# DEVELOPPEMENT DES MOBILITES ACTIVES, DURABLES ET PARTAGEES SUR LA COMMUNE DE DIE - DIAGNOSTIC





Contact: jordan.basileu@paysdiois.fr











Contact : camille.perretta@bl-evolution.com
Crédit photo : BL évolution



Contact: csalvadori@sareco.fr

# **Table des matières**

Préa	ambule	3
ı.	Contexte de l'étude	4
	A. Contexte législatif et règlementaire	5
	B. Définition des objectifs	5
	C. Périmètre de l'étude	6
	D. Méthodologie	
	E. Démarches en cours	
II.	La demande de déplacements	g
	A. Organisation du territoire	
	B. Habitats et pôles générateurs de déplacement	
	C. Tendances démographiques et socio-économiques	
III.	Les pratiques de déplacement	
	A. Enquêtes de mobilités	
	B. Enquête Ménage Déplacements	
	C. Enquête Déplacements scolaires	
IV.		
	A. La place du piéton et la marchabilité	
	La piace du pietori et la marchabilite      La zone de rencontre	
	2. Les points noirs	
	3. L'accès au centre-ville depuis les parkings extérieurs	27
	Les déplacements PMR  B. Pratiques cyclables	
	Contexte cyclable	
	Les aménagements cyclables existants	
	3. Les accès principaux à la commune de Die	
	4. Les autres accès secondaires	
	5. Les points noirs	
	D. Mobilités partagées	
	E. Mobilité solidaire	
	F. Transports collectifs	
V.	Synthèse des enjeux	
	Annexes	
VI.		
	A. Acteurs clés interrogés	
	B. Comptages routiers	
	C. Etude de stationnement (volet diagnostic)	



# **Préambule**

La mobilité, qu'elle soit scolaire, domicile-travail, quotidienne ou de loisirs, est un élément essentiel de notre mode de vie et doit s'adapter aux attentes et aux besoins de nombreux usagers différents. Les enjeux environnementaux, de santé et économiques nous imposent de repenser un modèle d'aménagement territorial et de mobilité qui a longtemps reposé exclusivement sur la voiture individuelle. Ces enjeux sont de mieux en mieux pris en compte dans les projets de territoire comme c'est le cas pour le Pays Diois.

Les politiques de mobilités connaissent depuis plusieurs années des **bouleversements importants**, **liées à la nécessité de prendre en compte les changements inévitables de nos habitudes de déplacement**. La récente augmentation des prix des carburants ne vient que renforcer la nécessité que nous avons collectivement à moins émettre de gaz à effet de serre via l'utilisation d'énergie fossile.

Pour de nombreux déplacements courts, la marche doit redevenir un réflexe quand on sait qu'au moins 20 % des déplacements font moins de 1 km<sup>1</sup>. Cela implique un effort soutenu et attentif à l'aménagement des espaces publics et la prise en compte des piétons dans la conception de nos centres-villes. Le covoiturage et l'autopartage ont longtemps suscité beaucoup d'espérances en matière de mobilités. Cette solution a su séduire de nombreux usagers pour des déplacements longs. Le « covoiturage du quotidien » peine plus à se développer et se heurte à des freins comportementaux et organisationnels importants. Cela reste néanmoins un mode de déplacement intéressant à développer notamment le long des grands axes très fréquentés.

Les transports en commun traversent une phase de turbulence. Les enjeux sanitaires amènent les citoyens à bouder les transports en commun et privilégier les modes de déplacements individuels (ce qui n'est pas sans conséquences sur les modes de financements des transports en commun). Améliorer et faciliter la desserte des transports en commun vers les lieux générateurs de trafic reste un enjeu pour celles et ceux qui ne peuvent pas se déplacer en voiture ou à vélo. Souvent sous-utilisés, les transports en communs peuvent être améliorés. La desserte et les fréquences sont souvent des facteurs qui permettent une augmentation de fréquentation.

Néanmoins sur de nombreux territoires, les transports en commun ont leurs limites, financières notamment et impliquent de développer de **nouvelles formes de mobilité**. Dans ce cadre, le développement de la pratique cyclable est incontournable pour répondre à l'amélioration des déplacements et à la baisse des émissions de gaz à effet de serre. L'engagement dans une **politique vélo affirmée permet de proposer une réelle alternative à la voiture particulière**, en lien avec les autres modes de transport. Au-delà, la **prise en compte du développement du covoiturage**, de la marche à **pied et de l'intermodalité participe à l'élaboration d'une stratégie globale de mobilité à l'échelle du territoire**.

Le futur schéma directeur devra permettre de dresser un diagnostic précis, une stratégie éclairée et un plan d'action opérationnel permettant de lever tous les freins à une pratique alternative à l'autosolisme.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Enquête mobilités des personnes en 2018-2019, INSEE (2020)



-

# I. Contexte de l'étude

#### Démarches en cours

La commune de Die a déjà engagé plusieurs démarches sur la question des mobilités :

- un 1<sup>er</sup> Schéma directeur des déplacements doux réalisé en 2017
- une étude sur l'aménagement de la porte Ouest réalisée en 2016
- une étude menée par le Cerema sur la résorption de points noirs routiers dans le centre de Die en 2022

Le schéma directeur des mobilités de la commune de Die s'inscrit dans la continuité de ces études et en complémentarité avec les autres politiques de la ville telle que le programme « Petites Villes de Demain » dont la ville de Die est lauréate et qui vise à porter un projet de revitalisation du centre-ville.

A l'échelle intercommunale, la Communauté de communes du Diois s'est engagée pour la mobilité à différents niveaux<sup>2</sup> :

- Signature d'une convention de partenariat avec l'association Dromolib ayant pour objet la promotion et le développement de l'écomobilité sur le territoire Diois et se déclinant en 3 axes d'action : Appui/expertise pour tous projets du territoire en lien avec la mobilité ; Soutenir l'utilisation des transports en commun existants ; Accompagner les projets, les entreprises pour la mise en place de plan d'action de mobilité.
- Lancement d'un schéma directeur cyclable communautaire. Sur le volet cyclable, une articulation sera recherchée avec le schéma des mobilités de Die pour garantir une cohérence du maillage cyclable territorial (axes communautaires / communaux).
- La Communauté de communes du Diois et la commune de Die sont lauréates de l'AAP A VELO 2. Un chargé de mission vélo a été recruté pour porter la dynamique cyclable territoriale.

La commune de Die a souhaité garantir la mise en cohérence de ces politiques urbanisme et mobilités. Ainsi, le schéma des mobilités constituera l'un des documents de base pour la rédaction du volet mobilité du **PLUi** de la Communauté de communes du Diois en cours d'élaboration qui pourra traiter notamment des normes de stationnements vélo.

Enfin, la commune bénéficie d'une dynamique territoriale favorable au développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle. (Cf. E. démarches en cours)

#### Comité consultatif des mobilités

En 2021, un comité consultatif des mobilités a été crée conformément aux dispositions légales (article L2143-2 du code général des collectivités publiques).

Celui-ci rassemble les élus, les services techniques, Dromolib (l'agence de mobilité de la Drôme) et l'ensemble des acteurs associatifs, citoyens et représentants engagés à la sensibilisation et la promotion de solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle, ou simplement concernés par ce sujet (commerçants, automobilistes, personnes âgées, parents d'élèves...)

Cet organe consultatif se réunit régulièrement et c'est l'agence Dromolib qui en assure l'animation. Il se divise en plusieurs groupes de travail thématiques (marche, vélo, accessibilité ...) permettant d'accompagner la collectivité sur des projets de mobilités au plus près des usages et des besoins.

#### Le Collectif vélo Diois

Créée en 2006, l'association vise à « promouvoir, inciter à, favoriser, soutenir l'utilisation de la bicyclette comme moyen de déplacement à part entière, y compris en combinaison avec les modes de transport en commun (train, bus); et d'une manière générale les déplacements non motorisés dans l'espace public ». Le collectif fait partie du Comité des mobilités. Il porte plusieurs projets dont le prolongement de la Vélodrome, véloroute voie verte dans la vallée de la Drôme qui se termine actuellement à Saillans.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> https://www.paysdiois.fr/amenagement-du-territoire/la-mobilite/



#### Le Collectif piétons Diois

Créé en 2017, le collectif Piéton Diois souhaite « promouvoir l'existence et la cohérence du déplacement des piétons et des personnes à mobilité réduite dans Die et autour de Die ». L'association fait partie du comité consultatif des mobilités de la commune. Elle travaille en lien avec les associations de mobilités locales (ANPIHM³, collectif Vélo Diois, Gare à Nous, Collectif Accessibilité, Club cycliste), départementales (Dromolib) et nationales (Collectif « place aux piétons »).

Le collectif « Place à piétons », qui regroupe les associations « 60 millions de piétons », « Rue de l'Avenir » et la « Fédération Française de randonnée », a publié en 2021 un baromètre des villes marchables. Les volontaires ont ainsi pu partager leur avis sur 5 thématiques : le ressenti sur leur quotidien de piéton, leur sentiment de sécurité, leur confort de marche au regard des aménagements actuels, l'importance donnée aux déplacements piétons, et enfin sur les pistes d'amélioration des aménagements et équipements existants. La marchabilité de la commune de Die a été qualifiée de « Plutôt défavorable » (classe E, les classes allant de A : Excellent à G : Très défavorable). Toutefois, les résultats de cette enquête sont à nuancés étant donné le nombre restreint de contributions (40 questionnaires complétés suffisent à qualifier la ville et seulement 200 villes ont été qualifiées en France).

#### A. Contexte législatif et règlementaire

#### L'appareil législatif

Plusieurs textes de lois sont venus structurer les politiques de mobilité telles que nous les connaissons aujourd'hui. Une des lois fondatrices dans l'organisation des services publics de transport est la **loi LOTI** (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) de 1982.

Plusieurs lois se sont ensuite succédé jusqu'à la **loi LOM** (Loi d'Orientation des Mobilités) en 2020. Elle prend acte d'un véritable changement de paradigme en passant d'une logique de transports à une logique de mobilités. La compétence **AOM** (Autorité Organisatrice de la Mobilité) est proposée aux EPCI, et les nouvelles mobilités (vélo, covoiturage, autopartage, trottinettes...) ont désormais toute leur place au sein des politiques publiques.

#### La compétence mobilité

La Communauté de communes du Diois n'a pas souhaité prendre la compétence mobilité qui a été transférée à la Région Auvergne Rhône-Alpes.

Cependant, elle souhaite demander une délégation de compétences pour certaines offres de mobilités locales telles que l'auto-stop, l'autopartage ou encore pour la navette d'utilité sociale pilotée par l'Espace Social et Culturel du Diois.

