



PLAN VÉLO

Diagnostic, stratégie et plan d'actions

Conseil Communautaire – 9 décembre 2025

Soutenu par



Projet de Plan Vélo réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME
dans le cadre du programme AVELO 3



Sommaire

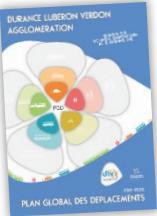
<u>Diagnostic stratégique</u>	p.7
<u>Plan d'actions</u>	p.28
<u>Fiches itinéraires</u>	p.66

Les enjeux autour de la planification de la Mobilité



Communes

Une approche **hétérogène et diffuse** au sein de plusieurs documents de planification et de **differents acteurs**



Le dernier document « dédié » à la Mobilité (PGD de 2015) visait une **échéance à 2025**



DLVAgglo lauréat de l'appel à projet AVELO 3



Lancement en fin d'année d'un **marché AMO pour la définition de la nouvelle DSP du TransAgglo** (mise en service en 2027)



A moyen terme : enjeux d'amélioration de la **desserte de la ligne des Alpes en vue des JO d'hiver de 2030** dans les Alpes du Sud

- > **Temporalité adaptée** pour engager une démarche de **définition de la stratégie Mobilité** !
- > Le choix s'est orienté vers la réalisation d'un **Plan de Mobilité Simplifié**

Deux démarches réalisées conjointement



Un Plan de Mobilité Simplifié

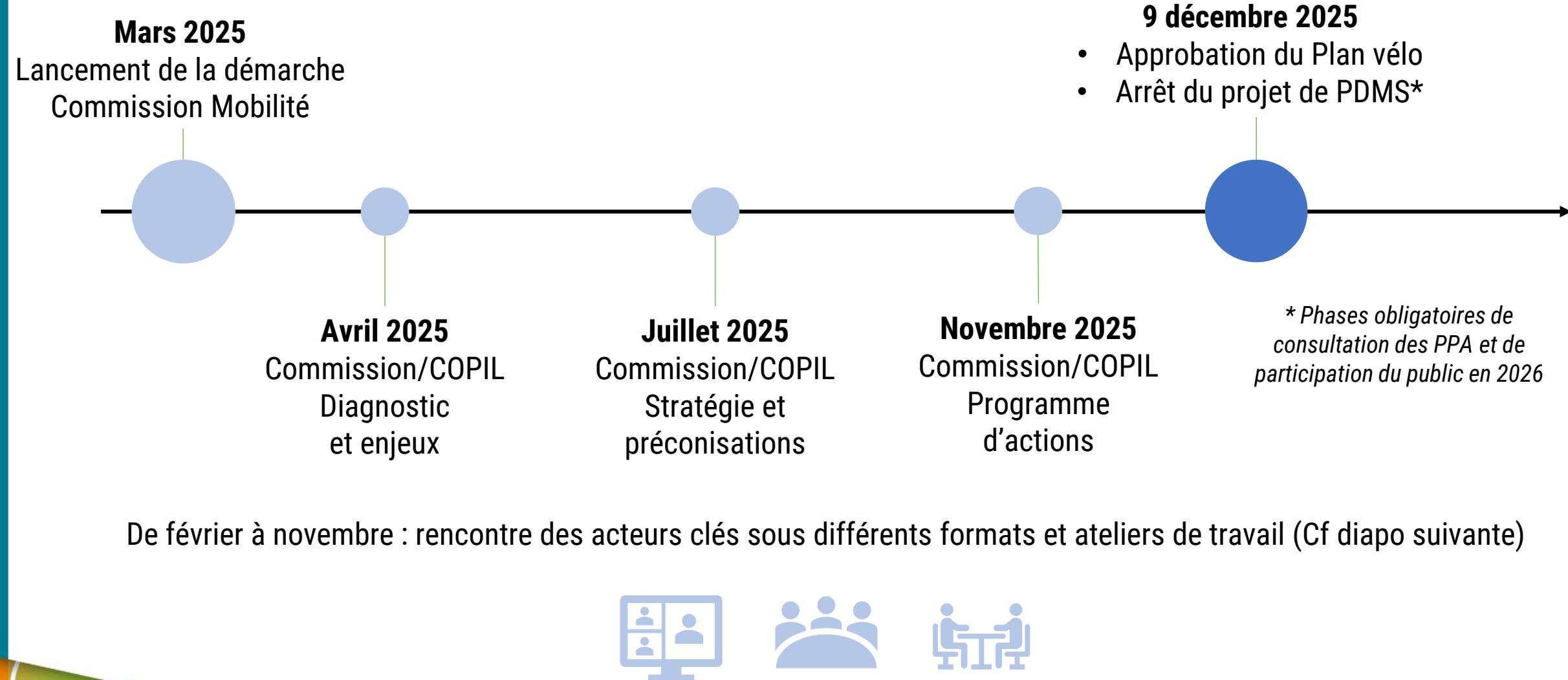
> Réflexion stratégique à l'échelle de l'agglomération sur l'organisation de l'ensemble des mobilités



Un Plan Vélo

> Déclinaison pré-opérationnelle du Plan de Mobilité Simplifié précisant les itinéraires, aménagements cyclables, équipements, services...

Une démarche en continue depuis le début de l'année



Une démarche participative



Une **10^{aine}** de rencontres bilatérales avec les partenaires et les institutions : la Région (plusieurs services), le Département (services des routes et modes actifs), les PNR du Luberon et du Verdon, la commune de Manosque, les EPCI voisins, une association PMR, le SDE 04...



Plusieurs rencontres spécifiques Plan vélo « axe durancien » : ateliers spécifiques avec les communes concernées ; échanges réguliers avec EDF hydro pour étudier la faisabilité d'un tracé proche du canal ; visites terrain



4 Ateliers de travail pour enrichir les diagnostics, les enjeux et les programmes d'actions



1 questionnaire en ligne à destination des communes et des entreprises

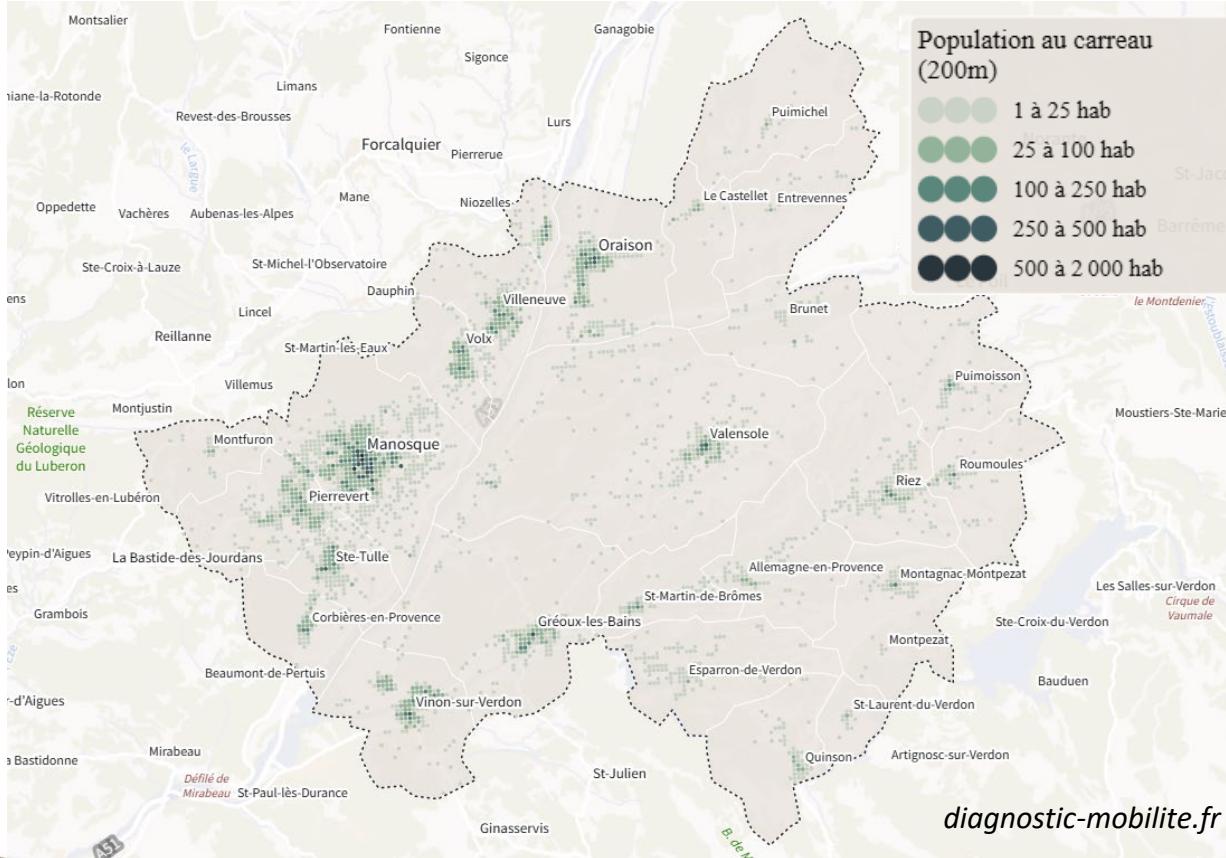


1 rencontre avec le monde économique lors des « Petits déj Eco »

