère

Itinéraires armature - Liaison O



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier le territoire à Romans-sur-Isère, depuis Saint-Donat-sur-l'Herbasse, en sécurisant la RD 53 (en lien avec un projet de recalibrage du Département)	Espace des Collines, aire de covoiturage de Saint-Donat-sur-l'Herbasse, Peyrins, gare de Romans-sur-Isère

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Avenue Raymond Pavon (RD 53), route de Romans (RD 53)	Département de la Drôme, ARCHE Agglo

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	2,3
Linéaire déjà aménagé (en km)	
Linéaire restant à aménager (en km)	2,3
Points durs (en nombre)	11
Temps de parcours (en min)	10

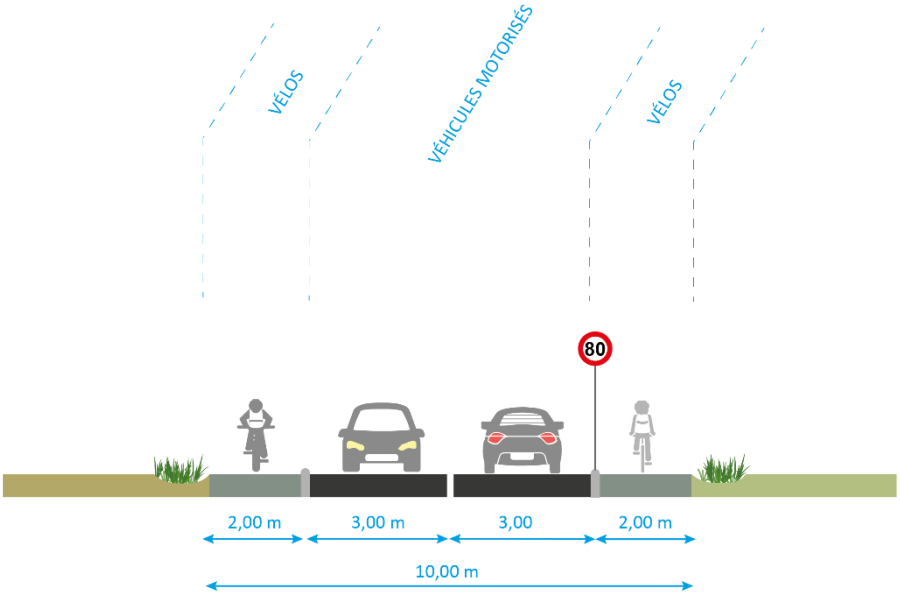
Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable	1,5	687 223 €
Bande Cyclable		
Voie verte		
Zone 30		
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo		
Bande multifonctionnelle	0,8	29 707 €
Chemin rural partagé		
Points durs		110 000 €
Total	**2,3**	**816 930 €**

Estimation Financière

816 930 €

Coupes de voirie

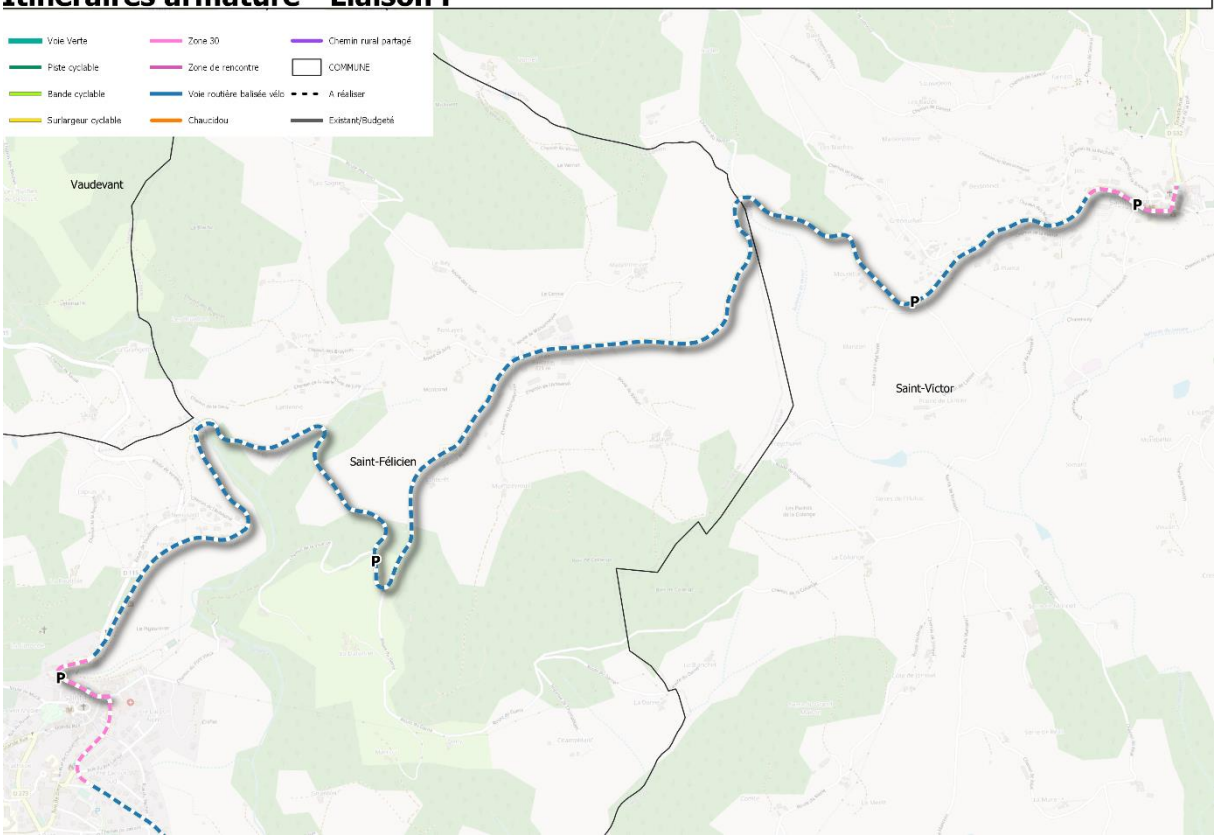
RD 53 (Saint-Donat-sur-l'Herbasse)
PISTES CYCLABLES



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.14. Liaison P : Saint-Félicien - Saint-Victor

Itinéraires armature - Liaison P



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier Saint-Félicien à Saint-Victor, desservir le hameau de Nerissard vers le centre-bourg	Centre-bourg de Saint-Félicien, hameau de Nerissard

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Rue Charles Forot (RD 532), route de Saint-Victor (RD 532), route de Saint-Félicien (RD 532), Grande Rue (RD 532)	Arche Agglo, Communes

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	6,5
Linéaire déjà aménagé (en km)	
Linéaire restant à aménager (en km)	6,5
Points durs (en nombre)	8
Temps de parcours (en min)	26

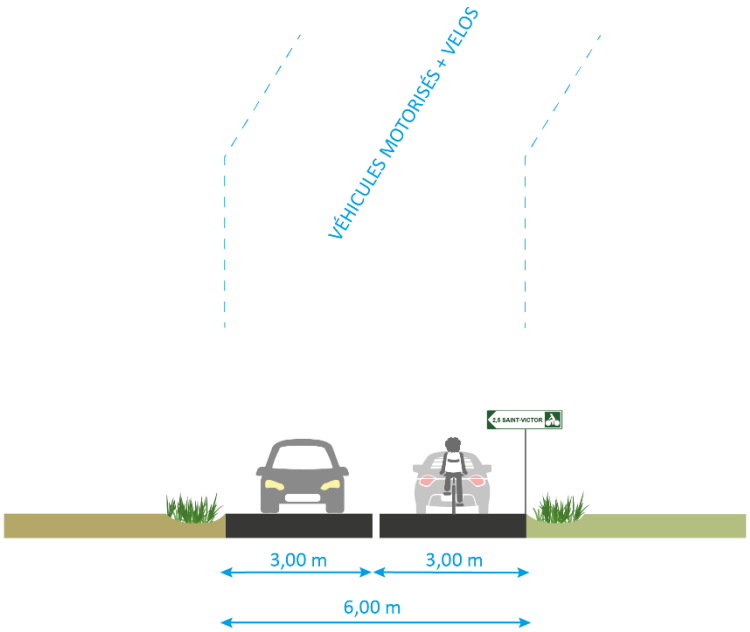
Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable		
Bande Cyclable		
Voie verte		
Zone 30	0,7	95 296 €
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo	5,8	12 781 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		120 000 €
Total	**6,5**	**228 078 €**

Estimation Financière

228 078 €

Coupes de voirie

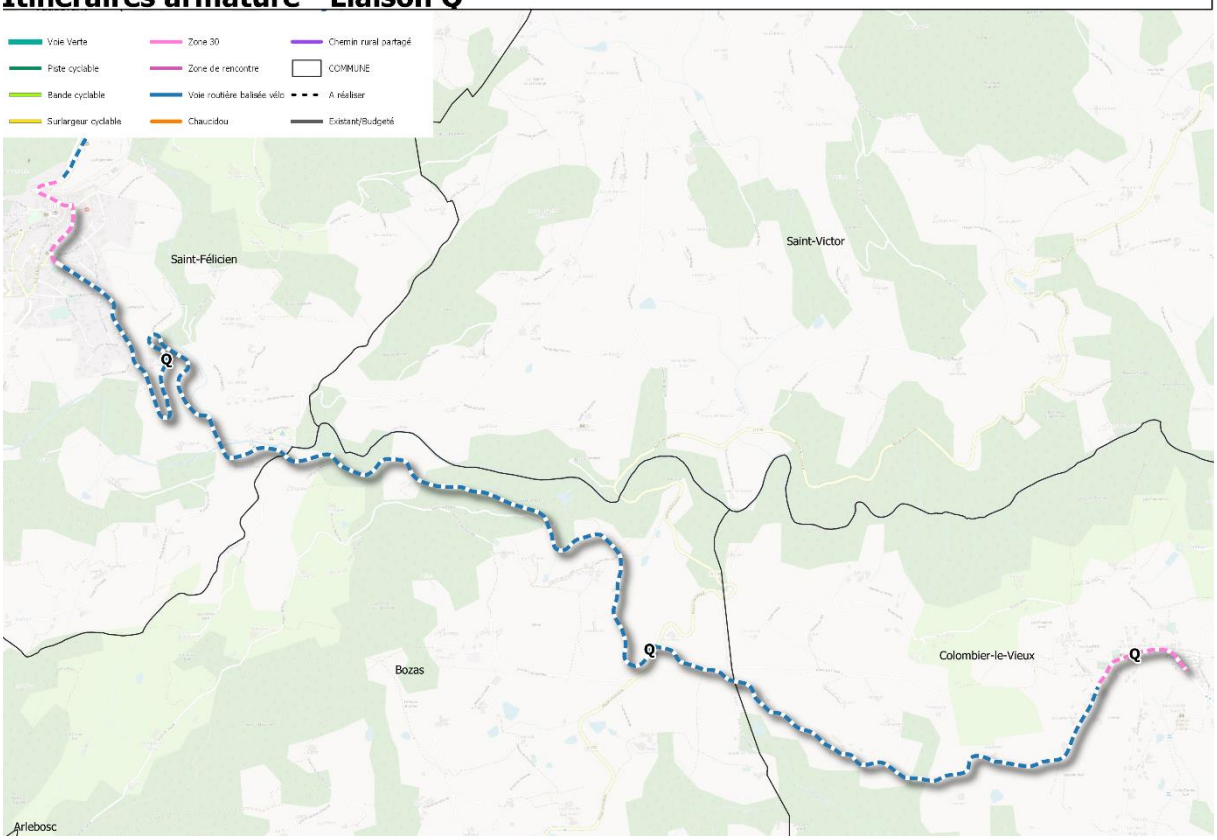
Chemin le Balayn (Saint-Félicien)
VOIE ROUTIÈRE BALISÉE VÉLO



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.15. Liaison Q : Saint-Félicien - Colombier-le-Vieux

Itinéraires armature - Liaison Q



Rôle	Points d'intérêt desservis
Relier ces deux communes, assurer une desserte entre le camping de Pierregeais et le centre de Saint-Félicien	Centre-bourg de Saint-Félicien, camping de Pierregeais

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Rue du Meunier (RD 234), rue de Colombier-le-Vieux (RD 234), route de Saint-Félicien (RD 234), Grande Rue	Arche Agglo, Communes

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	8,9
Linéaire déjà aménagé (en km)	
Linéaire restant à aménager (en km)	8,9
Points durs (en nombre)	10
Temps de parcours (en min)	36

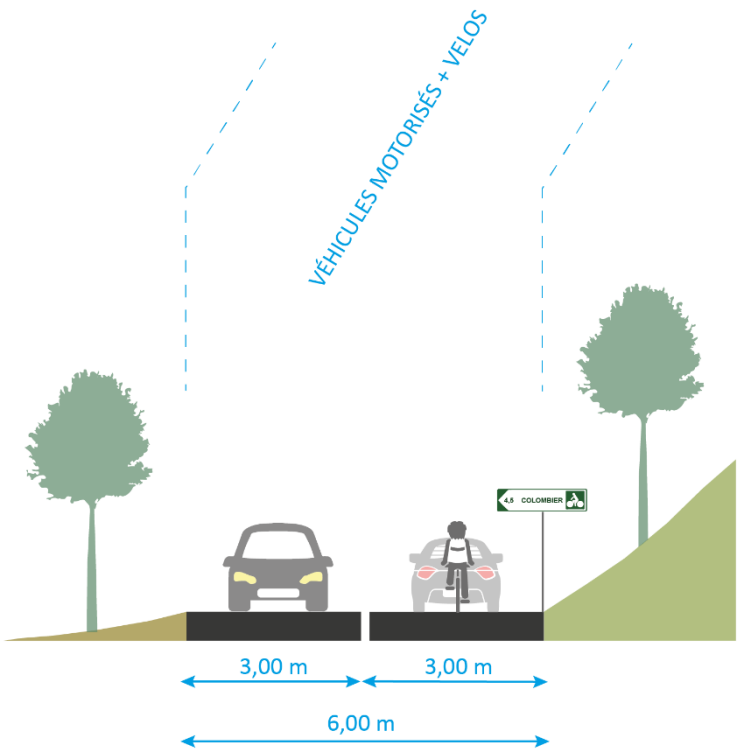
Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable		
Bande Cyclable		
Voie verte		
Zone 30	0,9	122 154 €
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo	8,0	17 707 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		150 000 €
Total	**8,9**	**289 862 €**

Estimation Financière

289 862 €

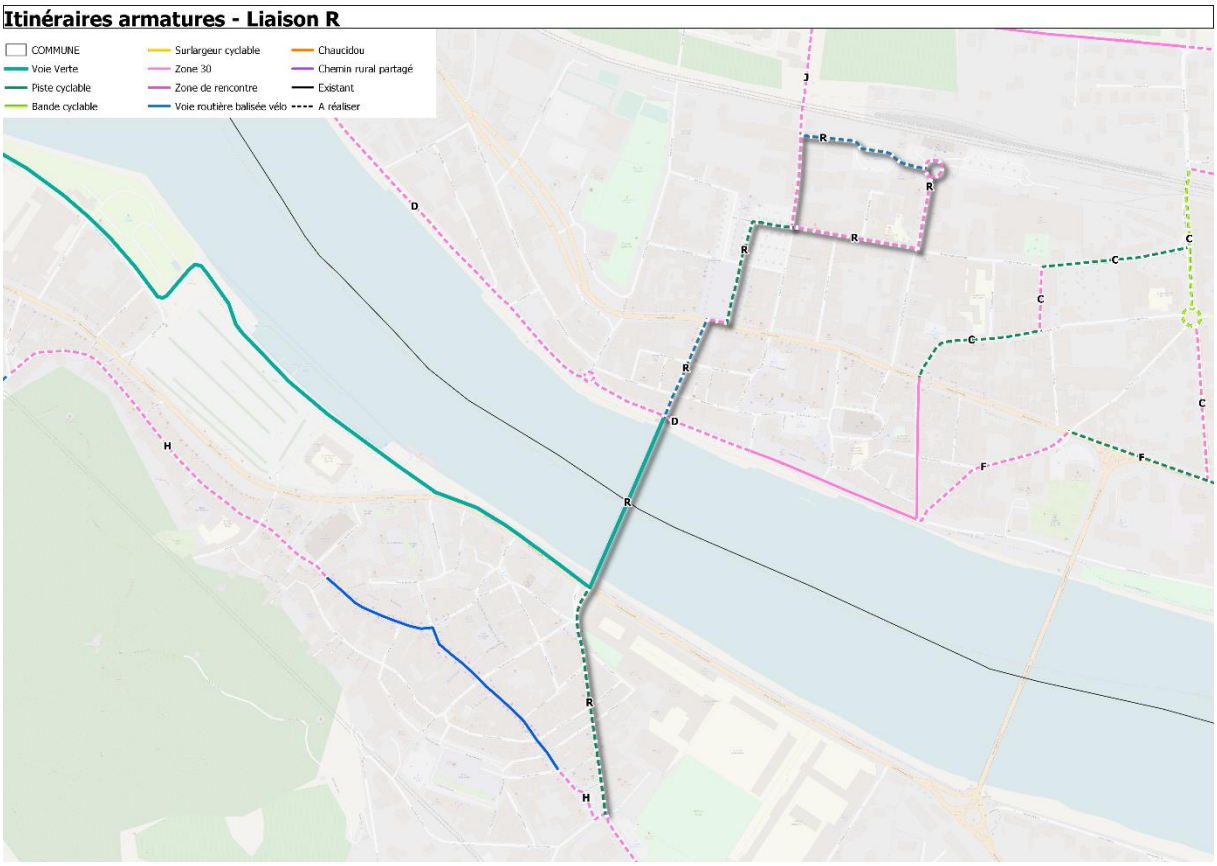
Coupes de voirie

RD 234 (Bozas)
VOIE ROUTIÈRE BALISÉE VÉLO



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.16. Liaison R : Place Rampon - Gare de Tain



Rôle	Points d'intérêt desservis
Conforter le lien cyclable entre les centres des deux communes du pôle urbain principal, répondre aux déplacements quotidiens et à ceux en rabattement vers la gare de Tain-l'Hermitage	Centres-villes des deux communes (nombreux équipements publics et commerces), gare de Tain-l'Hermitage

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Place Rampon, Rue Thiers, passerelle Marc Seguin, rue Joseph Peala, avenue Jean Jaurès (N7), Place du Taurobole, Rue de l'Hermitage, rue Elie Renaud, rue Emile Friol, avenue Pau Durand, place du 19 Mars 1962	Arche Agglo, DIR Centre-Est

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	1,3
Linéaire déjà aménagé (en km)	0,2
Linéaire restant à aménager (en km)	1,1
Points durs (en nombre)	6
Temps de parcours (en min)	6

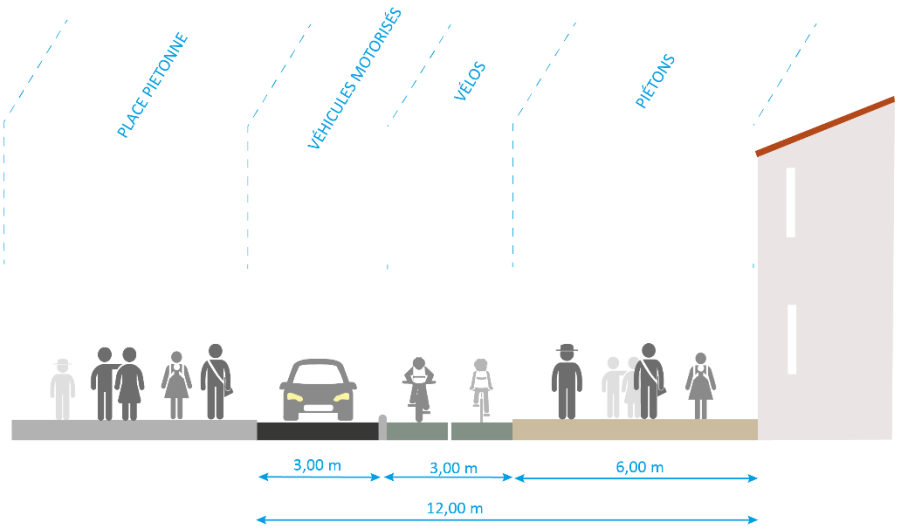
Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable	0,4	192 552€
Bande Cyclable		
Voie verte		
Zone 30	0,5	56 363€
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo	0,2	330 €
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		150 000 €
Total	**1,1**	**399 509 €**