Une convention a été signée avec la Région pour décliner les différentes actions qui seront menées en matière de mobilités à l'échelle du bassin de vie « Bio Vallée » en partenariat avec les EPCI voisines et dans une perspective de garantir les connexions avec la Vallée du Rhône.

# B. Définition des objectifs

L'objet de l'étude porte sur l'encouragement et le développement des mobilités actives, durables et partagées sur la commune de Die.

Les objectifs sont les suivants :

- Diminuer l'utilisation de la voiture individuelle et aller vers une mobilité plus durable, plus solidaire et moins impactante pour l'environnement et la santé
- Accompagner les changements de pratiques pour tous les acteurs
- Servir de feuille de route pour la commune sur sa stratégie de mobilité
- Aboutir à une série d'actions concrètes qui puissent être mises en place rapidement

Ces objectifs seront à poursuivre en cohérence avec les documents de planification urbaine (PLUi) et les travaux menés dans le cadre du programme Petites Villes de Demain.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Association Nationale Pour l'Intégration des personnes Handicapées Moteurs et le Collectif Accessibilité



#### C. Périmètre de l'étude

Le périmètre de référence de l'étude est celui de la commune de Die.

L'étude porte donc principalement sur des courts trajets du quotidien reliant les différents points d'entrée de la ville (gare, parking, zone d'activités, ...) au cœur historique, les zones d'habitats aux lieux d'activités (commerces, emploi, établissements scolaires, loisirs ...) ... pour des trajets pouvant s'effectuer pour la plupart du temps à pied ou à vélo car sur de faibles distances, mais étant encore très majoritairement réalisés en voiture (58% des diois qui résident et travaillent à Die utilisent la voiture<sup>4</sup>).

Il s'agit également d'étudier les déplacements réalisés depuis et vers les communes voisines, et plus largement à l'échelle de la CC du Diois.

Les principales mobilités étudiées sont les mobilités « locales » :

- Mobilités actives : marche (dont PMR) et vélo
- Mobilités partagées : auto (et vélo) partage, covoiturage, auto-stop organisé
- Circulations automobiles

Les mobilités actives sont étudiées de près. Déjà bien développées à l'échelle de Die (30% de part modale pour les modes actifs pour des déplacements domicile-travail), elles représentent les modes de déplacement les plus efficaces à l'échelle de la commune (rayon de 1 à 2 km pour la marche ; rayon de 6 à 8 km pour le vélo) et pour relier d'autres destinations en combinant marche / vélo + transports collectifs ou marche / vélo + mobilités partagées.

Les mobilités partagées (covoiturage, autopartage et dans une moindre mesure le vélopartage) sont étudiées d'après les données disponibles sur les offres de services proposés à l'échelle de la Communauté de communes du Diois, du Parc naturel régional du Vercors, du Département de la Drôme ou encore de la Région Auvergne-Rhône Alpes.

Les circulations automobiles influent sur le potentiel de développement des modes actifs. Elles sont analysées sur certains axes en particulier à l'aide de comptages routiers effectués hors saison estivale sur quelques points de comptage pour apprécier les opportunités d'aménagements ou de changement du plan de circulation en faveur des circulations vélo et marche.

Au-delà de l'analyse des offres de transport, il s'agit de s'intéresser aux dispositifs d'accompagnement à la mobilité existants sur le territoire (ex : navette d'utilité sociale) et de garantir la bonne articulation avec les projets de mobilité des autres collectivités.

Il s'agit également de confronter l'offre de transport à la demande de déplacements actuelle et potentielle de l'ensemble des habitants, travailleurs et visiteurs occasionnels de Die par le biais d'un dispositif d'enquête en ligne et d'une animation de concertation grand public autour d'une « carte de Gulliver » de la ville.

L'étude se concentre sur les déplacements quotidiens des Diois pour se rendre au travail, faire des achats, aller à l'école ... (70% des élèves habitent à moins de 2 km de leur établissement) laissant la question des déplacements de loisirs et touristiques en second plan.

Enfin, le diagnostic des mobilités est complété par **une étude du stationnement** (inventaire, rotation, préconisations) permettant d'apprécier les enjeux de hiérarchisation et optimisation du stationnement en centre-ville pour contraindre les véhicules en transit, améliorer l'apaisement et la qualité de la voirie et des espaces publics, en faveur du développement des modes actifs.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Patrice Nogues d'après Insee 2020



# D. Méthodologie

#### 3 étapes de travail :

Mai - septembre octobre - décembre janvier - février

#### Diagnostic

#### Proposition de scénarios

#### Plan d'actions

Analyser la situation du territoire et enclencher la mobilisation des acteurs

Fournir une aide à la décision afin de trancher entre différentes orientations

Approfondissement du scénario retenu et déclinaison de la mise en œuvre

Co-construction avec le comité des mobilités et participation des habitants

Le schéma des mobilités se réalise en **3 phases** durant lesquelles sont associés les membres et différents collectifs constituant le comité des mobilités.

Ce schéma est alimenté par une étude de stationnement (Sareco), des comptages routiers ponctuels (Provence Comptages Routiers) et une étude sur différents points accidentogènes (Cerema).



# E. Démarches en cours

Plusieurs démarches sont en cours à l'échelle nationale, régionale ou locale en faveur des modes actifs :

Echelle	Démarches	Principaux éléments à retenir
Nationale	Plan vélo national	<ul> <li>Objectif de part modale vélo fixée à 9% d'ici 2024 et à 12% d'ici 2030.</li> <li>Financements : fonds mobilité active, plan France relance vélo, DSIL.</li> <li>Plan Vélo 2023 de 250 Md'€ dédiés au vélo : https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche</li> <li>Programme Savoir Rouler à vélo, Objectif Employeur Pro-Vélo</li> </ul>
Région Auvergne-Rhône- Alpes	Politique de mobilité et développement des véloroutes et voies vertes	La Région intervient en : • Soutenant la sécurisation du stationnement des vélos en gare facilitant ainsi l'usage combiné des trains/cars et du vélo (service TER + vélo) • Accompagnant les projets au travers des Contrats d'Aménagements de Mobilités Vertes <sup>5</sup> (CAMV) •Soutenant le développement du vélotourisme par un financement des véloroutes voies vertes (VVV), contribuant ainsi à l'aménagement des axes structurants du réseau cyclable.
Département de la Drôme	Schéma directeur cyclable départemental	Le Département intervient avec :  • plan pluriannuel d'investissement de 42 M€ dédiés aux aménagements cyclables.  Des aménagements cyclables spécifiques seront réalisés sur les routes départementales à fort trafic (pistes ou bandes cyclables au-delà de 4000 véh/jour) et dans un rayon de 5 à 7 km autour des centres urbains. Les itinéraires seront choisis en lien avec les acteurs locaux, dans le cadre de schémas directeurs cyclables que les EPCI ont vocation à élaborer. Outre les aménagements sur routes départementales hors zone agglomérée qui seront portés et mis en œuvre par le Département, ce dernier accompagnera les EPCI ou les communes dans les aménagements à réaliser sur voie communale hors zone agglomérée sur ces itinéraires retenus collégialement dans le cadre d'un SDC élaboré par l'EPCI. Les aménagements à réaliser sur RD en zone agglomérée seront portés et mis en œuvre par la commune. Une subvention de 30% sera ainsi proposée, dans le cadre de l'enveloppe des projets de cohérence territoriale.  • lancement d'un programme « Tous à vélo au collège » afin d'encourager les collégiens à se déplacer à vélo. Là encore, le Département fait le choix de soutenir les aménagements cyclables permettant de se rendre au collège en sécurité, avec 30% de subventions.
CC du Diois	Schéma directeur cyclable de la CC du Diois Révision du PLUi	La CC du Diois et la commune de Die sont lauréates de l'AAP A VELO 2. Un chargé de mission vélo a été recruté pour porter la dynamique cyclable territoriale.
Die	Programme PVD  Etude points noirs accidentogènes Cerema	Idem au-dessus.

Sources données : Région Auvergne-Rhône-Alpes, Département de la Drôme, Convention mobilité CC du Diois avec la Région AURA (document de travail, 2017), Vélo et Territoires

 $<sup>^{5}\</sup> https://www.auvergnerhonealpes.fr/aide/317/289-contrat-d-amenagements-de-mobilites-vertes-abords-des-gares-et-haltes-ferroviaires-transports.htm$ 



La commune s'appuie également sur les travaux du conseil consultatif sur les mobilités qui émet régulièrement des recommandations concernant les différentes formes de mobilités à l'échelle de la commune.

# II. La demande de déplacements

# A. Organisation du territoire

#### Identité et urbanisme

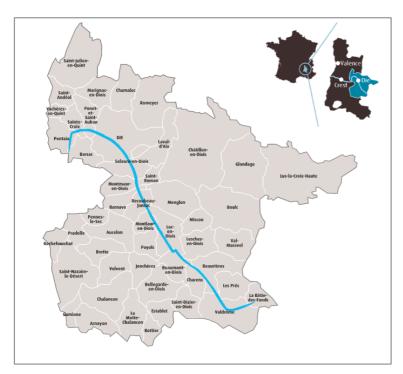


Figure 1 : Contours de la CC du Diois traversée par la Drôme (source : CC du Diois)

La commune de Die se situe au cœur du Parc naturel régional du Vercors, dans la Drôme et appartient à la communauté de communes du Diois qui regroupe 50 communes (1 224,50 km²) pour 11 600 habitants.

En termes d'habitat, Die regroupe 40 % de la population (4 600 habitants). Le territoire du Diois est à dominance rurale (9,5 hab./km²). La commune de Die concentre la majorité des services, commerces et équipements scolaires et de loisirs. Elle se distingue des autres communes par un tissu urbain relativement dense, tandis que les autres communes conservent un caractère plus rural. La population est globalement vieillissante (37% des Diois ont plus de 60 ans) même si la commune connaît un récent rajeunissement de sa population avec l'installation de jeunes ménages.

Le territoire présente une forte **attractivité économique**, avec davantage d'emplois que d'actifs (2353 VS 1762). Cette attractivité génère des **déplacements pendulaires importants principalement internes à Die** avec 74% des actifs (1300) qui résident et travaillent à Die. L'activité économique repose en majorité sur le secteur tertiaire et les services publics.

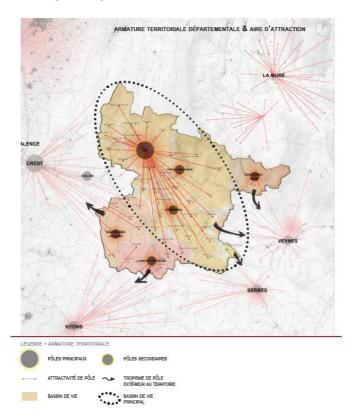
Pour un territoire à dominance rurale comme Die, la voiture est indispensable pour certains trajets. Il s'agit de proposer d'autres formes de mobilité venant concurrencer l'usage de la voiture individuelle.

