

ÉLABORATION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE POUR LA COMMUNE DE DIGNE-LES-BAINS

RAPPORT D'ÉTUDE *Synthèse*

Juin 2022



sebastien.roques@evo-pods.eu



+ 33 6 77 58 67 59



www.evo-pods.eu



Définition :

Le schéma directeur cyclable/vélo définit une stratégie politique de développement de l'usage du vélo, visant un rééquilibrage modal en limitant l'usage de la voiture individuelle. Il vise à garantir la sécurité pour les cyclistes et à favoriser l'intermodalité avec les transports en commun ou le covoiturage. Enfin, il facilite la coordination des services qui interviennent sur le territoire. ¹

Enjeux :

- Le schéma directeur cyclable est avant tout un outil de **programmation et de planification** permettant à la collectivité de définir une politique d'aménagement et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel. Ce schéma facilite également la coordination des services et les opérations de communication sur le territoire. ¹
- Inscrire le schéma directeur vélo dans des documents opposables réglementaires (PLU par exemple) et mobiliser un budget pour la mise en œuvre du schéma permettent d'assurer la pérennité de la démarche. Au-delà de l'étude stricte d'un **réseau cyclable**, il est recommandé d'aborder des thèmes, tels que le **stationnement**, le **jalonement**, l'**intermodalité**, les **services**, la **communication** et l'**évaluation**. ¹
- Il est également indispensable d'anticiper le **vote d'un budget** pour mettre en œuvre la politique cyclable. ¹

¹ ADEME. Développer le système vélo dans les territoires, février 2021

Lancement le 13/07/2021

COPIL Phase 1
21/10/2021

COPIL Phase 2
30/03/2022

PHASE D'ANALYSE

DIAGNOSTIC ET DÉFINITION
DES POTENTIALITÉS PAR
CORRIDOR

- 1 Recensement des polarités actuelles et projetées, identification des besoins de liaisons
- 2 Analyse des corps de rue, du stationnement et des intersections
- 3 Synthèse des enjeux, définition des objectifs de structuration du réseau

PHASE D'ÉLABORATION DU PROJET

PROPOSITIONS
D'AMÉNAGEMENT ET
ANALYSE COMPARATIVE DE
VARIANTES

- 1 Propositions d'aménagement découlant de la phase de diagnostic formulées par corridor à travers d'un scénario principal et d'éventuelles variantes faisant l'objet d'une analyse multicritères
- 2 Proposition de solutions d'aménagement afin de répondre aux objectifs à atteindre en termes de niveau de service pour les usagers vélo

PHASE DE MISE EN ŒUVRE

APPROFONDISSEMENT
DE LA SOLUTION
RETENUE ET
FORMALISATION D'UN
DOCUMENT CADRE

- 1 Rappel synthétique du diagnostic et des dysfonctionnements
- 2 Description détaillée des actions avec un plan d'ensemble pour chaque corridor au 1/1000ème
- 3 Détermination du budget estimatif global et le détail par action et maître d'ouvrage
- 4 Réalisation du calendrier prévisionnel de mise en œuvre
- 5 Définition du ou des maître(s) d'ouvrage de l'action avec le budget estimatif associé

The background of the slide is a scenic landscape. In the foreground, there is a river flowing through a lush green area with many trees. Behind the river, a town with several buildings and a prominent church with a bell tower is visible. In the background, there are large, rugged mountains under a blue sky with scattered white clouds. The entire image has a semi-transparent blue overlay to make the text stand out.

PHASE D'ANALYSE :

**DIAGNOSTIC ET DÉFINITION DES
POTENTIALITÉS PAR CORRIDOR**

I . Synthèse des études et documents existants

II . Analyse urbaine et fonctionnelle

III . Analyse des infrastructures modes doux

IV . Concertation citoyenne

V . Synthèse du diagnostic et constats

Synthèse – Études et documents cadres

Schéma Vélo Région Sud 2017-2025

- La Véloroute des Pignes V865 passant par Digne-les-Bains est identifiée dans le Schéma Vélo régional
- Des leviers de financements au sein du SV régional à intégrer pour la mise en place du SD Cyclable

PCAET PAA

- Des sources de financements sont mobilisables pour mettre en œuvre les actions identifiées en faveur de l'utilisation du vélo-VAE au sein de Digne-les-Bains

SCoT PAA

- L'utilisation des mobilités douces en milieu urbain possède un avantage concurrentiel sur l'usage de la voiture et reste à accroître
- La part modale du vélo dans les déplacements quotidiens doit passer de 3 % en 2012 à 12.5 % en 2030
- Des projets identifiés à intégrer dans l'élaboration du SD Cyclable de Digne-les-Bains

PLU Digne-les-Bains

- Les objectifs du PADD sont à retranscrire dans l'élaboration du SD Cyclable de Digne-les-Bains

ORT centre-ville

- Des sources de financements sont mobilisables pour mettre en œuvre les actions identifiées en faveur de l'utilisation du vélo-VAE au sein de Digne-les-Bains

Étude de centralité - ville de Digne-les-Bains

- Plusieurs enjeux déjà identifiés, à intégrer et à prolonger dans l'élaboration du SD Cyclable de Digne-les-Bains
- Des opportunités de liaisons douces identifiées et à étudier

Portrait social - ville de Digne-les-Bains

- Une population vieillissante sur la commune
- Il existe un fort enjeu de mobilité sur les populations seniors dépendantes en termes de mobilité

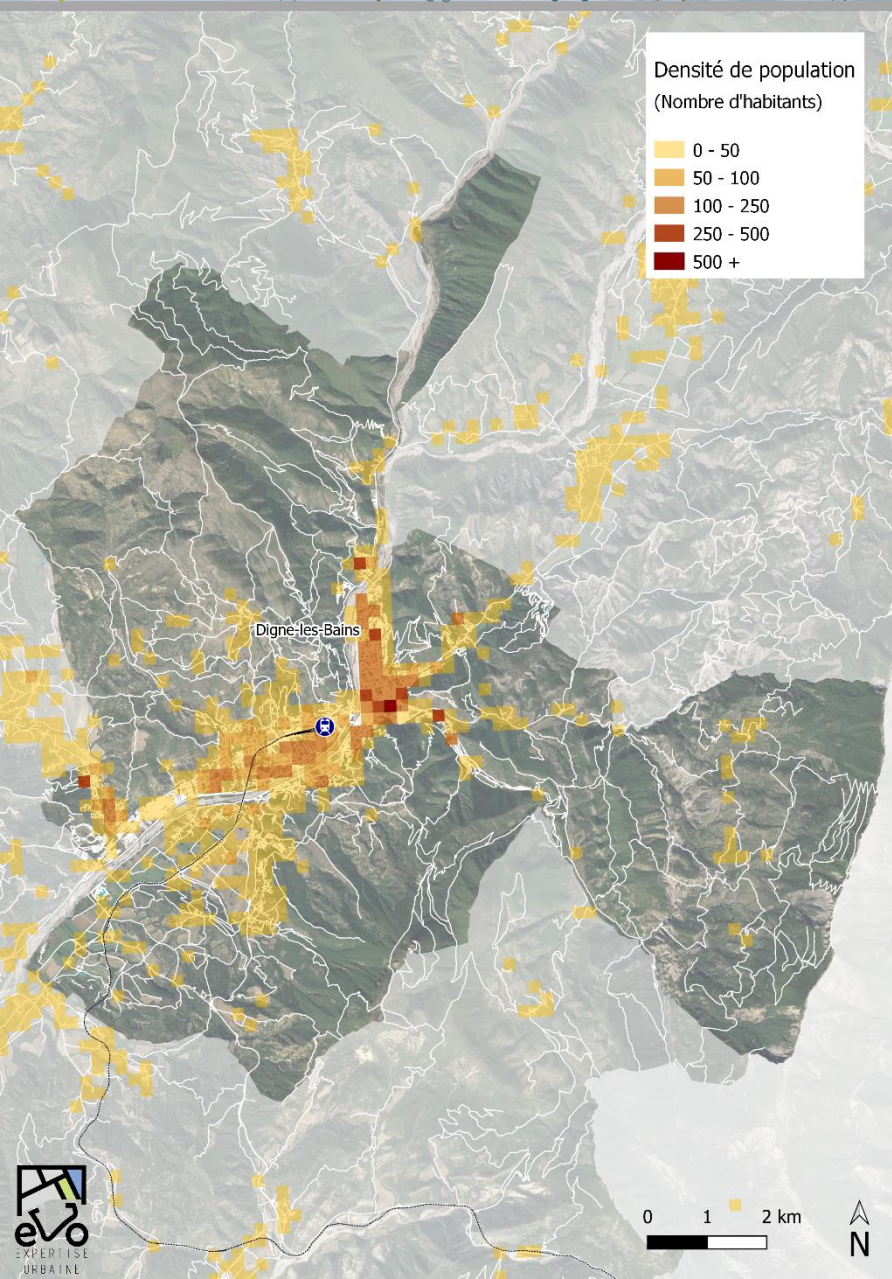
I . Synthèse des études et documents existants

II . Analyse urbaine et fonctionnelle

III . Analyse des infrastructures modes doux

IV . Concertation citoyenne

V . Synthèse du diagnostic et constats



16 333 Habitants

(INSEE RP2018)

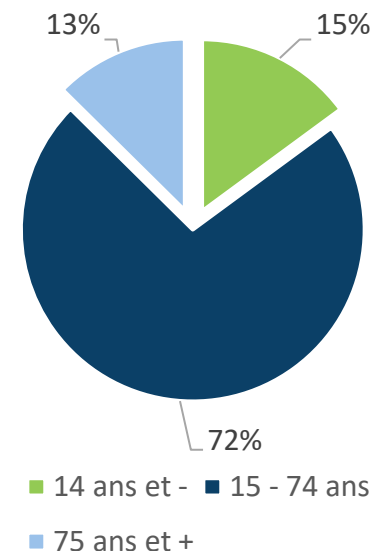
La commune observe un léger déclin démographique depuis 2008.

Près du tiers de la population est une population à risque et potentiellement très fortement dépendante en termes de mobilité : « Moins de 14 ans et +75 ans ».

Toutefois plus de 95% de la population réside dans la Plaine de la Bléone et la vallée du torrent des Eaux Chaudes, avec un accès direct aux commerces et aux services de la vie quotidienne.

Le potentiel de développement du vélo est avéré, près de la moitié de la population est située à moins de 10 min en vélo du centre-ville et près de 75% à moins de 15 min.

Population et démographie



Structure de la population par âge
(source : INSEE 2018)

► Il existe un fort enjeu de mobilité sur les populations jeunes et seniors potentiellement dépendantes en termes de mobilité

Niveaux de circulation

Les axes structurants de la commune supportent des flux de véhicules très importants :

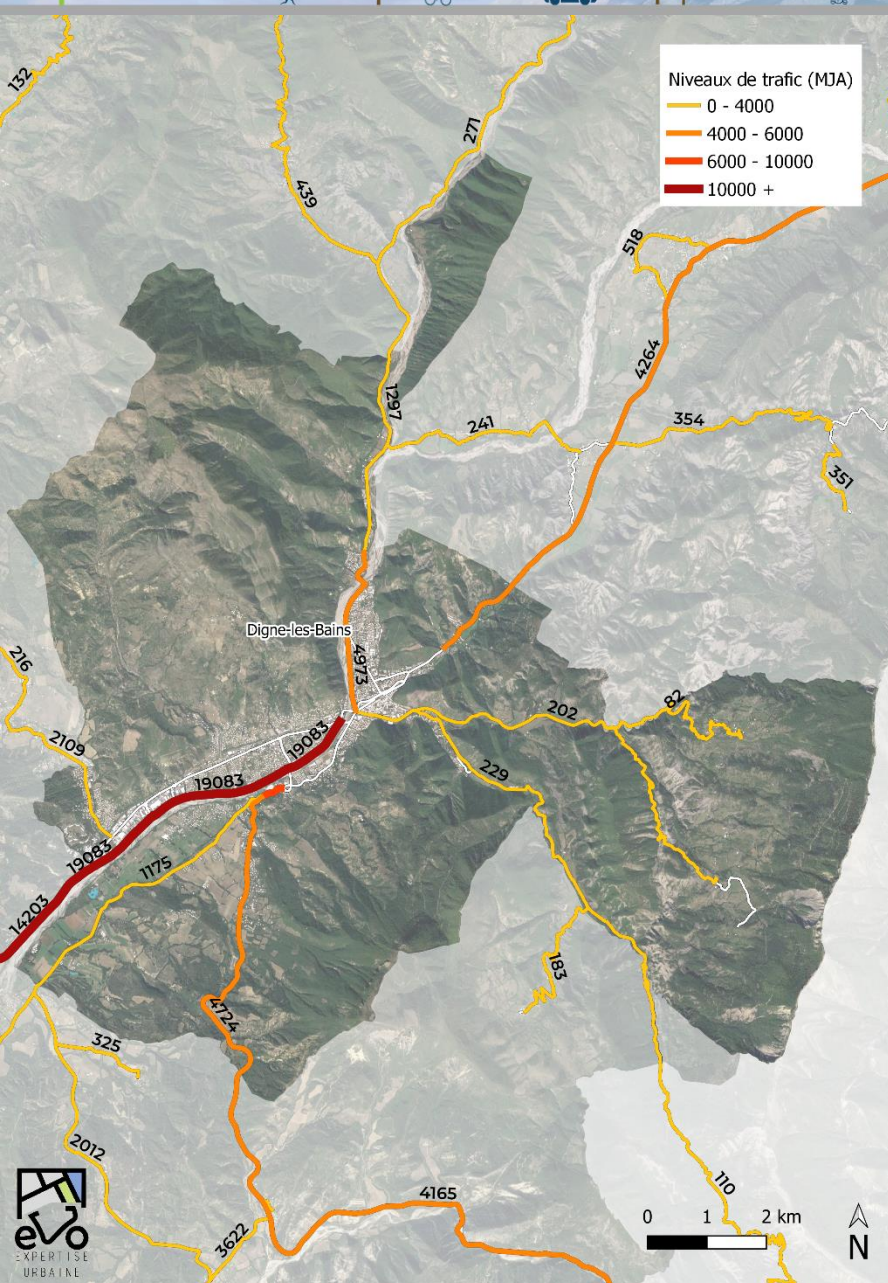
- ✓ La **N85** en provenance de la vallée de la Durance supporte des flux de l'ordre de 19000 véhicules/jour sur la quelle la cohabitation cycle / véhicules motorisés est à proscrire
- ✓ La **N85** en direction de Châteauredon, la **D900** en direction de Marcoux et la **D900A** en direction de la dalle aux ammonites supportent des flux de l'ordre de 4200 à 4700 véhicules/jour sur lesquelles la cohabitation cycles/véhicules motorisés est à éviter autant que possible

Ces axes structurants se croisent tous au carrefour du 11 Novembre créant des flux très importants sur ce giratoire de l'ordre de 12 000 véhicules/jour.

- ✓ Les routes de desserte secondaires supportent des flux modestes de véhicules sur lesquelles la cohabitation est envisageable
- ✓ Bien que nous n'ayons pas de données sur les flux de véhicules circulant sur l'avenue de Verdun, l'accidentologie observée témoigne du manque de sécurité sur cet axe.

► **Des circulations cyclistes à détourner des axes routiers structurants**

Source : comptages CD04



Accidentologie



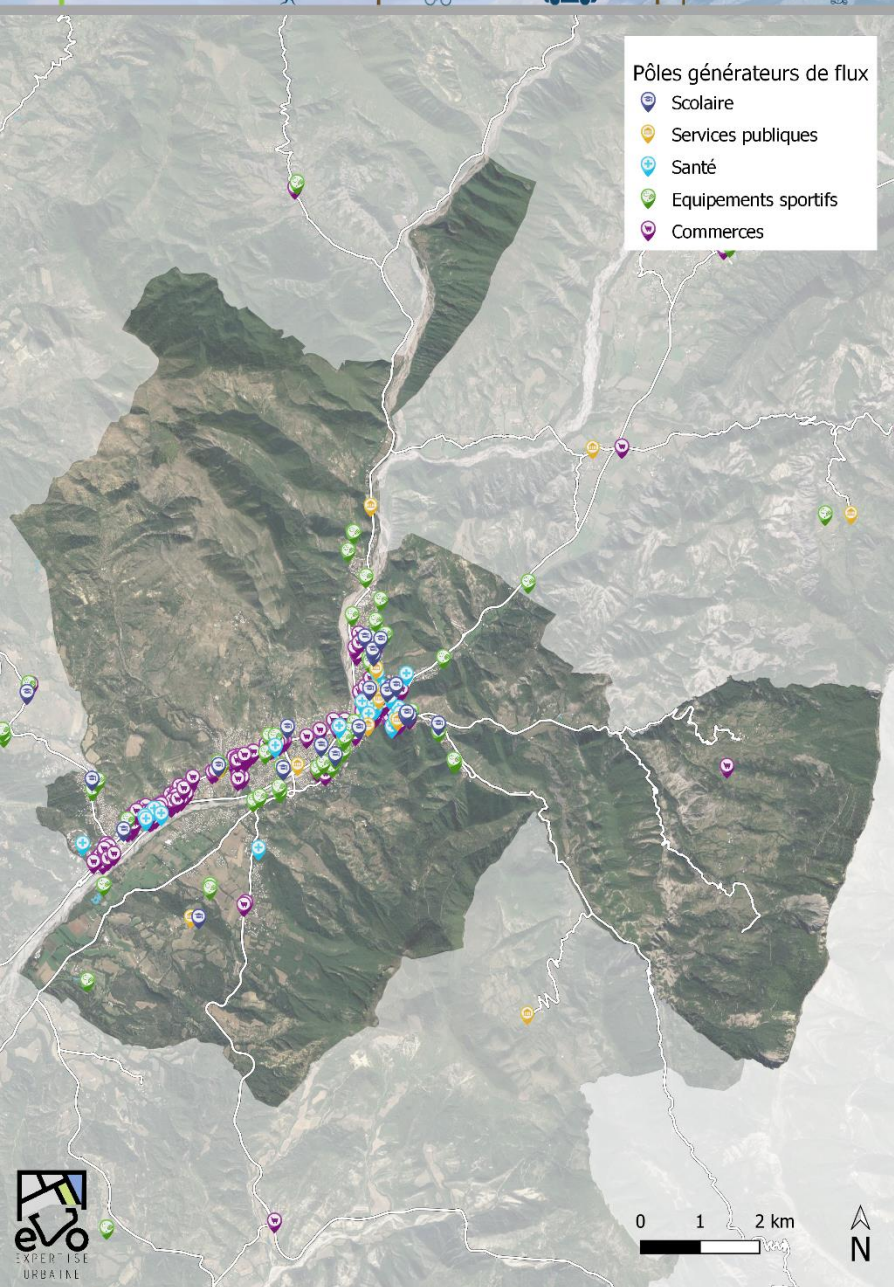
L'étude de l'accidentologie sur le territoire communal révèle que les axes structurants, les plus fréquentés ne sont pas nécessairement les plus accidentogènes.

Sur la période 2005 - 2016, on dénombre :

- ✓ 91 accidents sur le territoire de la commune
- ✓ 5 accidents impliquant des cyclistes
 > Principalement sur l'avenue de Verdun, la N85 et le giratoire du 11 novembre
- ✓ 74 accidents impliquant des piétons
 > Principalement dans le centre-ville, à proximité du giratoire du 11 Novembre et sur l'Avenue de Verdun

► Un axe accidentogène identifié : l'Avenue de Verdun, et sa connexion à la N85 sur le giratoire du 11 Novembre

Source : data.gouv.fr



Pôles générateurs de déplacement

Les principaux pôles générateurs de déplacement et centre de services sur la commune sont:

- Le centre ville, ses services et ses commerces;
- La zone d'activité Saint-Christophe de l'avenue de Verdun qui accueille une grande partie des grandes enseignes disponibles sur le territoire communal;
- Le centre administratif positionné dans le quartier de Soleilbœuf dans la continuité du centre-ville (pôle emploi, préfecture, tribunal, archives départementales, mission locale, CD, centre médico social...);
- Le centre hospitalier de Digne-les-Bains avec plus de 1000 travailleurs;

Sur le plan des loisirs et du tourisme il est à noter la présence de :

- Les termes dans la vallée du torrent des Eaux Chaudes;
- Le complexe aquatique des Eaux Chaudes et le cinéma en frange sud du centre-ville sur le giratoire du 11 novembre;
- La dalle aux ammonites au nord de la commune sur la D900A;
- Le plan d'eau des Ferréols dans la vallée de la Bléone;
- Le pôle sportif Jean Rolland dans la vallée de la Bléone;
- Le Golf au sud du territoire;

► **Des pôles générateurs de déplacements concentrés dans l'axe des corridors identifiés au sein de l'étude**

I . Synthèse des études et documents existants

II . Analyse urbaine et fonctionnelle

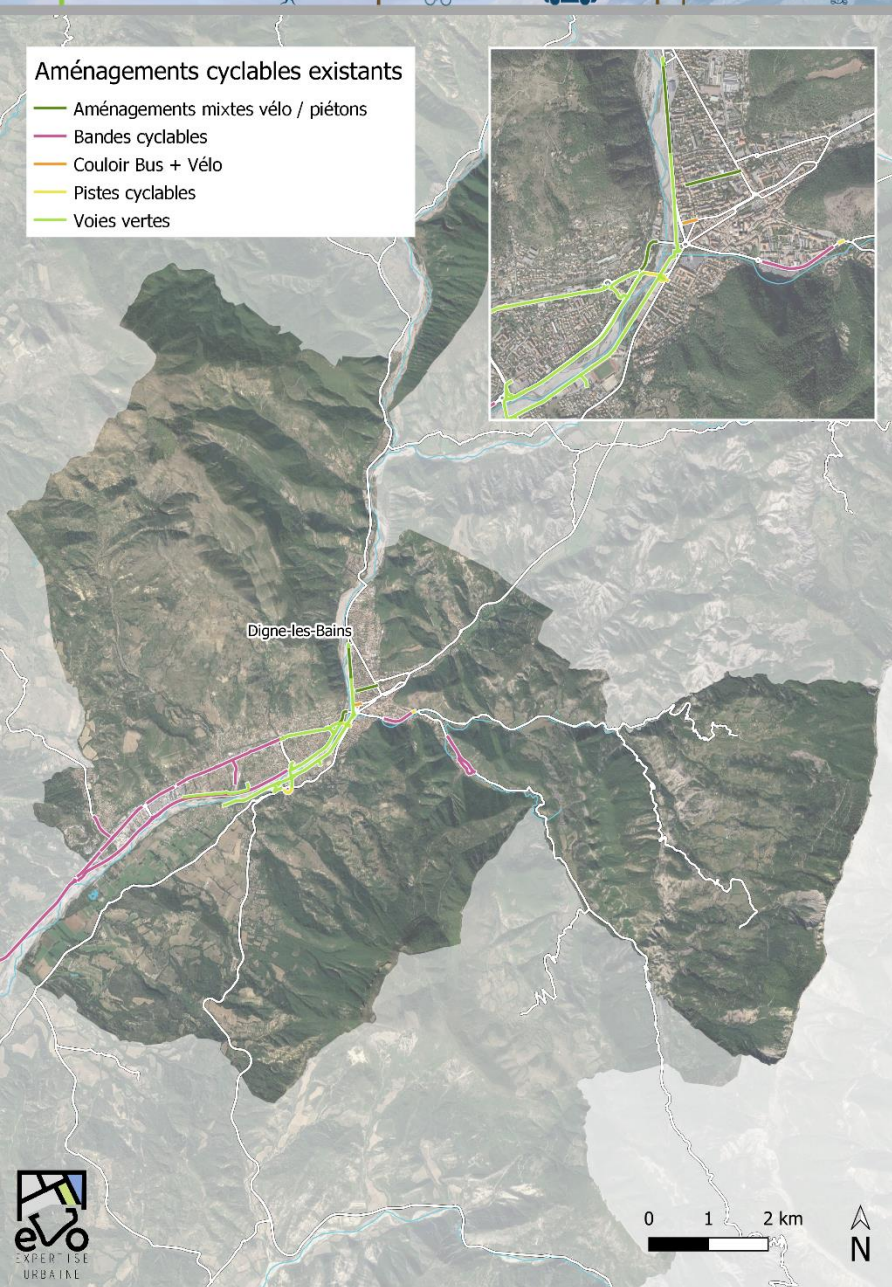
III . Analyse des infrastructures modes doux

IV . Concertation citoyenne

V . Synthèse du diagnostic et constats

Aménagements cyclables existants

- Aménagements mixtes vélo / piétons
- Bandes cyclables
- Couloir Bus + Vélo
- Pistes cyclables
- Voies vertes



Vue d'ensemble des aménagements existants

Bien que relativement peu développées, les infrastructures cyclables existantes forment une première armature de desserte mode doux sur le territoire, sur les bords de la Bléone notamment.

Relativement anciennes, celles-ci sont souvent dégradées, et ne proposent pas des itinéraires continus aux usagers (exemple : Avenue des thermes, Avenue de Verdun, avec des difficultés observées aux giratoires...). Chacun de ces points noirs et discontinuités seront traités dans l'étude des différents corridors identifiés.

A noter que les bandes cyclables identifiées dans les données disponibles sur la commune le long de la N85 sont à proscrire et des itinéraires alternatifs en site propre sont à favoriser sur cet axe.

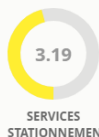
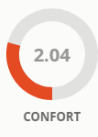
Au-delà des circulations automobiles, le giratoire du 11 Novembre concentre également un grand nombre de problématique sur le plan des mobilités cyclables.

A contrario, les aménagements réalisés sur les rives de la Bléone sont exemplaires, et sécurisants pour les usagers. Quelques défauts d'entretiens (nids de poule) ou manque d'équipements (barrières antichute) sont cependant observables.

► **Une structure cyclable déjà bien identifiée malgré des défauts de continuité et d'entretien**

Digne-les-Bains

58 contributions



Tous les scores sont indiqués sur 6 points.

Digne-les-Bains

Points noirs

Tronçons prioritaires

Relevés Baromètre des villes cyclables

58 contributions

(FUB 2020)

F: notation plutôt défavorable

(FUB 2020)

Le « Baromètre des villes cyclables » réalisé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) en février 2020 révèle que les principaux écueils cyclables à Digne-les-Bains sont liés à un **manque de sécurité et de confort ressentis par les usagers**, notamment sur les grands axes.

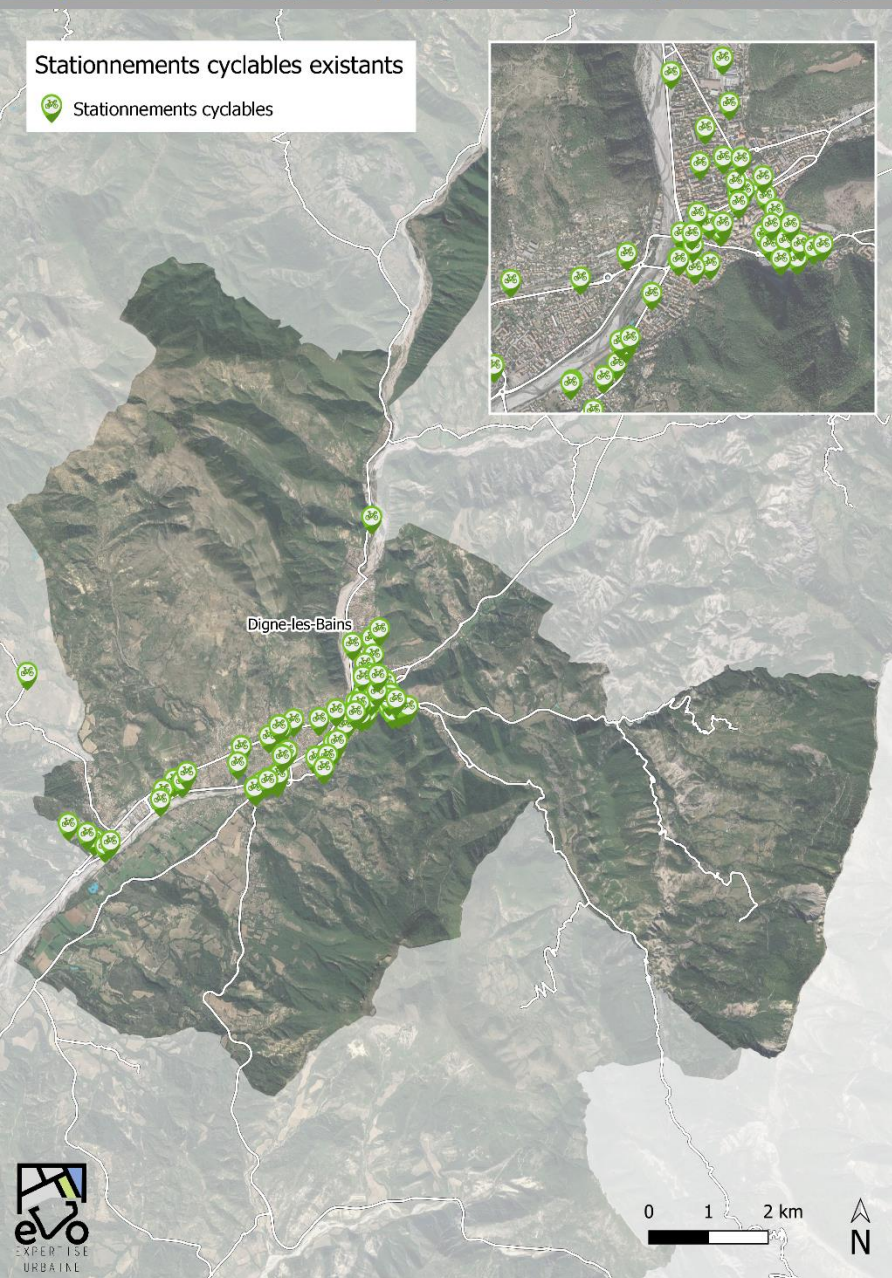
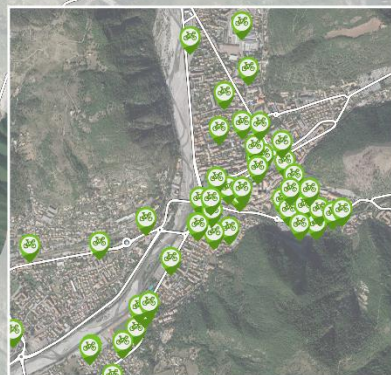
Le relevé des points noirs et des interventions prioritaires à mener fait état des constats suivants :

- Sécurisation de la liaison vers la dalle aux ammonites
- Etablir une liaison continue en direction des thermes avec des problématiques identifiées sur l'avenue du 8 Mai 1945
- Sécurisation des carrefours et du linéaire de l'avenue de Verdun
- Entretien sur la voie verte de la rive sud de la Bléone
- Organiser les circulations cyclables sur le Bd Victor Hugo
- Sécurisation du giratoire du 11 Novembre
- Sécurisation du giratoire des Insurgés de 1851
- Sécurisation de la RD900 en direction du Tennis Club et du Camping du Bourg

► Cette enquête sera approfondie par des relevés terrains et des questionnaires proposés aux usagers

Stationnements cyclables existants

Stationnements cyclables



Stationnements cyclables

76 emplacements recensés

(OSM)

685 places disponibles

(OSM)

En terme de stationnement cyclable, les données disponibles sur Open Street Map indiquent un nombre conséquent d'emplacements disponibles **sur la commune**. En revanche, ces données regroupent les stationnements publics et privés.

En cœur de ville, les usagers mentionnent des manques de stationnement vélos sur le Boulevard Gassendi notamment, au plus proche des commerces. Des poches de stationnement plus importantes et sécurisées pourraient également être implantées en frange Ouest du centre-ville en connexion avec la gare routière.

Les établissements scolaires et d'enseignement supérieurs (lycées collèges, IUT) ainsi que leurs infrastructures associées (résidences étudiantes notamment) pourront également bénéficier de l'ajout de stationnement vélos sécurisés.

D'autres secteurs touristiques notamment les thermes, pourraient également bénéficier de stationnements vélos complémentaires.

