TERRE Dignoise 2026

# Plan des mobilités douces à Digne-les-Bains

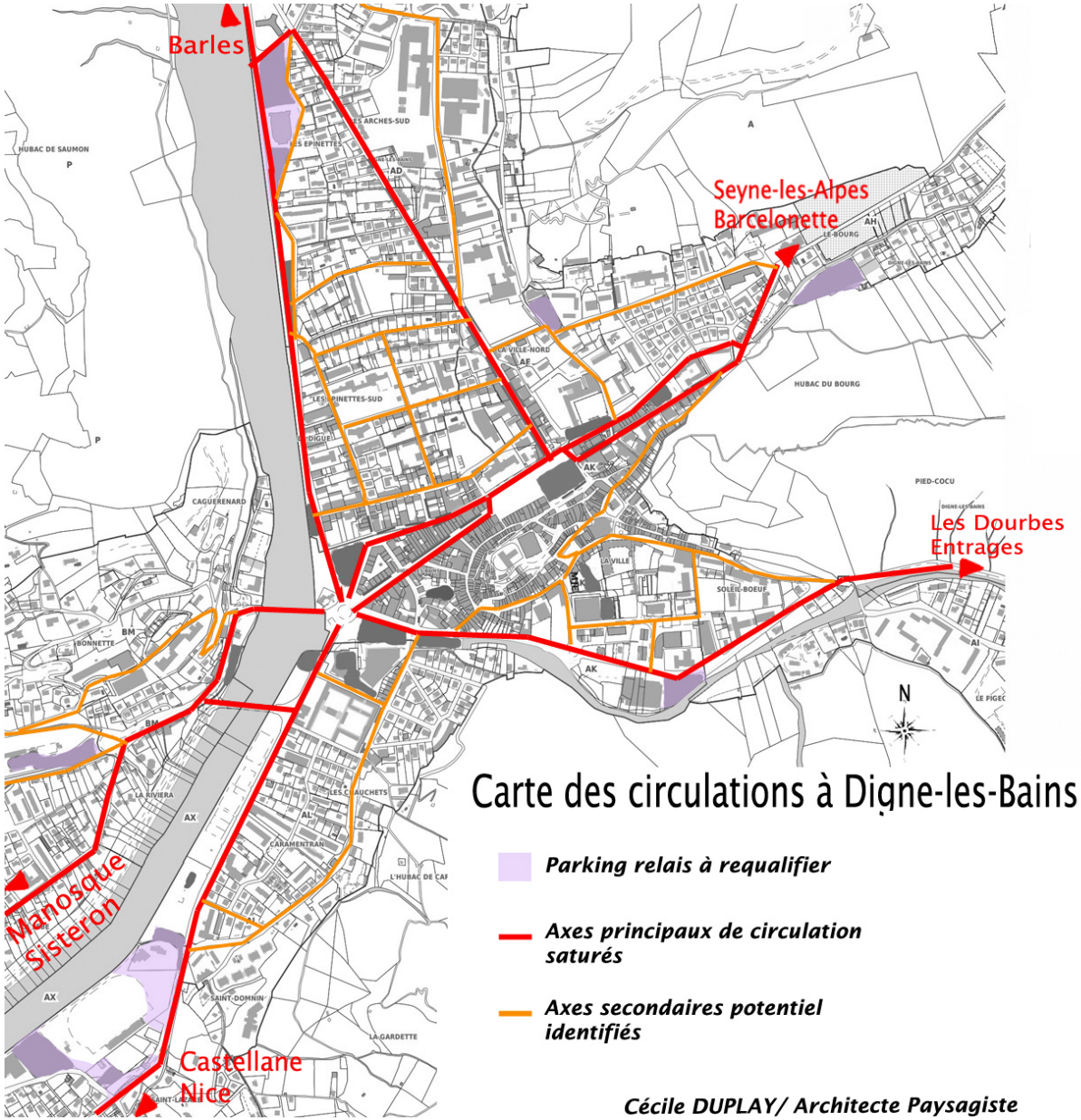
ÉCOUTER • COMPRENDRE • AGIR

# Faciliter les mobilités du quotidien

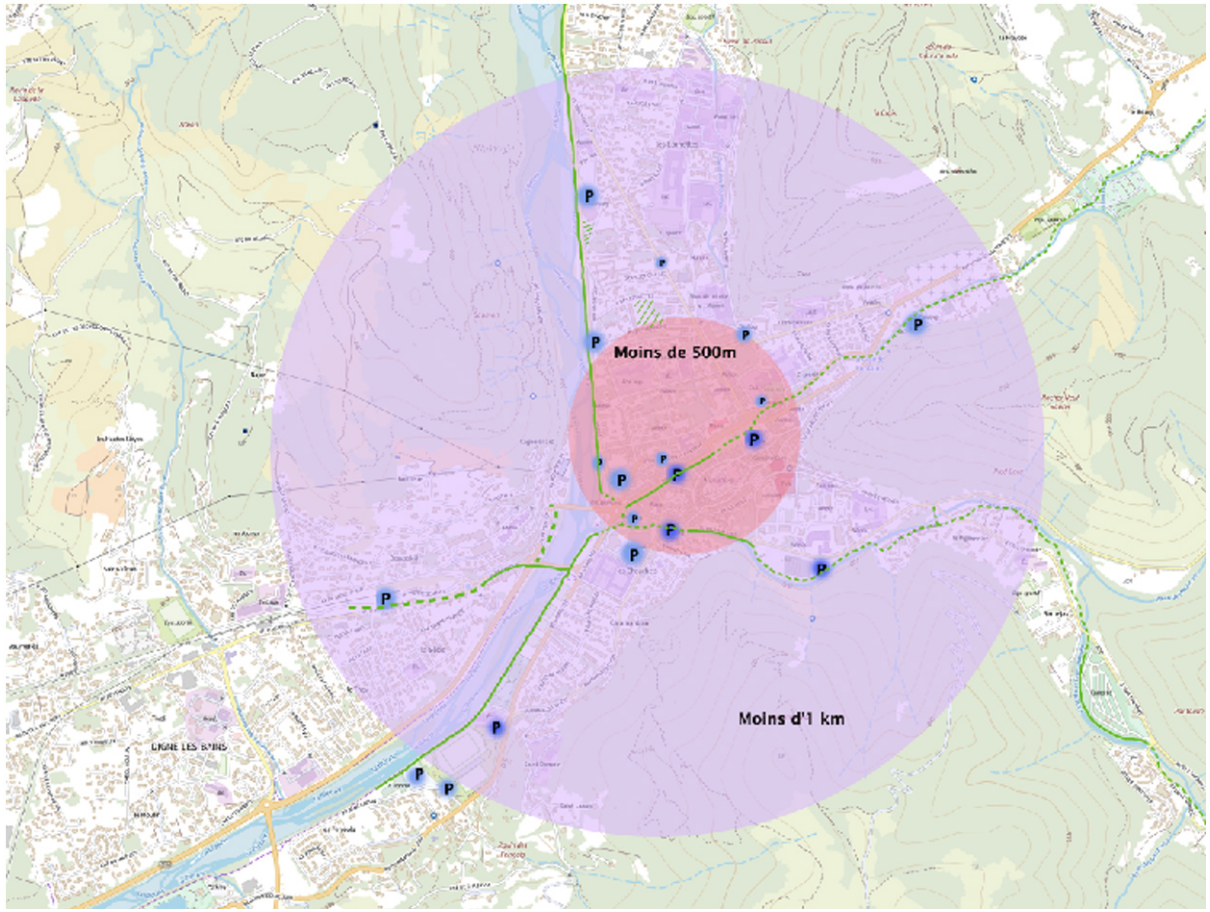
Les 5 axes principaux de circulation sont saturés aux heures de pointe surtout mais en dehors de ces moments le trafic est trop important pour permettre de traverser la rue facilement ou de circuler à vélo à côté du trafic.