Le massif du Vercors est un territoire escarpé, à l'habitat dispersé et aux réseaux de transport en commun peu développés. Dans ces conditions, il semble difficile de se passer de la voiture individuelle. Cependant, des solutions existent pour réduire l'autosolisme : modes actifs, mobilités partagées, véhicules propres ou consommant moins, démobilité, etc.

Sources données : statistiques INSEE 2018, PNR Vercors.



# **Principales polarités**



La commune de Die est **le pôle d'attraction principal de la communauté de communes du Diois**, c'est également la « ville centre » du territoire.

La commune constitue le cœur du bassin de vie principal (bassin de Die) et exerce une forte attractivité auprès de Lucen-Diois (527 habitants) et Chatillon-en-Diois (550 habitants) situées à 15-20 km de Die.

A l'extérieur du territoire, Die est influencée par d'autres pôles : Crest et Valence (accès TER) ; Veynes et Gap (accès TER) ; Serres et Nyons.

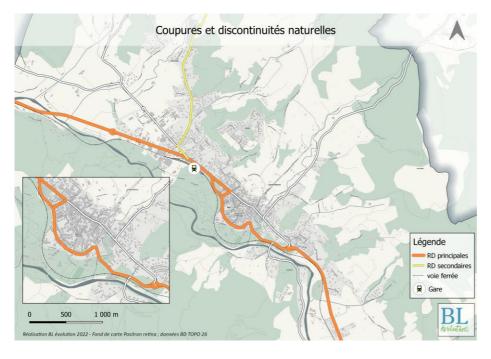
L'accès à la gare de Die depuis le centre-ville et les zones d'habitats (notamment les nouveaux quartiers) constitue un enjeu pour favoriser les déplacements intermodaux TER + vélo.

Autres enjeux pour relier les communes entre elles :

- Des liaisons cyclables sécurisées entre les communes pour des courts déplacements pouvant se faire à vélo (jusqu'à 6-8 km);
- Des lignes de covoiturage bien identifiées pour des déplacements de plus longue distance.

Figure 2 : Armature territoriale départementale et aire d'attraction (source : Diagnostic PLUi CC du Diois)

# Coupures et discontinuités naturelles



La commune connaît **plusieurs coupures** liées à des infrastructures :

- La RD 93 qui traverse et contourne la ville d'Ouest en Est et qui crée de nombreuses discontinuités entre le Sud de la ville et le centre-ville
- La voie ferrée au Sud qui permet une desserte de Die depuis Valence et Gap mais qui marque une coupure du réseau viaire communal

La commune est concernée par des discontinuités naturelles :

- La Drôme qui marque une limite au Sud de la commune
- Le massif qui contraint les déplacements en vallée



#### Le réseau routier

#### Principaux axes et trafic

La commune est traversée par plusieurs axes routiers limités à 50 km/h qui supportent un trafic de transit important. Quelques axes au nord de la commune et sur la zone d'activités de Chamarge sont limités à 30 km/h. Le centre-ville est limité à 20 km/h.

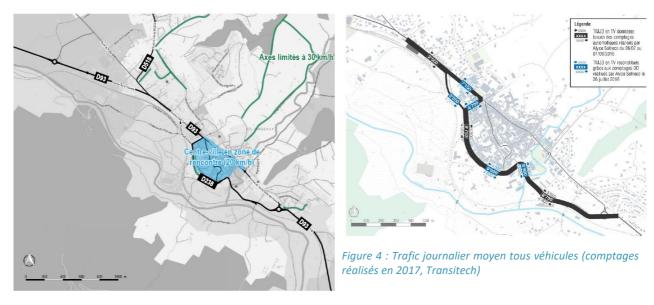


Figure 3 : Réseau viaire de la commune de Die

L'accès au centre-ville se fait principalement par la porte Ouest et par la rue de l'Hôtel de ville, très peu par la rue du Viaduc. Les véhicules entrants dans le centre-ville proviennent majoritairement de l'ouest de la commune.

Afin d'apprécier la circulation sur l'axe principal d'accès au centre-ville (rue du Viaduc et rue Camille Buffardel), 3 compteurs automatiques ont été implantés.

Les résultats des comptages routiers permettent de dégager des données de trafic (nombre de véhicule par jour et par heure en période normale) et des hypothèses quant au type de trafic enregistré, plutôt lié à de la desserte locale ou du transit.

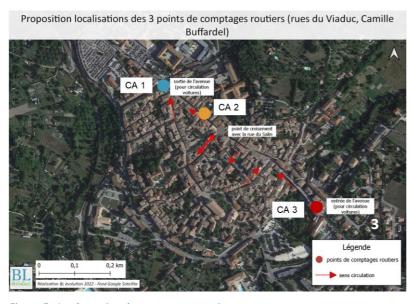


Figure 5: Implantation des compteurs routiers



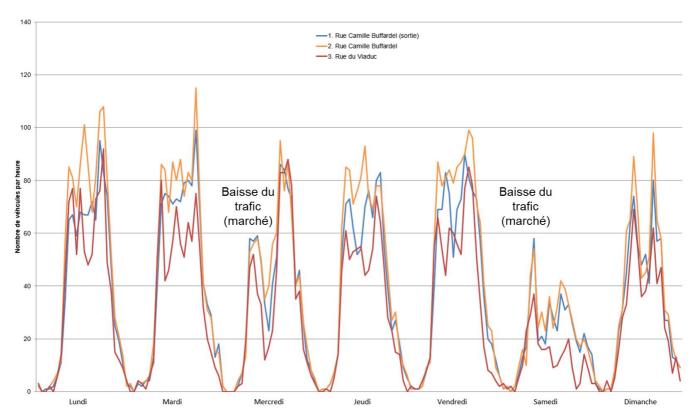


Figure 6 : Trafic journalier moyen entre les portes Ouest et Est de la commune (comptages réalisés en septembre 2022, Provence Comptages Routiers)

Un trafic de transit élevé: Les courbes des 3 compteurs suivent les mêmes variations avec très peu de décalage dans le temps. Le lundi matin entre 8h et 9h, on retrouve sensiblement le même nombre de véhicules. Il n'y a donc pas d'évaporation de trafic et à prime abord on pourrait affirmer qu'une grande partie du trafic (environ 80%) est lié à du trafic de transit. Cette part du trafic liée au transit devrait être reportée au maximum sur les axes de contournement (D93, D238).

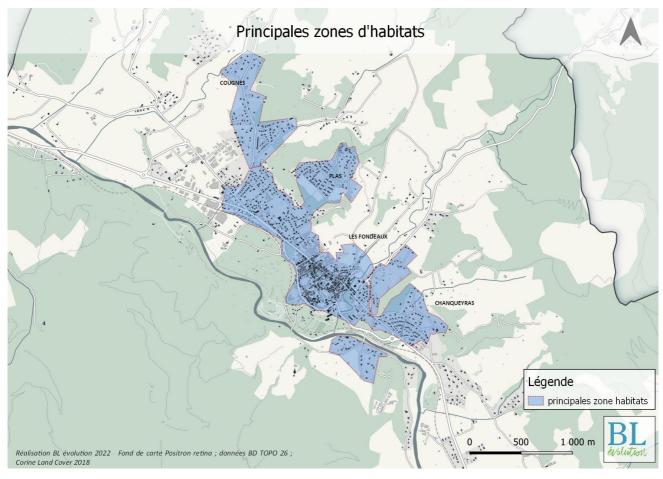
**Un trafic local :** Le compteur implanté au centre de la rue Camille Buffardel enregistre plus de passages journaliers que le compteur implanté sur la rue du Viaduc. Il y a tout de même un trafic de local qui ne provient pas de la rue viaduc mais des rues adjacentes à Camille Buffardel.

Un dispositif de piétonnisation bénéfique: Les jours de marché (mercredi et samedi), le nombre de véhicules est nettement réduit. On peut donc affirmer que les dispositifs de piétonnisation temporaires (mercredi et samedi de 10h30 à 15h) agissent efficacement sur l'apaisement du trafic. Ces jours-là, les accès aux poches de stationnement en centre-ville n'étant plus accessibles, les automobilistes renoncent certainement à accéder au centre-ville en voiture et privilégient les parkings extérieurs. Le trafic observé ces jours-là semblent être le trafic maximal souhaitable auquel il faudrait tendre tous les jours de la semaine.



# B. Habitats et pôles générateurs de déplacement

#### **Zones d'habitats**



L'habitat à Die est fortement concentré en cœur de ville et plutôt dispersé par ailleurs : on retrouve des habitations le long des axes routiers d'Ouest en Est. A l'Est de la ville, de nouveaux logements ont été construits récemment sur le périmètre de la ZAC de Chanqueyras. Cette opération menée par la ville est un programme ambitieux de développement de l'habitat avec 270 nouveaux logements construits.

Un des enjeux du schéma des mobilités consiste à garantir des continuités piétonnes et cyclables depuis les principales zones d'habitats vers le centre-ville et les différents pôles générateurs de déplacements situés à l'Ouest tels que la gare, les commerces et supermarchés, les établissements scolaires, etc.



# Densité de population

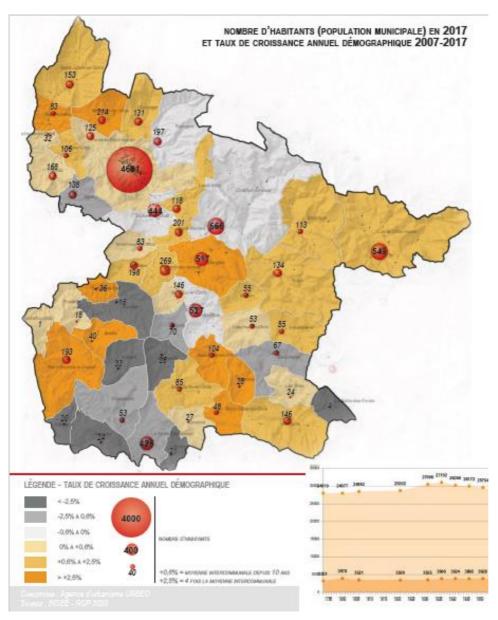


Figure 7 : Nombre d'habitants et taux de croissance (source : Diagnostic PLUi CC du Diois)

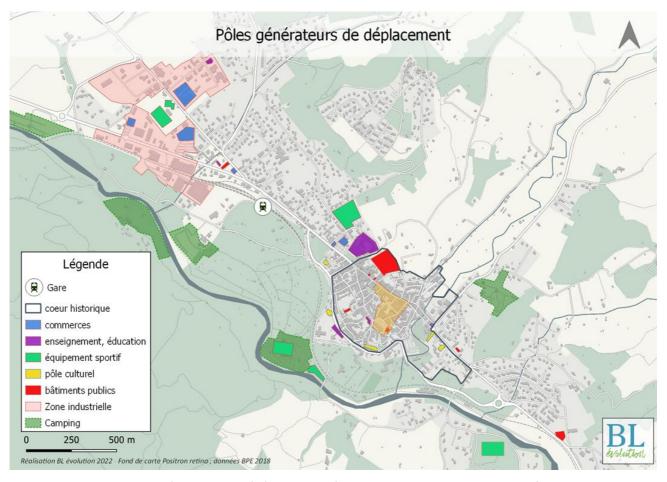
Avec 4718 habitants et une superficie de 57,28 km², la commune de Die accueille néanmoins une densité de population plutôt importante pour commune rurale avec **82 hab./km²** (moyenne nationale : 105 hab./km²) ce qui s'explique par la concentration des zones d'habitats et une large partie du territoire occupée par des forêts et milieux semi-naturels (66,3% en 2018) avec des zones urbanisées représentant 3,5% du territoire et des zones industrielles ou commerciales représentant 0,6% de l'occupation des sols.