► **Un maillage à compléter en centre-ville et autour d'équipements spécifiques**

Rappel des corridors d'étude

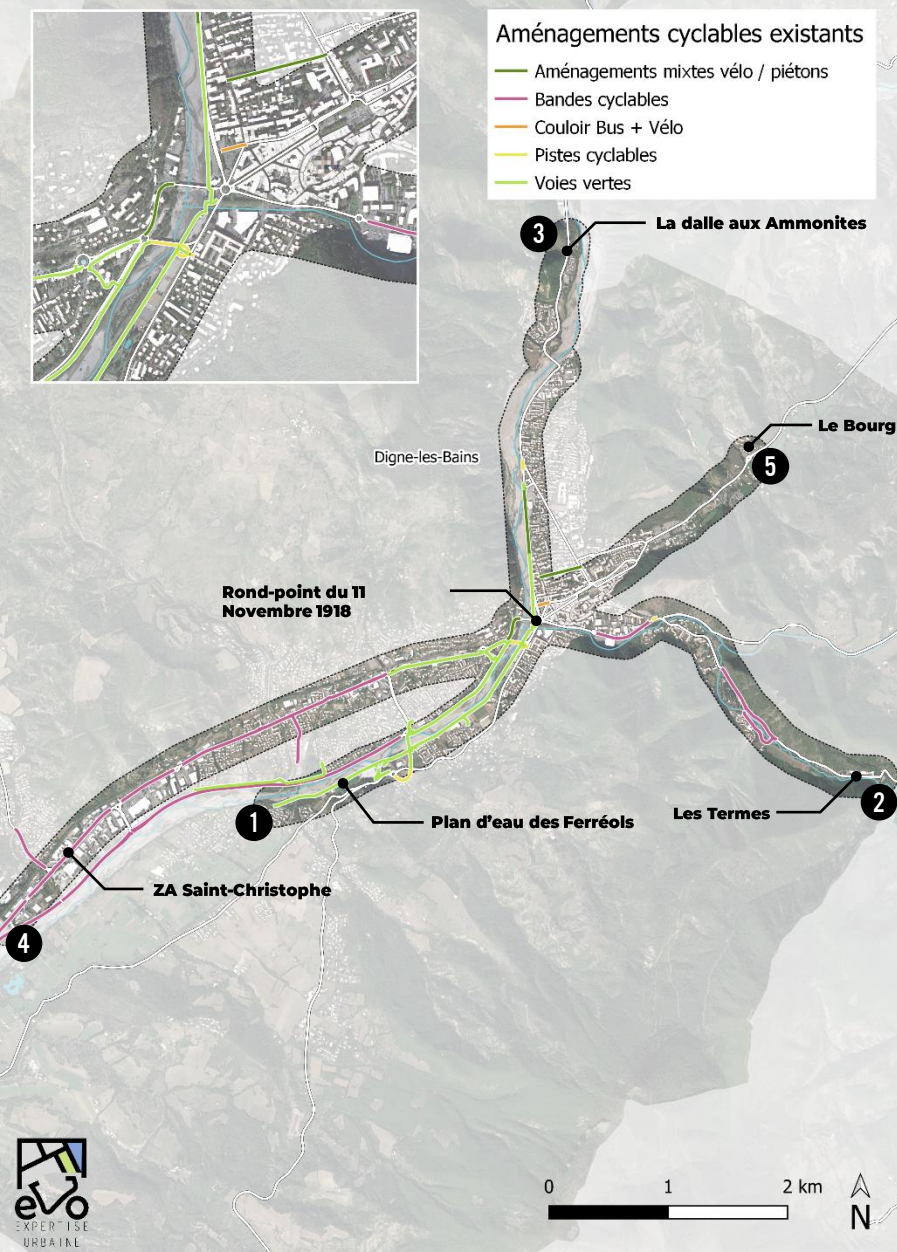
4 corridors identifiés au CCTP :

- ❶ La liaison « Plan d'eau des Ferréols - Centre-Ville »
- ❷ La liaison « Les Thermes - Centre-Ville »
- ❸ La liaison « Dalle aux ammonites - Centre-Ville »
- ❹ La liaison « Zone d'activité et commerciale Saint-Christophe - Centre-Ville »

1 corridor supplémentaire identifié lors de la réunion de lancement :

- ❺ La liaison « Centre-Ville - lieu dit Le Bourg »

Le nœud central de convergence de ces corridors est le **rond-point du 11 Novembre 1918** où se situe également la gare routière rayonnant à échelle départementale.



1. Liaison « Plan d'eau des Ferréols - Centre-ville »



SYNTHÈSE CORRIDOR N°1

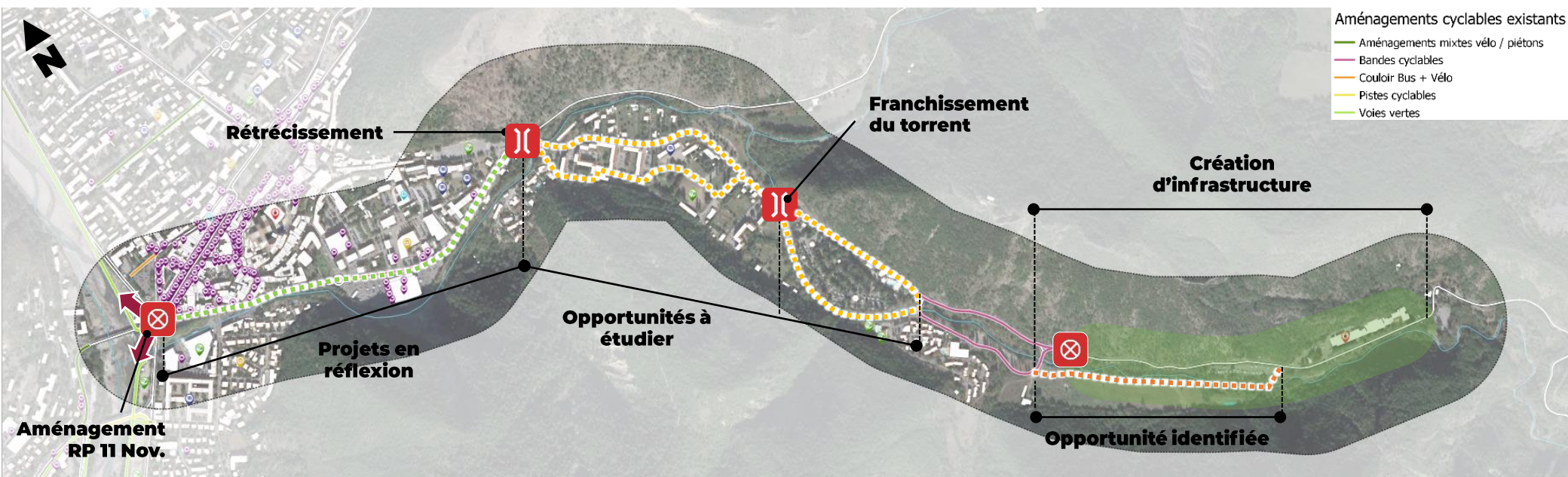
Cet itinéraire est aujourd'hui traité en majeure partie avec une voie verte continue desservant les pôles de loisirs majeurs de la rive sud de la Bléone : Plan d'eau des Ferréols, Complexe sportif Jean-Rolland, Parcours sportif, Skate Parc ... En termes d'usages, cette liaison supporte à la fois des trajets utilitaires (liaison centre-ville...), et de loisirs (liaison pôle de loisirs, footing, promenades).

L'aménagement existant est plutôt qualitatif et propose un profil en enrobé de 2,5 m à 3m de large. Du fait de son attractivité, cet itinéraire n'est aujourd'hui plus suffisamment large pour accueillir

tous les usages. Sur la portion Nord de l'itinéraire, la faible surlargeur de part et d'autre du corps de chaussée et l'à-pic de la voie verte au dessus de la Bléone pourrait nécessiter le recours à des outils de sécurisation de la promenade pour éviter les éventuelles chutes (grade corps).

Les enjeux majeurs portés par cet itinéraire sont le raccordement au giratoire du 11 Novembre, le raccordement aux corridors 3 et 4, un défaut d'entretien des enrobés cyclables, et un élargissement et sécurisation de la section Nord du corridor.

2. Liaison « Les Thermes – Centre-ville »



SYNTHÈSE CORRIDOR N°2

Cet itinéraire porte des enjeux pour les déplacements liés à l'activité des thermes et du camping, mais également aux trajets quotidiens des habitants du quartier du Pigeonnier.

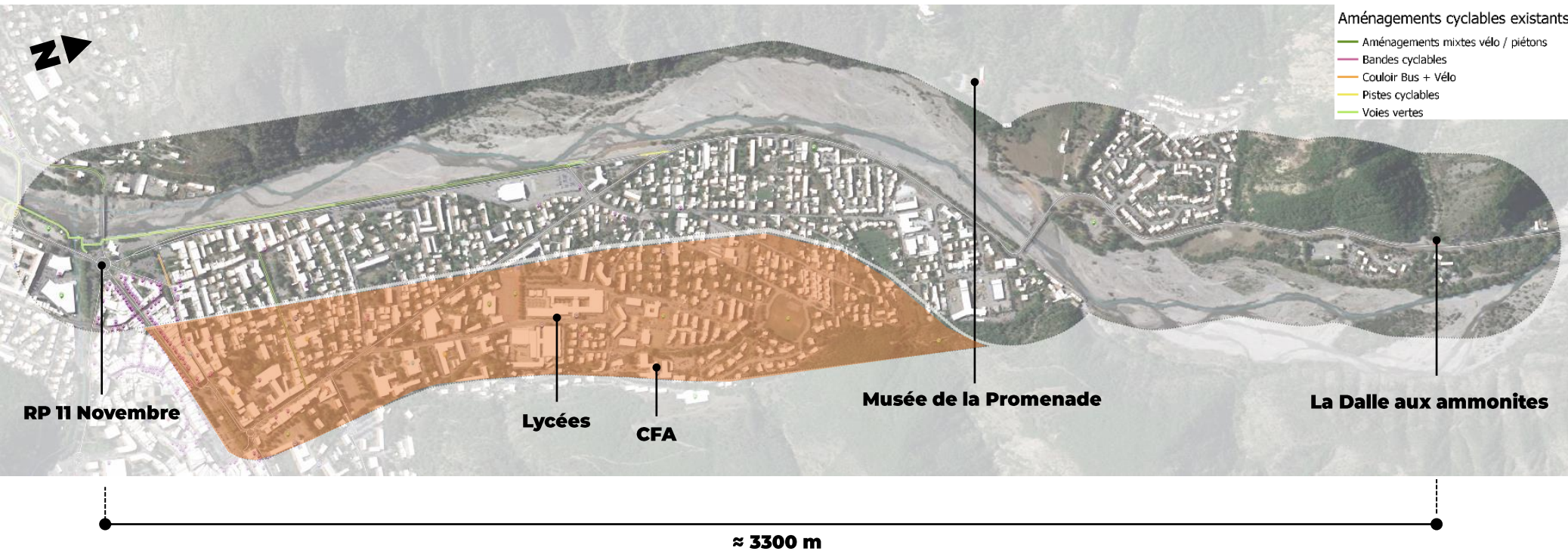
La commune porte actuellement une réflexion pour l'aménagement d'une piste cyclable sur l'Avenue du 8 Mai 1945. L'étude de centralité réalisée en 2017 identifie par la suite une opportunité d'aménagement passant au Sud du Pigeonnier.

Il est également intéressant de noter que ce corridor recoupe le tracé de la V865, inscrite au Schéma régional SUD-PACA 2017-2025 pouvant ouvrir à des sources de financement.

Au regard des opportunités il semble que cette liaison pourra être traitée avec des aménagements qualitatifs et continus, avec des points d'attention particuliers à porter sur les rétrécissements, le franchissement du torrent des Eaux Chaudes, etc.

3. Liaison « Dalle aux ammonites – Centre-ville »

CORRIDOR N°3 : DALLE AUX AMMONITES – CENTRE-VILLE



Proposition d'extension du périmètre du corridor pour intégration des établissements d'enseignement

3. Liaison « Dalle aux ammonites – Centre-ville »



SYNTHÈSE CORRIDOR N°3

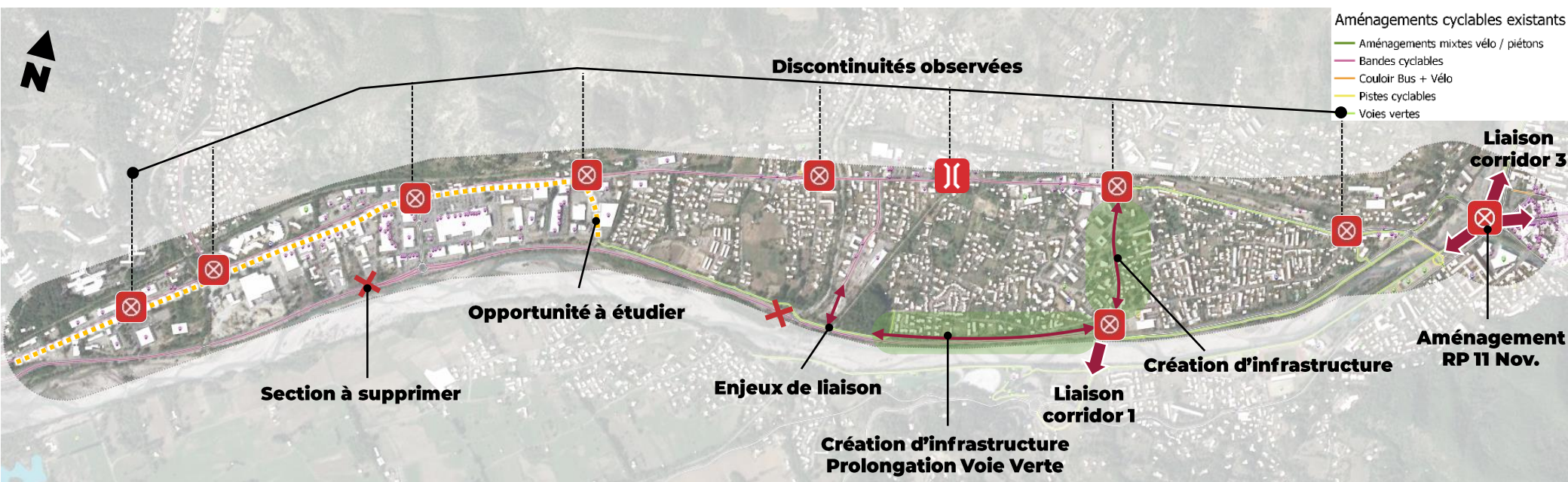
Cet itinéraire porte des enjeux pour les déplacements de loisirs (balades sur les berges de la Bléone, footing, lien musée et Dalle aux ammonites) et utilitaires (connexion au établissements scolaires).

PAA et le CD04 portent déjà depuis plusieurs années une réflexion pour l'aménagement de ce corridor. Les projets portés par ces acteurs seront donc intégrés à la programmation.

Au-delà de ces projets, le point noir principal réside dans la continuité de l'Allée du Tour de France. Celle-ci pourrait être assurée par un aménagement cyclable en encorbellement sur les berges de la Bléone. Une alternative, développée dans le projet du CD04 emprunte l'Avenue Gaston Boyer pour réaliser cette liaison. Un parti pris devra être arrêté sur cette portion.

Concernant l'interconnexion des établissements scolaires, celle-ci semble centrale dans le déploiement d'une stratégie cyclable, et devra être intégrée au corridor.

4. Liaison « ZA Saint-Christophe - Centre-Ville »



SYNTHÈSE CORRIDOR N°4

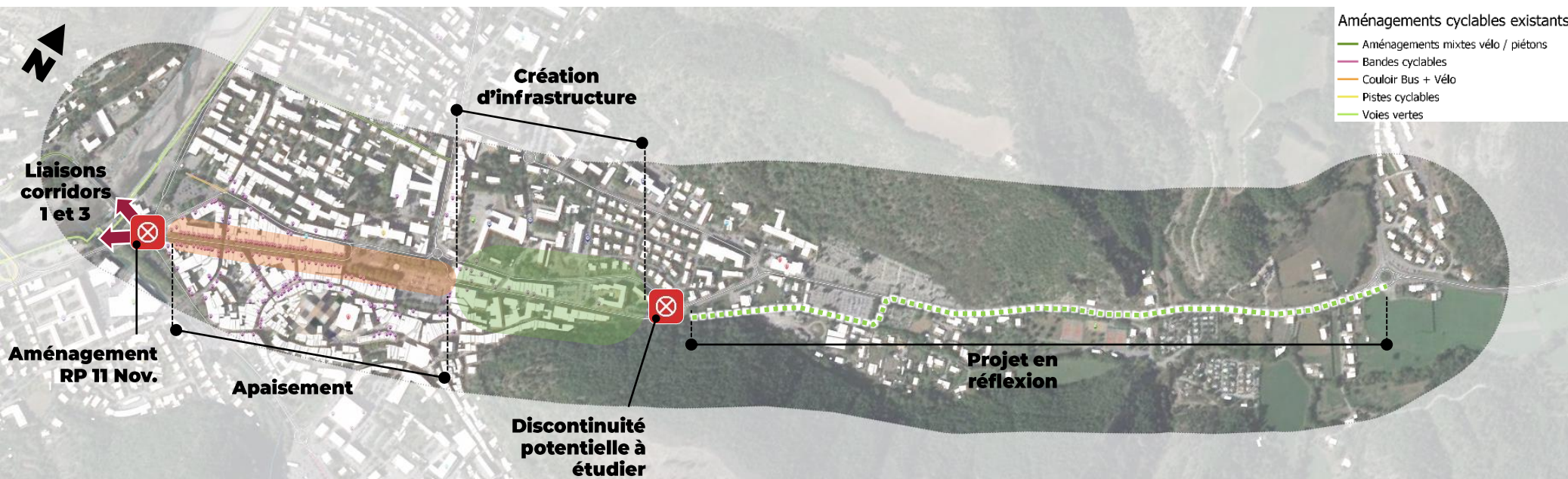
Ce corridor supporte des flux de véhicules très importants sur l'Avenue de Verdun, axe très fréquenté du fait de la présence de la zone commerciale, et de grands équipements (pôle hospitalier, lycée).

Les problématiques principales portées par les aménagements existants sur l'Avenue de Verdun sont les discontinuités à chaque intersection. Des solutions techniques pour traiter ces ruptures seront identifiées dans les phases suivantes de l'étude.

Un autre enjeu identifié sur ce corridor est la structuration d'un second axe cycliste entre la zone commerciale et le Pont Beau de Rochas en appui sur la voie verte existante le long de la RN 85 et la promenade du Tibet sur les berges de la Bléone. Cette infrastructure pourra permettre de proposer une alternative en site propre à l'Avenue de Verdun, en réalisant des connexions Nord/Sud entre ces deux axes.

Enfin, une liaison directe entre l'Avenue de Verdun et le corridor n°1 pourra être réalisée sur l'Avenue Georges Pompidou.

5. Liaison « Le Bourg - Centre-Ville »



SYNTHÈSE CORRIDOR N°5

Cet itinéraire permet de réaliser la liaison entre le lieu-dit du « Bourg » et le cœur de ville. Il dessert plusieurs pôles générateurs de déplacement et équipements structurants (Boulevard commerçant Gassendi, IUT, résidence étudiante, gare routière...).

Il n'existe aujourd'hui aucun aménagement cyclable sur ce corridor pourtant central dans les déplacements locaux. Un projet développé par le CD04 s'intéresse toutefois à la réalisation d'une voie verte à partir du Chemin du Bourg. A noter que l'aménagement projeté est qualitatif, avec une voie verte en

site propre de 3m conformément aux préconisations du CEREMA.

Les enjeux majeurs portés par cet itinéraire sont le raccordement au rond-point du 11 Novembre 1918, le raccordement aux corridors 1 et 3, et l'étude de la potentielle discontinuité portée par l'intersection du chemin du Bourg et de la RD900.

Sur la section Avenue Charles Fruchier – Boulevard Gassendi Est, une prise de position sur le sujet du stationnement existant (maintien ou non) pourra contraindre l'aménagement projeté.



Focus giratoire du 11 Novembre

SYNTHÈSE

Le giratoire du 11 Novembre se situe à l'intersection des axes de communication principaux du territoire et est de fait un lieu de convergence naturel des flux de véhicule. Les comptages recensent jusqu'à 12 000 véhicules/jour sur cette infrastructure.

Le fort niveau de trafic conjoint au nombre important de branches et voies de circulations entourant ce carrefour rend très difficilement envisageable la cohabitation vélo/véhicules motorisés sur cet espace.

Ainsi il conviendrait de dérouter autant que possible les circulations cyclables de cet espace. Afin de limiter les interactions et les conflits entre cyclistes et automobilistes sur cet espace, une opportunité de contournement pourrait être portée par la Rue André Honnorat, et l'Avenue François Cuzin.

Il y a également un enjeu de réaménagement et de sécurisation de la connexion entre les corridors 1 et 3 passant derrière l'Office de Tourisme.

Afin de faciliter les traversées piétonnes notamment, des réflexions autour de la suppression de certaines voies de circulation pourraient également être entreprises.



I . Synthèse des études et documents existants

II . Analyse urbaine et fonctionnelle

III . Analyse des infrastructures modes doux

IV . Concertation citoyenne

V . Synthèse du diagnostic et constats

Méthodologie employée

Un **questionnaire en ligne** a été proposé aux habitants de Digne-les-Bains, portant sur leurs habitudes de déplacements, les obstacles qu'ils peuvent rencontrer et les évolutions de comportements qu'ils envisagent.

Ce questionnaire succinct avec 11 questions a été co-construit de manière à être rapide à réaliser pour optimiser le nombre de réponses attendues.

L'objectif est de disposer d'une centaine de réponses afin de disposer d'un échantillon représentatif du territoire pour évaluer les habitudes de déplacements des habitants, les freins à l'utilisation du vélo, les pistes d'amélioration pour son usage et les points noirs du territoire.

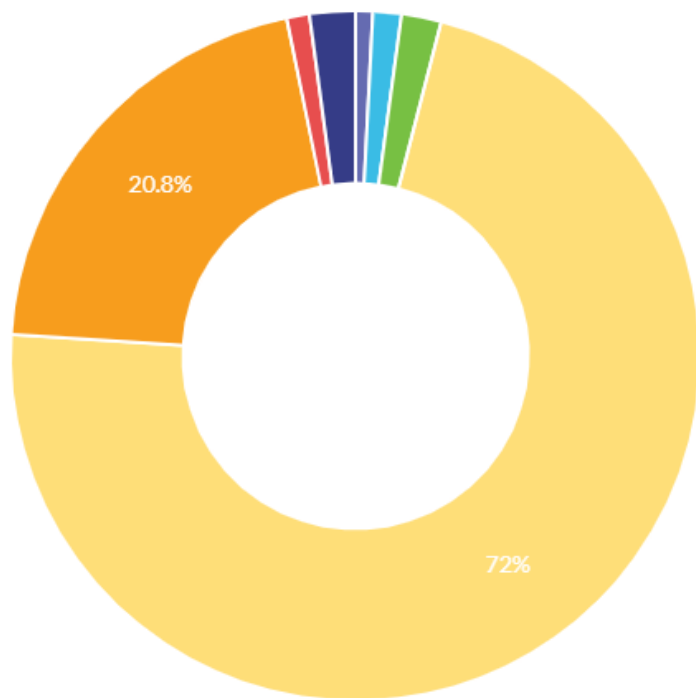
380 réponses au 20 octobre 2021

Tous les quartiers de la commune sont représentés



Synthèse des résultats

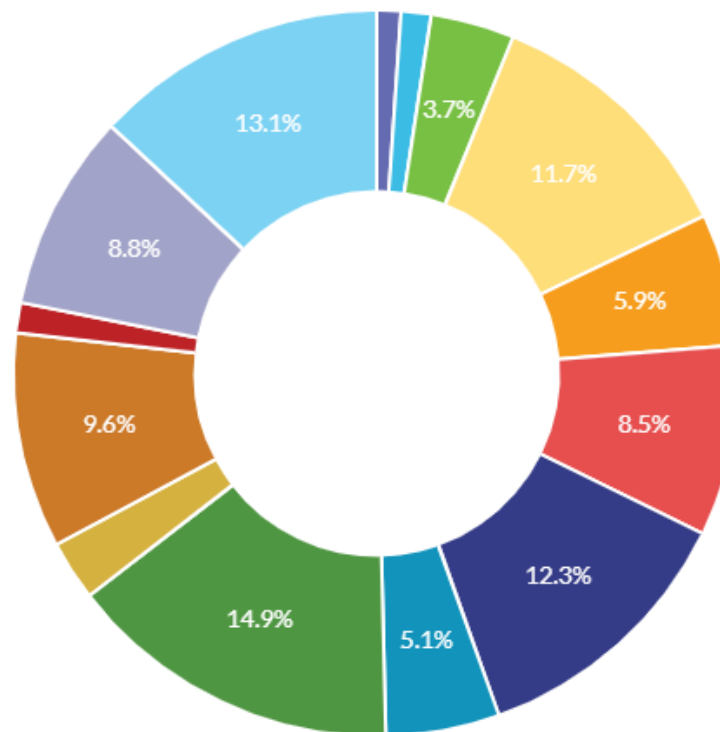
CSP :



- Ecolier
- Collégien / Lycéen
- Etudiant
- Population active
- Retraité
- N.S.P
- Autre

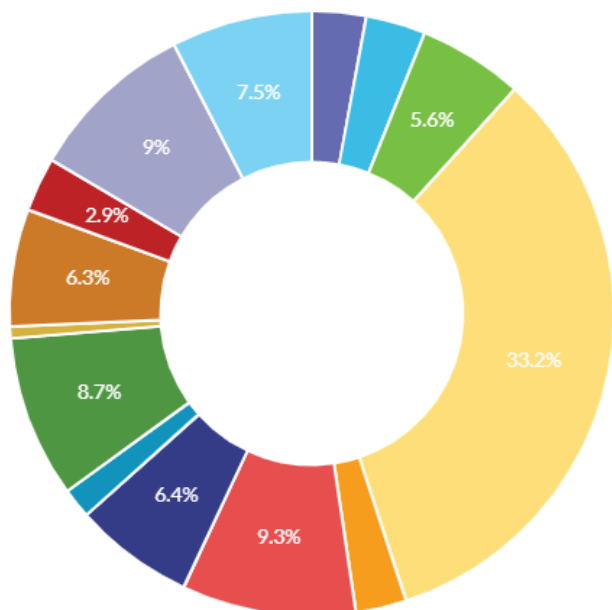
72 %

Lieu d'habitation :



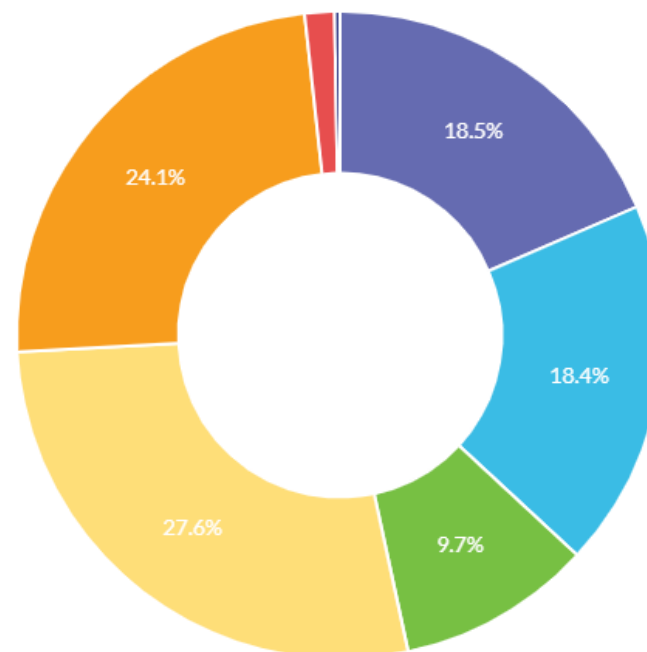
- Les Augiers
- Centre-ville, vieille ville, Soleilboeuf
- Le Bourg
- Les Ferréols, Les Chauchets, Chabasse, St-Lazare
- La Sébé, Le They, Le Moulin, Le Tivoli
- Beausoleil, La Gare, St-Véran
- Les Archers, Champourcin, Tauze
- Les Epinettes
- Les Sieyes
- Le Pigeonnier, Barbejas
- Gaubert
- Autre

Lieu de déplacement principal motif
travail/études/loisirs :



- Les Augiers
- Centre-ville, vieille ville, Soleilboeuf** (33 %)
- Le Bourg
- Les Ferréols, Les Chauchets, Chabasse, St-Lazare
- La Sébé, Le They, Le Moulin, Le Tivoli
- Beausoleil, La Gare, St-Véran
- Les Arches, Champourcin, Tauze
- Les Epinettes
- Les Sieyes
- Le Pigeonnier, Barbejas
- Gaubert
- Autre

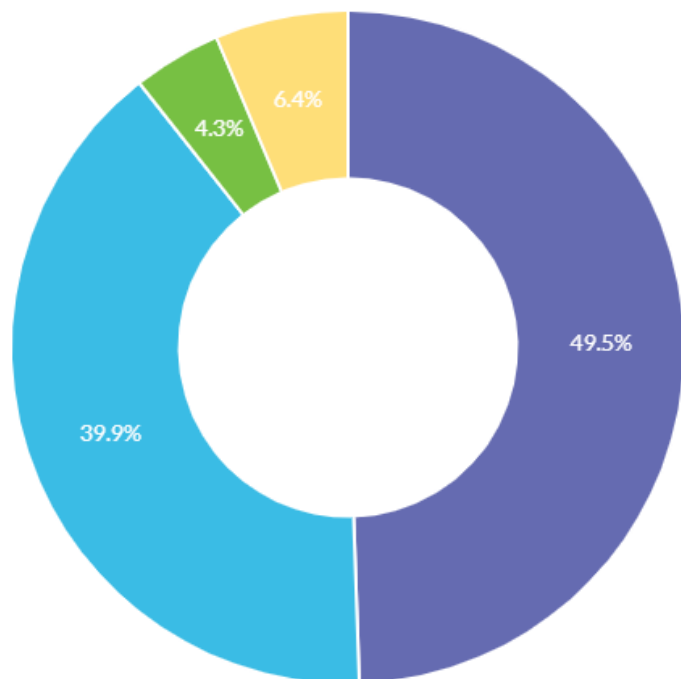
Pour quel(s) type(s) de déplacement(s)
utilisez-vous votre vélo ?



- Domicile - travail / Domicile - Etude
- Achats, courses
- Rendre des visites
- Sorties et loisirs** (51 %)
- Balade, randonnée sportive
- Je n'utilise pas mon vélo
- Autre

Synthèse des résultats

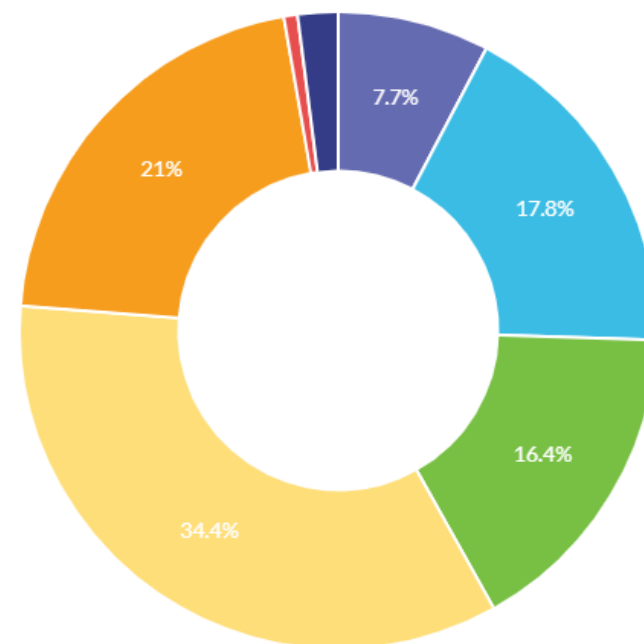
Si vous ne pratiquez pas le vélo,
l'avez-vous déjà envisagé pour vos
trajets du quotidien ?



● Oui, totalement	93
● Oui, mais il existe trop de freins pour changer mes habitudes	75
● Non pas du tout	8
● Je ne sais pas	12

90 %

Si vous avez un ou des enfants, dans quelles
conditions accepteriez-vous qu'ils se déplacent à
pieds ou à vélo pour se rendre à l'école / collège ?



● Accompagnement des enfants en groupe	
● Formation à la sécurité routière et à vélo	
● Amélioration de l'éclairage public	
● Mise en place d'aménagements cyclables sécurisés	
● Amélioration d'un point ponctuel dangereux (traversée, visibilité, ...)	
● Je ne trouve pas de contraintes dans la situation actuelle	
● Autre	

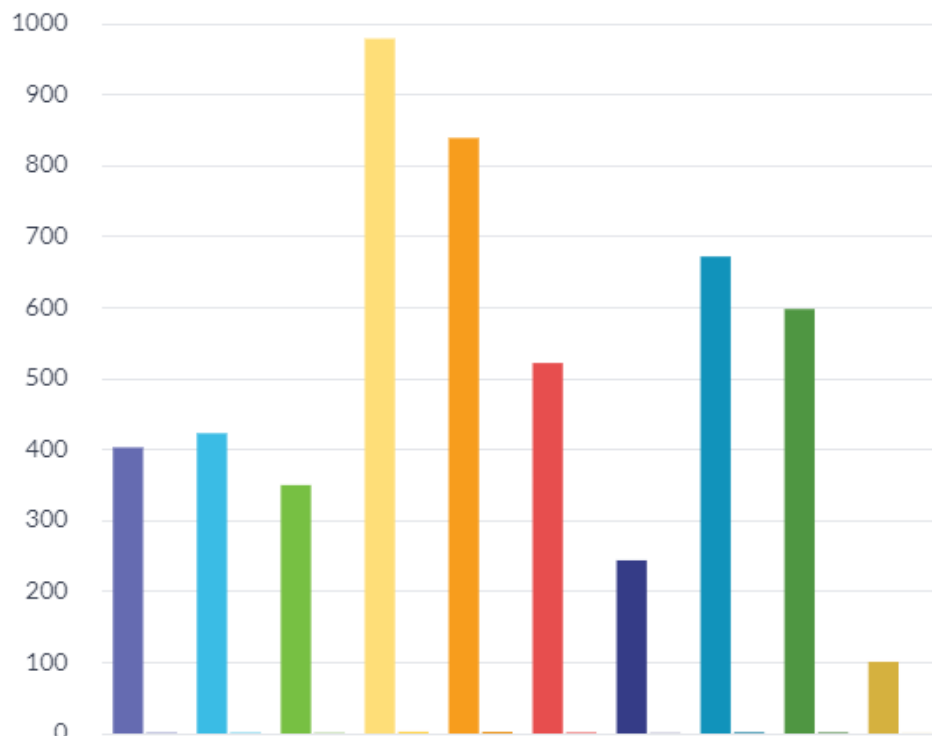
N°3

N°1

N°2



Quels sont selon vous les principaux freins à l'usage du vélo sur le territoire et leur importance ?