Diagnostic stratégique

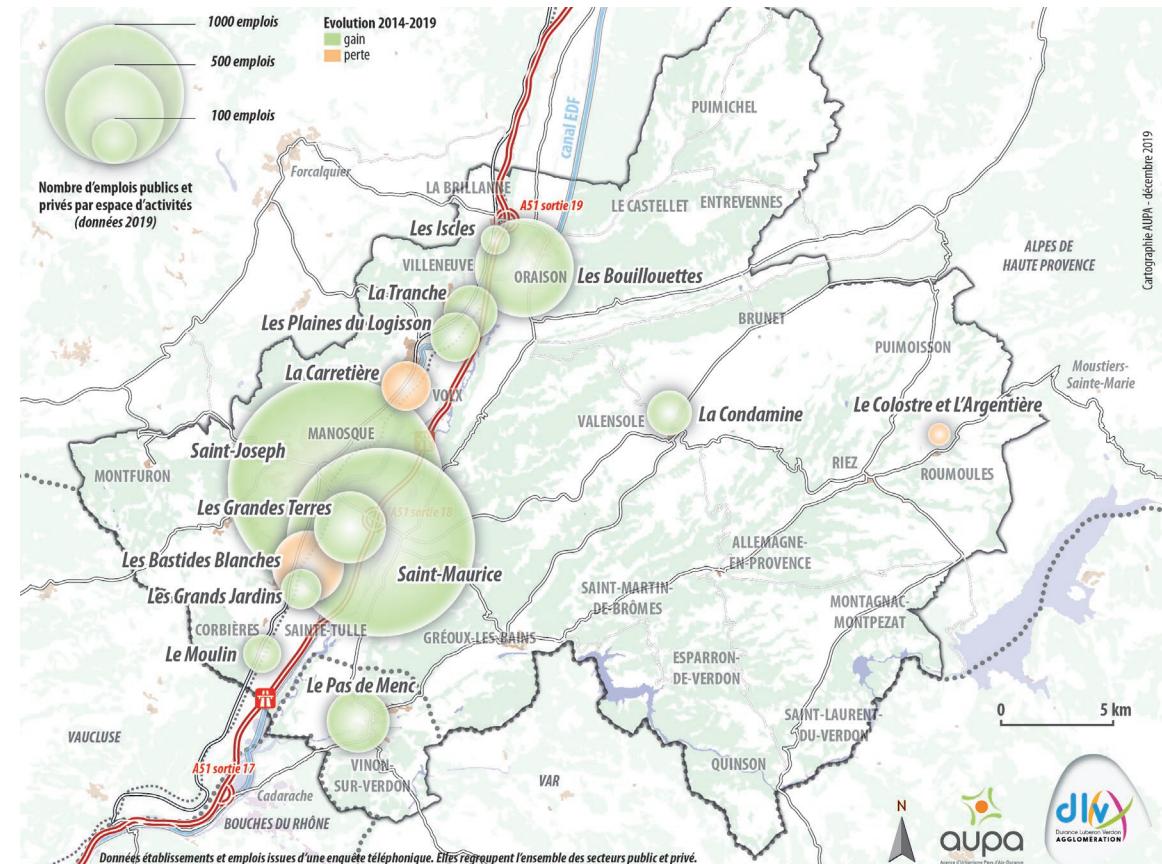
Une population et des emplois concentrés majoritairement le long de la Durance

- Manosque concentre plus du **1/3 de la population**
- L'axe durancien concentre les **¾ de la population**
- La partie Verdon très attractive pour le **tourisme**



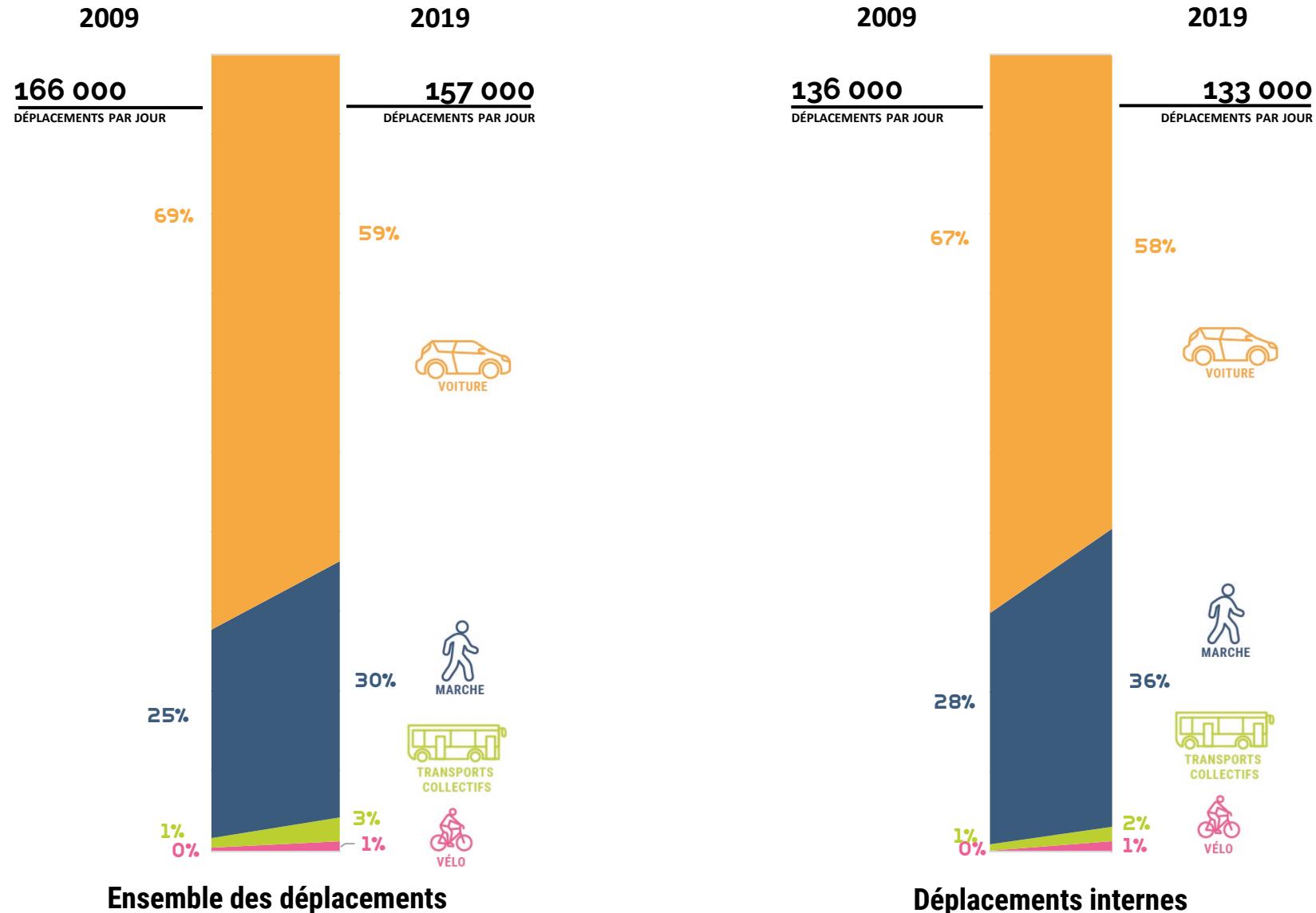
Répartition de la population INSEE

- Manosque regroupe près de **6 emplois sur 10**
- L'axe durancien regroupe plus de **8 emplois sur 10**
- Environ **25% des emplois** dans l'ensemble des zones d'activités de DLVAgglo



Une utilisation majoritaire de la voiture

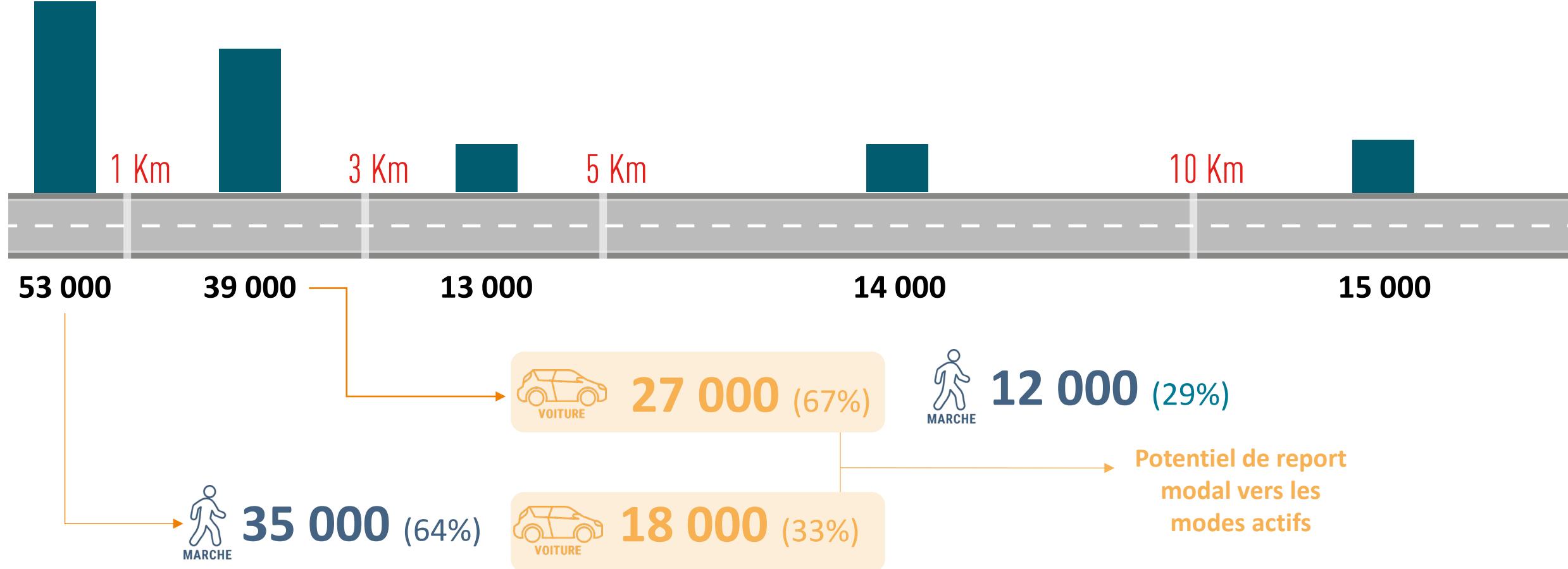
Source : EMC2 2019



Mais un potentiel de report modal sur déplacements de courtes distances

Source : EMC2 2019

134 000 déplacements internes en 2019, 68% de moins de 3 km



94 000 trajets quotidiens de proximité (< 3 km) : 45 000 (48%) effectués en voiture
=> Enjeu d'amélioration de l'espace public pour inciter au report modal marche à pied / vélo