La limitation de vitesse n'est pas suffisante, il faut revoir le plan de circulation avec un maillage secondaire lisible.

Inciter les usagers à laisser leurs voitures pour emprunter les transports collectifs et les modes de mobilités douces.



# La mobilité douce, un projet à la taille de notre ville

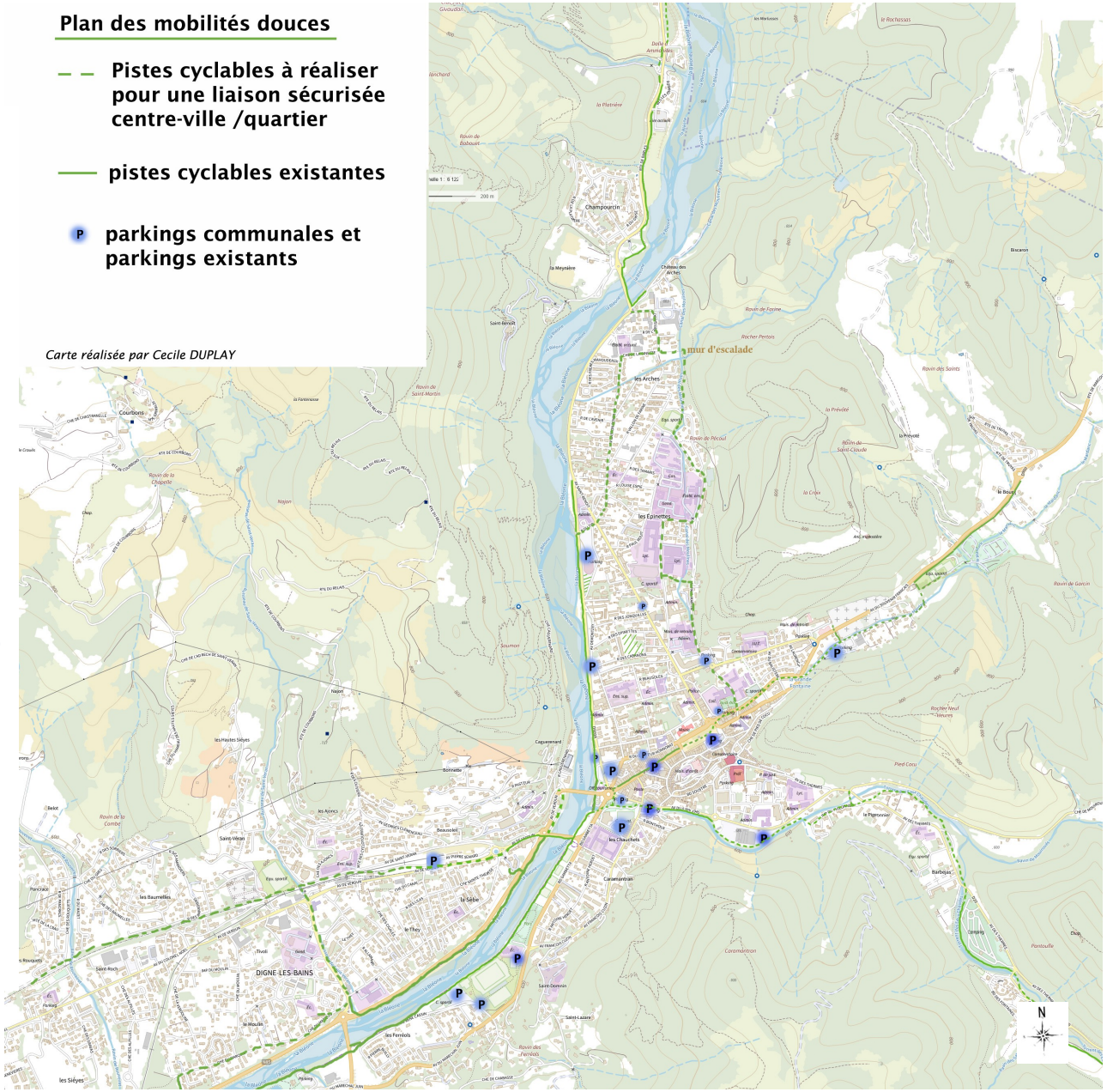



Des quartiers périphériques situés entre 1km et 6 km du centre-ville.