Choice	Score	Average
Les trajets effectués sont généralement trop longs pour être réalisés en vélo	403	1.08
Le vélo n'est pas adapté à mes types de déplacements (faire des courses, transport d'enfants...)	423	1.13
Le dénivelé est trop important	350	0.94
Le manque d'aménagements cyclables sécurisés	979	2.61
Le comportement et vitesse des automobilistes	839	2.24
Le manque de communication sur les services/aménagements disponibles	522	1.4
Je ne suis pas à l'aise en vélo	244	0.65
Le manque de stationnement vélos sécurisés	672	1.8
Le risque de vols	598	1.6
Autre	77	0.26

N°1

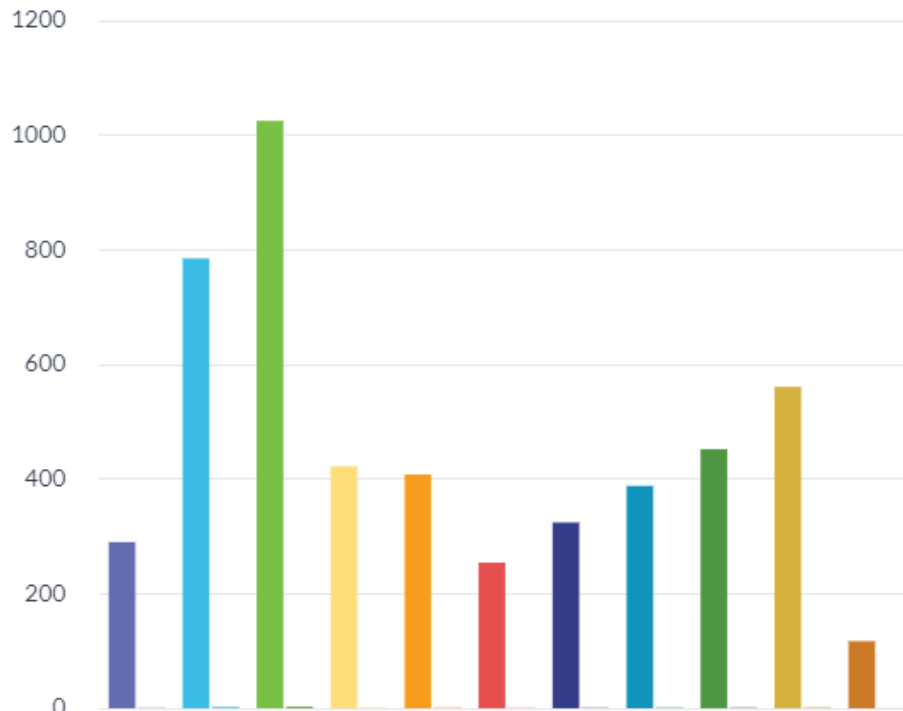
N°2

N°3



Synthèse des résultats

Quels éléments vous inciteraient à faire plus de vélo ?



Choice	Score	Average
(Ré)apprendre à me sentir plus à l'aise sur un vélo	290	0.78
Pouvoir stationner mon vélo en toute sécurité	785	2.09
Disposer d'un itinéraire sécurisé sur tout mon trajet (bandes cyclables, pistes cyclables)	1025	2.73
Disposer d'un vélo mieux adapté (ex : Vélo à Assistance Electrique)	422	1.13
M'orienter plus facilement en vélo (signalétique)	408	1.1
Pouvoir louer un vélo mécanique	254	0.69
Pouvoir louer un vélo à assistance électrique	324	0.88
Savoir réparer mon vélo ou disposer d'un réparateur de proximité	388	1.05
Pouvoir pratiquer l'intermodalité (vélo + cars par exemple)	452	1.23
Disposer d'aides financières pour l'achat d'un vélo/VAE	561	1.5
Autre	117	0.32

N°2

N°1

N°3



Synthèse des résultats

COMMENTAIRES LIBRE :

« À minima entretenir les pistes déjà existantes, renforcer la signalisation partage piétons/ vélos »

« Manque d'éclairage le long de la Bléone entre le centre-ville et le plan d'eau »

« Implanter plus d'arceaux pour vélos où on peut les attacher avec un antivol sur le cadre. Il est facile de démonter la roue avant et de partir avec le reste du vélo »

« La ville de Digne est tout de même agréable pour les cyclistes, un effort sur les limitations de vitesse serait super »

« La voie ferrée Digne-St Auban n'est plus utilisée depuis des dizaines d'années sous prétexte de résurrection possible. Il est scandaleux que tout ce temps ait été perdu par idéologie alors qu'il y avait une formidable opportunité : liaison avec les vélos-routes de la vallée de la Durance, desserte de la population entre Mallemoisson et Digne (collèges, lycées, commerces, services, santé, etc.) »

« J'aimerais pouvoir aller au collège en sécurité depuis les Truyas. Aujourd'hui ce n'est pas le cas car c'est dangereux et la limitation de vitesse est bien trop élevée »

« Des pistes cyclables existent autour de Digne, mais dans la ville aucune sécurisation n'existe pour accéder aux collèges ou lycée. La ville est un vrai coupe gorge à vélo et les automobilistes n'ont pas encore pris l'habitude de rouler avec les vélos. »

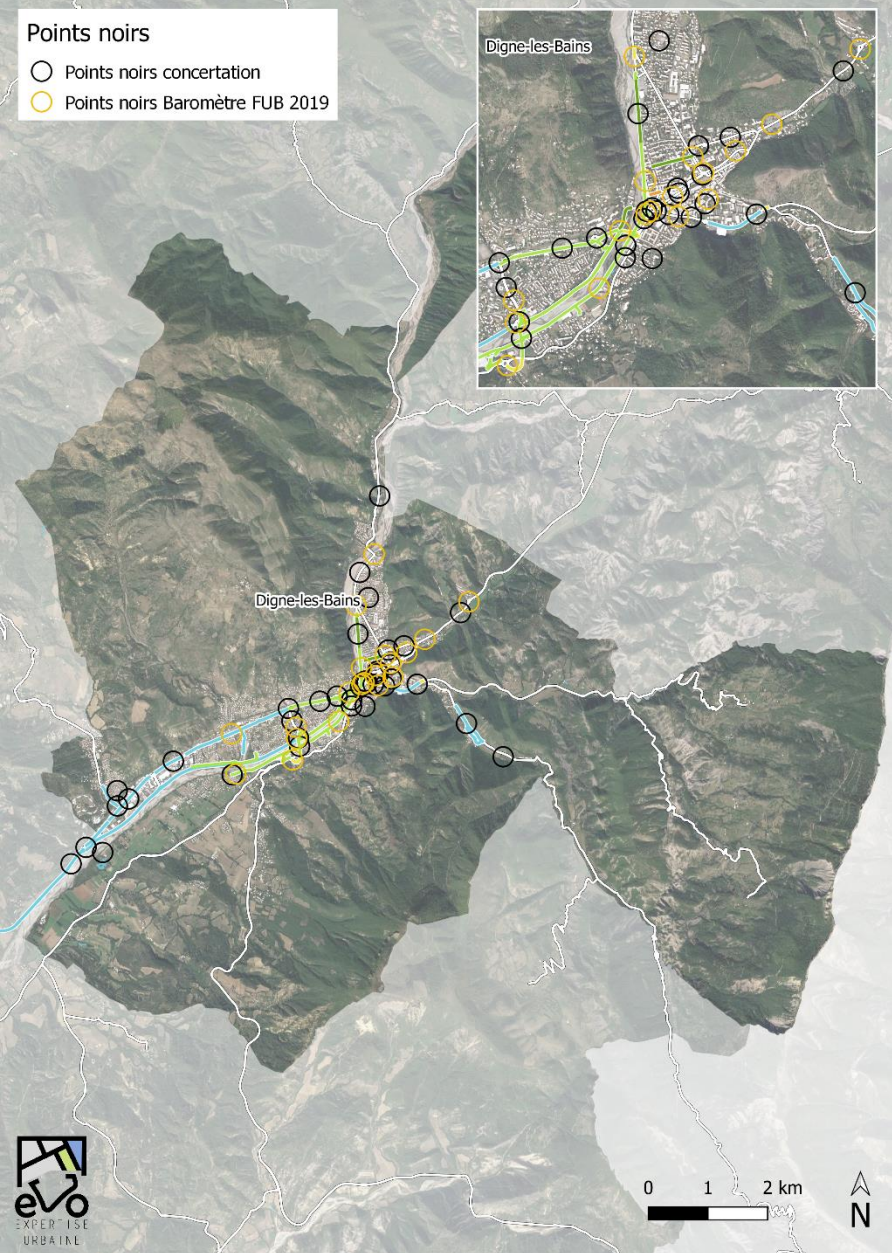
« Augmenter les possibilités d'intermodalité sera un très fort encouragement à l'utilisation du vélo »

« Les cyclotouristes cherchent où les accrocher leur vélo et ne trouvent pas de stationnement en centre-ville milieu ou sur le boulevard Gassendi »

« Il faut créer un véritable réseau de pistes cyclables en évitant les interruptions et ruptures »

« Réel besoin d'améliorer la cohabitation entre automobilistes, cyclistes, transports alternatifs (trottinette électrique, skate...) et piétons sur tous les domaines publics pour l'entente et la sécurité de tous. »

Synthèse des résultats – contribution identification des points noirs



En plus du « **Baromètre des villes cyclables** » réalisé par la FUB, le questionnaire en ligne a permis aux répondants d'identifier les points noirs sur Digne-les-Bains. Une quarantaine de zones ont identifiées, voici les principales revenant le plus souvent lors du sondage :

- **Manque d'entretien général** sur les infrastructures cyclables
- **Manque d'éclairage** le long des aménagements cyclables
- Sécurisation du **giratoire du 11 Novembre**
- Implantation d'aménagements cyclables ou réduction de vitesse sur le **boulevard Gassendi**
- Amélioration de la **desserte cyclable des équipements scolaires**
- Sécurisation des carrefours et du linéaire de **l'avenue de Verdun**
- Etablir une liaison continue en direction des thermes avec des problématiques identifiées sur **l'avenue du 8 Mai 1945**
- Organiser les circulations cyclables sur le **Boulevard Victor Hugo**
- Sécurisation du giratoire des **Insurgés de 1851**
- Manque d'infrastructure sur l'avenue **Georges Pompidou**
- Manque de **continuité cyclable vers le Lac de Gaubert**
- Sécurisation de la **RD900** en direction du Tennis Club, du Camping du Bourg et Evo Bike Park
- Dangerosité de l'espace à l'arrière de **l'Office de tourisme** pour les vélos, et difficulté liée à l'étroitesse de la passerelle

► **Des secteurs et linéaires problématiques à traiter en
priorité dans le cadre du SD Cyclable**

I . Synthèse des études et documents existants

II . Analyse urbaine et fonctionnelle

III . Analyse des infrastructures modes doux

IV . Concertation citoyenne

V . Synthèse du diagnostic et constats



Synthèse (I)

ATOUTS

- Une topographie peu marquée sur le secteur urbanisé de la commune
- Une météo favorable à l'adoption du vélo pour les trajets du quotidien
- Une commune à taille humaine, en quasi-totalité accessible à moins de 5 min à vélo
- Des déplacements domicile-travail et domicile-études relativement courts
- Des aménagements cyclables en site propre structurant déjà une armature solide pour les déplacements doux

A

FAIBLESSES

- Des infrastructures cyclables manquant d'entretien
- Des discontinuités très marquées
- Des infrastructures cyclables existantes non éclairées
- Des trottoirs discontinus et inadaptés aux besoins des usagers (PMR, poussettes, vélos, etc.)
- Pas d'infrastructures cyclables en centre-ville
- Un manque de stationnements cyclables en cœur de ville
- Des équipements structurants prioritaires non desservis par des aménagements cyclables (ex : Lycées, IUT...)
- Une signalétique quasi-inexistante
- Un sentiment d'insécurité en vélo partagé par un grand nombre d'habitants

- Un territoire à l'écart des grands axes de communication (vallée de la Durance, vallée du Rhône)
- Des flux de véhicules de transit très importants (notamment sur la RN85 et au giratoire du 11 Novembre)
- Une commune qui n'est plus desservie par une desserte ferroviaire régulière
- Une « culture vélo » à développer

M

MENACES

- De nombreux projets de création d'infrastructure en cours de réflexion (Pont des Arches, Av. du 08 Mai, liaison Le Bourg...), traduisant une volonté forte de développer le vélo sur la commune.
- Une voie ferrée sur laquelle des projets de mobilité peuvent être envisagés
- Une opportunité majeure portée par la Gare routière et des lignes régulières de cars interurbains équipées de racks vélos
- Des habitants en demande de solutions de mobilités alternatives, et notamment d'infrastructures cyclables
- Des services et aides financières à mettre en place au sein de la commune et PAA en faveur de l'utilisation du vélo/VAE faisant écho à une réelle demande de la part des habitants (cf questionnaire concertation)
- Des liaisons identifiées au sein du SD régional et départemental ouvrant des sources de financement complémentaires

OPPORTUNITÉS

3

- Enjeu d'entretien des revêtements existants
- Création d'infrastructure sur les sections non aménagées en accord avec les projets en cours de réflexion
- Prolongement de l'allée du Tour de France selon les modalités techniques envisageables
- Enjeux de liaison pour assurer la desserte du pôle scolaire/universitaire

5

- Création d'infrastructure sur les sections non-aménagées en accord avec les projets en cours de réflexion
- Point d'attention à porter à l'alternance de différents profils

4

- Traitement des discontinuités Av. de Verdun
- Prolongation de la voie verte Bléone / N85 et enjeu d'entretien des revêtements existants
- Liaison Corridor 1 via Av. Georges Pompidou

2

- Création d'infrastructure sur les sections non-aménagées en accord avec les projets en cours de réflexion
- Point d'attention à porter à l'alternance de différents profils

Traitement du secteur du rond-point du 11 Novembre

Réaménagement de la traversée sous le Grand Pont

1

- Enjeu d'entretien des revêtements existants
- Sécurisation section Nord du corridor
- Liaison Corridor 1 via Av. Georges Pompidou

0 1 2 km



The background image shows a scenic view of a town nestled in a valley, surrounded by lush green trees and a river in the foreground. In the background, there are large, rugged mountains under a blue sky with scattered white clouds. The text is overlaid on this image.

PHASE D'ÉLABORATION DU PROJET :

**PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT
ET ANALYSE COMPARATIVE DE VARIANTES**



I . Rappels Phase 1

II . Orientations programmatiques

III . Propositions d'aménagements

IV . Prise de décision

Choix des aménagements cyclables

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Le choix entre mixité et séparation des modes est fondamental lorsque l'on cherche à construire un espace public accueillant et inclusif pour l'ensemble des modes actifs. Ce choix s'appuie nécessairement sur une hiérarchisation préalable du réseau viaire ou à défaut, sur une réflexion locale au sujet de la vocation des aménagements mis en place.

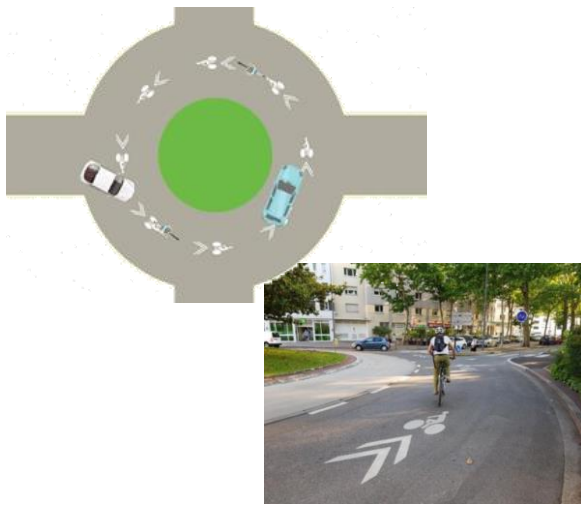
Trois critères principaux sont à considérer conjointement avant de choisir de faire cohabiter ou non les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace :

1. le volume de trafic motorisé,
2. la vitesse réelle pratiquée par les usagers
3. le trafic cycliste souhaité

Ces critères sont à mettre en cohérence avec d'autres paramètres de la réalité du terrain (contraintes techniques, physiques, etc.) sur le lieu d'implantation de la future infrastructure.

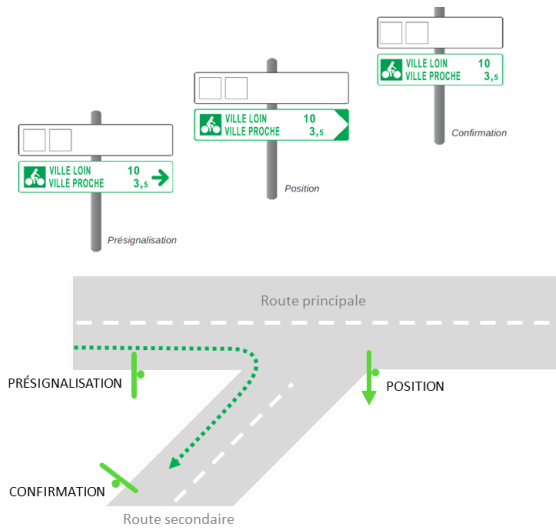
Source : Rendre sa voirie cyclable – Les cahiers du CEREMA, 2021

Autres thématiques programmées



Traitement des points noirs

- ✓ Préconisations réalisées sur les ronds-points et carrefours
- ➔ Mise en plan pour Phase 3 sur les secteurs à enjeux prioritaires



Signalétique

- ✓ Préconisations réalisées dans le rapport complet
- ➔ Intégration aux aménagements du Schéma Directeur Cyclable



Stationnements

- ✓ Préconisations réalisées dans le rapport complet
- ➔ Production et chiffrage d'un plan de stationnement en Phase 3



I . Rappels Phase 1

II . Orientations programmatiques

III . Propositions d'aménagements

IV . Prise de décision

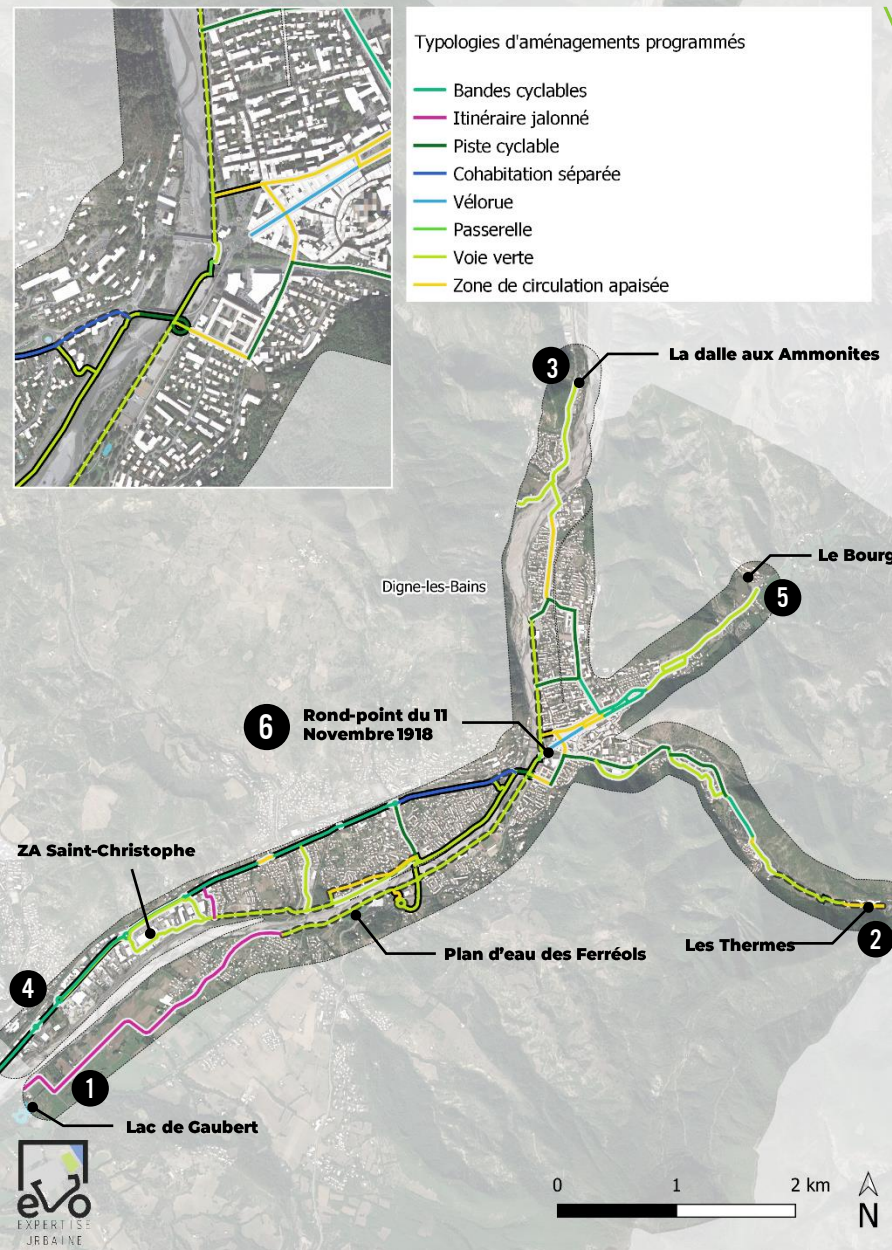
Vue d'ensemble des aménagements envisagés

4 corridors identifiés au CCTP :

- ❶ La liaison « Plan d'eau de Gaubert - Centre-Ville »
- ❷ La liaison « Les Thermes - Centre-Ville »
- ❸ La liaison « Dalle aux ammonites - Centre-Ville »
- ❹ La liaison « Zone d'activité et commerciale Saint-Christophe - Centre-Ville »

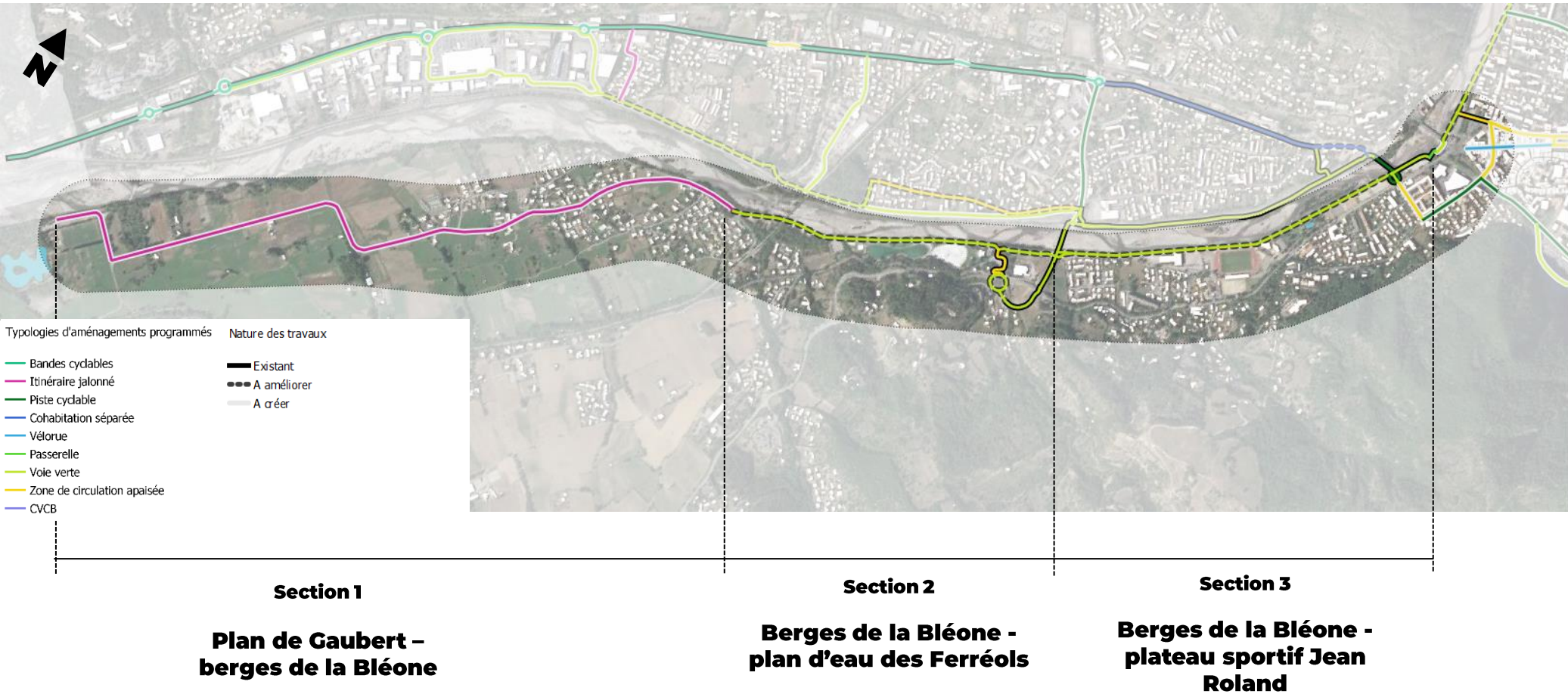
1 corridor supplémentaire identifié lors de la réunion de lancement :

- ❺ La liaison « Centre-Ville - lieu dit Le Bourg »
- ❻ Le nœud central de convergence de ces corridors est le **rond-point du 11 Novembre 1918** où se situe également la gare routière rayonnant à échelle départementale.

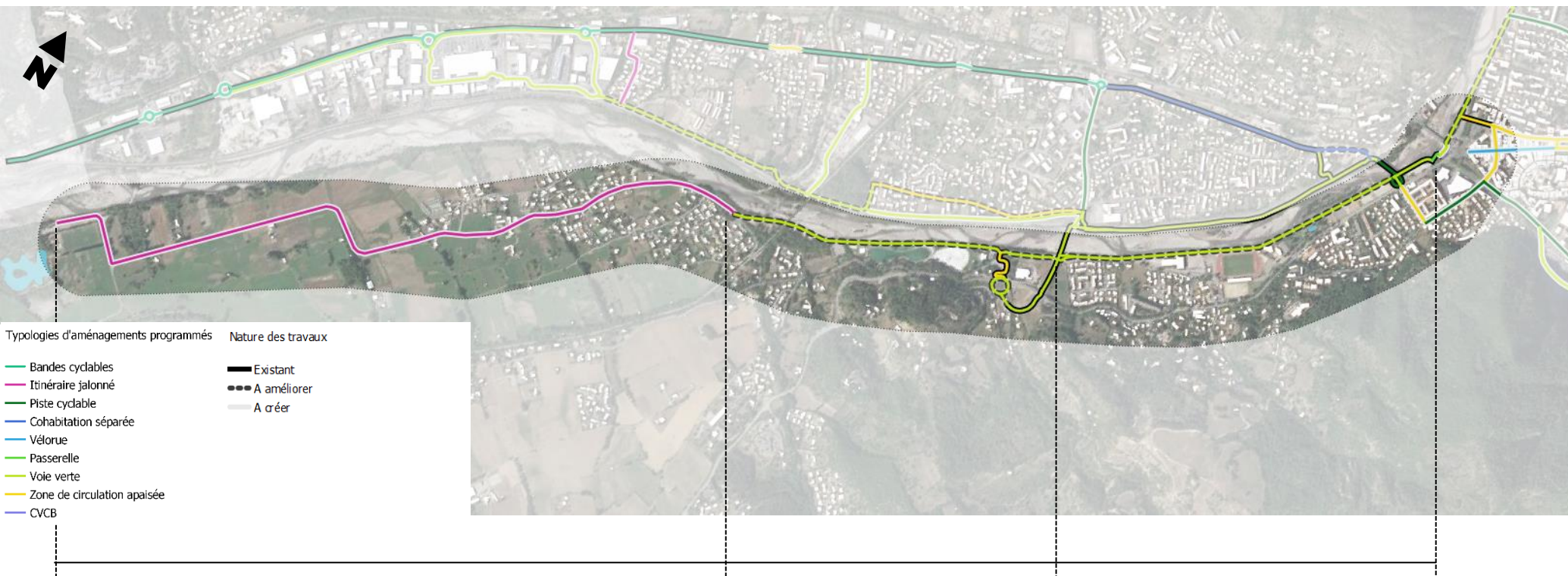


1. Liaison « Plan d'eau de Gaubert- Centre-ville »

CORRIDOR N°1 : PLAN D'EAU DE GAUBERT – CENTRE-VILLE



1. Liaison « Plan d'eau des Ferréols - Centre-ville »



Section 1

Aménagement d'un itinéraire jalonné vers le Plan de Gaubert

**Avis
COTECH**

Implantation de mesures d'apaisement de la vitesse des véhicules

Section 2

Reprise revêtement et élargissement de la voie verte

Proposition d'installer des points de "rencontre/croisement" plus larges pour permettre au vélo de pouvoir se déplacer plus rapidement

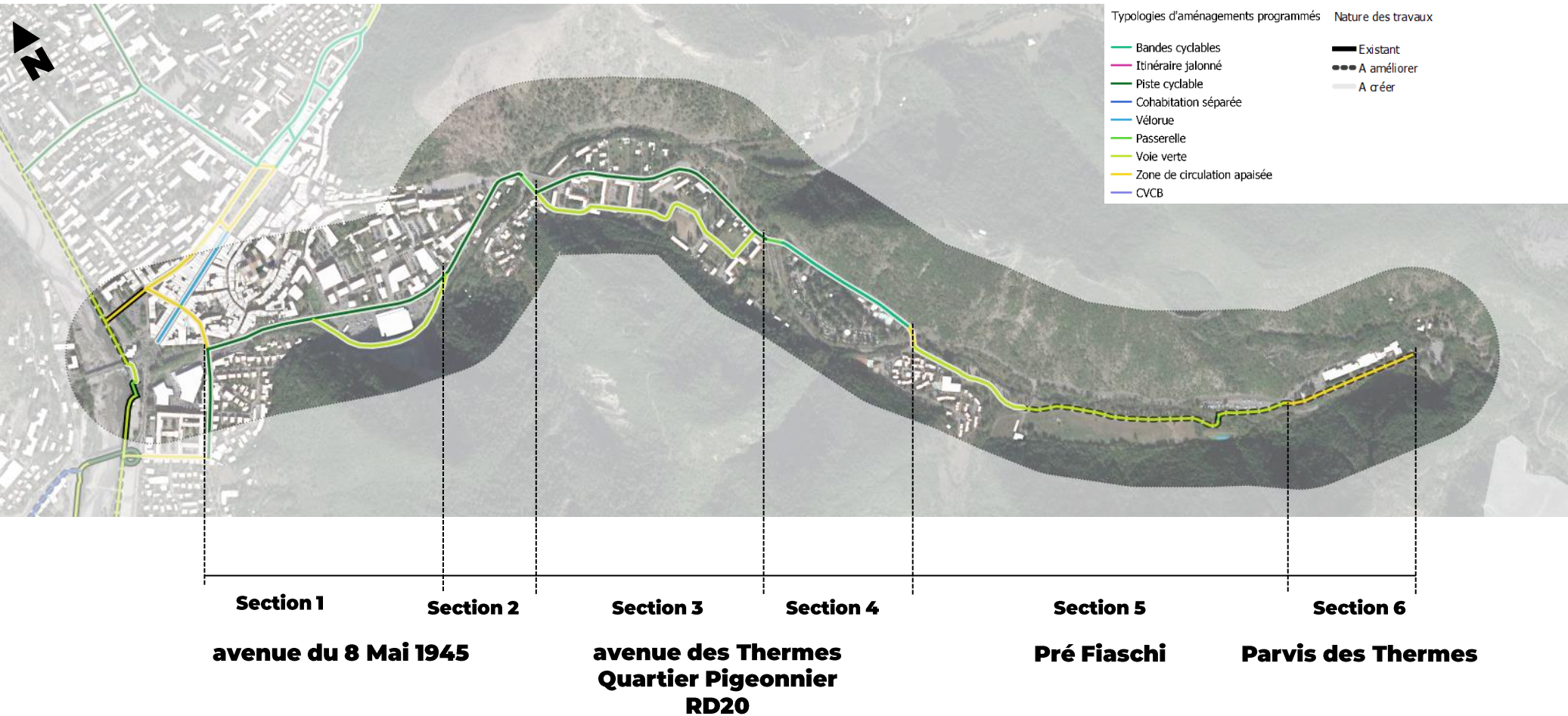
Section 3

Reprise revêtement, élargissement et sécurisation (garde-corps, éclairage) de la voie verte