La densité de population de Die est par ailleurs nettement supérieure aux autres communes de la CC du Diois caractérisées par un paysage vallonné, et une faible densité de population.

Sources données : IGN, Diagnostic PLUi CC du Diois



# Principaux pôles générateurs de déplacement



Le centre historique est le pôle principal générateur de déplacements car on y retrouve une forte concentration de services, commerces et équipements.

La gare de Die est également un pôle majeur pour l'accès vers et depuis les territoires voisins, en train mais également en car (arrêt de bus), en covoiturage (aire de covoiturage) et auto-stop organisé. On y retrouve également du stationnement vélo sécurisé dans un abri fermé. La gare gagnerait à être davantage tournée sur les services et l'information de mobilités afin de pouvoir renseigner les habitants et visiteurs sur les différents moyens permettant de se déplacer sur le territoire et aux alentours.

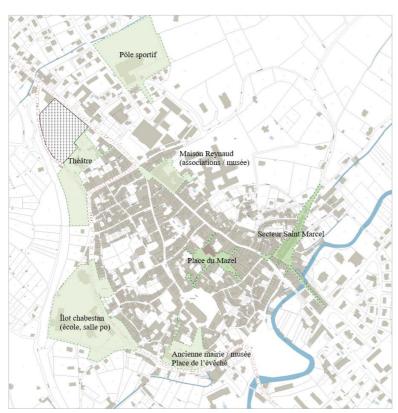
D'autres pôles importants influencent les déplacements des Diois :

- Des commerces :
  - en centre-ville
  - pôle commercial autour du U express
- Des établissements scolaires et lieux de formation :
  - la Cité scolaire du Diois
  - les écoles de Chabestan et Notre-Dame
- Des équipements sportifs :
  - stade de foot et terrains de tennis à Chamarge
  - gymnase et skate park à Saint-Pierre
  - terrain de rugby et piscine à Chabestan
- Des pôles culturels : théâtre, cinéma et médiathèque
- Des établissements de santé : centre hospitalier, maison de santé à Chanqueyras
- Des zones d'activités : ZA Chamarges
- Des campings situés aux bords de la Drôme



#### **Enjeux**

- → Il s'agira d'étudier les liaisons entre les quartiers (habitations) et ces pôles générateurs de déplacement principalement à pied ou en vélo, mais également depuis les parkings afin de désencombrer les axes routiers de circulations automobiles de transit pour des courts trajets.
- → Un point d'attention particulier sera donné pour mieux organiser les déplacements domicile-école depuis les différents quartiers de la ville.
- → Un des enjeux pour Die résidera également dans l'organisation des flux des jours de pointe liés aux marchés hebdomadaires (mercredi, samedi), aux évènements et animations estivales et plus largement aux mobilités touristiques.



# **Projets urbains**

La commune de Die se transforme sous l'impulsion notamment du Programme « Petites Villes de Demain » avec des projets de renouvellement urbain bien identifiés :

- Porte Saint-Marcel
- Place du Mazel (étude de requalification prévue pour 2023)

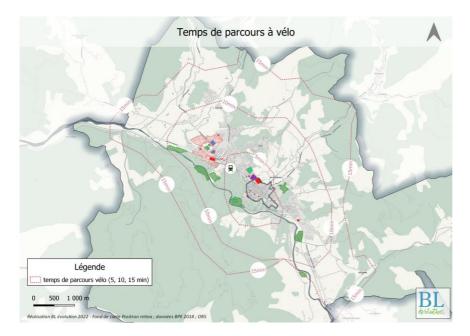
#### **Enjeux**

- → Veiller aux cheminements, continuités piétonnes et cyclables pour relier les équipements entre eux.
- → Penser la question du stationnement à la fois libre et sécurisé selon les besoins de durée de stationnement des usagers.

Figure 8 : Localisation des projets urbains dans le cadre du programme Petite Ville de Demain



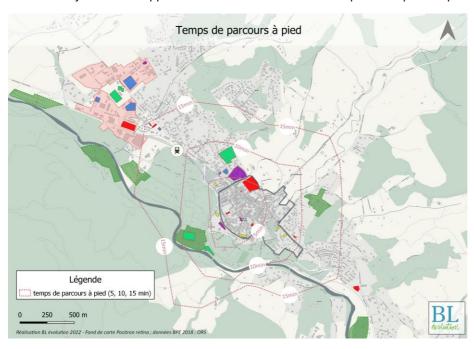
#### Potentiel des modes actifs



Plage de temps	Population potentiellement touchée
< 5 min	1600 personnes
< 10 min	3900 personnes
< 15 min	4200 personnes

#### D'après les isochrones de temps de parcours à vélo :

- Près de 90% de la population de Die résident à moins de 15 minutes à vélo du centre-ville.
- Il faut à peine 5 minutes (1 km) pour relier le centre-ville et la gare à vélo.
- Les principaux pôles sont situés à moins de 10 minutes à vélo du centre-ville.
- Les communes les plus proches sont situées à plus de 15 minutes à vélo du fait de la distance et du dénivelé : l'enjeu du développement du vélo à assistance électrique est important pour ce type de déplacements.



Plage de temps	Population potentiellement touchée
< 5 min	600 personnes
< 10 min	1200 personnes
< 15 min	2000 personnes

#### D'après les isochrones de temps de parcours à pied :

- 42% de la population de Die résident à moins de 15 minutes à pied du centre-ville.
- Il faut **15 minutes** (1 km) pour relier le centre-ville et la gare à pied.
- Les principaux pôles de proximité sont situés à moins de 10 minutes à pied du centre-ville.



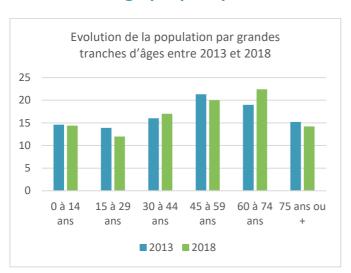
Le potentiel de la marche est moins important que celui du vélo. La commune est plutôt étendue et certains pôles sont éloignés des zones d'habitats (ex : le pôle commercial et les équipements sportifs de Chamarge et les quartiers au Sud Est de Chanqueyras et Ausson sont plus éloignés).

Pour la population qui réside à plus de 15 minutes à pied des principaux pôles, les enjeux sont :

- Travailler des cheminements piétons continus et agréables notamment pour les trajets scolaires, les publics plus vulnérables comme les familles avec poussettes, personnes à mobilité réduite.
- Proposer une offre de mobilité alternative (navette) pour les personnes âgées et personnes à mobilité réduite.
- Promouvoir le vélo et vélo à assistance électrique avec des aides à la location, l'achat, l'entretien et du stationnement vélo pour pratiquer ces trajets supérieurs à 15min à pied, à vélo.

# C. Tendances démographiques et socio-économiques

# Des évolutions démographiques qui influent sur la demande de déplacements



L'évolution de la répartition de la population par tranche d'âge entre 2013 et 2018 est marquée par un certain vieillissement de la population : augmentation de la tranche d'âge des 60 à 74 ans (37% de la population avait plus de 60 ans en 2018) et par l'installation de jeunes ménages sur le territoire, avec des besoins différents.

Les solutions proposées dans le cadre du Plan de Mobilité devront prendre en compte ces éléments pour s'adapter aux besoins de chaque classe d'âge.

# De forts potentiels d'adhésion aux pratiques alternatives de mobilité sur les déplacements Domicile-Travail/Etudes

#### **Population active**

La population active des 15-64 ans (soit 2600 habitants) est répartie de la manière suivante :

- 76 % d'actifs, soit 2000 personnes. Parmi elles, 1700 sont en emploi (65 % des actifs) et pour beaucoup dans le secteur du commerce et services et des services publics. Par ailleurs, l'indicateur de concentration d'emploi (rapport entre le nombre d'emploi proposé et le nombre d'actifs occupés) est élevé, aux alentours de 133<sup>6</sup>.
- 23% d'inactifs, notamment 6% d'étudiants et stagiaires et 8% de retraités. Pour accueillir les personnes scolarisées, le territoire compte plusieurs écoles, collèges et lycées. Pour offrir des opportunités aux élèves de moins dépendre des modes motorisés, développer le vélo est particulièrement pertinent car les scolaires sont nombreux et souvent proches de leur établissement ; L'usage des modes de transport actifs (marche, vélo ou trottinette) sont à encourager fortement.

74% des actifs résident et travaillent à Die soit 1300 personnes qui réalisent donc un trajet domicile-travail sur de courtes distances facilement réalisables à pied ou à vélo.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.



-

#### Parts modales<sup>7</sup>

- 19% des diois qui résident et travaillent à Die utilisent la marche et 11% le vélo.
- 58% des diois qui résident et travaillent à Die utilisent la voiture.
- 5 km c'est la distance moyenne du trajet domicile-travail pour les résidents diois qui travaillent à Die
- Sur les trajets domicile travail extérieur à Die, la part modale de la voiture est largement majoritaire voire représente le seul mode de déplacement utilisé pour de nombreux trajets.
- Sur la liaison Die Châtillon-en-Diois, 17% des actifs utilisent le vélo et 83% utilisent la voiture
- Certains actifs utilisent les transports collectifs pour les liaisons vers/depuis Solaure-en-Diois, Recoubeau-Jansac et Montlaur-en-Diois

On constate une part modale déjà bien élevée d'utilisation des modes actifs, 30% des déplacements se font à pied ou à vélo pour aller travailler. La part modale du vélo est particulièrement élevée comparé aux territoires français et notamment les territoires peu denses. La part modale des déplacements domicile-travail qui ne représentent qu'une partie de l'ensemble des déplacements dépasse à elle-seule l'objectif de part modale vélo fixée au niveau national (pour rappel 9% de part modale du vélo d'ici 2024). Il y a donc une pratique déjà existante et certainement une demande pour développer ces formes de mobilités notamment sur des courtes distances.