Améliorer vos conditions de déplacements en voiture, à pied, à vélo ou en transports publics.

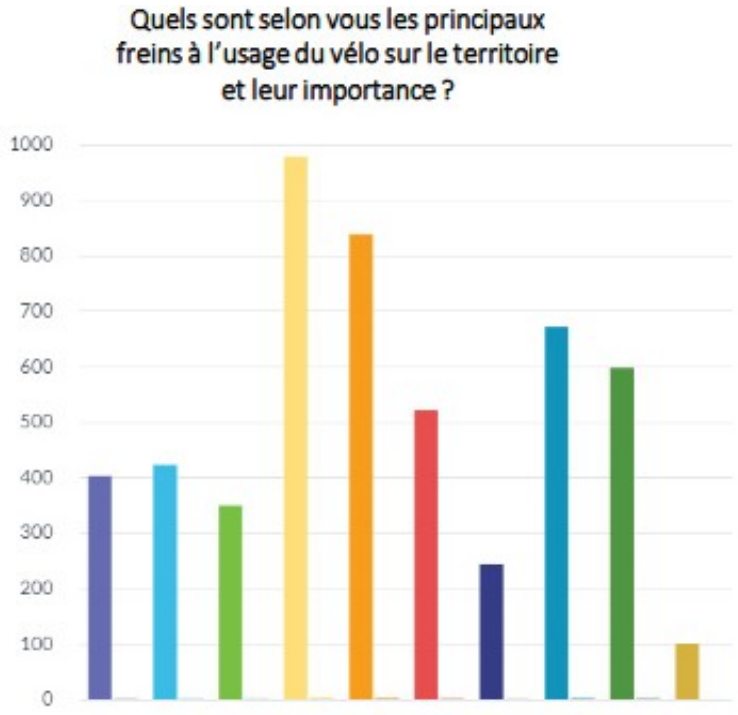
# Continuité d'itinéraires vélos et piétons lisible, aménagée et sécurisée

**Pour mettre un plan de mobilités douces, nous avons constaté qu'il fallait revoir le plan de circulation des flux au sein de la ville afin de pouvoir donner l'avantage aux cyclistes et piétons en termes de temps et de qualité d'itinéraires: sécurité des déplacements, accessibilité aux activités quotidiennes, écoles, commerces, lieu de travail…**