Nécessité de déplacer les limites séparatives des équipements sportifs

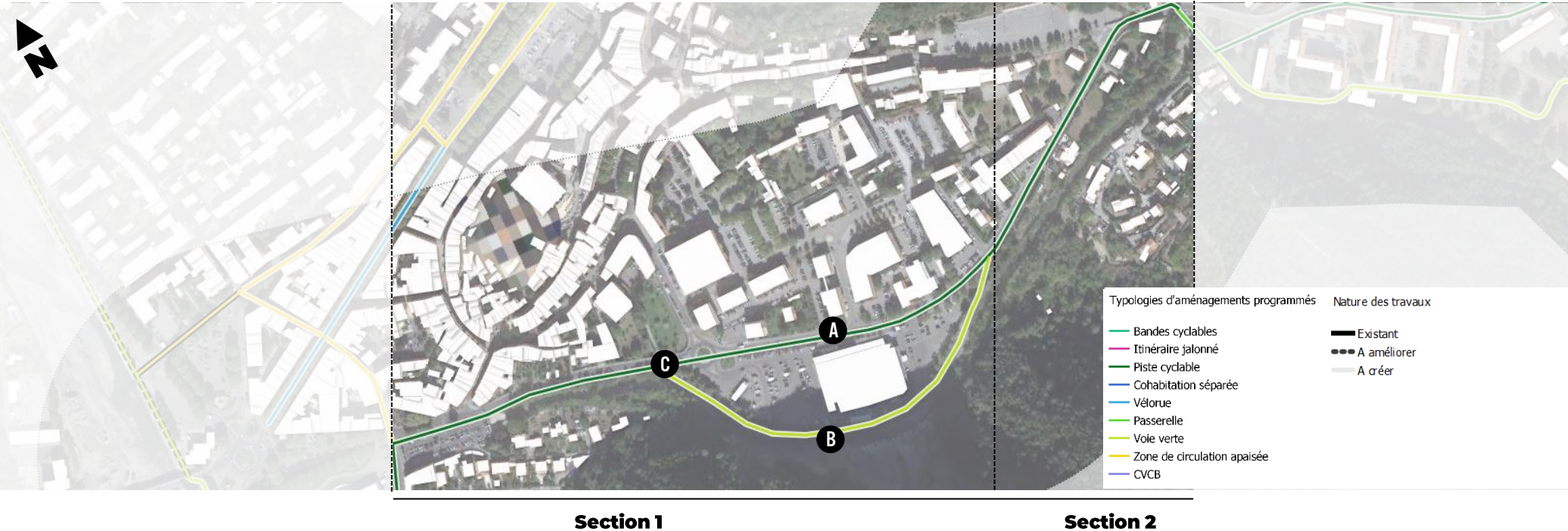
2. Liaison « Les Thermes – Centre-ville »

CORRIDOR N°2 : LES THERMES – CENTRE-VILLE



2. Liaison « Les Thermes – Centre-ville »

SECTIONS 1 & 2



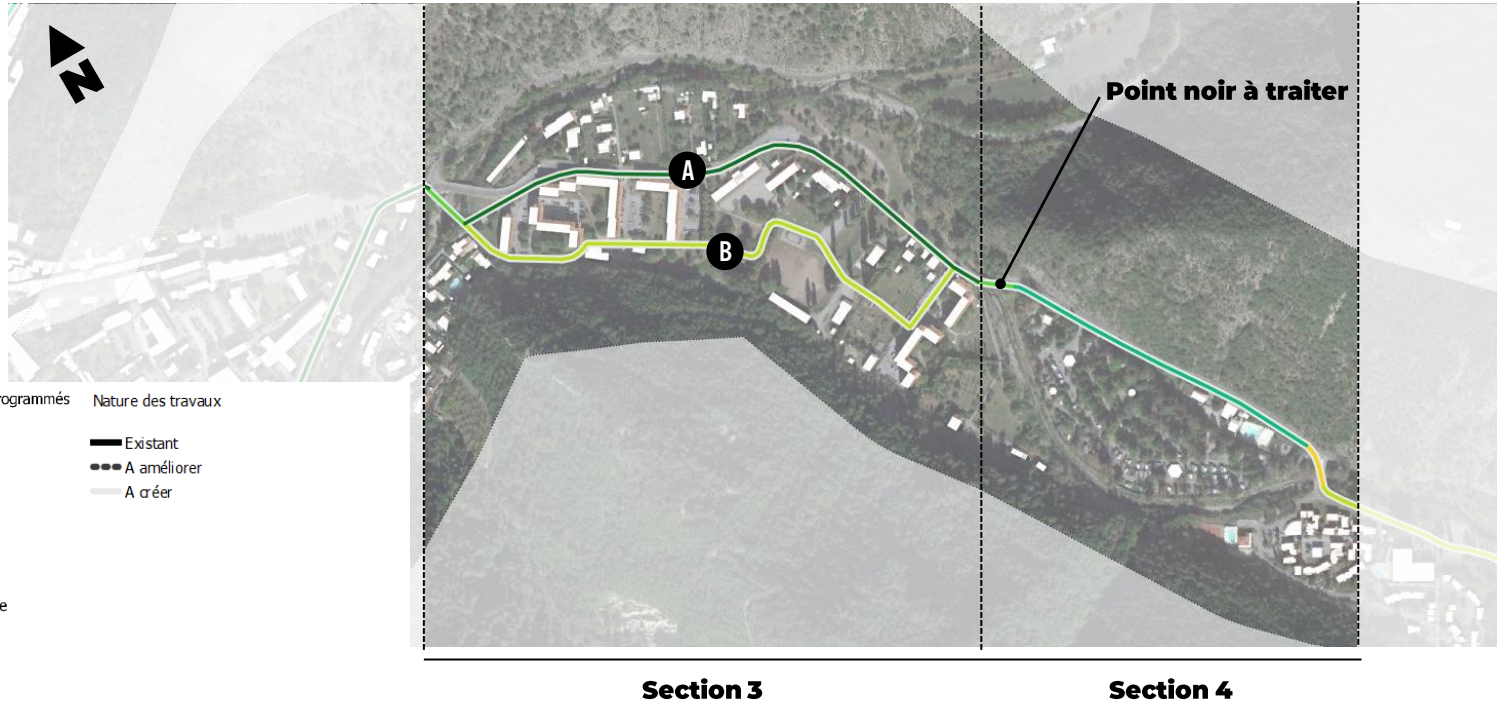
Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sur l'avenue du 8 mai 1945 (Variante A)

Réalisation de la Variante A (traitement de l'avenue de 8 mai 1945) et réalisation de la Variante C (aménagement de l'avenue du 8 Mai 1945 et des berges de la Bléone) si portage du SMAB

Avis
COTECH

2. Liaison « Les Thermes – Centre-ville »

SECTIONS 3 & 4



**Aménagement d'une
voie verte au sein du
quartier des Pigeonniers**

Réalisation de la Variante B
Avis unanime des membres du
COTECH

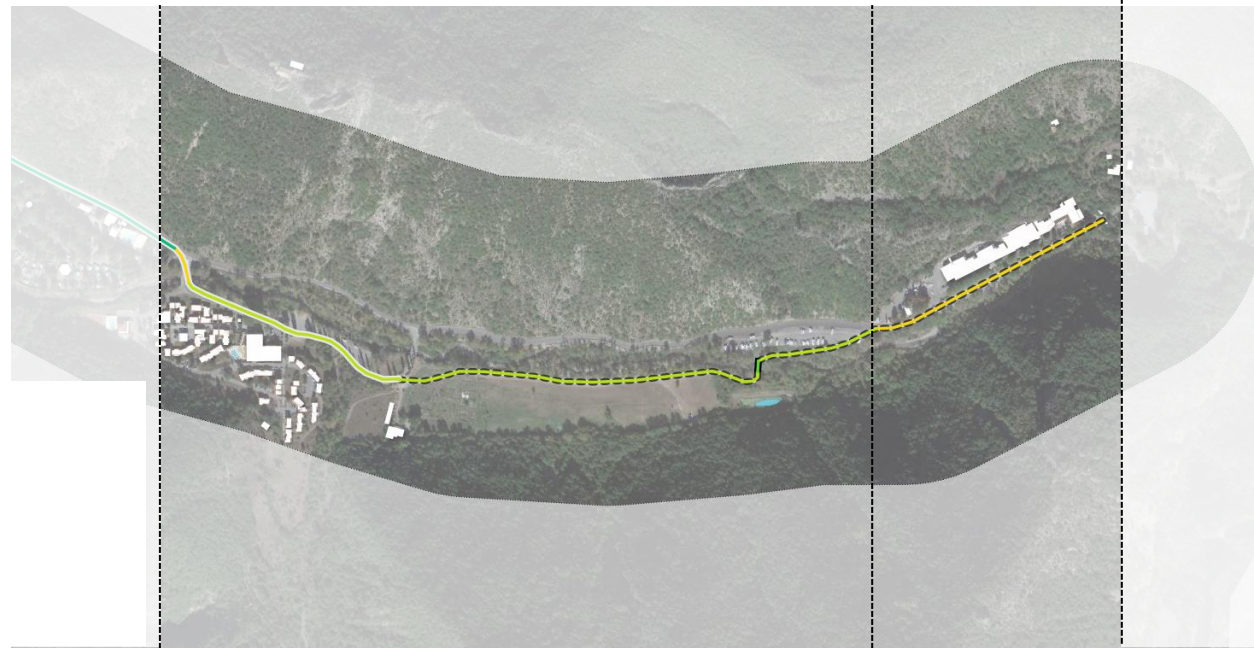
**Aménagement d'une
passerelle pour franchir le
torrent des Eaux Chaudes et
de bandes cyclables sur la
RD20**

Réalisation d'un ouvrage de
franchissement mais possibilité de
créer une zone 30 (variante A)
avant la création de la passerelle

**Avis
COTECH**

2. Liaison « Les Thermes – Centre-ville »

SECTIONS 5 & 6



Typologies d'aménagements programmés

Nature des travaux

- Bandes cyclables
- Itinéraire jaloné
- Piste cyclable
- Cohabitation séparée
- Vélorue
- Passerelle
- Voie verte
- Zone de circulation apaisée
- CVCB

- Existant
- A améliorer
- A créer

Section 5

**Aménagement d'une
voie verte sur l'avenue des
Thermes et dans le Pré Fiashi
(reprise revêtement)**

Section 6

**Aménagement
d'une
zone 30 sur le
parvis des Thermes**

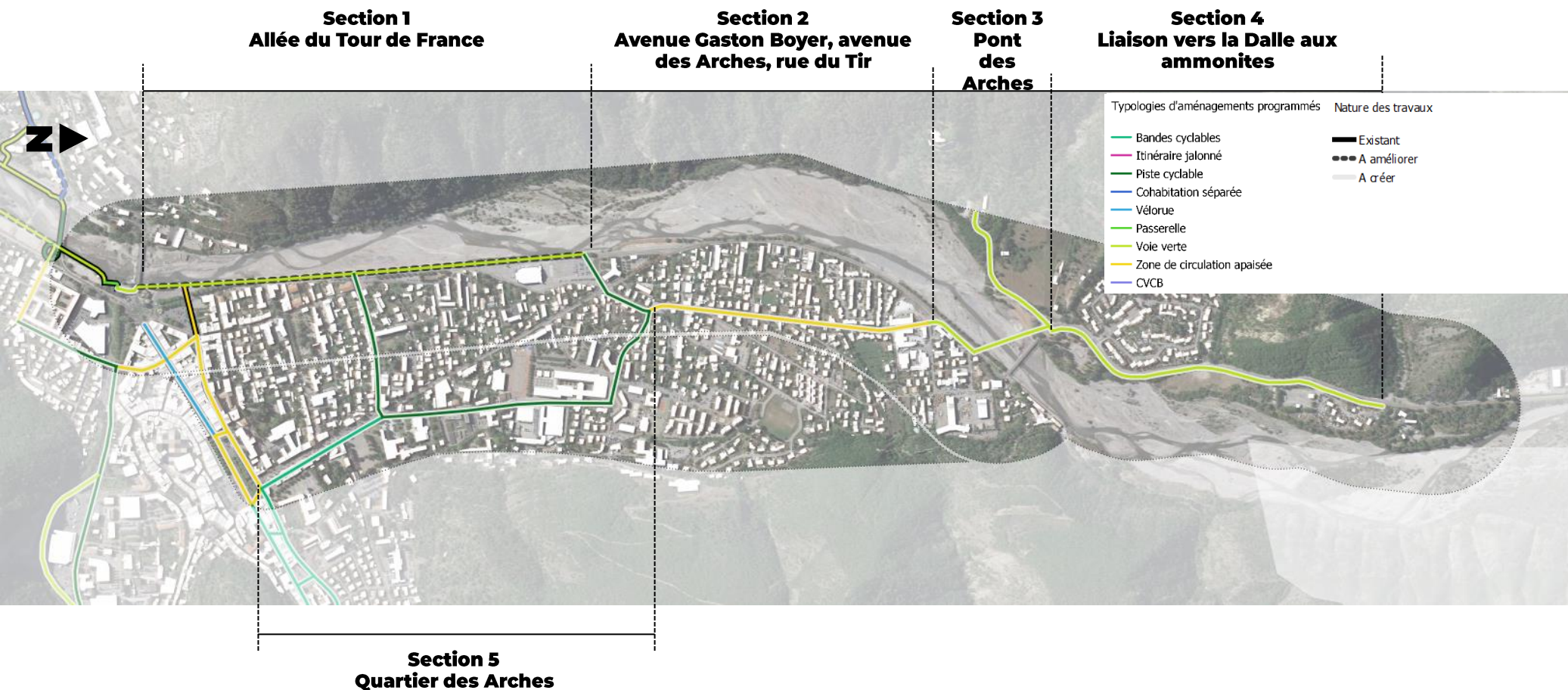
Sans objet

Sans objet

Avis
COTECH

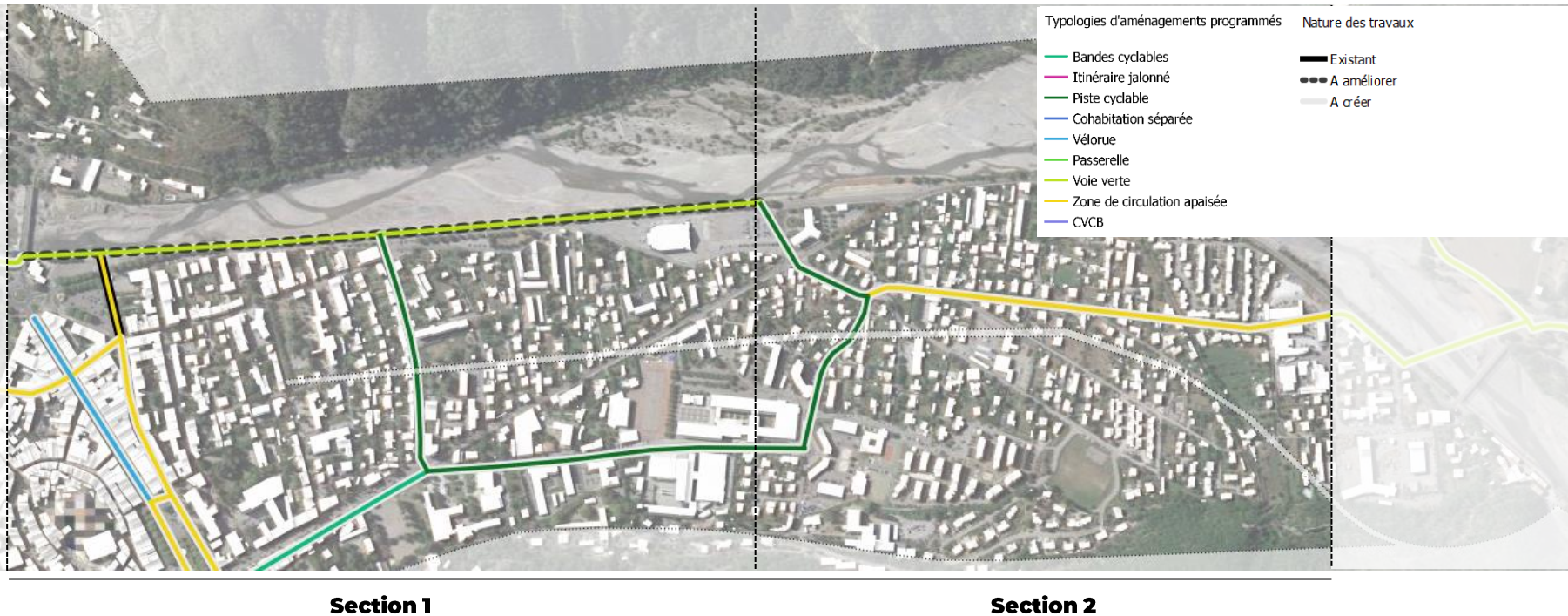
3 . Liaison « Dalle aux ammonites – Centre-ville »

CORRIDOR N°3 : DALLE AUX AMMONITES – CENTRE-VILLE



3. Liaison « Dalle aux ammonites – Centre-ville »

SECTIONS 1 & 2



Requalification de la **voie verte** de l'Allée du Tour de France

Création d'une **piste cyclable bidirectionnelle** dans l'av. des Arches et dans la rue du Tir puis d'une **zone de rencontre** dans l'avenue Gaston Boyer

Avis COTECH

Projet commune de Digne-les-Bains : cheminement dédié aux piétons en bord de Bléone et suppression des places de stationnement av. Demontzey pour implantation d'une piste cyclable bidirectionnelle

Pour l'association Digne à vélo, la traversée de l'av. des Arches et de l'av. Gaston Boyer semble moins intuitive qu'une traversée en amont du Palais des congrès rue de la République

3. Liaison « Dalle aux ammonites – Centre-ville »

SECTIONS 3 & 4



Section 3

Section 4

**Création du Pont
des Arches avec une
voie verte
(projet CD04)**

Sans objet

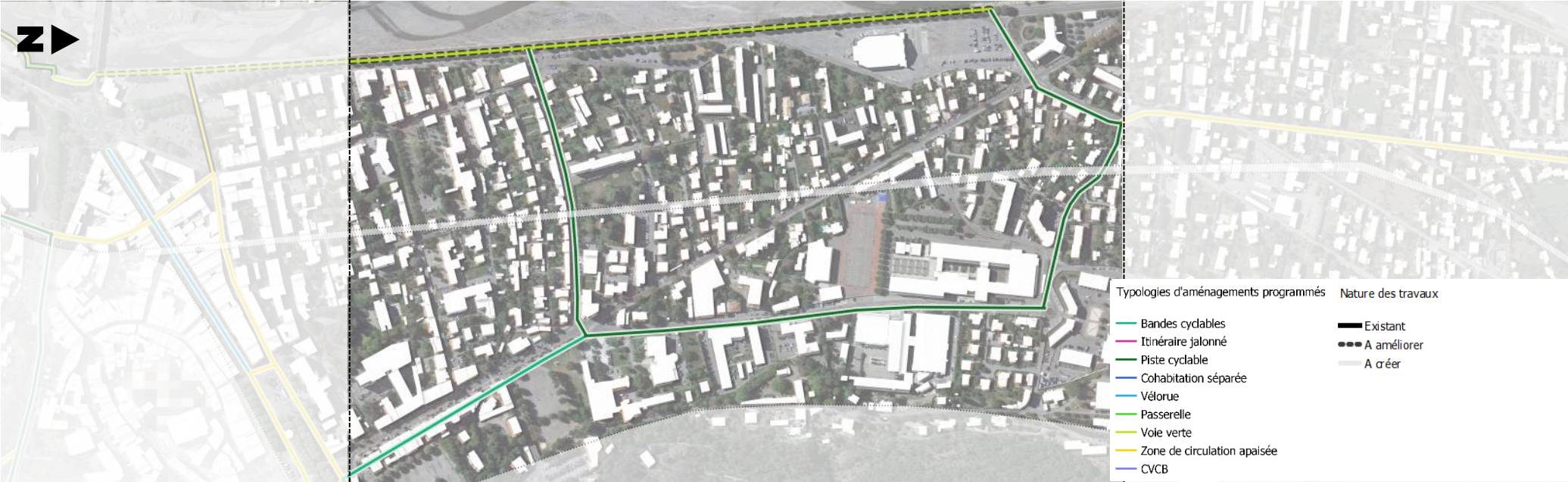
**Création d'une voie verte entre le
musée Promenade jusqu'à la Dalle
aux ammonites
(projet PAA)**

Sans objet

Avis
COTECH

3 . Liaison « Dalle aux ammonites – Centre-ville »

SECTION 5



Section 5

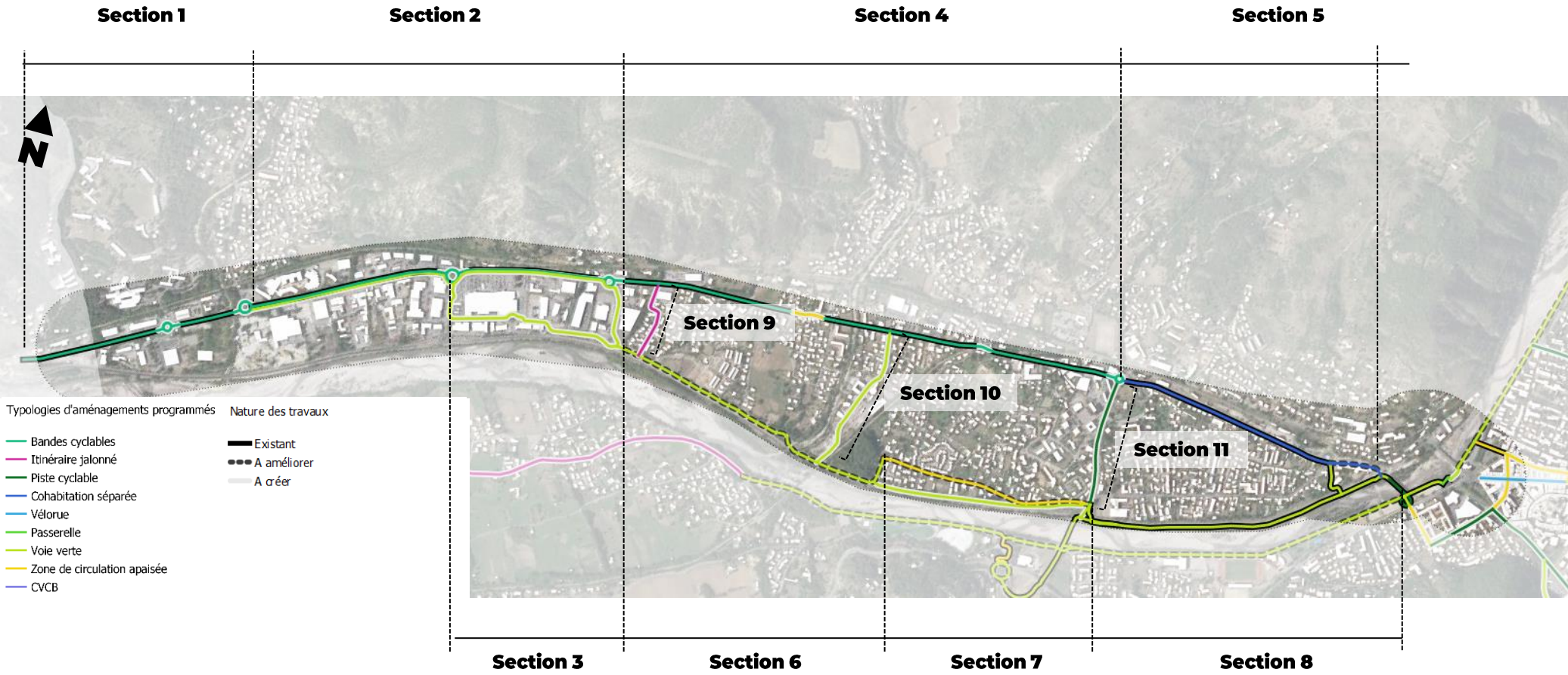
Création de bandes cyclables sur l'av. Victor Hugo
Création de pistes cyclables bidirectionnelles sur la rue des Cabanons et l'av. du Maréchal Leclerc
Prolongement de la piste cyclable sur la rue Maldonnat

*Avis
COTECH*

Sur le bd Victor Hugo, et globalement à l'échelle de la ville, bien différencier les bandes cyclables de la partie automobile par un changement de couleur.

4 . Liaison « ZA Saint-Christophe – centre-ville »

CORRIDOR N°4 : ZA SAINT-CHRISTOPHE – CENTRE-VILLE



4. Liaison « ZA Saint-Christophe – centre-ville »

SECTION 1



**Maintien des bandes cyclables
sur la Route Napoléon
Amélioration de la signalétique et
de la sécurité sur les ronds-points**

Meilleure sécurisation des giratoires et
des carrefours



**Objectif de la Phase 3
Et prise en compte des
recommandations du CEREMA**

*Avis
COTECH*

4 . Liaison « ZA Saint-Christophe – centre-ville »

SECTIONS 2 & 3



Création d'une **voie verte sur l'emprise des bandes cyclables existantes sur la Route Napoléon (variante A)**

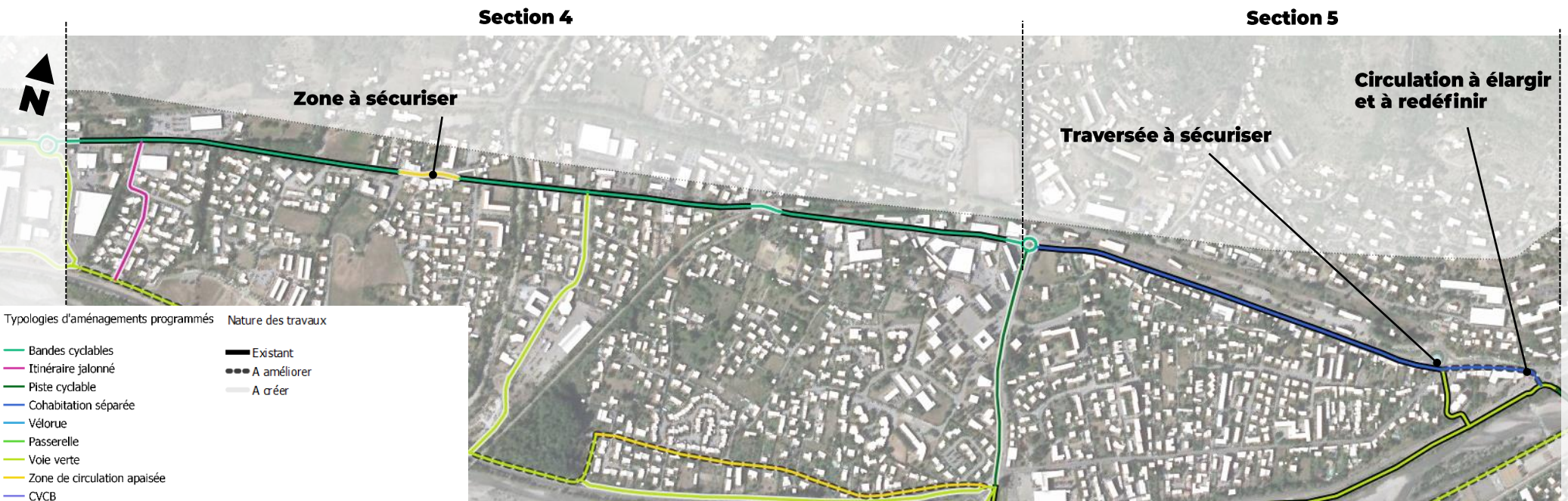
En cas de voie verte, la bande cyclable de l'autre côté peut-être récupérée pour déplacer la route et gagner de l'espace pour l'aménagement de la voie verte côté sud

Création d'une **voie verte sur les rues F. de Lesseps et Niépce (variante A) et aménagement de la voie verte sur l'av. Léonard de Vinci (variante B)**

Problématique de livraison derrière le Carrefour et de stationnement pour les commerces d'en face si la voie verte circule côté centre commercial (rue F. de Lesseps)

**Avis
COTECH**

SECTIONS 4 & 5



La portion au droit de l'école des Sièyes est requalifiée en **zone 30, et des chevrons vélos sont implantés au passage à niveau ainsi qu'au giratoire du Tivoli**

Sur la dernière portion de l'av. de Verdun, implantation d'un espace de **cohabitation séparée élargi sur la voirie existante (pas de voie verte car emprise trop restreinte)**

**Avis
COTECH**

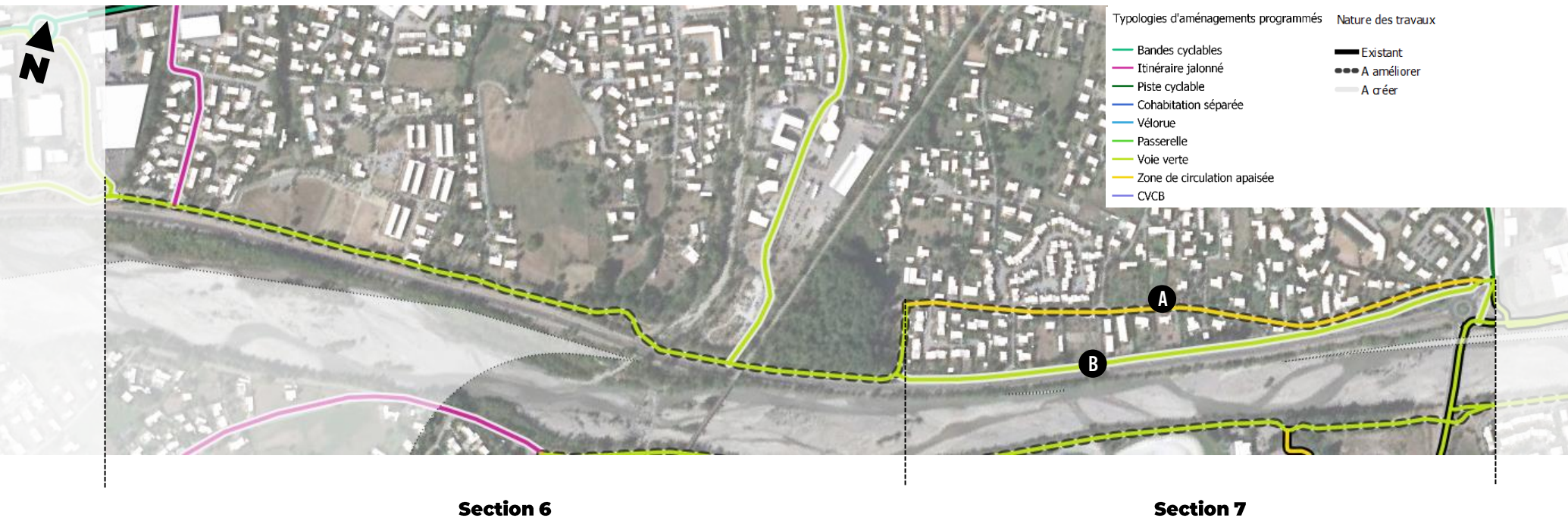
Une attention particulière à apporter à la sécurisation des giratoires et du passage des Sièyes

Envisager un réaménagement plus important du giratoire du Tivoli ?

Sur le dernier secteur à réaménager, peu de largeur disponible

4 . Liaison « ZA Saint-Christophe – centre-ville »

SECTIONS 6 & 7



Requalification de la **voie verte existante sur l'impasse Allibert et le chemin du Marquis (reprise revêtement)**

Création d'une **zone 30 sur le chemin du Marquis (variante A)**

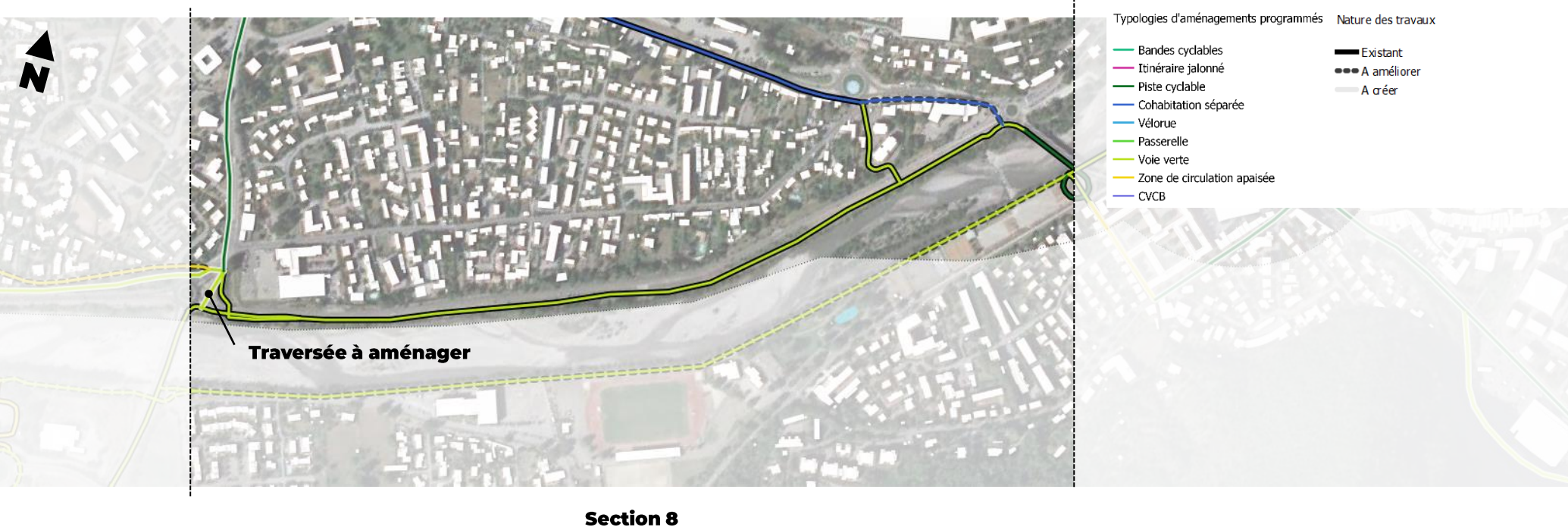
**Avis
COTECH**

Prendre en compte la problématique des racines impactant la qualité du revêtement

Choix porté sur la variante A (aménagement sur l'itinéraire existant chemin du Marquis) car pas de maîtrise foncière sur la variante B

4 . Liaison « ZA Saint-Christophe – centre-ville »

SECTION 8



Maintien de la voie verte existante sur la Promenade du Tibet.
La traversée de la RN85 au carrefour avec l'av. G.Pompidou et l'av. Simone-Pellissier au niveau du rond-point des Escoubes devra être réaménagée et sécurisée pour permettre aux usagers d'emprunter le pont Alexandra David Néel (RN85).