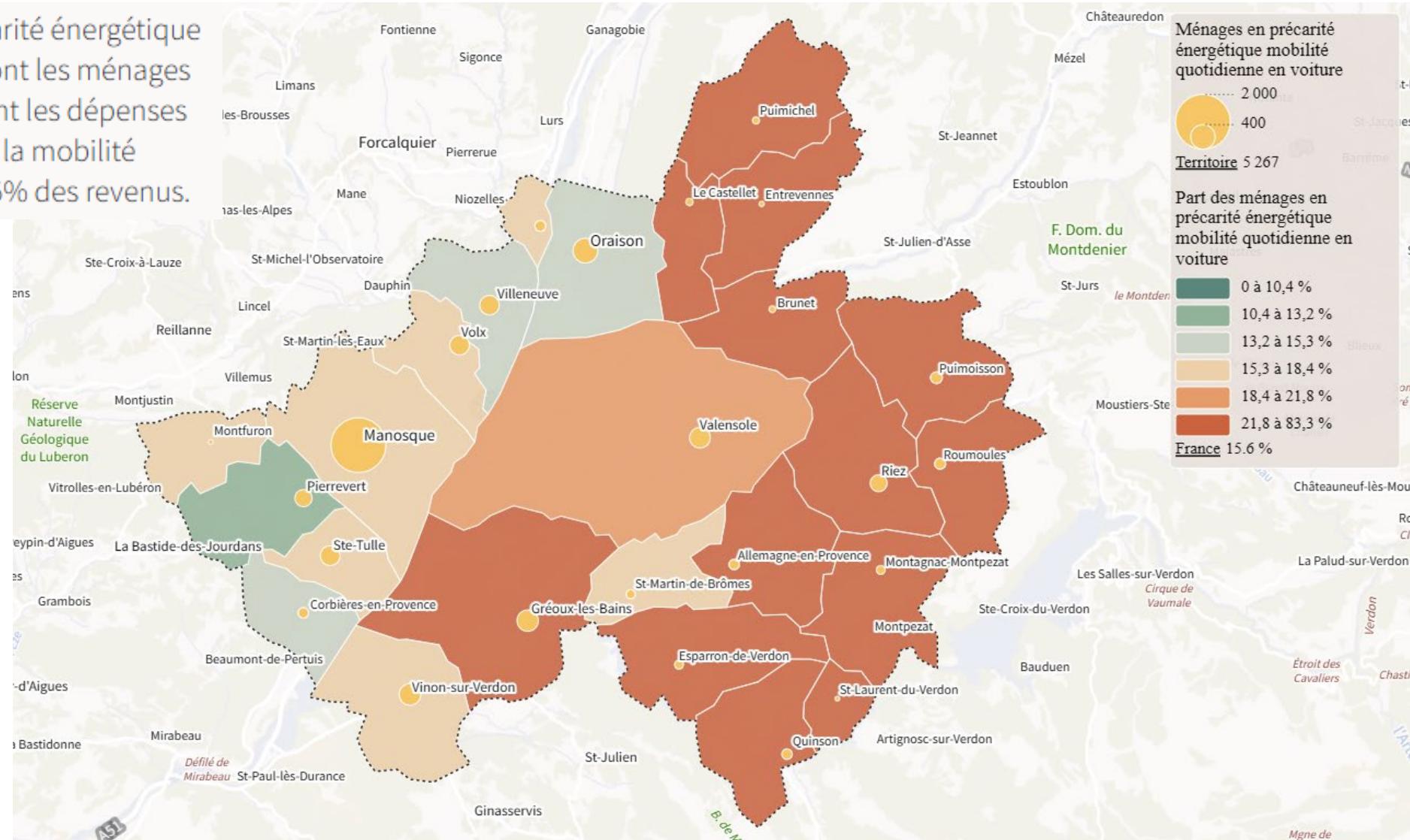
Un ménage sur cinq en situation de vulnérabilité énergétique

Source : Précarité énergétique des territoires (GEODIP 2021)

Les ménages en situation de précarité énergétique mobilité quotidienne en voiture sont les ménages sous le 3ème décile de revenu, dont les dépenses énergétiques pour le carburant de la mobilité quotidienne sont supérieures à 4,5% des revenus.

**Près de 5300 ménages en précarité énergétique
mobilité quotidienne en voiture.**

3 ménages concernés sur 4 habitent dans une commune de l'axe durancien (4 sur 10 à Manosque), au plus près des réseaux de transports en commun locaux et régionaux.



Le trafic routier

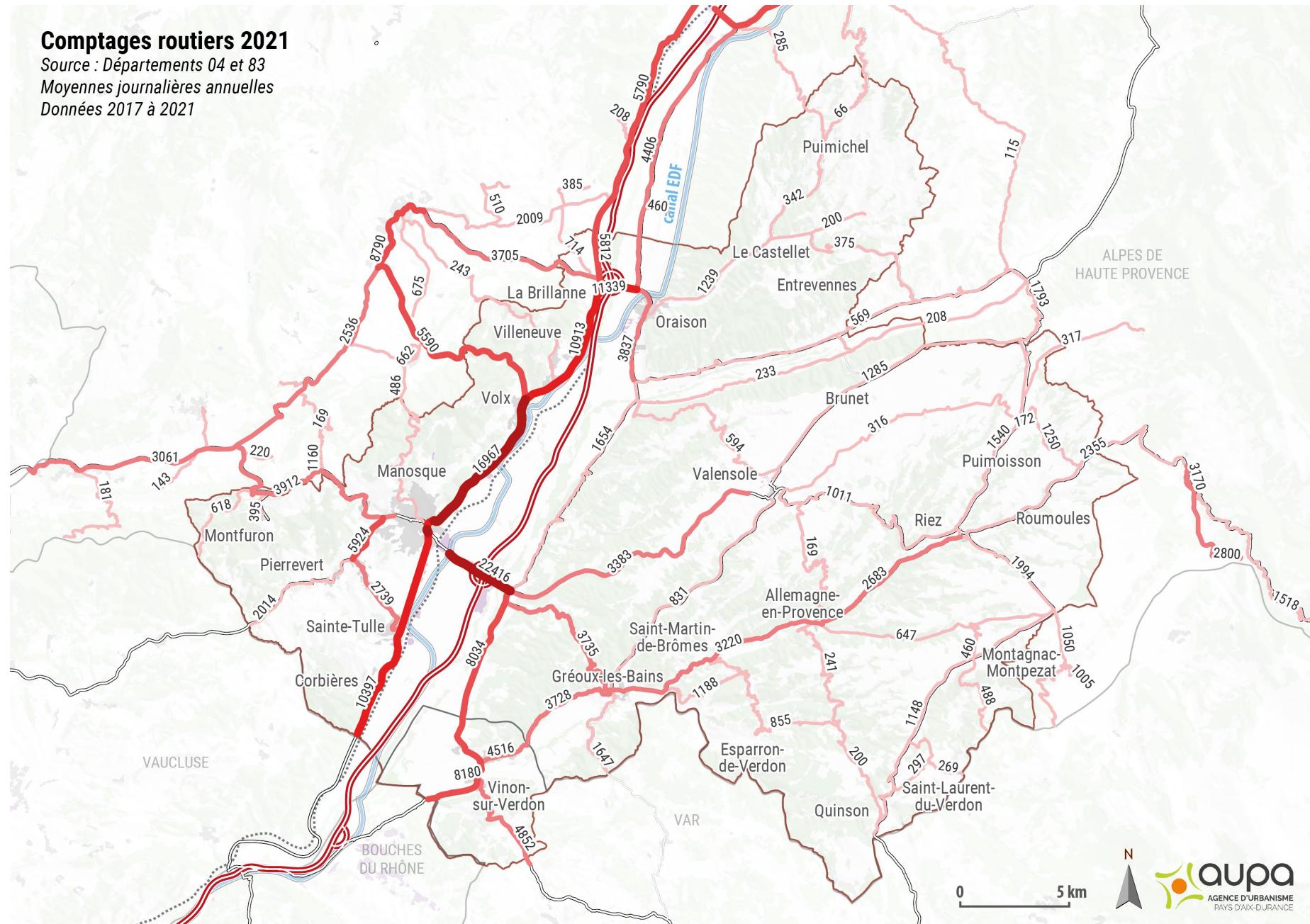
Source : Départements 04 et 83

Un fort trafic sur la rive droite de la Durance tout au long de l'année

Un axe vers le Verdon très emprunté l'été (ex : 15 000 véh/j sur le pont de Vinon)

Comptages routiers 2021

Source : Départements 04 et 83
Moyennes journalières annuelles
Données 2017 à 2021



Accidentologie

Source : BAAC ONISR

Entre 5 ans de 2018 et 2023 :

**428 accidents recensés dont
27 impliquant un cycliste (6%)**

31 cyclistes impliqués dans un accident

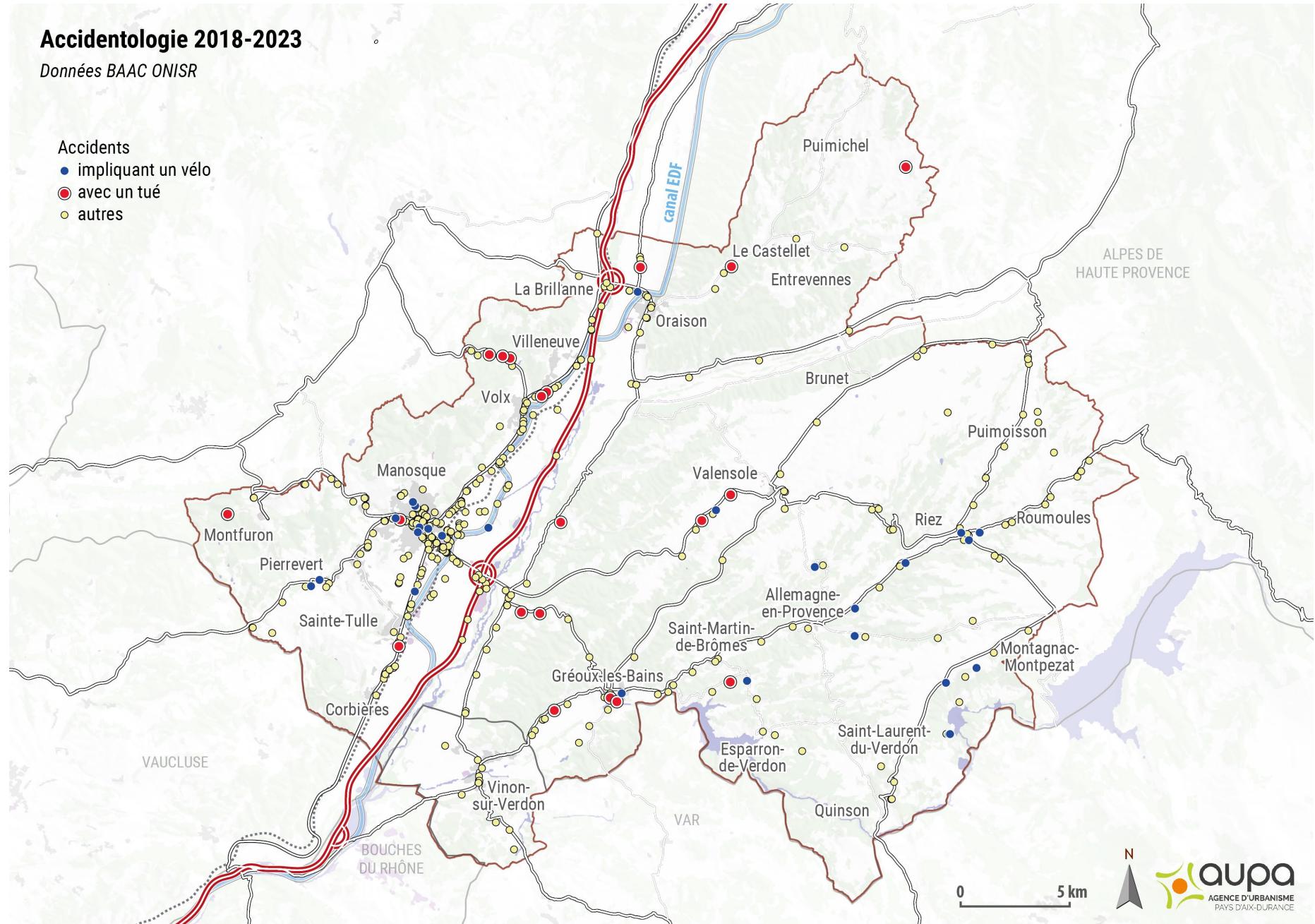
- 58% en agglomération
- 65% en dehors d'une intersection
- 62% en collision avec un autre véhicule