Estimation Financière

399 509€

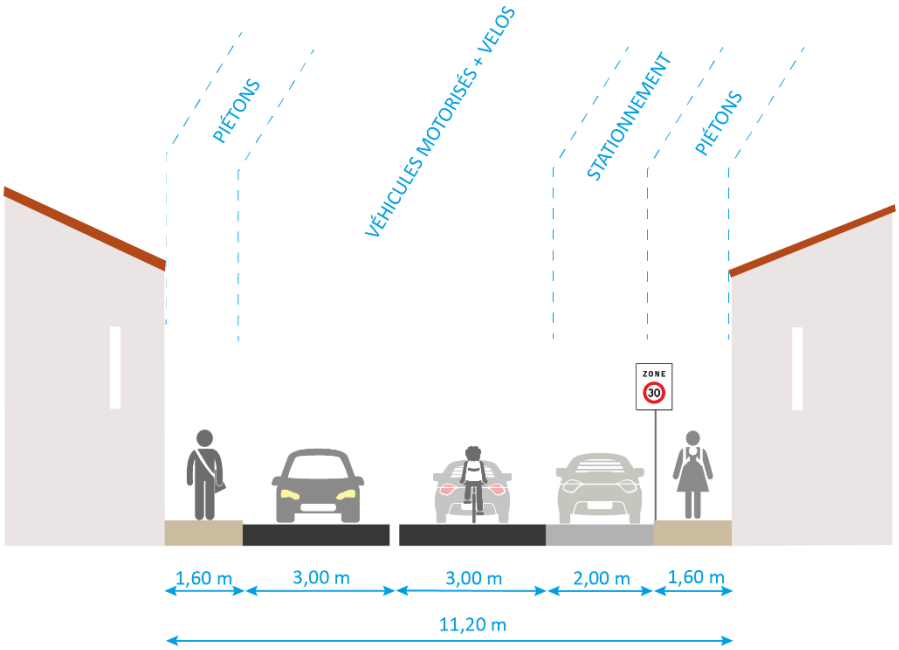
Coupes de voirie

Place Taurobole (Tain-l'Hermitage)
PISTE CYCLABLE



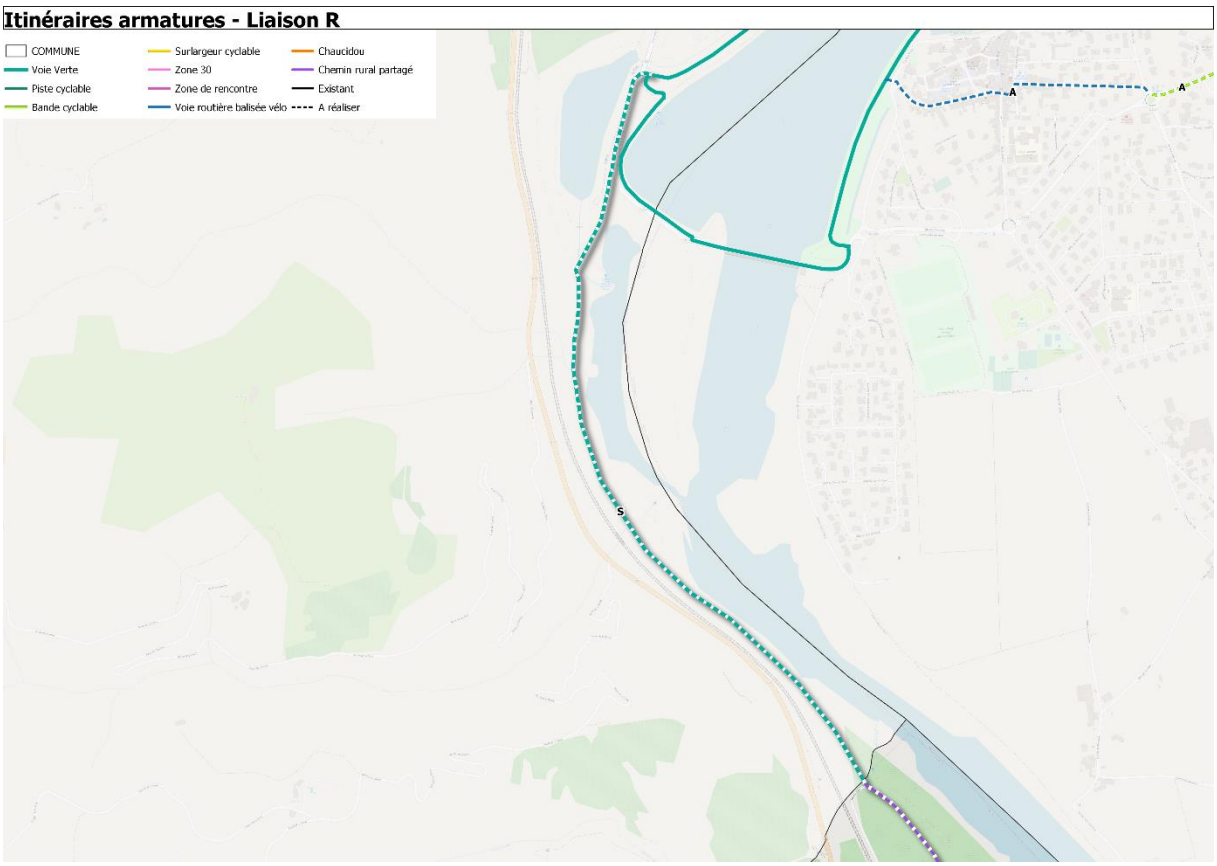
Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Rue Emile Friol (Tain-l'Hermitage)
ZONE 30



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.17. Liaison S : Glun - Chateaubourg



Rôle	Points d'intérêt desservis
Répondre aux déplacements touristiques	Centre-bourg et Château de Châteaubourg

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Voie verte (étude de faisabilité en cours, menée par le Département et Arche Agglo)	Département de l'Ardèche

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	1,7
Linéaire déjà aménagé (en km)	
Linéaire restant à aménager (en km)	1,7
Points durs (en nombre)	
Temps de parcours (en min)	7

Estimation Financière

578 185 €

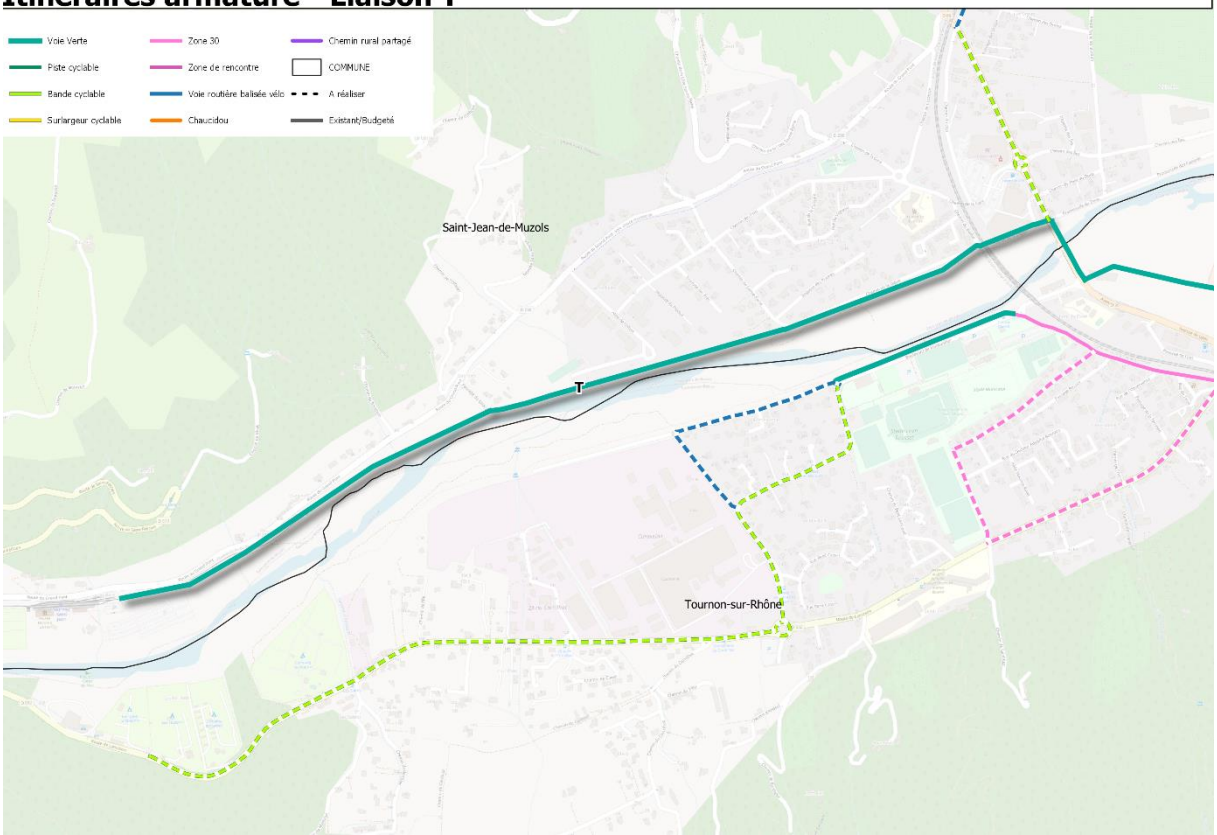
Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable		
Bande Cyclable		
Voie verte	1,7	578 185 €
Zone 30		
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo		
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		
Total	**1,7**	**578 185 €**

Coupes de voirie

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

5.18. Liaison T : Saint-Jean-de-Muzols

Itinéraires armature - Liaison T



Rôle	Points d'intérêt desservis
Assurer un accès à la gare du Mastrou (train de l'Ardèche) et au camping Le Castelet	Gare du Mastrou, camping Le Castelet

Itinéraire	Maîtrise d'ouvrage
Voie verte du chemin de la Digue (existante)	Arche Agglo

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Caractéristiques de la liaison	
Linéaire total (en km)	2,3
Linéaire déjà aménagé (en km)	2,3
Linéaire restant à aménager (en km)	
Points durs (en nombre)	
Temps de parcours (en min)	9

Estimation Financière

Aménagement déjà existant

Typologie d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût estimé
Piste Cyclable		
Bande Cyclable		
Voie verte		
Zone 30		
Chaucidou		
Voir routière balisée vélo		
Bande multifonctionnelle		
Chemin rural partagé		
Points durs		
Total	**Aménagement déjà existant**	

Coupes de voirie

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

6. PROGRAMMATION DE LA DEMARCHE

6.1. Estimation financière détaillée

Les aménagements à réaliser ont été définis précédemment selon les liaisons et les tronçons proposés. Des ratios de coûts linéaires par type d'aménagement ont été utilisés pour estimer le coût d'aménagement de chaque liaison du réseau armature. Les coûts de résorption des points durs présents dans ces liaisons sont également intégrés au chiffrage présenté ci-dessous.

Liaison	Piste Cyclable	Bande Cyclable	Voie verte	Zone 30	Chau cidou	Voie routière balisée vélo	Bande multi-fonction nelle	Chemin rural partagé	Coût des points durs	Total
A	73 391,85 €	64 278,12 €	93 881,57 €	329 368,73 €		11 466,31 €		1 208 €	622 000,00 €	1 195 594,89 €
B		20 196,22 €				7 877,36 €			166 000,00 €	194 073,57 €
C	1 235 793,51 €	8 271,62 €		138 751,89 €		5 677,44 €			276 000,00 €	1 664 494,46 €
D	563 448,15 €	34 383,23 €		142 160,07 €		3 358,93 €			120 000,00 €	863 350,38 €
E				10 007,72 €		9 829,90 €			30 000,00 €	49 837,62 €
F	643 670,24 €		17 650,54 €	27 963,40 €					120 000,00 €	809 284,17 €
G				73 162,55 €		22 855,89 €			200 000,00 €	296 018,44 €
H		88 081,10 €		249 504,27 €		2 359,28 €			196 000,00 €	535 944,65 €
I				37 297,25 €		14 230,50 €			120 000,00 €	171 527,76 €
J	1 628 595,00 €	5 014,87 €	145 165,14 €	190 160,01 €		17 482,17 €			906 000,00 €	2 892 417,20 €
L	139 314,18 €		2 242 973,53 €			12 937,78 €			790 000,00 €	3 185 225,49 €
N										
O	687 223,72 €						29 707 €		100 000,00 €	816 930,56 €
P				95 209,54 €		12 769,95 €			120 000,00 €	227 979,49 €
Q				121 957,50 €		17 715,35 €			150 000,00 €	289 672,85 €
R	192 552,47 €			56 363,88 €		593,21 €			150 000,00 €	399 509,56 €
S			578 185,29 €							578 185,29 €
T										
Total	**5 163 989,12 €**	**220 225,16 €**	**3 077 856 €**	**1 471 906 €**		**139 154 €**	**29 707 €**	**1 307 €**	**4 066 000,00 €**	**14 170 046,38 €**

L'itinéraire C présente un segment à court terme et un segment à long terme, tandis que l'itinéraire L présente deux variantes (voir les fiches concernées, ci-dessus). L'ensemble de ces segments ou variantes sont chiffrés et intégrés au tableau ci-dessus.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

6.2. Estimation financière synthétique

Le tableau ci-dessous indique le coût de chaque liaison cyclable :

Liaison	Linéaire cyclable	Points durs	Total
A	573 594,89 €	622 000,00 €	1 195 594,89 €
B	28 073,57 €	166 000,00 €	194 073,57 €
C	1 388 494,46 €	276 000,00 €	1 664 494,46 €
D	743 350,38 €	120 000,00 €	863 350,38 €
E	19 837,62 €	30 000,00 €	49 837,62 €
F	689 284,17 €	120 000,00 €	809 284,17 €
G	96 018,44 €	200 000,00 €	296 018,44 €
H	339 944,65 €	196 000,00 €	535 944,65 €
I	51 527,76 €	120 000,00 €	171 527,76 €
J	1 986 417,20 €	906 000,00 €	2 892 417,20 €
L	2 395 225,49 €	790 000,00 €	3 185 225,49 €
N			
O	716 930,56 €	100 000,00 €	816 930,56 €
P	107 979,49 €	120 000,00 €	227 979,49 €
Q	139 672,85 €	150 000,00 €	289 672,85 €
R	249 509,56 €	150 000,00 €	399 509,56 €
S	578 185,29 €		578 185,29 €
T			
Total	**10 104 046,38 €**	**4 066 000,00 €**	**14 170 046,38 €**

De manière globale, à l'échelle intercommunale, les collectivités locales devront mobiliser les montants suivants (selon les hypothèses) :

- Hypothèse pessimiste (30 % de subvention) : 9 919 032€
- Hypothèse intermédiaire (50 % de subvention) : 7 085 023 €
- Hypothèse optimiste (70% de subvention) 4 251 013€

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

6.3. Localisation des aménagements

Le tableau présenté ci-dessous détaille les coûts des aménagements **des itinéraires armature** selon leur commune de localisation et leur appartenance à une liaison. De plus, ce tableau présence trois hypothèses quant à la participation financière des collectivités locales, en fonction des subventions mobilisées (voir modalités de financement dans la partie suivante). La première hypothèse représente le pire des cas, sans participation financière des partenaires (cette hypothèse est fortement improbable, au regard des subventions disponibles). La somme apportée par les collectivités locales se situera sans-doute entre l'hypothèse intermédiaire (50% de subventions) et l'hypothèse optimiste (70% de subventions). Cela tient compte de la participation financière de l'Etat (DREAL, ADEME) et des partenaires (notamment les Départements).

Commune	Linéaire existant (en km)	Linéaire à réaliser (en km)	Linéaire total (en km)	Points durs (en nombre)	Coût Point durs	Coût Linéaire	Coût total estimé
Bozas		3,192,35	3,2	3	40 000 €	7 023,18 €	47 023,18 €
Chanos-Curson	1,6	0,681,13	2,3			139 771,76 €	139 771,76 €
Charmes-sur-l'Herbasse		5,174,27	6,9	8	670 000 €	594 835,72 €	1 264 835,72 €
Chavannes		3,469,26	3,5	8	110 000 €	320 166,01 €	430 166,01 €
Colombier-le-Vieux		2,826,88	2,8	2	20 000 €	80 120,52 €	100 120,52 €
Crozes-Hermitage		1,9	1,9			129 624,73 €	129 624,73 €
Étables		1,6	1,6	5	80 000 €	44 335,22 €	124 335,22 €
Gervans		2,7	2,4	2	80 000 €	343 686,72 €	423 686,72 €
Glun	0,7	2,7	3,4			580 494,00 €	580 494,00 €
La Roche-de-Glun	9,7	3,2	10,1		86 000 €	42 976,38 €	128 976,38 €
Larnage		1,9	2,0	2	30 000 €	14 136,46 €	44 136,46 €
Lemps		9,8	9,8	5	110 000 €	48 122,48 €	158 122,48 €
Margès	2,0	2,7	4,7	3	50 000 €	843 008,32 €	893 008,32 €
Marsaz	0,1	1,3	1,5	8	110 000 €	55 641,44 €	165 641,44 €
Mauves	0,6	6,4	7,0	4	90 000 €	186 381,01 €	276 381,01 €
Mercurol-Veaunes	1,3	9,7	12,2	16	432 000 €	2 178 660,43 €	2 610 660,43 €
Plats		2,1	2,1	4	50 000 €	41 399,98 €	91 399,98 €
Pont-de-l'Isère		3,8	1,2	2	200 000 €	73 253,64 €	273 253,64 €
Saint-Donat-sur-l'Herbasse	0,9	8,1	10,9	27	230 000 €	1 676 827,08 €	1 906 827,08 €
Saint-Félicien		7,6	7,6	8	160 000 €	105 388,40 €	265 388,40 €
Saint-Jean-de-Muzols	2,3	2,9	5,2	3	136 000 €	30 224,71 €	166 224,71 €
Saint-Victor		1,8	1,8	5	50 000 €	55 120,25 €	105 120,25 €
Tain-l'Hermitage	2,6	8,7	11,5	21	730 000 €	1 774 615,92 €	2 504 615,92 €
Tournon-sur-Rhône	3,3	8,8	12,2	14	562 000 €	736 822,42 €	1 298 822,42 €
Vion	1,2	0,6	1,8	1	40 000 €	1 409,61 €	41 409,61 €
Total	**26,4**	**101,5**	**134**	**151**	**4 1066 000 €**	**10 104 046,38 €**	**14 170 046,38 €**

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

6.4. Maitrise d'ouvrage des aménagements

Le tableau ci-dessous résume la maîtrise d'ouvrage des liaisons du réseau armature du schéma directeur cyclable d'Arche Agglo :

Itinéraires structurants répondant aux politiques départementales (utilitaires ou loisirs) →

Maîtrise d'ouvrage départementale
Routes départementales, hors agglo (en continuité des liaisons utilitaires)

Maîtrise d'ouvrage communale
Voiries communales

Participation financière du Département

Itinéraires armature et prioritaires à l'échelle d'Arche Agglo →

Maîtrise d'ouvrage d'Arche Agglo
- Voies présentant un intérêt communautaire (par ex. reliant deux polarités urbaines) et voies dans les zones d'activités
- Voies identifiées dans les schémas départementaux (ex : véloroute de l'Herbasse), avec participation départementale

Itinéraires armature et non prioritaires à l'échelle d'ARCHE Agglo →

Maîtrise d'ouvrage d'ARCHE Agglo
Voies présentant un intérêt local (par ex. desservant un équipement scolaire ou permettant de se rabattre vers un point d'intermodalité…)

Possibilité de participation financière d'Arche Agglo (ex : fonds de concours pour les liaisons du schéma cyclable…)

Les principes de maîtrise d'ouvrage des itinéraires armature sont précisés dans le tableau ci-dessous :

- **Itinéraires utilitaires** *(rayon de 7 km autour de Tain / Tournon, rayon de 5 km autour de Saint-Donat, rayon de 3 km autour de Saint-Félicien)*
  - **Routes départementales, hors zone agglomérée/urbanisée :**
    - Département (secteur Tain-Tournon et St Donat)
    - ARCHE Agglo (secteur St Félicien)
  - **RD en zone agglomérée/urbanisée ou voies communales:**
    - **Itinéraires prioritaires (A, B, C, D, F, J, L, R, O et P)** : ARCHE Agglo (sans participation des communes)
    - **Itinéraires non prioritaires** : ARCHE Agglo (avec participation des communes)

- **Itinéraires utilitaires** *(hors rayon de 7 km autour de Tain / Tournon, hors rayon de 5 km autour de Saint-Donat, hors rayon de 3 km autour de Saint-Félicien)*
  - **Quelque soit la voirie** : ARCHE Agglo (avec participation communes)

- **Itinéraires touristiques** (véloroute Tain - Saint-Donat, soit la liaison J, voie verte de l'Herbasse, soit la L, voie verte Glun – Chateaubourg, soit la S)
  - **RD ou voies communales :** Arche Agglo (participation du Département)

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Itinéraires utilitaires

Les itinéraires cyclables correspondant aux politiques cyclables des Départements, situés sur route départementale, hors agglomération, sont sous maîtrise d'ouvrage départementale. Par ailleurs, les itinéraires répondant à ces politiques, mais situés sur route communale, sont sous maîtrise d'ouvrage communale. Pour rappel, les politiques des Départements consistent à développer des itinéraires cyclables dans les « aires de déplacements du quotidien » (ADQ), soit sur un rayon de 7 km autour de Tain / Tournon, de 5 km autour de Saint-Donat et de 3 km autour de Saint-Félicien. L'ensemble des itinéraires armature au sein de ces périmètres du quotidien, situés sur route départementale, hors agglo, sont donc sous maîtrise d'ouvrage des Départements

Pour tous les autres itinéraires armature, c'est-à-dire ceux situées en dehors des aires du quotidien, ou bien en agglomération (même dans les aires du quotidien), ou encore sur route communale (quel que soit le lieu), la maîtrise d'ouvrage est toujours assurée par Arche Agglo. Toutefois, il convient de les distinguer selon leur niveau de priorité. Les itinéraires armature identifiés comme « prioritaires » dans le présent schéma sont sous maîtrise d'ouvrage d'Arche Agglo et financées à 50% par Arche Agglo (avec des subventions estimées à 50% du coût total). Cela concerne les tronçons qui ne sont pas assurés par le Département, quel que soit le type de route empruntée (route départementale ou communale) et le lieu de l'aménagement (en agglo on pas, dans une ADQ ou pas…).