Avis
COTECH

Il faudrait ajouter des panneaux de signalétique pour indiquer la traversée et la liaison à la voie verte. À noter que cette voie verte n'est pas éclairée, et peu rassurante l'hiver vu son isolement quand on passe de nuit à la sortie du travail.

4 . Liaison « ZA Saint-Christophe – centre-ville »

SECTIONS 9, 10 ET 11



Création d'un itinéraire jaloné rue du Chanoine Bondil

Création d'une voie verte sur le chemin des Alpilles

Création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur l'av. G.Pompidou

Avis COTECH

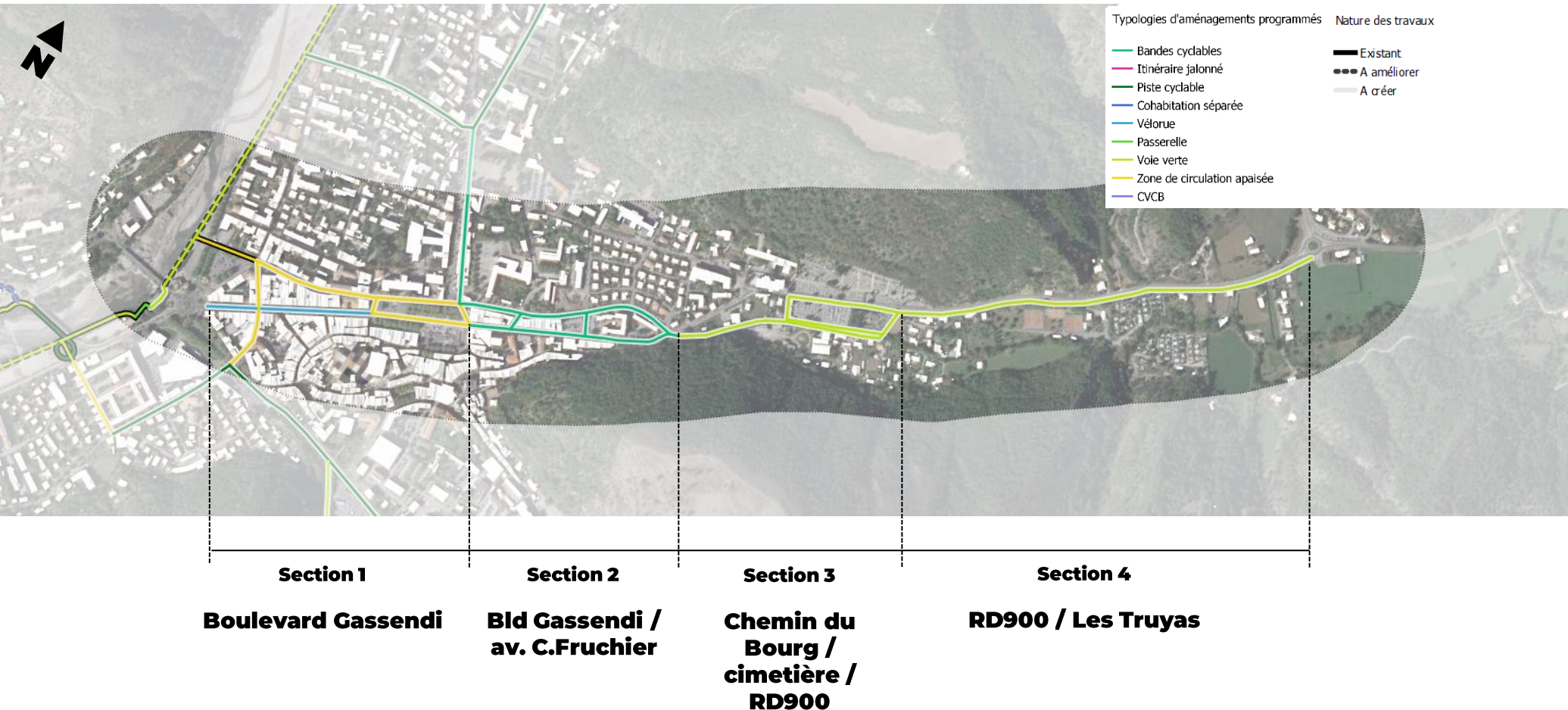
Ajout possible de l'itinéraire par le chemin des Hostelleries

Sans objet

Intégrer les flux induits par les futurs sites administratifs (ONF et gendarmerie)

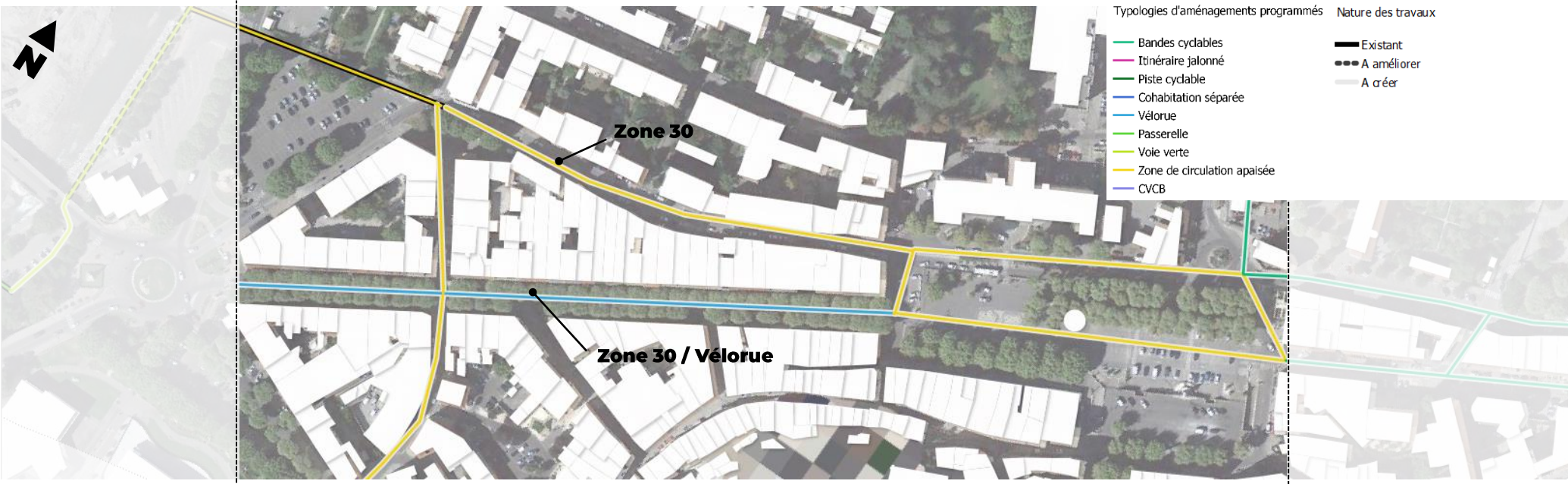
5. Liaison « Le Bourg – Centre-ville »

CORRIDOR N°5 : LIEU DIT LE BOURG – CENTRE-VILLE



5 . Liaison « Le Bourg – Centre-ville »

SECTION 1



Section 1

VÉLORUE

Création d'une **vélorue sur le Boulevard Gassendi
Rue du Docteur Honnorat requalifiée avec
implantation d'une **zone 30****

Boulevard Honnorat : créer sans tarder un couloir « vélo-bus »

Nécessité de séparer les circulations piétonnes et cyclistes sur le bd Gassendi, cohérent avec le principe de vélorue, et contraindre le recours à une zone de rencontre

Un double sens cyclable peut-il être envisagé blvd Gassendi ?

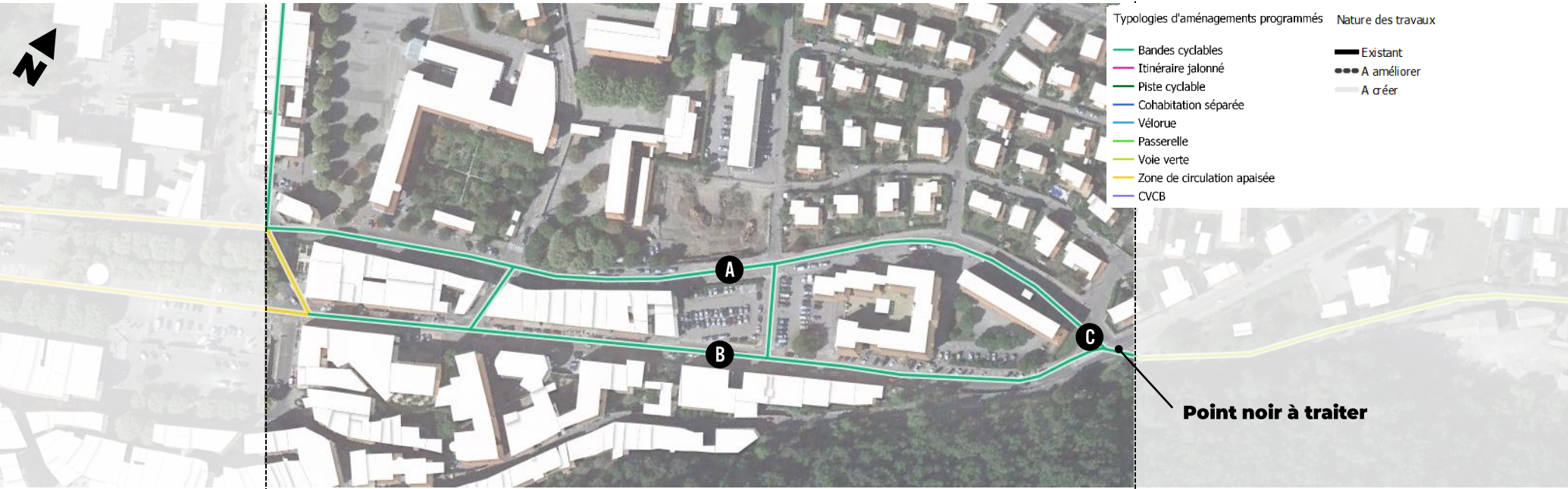
Avis

COTECH



5 . Liaison « Le Bourg – Centre-ville »

SECTION 2



Section 2

Création d'une **piste cyclable bidirectionnelle** sur l'avenue Charles Fruchier (variante A)

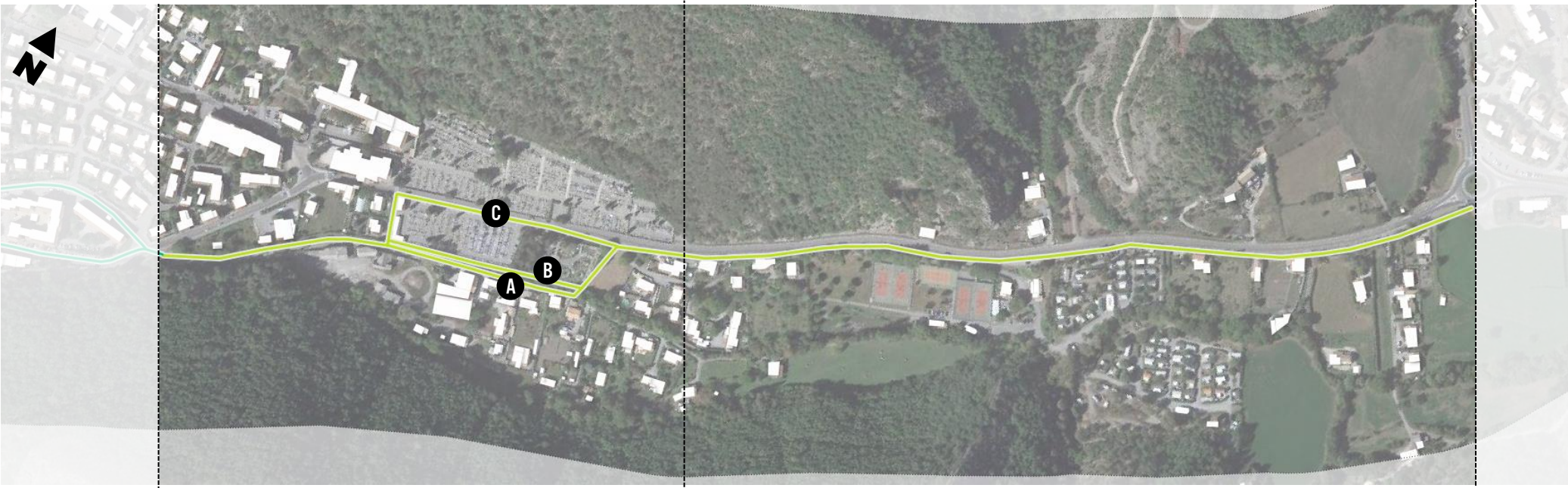
Choix du COTECH porté vers la variante C (aménagement de bandes cyclables unidirectionnelle sur chacune des 2 voies) pour des questions de simplicité de mise en oeuvre

Si on ne regarde pas l'impact sur le stationnement (perte de 40 places environ) la variante A serait préférable puisque passant devant le collège

Avis
COTECH

5 . Liaison « Le Bourg – Centre-ville »

SECTIONS 3 & 4



Section 3

Section 4

Création d'une **voie verte contiguë à la RD900 (Variante C)**

Création d'une **voie verte le long de la RD900 vers Les Truyas (projet CD04)**

**Avis
COTECH**

Préférence sur la variante A ou B mais sur voie privé et le propriétaire du terrain ne semble pas partant.

La variante C semble donc plus faisable.

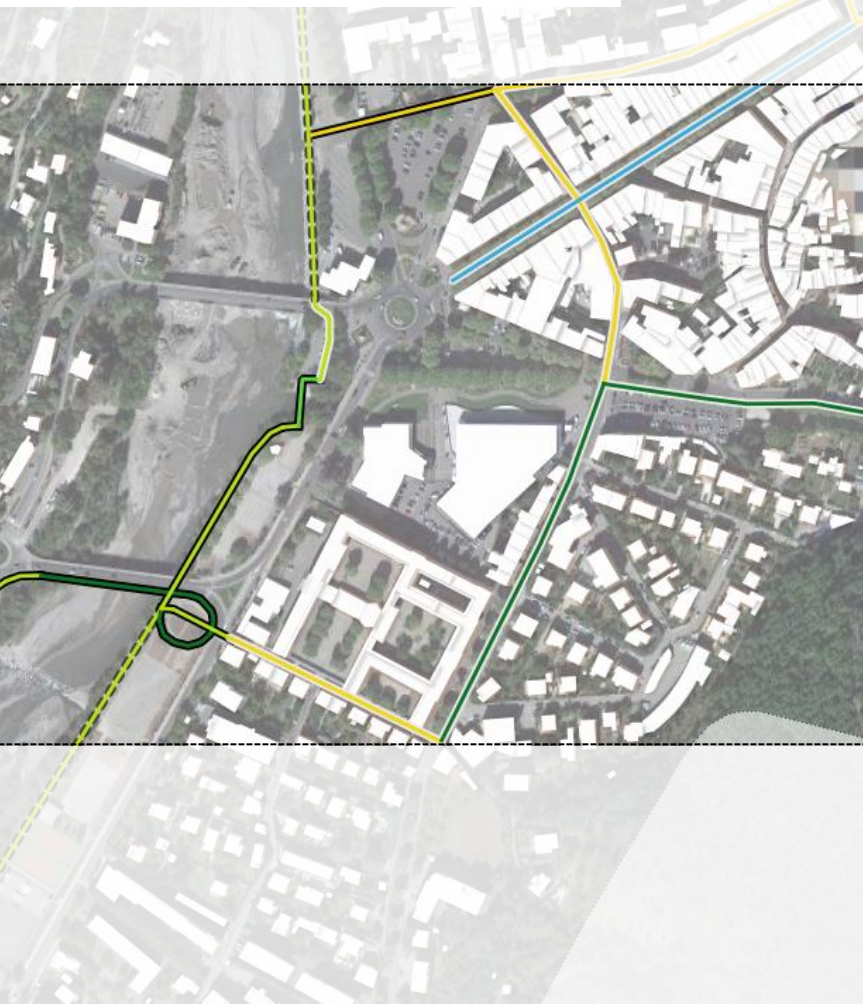
Sans objet

Typologies d'aménagements programmés

Nature des travaux

- Bandes cyclables
- Itinéraire jaloné
- Piste cyclable
- Cohabitation séparée
- Vélorue
- Passerelle
- Voie verte
- Zone de circulation apaisée
- CVCB

- Existant
- A améliorer
- A créer



6 . Secteur rond-point du 11 Novembre

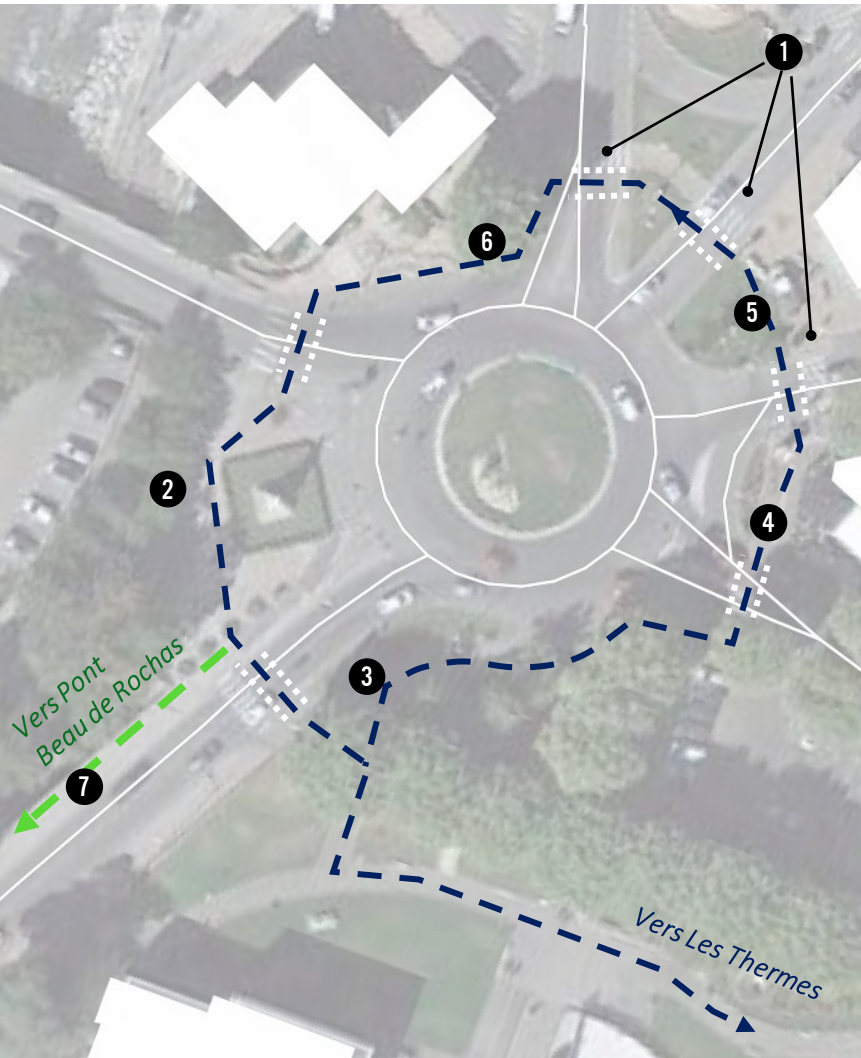
PARTI-PRIS INITIAL : DÉTOURNER AUTANT QUE POSSIBLE LES CYCLISTES DU ROND-POINT DU 11 NOVEMBRE 1918 EN CRÉANT UN BOUCLAGE PÉRIPHÉRIQUE

- ✓ **La rue Jules et Alexandre Arnoux, aménagée en zone de rencontre avec contre-sens cyclable.**
- ✓ **L'avenue François Cuzin, sur laquelle une piste cyclable bidirectionnelle peut être envisagée par la suppression d'une vingtaine de places de stationnement.**
- ✓ **La rue André Honorat et la rue Beau de Rochas aménagées en zone de rencontre**
- ✓ **La place du Tampinet sur laquelle un couloir vélo-bus est existant**

*Avis
COTECH*

- ✓ Du point de vue des usagers, réaménager la traversée sous le Grand Pont ne suffira pas : les cyclistes vont quand même passer par le rond-point.
- ✓ Aménager ce giratoire c'est aussi montrer une position de la ville et ce sera l'aménagement le plus visible et emblématique de ce schéma directeur.
- ✓ Attention à porter au passage vers la rue Jules et Alexandre Arnoux qui peut être piégeux

6 . Secteur rond-point du 11 Novembre



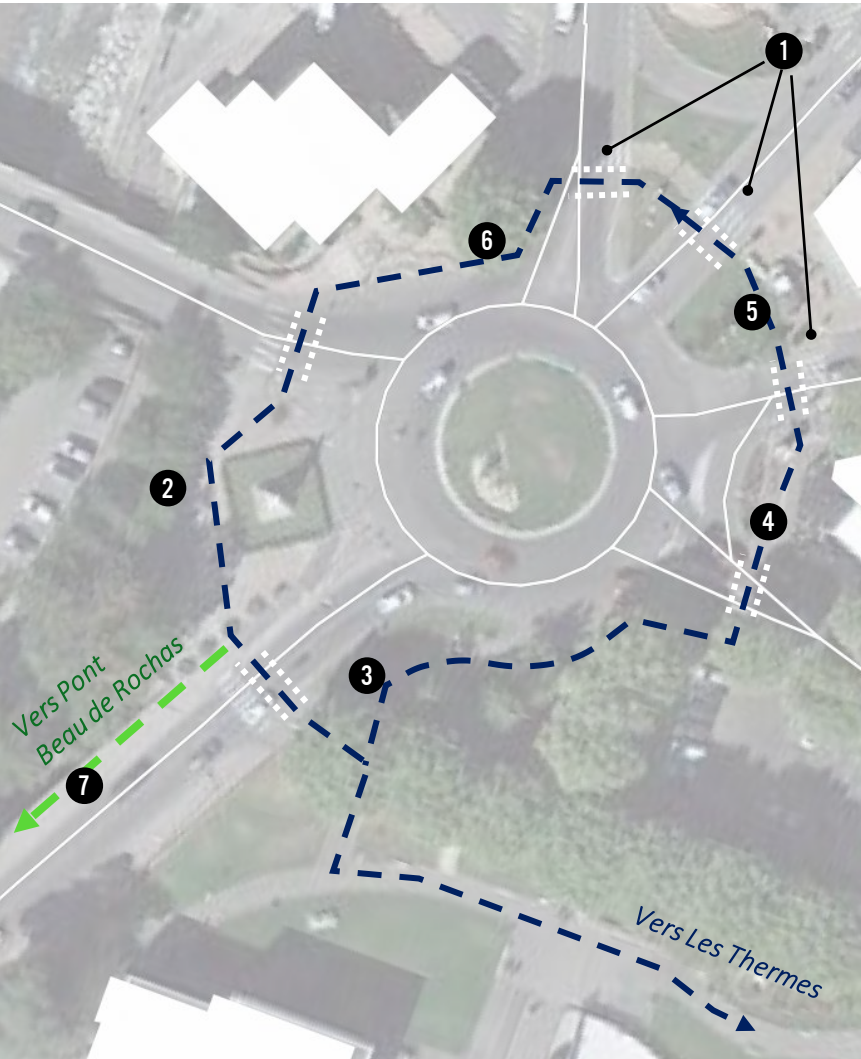
UNE RENCONTRE SUR SITE A EU LIEU AVEC DES MEMBRES DE L'ASSOCIATION DIGNÉ À VÉLO, LES REPRÉSENTANTS DES SERVICES COMMUNAUX ET DE PAA. LES PROPOSITIONS FORMULÉES POUR AMÉNAGER LE ROND-POINT DU 11 NOVEMBRE SONT :

- ✓ Aménager les traversées avec un marquage jouxtant les passages piétons (1) ;
- ✓ Aménager une piste cyclable à l'arrière du monument au mort, avec un aménagement amenant à ralentir devant le passage côté route de Grenoble, pour sécuriser la traversée (2) ;
- ✓ Au niveau du trottoir côté piscine, élargir la partie enrobée sur l'espace vert à l'angle ainsi que sur la zone considérée « dépose minute » du rond-point, afin de proposer une voie cyclable à gauche et un espace piéton à droite. Pour rejoindre les thermes, rediriger les cyclistes par la voie existante sur la place Borrelly et aménager la sortie de cette place donnant sur le boulevard Thiers (3) ;
- ✓ Devant le bar de l'Étoile, réaliser le cheminement cyclable à gauche (chevrons ou tracé au sol) et supprimer le banc et les trois stationnements vélos à gauche du passage piétons pour aménager la traversée (les stationnements pourront être transférés côté Bvd Gassendi ou Bvd Thiers et remplacés par des arceaux) (4) ;
- ✓ Aménager un espace mixte en haut du boulevard Gassendi par un marquage au sol (ex : chevrons) et une signalétique, de même pour la partie en haut du parking du Tampinet (nécessite certainement d'élargir les zones de traversées et d'empiéter sur la zone enherbée, pour respecter les réglementations des passages piétons en terme de largeur) (5) ;
- ✓ Devant l'office de tourisme, il est proposé de réaménager le trottoir en voie cyclable avec les dimensions correspondantes et de dévier les piétons par-devant l'OT en réaménageant la partie en gravier à gauche de l'arbre ou bien par l'escalier le long du bâtiment (6) ;
- ✓ Il est proposé la création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir côté terrain de jeux de l'av. de Grenoble pour rejoindre la piste cyclable existante au Pont Beau de Rochas (7).



Avis du COPIL ?

6 . Secteur rond-point du 11 Novembre



► Avis du COPIL ?

Source : Association Digne à vélo

I . Rappels phase 1

II . Orientations programmatiques

III . Propositions d'aménagements

IV . Prise de décision

Avis préalables des membres du COTECH



Association Digne à vélo



Retour groupé d'associations
et d'usagers

- Suite à la réunion de COTECH, chacune des propositions d'aménagements et de variantes sur les corridors ont fait l'objet d'avis privilégiés de la part des membres du COTECH



Avis préalables des membres du COTECH

Liaison	Section	CD04	PAA	Association Digne à Vélo	Retour groupé d'associations et usagers	Ville de Digne-les-Bains
1. LIAISON « PLAN D'EAU DES FERRÉOLS -CENTRE-VILLE »	1				Enjeux de sécurisation, et point d'attention mis sur le revêtement	
	2				Face aux conflits d'usages avec les piétons, Proposition d'installer des point de "rencontre/croisement" plus large pour permettre au vélo de pouvoir se déplacer plus rapidement et éviter le reports sur la route Attention à porter sur la traverser du pont	
	3			Proposition passage boulevard Gambetta par l'utilisation du trottoir côté Bléone : pour moins de monde sur la voie verte front de Bléone, plus utilitaire pour les déplacements du quotidien. Pour mieux desservir par voie de mobilité douce les habitations et divers lieux précis (Musée ADN, restaurant, future ressourcerie...). Report des piétons de l'autre côté. Sur proposition actuelle : « élargissement de la voie à 3.5 m afin de limiter les conflits d'usages » : Possible d'élargir ? au niveau du stade surtout	Est-il possible de gagner 50 cm sur la digue au bord côté Bléone en mettant un garde corp ?	
2. LIAISON « LES THERMES -CENTRE-VILLE »	1	prévoir l'insertion vers le quartier administratif soit au rond point soit en face d'Intermarché (pour aller vers la maison médicale, les archives, les immeubles F. Cuzin et F. Mitterrand)	Plus de sensibilité vers la variante A qui répond aux besoins utilitaires. Mais la variante B offre une tranquillité et un potentiel de valorisation intéressant. L'emprise nécessaire pour réaliser un itinéraire cyclable et piéton n'est peut être pas disponible --> attente résultats étude du BE. PAA est gestionnaire de la digue, soit compétent dans l'aménagement cyclable du site.	Préférence pour la variante A (important pour desservir maison de santé, Préfecture...) ! Eventuellement C, mais coût. Penser aux aménagements nécessaires pour tourner dans le Rd Point « de la 1ère Armée Française », et pour tourner vers la rue du Trélus.	Préférence pour la variante A ou C. La A est plus intuitive mais la B peut être plus sécuritaire et agréable (avec enfants). C'est une question d'habitude, elle peut être fréquemment empruntée.	Variante A (traitement de l'avenue de 8 mai 1945) + Variante C si financement SMAB (= variante A + aménagement des berges des eaux chaudes derrière Intermarché)
	2		A faire valider par la commune		Proposition de vérifier les anciens cadastres car une voie communale longée le terrain des eaux chaudes	
	3	Je préfère la variante B vers le Pigeonnier pour la mixité sociale et l'éloignement de la route. Il y a peut être possibilité de la faire plus directe en rejoignant la RD avant les jardins partagés ?	Variante B pour apporter de la circulation au pigeonnier, le rendre moins isolé. La voie verte est plus "bucolique" pour les personnes se rendant aux thermes. Correspond également aux "usages" de cette liaison.	Variante B	Variante B	Variante B (aménagement d'une voie verte traversant le quartier des Pigeonniers)
	4		Au vu de la circulation la variante et de l'accidentologie A me paraît à prioriser car à court terme	Variante B	Variante B avec en attendant la mise en place de la variante A (soit A et B)	Variante B (aménagement d'un ouvrage de franchissement en site propre)
	5					
3. LIAISON « DALLE AUX AMMONITES -CENTRE-VILLE »	1	question du marquage au sol sur toutes les autres sections du projet de ce type, comme la traversée au bout du couloir vélo bus de la place du taminet vers la piste cyclable du bord de Bléone		Séparer les piétons des cyclistes (voie assez large pour cela)		Projet ville: piste cyclable + trottoir
	2		Quelles signalétiques peut être proposées pour les point noirs ?	expliquer aux dignois pourquoi l'encorbellement n'est plus à l'étude	La traverser de l'avenue des Arches et de l'avenue Gaston Boyer semble moins intuitive et facile qu'une traversée en amont du palais des congrès rue de la République.	Piste cyclable dans l'avenue des Arches et dans la rue du Tir (Parking Palais des Congrès) Zone de rencontre dans l'avenue Gaston Boyer
	3			la petite portion de l'Avenue St Benoit est cette fois aménageable ? (alors qu'elle n'est pas plus large que quelques mètres avant)		
	4					
	5		s'agit-il d'une piste bidirectionnelle ?	Bd V. Hugo : seulement des bandes cyclables, pas davantage ? Dans ce cas, quelles couleurs (question qui vaut pour toute la ville) ? Qu'elles soient très visibles est important Vélourie envisagée : vraiment moins de 1000 véhicules / jour ? Envisagée seulement sur la partie nord du V. Hugo ou sur sa totalité ? Aménagement Avenue Maréchal L. très bien, mais les gens auront envie de circuler sur V. Hugo quand même.	Intérêt de traiter l'ensemble de Boulevard V. Hugo	

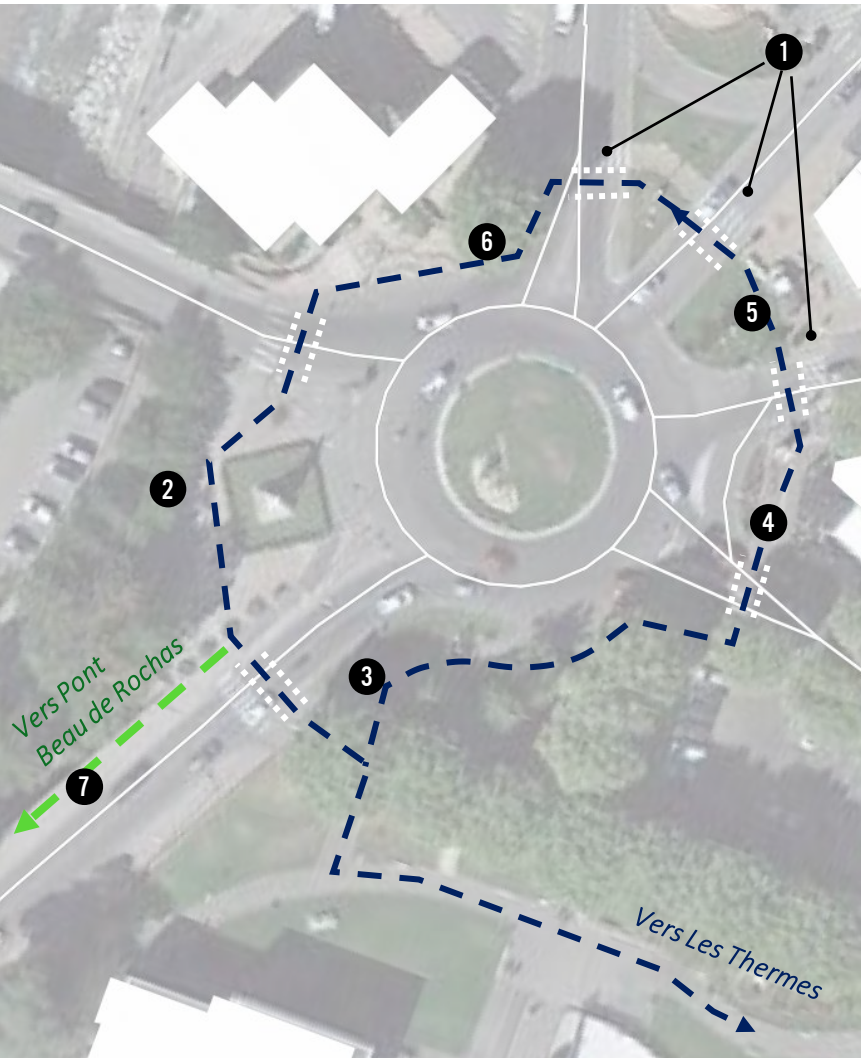
Avis préalables des membres du COTECH

4. LIAISON «ZA SAINT-CHRISTOPHE -CENTRE- VILLE»	1			description des ronds-points trop sommaire. En attente d'une sécurisation et signalétique plus ambitieuse qu'un chevron au sol.	Attention portés sur l'ensemble des Giratoires.	Meilleure sécurisation des giratoires et des carrefours
	2		Variante A : priorité au usagers de la voie verte ou au véhicule sur les intersection ? (les lettres sur le schéma semble inversés)	Préférence variante A	Préférence variante A : en cas de voie verte, la bande cyclable de l'autre côté peut-être récupérée pour déplacer la route et gagner de l'espace pour l'aménagement de la voie verte côté sud	Variante A (transformation des bandes cyclables sur la route Napoléon en voie verte)
	3		La variante A peut-elle être envisagé sous forme de bande cyclable ou de partage de voirie ? Le foncier semble assez large jusqu'au deuxième rond-point. Problématique de livraison derrière le carrefour et de stationnement pour les commerces d'en face si la voie verte circule côté carrefour à ce niveau La variante B ne sera pas utilisé par les personnes arrivant par le bas et se rendant à la zone Saint-Christophe.	A et B ne s'excluent pas l'une l'autre !? A + B, mais pas urgent, d'autres priorités.	Question soulevé : Pour la variante une autre piste le long de la voie rapide vers la magasins est-elle possible ?	Variantes A (aménagement d'une voie verte via les rue Lesseps et Niépce) +B (aménagement de l'avenue Léonard de Vinci): aménager la voie verte dans la ZA + garder les bandes cyclables existantes sur la route Napoléon
	4	avenue de Verdun, il y a quand même une problématique d'occupation de la "piste cyclable" par des véhicules (fil d'ariane, pompes funèbres, boulangerie) et des panneaux de pub pour les commerces (boucher et fil d'ariane) sachant que la piste est bien étroite. C'est très dangereux pour les cyclistes qui sont obligés de zig zaguer		>Possibilité par le stade de Gage, voie étroite mais à étudier ? >Supprimer le « zig-zag » sur l'Avenue de Verdun qui mène au rond point du Tivoli. >« chevrons vélos seront implantés au giratoire du Tivoli. » : proposition trop sommaire ; rond-point large, donc facilement aménageable en périphérie.	Passage des Sièyes : un plateau est-il envisagé pour la zone de circulation apaisée	Meilleure sécurisation des giratoires, des carrefours et du passage des Sièyes
	5	Ce serait très bien de travailler sur la partie en pointillé bleu par contre un marquage au sol est-il prévu pour la traversée de la pénétrante à coté du passage piéton ?			>Point noir des arcades : passer par la gare ? >Partie en pointillé : Oui intéressant mais cela semble réduire la route, il y a t'il réellement la place	
	6			Racines ?		
	7		La Variante A permet de desservir la quartier du Moulin et inciterait la population à faire du vélo, cette variante parait intéressante sur le volet social	Variante A	Préférence pour B plus direct et moins de circulation	Variante A (aménagement sur l'itinéraire existant chemin du Marquis) car pas de maîtrise foncière sur la B (aménagement d'une voie verte le long de la RN)
	8	Il faudrait ajouter des panneaux pour indiquer la voie verte (qui relie l'avenue Verdun) qui passe sous la route. A noter que cette voie verte n'est pas éclairée, et peu rassurante l'hiver vu son isolement quand on passe de nuit à la sortie du travail	point de vigilance sur l'entretien de la voie verte avec le développement du système racinaire créant des bosses	Traitement des racines ?	Comment traiter la traversé ?	
	9	Entre la section 9 et 10 j'ajouterais la traversée par les hostelleries des Sièyes en jalonnement. C'est une petite route tranquille et agréable.				
	10	Sur la section 10, à côté de Cifreo Bona et du gros rond point au bout de la zone, il y a une flaque d'eau gigantesque dès qu'il pleut qui prend toute la largeur de la voirie, Il faudrait remblayer le creux existant.				
	11		Intégrer les sorties des sites administratifs (futur siège de l'ONF, gendarmerie).			