# Schéma Directeur Cyclable programmé par la communauté d'agglomération qui est sur les mêmes constatations

## Outil de concertation citoyenne

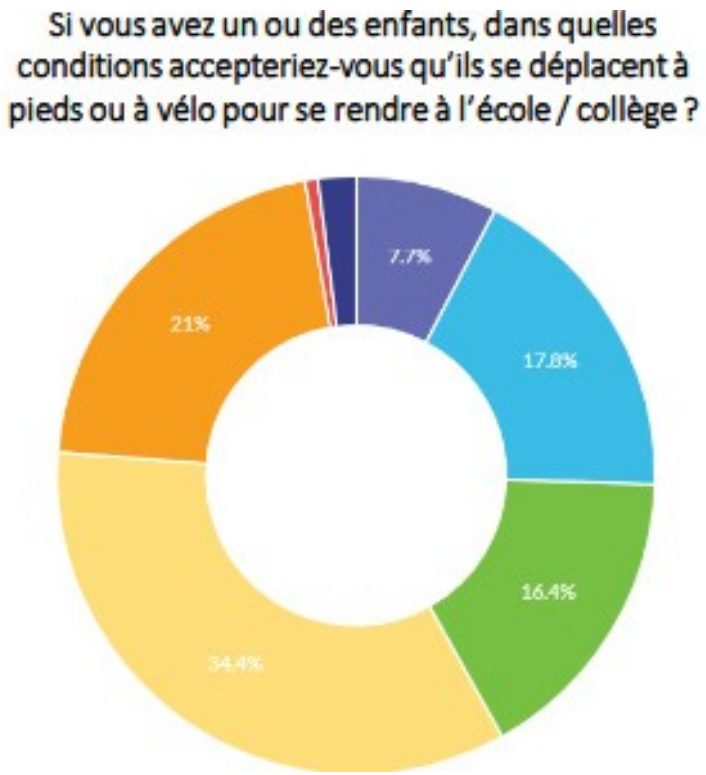



N°1 le manque d'aménagement cyclable sécurisé

N°2 Le comportement et la vitesse des automobilistes

N°3 Le manque de stationnement vélos sécurisés

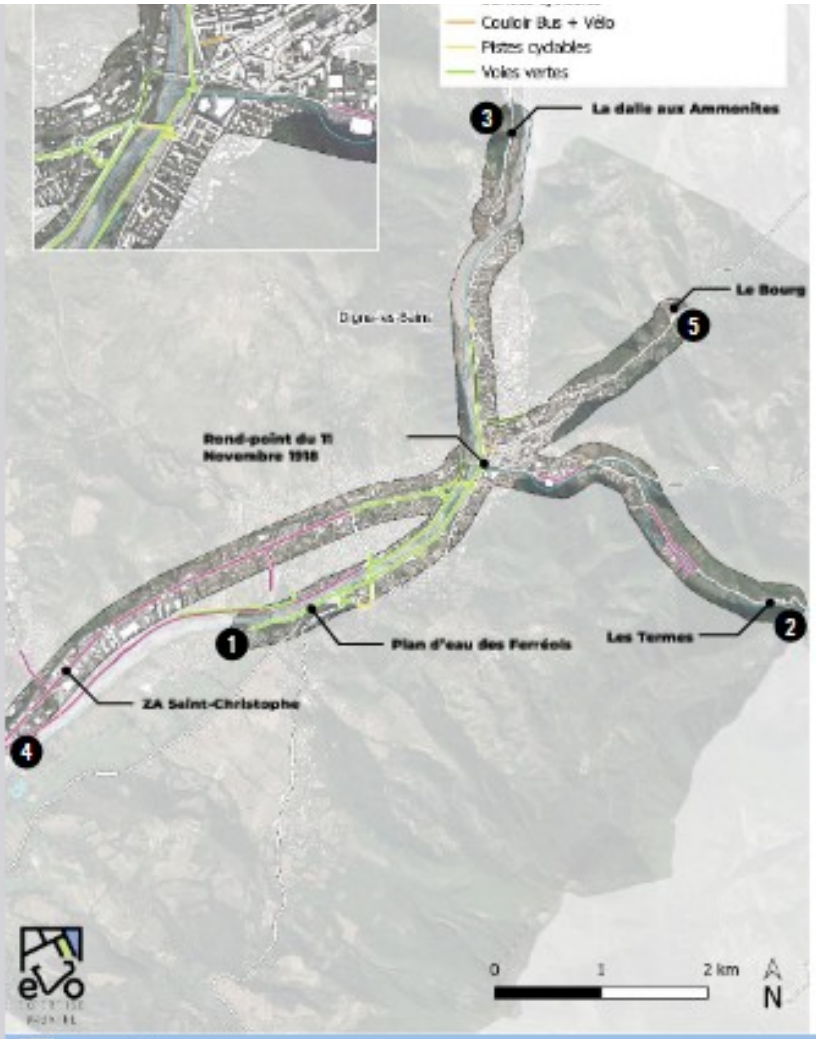
N°4 Le risque de vols




**N°1 Mise en place d'aménagements cyclables sécurisés**

**N°2 Amélioration d'un point ponctuel dangereux**

**N°3 Formation à la sécurité routière et à vélo**




4 corridors identifiés au CCTP :

1. La liaison « Plan d'eau des Ferréols - Centre-Ville »
2. La liaison « Les Thermes - Centre-Ville »
3. La liaison « Dalle aux ammonites - Centre-Ville »
4. La liaison « Zone d'activité et commerciale Saint-Christophe - Centre-Ville »

1 corridor supplémentaire identifié lors de la réunion de lancement :

5. 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.



provence alpes agglo

## 3 – Analyse des infrastructures modes doux

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

**Point sur les différents corridors du Schéma cyclable**

– Corridor 1 centre ville-plan d'eau

Confirmation par la Commune de la réfection prévue du parking des Nautiles (celui du restaurant) intégrant la réfection du revêtement de la voie verte entre le parking et le pont ADN mais pas avant juin 2026.

Pas de suite envisagée : la demande de DAV de protection, barrière ou grillage (idem plan d'eau), le long de la Bléone ; coût important, difficulté d'implantation, il appartient aux usagers d'être prudents. Par contre la Commune procédera à l'élargissement du cheminement au fur et à mesure des opportunités, la barrière du pumptrack a ainsi été reculée par rapport au projet initial, et il en sera de même pour les poteaux et filets isolant le terrain de basket.

DAV demande que l'espace entre l'enrobé et les barrières soit mis à niveau en grave naturelle pour permettre d'être circulé. Demande entendue.

DAV signale aussi le passage étroit le long du stade et demande que le déplacement de la clôture soit étudié.

l'itinéraire, la faible
aussée et l'à-pic de la
écessiter le recours à
ade pour éviter les

sont le raccordement
ent aux corridors 3 et
s cyclables, et un
ord du corridor.

NE DIGNE LES BAINS 17

nodes doux

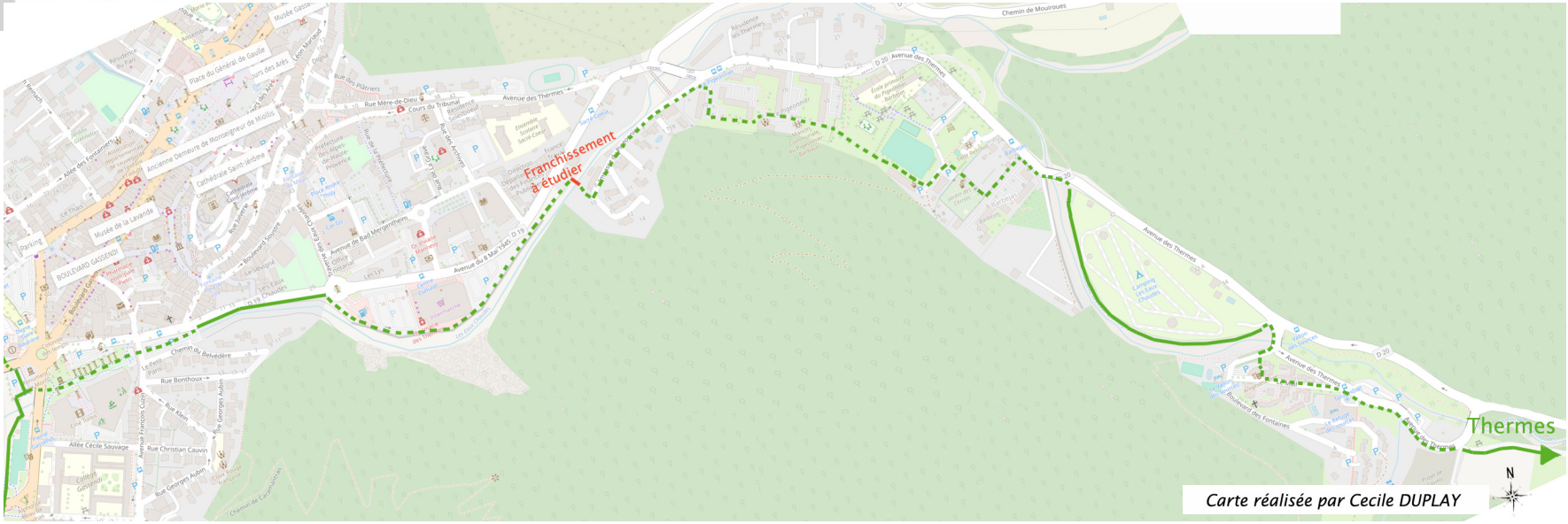
# La Bléone, une continuité qui traverse la ville,