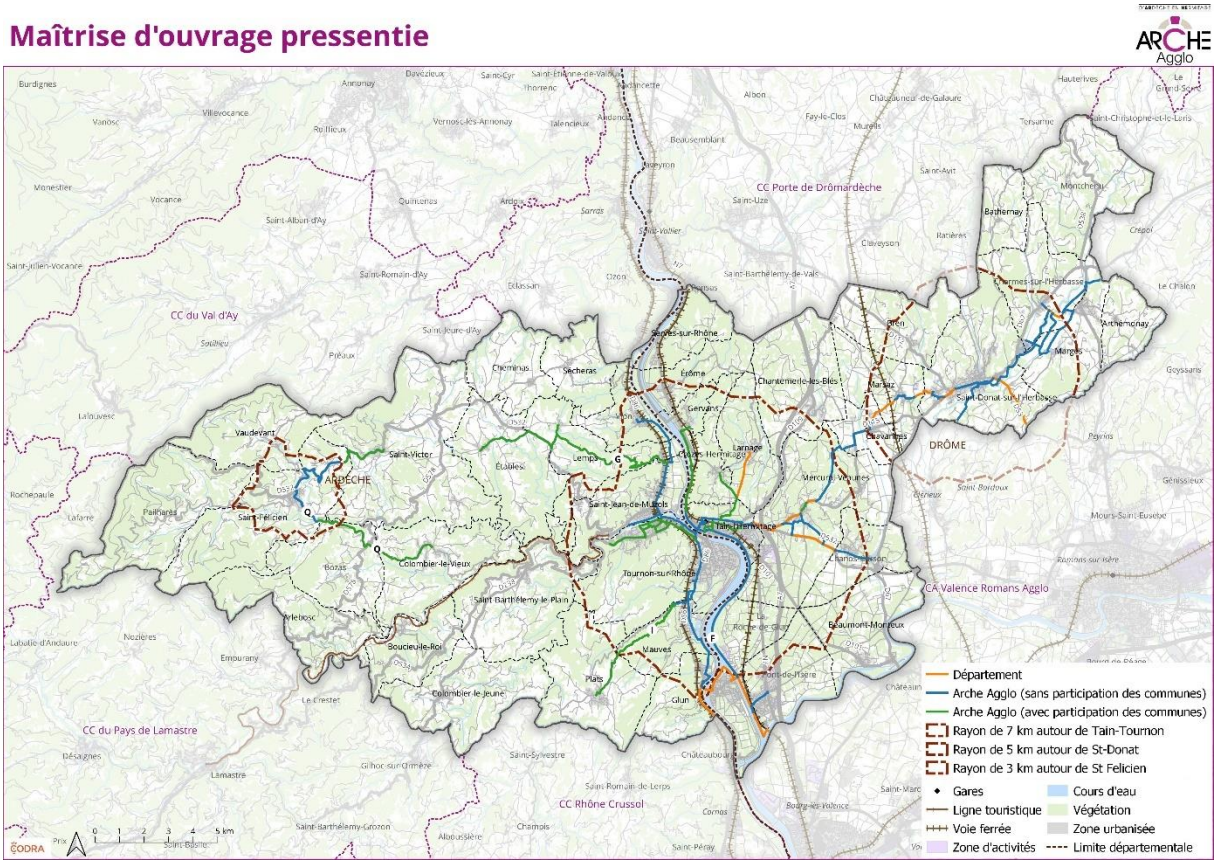
Concernant les itinéraires armature identifiés comme « non prioritaires » dans ce schéma, ils sont également sous maîtrise d'ouvrage d'Arche Agglo. Toutefois, Arche Agglo ne finance que 30% du coût, tandis que les Communes financent une part fixe de 20% du coût (avec des subventions estimées à 50% du coût total). Cela concerne les tronçons qui ne sont pas assurés par le Département, quel que soit le type de route empruntée (route départementale ou communale) et le lieu de l'aménagement (en agglo on pas, dans une ADQ ou pas…).

Itinéraires touristiques

Concernant les itinéraires touristiques, les Départements ne souhaitent pas se positionner en tant que maîtres d'ouvrages de ces itinéraires. Cela concerne notamment la liaison J, correspondant à la véloroute de l'Herbasse, figurant dans le schéma cyclable de la Drôme.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

La carte ci-dessous représente la maîtrise d'ouvrage pressentie des itinéraires cyclables, selon les critères établis plus haut :



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Le tableau ci-dessous représente la maîtrise d'ouvrage pressentie des itinéraires cyclables, selon les critères établis précédemment :

Maître d'ouvrage	**Linéaire à aménager (en km)**	**Coût total**	**Département**	**Collectivités locales**	**Subventions** *(hypothèse intermédiaire de 50% de subventions)*	**Reste à charge des collectivités locales (50% du coût total)**		
						Cas 1	**Cas 2**	
						Arche Agglo *(50%)*	**Arche Agglo** *(30%)*	**Commune(s)** *(part fixe de 20%)*
Cas 1 : Arche Agglo (sans participation des communes)	78,8	8 972 551 €		8 972 551 €	4 486 275 €	4 486 275 €		
Cas 2 : Arche Agglo (avec participation des communes)	9,8	1 368 739 €		1 368 739 €	684 369 €		410 621 €	273 747 €
Département	12,8	3 838 763 €	3 838 763 €					
Ensemble	**101,5**	**14 170 046 €**	**3 838 763 €**	**10 341 290 €**	**5 170 645 €**	**4 486 275 €**	**410 621 €**	**273 747 €**

Le Département assure le financement des itinéraires sous maîtrise d'ouvrage départementale, ce qui correspond à environ 27% du coût de la mise en œuvre du schéma.

Par ailleurs, Arche Agglo est maître d'ouvrage de tous les autres itinéraires. Il est estimé que 50% du coût de ces liaisons seront assurés par des subventions de l'Etat, la Région et le Département. Le reste à charge des collectivités locales est donc de 50%.

Pour les liaisons sous maîtrise d'ouvrage d'Arche Agglo, deux cas de figures ont été retenus :

- Liaisons prioritaires : reste à charge assuré entièrement par Arche Agglo
- Liaisons non prioritaires : coût fixe de 20% assuré par les Communes et reste à charge assuré par Arche Agglo

De manière générale, Arche Agglo assure 61% du coût total de mise en œuvre du schéma, tandis que les communes en assurent 2% de ce coût.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

6.5. Modalités de financement

DREAL - Fonds mobilités actives – Appel à projets « Aménagements cyclables »

A travers l'appel à projets « Aménagements cyclables », la DREAL subventionne la réalisation d'aménagements facilitant l'usage du vélo. Un premier appel à projets a été organisé en septembre 2019, un deuxième en septembre 2020, un troisième en septembre 2021 et un quatrième en février 2022. Le prochain AAP devrait avoir lieu en 2023. Ce dispositif vise à soutenir le déploiement d'itinéraires cyclables structurants, en résorbant les discontinuités cyclables, à travers la création de passerelles, la réhabilitation de ponts ou de tunnels, la sécurisation de franchissements de carrefours complexes, etc.

Il contient deux volets :

- Discontinuité : ouvrage d'art (pont, passerelle, tunnel), traitement d'un point noir de sécurité routière (carrefours dangereux, trafic dense),
- Itinéraire sécurisé : création d'une piste cyclable ou voie verte, justifiée par les trafics et les vitesses, en application des recommandations du CEREMA

Depuis le lancement du Fonds Mobilités Actives, 215 millions d'euros ont déjà engagés à l'échelle nationale. Dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, 243 kilomètres de voies cyclables ont été subventionnés par l'État, pour un total de 40,7 millions d'euros.

Pour l'AAP de 2022, l'enveloppe globale à l'échelle nationale était de 50 millions d'euros, dont 8,7 millions dans la région Auvergne-Rhône-Alpes. Au total, 12 projets ont été lauréats du « Fonds Mobilités Actives » en Auvergne-Rhône-Alpes en 2022, mais aucun sur le territoire d'Arche Agglo.

Les modalités de financement sont les suivantes :

- Taux de 40% à 50% pour un ouvrage de franchissement d'une coupure ou un aménagement cyclable (unité urbaine de moins de 100 000 habitants)
- Plafond de 200 000 d'euros (soit 1 M € maximum)

L'appel à projets de février 2022 venait en complément de celui lancé en 2021, qui ne retenait que les demandes de plus de 1 M € de subvention. En effet, pour l'AAP de 2022, la subvention maximale attribuée à un projet était de 1 M €. Cela permet de soutenir des projets moins conséquents que les années précédentes, en donnant plus de possibilités aux collectivités pour financer les projets locaux.

De plus, les DDT peuvent apporter un accompagnement financier à la préparation des projets d'itinéraires cyclables (aide cumulable avec celle de la DREAL).

DREAL - France Relance - Appel à projets « Aménagements cyclables »

Dans le cadre du plan France Relance, l'Etat déploie une enveloppe de 100 M €, territorialisée en régions, afin de financer des aménagements cyclables, en complément des crédits déjà mis en place via le Fonds Mobilités Actives (voir ci-dessus) et la Dotation de soutien à l'investissement local.

Cet appel à projets est doté d'un montant de 12 millions d'euros dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, à engager en 2022. L'AAP de 2022 est ouvert du 15 décembre 2021 jusqu'au 30 avril 2022 inclus.

Ce dispositif vise à soutenir les territoires pour la réalisation de projets d'aménagements cyclables de qualité, permettant de relier dans les meilleures conditions de sécurité des zones d'emploi, d'habitat, des établissements d'enseignement et de formation, des services, et de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Deux types de projets seront susceptibles d'être financés :

- Le franchissement d'une discontinuité, nécessitant le traitement d'un carrefour ou encore la réalisation d'un ouvrage
- La réalisation d'une partie ou de la totalité d'un itinéraire cyclable sécurisé, piste cyclable ou voie verte

Dans tous les cas, ces projets devront s'inscrire dans une politique globale de la collectivité, et constituer ou s'intégrer à un itinéraire cyclable cohérent.

L'appel à projets est ouvert à tous les maîtres d'ouvrage publics sur tous les territoires urbains, péri-urbains ou ruraux, notamment les communes, les départements, les groupements de collectivités, les autorités organisatrices de la mobilité, les établissements publics de coopération intercommunale, dès lors que le projet s'inscrit dans une politique cyclable cohérente à l'échelle du territoire et qu'il respecte les recommandations techniques élaborées par le CEREMA. Il doit permettre d'intensifier la réalisation d'aménagements cyclables identifiés comme nécessaires dans des secteurs à enjeu.

ADEME - Programme « AVELO 2 » - Accompagnement aux politiques cyclables

Dans le cadre du programme AVELO 1, deux appels à projets « Vélos et territoires » ont déjà été organisés en 2019 et en 2020. Au total, 224 collectivités ont bénéficié de ces aides, notamment pour le financement de schémas directeurs cyclables, de services de location de vélos et de campagnes de communication en faveur du vélo.

Le programme AVELO 2 a été lancé en 2021. Deux nouveaux appels à projet sont organisés chaque année entre 2021 et 2024. Au total, 400 collectivités devraient en bénéficier d'ici 2024. Le premier appel à projet du programme AVELO 2 a été mis en place entre mars et juin 2021, avec un deuxième relevé entre janvier et avril 2022.

Cet appel à projets comporte plusieurs axes :

- Axe 1 : Construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables (schémas cyclables, diagnostic, études de maîtrise d'œuvre…),
- Axe 2 : Expérimentation de services vélo (location, prêt, ateliers de réparation…),
- Axe 3 : Animation et promotion de politiques cyclables intégrées (campagnes de communication évènements, formations…),
- Axe 4 : Recrutement de chargés de mission vélo au sein des territoires.

L'enveloppe globale est de 25 millions d'euros (pour l'ensemble du programme). Le taux de subvention maximal est de 60 %. L'assiette des dépenses éligibles par axe est plafonnée à 100 000 € (hors axe 4). Le montant total maximal de l'aide par porteur de projet est de 200 000 € (hors axe 4). Concernant l'axe 4, le montant de l'aide (montant forfaitaire) est de 30 000 € / an sur trois ans par agent contractuel. Les bénéficiaires ont jusqu'au 30 juin 2024 pour mener leur projet à son terme.

Les EPCI de moins de 250 000 habitants dont la ville la plus peuplée fait moins de 100 000 habitants (tels qu'Arche Agglo) sont éligibles sur l'ensemble de leurs communes, sans aucune condition supplémentaire.

Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)

La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) permet de financer les grandes priorités d'investissement des communes ou de leurs groupements. L'enveloppe annuelle s'élève à 570 M€. En complément, une enveloppe exceptionnelle de 950 M€ est ouverte sur les exercices 2020 et 2021. La DSIL soutient également la réalisation d'opérations visant au développement des territoires ruraux inscrites dans un contrat de ruralité signé entre l'État et les groupements de communes.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Toutes les communes et tous les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre, ainsi que les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR) peuvent percevoir la DSIL.

La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) a été instituée en 2016. Ce dispositif figure dans le code général des collectivités territoriales (CGCT). Une circulaire et des annexes précisent chaque année les principales règles de répartition et d'emploi des enveloppes régionales.

La loi fixe 6 grandes priorités thématiques éligibles à un financement. L'axe 3, intitulé « Développement d'infrastructures en faveur de la mobilité », permet notamment de financer des aménagements cyclables. Sauf dérogation au cas par cas, le taux d'intervention varie de 20 % à 40 % par opération. De plus, il ne peut être accordé un montant de subvention inférieur à 5 000 €.

Région Auvergne-Rhône-Alpes

La Région Normandie a mis en place un dispositif appelé « Aménager une véloroute », destiné au financement de véloroutes / voies vertes prioritaires. Cette aide s'adresse aux groupements de communes (établissements publics de coopération intercommunale, syndicats de communes…), syndicats mixtes, départements et établissements publics, et de manière exceptionnelle aux communes. Les projets doivent répondre aux critères définis dans le cahier des charges des Véloroutes et Voies Vertes du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national.

Le soutien régional est défini au regard des caractéristiques du projet (notamment : complexité, enjeux locaux, topographie…) et des cofinancements demandés (FEDER POI Loire, FEADER Auvergne…) qui peuvent impliquer des règles spécifiques ou de contrats spécifiques.

Cette aide permet de financer l'aménagement des itinéraires cyclables d'intérêt régional. Le seul axe concerné sur le territoire d'Arche Agglo est la ViaRhôna (EV17). Le montant de l'aide est de 30 % de la dépense subventionnable, afin de représenter un réel effet levier. Le plafond de dépenses est examiné au cas par cas, avec en niveau de référence le coût de 100.000 € HT du kilomètre.

Pour les sections complexes, telles que les franchissements (ponts, passerelles, tunnels) et/ou présentant une difficulté importante du fait de la topographie ou de la sécurité, le montant de l'aide le plafond appliqué est examiné en fonction des caractéristiques de l'ouvrage ou de la section.

La Région a également mis en place le dispositif « Contrat d'aménagements de mobilités vertes - Abords des gares et haltes ferroviaires ». Il concerne l'aménagement des abords des gares et des haltes ferroviaires. L'objectif est d'améliorer, pour les usagers des transports régionaux, l'accès aux gares, l'accueil, l'intermodalité, etc. Ce dispositif pourrait être mobilisé pour les aménagements cyclables aux abords immédiats de la gare de Tain-l'Hermitage.

Les bénéficiaires sont les collectivités territoriales de la région et leurs groupements.

La Région intervient sous la forme de subvention plafonnée (le cas le plus favorable est retenu) :

- Soit à 50 % maximum de la dépense subventionnable dans la limite d'un montant calculé selon la fréquentation attendue à l'issue du projet (900 € par voyage et par jour)
- Soit à 50 % maximum de la dépense subventionnable dans la limite d'un montant maximum de 300 000 €

Les opérations éligibles visent à améliorer, pour les usagers des transports régionaux :

- L'accès aux gares et haltes ferroviaires : jalonnement, cheminements piétons et modes doux, parvis…
- L'intermodalité : stationnement tous modes, réorganisation des circulations et des arrêts…
- L'accueil, le confort, la sécurité, l'information et la sûreté des usagers : conditions d'attente, signalétique, information statique et dynamique, éclairage…
- Les travaux d'embellissement et paysagers
- Les travaux préparatoires

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

L'aide de la Région est réservée aux projets d'investissement, y compris les frais d'études afférents. Les aménagements relevant d'opérations strictement urbaines ou de voirie sont exclus du financement, ainsi que les acquisitions foncières.

Département de l'Ardèche

Le Département de l'Ardèche disposait de modalités de subventions des aménagements cyclables jusqu'en 2021 (année des élections municipales). Ces modalités sont en cours de révision. En sachant que celles-ci de devraient pas être moins favorables que les modalités précédentes, ce schéma fait l'hypothèse d'un maintien des modalités précédentes.

Les modalités de participation du Département de l'Ardèche aux aménagements cyclables (en vigueur jusqu'en 2021) étaient les suivantes :

- Création de voies douces, vélo routes et le maillage fin du territoire : 30 % du montant HT des travaux, plafonnée à 100 000 € /km en milieu rural et à 300 000 €/km en milieu urbain
- Appui technique au travers des études d'opportunité et de maitrise d'œuvre, dans le cadre de l'ATC (aide technique aux collectivités)

Dans le cadre de la réalisation du présent schéma, le Département a indiqué qu'il participera de la réalisation des itinéraires « armature » dans le périmètre de l'aire de déplacement du quotidien de Tain-Tournon (rayon de 7 km autour de Tain-Tournon). Le Département prévoit même de prendre la maîtrise d'ouvrage des itinéraires concernées, sur route départementale, hors agglomération. Par ailleurs, en termes de financement, le présent schéma estime que les modalités présentées ci-dessus s'appliqueront à ces itinéraires « armature ». Cela signifie que le Département apporterait une participation financière à hauteur de 30% des montant des travaux, avec des plafonds variables selon la localisation du tronçon (en agglo / hors agglo).

Département de la Drôme

Le Département de la Drôme a défini les modalités de sa politique cyclable dans la délibération intitulée « Nouvelles orientations de la politique cyclable » (approuvée le 29 mars 2021). Ce document établi les modalités de participation et de financement de Département pour les aménagements cyclables touristiques et utilitaires portés par les collectivités locales.