Avis préalables des membres du COTECH

5. LIAISON « LE BOURG – CENTRE-VILLE »	1		La vélorue paraît cohérente, mais s'applique-t-elle bien dans les zones fréquentées comme celle-ci.	Bd Honnorat : créer sans tarder un couloir « vélo-bus »	> Question : Un double sens peut-il être envisagé blvd Gassendi ? > Séparé piétons et cyclistes	
	2		Les pistes unidirectionnelles me paraissent avoir un avantage sur le besoin utilitaire, des personnes qui descendent en centre ville depuis le quartier pavillonnaire entre l'avenue Charles Frucher et l'UT Place de stationnement Bd Gassendi saturé en été, notamment les jours de marché	Variante A mais dommage de ne pas faire Variante B		Variante à déterminer sachant que: la C (aménagement de bandes cyclables unidirectionnelle sur chacune des 2 voies) est la plus simple à mettre en œuvre, qu'elle a le moins d'impact sur le stationnement si on ne regarde pas l'impact sur le stationnement la A (aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sur l'avenue Fruchier) serait préférable puisque passant devant le collège
	3			Préférence sur la A ou B mais sur voie privé et le propriétaire du terrain ne semble pas partant. La C semble plus faisable, mais il y a-t-il la place de faire une voie verte ?	Au niveau sécurité, préférence pour A ou B	Variante C (Aménagement d'une voie verte contigüe à la RD900)
	4					
6. SECTEUR 11 NOVEMBRE		rue Jules et Alexandre Arnoux : le passage sous la route est très piégeux (plaque d'égout, plot, souvent du verre). Et si elle passe à double sens cyclable : à la sortie sur l'avenue, si celle-ci n'est pas aménagée en voie verte, supprimer au moins les stationnements qui gênent la visibilité pour sortir.	Beaucoup traverse la route à la sortie du pont, pour arriver sur la rue Jules et Alexandre Arnoux. Ce qui crée des problèmes d'usages et de sécurité vis-à-vis des collégiens qui attendent à ce niveau en haut du passage piéton et dans la pente. Importance de travailler sur le volet sensibilisation et signalétique	Réaménager la traversée sous le Grand Pont ne suffira pas : les cyclistes vont quand même passer par ce Rd Point. De plus il est extrêmement large : facile d'y créer une bande cyclable. Secteur emblématique de la ville. Aménager ce giratoire c'est aussi montrer une position de la ville et ce sera l'aménagement le plus visible et emblématique de ce schéma directeur.		
AUTRES REMARQUES				Avenue Cuzin, Rue Beau de Rochas, Rue André Honnorat !! Ainsi que Bd Soustre ; mais zone 30 dans cette zone permettra peut-être le double sens	Au niveau des stationnements : approfondir les propositions à ce niveau et intégrer les parcs sécurisés pour les vélos avec sacoches (touristes ou travailleurs, qui s'arrêtent pour des courses par exemples)	

6 . Secteur rond-point du 11 Novembre



UNE RENCONTRE SUR SITE A EU LIEU AVEC DES MEMBRES DE L'ASSOCIATION DIGNE À VÉLO, LES REPRÉSENTANTS DES SERVICES COMMUNAUX ET DE PAA. LES PROPOSITIONS FORMULÉES POUR AMÉNAGER LE ROND-POINT DU 11 NOVEMBRE SONT :

- ✓ Aménager les traversées avec un marquage jouxtant les passages piétons (1) ;
- ✓ Aménager une piste cyclable à l'arrière du monument au mort, avec un aménagement amenant à ralentir devant le passage côté route de Grenoble, pour sécuriser la traversée (2) ;
- ✓ Au niveau du trottoir côté piscine, élargir la partie enrobée sur l'espace vert à l'angle ainsi que sur la zone considérée « dépose minute » du rond-point, afin de proposer une voie cyclable à gauche et un espace piéton à droite. Pour rejoindre les thermes, rediriger les cyclistes par la voie existante sur la place Borrelly et aménager la sortie de cette place donnant sur le boulevard Thiers (3) ;
- ✓ Devant le bar de l'Étoile, réaliser le cheminement cyclable à gauche (chevrons ou tracé au sol) et supprimer le banc et les trois stationnements vélos à gauche du passage piétons pour aménager la traversée (les stationnements pourront être transférés côté Bvd Gassendi ou Bvd Thiers et remplacés par des arceaux) (4) ;
- ✓ Aménager un espace mixte en haut du boulevard Gassendi par un marquage au sol (ex : chevrons) et une signalétique, de même pour la partie en haut du parking du Tampinet (nécessite certainement d'élargir les zones de traversées et d'empiéter sur la zone enherbée, pour respecter les réglementations des passages piétons en terme de largeur) (5) ;
- ✓ Devant l'office de tourisme, il est proposé de **réaménager le trottoir en voie cyclable avec les dimensions correspondantes et de dévier les piétons par-devant l'OT en réaménageant** la partie en gravier à gauche de l'arbre ou bien par l'escalier le long du bâtiment (6) ;
- ✓ Il est proposé la **création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir côté terrain de jeux de l'av. de Grenoble pour rejoindre la piste cyclable existante au Pont Beau de Rochas** (7).

Source : Association Digne à vélo



30.6 KM D'AMÉNAGEMENTS PROGRAMMÉS

(hors variantes)

NATURE DES TRAVAUX :

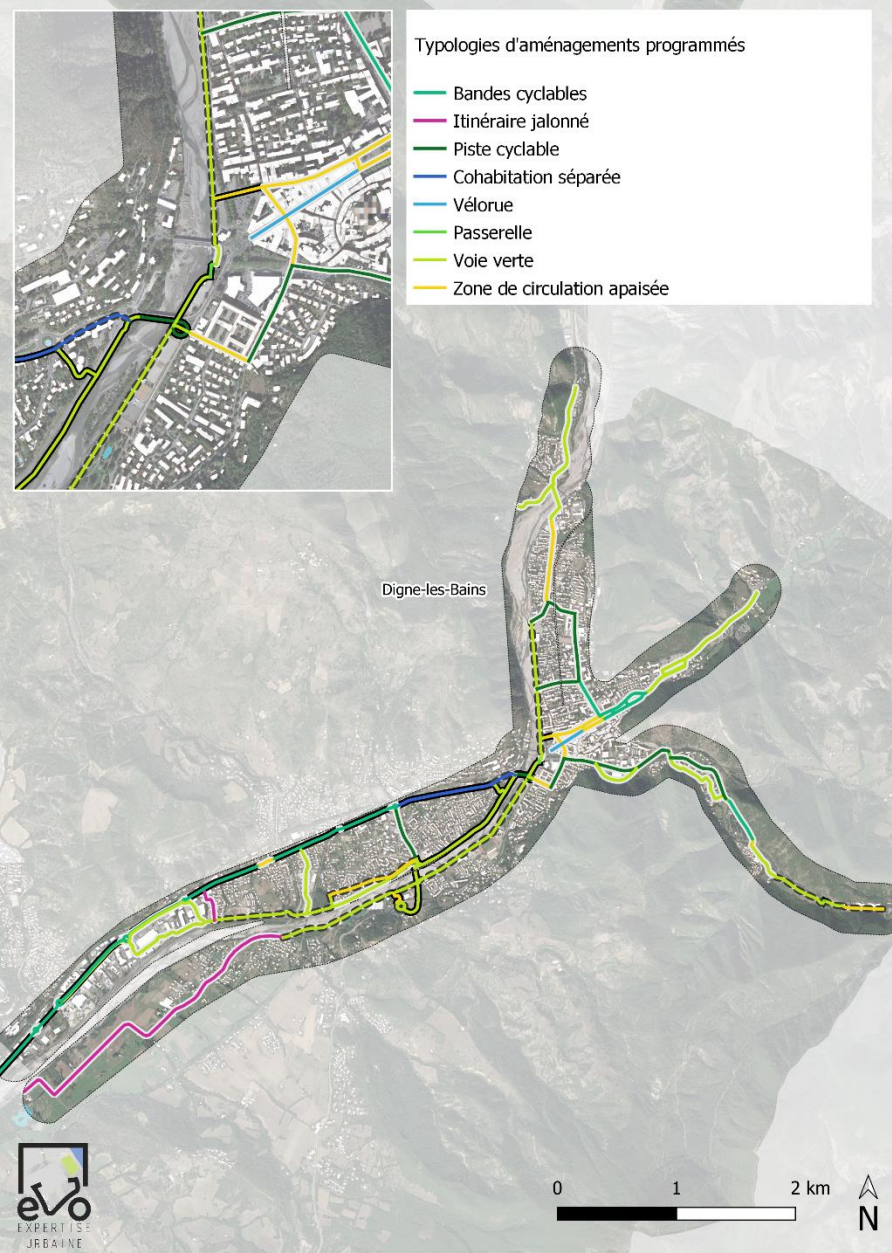
EXISTANT SANS TRAVAUX	À AMÉLIORER	À CRÉER
7.2 km	7.0 km	16.4 km

NATURE DES AMÉNAGEMENTS :

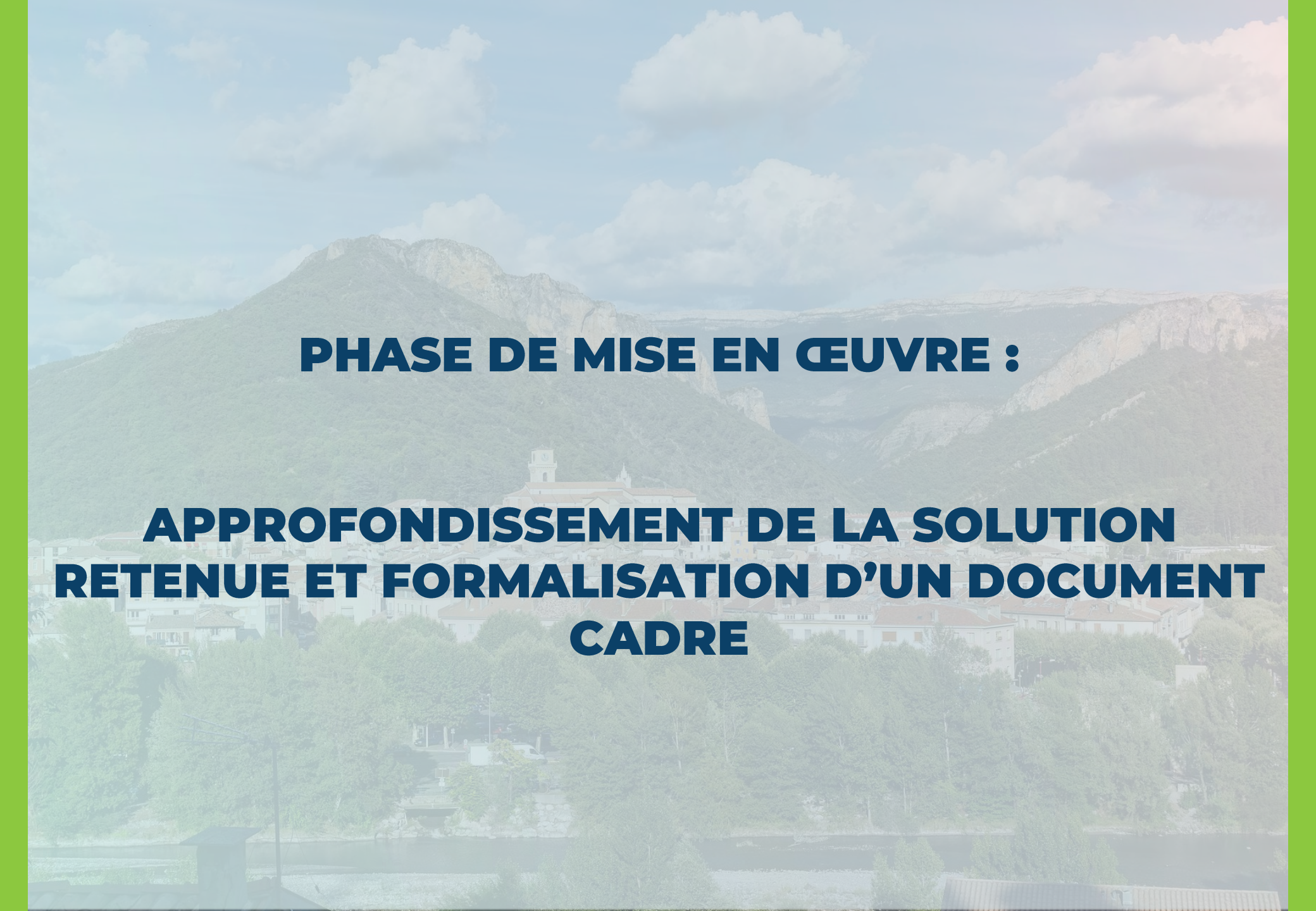
SITE PROPRE	PARTAGE DE VOIRIE
16.2 km	14.4 km

PARTIS PRIS D'AMÉNAGEMENT :

- Intégration des différents projets et pistes de réflexion de la part de l'ensemble des acteurs territoriaux (commune, CD04)
- Maximisation de planification d'infrastructures en site propre sur chacun des corridors (volonté de créer un itinéraire continu en site propre par corridor)
- Création d'itinéraires secondaires pour desservir l'ensemble des pôles générateurs de flux principaux sur chacun des corridors
- Desserte prioritaire des collèges et lycées
- Déviation des flux cyclistes du giratoire du 11 Novembre 1918
- Apaisement du centre-ville par la mise en place de zones de circulations partagées
- Extension du Corridor 1 jusqu'au plan d'eau de Gaubert
- Non intégration du potentiel porté par la voie ferrée (voie verte) sur le corridor 4



	N°SECTION	NOM	VARIANTE A	VARIANTE B	VARIANTE C
CORRIDOR 1 : PLAN D'EAU DES FERÉOLS - CENTRE- VILLE	Section 1	Lac de Gaubert – berges de la Bléone	Itinéraire jalonné		
	Section 2	Berges de la Bléone – Plan d'eau des Ferréols	Voie verte		
	Section 3	Berges de la Bléone – Pôle sportif Jean Roland	Elargissement voie verte, garde corps	Intégration d'éclairages	
CORRIDOR 2 : LES THERMES - CENTRE-VILLE	Section 1	Avenue du 08 Mai 1945 Ouest	Piste cyclable sur l'avenue du 08 Mai 1945	Voie verte sur les berges de la Bléone	Groupement des deux variantes
	Section 2	Avenue du 08 Mai 1945 Est	Piste cyclable		
	Section 3	Secteur du Pigeonnier	Piste cyclable longeant la RD	Voie verte traversant le Pigeonnier	
	Section 4	Camping des eaux chaudes	Zone 30 sur le franchissement existant, Bandes cyclables	Passerelle modes doux en site propre, bandes cyclables	
	Section 5	Avenue des Thermes - pré Fiaschi	Voie verte		
	Section 6	Parvis des thermes	Zone 30		
CORRIDOR 3 : DALLE AUX AMMONITES - CENTRE-VILLE	Section 1	Allée du Tour de France	Voie verte		
	Section 2	Avenue Gaston Boyer, avenue des Arches	Bandes cyclables, zone de rencontre		
	Section 3	Pont des Arches	Voie verte		
	Section 4	Musée promenade - Dalle aux Ammonites	Voie verte		
	Section 5	Liaison pôle scolaire - quartier des Arches	Piste cyclable, bandes cyclables Bd Victor Hugo	Vélorue sur le Bd Victor Hugo	
CORRIDOR 4 : ZA SAINT- CHRISTOPHE - CENTRE-VILLE	Section 1	Route Napoléon, rond-point des Ammonites - Lycée	Bandes cyclables, marquages		
	Section 2	Route Napoléon, ZA Saint-Christophe	Bandes cyclables, marquages	Voie verte	
	Section 3	Desserte ZA Saint Christophe	Voie verte, rue Ferdinand de Lesseps	Voie verte, avenue Léonard de Vinci	
	Section 4	Route Napoléon rond-point Coussières – Tivoli	Bandes cyclables, marquages		
	Section 5	Avenue de Verdun	Espace de cohabitation piétons cycles		
	Section 6	Impasse Alibert – Chemin du Marquis	Voie verte		
	Section 7	Chemin du Marquis	Zone de rencontre	Voie verte	
	Section 8	Promenade du Tibet	Voie verte		
	Section 9	Rue Chanoine Bondil	Itinéraire jalonné		
	Section 10	Chemin des Alpilles	Voie verte		
	Section 11	Avenue Georges Pompidou	Piste cyclable		
CORRIDOR 5 : LE BOURG - CENTRE- VILLE	Section 1	Centre-ville, boulevard Gassendi	Vélorue, zone 30	Couloir vélo-bus rue Dr. Honnorat	
	Section 2	Avenue Charles Fruchier, Bd Gassendi	Piste cyclable Avenue Charles Fruchier	Piste cyclable Bd Gassendi	Bandes cyclables unidirectionnelles sur chacune des voies
	Section 3	Chemin du Bourg, cimetière	Voie verte, rive sur Madaric	Voie verte, rive nord Madaric, sud cimetière	Voie verte contiguë à la RD
	Section 4	Cimetière - Les Truys	Voie verte		
SECTEUR 6 : GIRATOIRE DU 11 NOVEMBRE	Section 1	Rue Jules et Alexandre Arnoux	Zone de rencontre		
	Section 2	Avenue François Cuzin	Piste cyclable	Zone de rencontre	
	Section 3	Rue beau de Rochas, rue André Honnorat	Zone de rencontre		
	Section 4	Place du Tampinet	Couloir vélo-bus		

The background image shows a scenic view of a town nestled in a valley, with a prominent church spire visible. The town is surrounded by lush green trees, and in the background, there are large, rugged mountains under a blue sky with scattered white clouds. The entire image has a semi-transparent overlay, and the text is centered in a bold, dark blue font.

PHASE DE MISE EN ŒUVRE :

**APPROFONDISSEMENT DE LA SOLUTION
RETENUE ET FORMALISATION D'UN DOCUMENT
CADRE**



I . Rappels choix Phase 2

II . Programmation des infrastructures cyclables

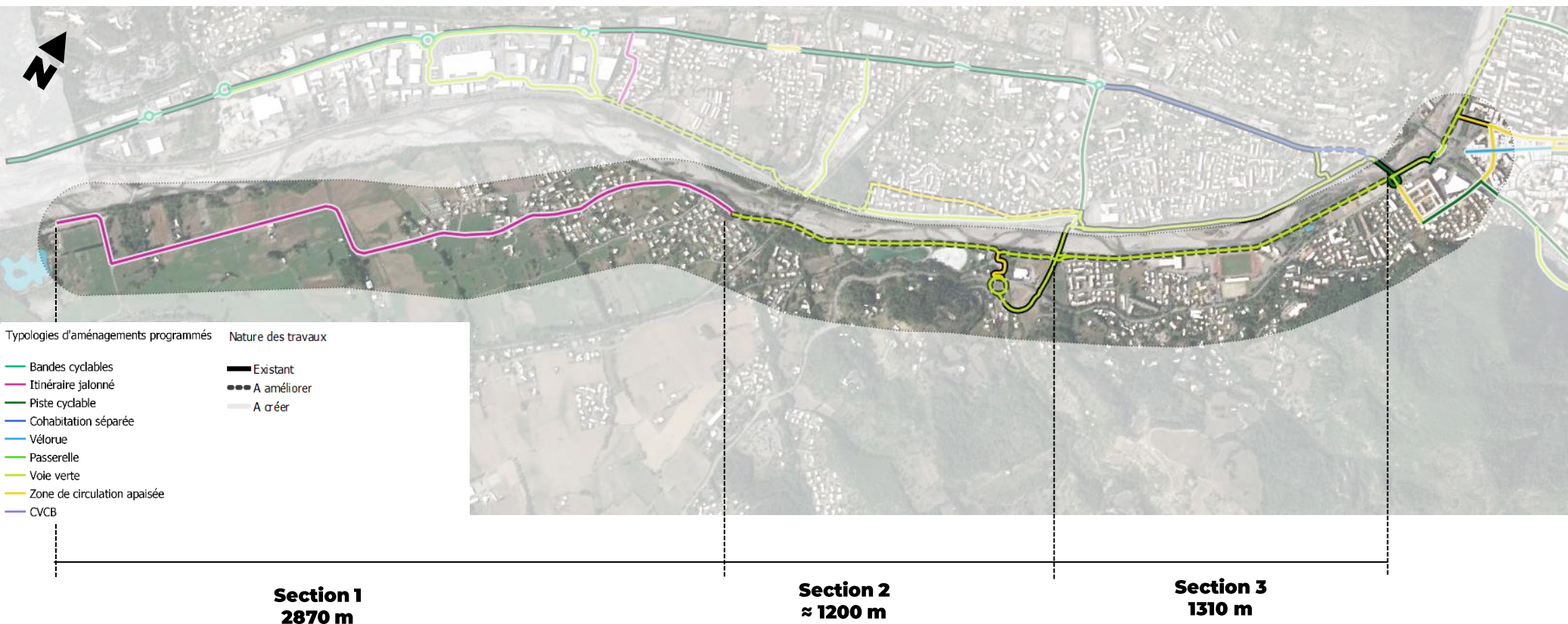
III . Focus stationnements cyclables

IV . Modalités techniques et financières

VI . Synthèse Schéma Directeur Cyclable

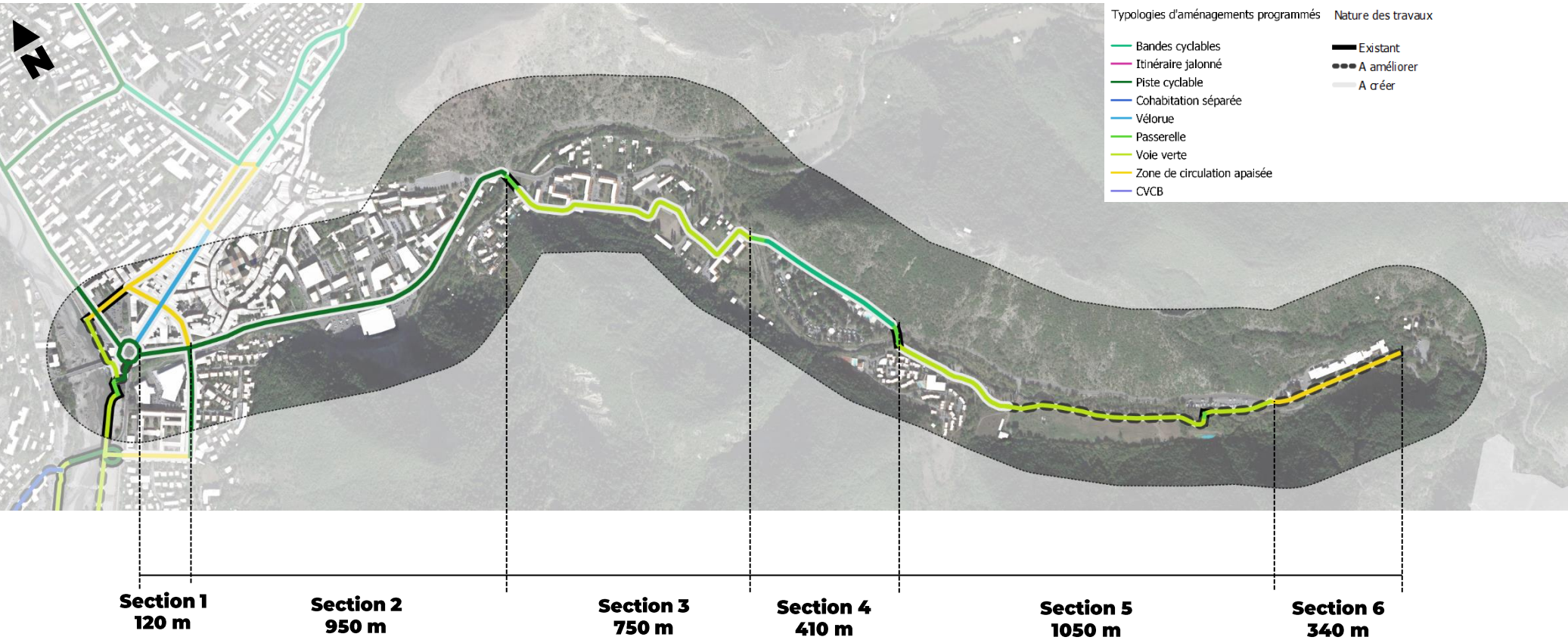
1. Liaison « Plan d'eau de Gaubert- Centre-ville »

CORRIDOR N°1 : PLAN D'EAU DE GAUBERT – CENTRE-VILLE



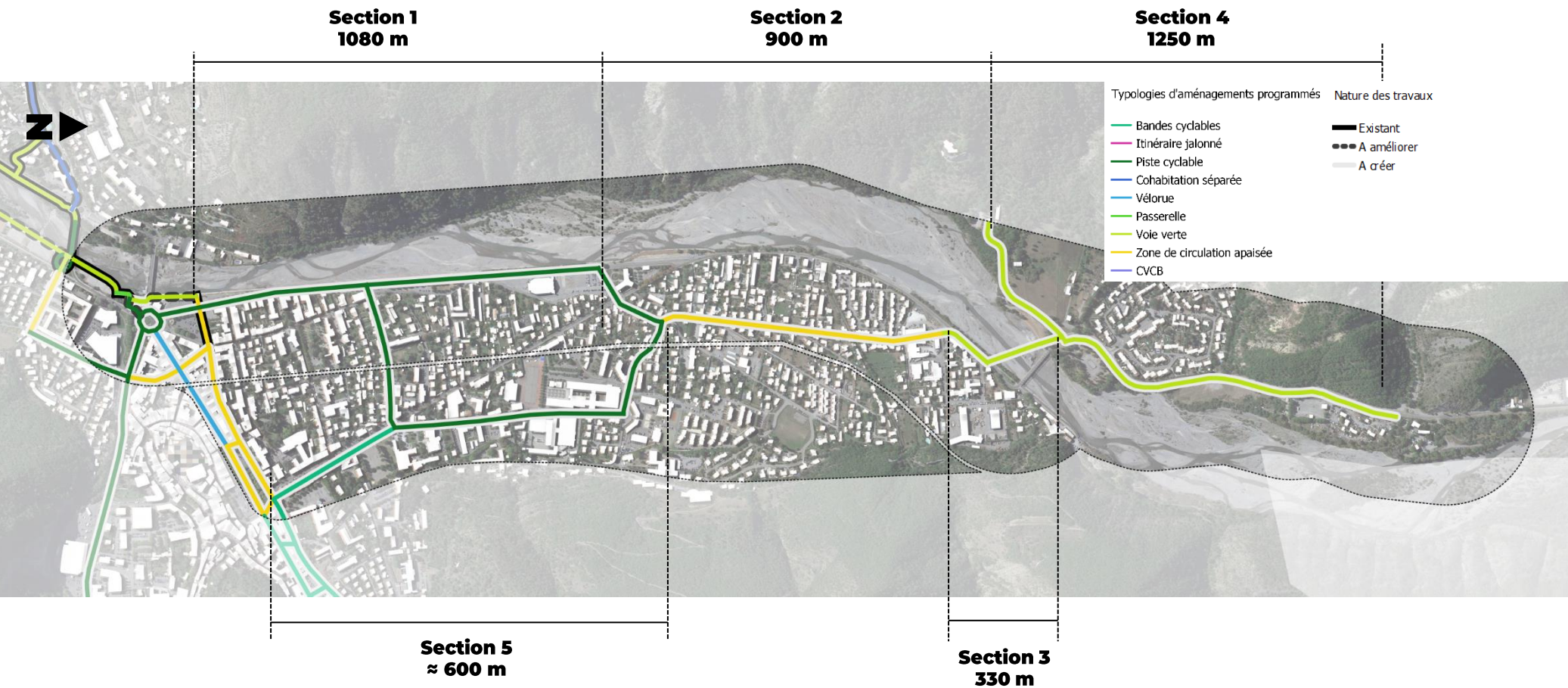
2 . Liaison « Les Thermes – Centre-ville »