Accidentologie 2018-2023

Données BAAC ONISR

Accidents

- impliquant un vélo
- avec un tué
- autres



Des flux pendulaires concentrés sur l'axe durancien

15 800 flux infra-communaux

- Des déplacements de très courtes distances réalisés en interne aux communes pouvant facilement être réalisés à pied ou à vélo
- En particulier pour les scolaires

7 400 flux inter-communaux

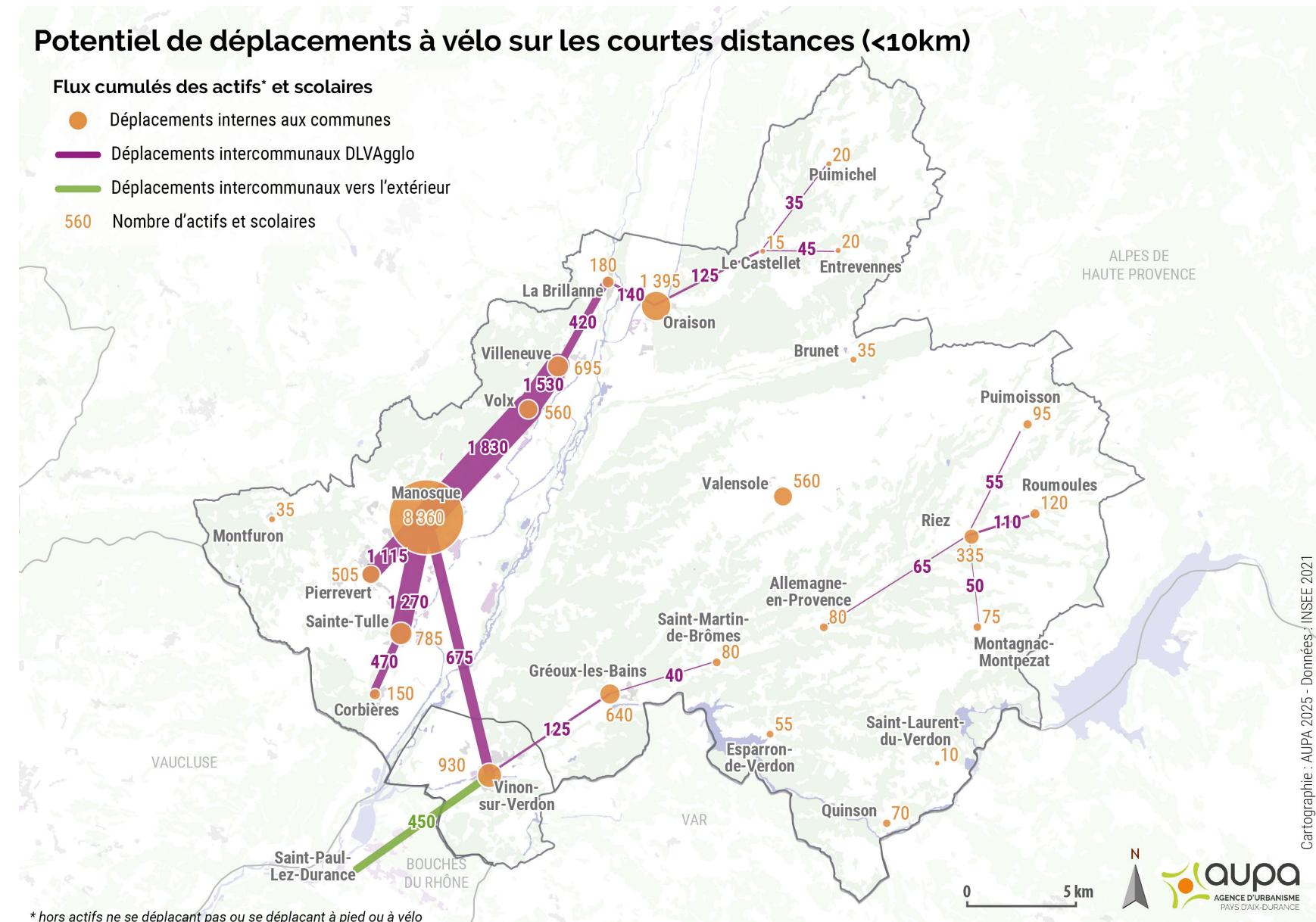
- Un fort potentiel de report modal au niveau de l'axe durancien à l'ouest du territoire
- Cadarache/Iter seule polarité extérieure attractive pour des flux pendulaires

A ces déplacements pendulaires se rajoutent les autres déplacements utilitaires et de loisirs
Flux pendulaires = 1/3 des flux

Potentiel de déplacements à vélo sur les courtes distances (<10km)

Flux cumulés des actifs* et scolaires

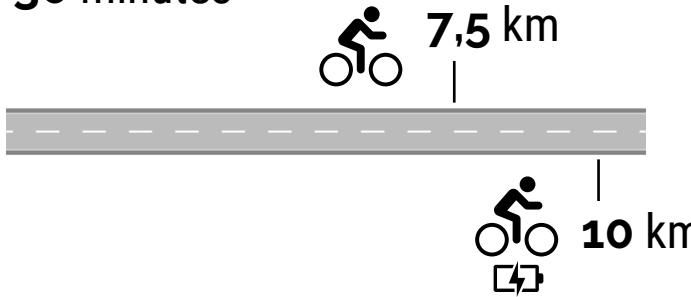
- Déplacements internes aux communes
 - Déplacements intercommunaux DLVAgglo
 - Déplacements intercommunaux vers l'extérieur
- 560 Nombre d'actifs et scolaires