Sur les trajets domicile – travail depuis / vers Die, la part modale de la voiture est tout de même majoritaire voire représente le seul mode de déplacement utilisé pour de nombreux trajets, et pourtant les distances moyennes sont relativement faibles (entre 5 et 16 km) et pourraient très bien s'effectuer à vélo ou vélo à assistance électrique (à condition d'aménagements cyclables existants à l'échelle intercommunale) ou alors à défaut via des solutions de mobilités partagées ou d'intermodalité.

# Un territoire aux disparités fortes, notamment dans l'accès aux modes de transports individuels

Le territoire est marqué par un taux de chômage de 11,4%, relativement élevé par rapport à la moyenne nationale (9%). Il est en particulier élevé chez les jeunes de 15 à 24 ans (23%). Par ailleurs, le taux de pauvreté<sup>8</sup> chez les 40 à 49 ans est de 20%, tandis qu'il est à 12% en moyenne sur le territoire chez les ménages fiscaux (hors communautés et sans abris).

Selon un article des Echos de janvier 2017, « 23% des Français ont déjà renoncé à un travail ou une formation faute de moyens de transport. Un taux qui monte à 43% chez les jeunes et à 54% chez ceux qui vivent dans un foyer avec moins de 1.000 euros par mois. ». En aménageant le territoire pour favoriser les déplacements à vélo, en transports collectifs, en covoiturage solidaire ou même en leur permettant d'éviter de se déplacer, les collectivités offrent des solutions de (dé)mobilité à tous les usagers qui n'ont pas accès à la voiture (jeunes, inactifs...).

Par ailleurs, l'équipement des ménages en véhicule motorisé est en hausse. Bien que 14% des ménages ne possèdent pas de véhicule, près de 86% en possèdent 1, et 36% en ont au moins 2. Le covoiturage ou encore l'autopartage permettraient de proposer un accès à cette solution de mobilité longue-distance plus homogène aux différents ménages ainsi qu'à sensibiliser les habitants sur la notion d'usage plutôt que de propriété des véhicules motorisés.

Sources données : statistiques INSEE 2018 ; Diagnostic du PLUi de la Communauté des communes du Diois, CCTP, Patrice Nogues d'après Insee 2020.

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Taux de pauvreté : pourcentage de la population dont le niveau de vie est inférieur au seuil de pauvreté (1 228 € / mois en 2020)



-

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Sources: Patrice Nogues d'après Insee 2020

#### Points clés à retenir :

- 30% des déplacements domicile travail se font à vélo ou à pied contrairement à beaucoup de territoires ruraux où la voiture individuelle prédomine, à Die les pratiques actives sont déjà présentes.
- o Pour autant, la demande potentielle cyclable pour ce type de déplacements reste importante car :
  - 58% des diois qui résident et travaillent à Die utilisent la voiture.
  - 5 km c'est la distance moyenne du trajet domicile-travail pour les résidents diois qui travaillent à
     Die, une distance tout à fait faisable à vélo.
- Une « demande potentielle » de déplacements en modes actifs pour des courts trajets autour des pôles de vie, de services et d'emplois :
  - 90% de la population de Die résident à moins de 15 minutes à vélo du centre-ville et 42% de la population de Die résident à moins de 15 minutes à pied du centre-ville.
  - Une concentration des établissement scolaires, services et commerces dans le centre-ville.
- Des projets urbains qui influencent fortement la demande en déplacements quotidiens (ZA de Chamarge, ZAC de Chanqueyras...)
- Des publics cibles divers : familles, actifs, séniors, professionnels... avec des besoins (équipements, services...) et des messages de communication spécifiques à développer.

# III. Les pratiques de déplacement

# A. Enquêtes de mobilités

Deux enquêtes ont été lancées conjointement :

- Enquête ménage déplacements public adultes (830 répondants)
- Enquête ménage déplacements public jeunes et scolaires (60 questionnaires collectés dans 2 classes)

Il s'agissait d'identifier les besoins ressentis et exprimés par les habitants, les usagers ou leurs représentants, notamment les associations d'usagers pour orienter les prochaines étapes du Schéma des mobilités.

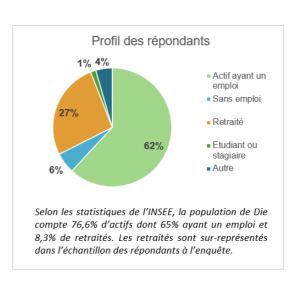
Cette enquête s'est déroulée du 16 juin au 24 septembre 2022 et s'adressait à toute personne se déplaçant sur le territoire : habitants, actifs, scolaires et visiteurs occasionnels.

# B. Enquête Ménage Déplacements

# Typologie des répondants

#### **AGE ET SITUATION**

- Les répondants sont en grande majorité âgés de 26 à 75 ans (93% des répondants) dont 62% de femmes et 38% d'hommes.
- Les publics jeunes ont été enquêtés via un questionnaire dédié.
- Les + de 75 ans très peu représentés ne se sont pas sentis concernés par le questionnaire qui n'était pas assez ciblée pour ces catégories de personnes.
- 62% des répondants sont des actifs ayant un emploi et 27% sont des retraités.
- Parmi les répondants, 74% déclarent habiter à moins de 5km du centre-ville.





# Habitudes de déplacement

1 quart des répondants expriment des difficultés à se déplacer. Les raisons sont multiples et différentes selon les publics interrogés :

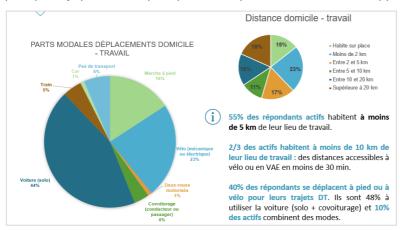
- Motifs familiaux (poussette, enfants en bas âge, vélos spéciaux type long-tail, vélos avec remorques)
- Mobilité réduite (fauteuil roulant, canne, chien guide)
- Activité professionnelle qui contraint les déplacements (artisan)

#### **DEPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL**

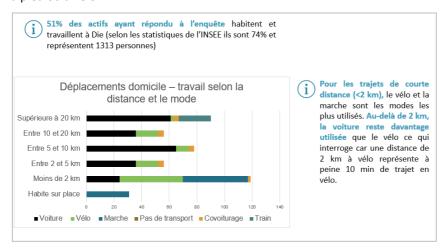
Sur les déplacements domicile-travail, les parts modales de la marche et du vélo sont très importantes. **40% des répondants se déplacent à pied ou à vélo pour se rendre au travail**.

16% déclarent se rendre à leur lieu de travail à pied et 23% à vélo. D'après les données statistiques de l'INSEE (voir page 19), les actifs diois sont 19% à se déplacer à pied et 11% à vélo. Parmi les répondants à l'enquête (dont 51% habitent à Die), les pratiquants du vélotaf sont donc fortement représentés.

Sachant que 55% des répondants actifs habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail, on peut dire que malgré une pratique déjà présente, la pratique du vélo pourrait encore se développer.



Sur les déplacements domicile-travail, au-delà de 2 km, la voiture est le mode de déplacement majoritaire. Même sur des trajets inférieurs à 2 km, une partie des actifs se rend au travail en voiture ; une distance qui serait facilement réalisable à pied ou à vélo.



#### **DEPLACEMENTS QUOTIDIENS**

Les déplacements quotidiens désignent tout type de déplacement autre que les déplacements domicile – travail ou domicile – études, pour aller faire des courses, des démarches administratives, santé, ou loisirs.

Pour rappel, **74% des répondants habitent à moins de 5 km du centre-ville**. Ils sont 24% à habiter dans le centre intramuros ; 19% entre 500m et 1km et 31% entre 1 et 5km.



La plupart des répondants habitent donc à proximité du centre-ville qui concentre la grande majorité des équipements, commerces et services.

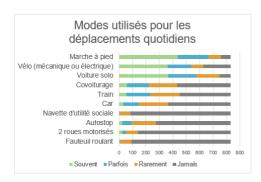
Les principaux modes utilisés pour les déplacements quotidiens sont :

- La marche
- Le vélo (mécanique ou électrique)
- La voiture solo

La pratique des modes actifs semble en cohérence avec les distances potentielles à parcourir. L'usage de la voiture individuelle questionne et mériterait d'être creusée pour étudier de plus près le profil et la provenance des répondants qui utilisent souvent la voiture pour leurs déplacements quotidiens.

L'utilisation encore importante de la voiture pour se déplacer sur des courtes distances (moins de 5 km) peut s'expliquer en partie par la distance ressentie par les habitants. Les distances pour se déplacer à vélo ou à pied paraissent plus longues parfois par manque de continuité et de lisibilité des itinéraires (confort, sécurité, continuité, ...).

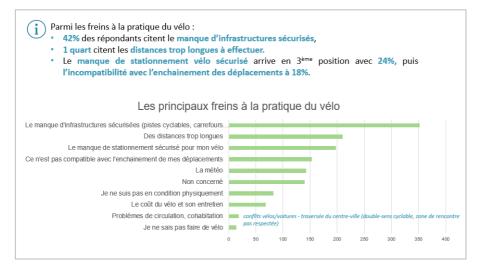
A noter également que 80 personnes ont déclaré avoir déjà utilisé un fauteuil roulant. Cela montre qu'une part non négligeable de la population rencontre des difficultés pour se déplacer.





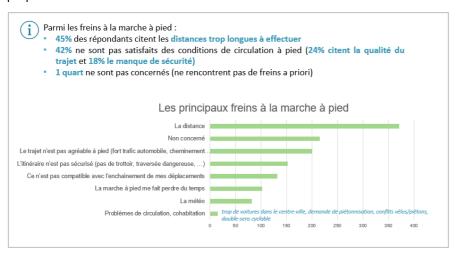
# Freins à la pratique du vélo et de la marche

Parmi les freins à la pratique du vélo, le manque d'infrastructures cyclables sécurisées arrive en tête des réponses. A noter que plusieurs répondants ont cité comme frein la cohabitation des modes et les conflits piétons-vélos en centre-ville (réponse libre). Pour une prochaine enquête, il serait intéressant d'intégrer ce frein dans les propositions.



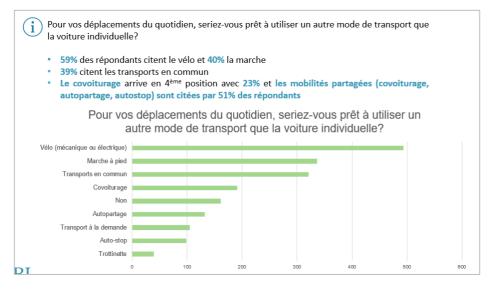


Parmi les freins à la pratique de la marche, ce sont les distances trop longues qui arrivent en tête des réponses. A noter que plusieurs répondants ont cité comme frein la cohabitation des modes et les conflits piétons-vélos en centre-ville (réponse libre). Tout comme pour le vélo, pour une prochaine enquête, il serait intéressant d'intégrer ce frein dans les propositions.