# un axe sous-dimensionné

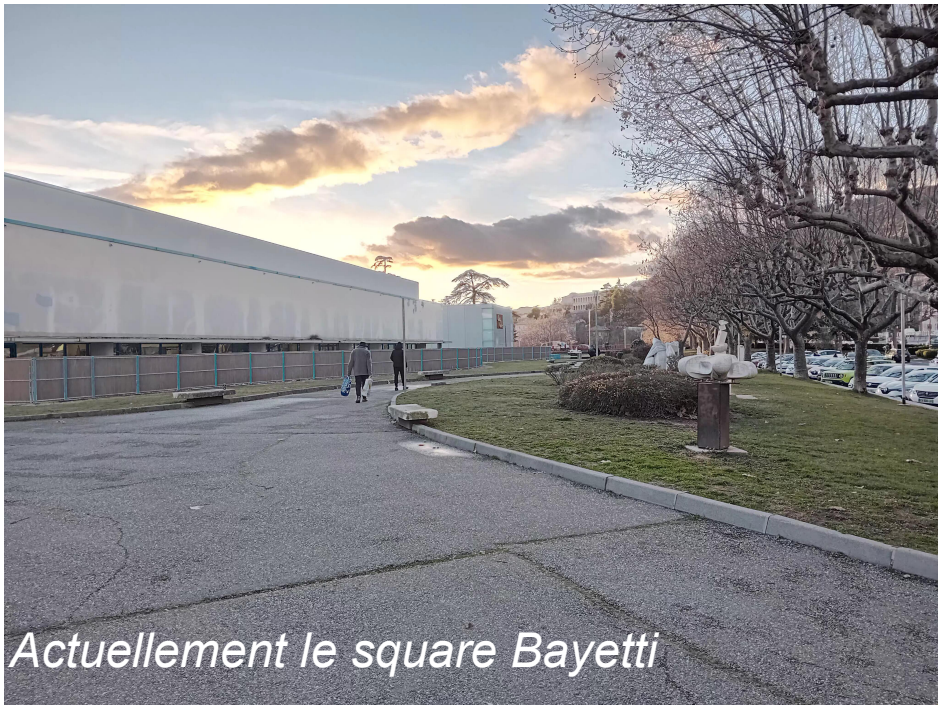
*Croquis d'un aménagement ouvert au niveau du parc Jouvet*

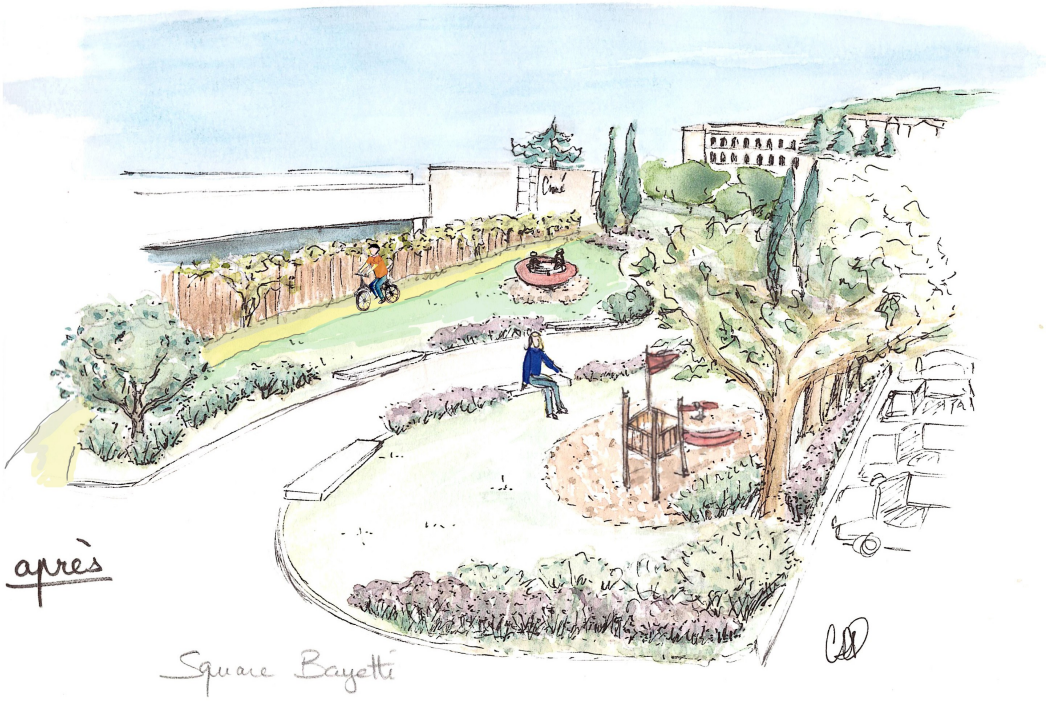
Elargir cet axe fédérateur de la Bléone par un doublement de la voirie et le sécuriser avec les barrières déjà existantes qui ne servent qu'à sectionner l'espace public

**SYNTHÈSE CORRIDOR N°2** : **Proposition Schéma directeur cyclable**




***Proposition de Terre Dignoise de pistes cyclables sécurisées, différenciées de la chaussées et qui passent au cœur de nos espaces publics***