Pour les itinéraires touristiques, les modalités de participation du Département sont les suivantes :

- Véloroutes voies vertes (VVV) de la Drôme : 30 % du montant HT, avec un plafond de 300 000 € / km et 1 M € par ouvrage d'art, dans la limite de 80 % d'aides cumulées
- Itinéraires reliés à la ViaRhôna : bonification des aides départementales de + 10 % du montant HT des travaux portés soit par les EPCI ou par les communes

Quant aux itinéraires utilitaires (vélo du quotidien »), les modalités sont les suivantes :

- Aménagements cyclables sous maîtrise d'ouvrage départementale (RD hors agglo) : 100% du coût
- Aménagements cyclables sous maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale (RD en agglo, autres voiries) : participation de 30 % au montant HT des travaux (pouvant atteindre 50 %), sur les axes structurants et pertinents (soumis à la réalisation d'un schéma cyclable)
- Plafond de 300 000 €/km (porté à 500 000 €/km en secteur très contraint) et 2 M € pour les ouvrages d'art (passerelles)
- Aménagements cyclables en zone agglomérée dans un rayon de 3 km autour d'un collège : même dispositif
- Soutien au déploiement de bornes de recharge des vélos à assistance électrique (VAE)

Dans le cadre de la réalisation du présent schéma, le Département a validé sa participation pour les itinéraires « armature », correspondant au « vélo du quotidien », situés dans un rayon de 7 km autour

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

de Tain-Tournon et de 5 km autour de Saint-Donat-sur-l'Herbasse. Il assurera la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des tronçons du réseau « armature », situés dans ces périmètres, sur une route départementale, hors agglomération. Les modalités de financement sont décrites ci-dessus.

Par ailleurs, pour le moment, le Département n'a pas souhaité assurer la maîtrise d'ouvrage ni apporter un financement sur les tronçons du réseau « armature » présentant une vocation touristique, c'est-à-dire ceux situés en dehors des périmètres du « vélo du quotidien ». Cette remarque concerne notamment le segment de l'itinéraire J entre Mercurol et Marsaz (qui appartient pourtant à la future véloroute de l'Herbasse).

Arche Agglo

Arche Agglo sera maître d'ouvrage de tous les tronçons des itinéraires « armature » qui ne sont pas sous maîtrise d'ouvrage des Départements. Pour ces tronçons, deux cas de figure ont été retenus :

- Itinéraires « armature » prioritaires sous maîtrise d'ouvrage Agglo : le financement est assuré à 100 % par Arche Agglo (hors subventions)
- Itinéraires « armature » non prioritaires sous maîtrise d'ouvrage Agglo : le financement est assuré à 30 % par Arche Agglo, tandis que les Communes financent une part fixe de 20% du coût total (y compris les subventions)

Communes

Pour les tronçons des itinéraires « armature » non prioritaires sous maîtrise d'ouvrage d'Arche Agglo, les communes apportent une part fixe de 20% du coût total (y compris les subventions).

De plus, les Communes financent la totalité des tronçons appartenant aux liaisons complémentaires.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

6.6. Priorisation des itinéraires cyclables

Une évaluation multicritère a été menée pour l'ensemble des liaisons cyclables, tenant compte de 8 critères techniques, concernant la demande satisfaite, le linéaire à réaliser, le nombre de communes desservies et les points à résorber. Cette analyse permet d'attribuer une note globale à chaque liaison cyclable, montrant son importance pour le territoire.

Liaison	Itinéraire	Linéaire total (en km)	Linéaire à aménager (en km)	Nombre de communes desservies	Coût total	Fréquentation potentielle	Lieux d'intérêt desservis	Points durs à résorber	Note indicative (sur 20)	Priorité de la liaison
A	Tournon-Mauves-Glun-La Roche	17,5	10,3	5	1 195 594,89 €	+++	+++	8	17	1
B	Tournon - Vion	13.1	4,1	4	194 073,57 €	+	+	3	16	1
C	Mercurol-Veaunes - Chanos-Curson	10	6,5	3	1 664 494,46 €	++	++	10	12	2
D	Tain - Gervans	4,8	4,7	3	863 350,38 €	++	++	3	13	2
E	Tournon - Larnage	4,5	4,5	3	49 837,62 €	+	+	2	13	2
F	Tain - Pont-de-l'Isère	8,4	1,6	4	809 284,17 €	++	++	4	17	1
G	Tournon - Etables	10,9	10,9	2	296 018,44 €	+	+	11	10	3
H	Tournon - Saint-Barthélémy-le-Plain	6,5	5,2	2	535 944,65 €	++	+++	8	13	2
I	Mauves - Plats	6,7	6,7	2	171 527,76 €	+	+	7	11	3
J	Tain - Saint-Donat	13.9	13,4	5	2 892 417,20 €	+++	+++	44	13	2
L	Saint-Donat - Charmes - Margès	14,6	12,5	3	3 185 225,49 €	+	+++	16	12	2
N	Pont-de-l'Isère - Valence	1,5	0,0	1		+++	+	0	15	1
O	Saint-Donat - Romans-sur-Isère	2,3	2,5	1	816 930,56 €	++	+	11	10	3
P	Saint-Félicien - Saint-Victor	6,5	6,5	2	227 979,49 €	-	+	8	10	3
Q	Saint-Félicien - Colombier-le-Vieux	8,9	8,9	3	289 672,85 €	-	++	10	11	3
R	Place Rampon - Gare de Tain	1,3	1,1	1	399 509,56 €	+++	+++	6	16	1
S	Glun - Chateaubourg	1,7	1,7	2	578 185,29 €	++	+	0	12	2
T	Saint-Jean-de-Muzols	2,3	0,0	1	**0 €**	++	++	0	15	1

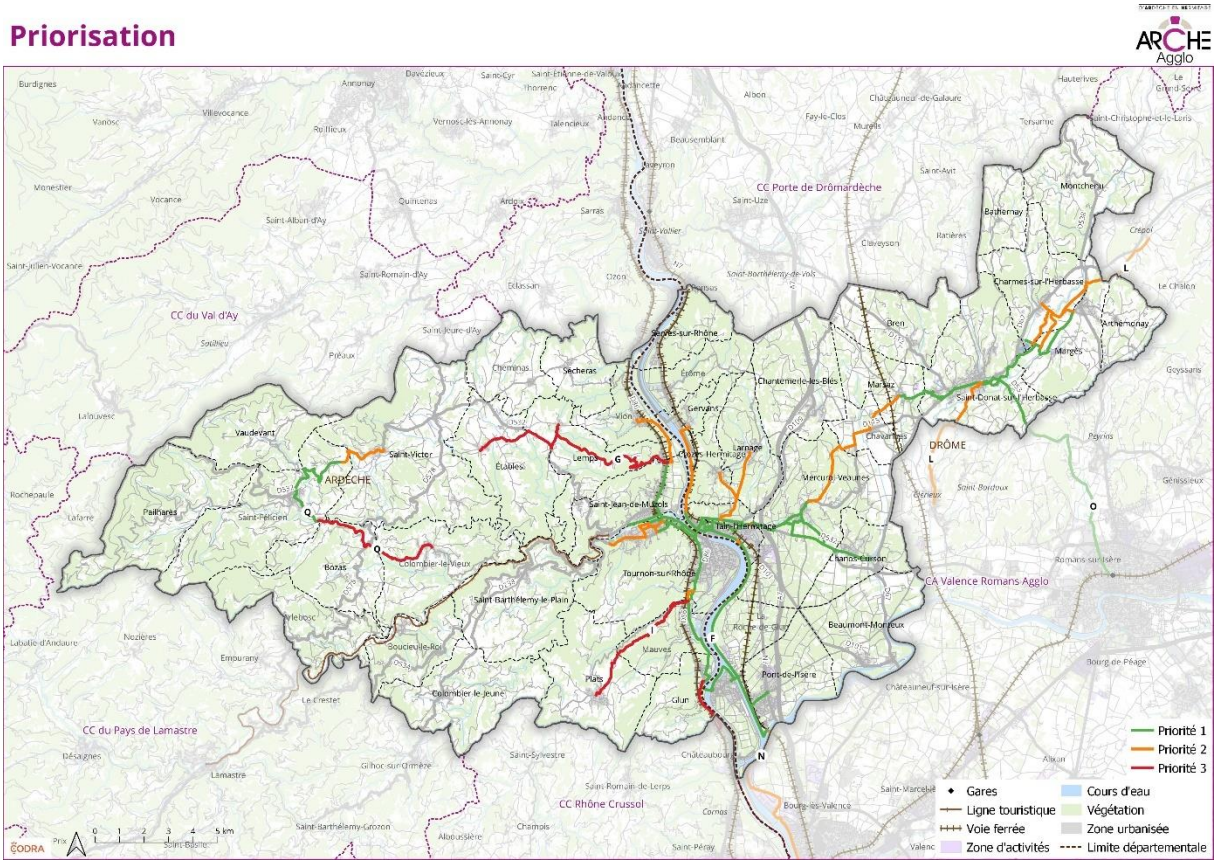
Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

D'après cette analyse, 11 liaisons sont prioritaires : A (Tournon – Pont de l'Isère), B (Tournon – Vion), C (Tain – Chanos-Curson), F (Tain – Pont-de-l'Isère), H : (Tournon – Tournon-nord, J (Tain – Saint-Donat), L (Saint-Donat – Charmes), O (Saint-Donat), P (Saint Félicien – Saint Victor), Q (Saint Félicien – Colombier-le-vieux) et R (Tain – Tournon)

Les liaisons D, D, E, H, J, et N jouent un rôle intermédiaire, et permettent aussi de répondre à un potentiel de demande important en termes de mobilité cyclable, notamment entre Tain-l'Hermitage et Saint-Donat-sur-l'Herbasse, ainsi qu'en direction des centralités de Saint-Donat et Saint-Félicien.

Les liaisons G, I, O, P et Q jouent un rôle moins prépondérant sur le territoire. Elles permettent de répondre à des besoins identifiés dans le cadre de l'étude, entre des communes moins polarisantes pour les déplacements du quotidien.

La priorisation du schéma cyclable est présentée ci-dessous :



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

6.7. Planning d'investissement

Planning d'investissements global

La priorisation des liaisons et l'estimation des coûts des aménagements permettent de définir un premier planning indicatif d'investissement pour la mise en œuvre du réseau armature à 2022 pour l'horizon 2036. Ce planning qui pourra être remanié en fonction des changements d'intention des maîtres d'ouvrage pressentis est présenté ci-dessous :

Priorité	Liaison	Linéaire (en km)	Coût total
Priorité 1	A	9,8	1 121 376,71 €
	B	2,3	150 277,22 €
	C	6,5	1 664 494,46 €
	D	1,0	142 160,07 €
	F	1,6	791 633,63 €
	H	1,6	277 089,81 €
	J	6,8	2 363 360,19 €
	L	4,6	2 124 951,13 €
	O	2,3	736 930,56 €
	P	4,0	121 455,27 €
	Q	2,9	142 529,16 €
	R	1,1	399 509,56 €
	Ensemble	**44,9**	**10 035 767,77 €**
Priorité 2	A	0,5	74 218,17 €
	B	1,7	43 796,36 €
	D	3,6	721 190,31 €
	E	4,5	49 837,62 €
	H	3,5	258 854,84 €
	J	6,6	529 057,01 €
	L	7,9	1 060 274,36 €
	P	2,4	106 524,22 €
	Ensemble	**31,1**	**2 861 403,43 €**
Priorité 3	G	10,9	296 018,44 €
	I	6,7	171 527,76 €
	Q	6,0	147 143,69 €
	S	1,6	578 185,29 €
	Ensemble	**25,3**	**1 272 875,19 €**
TOTAL		**101,5**	**14 170 046,38 €**

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Ce même planning d'investissement est présenté de manière plus synthétique ci-dessous :

Priorité	Période indicative de réalisation	Coût total	Coût annuel
Priorité 1	**2022 - 2026**	**10 035 767,77 €**	2 007 153 €
Priorité 2	**2027 - 2031**	**2 861 403,43 €**	572 281 €
Priorité 3	**2032 - 2036**	**1 272 875,19 €**	254 575 €
Total		**14 170 046,38 €**	944 670 €

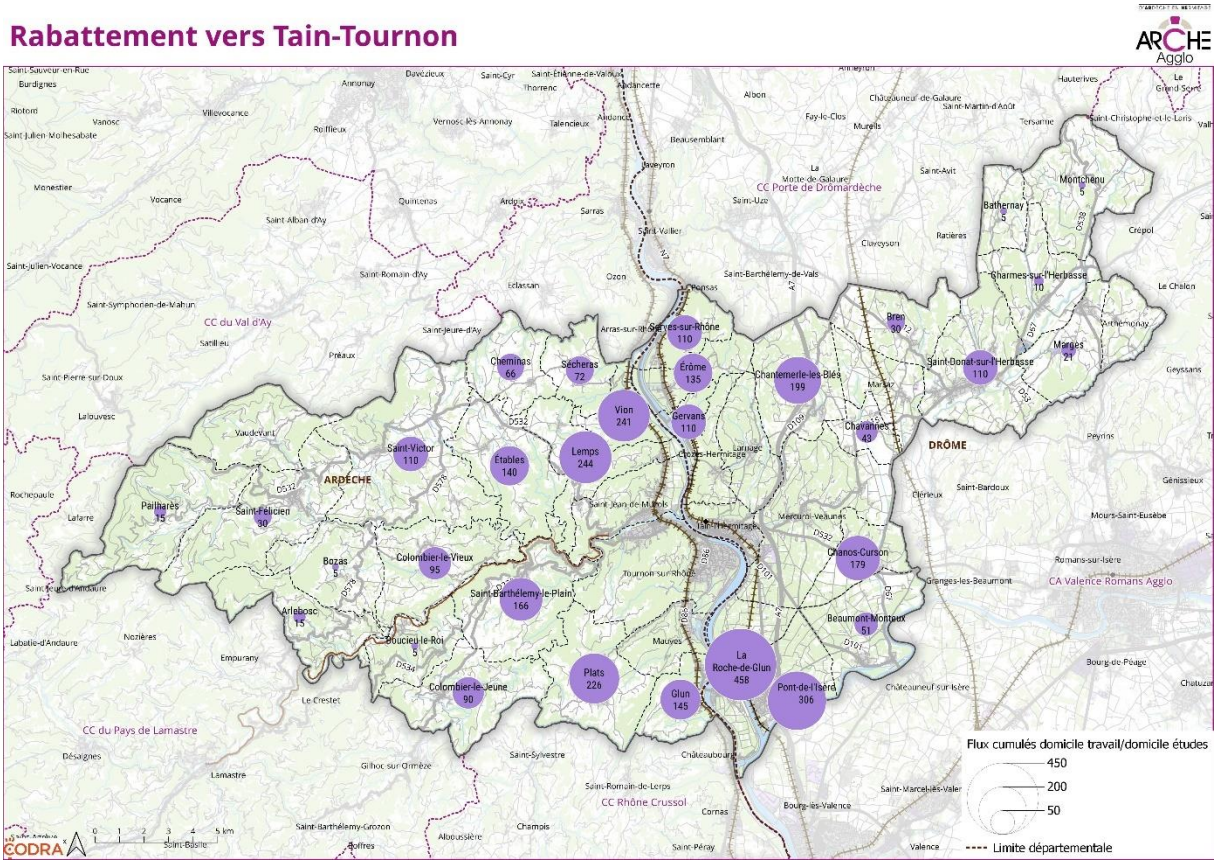
Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

7. LA STRATEGIE D'INTERMODALITE

7.1. Le potentiel d'intermodalité

Les cartes ci-dessous représentent les flux à destination de Tain-Tournon, Saint-Donat-sur-L'herbasse, Saint-Félicien, Valence et Romans-sur-Isère (respectivement), depuis chacune des communes situées à plus de 5 km de ces destinations. Il s'agit de déplacements trop longs pour être réalisés à vélo de manière quotidienne (pour la plupart de la population), mais qui pourraient être faits partiellement à vélo, dans le cadre d'un déplacement intermodal (en rabattement vers un pôle d'échanges).

Flux vers Tain-Tournon



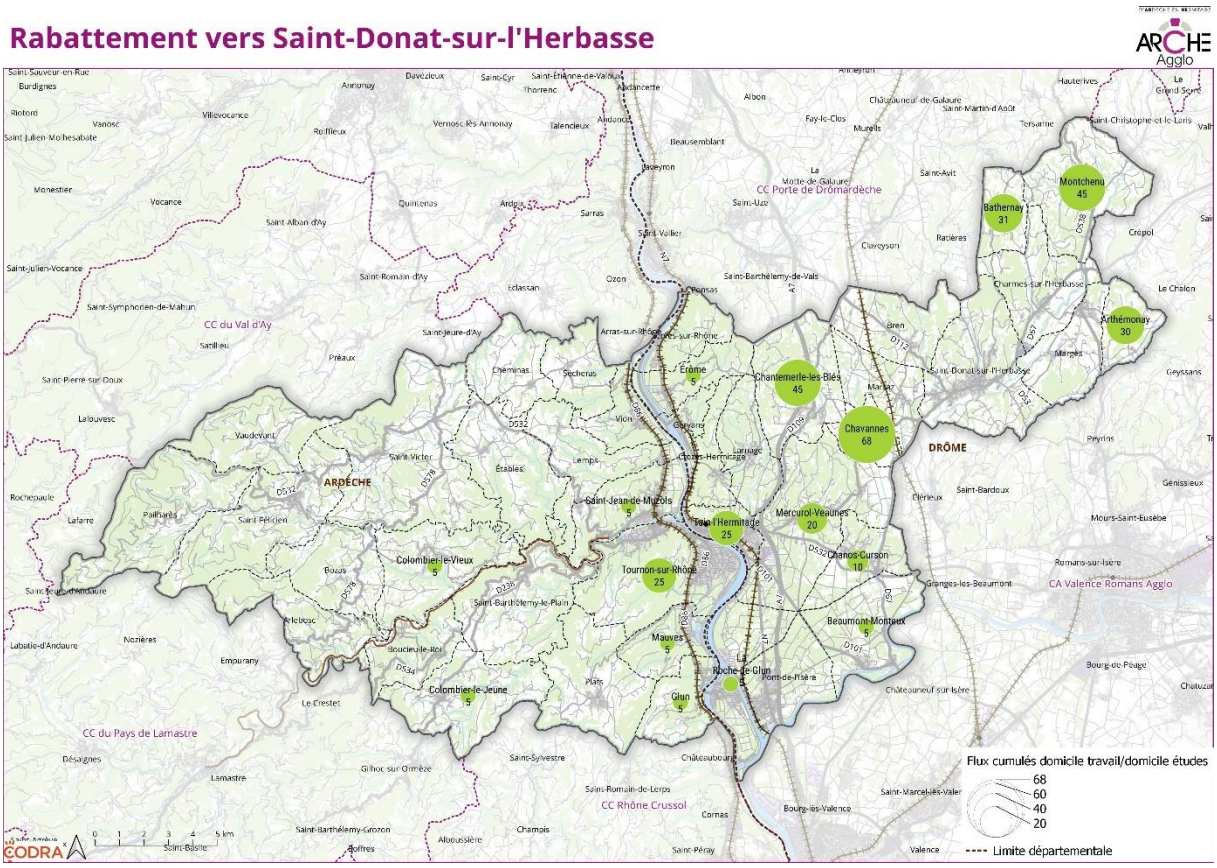
La carte ci-dessus représente l'ampleur de la demande de mobilité vers Tain-Tournon, depuis chaque commune située à plus de 5 km de cette polarité. Si le vélo ne peut pas apporter une réponse pertinente à ces déplacements en tant que mode unique (pour la plupart des habitants), il pourrait représenter un des maillons d'un déplacement intermodal, assurant notamment l'accès à des modes de déplacements plus structurants. Au regard de l'importance de ces déplacements, le potentiel de développement de l'intermodalité avec le vélo semble particulièrement élevé.

Dans le cadre d'une stratégie de mobilité à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, dépassant la simple question des déplacements cyclables, il est donc proposé de réfléchir au développement d'une politique d'intermodalité pour les déplacements de longue distance. Cette politique pourrait se traduire notamment par la création de lieux d'intermodalité répartis dans les secteurs peu denses. Ces lieux pourraient être desservis par différents modes de déplacements, en fonction de leur localisation (transports collectifs, transport à la demande, covoiturage, autopartage…), offrant des liaisons vers Tain

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

- Tournon. Il est proposé de mettre en place des mesures favorisant le rabattement à vélo vers ces lieux, notamment des itinéraires cyclables et des emplacements de stationnement vélo.