# **Aspirations**

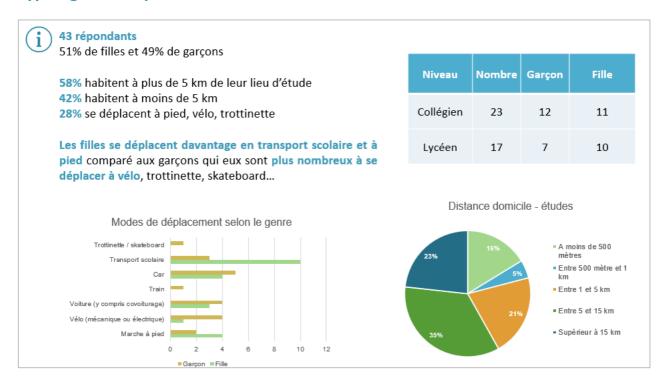
Les répondants de disent prêt à utiliser un autre mode de transport que la voiture individuelle pour les trajets du quotidien (60% citent le vélo, 40% la marche). Il y a un travail pédagogique à mener pour accompagner les changements de pratiques.



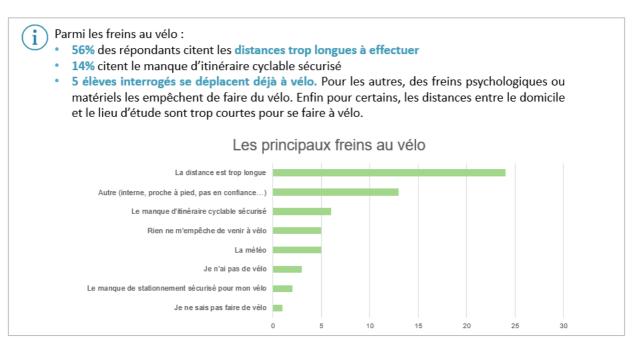


# C. Enquête Déplacements scolaires

# Typologie des répondants



# Freins à la pratique du vélo et de la marche





Parmi les freins à la marche à pied :
70% des répondants citent les c

- 70% des répondants citent les distances trop longues à effectuer (rappel : 58% habitent à plus de 5 km de leur lieu d'étude)
- 1 quart ne sont pas concernés (ne rencontrent pas de freins a priori) ou déclarent n'avoir aucun frein à la marche
- La qualité du trajet arrive en 3ème position avec 12%



**84% des répondants** utilisent la marche, le vélo ou la trottinette pour les déplacements autres (aller chez des amis, activités...)

# IV. L'offre de mobilités

# A. La place du piéton et la marchabilité

#### 1. La zone de rencontre

La commune de Die est caractérisée par son centre-ville historique aux rues étroites. Une partie des rues sont traitées en « Zone de rencontre » : la vitesse est limitée à 20 km/h et les piétions sont prioritaires.

Dans l'ensemble, les circulations piétonnes dans le centre sont plutôt satisfaisantes. La typologie des rues invite les piétons à circuler sur la chaussée, à l'exception de quelques rues comme la rue Emile Laurens où les trottoirs sont très étroits et les niveaux de bords de trottoirs trop élevés.





Figure 9 A gauche : Rue de l'Armellerie, traitée en zone de rencontre et agréable à emprunter à pied (Source : Google Street View). A droite : Rue Emile Laurens, les trottoirs étroits ne sont pas utilisés par les piétons (Source : BL évolution)

Toutefois la cohabitation reste compliquée dans certaines rues. Rue Camille Buffardel par exemple, des véhicules l'empruntent pour traverser Die d'est en ouest sans s'y arrêter (cf. comptages routiers page 11).

Ce trafic de transit empêche les piétons de s'approprier la rue pourtant traitée en zone de rencontre. De plus l'ambiance reste routière avec des « couloirs » dédiés aux piétons matérialisés par la présence de potelets et barrières. La présence



de ce mobilier n'a pas sa place dans une zone de rencontre ou tous les usagers sont censés se rencontrer dans un espace commun.

Des conflits d'usages entre piétions et cyclistes ont aussi été identifiés. En effet, un cycliste qui emprunte la rue peut surprendre un piéton qui ne l'aurais pas vu ni entendu arriver. Ces conflits d'usages n'ont pas généré d'accidents graves (les derniers accidents graves répertoriés dans le centre-ville ont été causés par des voitures). Il y a un travail de pédagogie à réaliser auprès de la population pour assurer un meilleur partage de l'espace public.

#### 2. Les points noirs

Certains éléments contraignent les déplacements à pied. Parmi les points noirs, on retrouve :

- L'effet de coupure créé par les grands axes routiers (traversée difficile)
- Les routes à fort trafic et sans trottoir
- Les obstacles sur les cheminements piétons (véhicule stationné sur le trottoir, potelets...)

Ainsi, même sur les trajets courts, le trajet à pied n'est pas toujours évident et peut-être dangereux. Ces trajets sont alors réalisés en voiture ce qui renforce la dangerosité des déplacements à pied.

Exemple: Accès au groupe scolaire Chabestan

L'entrée principale se fait par le Chemin de Chabestan. Sur cette route le trottoir est étroit et peu agréable pour les piétons. Devant l'école, le parvis est plutôt utilisé comme un parking dépose-minute. Depuis le centre-ville 2 accès sont possibles à pied :

- Par la Rue saint-Vincent : cette rue est en zone de rencontre mais aucun aménagement n'a été réalisé. L'ambiance est très routière et l'accès au trottoir qui mène au passage piéton n'est pas aménagé.
- Par un escalier depuis la Placette : les barrières permettent de sécuriser l'arrivée sur le boulevard du Ballon mais réduise la largeur du trottoir déjà étroit.





Figure 10 A gauche : Traversée compliquée du Boulevard du Ballon depuis la Rue Saint Vincent (Google Street View). A droite : escalier entre la Placette et le Boulevard du Ballon (BL évolution)

Une amélioration du cheminement piéton depuis le centre-ville permettrait à davantage de parents de déposer leurs enfants à l'école. Cela diminuerait la pression des véhicules aux abords de l'école et améliorerait le cadre de vie des habitants.



#### 3. L'accès au centre-ville depuis les parkings extérieurs

Plusieurs parkings sont situés à l'extérieur du centre-ville. Ils permettent de rejoindre le centre-ville en moins de 10 min à pied. Ces poches de stationnement à l'extérieur du centre-ville permettent d'éviter aux véhicules d'encombrer le centre-ville.

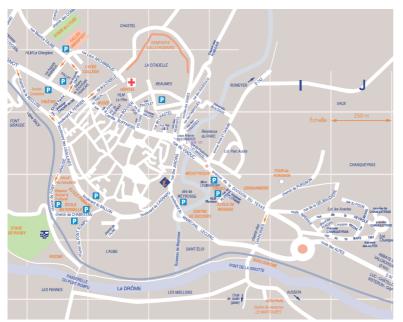


Figure 11 Carte des parkings à l'extérieur du centre-ville (source: commune de Die)

La commune de Die a plusieurs projets concernant les parkings :

- Transfert de l'aire de camping-car de l'aire de Meyrosse vers le parking La Griotte / Saint Eloi
- Projet de parking sur la parcelle au croisement boulevard Maréchal Leclerc / Chemin des Chanoinies
- Projet de parking sur la parcelle au Sud du cimetière (numéro cadastre : AY64)
- Flécher le cheminement piétons pour le parking des Aires par la rue Kateb Yacine plutôt que par le passage Chovin de Die et améliorer le passage piétons
- Mieux flécher l'aire de Meyrosse pour les visiteurs

Ces projets seront à articuler avec l'étude de stationnement réalisée par Sareco.

#### 4. Les déplacements PMR

Le collectif piéton Diois a réalisé des reconnaissances d'itinéraires avec des personnes à mobilité réduite pour identifier les obstacles aux déplacements PMR. Des points noirs ont été identifiés et répertoriés sur la carte interactive suivante :

http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/die-pmr-difficultes-sur-cheminement-en-ville\_545045#17



Figure 12 Route du col du Rousset : Trottoir non abaissé et pas de bande de contraste devant le passage piéton (Collectif piéton Diois)

#### A retenir:

- Plusieurs trottoirs non abaissés au niveau des passages piétons et sans bandes de contraste
- Des trottoirs trop étroits et souvent jonchés d'obstacles (potelets, bordures...)
- Peu de places de stationnement PMR en centre-ville et aucune Rue Buffardel
- Un centre-ville difficile d'accès pour les PMR voire impossible les jours de marché



# **B.** Pratiques cyclables

#### 1. Contexte cyclable

- En 2 ans, la pratique du vélo a augmenté de 30% à Die (sources : comptages tout modes réalisés par le collectif vélo diois en juin 2022)
- Il y a déjà une pratique importante avec de nouveaux usages (vélo à assistance électrique, vélos long-tails, remorques, etc.) qui amènent à repenser l'espace public pour un meilleur partage avec les piétons.
- Le schéma directeur des Déplacements Doux de 2017 faisait état des aménagements cyclables existants et des projets de voirie en cours ou à venir. En dehors du centre-ville traité en zone de rencontre et des routes peu circulées, il n'y avait pas de véritables aménagements cyclables. 4 projets d'aménagements ont été identifiés (voir carte ci-dessous)

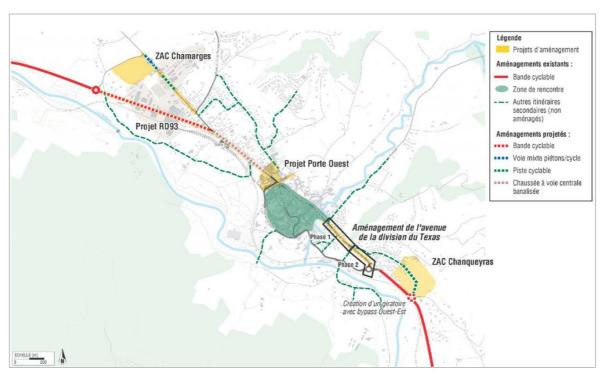


Figure 13 Synthèse des aménagements du schéma directeur des déplacements doux (Source: Transitec, 2017)

Projet	Description	Etat d'avancement
Porte Ouest – RD93	Mise à sens unique du bd Ferrier et Av Carnot et modification du sens de la rue Emile Laurens  Bandes cyclables confortables pour les cyclistes sur la partie ouest  Aménagement d'un plateau traversant carrefour Pierre Pointue	Réalisé (sauf le Carrefour Pierre Pointue)  Il s'agit d'une CVCB et non de bandes cyclables confortables.  Impact  Positif pour les cyclistes, la CVCB légitime la place du cycliste sur la chaussé et est confortable en descente mais le trafic motorisé est trop important aux heures de pointe  L'intersection Carnot / Ferrier reste un point noir à cause du manque de visibilité
Secteur Chamarges – Route de Ponet	Bande cyclable au niveau du magasin Gamm Vert et trottoir partagé au Sud	Prévu à court-terme , en attente de financement.