CORRIDOR N°2 : LES THERMES – CENTRE-VILLE



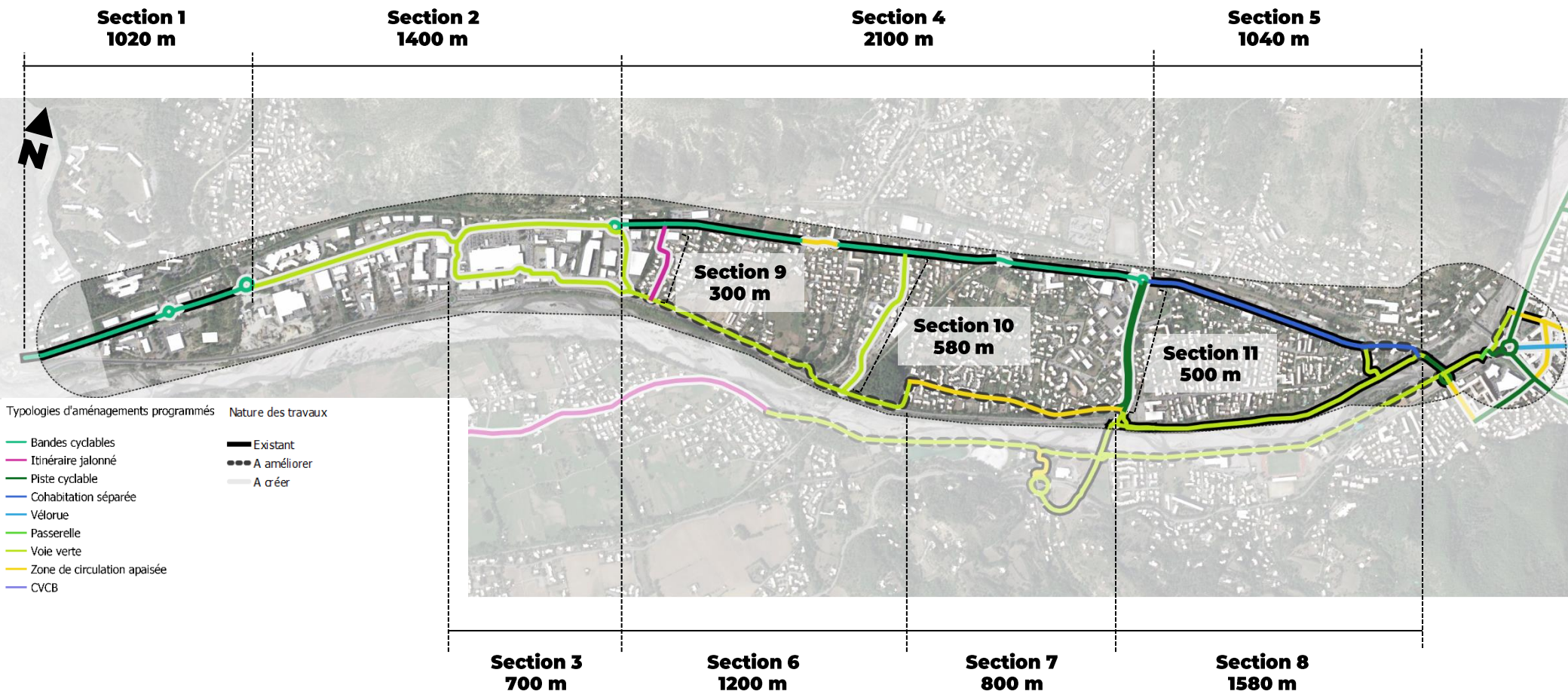
3 . Liaison « Dalle aux ammonites – Centre-ville »

CORRIDOR N°3 : DALLE AUX AMMONITES – CENTRE-VILLE



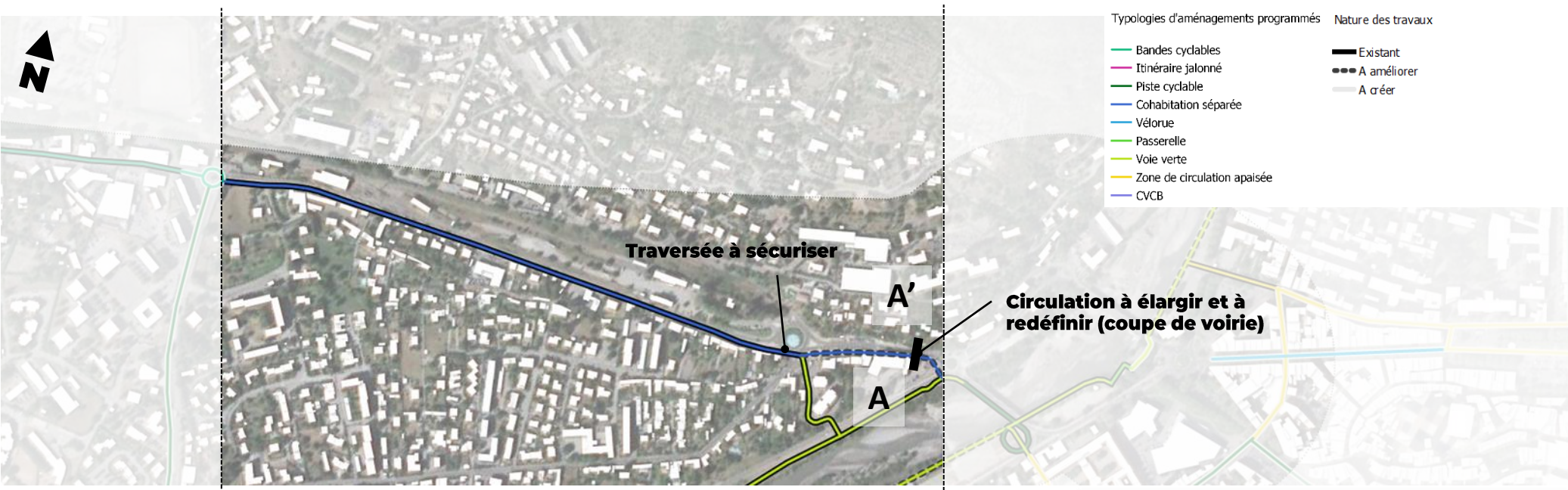
4 . Liaison « ZA Saint-Christophe – centre-ville »

CORRIDOR N°4 : ZA SAINT-CHRISTOPHE – CENTRE-VILLE



4 . Liaison « ZA Saint-Christophe – centre-ville »

SECTION 5



Section : Avenue de Verdun

Aménagement projeté : Espace de cohabitation séparée

Largeur : 2.2 m

Revêtement : Enrobé coloré

Type de travaux : Existant, amélioration

Nature des travaux : Élargissement, réaménagement des trottoirs

COMMENTAIRE

Au regard du profil très contrait de l'avenue de Verdun sur la section courante (la présence d'un alignement de platane d'un côté et par la voie ferrée de l'autre), l'aménagement existant, bien que ne répondant pas aux préconisations du CEREMA ne peut que difficilement être remis en cause. Dans les premières projections, **aucun travaux d'envergures ne sont donc envisagés sur cette portion**. En revanche, une sensibilisation des riverains qui utilisent cet espace comme espace de stationnement serait nécessaire. Sur la dernière portion, entre le giratoire et le pont, l'aménagement existant ne peut cependant pas être maintenu en l'état (emprise trop étroite, flux piétons liés aux accès des commerces, etc.) et devra être **redéfini et élargi** sur la voirie existante.

MODALITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

Longueur : 1040 m

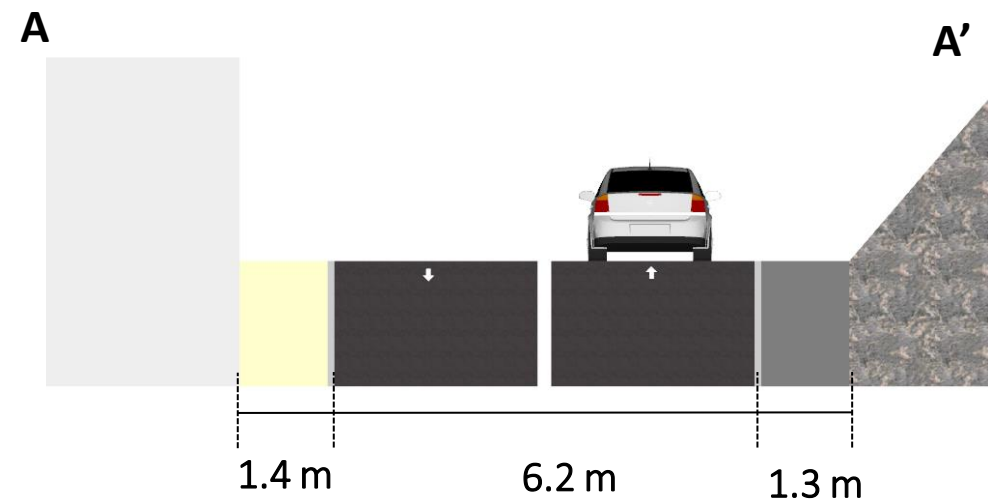
Priorité réalisation : 2 – Moyen terme

MO envisagée : PAA

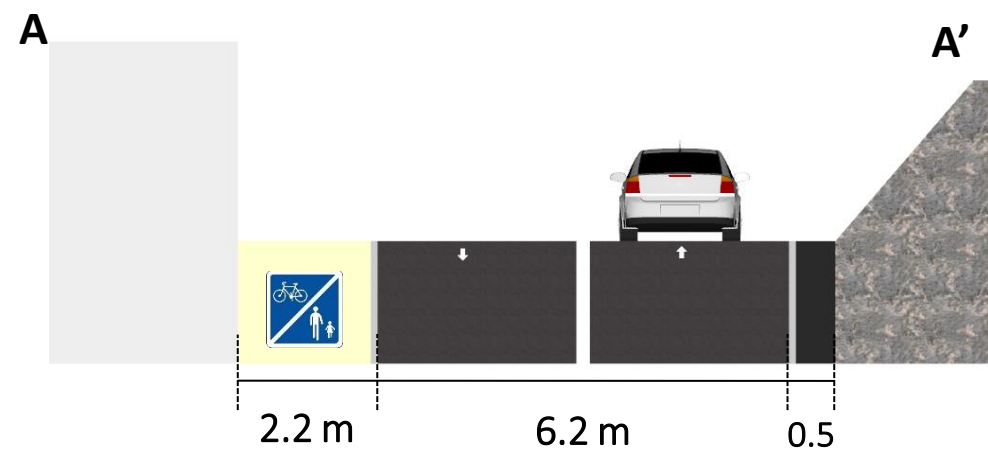
Estimation coûts investissements
(partagé entre tous les partenaires) :

130 K€

PROFIL EXISTANT



PROFIL ENVISAGÉ



COMMENTAIRE

Sur la portion, entre la sortie giratoire et le croisement avec la rue du Dr Paul Jouve, un recalibrage de la voirie est nécessaire pour permettre aux circulations douces d'évoluer en sécurité.

Ainsi, en frange nord de la voirie (A' : côté mur de soutènement), nécessité de réduire l'emprise du trottoir existant et de le fermer aux piétons (implantation d'un panneau « Accès interdit aux piétons » B9a) et une signalétique aux passages piétons en amont et en aval (bureau de tabac et sortie du giratoire) avec un panonceau indiquant « piétons prenez le trottoir d'en face ».

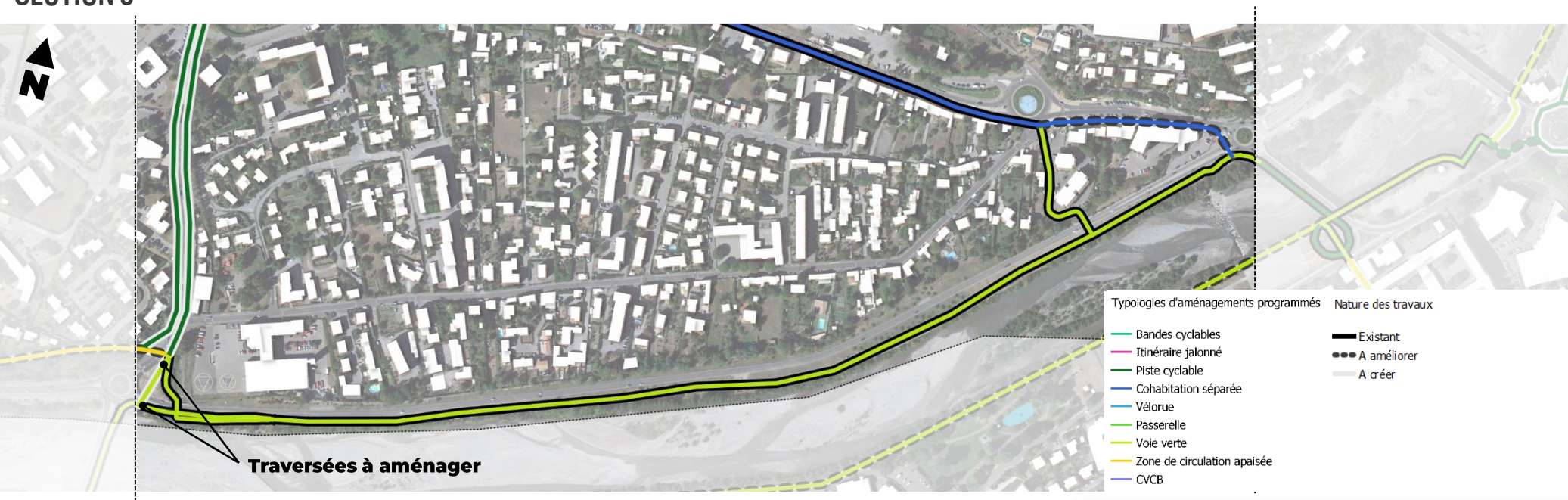
Décalage du corps de voirie en maintenant le gabarit existant (6 m environ).

Élargissement de l'espace de circulation douce (**cohabitation séparée**) en frange sud de la voirie (A : côté « immeuble Bourgogne ») à 2.2m en enrobé coloré.



4 . Liaison « ZA Saint-Christophe – centre-ville »

SECTION 8



MODALITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

Longueur : 1580 m

Priorité réalisation : 3 – Long terme

MO envisagée : PAA

Estimation coûts investissements
(partagé entre tous les partenaires) :

200 K€

COMMENTAIRE

Cette section de **voie verte** est aujourd'hui correctement aménagée. Il est cependant à noter la présence de quelques points où le revêtement est à reprendre (racine des arbres endommageant l'enrobé).

En revanche, la traversée de la RN85 au carrefour avec l'avenue Georges Pompidou et l'avenue Simone-Pellissier au niveau du rond-point des Escoubes devra être **réaménagée et sécurisée** pour permettre aux usagers d'emprunter le pont Alexandra David Néel (RN85). Voir plans ci après.

Section : Rond-point des Escoubes,
Promenade du Tibet

Aménagement existant : Voie verte

Largeur : 3.5 m (voie verte)

Revêtement : Enrobé (coloré), béton
desactivé

Type de travaux : Existant

Nature des travaux : Sans Objet

SECTION 8



Zoom traversée Av. Georges Pompidou

Piste cyclable unidirectionnelle
(sens Nord/Sud) av. Georges
Pompidou (enrobé coloré)

Marquage traversée piétons et
cyclistes

Élargissement zone de
circulation douces

Création d'un plateau surélevé
(revêtement coloré)

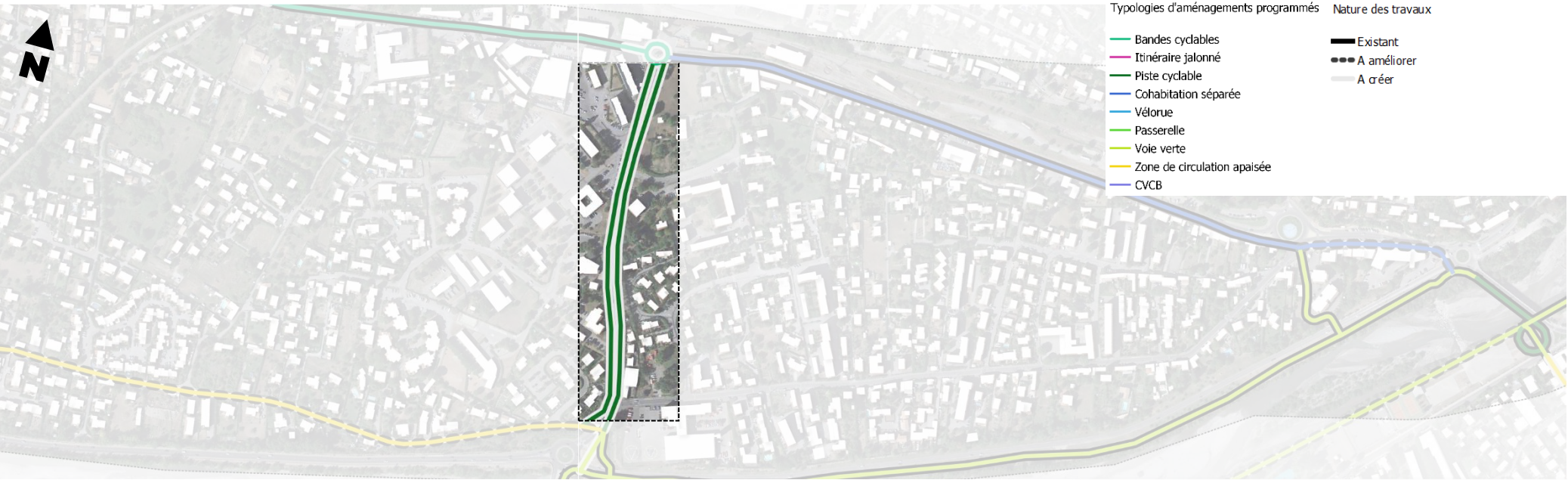
Marquage traversée piétons et
cyclistes

Élargissement espace de
cheminements pour réduction
des conflits

Marquage traversée piétons et
cyclistes avec refuge central

4 . Liaison « ZA Saint-Christophe – centre-ville »

SECTION 11



Section : Avenue Georges Pompidou

Aménagement projeté : Pistes cyclables

Largeur : 1.5 m par PC (mini.)

Revêtement : Enrobé

Type de travaux : Création

Nature des travaux : Création d'infrastructure

COMMENTAIRE

Afin de permettre des porosités sécurisées entre l'avenue de Verdun et la voie verte de l'impasse Alibert, création de **pistes cyclables unidirectionnelles** sur l'avenue Georges Pompidou de part et d'autre de la chaussée.

La voirie très large permet facilement l'implantation de ce type d'infrastructure sans profonde modification du profil existant. Le terre-plein central pourra ainsi être supprimé permettant d'intégrer les pistes cyclables unidirectionnelles. Ce type d'infrastructure permet de disposer de plus de sécurité (visibilité vis-à-vis) des accès riverains.

MODALITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

Longueur : 500 m (980 m au total : 2 sens)

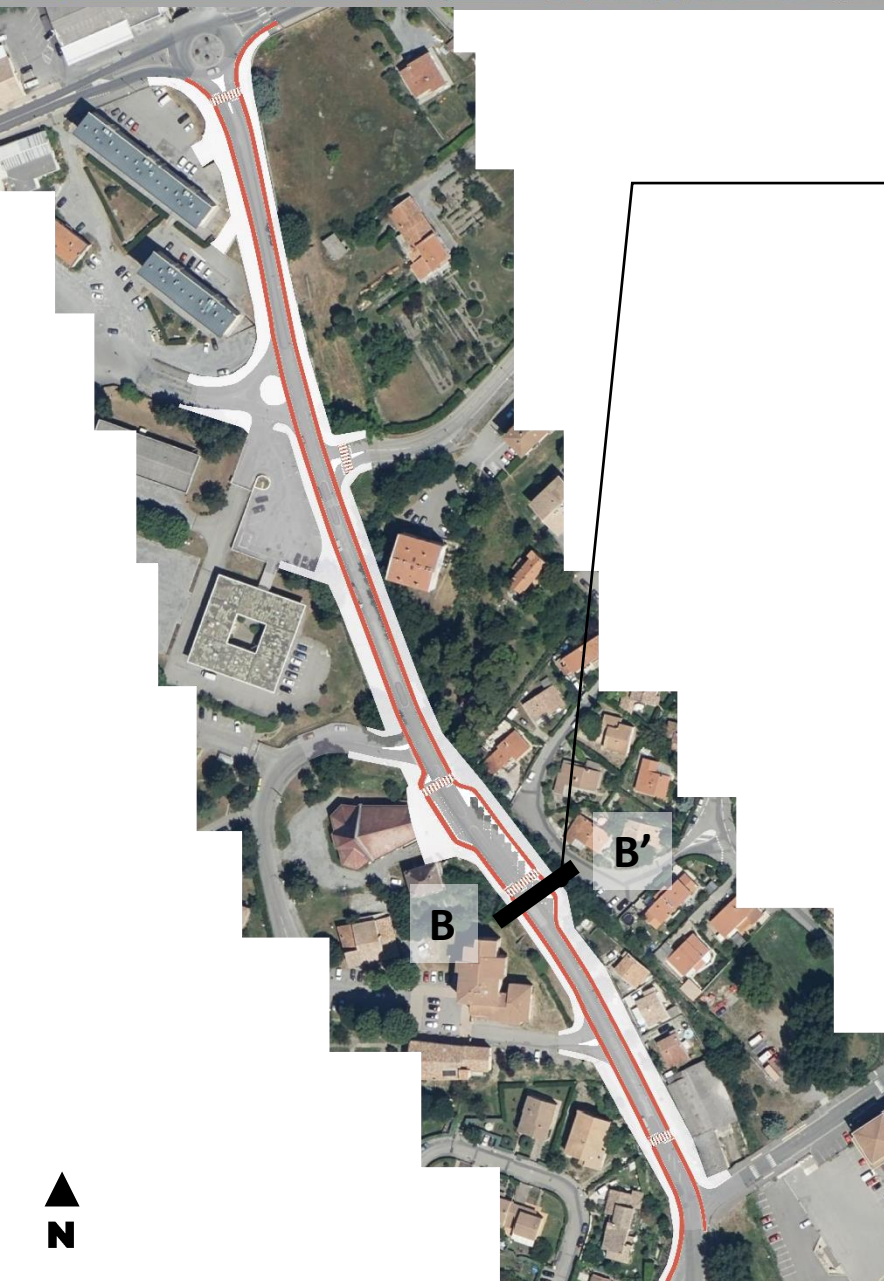
Priorité réalisation : 1 – Court terme

MO envisagée : PAA

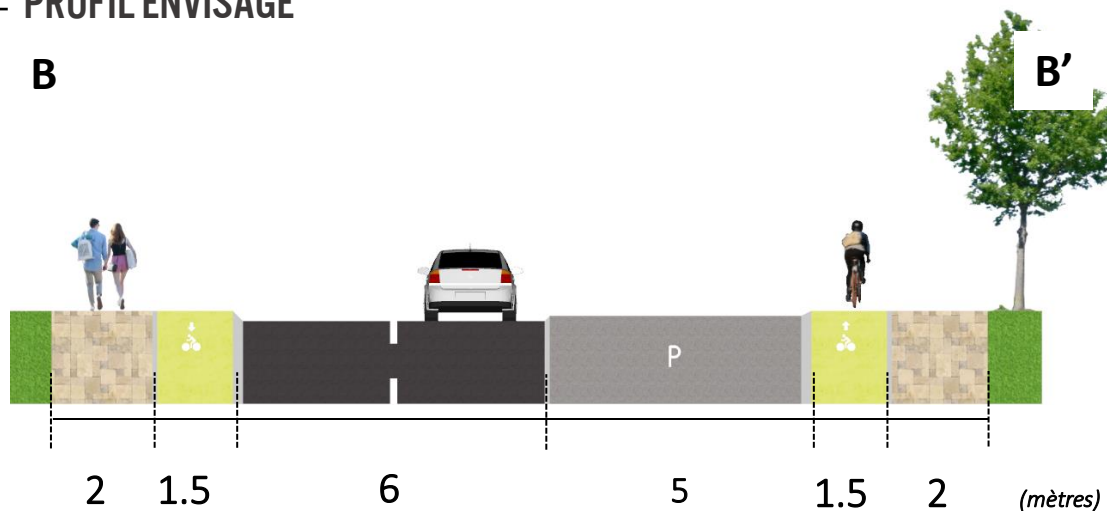
Estimation coûts investissements (partagé entre tous les partenaires) :

250 K€

Zoom - Av. Georges Pompidou



PROFIL ENVISAGÉ



COMMENTAIRE

Utilisation de l'emprise de voirie actuelle très large (+9 m) de l'avenue Georges Pompidou pour la création de **pistes cyclables unidirectionnelles** de part et d'autre de la chaussée.

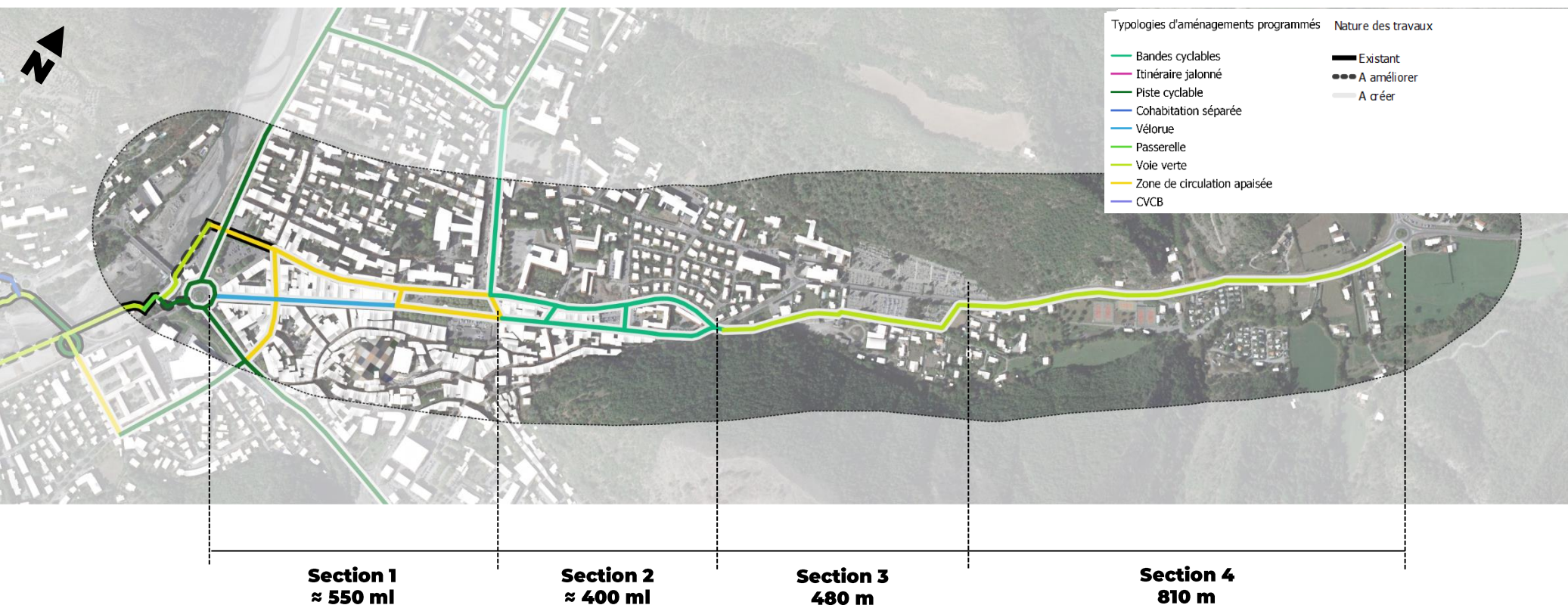
Le gabarit global de voirie restera le même mais sa composition sera modifiée. Ainsi les espaces de délaissés ou de terre-plein centraux seront supprimés afin d'intégrer les pistes cyclables unidirectionnelles sur les espaces latéraux.

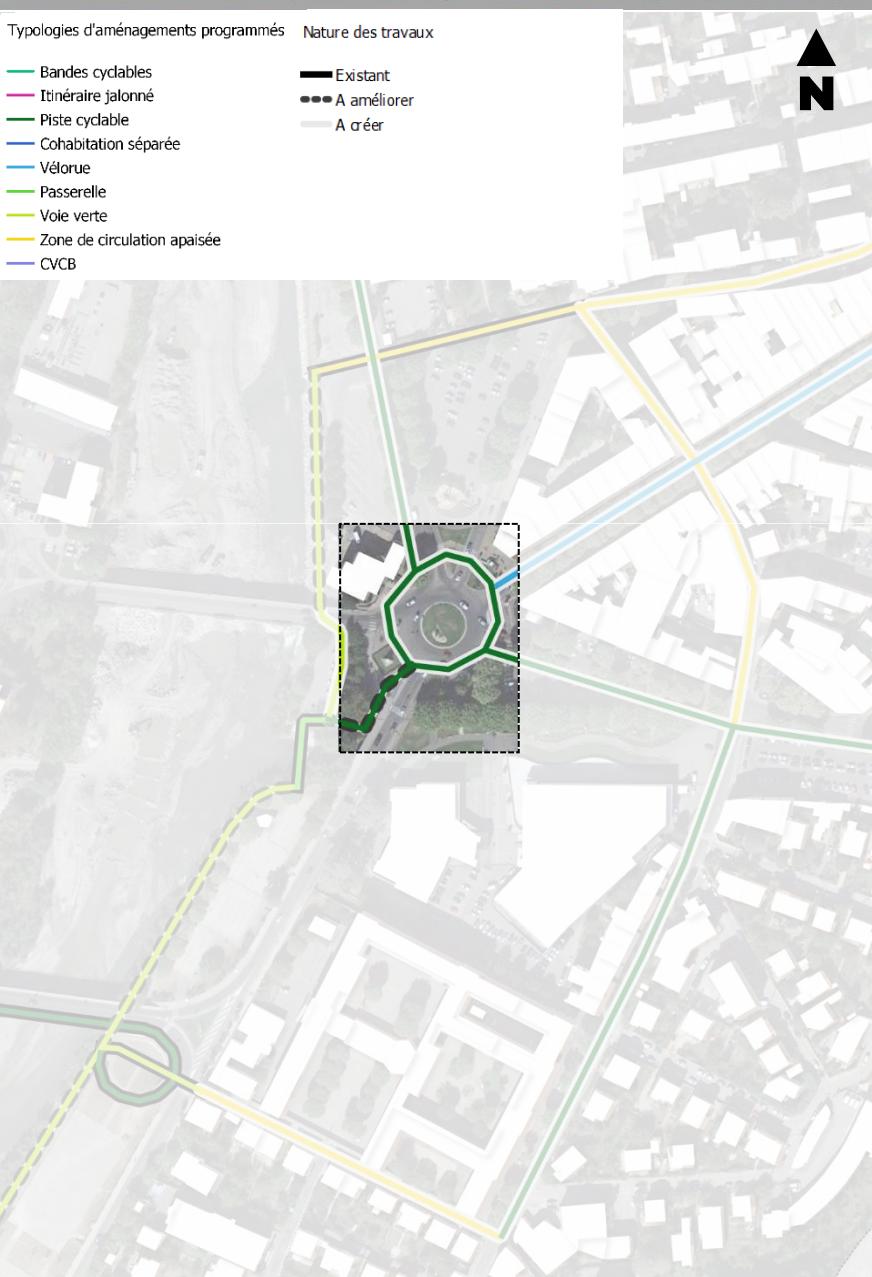
Au niveau des espaces de stationnement en épis au niveau de l'église Saint-Vincent, celle-ci (B') contournera les places de stationnements parallèlement au trottoir.

La **signalétique de police** réglementaire devra être implantée au début, à la fin et des traversées avec les voiries intersectantes (rues Allende, Jaubert, etc.). De plus, un **enrobé coloré appuyé d'un marquage au sol** (figurine vélo) seront implantés.

5 . Liaison « Le Bourg – Centre-ville »

CORRIDOR N°5 : LIEU DIT LE BOURG – CENTRE-VILLE





6 . Secteur 11 Novembre

SECTION N°1 : GIRATOIRE DU 11 NOVEMBRE

COMMENTAIRE :

Section : rond-point du 11 Novembre 1918,

Aménagement projeté : Piste cyclable

Largeur : 1.4 m

Revêtement : Enrobé, béton désactivé

Type de travaux : Création

Nature des travaux : Création d'infrastructure

Le rond-point du 11 novembre 1918 sera modifié en recalibrant ses circulations de véhicules à une voie. Il sera implanté une **piste cyclable unidirectionnelle** sur son pourtour, faisant ainsi le lien avec les aménagements cyclables projetés sur chacun de ses embranchements. De plus, le lien vers la passerelle existante depuis le rond-point (devant le monument aux morts) sera retraité (pente existante) et aménagé en **piste cyclable** sur le trottoir au début du Boulevard Gambetta. Un changement de revêtement (enrobé coloré ou béton désactivé) sera à utiliser sur la piste cyclable afin délimiter les circulations cyclistes et piétonnes. Voir détail ci-après.

MODALITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

Longueur : 220 m

Estimation coûts investissements :

Priorité réalisation : 3 – Long terme

Priorité 1 – Aménagement temporaire : **30K€**

MO envisagée : Commune / PAA

Priorité 3 – Aménagement pérenne : **250K€**

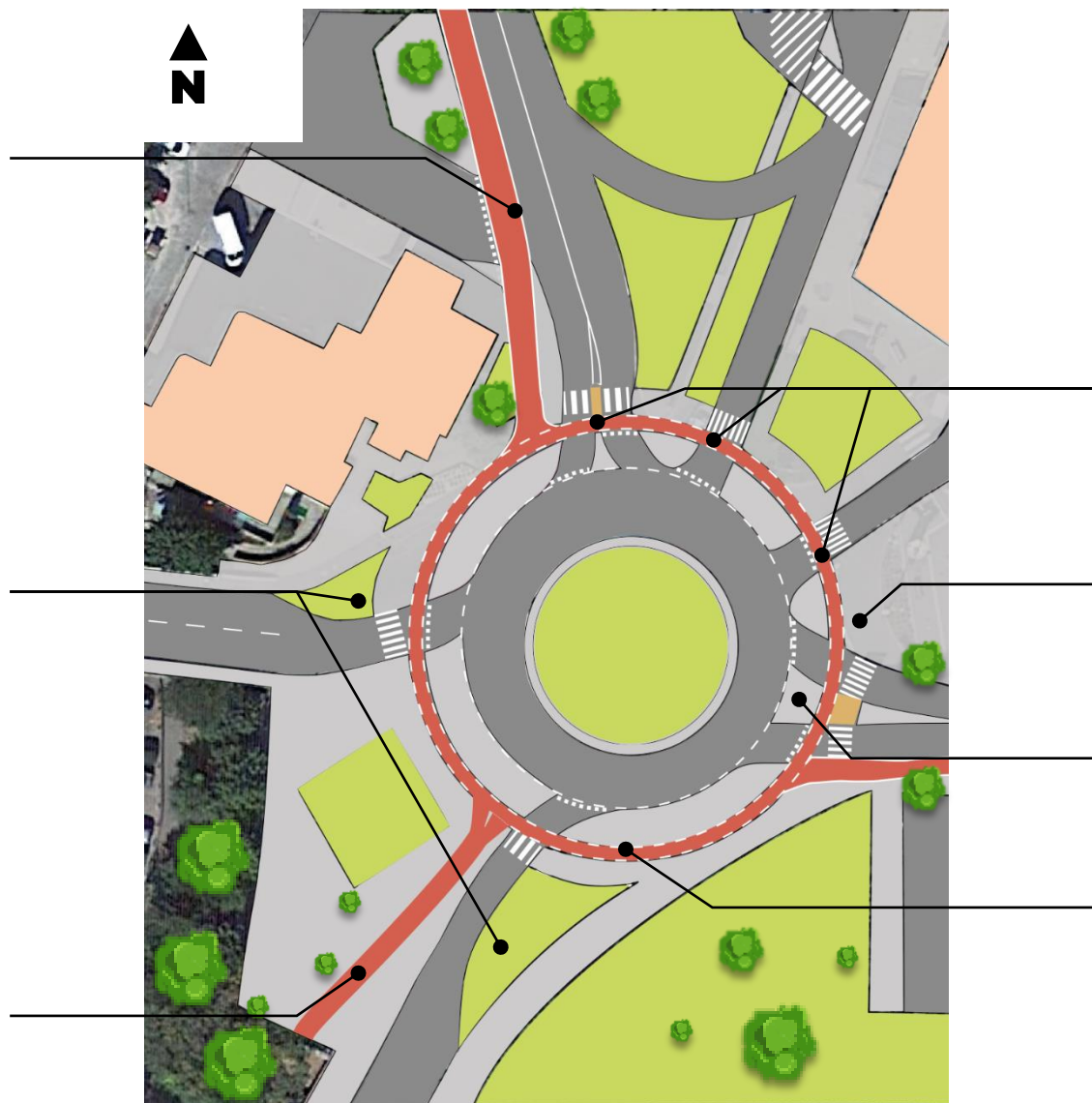
SECTION N°1 : GIRATOIRE DU 11 NOVEMBRE

6 . Secteur 11 Novembre

Piste cyclable bidirectionnelle
av. Demontzey (Corridor n°3)

Réductions des voies de
sortie/entrée des véhicules à un
sens de circulation

Marquage au sol (coloré) pour
rejoindre la passerelle existante
vers la promenade du Tibet
(largeur 3m min.)

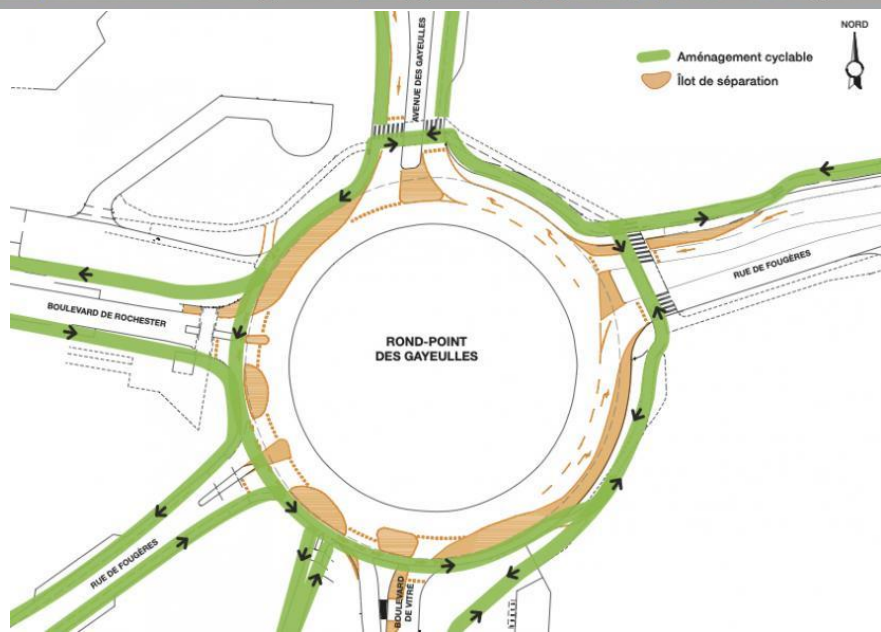


Marquage traversée piétons et
cyclistes sur branche du rond-
point plus sas (5 m) pour
véhicules

Suppression de la « bretelle »
de liaison pour les véhicules
entre le Bld Thiers et le Bld
Gassendi

Création d'une distanciation
physique entre les circulations
automobiles et cyclistes

Création d'une piste cyclable
unidirectionnelle autour du
rond-point du 11 novembre



Exemple d'aménagements cyclables temporaires sur rond-point (Rennes - Rond-point des Gayeulles)

Flux véhicules : 25 000 veh/j TMJA

La ville de Rennes a installé cet aménagement temporaire en mars 2021, l'aménagement définitif est prévu pour 2025.

La zone cyclable, matérialisée par un marquage au sol et la pose de balisettes jaunes, qui définiront les îlots de séparation, a pour but d'isoler les cyclistes du reste de la circulation pour sécuriser leurs déplacements.

Des **voies de stockage** en sortie du rond-point vers l'avenue des Gayeulles et la route de Fougères visent à éviter les remontées de files dans l'anneau giratoire.

La configuration du rond-point a été définie en tenant compte de sa fréquentation, actuelle et à venir, de **tous les modes de déplacements** qui s'y croisent : voitures, cycles, piétons, transports en commun.

Cet aménagement expérimental va permettre de sécuriser l'espace cyclable en :

- ✓ Limitant les angles morts pour les véhicules motorisés
- ✓ Modérant la vitesse des véhicules motorisés sur le giratoire, en entrée et sortie
- ✓ Confortant la priorité des cyclistes.



Source : <https://metropole.rennes.fr/giratoire-des-gayeulles-amenagement-la-neerlandaise>

Phasage du SD Cyclable

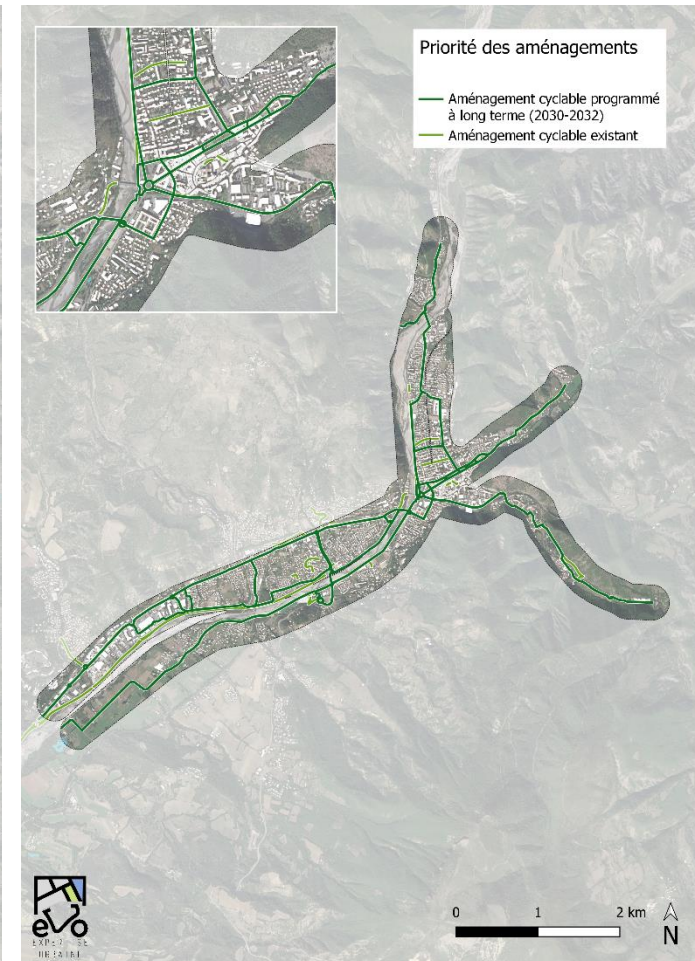
2022 - 2026 Court terme



2026 - 2029 Moyen terme



2030 - 2032 Long terme





I . Rappels choix Phase 2

II . Programmation des infrastructures cyclables

III . Focus stationnements cyclables

IV . Modalités techniques et financières

VI . Synthèse Schéma Directeur Cyclable

Schéma général



Le schéma global de stationnements cyclables à l'échelle de la commune prévoit :

52 lieux de stationnement supplémentaires à proximité des équipements publics, écoles, des services et commerces en lien avec les infrastructures cyclables existantes et à venir

570 places de stationnements vélos supplémentaires en arceaux, abris couverts et une consigne collective sécurisée à la gare routière

**INVESTISSEMENT TOTAL
SD Cyclable :**

153 K€



I . Rappels choix Phase 2

II . Programmation des infrastructures cyclables

III . Focus stationnements cyclables

IV . Modalités techniques et financières

VI . Synthèse Schéma Directeur Cyclable

Sources de financements mobilisables pour aménagements et services cyclables

Acteurs territoriaux :



Schéma Vélo Région Sud
2017-2025

SRADDET



Schéma Directeur
Cyclable du CD04



PCAET

SCoT

Budgets intercommunaux



PLU

Budgets communaux

Autres :



















Modalités et coûts de gestion des infrastructures et des services

- Le gestionnaire et le budget d'entretien doivent être définis le plus tôt possible, en amont ou pendant la réalisation d'un aménagement structurant
- Deux volets principaux existent dans l'entretien d'un aménagement :
 - L'entretien courant : balayage, fauchage, réparations ponctuelles du revêtement, reprise de la signalétique (marquages, mâts)
 - L'entretien lourd (reprise complète du revêtement tous les 15 ans)
- Concernant les infrastructures cyclables inscrites dans le SD Cyclable :
 - En fonction du contexte, il reviendra aux gestionnaires de voiries compétents d'en assurer l'entretien courant.
 - Pour des travaux de gros entretien, il serait possible de mobiliser d'autres pistes de financements des travaux afin de maintenir le niveau de service des infrastructures structurantes.
- Des **conventions** entre les différents gestionnaires de voiries en agglomération (commune et PAA) peuvent être créées dès la livraison des infrastructures



*Balayeuse de voirie
Commune de Digne-les-Bains*

FONCTIONNEMENT ANNUEL SD Cyclable :

90 K€ /an

Ratios utilisés pour calculer les coûts d'entretiens issus du Guide « LE COÛT DES POLITIQUES VÉLO – Club des villes et territoires cyclables, 2020 » adapté au type d'aménagement programmé au SD Cyclable

Aménagements		Total	Digne-les-Bains	PAA	Autres	2022 / 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Priorité 1	Corridor 1 - Section n°3 : Berges de la Bléone - plateau sportif Jean Roland	350 K€	175 K€		175 K€		175 K€	175 K€							
	Corridor 2 - Section n°1 : Boulevard Thiers	50 K€	25 K€		25 K€			50 K€							
	Corridor 2 - Section n°2 : Avenue du 8 mai 1945	300 K€	150 K€		150 K€				300 K€						
	Corridor 4 - Section n°7 : Chemin du Marquis	30 K€	30 K€			30 K€									
	Corridor 4 - Section n°11 : Avenue Georges Pompidou	250 K€		200 K€	50 K€	125 K€	125 K€								
	Corridor 5 - Section n°1 : Centre-ville, Boulevard Gassendi	75 K€	75 K€				75 K€								
	Corridor 6 - Section n°1 : rond-point du 11 Novembre 1918	30 K€	15 K€	15 K€		30 K€									
Priorité 2	Corridor 1 - Section n°2 : Berges de la Bléone - plan d'eau des Ferréols	150 K€	75 K€		75 K€						75 K€	75 K€			
	Corridor 2 - Section n°3 : Quartier du Pigeonnier	300 K€	150 K€		150 K€					300 K€					
	Corridor 2 - Section n°4 : Avenue des Thermes, RD20	250 K€	125 K€		125 K€							125 K€	125 K€		
	Corridor 2 - Section n°5 : Avenue des Thermes – Pré Fiaschi	250 K€	125 K€		125 K€							125 K€	125 K€		
	Corridor 2 - Section n°6 : Parvis des Thermes	20 K€	20 K€										20 K€		
	Corridor 3 - Section n°1 : Avenue Demontzey	280 K€	224 K€		56 K€							140 K€	140 K€		
	Corridor 3 - Section n°2 : Avenue Gaston Boyer et des Arches, rue du Tir	100 K€	80 K€		20 K€					50 K€	50 K€				
	Corridor 3 - Section n°5 : avenues Victor Hugo et Maréchal Leclerc, rues des Cabanons et Maldonnat	500 K€	350 K€		150 K€							250 K€	250 K€		
	Corridor 4 - Section n°1 : Route Napoléon, rond-point des Ammonites, lycée Pierre-Gilles de Gennes	2 K€		2 K€						2 K€					
	Corridor 4 - Section n°2 : Avenue du Colonel Noël / ZA Saint-Christophe	570 K€		456 K€	114 K€						570 K€				
	Corridor 4 - Section n°4 : Av Colonel Noël et de Verdun, rond-point Coussières – rond-point Tivoli	15 K€		15 K€								15 K€			
	Corridor 4 - Section n°5 : Avenue de Verdun	130 K€		104 K€	26 K€								130 K€		
	Corridor 4 - Section n°6 : Impasse Alibert – Chemin du Marquis	180 K€	144 K€		36 K€					180 K€					
	Corridor 5 - Section n°2 : Av. Charles Fruchier, Boulevard Gassendi, rue de la Mutualité, av. Paul Martin	230 K€	161 K€		69 K€					230 K€					
Priorité 3	Corridor 6 - Section n°2 : gare routière/OT/Promenade du Tibet	90 K€	27 K€	27 K€	36 K€							110 K€		90 K€	
	Corridor 1 - Section n°1 : Plan de Gaubert – berges de la Bléone	15 K€	15 K€											15 K€	
	Corridor 4 - Section n°3 : Rue F. de Lesseps, rue N. Niépce et av. de Vinci	420 K€		336 K€	84 K€										420 K€
	Corridor 4 - Section n°8 : Rond-point des Escoubes, Promenade du Tibet	200 K€	20 K€	80 K€	100 K€									200 K€	
	Corridor 4 - Section n°9 : Rue du Chanoine Bondil, rue des Coussières	2 K€	2 K€											2 K€	
	Corridor 4 - Section n°10 : Chemin des Alpilles	150 K€	150 K€											150 K€	
	Corridor 3 - Section n°4 : Musée promenade, pont des arches, dalle aux ammonites	130 K€		100 K€	30 K€										
	Corridor 6 - Section n°1 : rond-point du 11 Novembre 1918	250 K€	125 K€	125 K€										250 K€	
	Corridor 6 - Section n°3 : desserte collège Gassendi	100 K€	60 K€		40 K€									100 K€	
S. Total		5 418 K€	2 323 K€	1 460 K€	1 636 K€	185 K€	375 K€	225 K€	300 K€	762 K€	695 K€	840 K€	790 K€	507 K€	620 K€

► **5.4 M€** pour la mise en place des aménagements cyclables du SD Cyclable (sur 10 ans)

Synthèse investissements et fonctionnement

Aménagements		Total	Digne-les-Bains	PAA	Autres	2022 / 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Priorité 1	Corridor 1 - Section n°3 : Berges de la Bléone - plateau sportif Jean Roland	350 K€	175 K€		175 K€		175 K€	175 K€							
	Corridor 2 - Section n°1 : Boulevard Thiers	50 K€	25 K€		25 K€			50 K€							
	Corridor 2 - Section n°2 : Avenue du 8 mai 1945	300 K€	150 K€		150 K€				300 K€						
	Corridor 4 - Section n°7 : Chemin du Marquis	30 K€	30 K€			30 K€									
	Corridor 4 - Section n°11 : Avenue Georges Pompidou	250 K€		200 K€	50 K€	125 K€	125 K€								
	Corridor 5 - Section n°1 : Centre-ville, Boulevard Gassendi	75 K€	75 K€				75 K€								
	Corridor 6 - Section n°1 : rond-point du 11 Novembre 1918	30 K€	15 K€	15 K€		30 K€									
Priorité 2	Corridor 1 - Section n°2 : Berges de la Bléone - plan d'eau des Ferréols	150 K€	75 K€		75 K€						75 K€	75 K€			
	Corridor 2 - Section n°3 : Quartier du Pigeonnier	300 K€	150 K€		150 K€					300 K€					
	Corridor 2 - Section n°4 : Avenue des Thermes, RD20	250 K€	125 K€		125 K€							125 K€	125 K€		
	Corridor 2 - Section n°5 : Avenue des Thermes – Pré Fiaschi	250 K€	125 K€		125 K€							125 K€	125 K€		
	Corridor 2 - Section n°6 : Parvis des Thermes	20 K€	20 K€										20 K€		
	Corridor 3 - Section n°1 : Avenue Demontzey	280 K€	224 K€		56 K€							140 K€	140 K€		
	Corridor 3 - Section n°2 : Avenue Gaston Boyer et des Arches, rue du Tir	100 K€	80 K€		20 K€					50 K€	50 K€				
	Corridor 3 - Section n°5 : avenues Victor Hugo et Maréchal Leclerc, rues des Cabanons et Maldonnat	500 K€	350 K€		150 K€							250 K€	250 K€		
	Corridor 4 - Section n°1 : Route Napoléon, rond-point des Ammonites, lycée Pierre-Gilles de Gennes	2 K€		2 K€						2 K€					
	Corridor 4 - Section n°2 : Avenue du Colonel Noël / ZA Saint-Christophe	570 K€		456 K€	114 K€						570 K€				
	Corridor 4 - Section n°4 : Av Colonel Noël et de Verdun, rond-point Coussières – rond-point Tivoli	15 K€		15 K€								15 K€			
	Corridor 4 - Section n°5 : Avenue de Verdun	130 K€		104 K€	26 K€								130 K€		
	Corridor 4 - Section n°6 : Impasse Alibert – Chemin du Marquis	180 K€	144 K€		36 K€					180 K€					
	Corridor 5 - Section n°2 : Av. Charles Fruchier, Boulevard Gassendi, rue de la Mutualité, av. Paul Martin	230 K€	161 K€		69 K€					230 K€					
Priorité 3	Corridor 6 - Section n°2 : gare routière/OT/Promenade du Tibet	90 K€	27 K€	27 K€	36 K€							110 K€		90 K€	
	Corridor 1 - Section n°1 : Plan de Gaubert – berges de la Bléone	15 K€	15 K€											15 K€	
	Corridor 4 - Section n°3 : Rue F. de Lesseps, rue N. Niépce et av. de Vinci	420 K€		336 K€	84 K€										420 K€
	Corridor 4 - Section n°8 : Rond-point des Escoubes, Promenade du Tibet	200 K€	20 K€	80 K€	100 K€										200 K€
	Corridor 4 - Section n°9 : Rue du Chanoine Bondil, rue des Coussières	2 K€	2 K€											2 K€	
	Corridor 4 - Section n°10 : Chemin des Alpilles	150 K€	150 K€											150 K€	
	Corridor 3 - Section n°4 : Musée promenade, pont des arches, dalle aux ammonites	130 K€		100 K€	30 K€										
	Corridor 6 - Section n°1 : rond-point du 11 Novembre 1918	250 K€	125 K€	125 K€										250 K€	
Corridor 6 - Section n°3 : desserte collège Gassendi		100 K€	60 K€		40 K€									100 K€	
S. Total		5 418 K€	2 323 K€	1 460 K€	1 636 K€	185 K€	375 K€	225 K€	300 K€	762 K€	695 K€	840 K€	790 K€	507 K€	620 K€

Stationnement et entretien		Total	Digne-les-Bains	PAA	Autres	2022 / 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Stationnement sur l'espace public et privé		153 000 €	100 K€		53 000 €	15 K€	15 K€	30 K€	15 K€	15 K€	15 K€	15 K€	10 K€	10 K€	10 K€
Entretien les aménagements		900 000 €	360 K€	360 000 €	180 000 €	90 K€	90 K€	90 K€	90 K€	90 K€	90 K€	90 K€	90 K€	90 K€	90 K€
S. Total		1 053 K€	460 K€	360 K€	233 K€	105 K€	105 K€	120 K€	105 K€	105 K€	105 K€	105 K€	100 K€	100 K€	100 K€

Total investissements + fonctionnement	6 471 K€	2 783 K€	1 820 K€	1 869 K€	290 K€	480 K€	345 K€	405 K€	867 K€	800 K€	945 K€	890 K€	607 K€	720 K€
--	----------	----------	----------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

►

6.5 M€ investissements et fonctionnements du SD Cyclable (sur 10 ans)

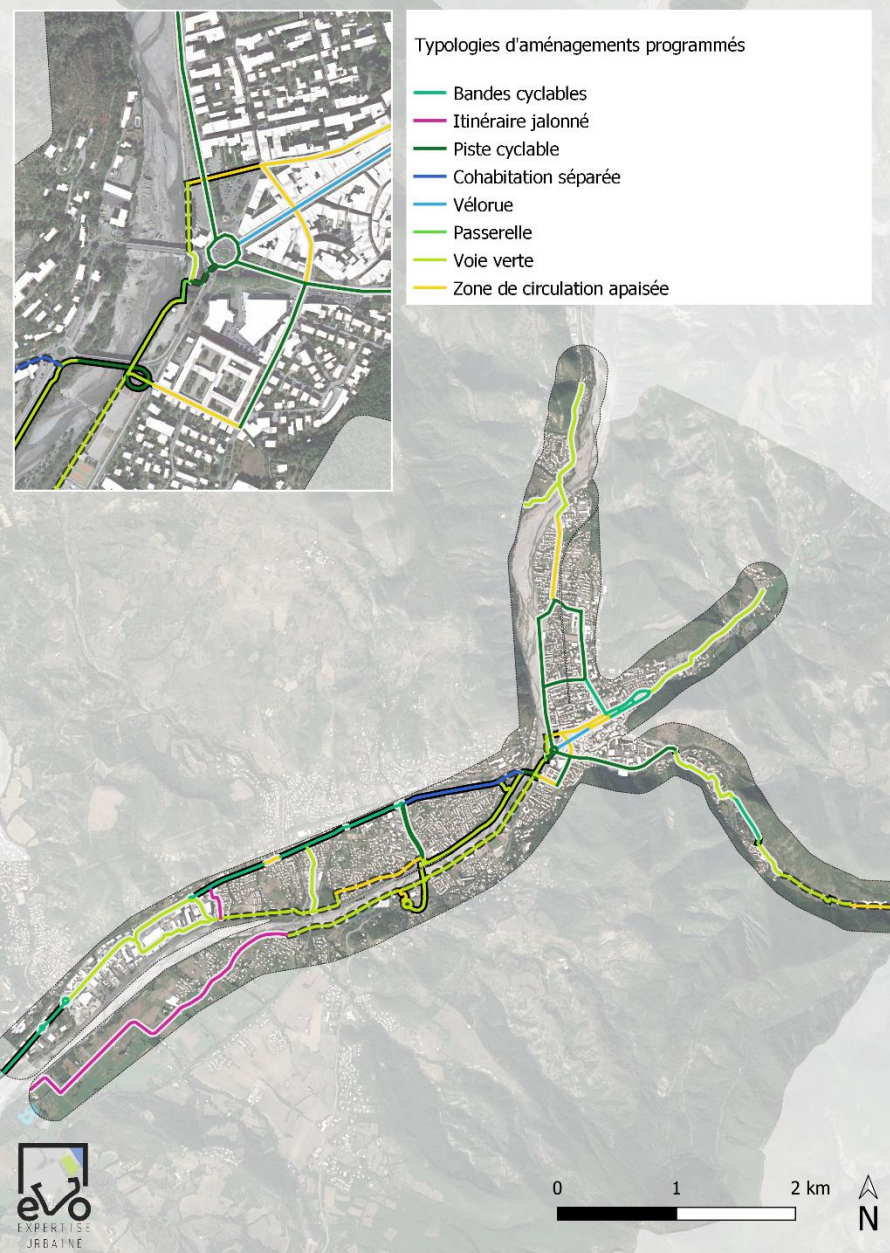
I . Rappels choix Phase 2

II . Programmation des infrastructures cyclables

III . Focus stationnements cyclables

IV . Modalités techniques et financières

VI . Synthèse Schéma Directeur Cyclable



31.9 KM D'AMÉNAGEMENTS PROGRAMMÉS

NATURE DES TRAVAUX :

EXISTANT SAN TRAVAUX	À AMÉLIORER	À CRÉER
6 km	6.2 km	19.7 km

NATURE DES AMÉNAGEMENTS :

SITE PROPRE	PARTAGE DE VOIRIE
18.9 km	13 km

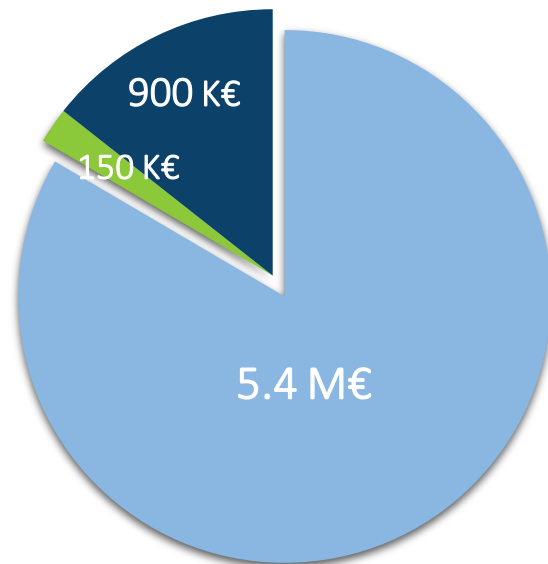
PARTIS PRIS D'AMÉNAGEMENT :

- Intégration des différents projets et pistes de réflexion de la part de l'ensemble des acteurs territoriaux (commune, CD04)
- Desserte prioritaire des collèges et lycées avec des aménagements qualitatifs
- Requalification du rond-point du 11 Novembre 1918
- Maximisation de planification d'infrastructures en site propre sur chacun des corridors (volonté de créer un itinéraire continu en site propre par corridor)
- Création d'itinéraires secondaires pour desservir l'ensemble des pôles générateurs de flux principaux sur chacun des corridors
- Apaisement du centre-ville par la mise en place de zones de circulations partagées
- Extension du Corridor 1 jusqu'au plan d'eau de Gaubert
- Non intégration du potentiel porté par la voie ferrée (voie verte) sur le corridor 4

L'ensemble des actions projetées pour le Schéma Directeur Cyclable de Digne-les-Bains représentent :

6.5 M€

(sur 10 ans)



5.4 M€

(sur 10 ans)

de dépenses dédiées aux infrastructures cyclables

d'aménagements et itinéraires cyclables
projetés sur la commune de Digne-les-Bains
(en site propre et partage de voirie)

31.9 Km

570

places de stationnements cyclables supplémentaires
(doublement de l'offre actuelle)

Pour l'entretien des infrastructures
cyclables sur la durée du PPI du SD
Cyclable

900 K€

(sur 10 ans)

■ Infrastructures et études ■ Stationnements ■ Entretien

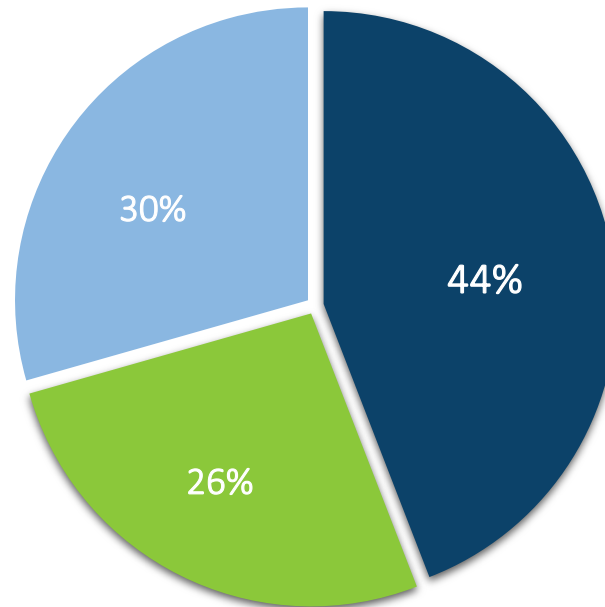
Budget SDC par Maitrise d'Ouvrage

Autres :



1.8 M€

(sur 10 ans)



2.7 M€

(sur 10 ans)



1.8 M€

(sur 10 ans)

Aménagements programmés au sein
du Schéma Directeur Cyclable

Légende :

Type d'aménagements :

- Bandes cyclables
- Itinéraire jalonné
- Piste cyclable
- Cohabitation séparée
- Vélorue
- Passerelle
- Voie verte
- Zone de circulation apaisée

Type de travaux :

- Existant
- À améliorer
- À créer
- Limite communale
- Bâtiments

Don : IGN/BDP

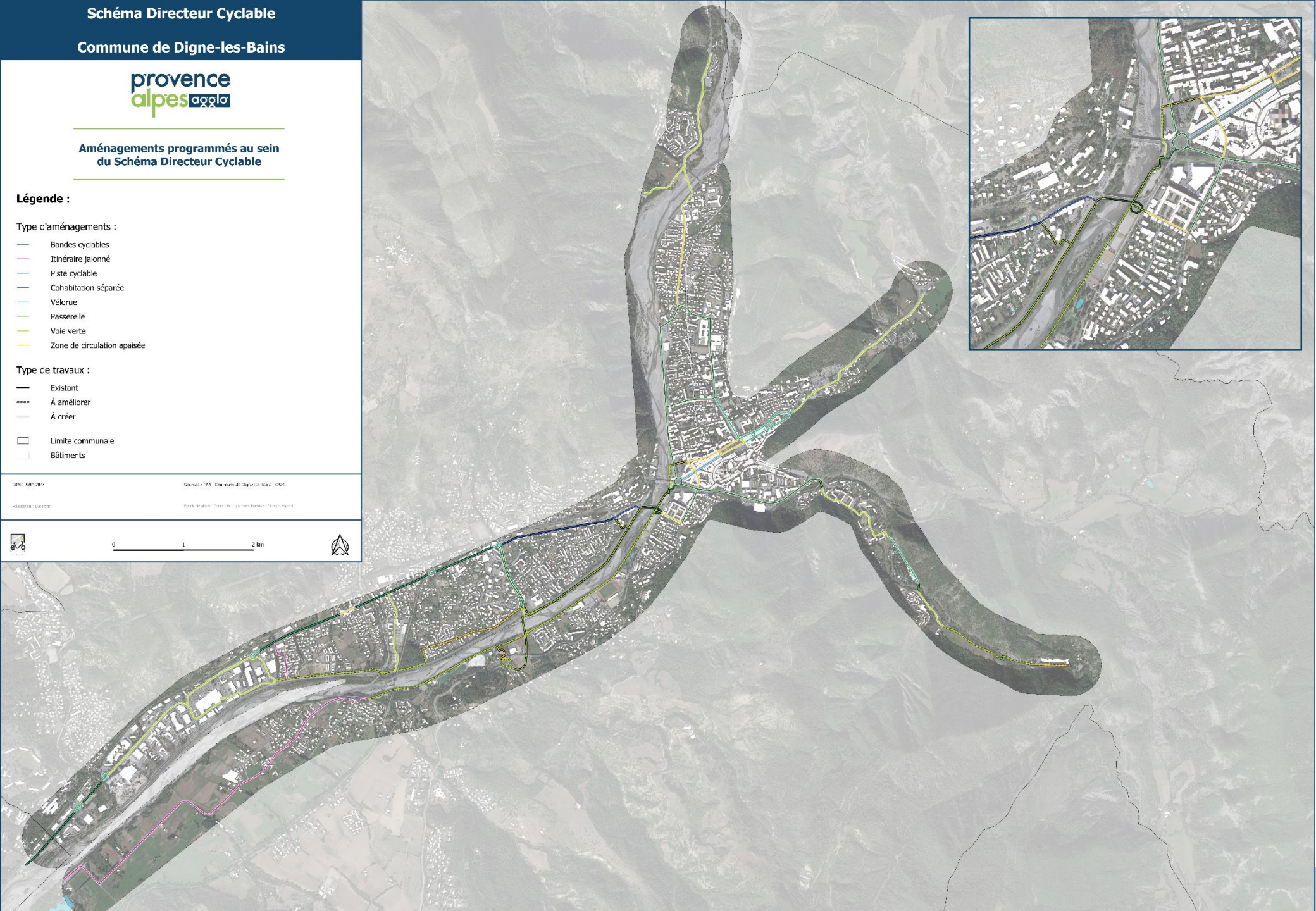
Sources : R50 - Contere de Digne-les-Bains - CDP

Échelle : 1:50 000

Projet de Schéma Directeur Cyclable - Digne-les-Bains



0 1 2 km






MOBYCON


evo
EXPERTISE
URBAINE

provence
alpes 