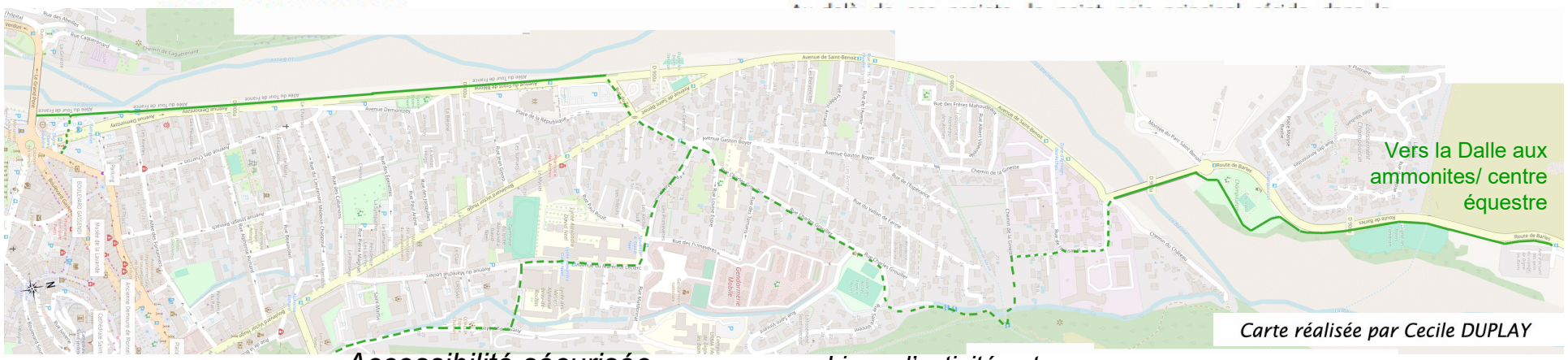




*Que nos espaces publics ne soient plus seulement un lieu de circulation piétonne, mais un lieu d'interface, de rencontre, un lieu de vie*

# 3 – Analyse des infrastructures modes doux

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

**SYNTHÈSE CORRIDOR N°3 : Proposition Schéma directeur cyclable**



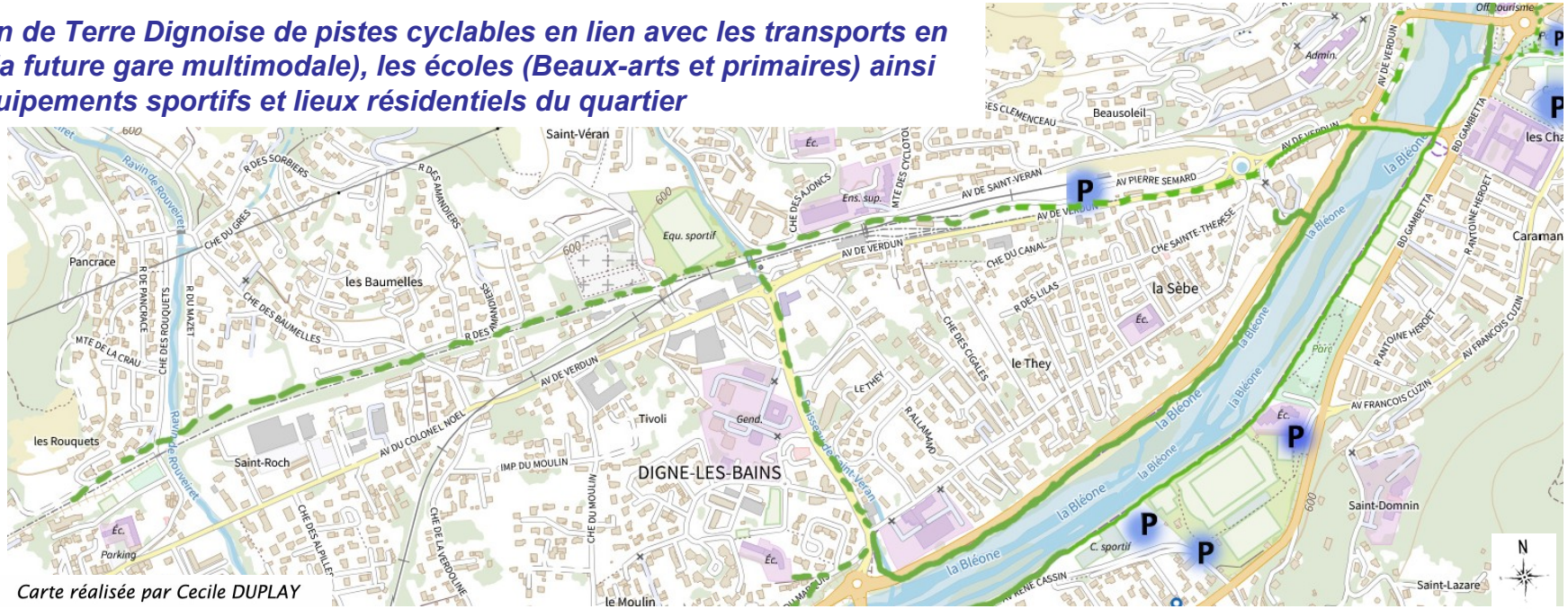

*Accessibilité sécurisée jusqu'aux écoles*

*Lieux d'activités et quartiers résidentiels*

*Proposition de Terre Dignoise de pistes cyclables plus adaptées aux centres d'intérêts des cyclistes du quotidien et des touristes*