Av de la Division du Texas	Traitement de façade à façade avec prise en compte des modes doux	Prévu à court-terme par le département.  Limitation à 30km/h, suppression d'un trottoir, d'une rangée d'arbre et création d'un vrai trottoir et une piste cyclable bidirectionnelle.  Création d'un plateau traversant au croisement rue des Chanoinies / rue Impériale
Secteur Est / ZAC Chanqueyras	Aménagement giratoire + création d'une piste cyclable bidirectionnelle au sud, jusqu'au camping du Glandasse	Non réalisé En attende d'éléments concernant l'implantation de l'hôpital

# 2. Les aménagements cyclables existants

Depuis la réalisation du précédent schéma directeur, des aménagements cyclables ont été réalisés (voir carte ci-dessous).

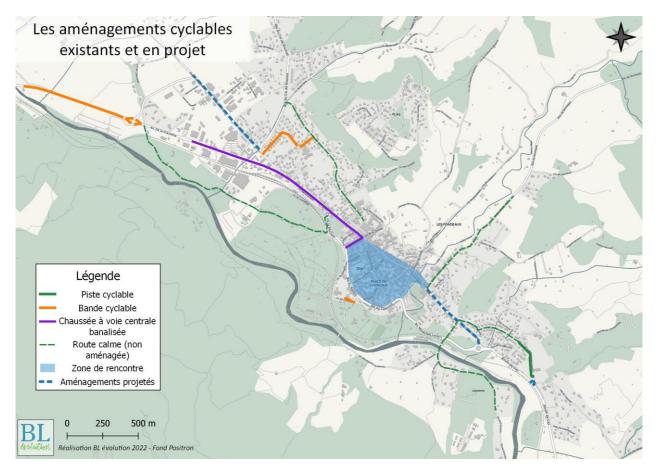
#### Les aménagements existants :

- Chaucidou Av. Sadi Carnot
- Piste cyclable Chanqueyras
- Double-sens cyclable sur le Viaduc

#### Les aménagements projetés :

- Av. de la Division du Texas
- Route de Ponet

Sur la commune, des routes calmes encore non aménagées pour les cyclistes pourraient garantir la continuité du réseau cyclable avec du jalonnement et des équipements légers par exemple.





#### 3. Les accès principaux à la commune de Die

1. Entrée Ouest : la chaussée à voie centrale banalisée (ou chaucidou) ne fonctionne pas entre la gare et le chemin de la Recluse, surtout dans le sens gare>centre-ville ou la montée accentue les différences de vitesse entre les voitures et les vélos. Sur cette portion, le trafic (environ 10 000 véhicules par jour) est nettement supérieur à la limite des 4 000 véhicules jour recommandée par le Cerema. L'aménagement fonctionne mieux sur la portion Avenue Sadi-Carnot mais présente un point noir au carrefour avec le boulevard Ferrier. Ce carrefour fait partie des points noirs étudiés par le Cerema.

Une alternative à l'Avenue Sadi Carnot consisterait à passer par le Rue de la Belle Justine et l'Avenue du Vercors. L'itinéraire est un peu plus long mais emprunte des routes peu circulées.





Figure 14 Avenue Sadi Carnot : La Chaussée à Voie Centrale Banalisée ne fonctionne pas aux heures de pointe.





Figure 15 Alternative par la Rue de la Belle Justine / Figure 16 Entrée de la zone de rencontre à l'est

2. **Entrée Est** : sur le viaduc, une bande cyclable a été créé à contre-sens avec des quilles pour empêcher les voitures de se garer. Cela a nettement amélioré la situation des cyclistes. Pour autant, l'ambiance est encore très routière avec des « couloirs » qui séparent les voitures cyclites et piétons alors que nous sommes sur une zone de rencontre.



#### 4. Les autres accès secondaires

- 1. **Route du col du Rousset** : il y a un fort trafic et les vitesses sont élevés (axe hors agglomération). Il n'y a aucun aménagement cyclable.
- 2. **Route de Ponet :** elle permet d'accéder aux commerces de la zone de Chamarges et au stade. L'aménagement projeté permettrait de sécuriser les cyclistes sur cet axe.
- 3. **Route de Romeyer** : le trafic est beaucoup plus faible que sur la route du col du Rousset. Une signalisation adaptée pourrait permettre un partage de la voie.
- 4. Route de Gap: il s'agit de la D93 très circulée. En direction du sud, une alternative est possible le long de la voie ferrée à partir du Chemin de l'usine du Plot. En direction du centre, il est possible de passer par la piste cyclable dans la zone de Chanqueyras puis par des routes calmes dans un lotissement jusqu'à l'Avenue de la Division du Texas



Figure 17 Route Impériale fermée à la circulation automobile, idéal pour rejoindre le centre depuis Chanqueyras

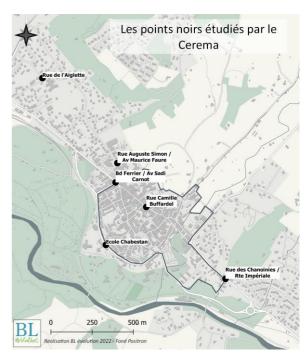
→ Au niveau des entrées de ville, les panneaux d'entrée d'agglomération ne sont plus du tout en phase avec la réalité (ex. Route du Col de Rousset). Des échanges avec le Département de la Drôme ont eu lieu pour identifier les possibilités de déplacement des panneaux d'entrée de ville sur la route de Romeyer et sur la route du col de Rousset.

#### 5. Les points noirs

Le Cerema a mené une étude de résorption de points noirs routiers sur la commune de Die :

- 1. Carrefour Boulevard Ferrier / Avenue Sadi Carnot
- 2. Rue Auguste Simon et avenue Maurice Faure
- 3. École Chabestan et Boulevard des ursulines/boulevard du Ballon
- 4. Rue des Chanoinies et rue Impériale
- 5. Rue de l'aiglette et rue du 19 mars 1962
- 6. Rue Buffardel et zone de rencontre

Le Cerema a fourni une analyse des dysfonctionnements et des premières recommandations pour chaque secteur qui seront à intégrées à la réflexion plus globale des liaisons à aménager pour améliorer les circulations vélo et piétonnes.







#### C. Stationnement

Le stationnement est un levier important d'apaisement et de revitalisation des centres-bourgs. Questionner les mobilités amène à (re) penser le stationnement (capacité, typologie, etc.).

L'étude de stationnement est réalisée par le bureau d'études SARECO.

#### Elle se déroule en 2 phases :

- Diagnostic et enjeux du stationnement public et privé
- 2. Préconisations pour le Plan d'actions

#### La phase de diagnostic comprend 4 volets :

- 1. Inventaire de l'offre et de la demande sur voirie
- Enquête de temps moyen de recherche d'une place de stationnement
- 3. Visite d'expertise
- 4. Enquête de rotation
- → Voir rapport de diagnostic de l'étude en Annexe.



Figure 18 : Périmètre d'étude : centre-ville de Die et poches de stationnement périphériques

#### Les points clés à retenir :

- · Une offre de stationnement public gratuit suffisamment dimensionnée
  - Zone bleue : occupée à 92% en journée de semaine (à 97% le mercredi dans la zone de rabattement du marché)
  - Places non règlementées: occupées à 68% en journée de semaine (à 78% le mercredi dans la zone de rabattement du marché) avec des disparités entre les places du centre-ville et celles plus périphériques moins remplies (parkings La Griotte, Aire de Meyrosse, Beaume et rue Auguste Simon)
  - Au global: une offre de 1073 places gratuites occupées au 3/4 en journée de semaine par près de 800 véhicules (dont près de 50 camions aménagés), à laquelle s'ajoute plus de 140 véhicules en stationnement toléré ou interdit (dont 4 camions aménagés en interdit)
- Une offre vélo satisfaisante mais qui manque de visibilité : occupation de 36% en journée de semaine (54% le mercredi dans la zone de rabattement du marché), de nombreux stationnements interdits le long des rues du Viaduc/Buffardel
- Des aires de livraison insuffisantes (3 aires recensées), à déployer et à mutualiser avec d'autres usages dans un contexte de tissu urbain contraint
- Une règlementation ambigüe dans la pratique : superposition de marques au sol, borne zone piétonne non activée, signalétique verticale cachée (zone bleue) ou non appliquée (jour de marché)
- Une surveillance des zones bleues insuffisante : 40% de disques en règle un jour de semaine, taux de rotation de certains secteurs (Hôtel de ville notamment) faible, une part importante de véhicules ventouses (près d'un quart dans les zones bleues enquêtées)
- Une offre de stationnement privé significative : près de 60% des ménages disposent d'un parking (INSEE 2018) et seulement une minorité n'utiliserait pas leur garage/place privative (EMD 2022)
- Une offre de 29 places PMR recensées conforme globalement à la règlementation (2,7% de l'offre totale) mais une meilleure répartition de ces places à étudier en phase 2 de la mission



### D. Mobilités partagées

Les mobilités partagées constituent un panel de réponses à l'autosolisme pour les trajets de moyennes et longues distances. Ces solutions visent à mutualiser les usages et augmenter le taux de remplissage des véhicules lorsqu'ils sont utilisés et viennent en complément du train et du bus dont l'offre est peu développée sur le territoire.

Le développement des mobilités partagées est à penser à l'échelle du bassin de vie « Bio Vallée » en partenariat avec la Communauté de Communes du Diois.

Sur le volet des mobilités partagées, la commune peut s'appuyer sur l'agence de mobilité **Dromolib**. Basée à Crest, l'agence intervient sur les questions de mobilités à l'échelle du département de la Drôme. L'association a pour mission de promouvoir l'écomobilité en territoire rural et d'accompagner les changements de pratiques. Ses activités se regroupent autour de 4 thématiques : Animation, Accompagnement de projets, Formations innovantes et Services. Elle accompagne notamment les territoires dans la mise de nouveaux services de mobilité.

Quelques initiatives de mobilités partagées sont présentes sur le territoire :

#### Covoiturage

2 aires de covoiturage sont présentes sur la commune : à la gare et sur l'aire de Meyrosse. Les pratiques de covoiturage commencent à se développer (voir section « Les pratiques de déplacements »).

Sur le territoire, les conducteurs et passagers souhaitant être mis en relation pour covoiturer peuvent utiliser l'application « MOVICI » lancée et animée par la Région Auvergne-Rhône Alpes. Sur la plateforme, des communautés de covoitureurs permettent aux conducteurs et passagers de se retrouver facilement sur des secteurs communs (communauté de communes, zone d'activités, campus, etc.). Il n'y a pas encore de communauté inscrite pour le territoire du Diois et d'après <u>l'Observatoire national du covoiturage</u>, le covoiturage sur le territoire du Diois est encore peu développé.