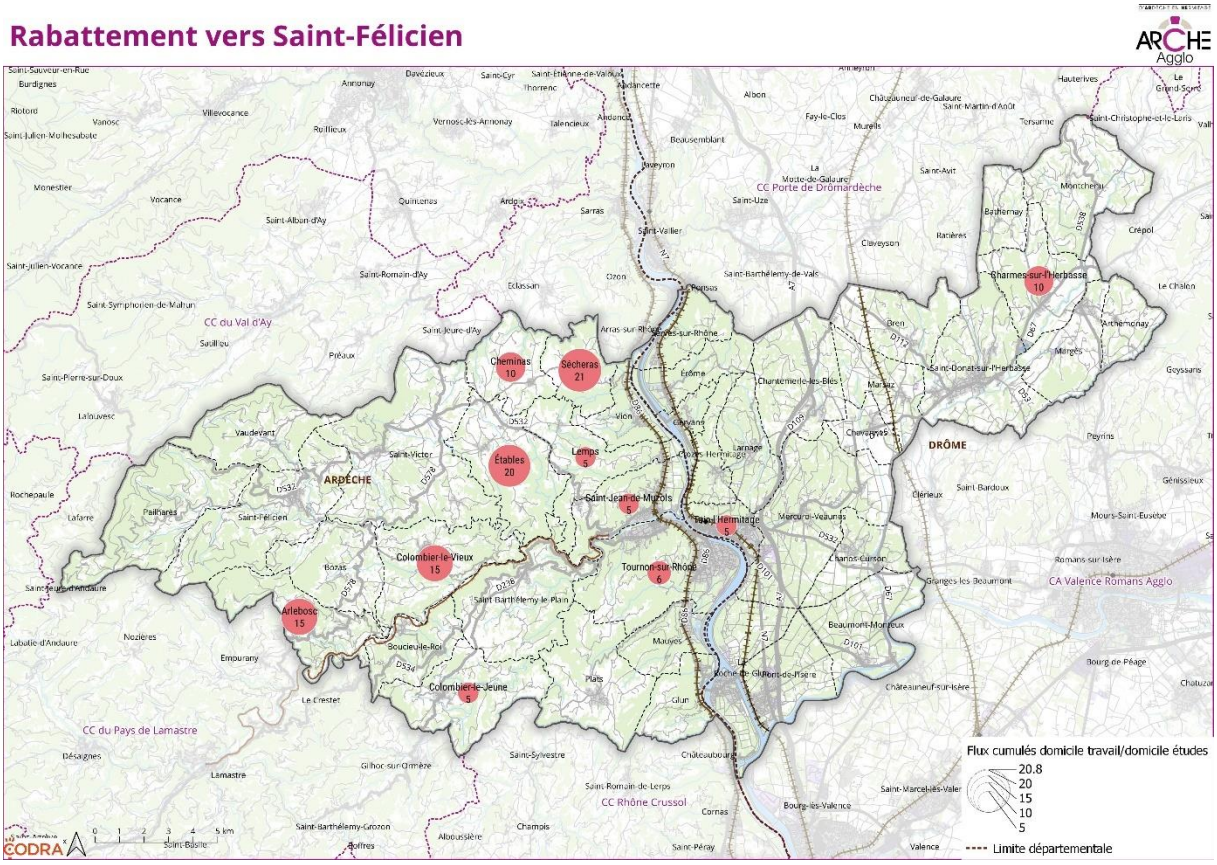
Flux vers Saint-Donat-sur-L'herbasse



La carte ci-dessus représente la demande de mobilité vers Saint-Donat-sur-L'herbasse, depuis chaque commune située à plus de 5 km de cette polarité. La demande la plus forte provient des communes de Chavannes, Chantemerle-les-Blés, Montchenu, et, dans une moindre mesure, Bathernay et Arthémonay. A ce jour, seule une ligne de transport interurbain répond à cette demande, mais son niveau de desserte reste faible. Il convient donc d'étudier le développement d'une politique intermodale, conduisant à la mise en place de points d'intermodalité dans ces secteurs peu denses. Ces secteurs pourraient être desservis par des services de mobilité offrant une liaison vers Saint-Donat-sur-L'herbasse, ainsi que par des itinéraires cyclables permettant un accès depuis les villages à proximité.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

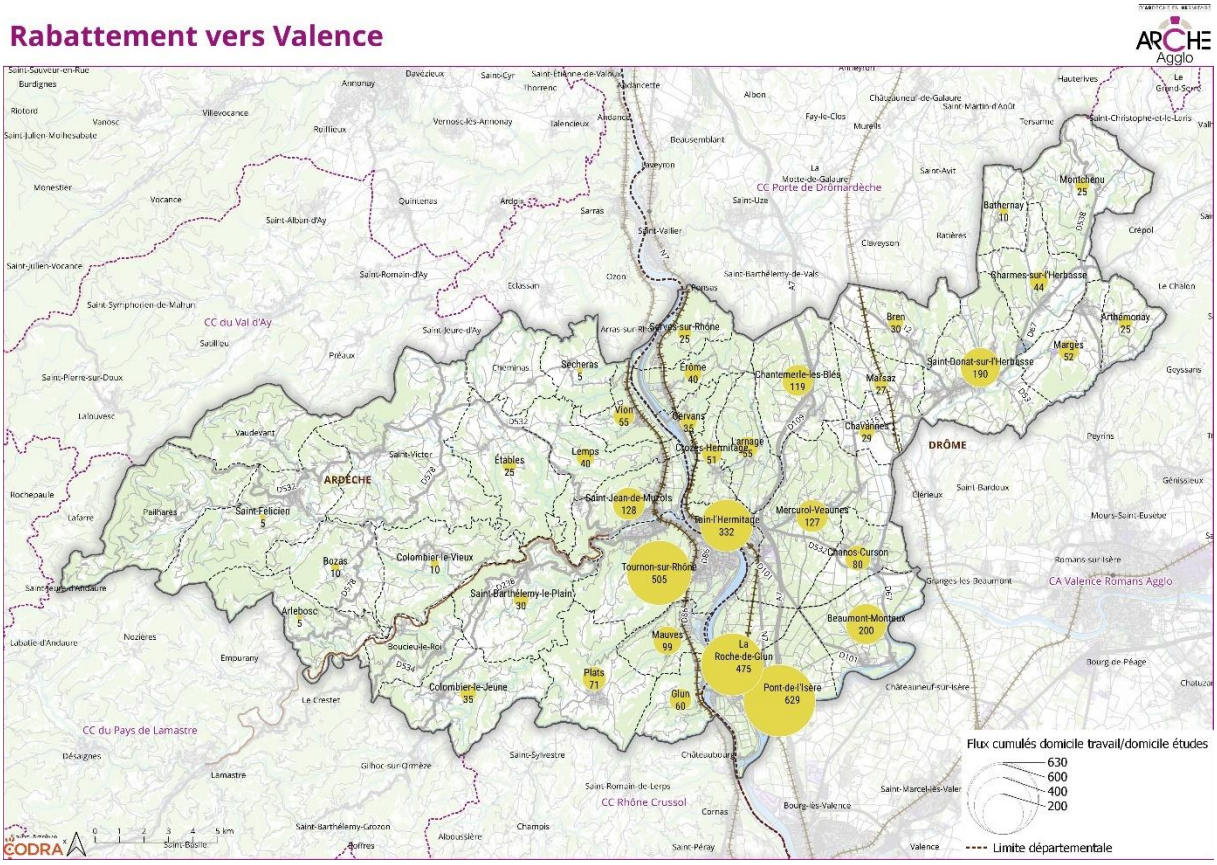
Flux vers Saint-Félicien



La carte ci-dessus représente la demande de mobilité vers Saint-Félicien, depuis chaque commune située à plus de 5 km de cette polarité. Globalement, la demande reste très faible. A l'heure actuelle, il ne semble pas exister un potentiel d'intermodalité en direction de Saint-Félicien, ce qui ne réduit pas le potentiel pour les déplacements de proximité à Saint-Félicien et depuis communes autours, ainsi que le potentiel d'intermodalité depuis Saint-Félicien en direction de la polarité de Tain-Tournon (voir l'analyse de ces flux ci-dessus).

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

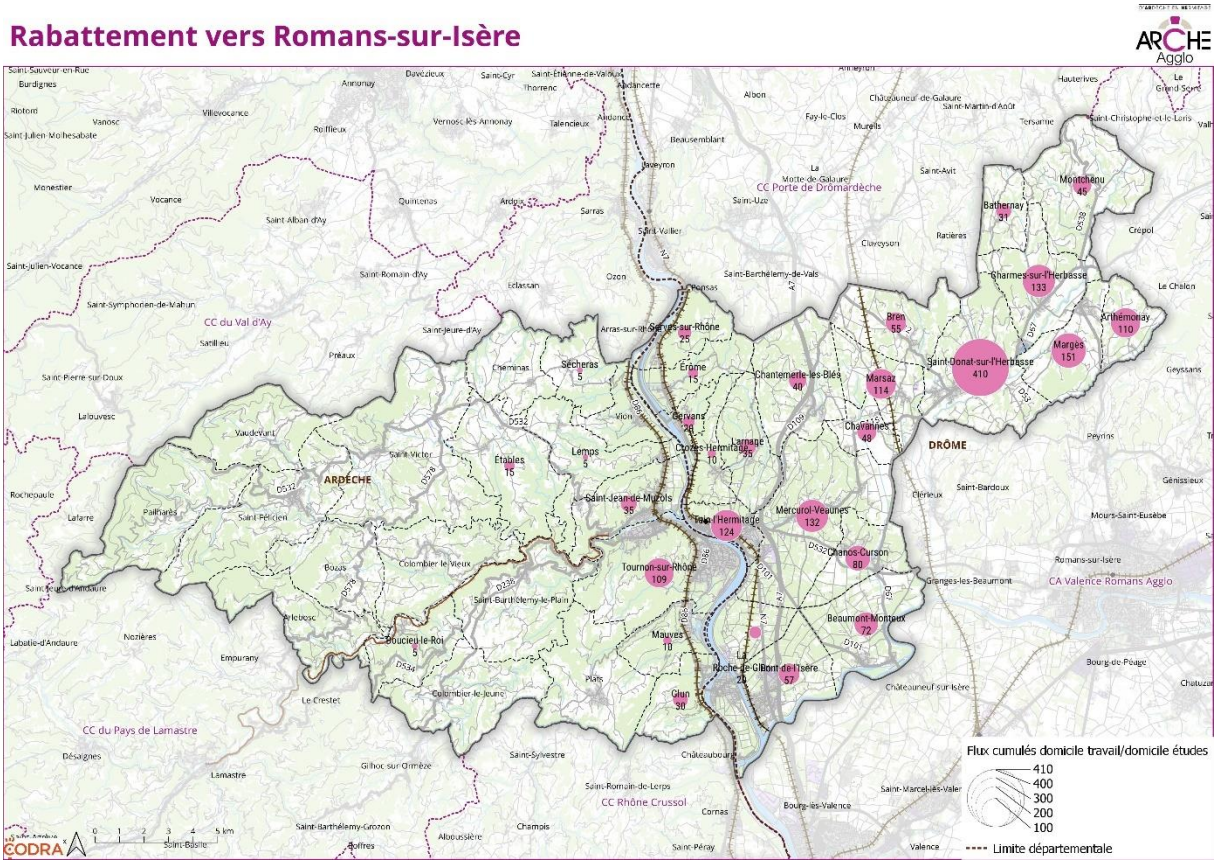
Flux vers Valence



La carte ci-dessus représente la demande de mobilité vers Valence, depuis chaque commune du territoire (elles sont toutes situées à plus de 5 km de cette polarité). La demande est particulièrement élevée à Tain et Tournon, ainsi que dans les communes au sud du territoire (La-Roche-de-Glun, Pont-de-l'Isère). Elle est également significative à Saint-Donat-sur-L'herbasse, Beaumont-Monteux, Saint-Jean-de-Muzols, Mercurol-Veaunes et Chantemerle-les-Blés. Dans la polarité principale, regroupant les communes de Tain et Tournon, cette demande trouve déjà une réponse dans l'offre ferroviaire. Il sera donc très important de déployer des itinéraires cyclables au sein de cette centralité, en direction de la gare de Tain-l'Hermitage. Dans les autres communes du territoire, aucune offre de transports collectifs performante ne permet de rejoindre Valence. Au sud du territoire (La-Roche-de-Glun, Pont-de-l'Isère), la voie du Chabalet permet de se connecter à la voie verte de la vallée de l'Isère, permettant de rejoindre Valence. Toutefois, les distances restent importantes. Il serait donc pertinent de développer des lieux d'intermodalité au sud du territoire, desservis par des services de mobilité vers Valence (ex : mobilité partagée). Cette solution est particulièrement pertinente dans les autres communes à l'origine de flux quotidiens importants vers Valence (Saint-Jean-de-Muzols, Mercurol-Veaunes et Chantemerle-les-Blés). Il convient également de mettre en place des itinéraires cyclables vers ces lieux d'intermodalité, ainsi que des emplacements de stationnement cyclable dans ceux-ci.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Flux vers Romans-sur-Isère



La carte ci-dessus représente la demande de mobilité vers Romans-sur-Isère, depuis chaque commune du territoire (elles sont toutes situées à plus de 5 km de cette polarité). La demande est très importante depuis Saint-Donat-sur-L'herbasse et les communes voisines (Marsaz, Charmes-sur-l'Herbasse, Margès, Arthémonay). Elle est également importante à Tournon-sur-Rhône, Tain-l'Hermitage et Mercurol-Veaunes. La ligne 9 de car relie Saint-Donat et Romans-sur-Isère, tandis que la ligne 10 propose une liaison de Tournon vers Romans-sur-Isère, mais leur niveau de desserte reste faible. Il est recommandé de créer un point d'intermodalité à Saint-Donat, desservi par des liaisons cyclables depuis les villages autour. Idéalement, cette mesure pourrait être accompagnée d'un renforcement de la desserte de la ligne 9 du réseau interurbain (en concertation avec la Région) et du développement de services de mobilité partagés vers Romans-sur-Isère. Les mêmes mesures pourraient être développées à Tain et à Tournon, même sur le potentiel d'intermodalité vers Romans-sur-Isère est plus faible.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

7.2. Le maillage en pôles d'échanges

Les échanges et les analyses menés dans le cadre du diagnostic ont fait ressortir un fort besoin d'intermodalité entre le vélo et les autres modes de déplacement, en particulier au niveau de la gare de Tain-l'Hermitage, pouvant représenter un point de convergence des déplacements intermodaux (surtout vers Valence), ainsi qu'en périphérie de Tain-Tournon, pour les nombreux flux en direction de cette centralité. L'objectif principal est de désaturer le réseau routier dans la centralité principale du territoire.

L'analyse du potentiel d'intermodalité a également fait apparaître un potentiel important d'intermodalité pour les flux en direction de Tain-Tournon et des polarités extérieures (Valence, Romans-sur-Isère), en particulier à l'est et au sud du territoire. A ce jour, ces secteurs ne bénéficient pas de dessertes performantes en transports collectifs. De plus, dans ces secteurs, les déplacements du quotidien sont souvent d'une distance trop importante pour être réalisés entièrement à vélo.

Ainsi, dans les secteurs périurbains et ruraux, le vélo peut être utilisé comme moyen de rabattement vers les transports collectifs ou vers les modes partagés (ex : covoiturage). Il devient alors un maillon constitutif de la chaine de mobilité réalisée quotidiennement ou plus occasionnellement.

Pour assurer la continuité de cette chaine de mobilité, la connexion entre les modes implique la valorisation ou la création de points d'intermodalité sur le territoire :

- Pôle d'échanges de Tain-l'Hermitage : lieu majeur d'intermodalité sur le territoire, rayonnant à l'échelle intercommunale, desservie par des itinéraires cyclables armature et bénéficiant d'une consigne vélo sécurisée.
- Arrêts de bus prioritaires (desservis par le réseau Le Bus) : arrêts de bus situés à Tain-l'Hermitage et Tournon-sur-Rhône, notamment en terminus de ligne, bénéficiant d'une desserte par des itinéraires cyclables (complémentaires, a minima) et d'une vingtaine d'arceaux vélo abrités.
- Aires de mobilité : points d'intermodalité situés au niveau des villages principaux en zone rurale, desservis par des lignes de car et par des modes légers ou partagés (ex : autopartage, covoiturage), permettant un rabattement à vélo depuis les secteurs proches, bénéficiant d'une desserte par des itinéraires cyclables et d'une dizaine d'arceaux vélo abrités.
- Parkings-relais (desservis par le réseau Le Bus) : lieux de stationnement automobile permettant un rabattement vers les lignes de bus, dans l'objectif de maîtriser la circulation automobile dans le cœur de la centralité principale, bénéficiant également d'une vingtaine de places dans des boxes vélo sécurisés.
- Aire de covoiturage : points d'intermodalités situé à proximité des axes routiers principaux, bénéficiant d'une desserte par des itinéraires cyclables et d'une vingtaine d'arceaux abrités.

Par rapport aux logiques intermodales déjà existantes sur le territoire, centrées sur la gare de Tain-l'Hermitage, le principal apport du schéma cyclable consiste à déployer une stratégie d'intermodalité complète à l'échelle du territoire, adaptée aux besoins de chaque secteur, intégrant le vélo en tant que composante à part entière de l'offre intermodale. Cette stratégie comporte deux grands volets. Le premier volet concerne la mise en place de points d'intermodalité en périphérie du cœur de territoire. Les parkings-relais, associés aux lignes du réseau de transport urbain, sont les équipements les plus structurants et visibles de cette politique. En plus de regrouper un grand nombre de places de stationnement, ils disposeront d'une offre de stationnement cyclable sécurisée, permettant aux cyclistes de rejoindre les lignes de bus. Les lieux identifiés sont le parking de l'Octrois, la Maison Municipale, le stade Jeannie Longo (Tournon-sur-Rhône), ainsi que le Centre Social, le Gymnase Pierre Besson et l'Espace Aquatique Linaë (Tain-l'Hermitage). En complément, le schéma cyclable propose de déployer une offre de stationnement cyclable aux abords des terminus des lignes de bus, afin de favoriser un rabattement à vélo depuis les quartiers résidentiels à proximité.

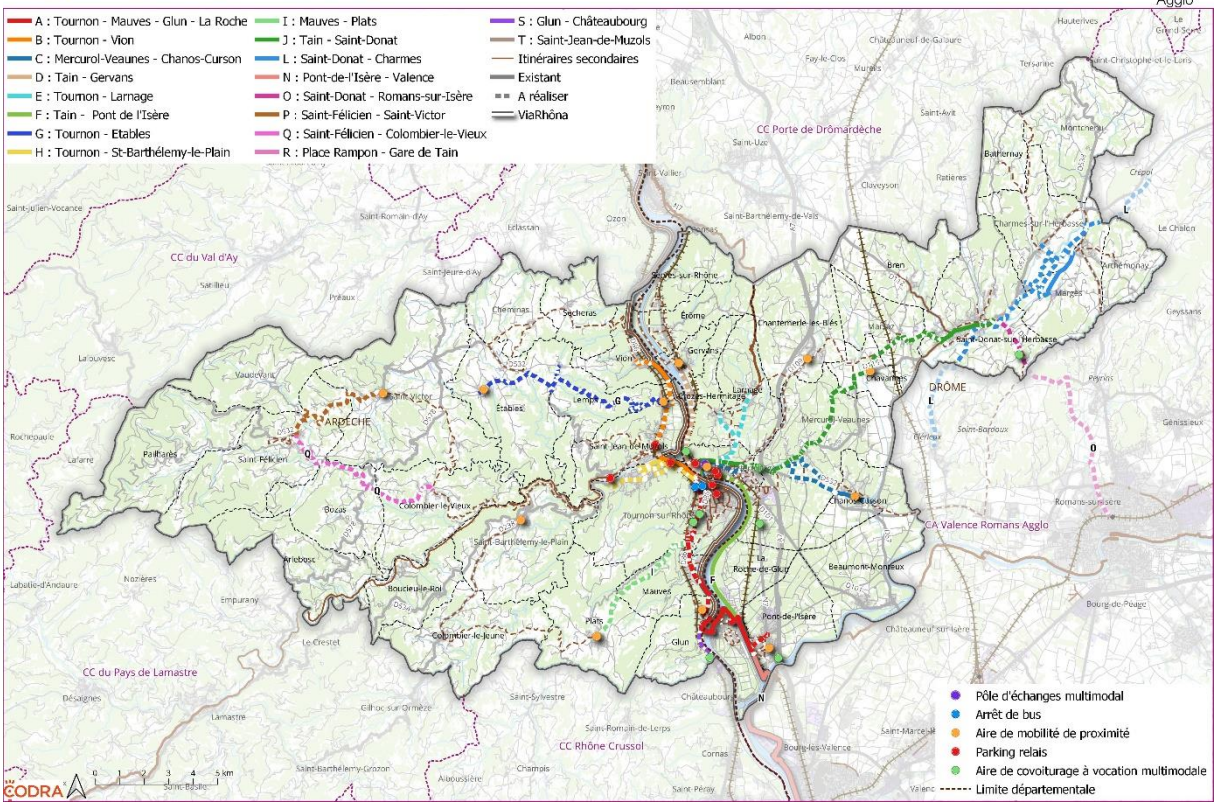
Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Le deuxième volet de cette stratégie concerne le maillage des secteurs périurbains ou ruraux par un réseau d'aires de mobilité de proximité. D'après les analyses menées dans le cadre de cette étude, les aires de mobilité pourraient répondre à de nombreux besoins, en étant par exemple localisées à Etables, Saint-Barthélemy-le-Plain, Plats, Chanos-Curson, Chavannes et Chantemerle-les-Blés pour les déplacements en direction de Tain – Tournon.