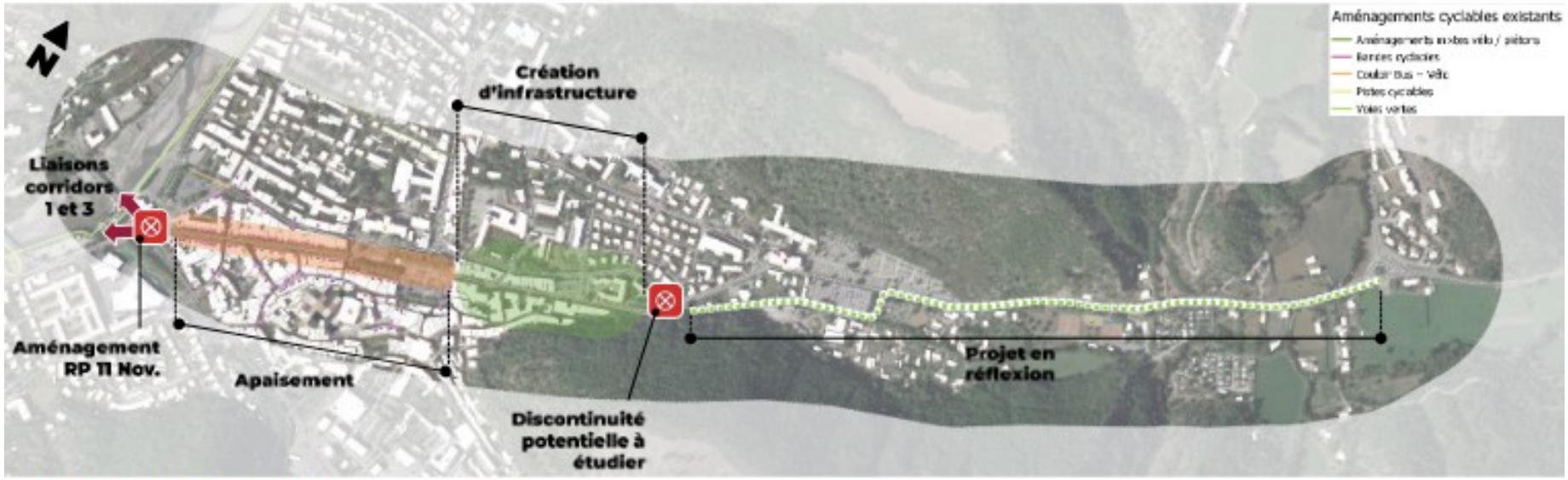
**SYNTHÈSE CORRIDOR N°4** **: Proposition Schéma directeur cyclable**

***Proposition de Terre Dignoise de pistes cyclables en lien avec les transports en commun (la future gare multimodale), les écoles (Beaux-arts et primaires) ainsi que les équipements sportifs et lieux résidentiels du quartier***




*Carte réalisée par Cecile DUPLAY*

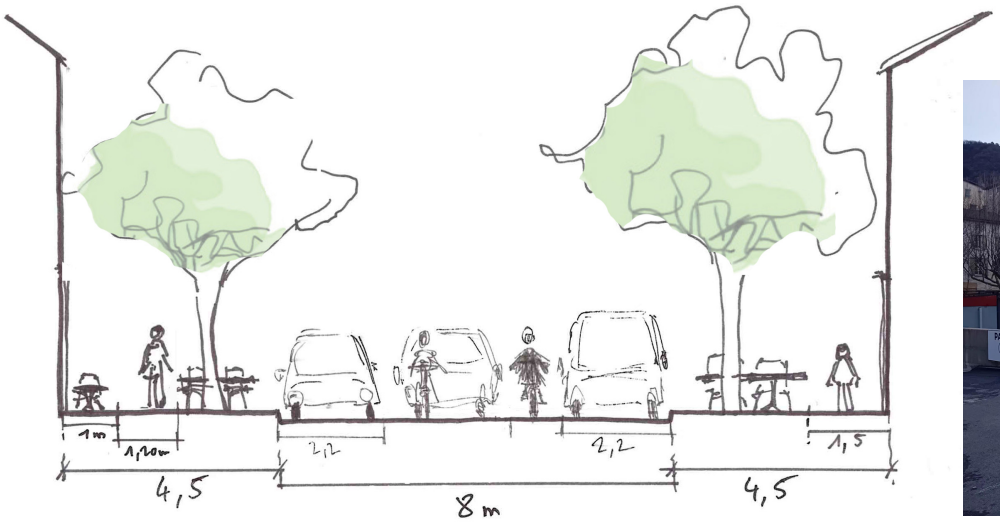
## 5. Liaison « Le Bourg - Centre-Ville »




**SYNTHÈSE CORRIDOR N°5 : Proposition Schéma directeur cyclable**

*Carte réalisée par Cecile DUPLAY*

*Proposition de Terre Dignoise de pistes cyclables lisibles et en continuité, sécurisées surtout au niveau des giratoires*