#### **Autopartage**

Dromolib accompagne une expérimentation de 4 véhicules électriques en partage « en boucle » sur le périmètre des 2 communautés de communes, la CC du Val de Drome et la CC du Crestois du Pays de Saillans. La solution s'appelle "Libelul" et l'enjeu est de travailler à l'échelle Biovallée un modèle d'autopartage autonome impliquant les parties prenantes.

De l'autopartage entre particuliers existe à Die avec le prêt de voitures entre connaissances. LATELIER de Die (Tiers-Lieu et espace de coworking) met à disposition de ses membre un fourgon électrique. En revanche la commune est trop petite pour que des organismes privés comme Citiz viennent s'installer.

Le collectif Diois autopartage souhaite développer un service d'autopartage dans le Diois. Cette solution pourrait s'appuyer sur Latelier qui dispose déjà d'une application et d'un système de réservation par internet. Le projet est en réflexion La prochaine étape consiste à mieux identifier le besoin pour dimensionner l'offre. Il pourrait être réalisé en partenariat avec la communauté de communes de Diois, les communes de Die, Châtillon en diois, Luc en Diois, et Saint Julien Quint, l'Espace Sociale et Culturel du Diois, Latelier, Dromolib, Dwatts et La Carline.

#### Auto-stop organisé

La pratique du "stop" est fréquente sur le territoire pour rejoindre le haut de la vallée. La CC Val de Drôme et la CC du Crestois et du Pays de Saillans souhaitent se lancer dans le dispositif d'auto-stop organisé « rézo-pouce » en 2023.

A l'échelle de la communauté de communes du Diois et de la commune de Die, ce dispositif est présent avec un point d'arrêt à la gare mais encore peu connu et peu utilisé par les habitants.

#### E. Mobilité solidaire

#### La navette d'utilité sociale

La commune de Die propose une offre de navette d'utilité sociale à destination des publics fragilisés et éloignés des offres de mobilité classiques. Ce service est porté par l'Espace Social et Culturel du Diois. Il fonctionne via une adhésion à l'année et pour un coût de 4 euros / trajet (la commune prend en charge 2 euros / trajet). Il repose sur une vingtaine de bénévoles proposant leurs services selon leurs disponibilités et de la ressource humaine pour gérer les réservations et les plannings des chauffeurs bénévoles.



Bien qu'elle touche un public assez large, **85% des personnes transportées sont des femmes seules de + de 85 ans** et pour des courts trajets. A la demande de parents, sur le trajet Die-Saint-Nazaire, la navette remonte 5 à 6 collégiens chaque mercredi.

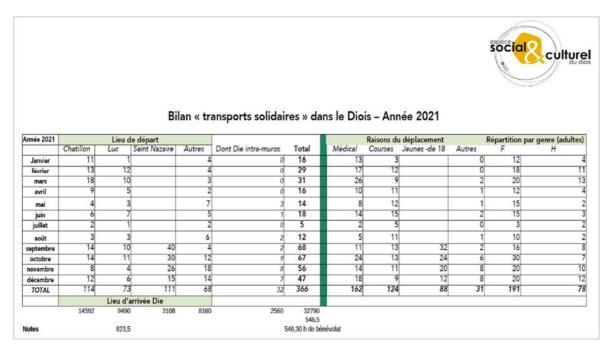


Figure 19 : Bilan annuel 2021 de la navette d'utilité sociale (Espace social et culturel du Diois)

Cette offre est une réelle solution de mobilité pour les publics captifs, les personnes n'ayant pas d'autre choix pour se déplacer : les personnes âgées isolées, les jeunes non véhiculés et les personnes en situation de précarité.

D'après le bilan de l'expérimentation réalisé en 2021 par l'Espace Social et Culturel du Diois, la pérennité de cette solution de mobilité n'est pas garantie :

- En effet, la solution repose en grande partie sur du bénévolat avec un réseau de conducteurs bénévoles qui mettent à disposition leurs propres véhicules ce qui implique la nécessité d'animer ce réseau pour qu'il soit constant et qu'il permette de proposer un niveau de service stable.
- L'animation du réseau ainsi que la gestion des réservations de trajets s'appuie actuellement sur **une ressource humaine limitée** dont les financements arrivent à échéance et ne seront pas renouvelés.

Globalement, ce service de transport d'utilité sociale a été financée dans le cadre d'une expérimentation (mécénat de compétences). Pour poursuivre le service, la question du renouvellement des financements se pose, et amène à réinterroger le service en lui-même par la même occasion.

Pour la commune, il s'agit de s'appuyer sur le bilan de cette expérimentation afin d'explorer les pistes de travail permettant de **consolider le modèle économique et la gouvernance** du service.

### F. Transports collectifs

L'intermodalité - qui se définit par la combinaison de plusieurs modes de transport pour réaliser un trajet - est **un facteur clé pour favoriser et conforter le développement des mobilités alternatives** à la voiture individuelle sur le territoire.

Il s'agit d'agir en complémentarité de l'offre de transports régionale afin de garantir les connexions entre la gare, les arrêts de bus et les pôles générateurs de déplacement (habitats, écoles, centre-ville, zone commerciale, équipements de santé, loisirs, etc.).

La commune de Die est accessible depuis les pôles principaux des territoires voisins en transports collectifs avec :

- la ligne TER Valence Die Gap
- <u>les lignes régulières interurbaines</u> opérée par la Région :



Ligne D28 : Crest – Die

Ligne D29 : Die – Chatillon-en-Diois / Die – Beaurières

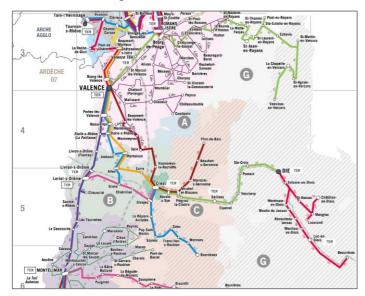


Figure 20 Plan des lignes régulières interurbaines - zoom sur le Diois - 2022/2023

A noter également concernant l'accès longue-distance, la commune de Die est desservie par l'Intercités de nuit Paris-Briançon.

La Région propose également un service régional de proximité qui s'apparente à de transport à la demande sur le territoire du Diois.

Deux types de service sont proposés pour les trajets réguliers et les trajets de correspondance.

- Service régulier: Service ouvert à tous selon un circuit prédéfini à horaires fixes. Les personnes sont prises au centre du village. Seules les personnes âgées de plus de 65 ans ou à mobilité réduite ont la possibilité d'être prises en charge à leur domicile. Réservation ou annulation au moins 24h à l'avance (hors dimanche et jours férié) au 04 28 61 26 26
- Service correspondance: Un service de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ouvert à toute la population pour un trajet en correspondance avec les réseaux régionaux routier et ferroviaire sur présentation du titre de transport justifiant le déplacement en correspondance. Ouvert du lundi au samedi de 9 h à 19 h (sauf jours fériés). Réservation ou annulation au moins 24h à l'avance (hors dimanche et jours férié) au 04 28 61 26 26.

Les modalités d'utilisation du service de correspondance (secteurs, n° de téléphone, tarifs) sont regroupées sur <u>une fiche</u> <u>informative</u> complète.

→ Dans le cadre de l'étude de définition du Schéma des mobilités, il s'agira de veiller à proposer des offres de mobilité à l'échelle de la commune en connexion avec l'offre déjà existante et opérée par la Région.

#### Les points clés à retenir :

- Un centre-ville particulièrement adapté aux déplacements à pied compte tenu de la typologie des rues du centre historique, plus difficile d'accès pour les personnes à mobilité réduite
- Une zone de rencontre pas toujours comprise rendant la cohabitation parfois délicate entre les différents usagers (voiture, cyclistes et piétons)
- o Un manque d'aménagements sécurisés pour accéder au centre-ville à pied ou à vélo
- o La gestion du stationnement : un élément clé pour le développement des mobilités actives
- Des offres de mobilités partagées encore peu développées malgré le potentiel
- Une intermodalité à améliorer (itinéraires de rabattement pôles / gare SNCF et arrêts de bus; stationnements vélo en gare et à proximité des arrêts, information voyageurs, transport du vélo à bord des cars, ...)



# V. Synthèse des enjeux

# Carte de synthèse des enjeux du Schéma des mobilités de Die

I. Améliorer les déplacements en cœur de ville



Un cœur urbain apaisé à étendre et une cohabitation des modes à organiser



Des parkings de proximité aux abords du centre-ville à valoriser

2. Aménager des liaisons depuis les quartiers extérieurs de la ville vers le centre-ville



Quartiers extérieurs



Etablissements scolaires





Zones d'activités et commerces



Un réseau cyclable structuré à développer pour relier les différentes polarités Des cheminements piéton à aménager / améliorer



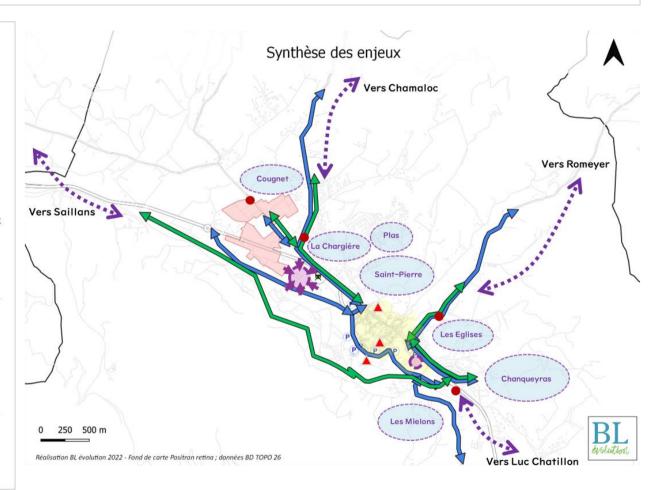
Des entrées de ville à apaiser (modération de la vitesse)

3. Accompagner les habitants à de nouvelles formes de mobilités



K...

Des pôles multimodaux à conforter et une offre de mobilités partagées (covoiturage, autopartage, autostop) à développer à l'échelle du bassin Bio Vallée en complément de l'offre TC pour relier les communes



# **VI.** Annexes

# A. Acteurs clés interrogés

STRUCTURE	Date
Collectif vélo Diois	3 juin
Collectif piétons Diois	3 juin
Collectif autopartage	8 juin
ESCDD	28 juin
Gil Delimal	8 juin
Délégué ANPIHM / Collectif accessibilité	3 juin

- **B.** Comptages routiers
- C. Etude de stationnement (volet diagnostic)