Les distances intercommunales compatibles à la pratique du vélo utilitaire



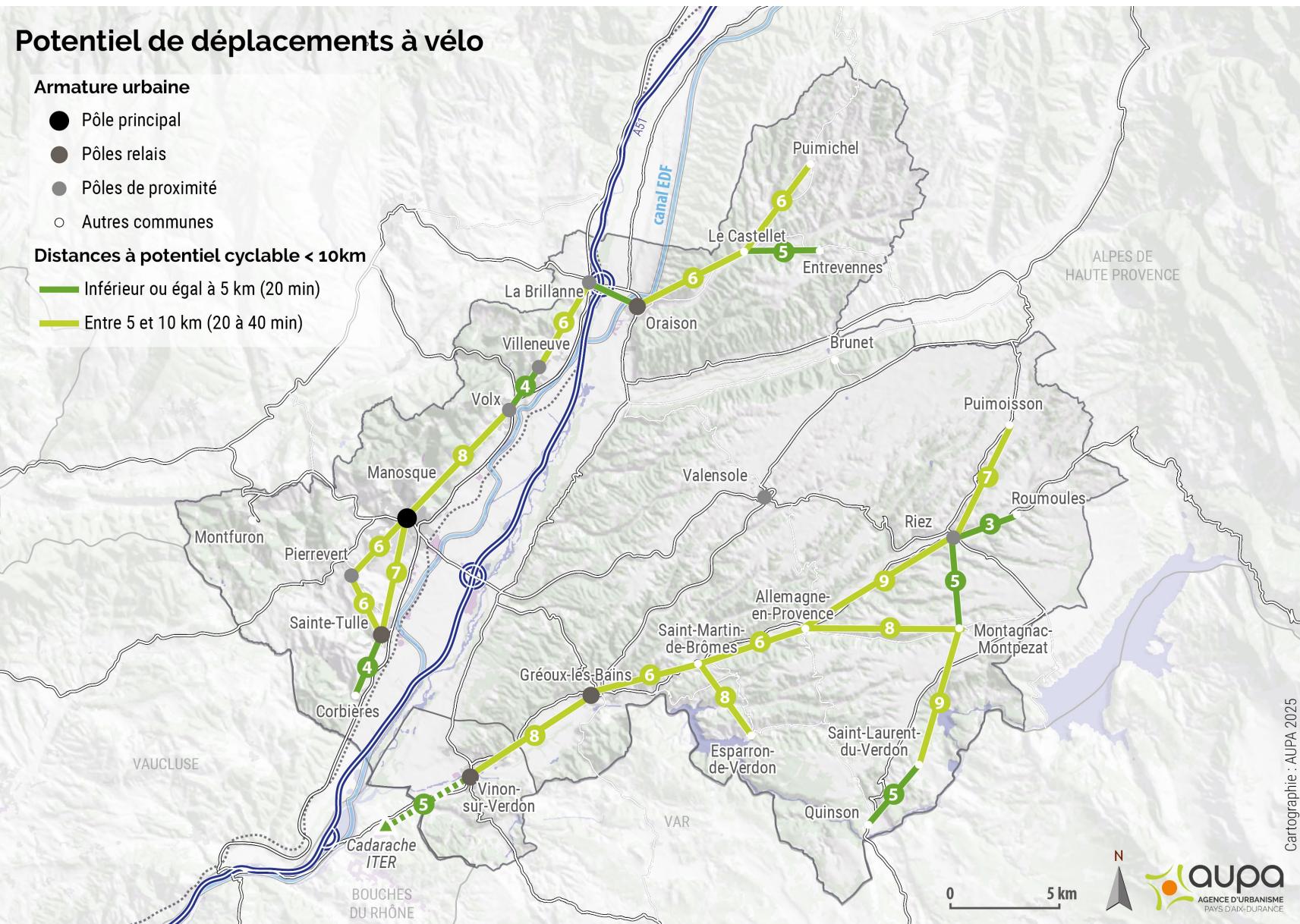
30 minutes



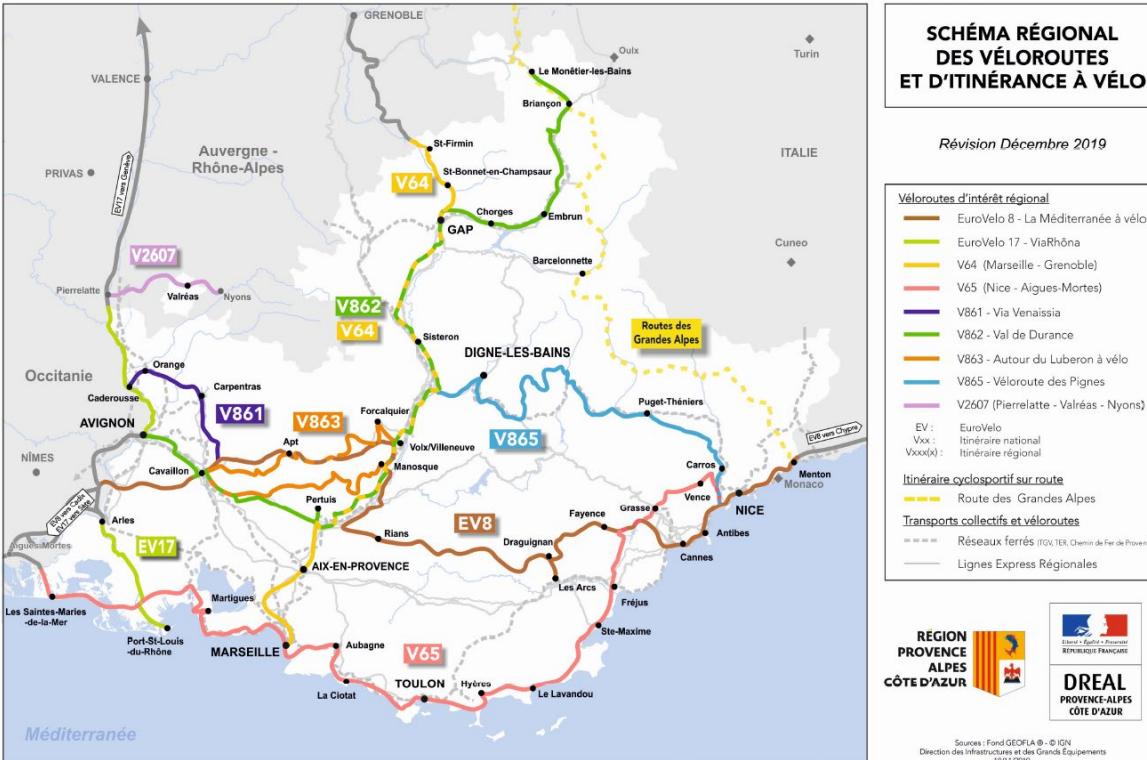
Un axe durancien favorable à la pratique cyclable

Des déplacements de courtes distances freinés par le relief à l'Est du territoire

→ Mais l'essor des VAE permet de limiter ce frein



Plusieurs documents vélos cadres existants à l'échelle régionale et locale



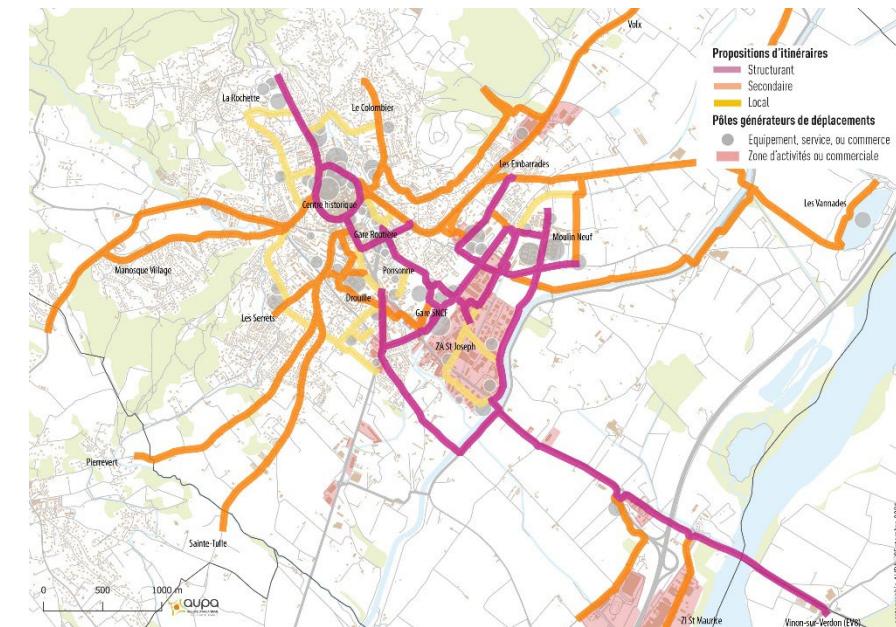
- **Le schéma régional des véloroutes voies vertes (révision 2019)**
- **Plan vélo Région Sud (2024-2028)**
Accompagnement de projets éligibles aux objectifs du Plan vélo
- **Le schéma cyclable des Alpes de Haute-Provence (2023 : en cours de mise à jour)**

- **Schéma du programme Luberon Labo Vélo - PNR du Luberon (2021)**

2 secteurs en lien avec DLVAgglo

- **Manosque : 5 liaisons**
- **Forcalquier : 1 liaison**

- **Plan vélo de Manosque (2021)**

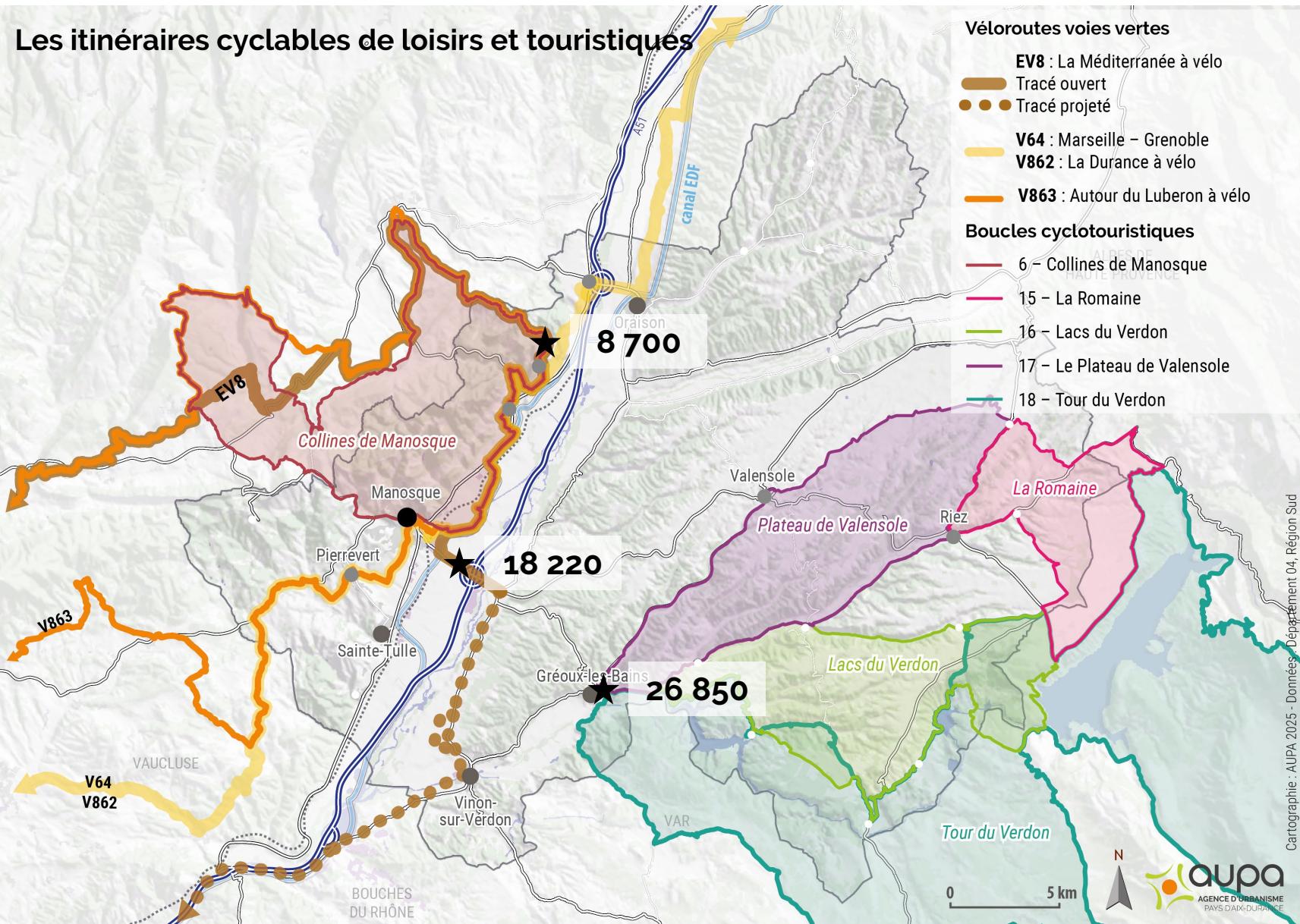


- **Plan vélo et des mobilités d'Oraison (en cours)**

Un maillage d'itinéraires à vocation de loisirs/touristiques

Itinéraires

- Les grands itinéraires de véloroutes voies vertes maillent l'ouest du territoire : EV8, V64, V862 et V863
- 5 boucles touristiques du département complètent cette offre, dont 4 à l'est de DLVAgglo
- Ces itinéraires sont majoritairement des routes partagées sans aménagements cyclables, moins propice à une utilisation utilitaire
- Une bonne fréquentation de ces itinéraires en 2024, avec une hausse depuis 5 ans sur les trois compteurs du territoire