Coupe Boulevard Gassendi Existant

***Place Général de Gaulle actuellement***

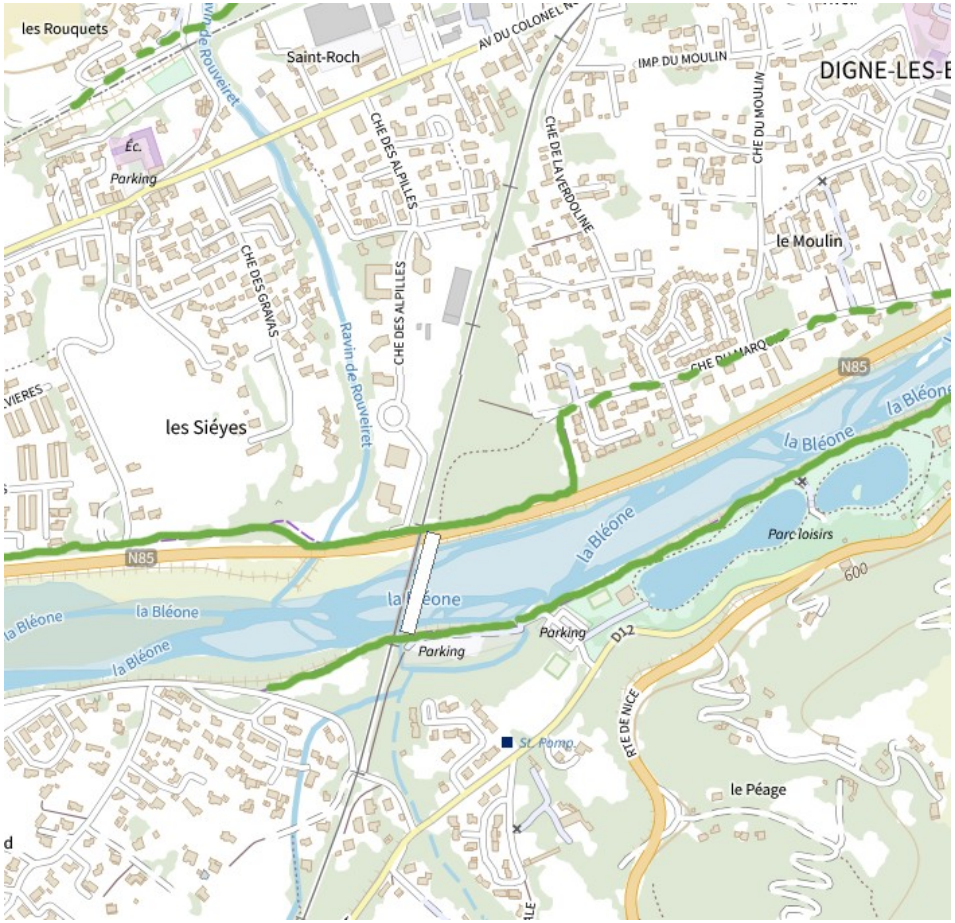
Coupe Boulevard Gassendi Projet

***Place Général de Gaulle, accessible, ouverte, lieu de vie et de rencontre***

# Jalonner le réseau cyclable de stationnements sécurisés et de recharge pour vélo

des abris à vélos avec prises électriques

# Relier les deux rives



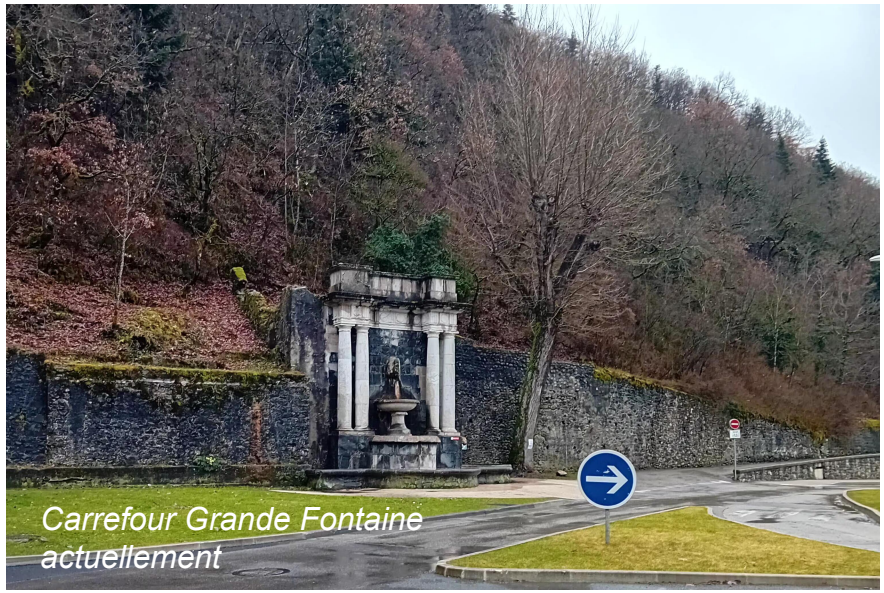

- Création d'une passerelle piétons/vélos parallèle au pont de chemin de fer reliant le Moulin au Plan de Gaubert

Pour une pérennité et une continuité des itinéraires vélos au sein de Digne, il faut réfléchir à un revêtement facilement manipulable par les services techniques pour permettre les réfections de voirie qui sont bien souvent un frein à la pratique.

Dès la conception des voies, l’entretien doit être réfléchi.

Un réseau cyclable d’envergure qui permettra de valoriser l’histoire et les lieux fédérateurs de notre ville par une prise en compte des perspectives qui renforce la compréhension et lisibilité de la ville.

Un tracé qui renforce le lien avec les quartiers jusqu’au centre-ville, en rendant plus lisible et facile son accès et en encourageant l’usage du vélo dans les moments de loisirs, de détente, mais aussi du quotidien.



*Carrefour Grande Fontaine actuellement*

## *ESTIMATIF DES COÛTS*

- Travaux :
- Voie verte en site propre 350 €/ML
- Piste cyclable en enrobé 60 à 80 k€ / km linéaire *hors cout d'éclairage
- Piste en stabilisé 30 à 40 K€ / km linéaire
- Marquage de bande cyclable 10 à 15 k€ / km linéaire
- Signalisation directionnelle vélo : 500 €/carrefour
- Signalisation de courtoisie tous les 1 à 2 km : 350 € / ensemble : 350 x 4 soit 1400 €
- Stationnement : place vélo : Arceau : 40 € / Abri sécurisé (tout frais compris) = 1300 € à 1600 € (hors terrain, installation et maintenance)
- Honoraires et maitrise d'œuvre et conception : 7 % des travaux

## *FINANCEMENTS*

- fonds propres à la commune – subventions Département – prêts – opérateur
- Région : le FRAT permet de mobiliser une subvention par an et par commune. 30 % maximum de la dépense subventionnable.

# Une équipe sensibilisée (cycliste et piétonne)

- Terre Dignoise a une équipe qui porte la joie de faire du sport.
- Plusieurs personnes pratiquent le vélo pour la randonnée et d'autres pour les mobilités quotidiennes, c'est un enjeu important pour nous

de valoriser notre ville et le plan mobilité vélo en fait partie car ce sera un levier important pour son attractivité.

Il est important pour le devenir de la ville de sensibiliser les jeunes à la mobilité douce et de travailler la sécurité routière en lien avec l'éducation nationale à l'échelle de la ville. Stéphane Gruet, colistier œuvre déjà dans ce sens auprès des associations.

# Un projet à construire ensemble

Le projet ne peut réussir qu'avec la mobilisation et la communication auprès des usagers, des associations, des habitants :

-Réunion en amont de l'étude regroupant les commerçants,  les associations de cyclistes pour échanger sur les usages et affiner la programmation

-Une exposition en phase de conception au sein de la mairie où le public pourra consulter et annoter un registre d'observations.

- Un lien sur le site de la ville, avec présentation du projet

-Des réunions publiques auprès des quartiers concernés au fur et à mesure de l'avancement