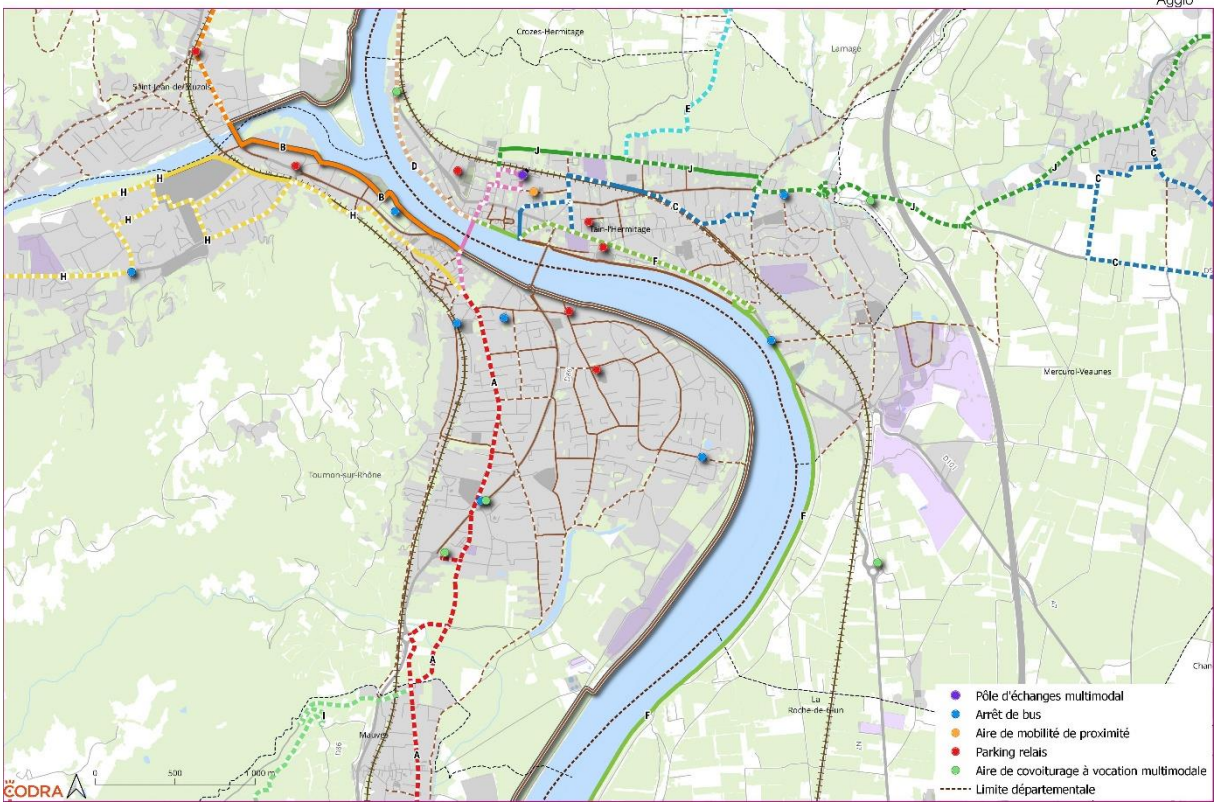
Lieux de passage, mais aussi lieux d'attente, ou encore lieux de services, les aires ou hubs de mobilité incarnent une approche « en réseau » de la mobilité. Ce regroupement de modes de déplacement est aussi l'opportunité d'installer en ces lieux des services divers : petite logistique de marchandises (retrait colis, consignes, livraisons groupées…), commerces de proximité, services administratifs, espaces de coworking, etc. Le lieu lui-même n'est pas nécessairement un lieu de transport : une mairie, une place, une conciergerie, un local associatif, sont autant de lieux potentiels. Conçus pour être évolutifs, ces aires de mobilité minimisent l'investissement dans l'infrastructure et peuvent facilement intégrer de futures solutions de mobilité ou services.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Les points d'intermodalité



Les points d'intermodalité



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

8. LES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT

Les aménagements de voirie adaptés aux besoins des cyclistes sont indispensables pour favoriser la pratique du vélo. Toutefois, afin d'inciter et d'accompagner le report modal vers le vélo, il sera également essentiel de créer un environnement et une culture gravitant autour de la thématique vélo sur le territoire.

Ainsi, dans cette section, plusieurs actions sont proposées pour compléter la mise en œuvre des itinéraires prévus dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable, favorisant un développement des modes actifs au mieux de leur potentiel sur le territoire.

8.1. Accompagner les initiatives locales

Identifier les acteurs présents sur le territoire

Les vendeurs de vélos

Au préalable, il est important d'identifier les acteurs déjà présents sur le territoire (ou à proximité) qui pourraient participer de la mise en place de services cyclables (ex : vélocistes, associations…).

En premier lieu, il existe six vendeurs de vélos sur le territoire :

- Intersport (Tournon)
- La Maison du Vélo (Tournon)
- Station Bee's (Tournon)
- Tournon Cycles (Tournon)
- Giraud Cycles (Tain-l'Hermitage)
- Vélodis Tain (Tain-l'Hermitage)

Tous ces vendeurs proposent également des services d'entretien et de réparation.

Les loueurs de vélos

Parmi ces vélocistes, plusieurs font de la location : Cycles Giraud, Tournon Cycles, Station Bee's et Intersport. Le pôle de Tain-Tournon est donc bien équipé en termes de vélocistes et de loueurs de vélo, ce qui peut s'expliquer par le passage de la ViaRhôna dans cette ville. La location de VAE occupe une place très importante dans l'offre commerciale autour du vélo.

A Saint-Félicien, l'Office de Tourisme d'ARCHE Agglo met en location 20 vélos à assistance électrique. Ce service rencontre un franc succès.

ARCHE Agglo, en juin 2021, a mis en place un service de location VAE à destination des habitants du territoire, en lien avec l'Office du Tourisme de Saint-Félicien.

En revanche, le reste du territoire, et notamment Saint-Donat-sur-l'Herbasse, est dépourvu de vélocistes et de loueurs de vélos.

Les associations vélo

Les clubs cyclistes d'Arche Agglo sont regroupés au sein d'une fédération, Hermitage & Tournonais Cyclisme Organisation (HTCO). Cette fédération regroupe 6 clubs de cyclistes : Union Cycliste Tain Tournon, AC Pont de l'Isère, La Roue Libre Muzolaise, VC Valrhona, Tain Tournon, Friol Tain Tournon, et VTT Club Tain Tournon. Les adhérents des clubs cyclistes ont été rencontrés dans le cadre de la réalisation du schéma cyclable, car ils disposent d'une très bonne connaissance des routes du territoire, tout en gardant à l'esprit que ces usagers utilisent le vélo dans des conditions très particulières. Par

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

exemple, en général, les cyclistes sportifs n'empruntent pas les pistes cyclables même lorsqu'elles existent, car ils recherchent avant tout la vitesse.

L'association qui organise la course cycliste internationale « L'Ardéchoise » est située à Saint-Félicien. Chaque année, 12 000 à 16 000 cyclistes amateurs se rassemblent pour cette course. L'association propose également une « Ardéchoise permanente », composée de plusieurs circuits à travers le Département. Ces circuits sont destinés à tous les publics, de la simple promenade à vélo jusqu'à la randonnée de 4 jours. Tous les circuits sont au départ de Saint-Félicien, ce qui montre le potentiel cyclotouriste et cyclosportif de l'ouest du territoire d'ARCHE Agglo.

Sur le territoire communautaire ou à proximité se trouvent plusieurs associations d'usagers du vélo au quotidien. Il s'agit ici davantage de déplacements pour des motifs utilitaires, et le point de vue des adhérents de ces structures est souvent différent de celui des clubs sportifs. Leurs membres, parfois engagés politiquement en faveur du développement durable, souhaitent développer l'usage du vélo au quotidien, grâce à une offre d'aménagements cyclables complète. Il est donc intéressant de les associer à la démarche de réalisation du schéma directeur cyclable.

Le collectif Passerelle Citoyenne est un groupement citoyen ayant la volonté de s'impliquer pour une transition écologique sur leur territoire. Ils promeuvent entre autres l'utilisation des modes actifs pour les déplacements du quotidien, et militent pour l'aménagement des axes routiers en faveur des cyclistes. Cette association organise notamment des sorties à vélo annuelles, nommées « Vélorution », dans différentes parties du territoire, afin de rendre plus visible cette pratique auprès des habitants et des élus. Elle organisé également des réunions et des débats afin d'échanger sur le développement de la mobilité durable sur le territoire.

De même, l'association Roulons En Ville à Vélo à Valence et son agglo (REVV) intervient dans la promotion du vélo pour les déplacements utilitaires. Cette association gère notamment la Maison du Vélo de Valence, ouverte depuis 2009 (opérée par des bénévoles). La Maison du Vélo organise des sessions de marquage Bicycode contre le vol des vélos, avec conseils sur les antivols, un atelier vélo, offrant aux adhérents la possibilité de réparer ou entretenir eux-mêmes leur vélo, en bénéficiant d'un outillage adapté et de l'encadrement des permanents bénévoles, un service de récupération de vélos, remis en état pour être revendus à des personnes à faibles revenus, une vélo-école pour adultes ou enfants, un accueil de groupes scolaires, etc… Cette association a été également associée à la démarche, notamment pour évoquer les liaisons cyclables vers Valence et Romans-sur-Isère.

Il est également à note la présence d'un autre acteur du vélo à Valence, l'Heureux Cycleur, atelier opérée par une entreprise privée. Cet atelier offre des services de réparation de vélos, ainsi que des services d'autoréparation, dans le cadre de cours particuliers ou de séances collectives organisées par l'association du Valence Atelier Libre (pour les adhérents à cette association). De plus, l'Heureux Cycleur recycle et revend des vélos d'occasion et des pièces de vélo usagées.

Enfin, les structures nationales de l'AF3V (Association Française des Véloroutes et Voies Vertes) et la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) pourront être des références pour la connaissance du territoire et les recommandations d'aménagements, grâce à leurs référents territoriaux.

Mettre en place un atelier vélo participatif

Le monde économique et associatif peut jouer un rôle de premier plan dans le développement de la pratique du vélo sur le territoire. La collectivité peut ainsi s'appuyer sur ces acteurs pour mener diverses actions, par exemple :

- Atelier d'autoréparation de vélos, recyclage de vélos, organisation de bourses aux vélos
- Sessions de marquage de vélos
- Formation de « remise en selle » à destination des enfants et des adultes
- Organisation d'animations sur le vélo, tests de vélos électriques

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

L'appui financier et matériel de la collectivité peut s'avérer nécessaire à la mise en œuvre et/ou à la réussite de ces actions.

Bourse de vélos et marquage de vélos

Actuellement, il existe d'ores et déjà un tissu associatif en lien avec le vélo. Les clubs de cyclistes organisent des activités sportives, tandis que l'association La Passerelle organise quelques activités de promotion du vélo utilitaire. Toutefois, le territoire ne dispose pas d'ateliers vélo ni de lieux de rencontre autour du vélo. Les ateliers vélo les plus proches sont situés à Valence, notamment dans la Maison du Vélo de Valence (voir ci-dessus).

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma cyclable, il est proposé d'accompagner des acteurs du territoire à la mise en place de nouveaux services, notamment un atelier vélo. A titre d'exemple, La Passerelle Citoyenne, ou toute autre association en lien avec la mobilité durable, pourrait porter la création d'un atelier vélo sur le territoire d'Arche Agglo. Idéalement, cet atelier devrait être localisé dans la centralité principale du territoire, si possible à proximité de la gare de Tain-l'Hermitage. A titre d'exemple, le bar associatif Le Point Commun (centre de Tournon), qui accueille à l'heure actuelle les réunions de La Passerelle Citoyenne, pourrait accueillir un atelier vélo sur certains créneaux de la semaine. Sinon, un autre local est à trouver par l'association, avec l'aide d'Arche Agglo.

Le cas échéant, Arche Agglo ou la Ville concernée (Tain-l'Hermitage ou Tournon-sur-Rhône) pourront fournir un local à l'association vélo pour la mise en place de l'atelier vélo (gratuitement ou avec un loyer subventionné). De plus, il sera important qu'Arche Agglo fournisse une subvention à l'association vélo pour le fonctionnement de cet atelier. L'association pourra compléter ses recettes avec les activités de réparation et de revente de vélos ou de pièces détachées. En contrepartie de cette subvention, l'association pourra réaliser des services auprès du grand public (ex : marquage de vélos) et participer à des événements sur la mobilité cyclable organisés par la collectivité (ex : semaine de la mobilité, fête du vélo…). Le montant de la subvention annuelle est estimé à 820 € (avec un ratio de 0,030 € par habitant, avec l'hypothèse que cet atelier dessert les deux villes principales et les 5 villes voisines).

Afin de concrétiser ce projet, La Passerelle ou les autres associations concernées pourraient bénéficier d'une formation ou d'un accompagnement technique de l'association REVV (implantée à Valence), moyennant éventuellement une rémunération financière. Arche Agglo pourrait accompagner cette montée en puissance des acteurs locaux à travers une subvention à l'association REVV et aux associations locales concernées. Eventuellement, l'association REVV pourrait aussi intervenir sur le territoire d'Arche Agglo pour les activités nécessitant une forte expertise sur le vélo, notamment la formation auprès des adultes et des enfants, moyennant une subvention financière.

A moyen terme, une fois que cet atelier aura développé ses activités dans le cœur du territoire, il est proposé de mettre en place un atelier itinérant, avec un véhicule disposant de l'outillage nécessaire, se rendant dans le centre des villages du territoire de manière régulière (ex : une fois par mois dans chaque village). Cela permettra de desservir toutes les parties du territoire par des services cyclables, notamment les secteurs qui ne disposent actuellement d'aucun service cyclable. Pour cela, il sera nécessaire d'augmenter la subvention fournie par Arche Agglo. Le montant de la nouvelle subvention est estimé à 1 800 € par an.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Accompagner les entreprises dans leurs démarches en faveur des mobilités durables

Les entreprises, qui représentent le point de convergence d'une part importante de la population, peuvent jouer un rôle dans la promotion des mobilités cyclables. Elles représentent en effet en intermédiaire de communication intéressant entre la collectivité et les citoyens.

En outre, à travers leurs actions, elles peuvent avoir un réel impact sur la mobilité à l'échelle du territoire, le nombre de déplacements pendulaires qu'elles génèrent quotidiennement étant important.

Leur engagement en faveur des mobilités durables peut notamment prendre la forme d'un Plan de Mobilité Entreprise, visant à améliorer les conditions des déplacements domicile-travail des salariés. La concentration d'une grande partie des entreprises au sein de zones d'activités représente par ailleurs un potentiel intéressant pour le développement de Plans de mobilité inter-entreprise.

Les autres actions pouvant être développées au niveau des entreprises sont, à titre d'exemple, la création de places de stationnement vélo sécurisé en leur sein, la participation à un Challenge mobilité, la création d'une communauté de covoiturage, la mise en place d'une forfait mobilité durable...

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), Arche Agglo exerce un rôle de conseil en mobilité auprès des entreprises du territoire. Dans ce cadre, elle pourra par exemple participer à des interventions de sensibilisation dans les entreprises, incitant les entreprises à développer une mobilité plus durable vers l'emploi, par exemple à travers la mise en place du forfait mobilité durable. Arche Agglo pourra aussi informer les entreprises au sujet des Plans de Mobilité Entreprise et les accompagner dans cette démarche. De plus, l'Agglomération pourra inciter les communes à intégrer des réglementations spécifiques dans leur PLU, concernant la mobilité cyclable dans les zones d'activités (ex : implantation de stationnements vélos, construction de douches pour les salariés, etc.)

Sensibiliser et promouvoir l'usage du vélo auprès des jeunes

Les échanges réalisés au cours de la phase de diagnostic ont montré qu'une grande partie des enfants et des jeunes du territoire ne pratiquent pas le vélo, notamment en conditions de circulation réelles. Ils ont fait émerger un besoin de sensibilisation et de sécurisation de l'usage du vélo envers ce public. En effet, pour ces personnes, l'objectif serait de donner le goût du vélo suffisamment tôt pour que cette pratique devienne ensuite une habitude de mobilité pérenne, plutôt que de passer au deux-roues motorisé puis à la voiture, notamment pour les déplacements courts.

Pour cela, et avec le concours de l'Education Nationale, du Ministère de la Jeunesse et des Sports, des partenaires publics, des établissements scolaires et des acteurs associatifs, pouvant être force de proposition, la Communauté d'Agglomération pourra impulser des actions de sensibilisation et de promotion de l'écomobilité scolaire.

En premier lieu, la Communauté d'Agglomération pourra soutenir le déploiement du programme « Savoir Rouler à Vélo » sur le territoire. Ce programme vise à former les élèves de toutes les écoles à la pratique du vélo, afin qu'ils aient la capacité de rouler en conditions réelles lorsqu'ils rentrent au collège. Le rôle de la Communauté d'Agglomération pourra être d'en informer les communes et, éventuellement, d'organiser des interventions d'associations agrées à la formation vélo dans les écoles du territoire. Dans un premier temps, il est proposé de lancer ce programme dans quelques établissements « pilotes » du territoire (par exemple un établissement dans chaque grand secteur du territoire), pour ensuite généraliser ce programme sur tout le territoire, en fonction des enseignements de l'expérimentation. A terme, l'objectif est que toutes les écoles du territoire mettent en place une formation sur le vélo à l'horizon 2024 (en accord avec les échéances nationales).

Cela impliquera l'identification d'un ou plusieurs acteurs qui pourront former les élèves dans les écoles. A ce jour, aucune association du territoire n'est agréée par le Ministère de la Jeunesse et des Sports pour cette prestation. Néanmoins, plusieurs associations implantées à proximité du territoire disposent

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

de cet agrément : Union Sportive de l'Enseignement du Premier Degré (Valence), Fédération Française de Triathlon (Valence), Educateurs professionnels Activité Physique et Sportive (Bourg-lès-Valence), Fédération Française de Cyclotourisme (Guilherand-Granges)…

Arche Agglo pourrait inviter et accompagner une association locale dans sa labellisation auprès du Ministère. Une autre solution serait de faire appel à l'une des structures existantes à proximité, qui pourrait former les élèves du territoire. Les Communes pourront ensuite faire appel à ces associations, moyennant une rémunération ou une subvention financière. Le cas échéant, Arche Agglo pourra apporter une contribution auprès des associations concernées, afin d'inciter les communes à mettre en place ce programme et de regrouper les commandes auprès des associations. Le budget alloué à cette action concerne le financement par ARCHE Agglo d'initiatives d'associations. En effet, les Communes restent en charge du portage et d'une grande partie du financement de cette action.

D'après une enquête de la FUB menée en 2019, le coût de formation par élève pour un cycle complet comprenant les trois modules s'élève à 65 €, soit 1 500 € pour une classe de 24 élèves. A l'échelle d'Arche Agglo, le nombre d'enfants sur une même promotion de l'école primaire est estimé à 760 (INSEE, 2018). Le coût total de cette mesure est donc estimé à 49 400 € chaque année (coût assuré en grande majorité par les communes).