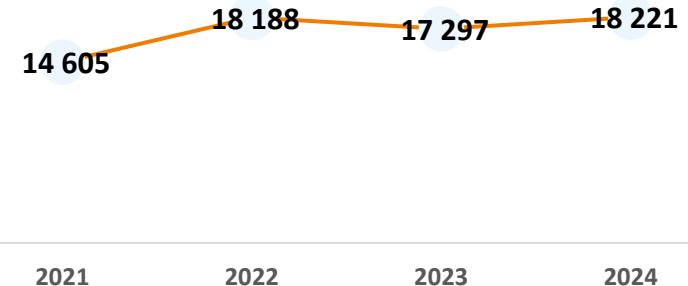


Fréquentation des itinéraires

- Une augmentation quasi constante chaque année sur ces trois sites
- Le compteur de **Gréoux** est le plus fréquenté des 13 compteurs départementaux
→ + 10 000 passages/an en 5 ans

Manosque
- Ev8

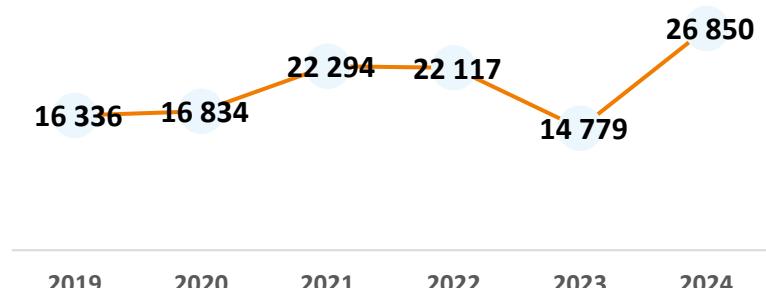
PONT DE LA DURANNE - MANOSQUE



Gréoux-les-Bains

- boucle 18 : Tour du Verdon
- boucle 17 : plateau de Valensole
- boucle 16 : Lacs du Verdon

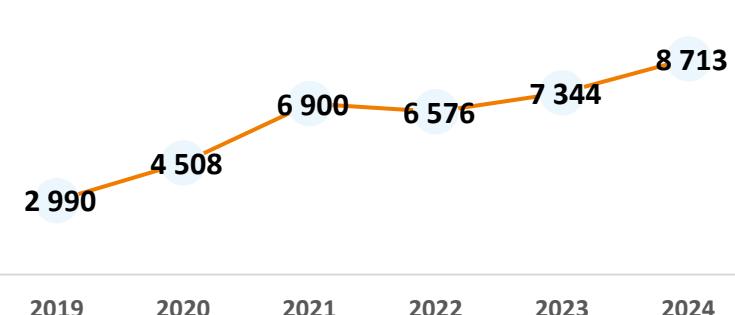
RTE DE RIEZ - GRÉOUX-LES-BAINS



Volx

- Ev8
- Durance à Vélo
- Autour du Luberon
- boucle 6 : Collines de Manosque

VOLX



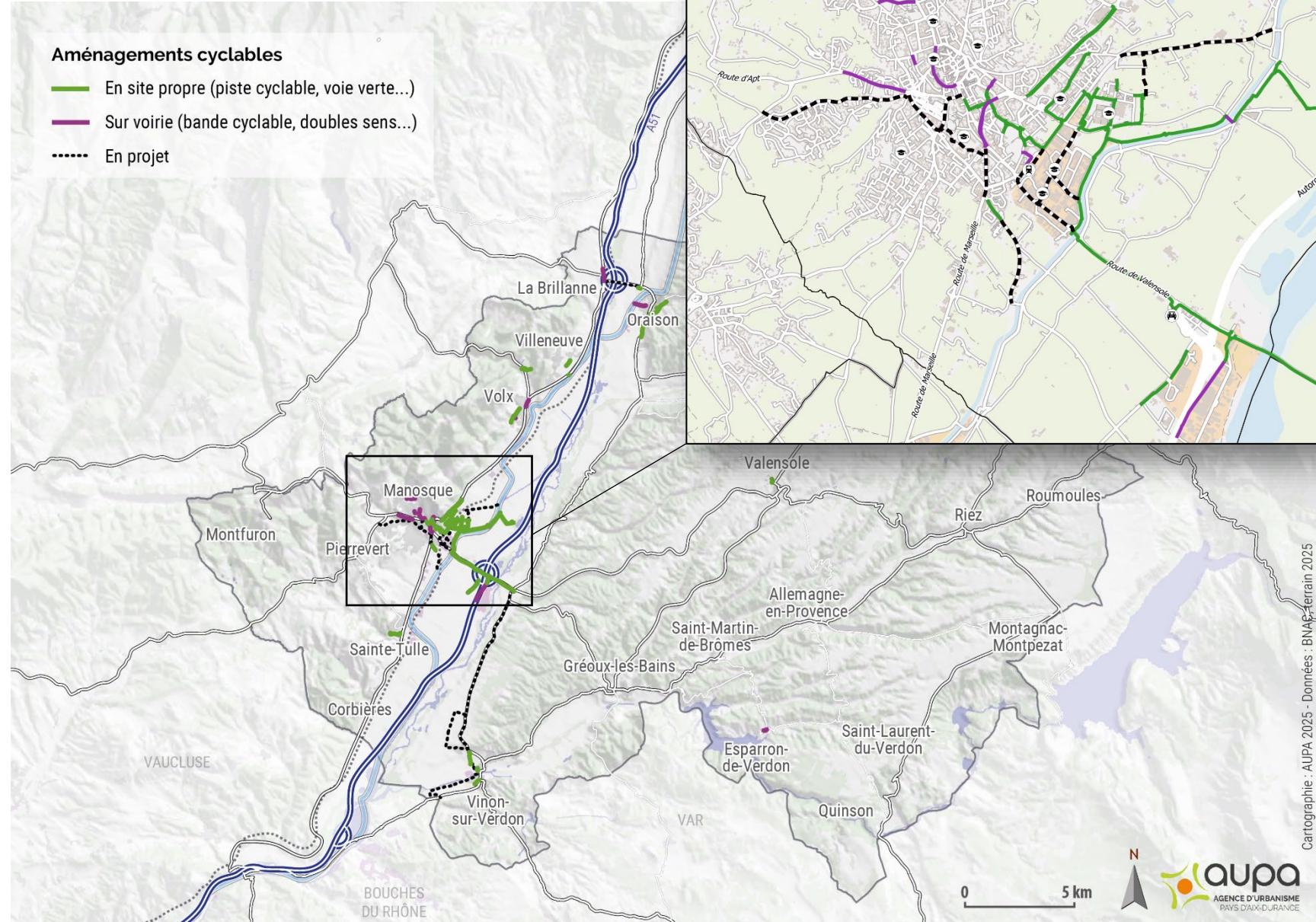
Des aménagements cyclables concentrés à Manosque

28 km
d'aménagements cyclables

83%
en site propre

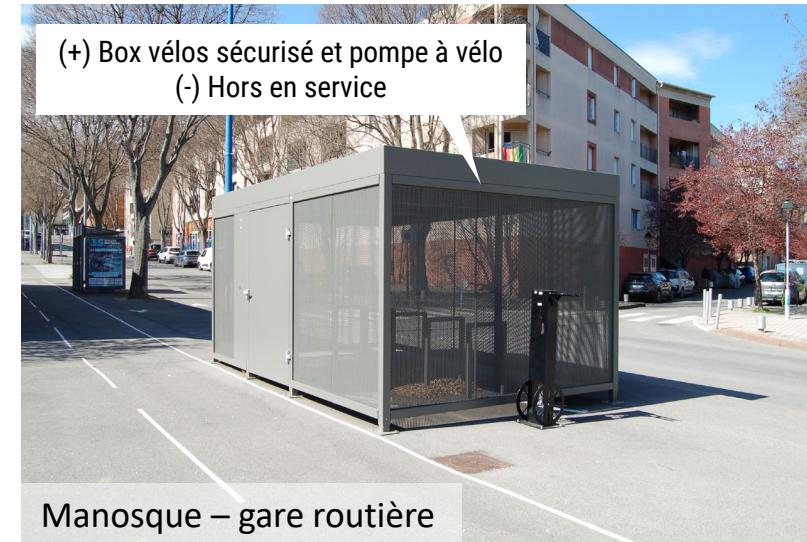
24 km
d'aménagements en projet

- **9 communes** disposent d'un aménagement cyclable
- **66% des aménagements situés sur la commune de Manosque**
- **Une part importante d'aménagements sécurisés, mais souvent discontinus**
- **Un réseau cyclable qui se construit à Manosque**



De nombreux équipements à destination des cyclistes

- **Du stationnement vélo à parfaire :** implantation systématique de râteliers ou pinces roues dans les communes (hors Manosque)
→ Système à proscrire (non sécurisant + voilage des roues) arceaux vélos à privilégier
- **Un jalonnement des itinéraires touristiques** à l'échelle de DLVAgglo et des **principaux équipements** à Manosque
- Plusieurs **pompes à vélos** et **bornes d'autoréparation** à Manosque
- Une **borne de lavage** des vélos à Gréoux-les-Bains et Puimichel
- Des **bornes de recharge de VAE** à Volx et Pierrevert



Les services à destination des cyclistes

Aide à l'achat DLVAgglo

- Aide de 200€ pour 50 demandes budgétées en 2025

Savoir rouler à vélo ou permis vélo

- Apprentissage du vélo pour les enfants de 6 à 11 ans dans plusieurs communes

Association Vélo Loisir Provence

- Accompagne le développement et la structuration de l'offre vélo sur le Luberon et le Verdon : animations, promotion des itinéraires...
- Coordonne l'itinéraire de La Méditerranée à vélo

Association d'usagers : Mobiclou

- Encourager et favoriser la pratique du vélo en Haute-Provence, mais implantation principale à Forcalquier
- Manifestations, permanences d'auto-réparation...

Repair Café :

- Manosque : La Capsule MJC en collaboration avec les associations Les Petits Débrouillards, le CPIE Alpes Provence, DLV2030 et Mobiclou Manosque
- Repair Café La Brillanne, Volx



Mobiclou – vélo parade



La vision pour l'avenir des communes

Selon vous, quels sont les enjeux principaux vers lesquels doit tendre DLVAgglo en matière de mobilité du quotidien ?



7,3 à 6,8 /10

Le recours à la marche et au vélo pour les déplacements de courtes distances

La sécurité des usagers (piétons et vélos) dans l'espace public

Les alternatives à l'usage de la voiture solo

QUESTIONNAIRE AUX COMMUNES 2025



Les actions à engager pour les entreprises

Quelles sont les mesures prioritaires qui inciteraient vos salariés à utiliser plus souvent le vélo ou la marche ?

84%



Des itinéraires sécurisés

60%



Une subvention à l'achat d'un vélo

QUESTIONNAIRE AUX ENTREPRISES 2025



Le ressenti des usagers sur le vélo au sein de DLVAgglo



L'enquête est réalisée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) qui regroupe les associations pro-vélo en France. Cyclistes et non cyclistes sont invités tous les deux ans à s'exprimer sur leur ressenti afin améliorer les conditions de déplacement à vélo.

PROGRÈS

Les points en vert indiquent les améliorations perçues depuis 2 ans.

[CLIQUEZ POUR MASQUER](#)

PRIORITÉS

Les points en rouge indiquent les sites à améliorer en priorité.

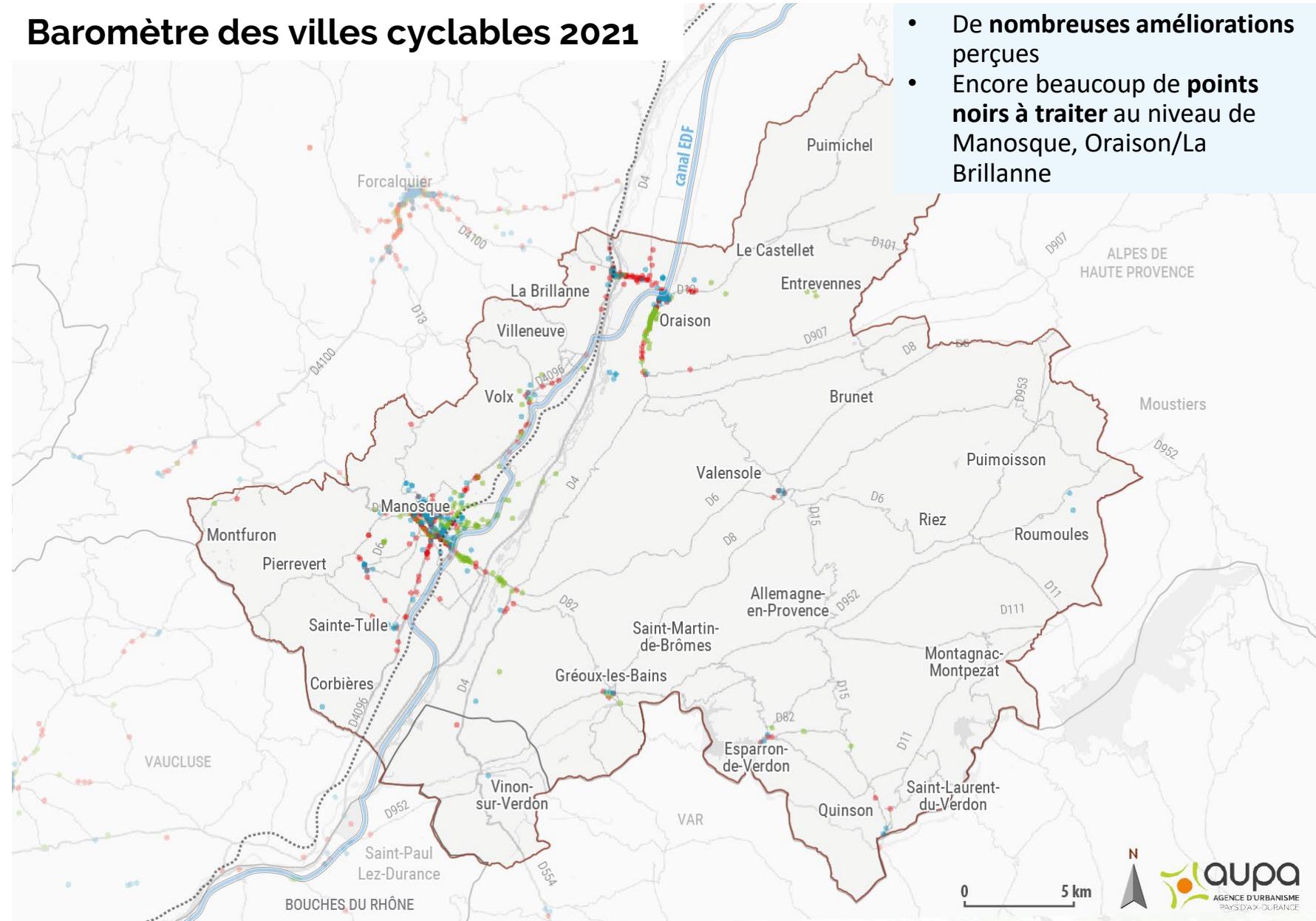
[CLIQUEZ POUR MASQUER](#)

STATIONNEMENTS

Les points (en bleu) indiquent les souhaits de stationnements vélo.

[CLIQUEZ POUR MASQUER](#)

Baromètre des villes cyclables 2021





Le ressenti des usagers sur le vélo au sein de DLVAgglo



PROGRÈS

Les points en vert indiquent les améliorations perçues depuis 2 ans.

CLIQUEZ POUR MASQUER

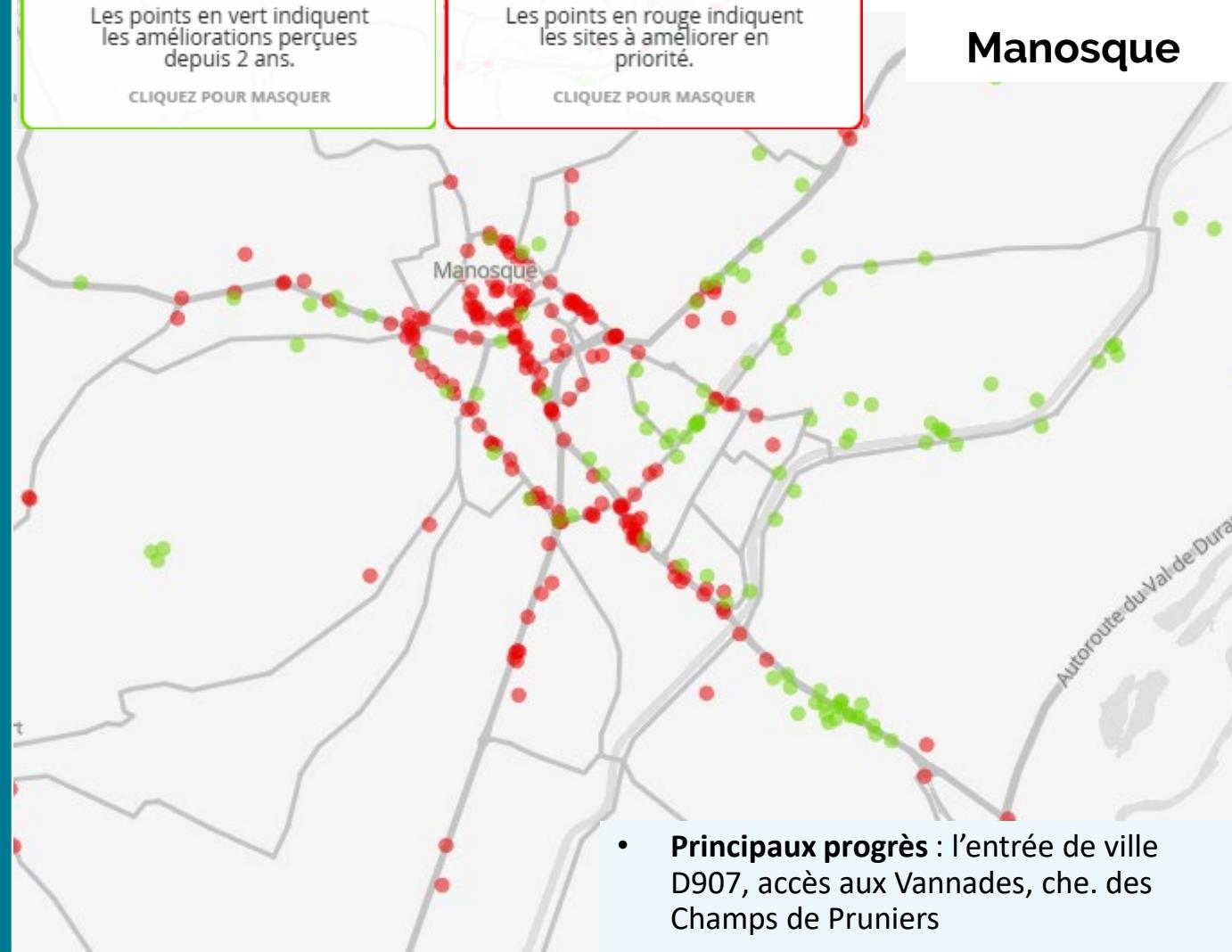
PRIORITÉS

Les points en rouge indiquent les sites à améliorer en priorité.