De plus, il sera indispensable que les écoles favorisent l'écomobilité scolaire en créant des emplacements de stationnement cyclable dans leurs enceintes. Il s'agit d'une condition nécessaire pour permettre de se rendre à l'établissement à vélo, au-delà de la formation et des aménagements cyclables.

Quant aux établissements d'enseignement secondaire, ils pourront également faire l'objet de mesures de sensibilisation en faveur de la mobilité durable. Les nouveaux collèges de Mercurol et de Saint-Donat représentent des cibles idéales pour ce genre d'interventions, au regard de leur localisation (à proximité des secteurs urbanisés) et du changement que cela impliquera pour les collégiens. En effet, nous savons que les moments de changement dans la vie des personnes (ex : déménagement d'un établissement scolaire) représentent des moments propices aux changements de comportements de mobilité. Il est donc recommandé de mettre en place une offre de stationnement cyclable conséquente dans ces établissements, ainsi que des mesures de sensibilisation à la mobilité durable et des sorties à vélo annuelles (actions pilotées par le Département). De plus, ces deux établissements pourront mettre un place un plan de mobilité, consistant à analyser les déplacements réalisés par les élèves et à proposer des mesures permettant de développer les modes alternatifs à la voiture, tels que le vélo, la marche ou le covoiturage, avec l'accompagnement du Département et des collectivités locales. Par la suite, cette action de sensibilisation pourra se généraliser à tous les établissements d'enseignement secondaire du territoire, sous le pilotage du Département (pour les collèges) et de la Région (pour les lycées).

Cette promotion pourrait aussi prendre la forme d'animations autour du vélo ou d'un défi vélo. En effet, ce type de campagne événementielle, supposant la participation directe des élèves et des établissements, est de nature à susciter ensuite une dynamique positive.

L'écomobilité scolaire a également été prise en compte dans le cadre de la définition du réseau cyclable, à travers le choix des itinéraires, pensés de manière à desservir les établissements scolaires, et à travers une volonté d'apaisement de la voirie aux abords de ces établissements.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

8.2. Mettre en place des équipements et des services

Déployer une offre de stationnement vélo

A l'heure actuelle, Arche Agglo mène une politique active de développement de l'offre en stationnement cyclable sur son territoire, à travers la mise en place de boxes sécurisés dans les centres-villes et aux abords des principaux équipements. Toutefois, cette offre étant subventionnée par le Département de l'Ardèche, elle ne concerne qu'une partie du territoire. Dans les années à venir, il sera important de poursuivre cette stratégie sur l'ensemble du territoire (y compris dans la Drôme) et de l'étendre à d'autres lieux, notamment les futurs parkings-relais. De plus, plusieurs communes, notamment Tournon-sur-Rhône, Tain-l'Hermitage, Saint-Donat-sur-l'Herbasse, Saint-Félicien, Vaudevant et Mauves, mettent place des arceaux dans leurs centres-villes, à proximité des principaux équipements et commerces.

Néanmoins, les observations et les échanges menés avec les acteurs et habitants du territoire dans le cadre du diagnostic ont fait ressortir des besoins non remplis en stationnements vélos. Or, la possibilité de stationner son vélo de manière adaptée et sécurisée à destination constitue un prérequis à l'utilisation du vélo pour les différents déplacements réalisés sur le territoire. Pour accompagner le développement de la pratique du vélo sur le territoire, la généralisation du stationnement vélos dans le pôle d'échanges de Tain-l'Hermitage, dans les autres points d'intermodalité du territoire et dans les centres-villes, à proximité des équipements et des commerces, s'avère indispensable.

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma cyclable, il faudra garantir la bonne qualité des équipements de stationnement cyclable, à l'image des boxes vélo installés dans les centralités côté Ardèche. La qualité du matériel utilisé et le choix d'implantation des stationnements vélos sont des éléments conditionnant fortement leur usage :

- Les arceaux vélos (auxquels il est possible d'accrocher le cadre de son vélo et pas seulement une roue) sont beaucoup plus sécuritaires que les pinces-roues. De plus, ils ne risquent pas d'abîmer la roue du vélo (contrairement aux prince-roues).
- Les usagers ont tendance à vouloir se stationner au plus proche de leur lieu de destination, quitte à stationner leur vélo à l'aide d'un mobilier autre que celui prévu à cet effet.
- Si possible, les usagers apprécient d'avoir en vue leur vélo stationné.
- Dans le cadre d'un déplacement pendulaire, il est très important d'offrir des emplacements sécurisés aux usagers, dans des locaux fermés avec contrôle d'accès, pour éviter le risque de vol de vélos. Il s'agit d'un facteur fortement incitatif à l'utilisation du vélo, notamment pour les usagers de VAE, aussi bien dans les pôles d'échanges, les parkings-relais et les destinations quotidiennes (lieux de travail, lieux d'études…).

Dans le cadre du présent schéma cyclable, il est recommandé de mettre en place une politique de stationnement cyclable intégrée et cohérente à l'échelle intercommunale. Cette politique se décline de manière différente, selon les types de lieux considérés :

- Pôle d'échanges de Tain-l'Hermitage : nouvelle consigne vélo fermée et sécurisée, proposant 30 places, en plus de la consigne actuelle de 20 places. Avec cette mesure, l'offre dans le pôle d'échanges sera de 50 places au total. *Pour rappel, le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 prévoit 20 places en gare de Tain-l'Hermitage (offre qui est déjà atteinte dans l'actualité).*
- Arrêts de bus prioritaires : arceaux abrités, disposant d'une vingtaine de places, aux abords des terminus des lignes de bus du réseau urbain
- Aires de mobilité : arceaux abrités, avec une dizaine de places dans chaque aire de mobilité

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

- Parkings-relais : boxes vélo sécurisés, offrant une vingtaine de places dans chaque P+R
- Aires de covoiturage : arceaux abrités, avec une vingtaine de places dans chaque site
- Centres-villes / centre-bourgs : arceaux vélo, avec 1 place pour 100 habitants dans chaque commune (de plus de 500 habitants) + boxes vélo, offrant 1 place pour 1 000 habitants dans chaque commune (de plus de 500 habitants)

Concertant l'offre de stationnement vélo dans les centres-villes / centres-bourgs, la première recommandation consiste à répartir des arceaux vélo à proximité des équipements générateurs de déplacements de la commune, en particulier la Mairie, les équipements publics et les commerces. La deuxième recommandation consiste à déployer des boxes vélo aux abords des principaux lieux d'emploi et d'études (centres-villes, zones d'activités, établissements scolaires…).

Le tableau ci-dessous résume les préconisations du schéma directeur cyclable en termes de stationnement vélo pour les différentes catégories d'usagers :

Court terme (2023-2026) :

Type de stationnement vélo proposé	**Coût unitaire** *(source : ADEME, 2021)*	**Nombre de places proposé**	**Coût estimé**
Consigne sécurisée	1 750 €	5	8 750 €
Arceaux abrités	820 €	162	132 840 €
Boxes fermés (2 places chacun)	2 100 €	98	205 800 €
Arceaux simples	100 €	210	21 000 €
			369390 €

Long terme (2027-2036) :

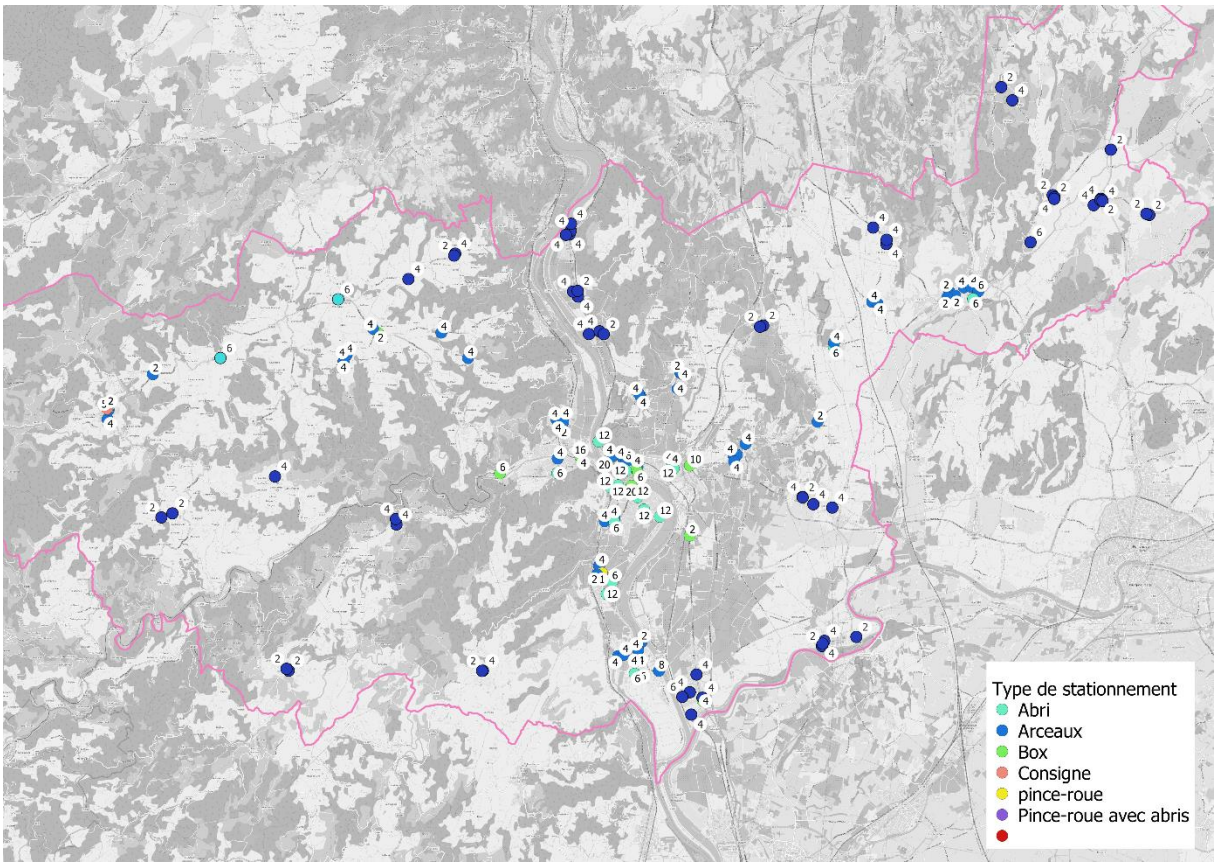
Type de stationnement vélo proposé	**Coût unitaire** *(source : ADEME, 2021)*	**Nombre de places proposé**	**Coût estimé**
Arceaux abrités	820 €	16	13 120 €
Arceaux simples	100 €	168	16 800 €
			29 920 €

Les cartes ci-dessous présentent la localisation et le dimensionnement des emplacements de stationnement vélo.

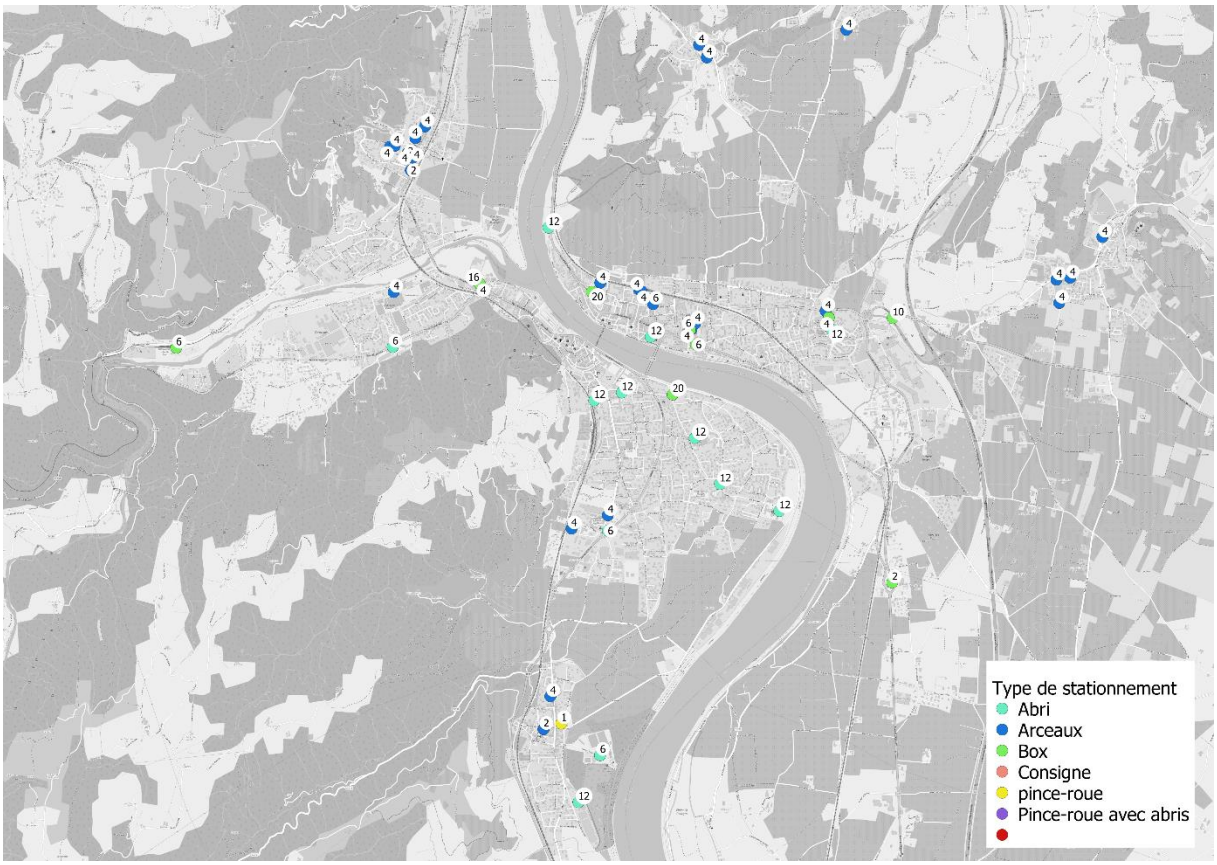
Les typologies de de stationnement vélo proposées sont illustrés ci-dessous.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Stationnement proposé à l'échelle d'ARCHE Agglo :



Stationnement proposé sur la centralité Tain-Tournon :



Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Consigné vélo sécurisée (Tain-l'Hermitage)

Boxe vélo (Tournon-sur-Rhône)

Arceaux vélo (Tournon-sur-Rhône)

Arceaux abrités (Orléans)

Il est proposé de programmer cette action dans le territoire de la manière suivante :

- **A court terme (horizon 2026)** : consigne sécurisée à la gare et 50% des places programmées dans les autres sites, soit un investissement estimé à 341 500 € en 5 ans
- **A long terme (horizon 2031)** : hormis la consigne à la gare, 50% des places programmées sur les différents sites, soit un investissement estimé à 289 000 € en 5 ans

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Etendre l'offre de location de vélos à assistance électrique (VAE)

Le VAE permet de parcourir des distances beaucoup plus importantes qu'à vélo traditionnel et de faire face à des dénivelés plus importants, pour un effort moindre. Toutefois, le VAE reste assez onéreux à l'achat, ce qui freine de nombreux utilisateurs potentiels.

La mise en location longue durée de vélos à assistance électrique est une initiative de plus en plus entreprise par les collectivités françaises. Ces initiatives sont régulièrement victimes de leur succès, la demande surpassant très rapidement l'offre.

Ce type de service favorise largement la mobilité cyclable. Il permet à la fois de faire découvrir, à un prix abordable, le VAE, et de déclencher une prise de conscience sur l'intérêt du vélo pour les déplacements du quotidien. Cette action peut ainsi avoir un impact très important sur la part modale du vélo, en induisant une modification dans les habitudes de déplacements de personnes qui n'auraient pas toujours spontanément utilisé le vélo comme moyen de déplacement au quotidien.

En juin 2021, Arche Agglo a lancé un système de location de VAE d'une durée de 1, 2 ou 3 mois à destination des particuliers. Dans un premier temps, 20 vélos sont proposés à la location, en sachant que le parc de vélos a vocation à s'étoffer dans les années à venir. Les tarifs sont de 50 € pour 1 mois, 90 € pour 2 mois et 120 € pour 3 mois. Cette offre de location est réservée aux résidents du territoire.

Affiche du service de location de VAE (source : Arche Agglo, 2021)

Il est recommandé de proposer une flotte **une flotte de 50 vélos** à disposition des habitants du territoire. Avec un prix d'achat de 2 500 € par vélo, **le coût d'investissement serait de 125 000 € d'ici 2025.** Le fonctionnement du service peut être assuré par la collectivité elle-même, intégré dans la DSP des transports collectifs, ou bien délégué à une entreprise ou une association locale. Le coût de fonctionnement est estimé à 466 € par vélo par an pour une flotte constituée uniquement de VAE. A court terme, dans le cas d'une flotte de 50 vélos, **le coût de fonctionnement du service de location de VAE est estimé à 23 300€ par an**. Cette estimation tient compte de la mutualisation de certains coûts fixes sur l'ensemble de la flotte.

A moyen terme, il est proposé d'étudier la mise en place de 2 points de location supplémentaires, idéalement à Saint-Félicien et Saint-Donat-sur-L'herbasse (Mairie, Office de tourisme, structure municipale…), au regard de l'étendue géographique du territoire et du potentiel de développement du vélo dans ces secteurs. Une autre possibilité consisterait à profiter de l'atelier vélo itinérant (voir partie dédiée ci-dessus) pour livrer les vélos dans les différentes parties du territoire. L'avantage est que cela permettrait de desservir l'ensemble du territoire, y compris les villages les moins denses. L'inconvénient

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

est que ce service ne serait présent que de manière ponctuelle dans ces villages (ex : une fois par mois), ce qui pourrait impliquer un temps d'attente pour obtenir le VAE.

Concernant les durées de location, il est proposé d'ajouter des périodes plus longues (6 mois, 1 an), donnant une plus grande amplitude à la personne pour tester le vélo durant cette période, comprenant les différentes saisons ou situations vécues tout au long de l'année. Cela pourrait faciliter fortement la décision de l'usager quant à l'acquisition d'un VAE personnel, en évitant de devoir renouveler la location à plusieurs reprises. De plus, cela permettrait de réduire les frais de personnel et les frais administratifs pour la collectivité (moins de locations à gérer sur l'année).

A partir de l'expérience d'Arche Agglo et d'expériences dans des agglomérations similaires, le dispositif de location proposé est le suivant :

- 1 mois : 50 €
- 2 mois : 90 €
- 3 mois : 120 €
- 6 mois : 220 €

L'intérêt principal de la location longue durée de vélos à assistance électrique est d'inciter les usagers à s'équiper eux-mêmes après avoir essayé à moindres frais le vélo à assistance électrique grâce à la location longue durée. L'enjeu principal pour le service de location longue durée est d'être **attractif sans pour autant ne bénéficier qu'à une minorité** du fait de la taille nécessairement réduite de la flotte proposée à la location. Il apparaît donc souhaitable de pratiquer des tarifs progressifs pour les personnes réalisant des locations successives (ex : 220 € premier semestre, 260€ deuxième semestre, 300€ troisième semestre…) ou de limiter dans le temps la période possible de location (ex : impossibilité de renouveler l'abonnent après un an de location).

	Action	Investissement
Location VAE	**Nombre de VAE**	50
	Coût unitaire VAE	2500 €
	Coût flotte VAE	125 000 €
	Coût fonctionnement par an	23 300 €
	Recettes par an	7 687 €

Etendre l'aide financière à l'achat d'un VAE

En juin 2021, Arche Agglo a lancé un dispositif d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE) afin de développer les modes de transport durables pour les trajets dits utilitaires (trajets domicile-travail, courses, écoles…). Concrètement, les particuliers résidant sur le territoire de l'Agglo peuvent bénéficier d'une aide équivalente à 15 % du prix d'achat du VAE plafonnée à 150 €, pour tout achat de moins de 4 000 €. Il n'y a pas de limite de prix concernant les vélos cargo.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

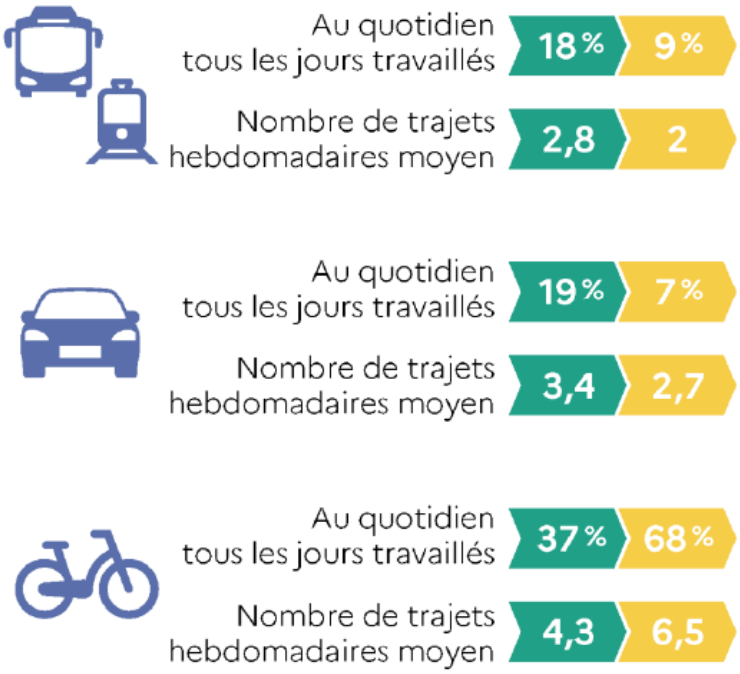
La seule condition pour bénéficier de cette aide est d'acheter son VAE dans l'un des 6 vélocistes partenaires du territoire (Vélodis, Cycles Giraud à Tain-l'Hermitage, Station Bees, Tournon Cycles, La Maison du Cycle, Intersport à Tournon). Arche Agglo a engagé un budget de 7 500 € pour l''année 2021, permettant d'accompagner environ 80 particuliers.

Cette aide est cumulable avec les autres dispositifs d'Etat ou départementaux. Pour rappel, l'Etat propose une aide à l'achat d'un VAE, à condition qu'il existe une aide fournie par la collectivité locale (ce qui est le cas pour Arche Agglo). Cette aide est réservée aux ménages disposant d'un revenu fiscal de référence inférieur ou égal à 13 489 €. Le montant de cette aide ne peut excéder celui de l'aide accordée par la collectivité locale et ne peut dépasser 200 €. De plus, le Département de l'Ardèche proposait une aide une offre pouvant atteindre jusqu'à 200 € à toute personne achetant un VAE chez un vélociste ardéchois, mais cette aide a été supprimée en décembre 2021. Elle sera peut-être réinstaurée à l'avenir.

Les analyses du potentiel de déplacements cyclables et les enseignements des ateliers participatifs font ressortir un besoin de poursuite de cette mesure. De plus, une enquête récente menée par l'ADEME a montré que cette mesure se caractérise par un impact très important en termes de changement de comportement de mobilité. En effet, parmi les bénéficiaires d'une aide à l'achat de VAE, un tiers des personnes utilisaient quotidiennement le vélo avant cette aide. L'achat de VAE permet de multiplier par près de 3 la part de personnes utilisant le vélo au quotidien (de 16% à 45%), avec un nombre de trajets hebdomadaires passant de 2,9 à 5,5 trajets. Quant à la fréquence d'utilisation de la voiture, premier mode utilisé avant l'achat, elle diminue très fortement. L'utilisation au quotidien de ce mode passe ainsi de 41% à 9%, tandis que le nombre moyen de trajets hebdomadaires passe de 4,9 à 3,2 (voir graphique ci-dessous).

La mise en place d'une aide permettant aux personnes d'acheter leur VAE représente une mesure très efficace pour favoriser une mobilité plus propre, dans le cadre de la mise en œuvre du PCAET. Il est donc proposé de poursuivre et d'étendre cette aide dans les années à venir. D'après l'évaluation de services vélo (ADEME, 2021), les agglomérations similaires à Arche Agglo distribuent environ 3,7 aides à l'achat de VAE pour 1 000 habitants chaque année. Sur le territoire d'Arche Agglo, cela impliquerait la distribution d'environ 200 aides chaque année d'ici 2030, soit un coût annuel estimé à 30 000 €. A ce montant, il faut rajouter le coût de traitement du dossier administratif, estimé à environ 15 € par dossier. Le coût total estimé serait donc de 33 000 € par an d'ici 2030.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE



Evolution des pratiques des différents modes après l'achat d'un VAE (source ; Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélo, ADEME, 2021)

	Action	Court terme	Long terme
Aide à l'achat VAE	**Nombre d'aides par an**	150	200
	Plafond unitaire de l'aide	150 €	150 €
	Coût de l'aide par an	22 500€	30 000 €

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

8.3. Informer et sensibiliser le public

Communiquer sur les actions en faveur du vélo

Pour être à l'origine du développement d'une « culture vélo » sur son territoire, la collectivité pourra mettre en place une communication régulière sur les actions qu'elle réalise et sur les avantages du vélo, avec les objectifs suivants :

- Faire prendre conscience que la mobilité à vélo est un choix soutenu par la collectivité
- Faire prendre conscience des avantages, pour la santé, l'environnement, les économies,
- Faire connaître les services et aménagements existants.

D'ores et déjà, la Communauté d'Agglomération a souhaité mettre en place **une identité visuelle en faveur de sa stratégie de mobilité cyclable**, dans le cadre de sa communication autour du schéma cyclable (ex : enquête de mobilité) et de ses premières mesures en faveur du vélo (ex : location de VAE, aide à l'achat de VAE). Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma cyclable, il est proposé de s'appuyer sur cette identité graphique, et d'aller plus loin, en créant une marque dédiée, telle que « Arche à Vélo ». Cette marque pourra concerner la communication sur l'ensemble des actions engagées par l'Agglomération en lien avec le vélo. Elle donnera de la visibilité à toutes les actions auprès du grand public, et permettra de les insérer dans le cadre d'une stratégie globale en termes de promotion du vélo.

Dans la continuité des campagnes de communication déjà engagées (notamment dans le cadre de l'enquête de mobilité réalisée dans le schéma cyclable), il est recommandé de mener des campagnes de communication régulières en faveur de la mobilité cyclable. Ces campagnes peuvent être mises en place facilement, rapidement et sans forcément d'importants moyens financiers, via le journal communautaire, les supports numériques (sites internet communautaire, Facebook, etc.), ou encore via des supports physiques d'affichage. Un discours pourra être développé autour de la mobilité active, accompagnant toutes les actions menées dans ce domaine et en reprenant la marque dédiée.

Affiche de l'enquête de mobilité menée dans le schéma cyclable (source : Arche Agglo, 2021)

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma cyclable, il est proposé d'organiser une fête du vélo annuelle, avec une sortie à vélo collective, ainsi que des échanges et animations autour de la mobilité cyclable (ex : marquage de vélos, bourse de vélos…). De plus, il est proposé d'organiser un challenge de mobilité cyclable auprès des entreprises tous les ans, favorisant l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail pendant une semaine. Au-delà de ces moments spécifiques, ce genre de mesures permettent aux habitants de tester le vélo et d'adopter cette pratique à plus long terme.

Par ailleurs, la livraison des aménagements cyclables, le renforcement du service de location de VAE et de l'aide à l'achat de VAE sont autant de bonnes occasions de communiquer sur le développement du vélo en tant que moyen déplacement du quotidien. L'ensemble de ces actions donnent par ailleurs une excellente visibilité à ce mode ainsi qu'à l'engagement des collectivités dans son développement.

Exemple : Affiche sur la Fête du Vélo de Meaux

Exemple : Affiche de sensibilisation au vélo à Toulouse

	Action	Court terme	Long terme
Communication	Campagne de communication	2 500 €	2 500 €
	Fête du vélo	5 000 €	5 000 €
	Challenge vélo	20 000 €	20 000 €

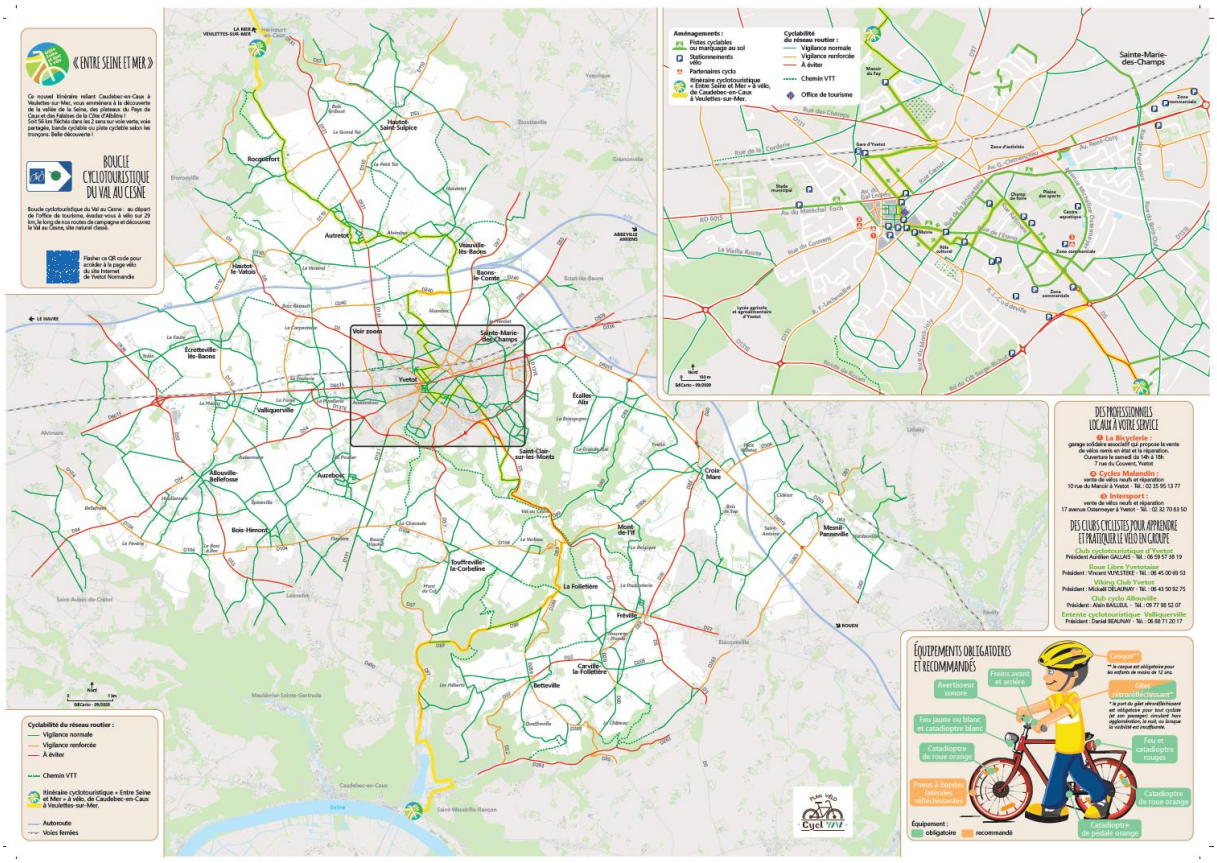
Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Editer une carte des itinéraires cyclables

Les aménagements cyclables sont souvent méconnus, y compris par les habitants, et les distances à vélo sont souvent surestimées par rapport au même trajet en voiture.

Pour répondre à cet enjeu, la Communauté d'Agglomération pourra créer une carte des liaisons cyclables, indiquant les temps de parcours entre les différents points du territoire. Cette carte pourra être distribuée aux usagers dans l'Office du Tourisme et dans les structures publiques (Maries, équipements). Elle sera mise à jour au fur et à mesure de la création d'itinéraires cyclables.

L'objectif est de renseigner sur les aménagements existants, de rassurer un cycliste avant son trajet et de conseiller sur les meilleurs itinéraires à emprunter. Le support peut également permettre d'informer sur le code de la route et ses dispositions s'adressant aux vélos et aux piétons, les avantages des modes actifs, etc.



Exemple : Cartes des itinéraires cyclables d'Yvetot Normandie

	Action	Coût
Cartographie Itinéraires	**Création et impression carte**	6 000 €

Mettre en place d'un jalonnement dédié aux cyclistes

Afin de rendre les itinéraires cyclables du territoire le plus lisibles et le plus cohérents possible, et ainsi favoriser leur utilisation par les usagers, un jalonnement complet et standardisé à l'échelle du territoire apparaît comme une solution indispensable.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Des panneaux présentant le plan général du réseau cyclable pourront être installés aux principaux nœuds du réseau cyclable. Afin de faciliter la lecture du plan, un code couleur permettant d'identifier rapidement chaque itinéraire pourra être généralisé sur ces panneaux et pourra être repris par des panonceaux disposés régulièrement le long de chaque itinéraire et en particulier à chaque intersection rencontrée par ces itinéraires.

Dans la même volonté d'inciter à la pratique du vélo en communiquant autour des temps de trajets évoquée au point précédent, les panonceaux de jalonnement pourront également indiquer les temps nécessaires à vélo pour relier les principaux points d'intérêt du territoire via les différents itinéraires du réseau cyclable.

Exemple : Jalonnement cyclable à Caen

	Action	Coût
Jalonnement	**Mise en place du jalonnement**	Déjà compté dans le chiffrage des aménagements

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

Compteurs modes doux

Il est également préconisé d'installer un compteur vélo permanent sur chaque liaison du réseau armature, soit 18 compteurs vélo. Au-delà de la nécessaire connaissance de l'évolution de la pratique du vélo sur le territoire, ces équipements pourront contribuer à la sensibilisation des élus et des habitants au sujet de la croissance du vélo sur le territoire

Pour cela, il est proposé de mettre en place un dispositif de boucle à induction. Une fois ce dispositif installé, le passage d'un vélo entraine une variation du champ magnétique émis par la boucle, détectée par le capteur. Ce dispositif est enterré, utilisable en site propre et partagé. Les principaux prestataires sont Eco-Compteur et Tag Master. Le coût d'un compteur est estimé à 4 000 € HT, dont 2 800 € pour le compteur vélo et 1 200 € pour l'installation.

Une autre possibilité serait d'installer un compteur piezo-électrique. Ce compteur détecte la tension générée sous l'effet d'un déplacement de charges électriques. Le principal prestataire est MetroCount. Le coût n'est pas connu à ce jour.

	Action	Court terme	Long terme
Compteurs modes doux	**Nombre compteurs**	10	8
	Coût unitaire	4 000 € HT	4 000 € HT
	Coût total	40 000 €	32 000 € HT

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

9. STATIONNEMENT CYCLABLE DANS LES PLU

Le stationnement cyclable est un des socles d'une politique engagée en faveur de la pratique du vélo du quotidien. Pour pouvoir permettre aux habitants de se déplacer à vélo, il faut leur garantir la possibilité de pouvoir stationner leur deux-roues dans leur logement et sur les lieux où ils se rendent. Les stationnements en espace public installés par les collectivités territoriales ne peuvent répondre que partiellement à ces besoins. De fait, il serait intéressant de fixer des seuils minimaux à respecter en matière de stationnement cyclable dans les Plan Locaux d'Urbanisme pour les habitations collectives et les lieux d'activité. Cette action ne représente aucun cout direct pour la collectivité.

En plus de favoriser la pratique cyclable, un local dédié au stationnement dans un bâtiment permet d'éviter la dégradation des parties communes (transport des vélos vers les étages, stationnement anarchique, encombrant et inesthétique).

ARCHE Agglo propose une réglementation s'appliquant aux bâtiments (hors maisons individuelles et espaces publics) situés dans les zones classées urbaine (U) et à urbaniser (AU) et de manière très spécifique à certains projets à destinations loisirs/sportives en zone naturelle (N) ().

Proposition de règles à intégrer dans le paragraphe « stationnement » du règlement de chaque zone U et AU du PLU ainsi que les zones Naturelles à vocation d'équipements :

Le stationnement des vélos sera assuré en dehors de la voie publique selon les règles suivantes :

Catégorie de bâtiment	Propositions ARCHE AGGLO
Groupement d'au moins deux logements	✓ 1 stationnement voiture = 1 stationnement vélo ; ✓ 1 place vélo par logement au minimum ; ✓ Système de fermeture sécurisé.
Bâtiment commercial ou recevant du public	✓ 10% de la capacité du parc de stationnement voiture avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 emplacements pour la clientèle (construction et rénovation) ; ✓ Pour les bâtiments entre une et dix places de stationnement voiture minimum de 4 stationnements vélo (2 arceaux) ; ✓ 8 places de stationnements vélo (4 arceaux) minimum pour les bâtiments avec plus de dix places de stationnement voiture.
Bâtiments à usage industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail	✓ 15% du nombre de places de stationnement voiture ; ✓ 4 emplacements (2 arceaux) vélo minimum.
Bâtiments accueillant un service public	✓ 20% du nombre de places de stationnement voiture. ✓ 4 emplacements (2 arceaux) minimum ; ✓ Le stationnement vélo des agents du service public devra bénéficier d'un accès assuré/sécurisé conformément à la réglementation en vigueur. [3] [4]

Les équipements devront :

- ✓ Disposer d'une surface de stationnement de 1,5 m² au minimum, hors espace de dégagement.

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

- ✓ Etre sécurisés et posséder des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue;
- ✓ Etre réalisés à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'ils soient couverts, clos et situés sur la même unité foncière ;
- ✓ Etre accessible avec une dénivellation inférieure à 12%. Dans le cas de rénovations cette pente peut aller jusqu'à 16% sur 4m et 20% sur 1m. Des obstacles isolés de moins de 5cm de haut sont tolérés ;
- ✓ Etre repérables et identifiables (écriteau à l'entrée du local et du bâtiment…).

De plus, le PLU des communes pourra être complété par une annexe présentant les préconisations techniques conseillées.

Figure 22 – Equipements à proscrire, Le guide du stationnement des vélos, ADAV, 2009

Législation liée en vigueur

[1] Code de la Construction et de l'Habitat

[2] ARRÊTÉ DU 13 JUILLET 2016 (abrogé en partie)

[3] Arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments

[4] Décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments

[5] Stationnement des vélos dans les espaces privés : dimensions et caractéristiques, Ministère de l'égalité des territoires et du logement, 2013

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

10. SYNTHESE DES SERVICES CYCLABLES PROPOSES

Le tableau ci-dessous résume les services cyclables proposés d'ici 2030, ainsi que leurs coûts associés.

Action	Sous-action	Coût d'investissement	Cout de fonctionnement annuel	Recettes annuelles
Atelier vélo participatif	**Court terme :** subvention à une association pour l'atelier vélo		820 €	2 500 €
	Moyen terme : subvention à une association pour l'atelier vélo et pour un atelier itinérant		1 800 €	5 000 €
Accompagnement des entreprises	**Sensibilisation à la mobilité durable**		Aucun surcoût par rapport aux interventions actuelles	
Ecomobilité scolaire	**Programme « Savoir Rouler à Vélo » dans toutes les écoles**		49 400 €	
	Animations et plans de mobilités dans les collèges de Mercurol et Saint-Donat	20 000 €		
Stationnement vélo	**Court terme**			
	Type de stationnement vélo proposé	**Coût unitaire** *(source : ADEME, 2021)*	**Nombre de places proposé**	**Coût estimé**
	Consigne sécurisée	1 750 €	5	8 750 €
	Arceaux abrités	820 €	162	132 840 €
	Boxes fermés (2 places chacun)	2 100 €	98	205 800 €
	Arceaux simples	100 €	210	21 000 €
				368 390 €
	Long terme			
	Type de stationnement vélo proposé	**Coût unitaire** *(source : ADEME, 2021)*	**Nombre de places proposé**	**Coût estimé**
	Arceaux abrités	820 €	16	13 120 €

Envoyé en préfecture le 20/10/2022
Reçu en préfecture le 20/10/2022
Publié le
ID : 007-200073096-20221006-DELIB_2022_600A-DE

	Arceaux simples	100 €	168	16 800 €
				29 920 €
Offre de location de VAE	**Court terme :** 50 vélos	122 500 €	23 300 000 €	7 687 €
Aide à l'achat d'un VAE	200 aides à l'achat par an		33 000 €	
Communication en faveur du vélo	Campagne de communication		5 000 €	
	Fête du vélo		10 000 €	
	Challenge vélo		40 000 €	
Carte des itinéraires cyclables	Elaboration et publication de la carte		6 000 €	
Jalonnement cycliste	Jalonner l'ensemble des liaisons armature	Déjà intégré dans le chiffrage des liaisons cyclables		
Comptages de cyclistes	Installation de compteurs permanents sur les liaisons armature	72 000 €	3 500 €	
Total Court terme		**390 750 €**	**159 270 €**	**14 800 €**
Total Moyen terme		**1 062 500 €**	**266 720 €**	**30 500 €**