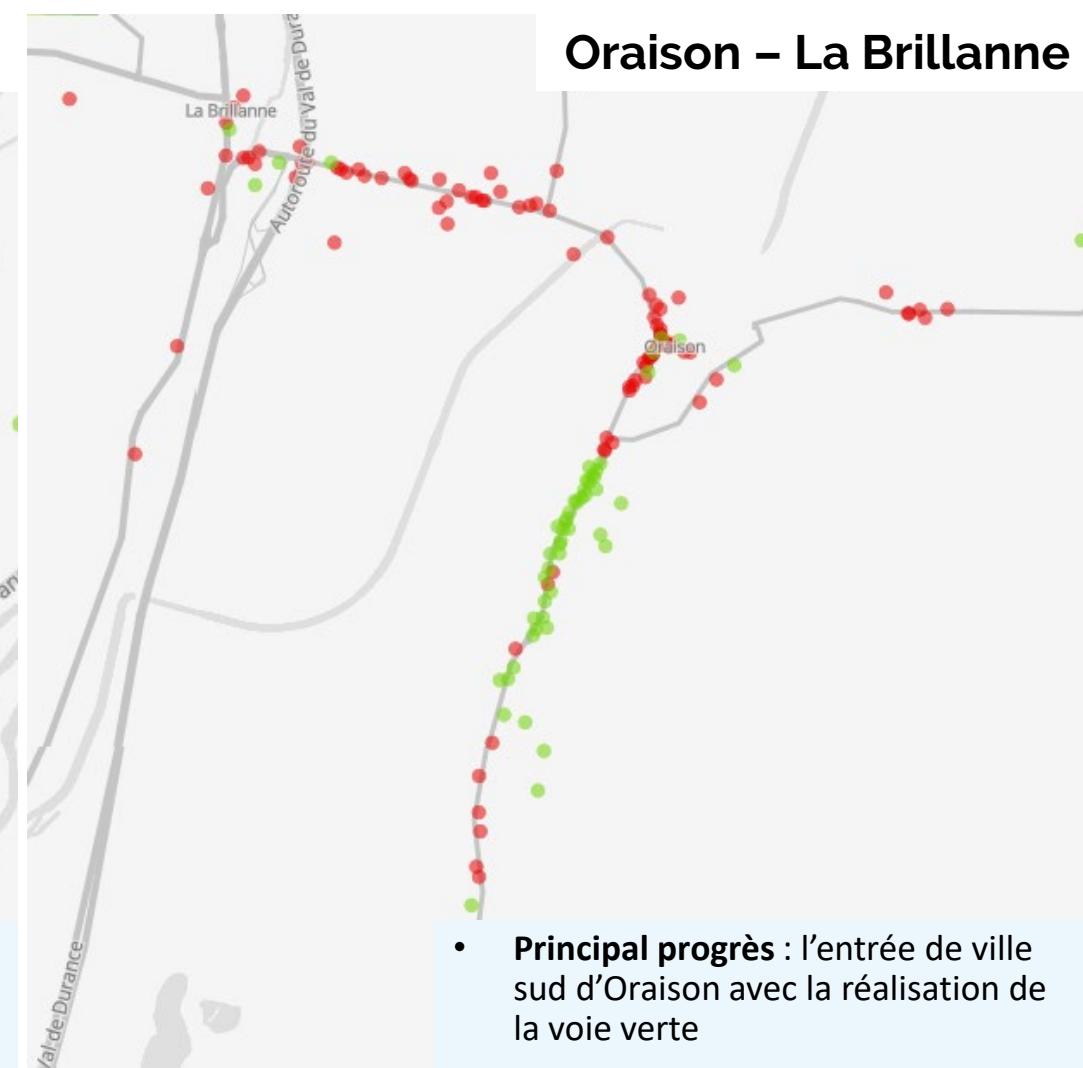
CLIQUEZ POUR MASQUER

Baromètre des villes cyclables 2021

Manosque



Oraison – La Brillanne

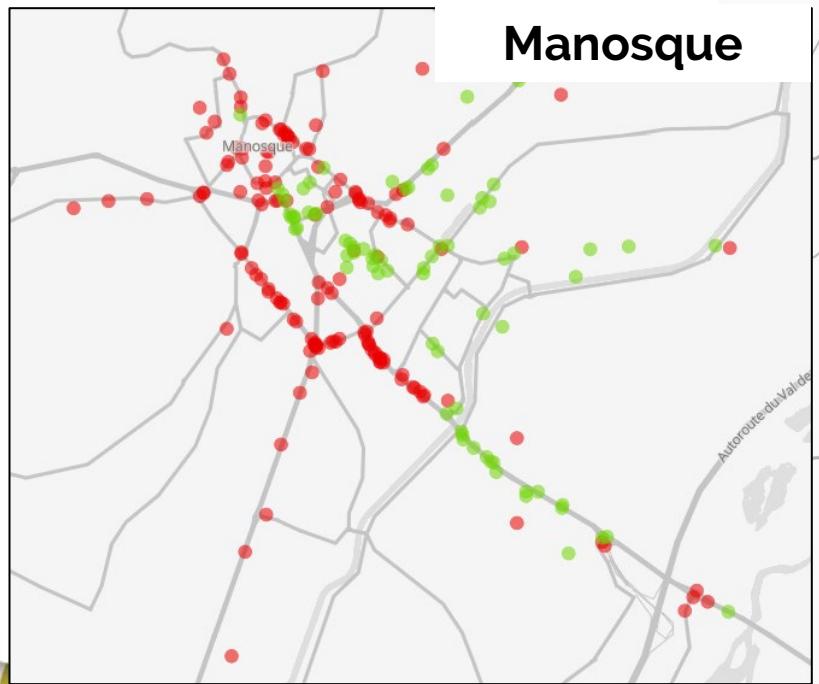




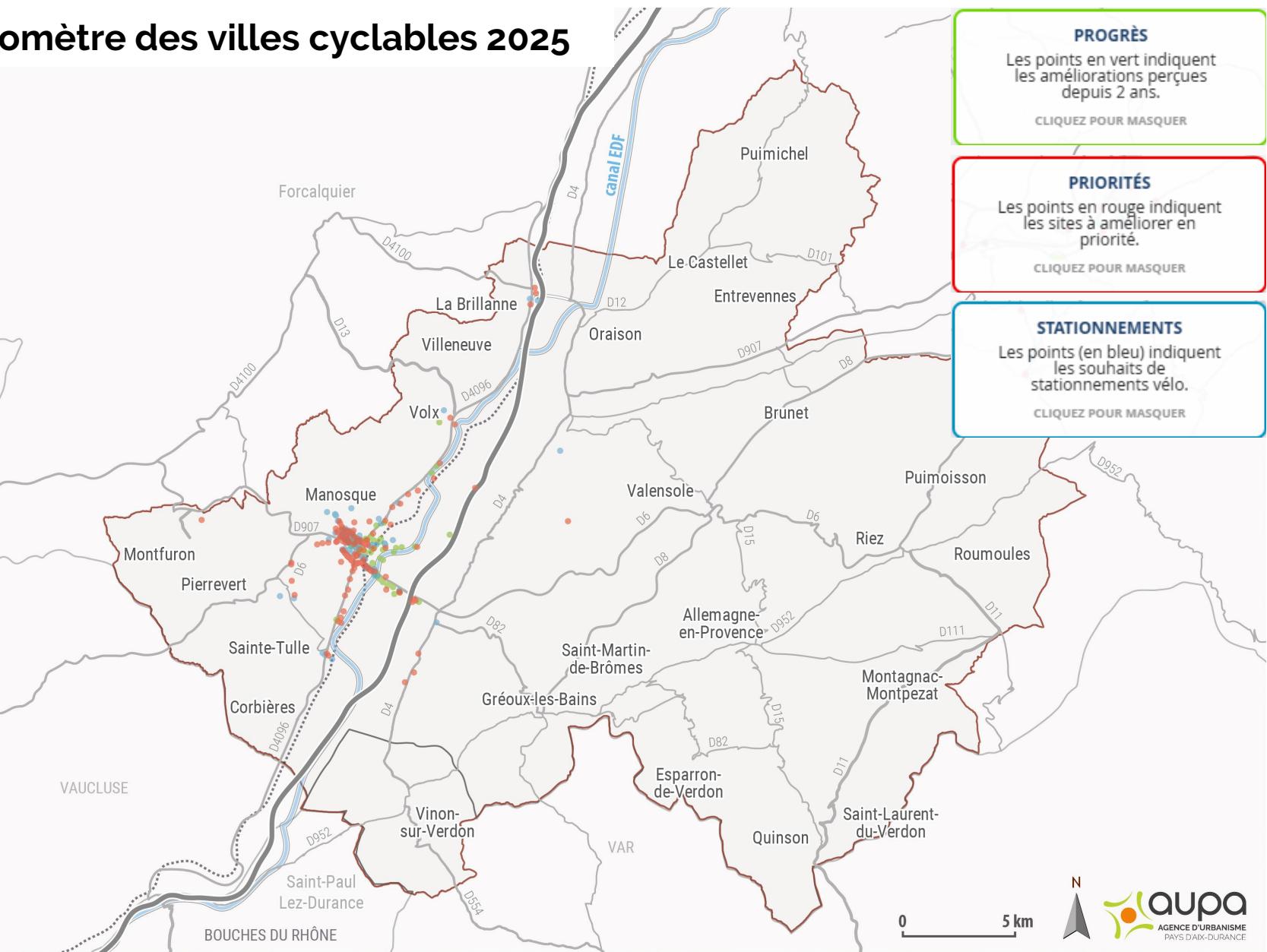
Le ressenti des usagers sur le vélo au sein de DLVAgglo

Un nombre moins important de réponses en 202,5 exceptées à Manosque

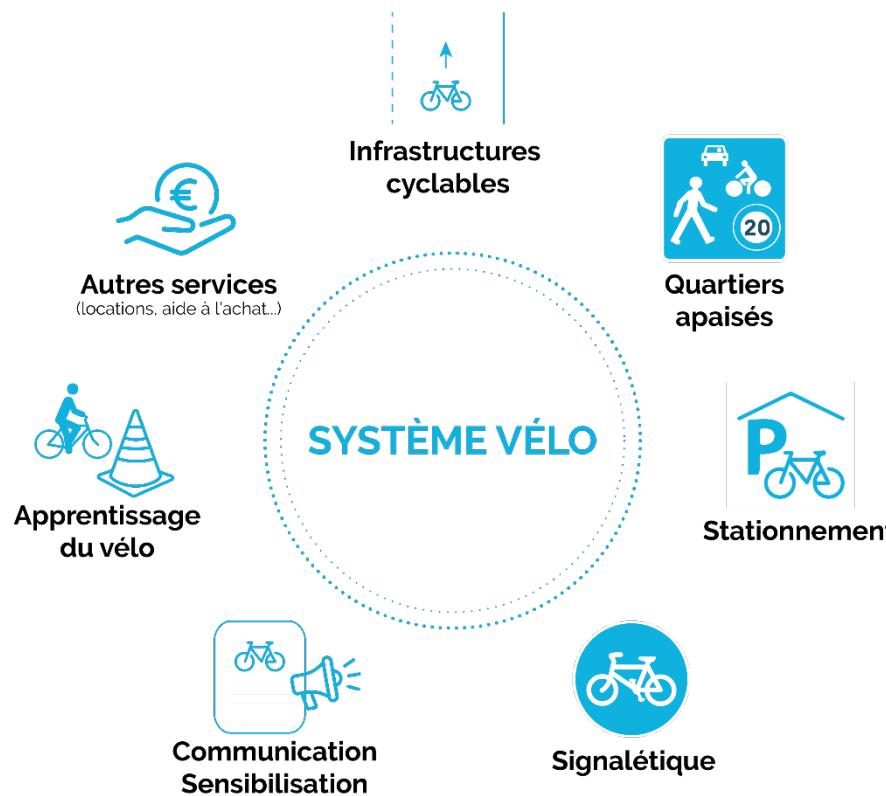
Des évolutions à Manosque à noter au niveau de l'avenue Jean Giono avec l'aménagement de la piste cyclable



Baromètre des villes cyclables 2025



Enjeux identifiés



Proposer un maillage cyclable continu et sécurisé à travers :

- **Un axe durancien colonne vertébrale** de la stratégie cyclable de l'agglomération
- Des **liaisons interurbaines complémentaires** se concentrant sur la pratique du quotidien



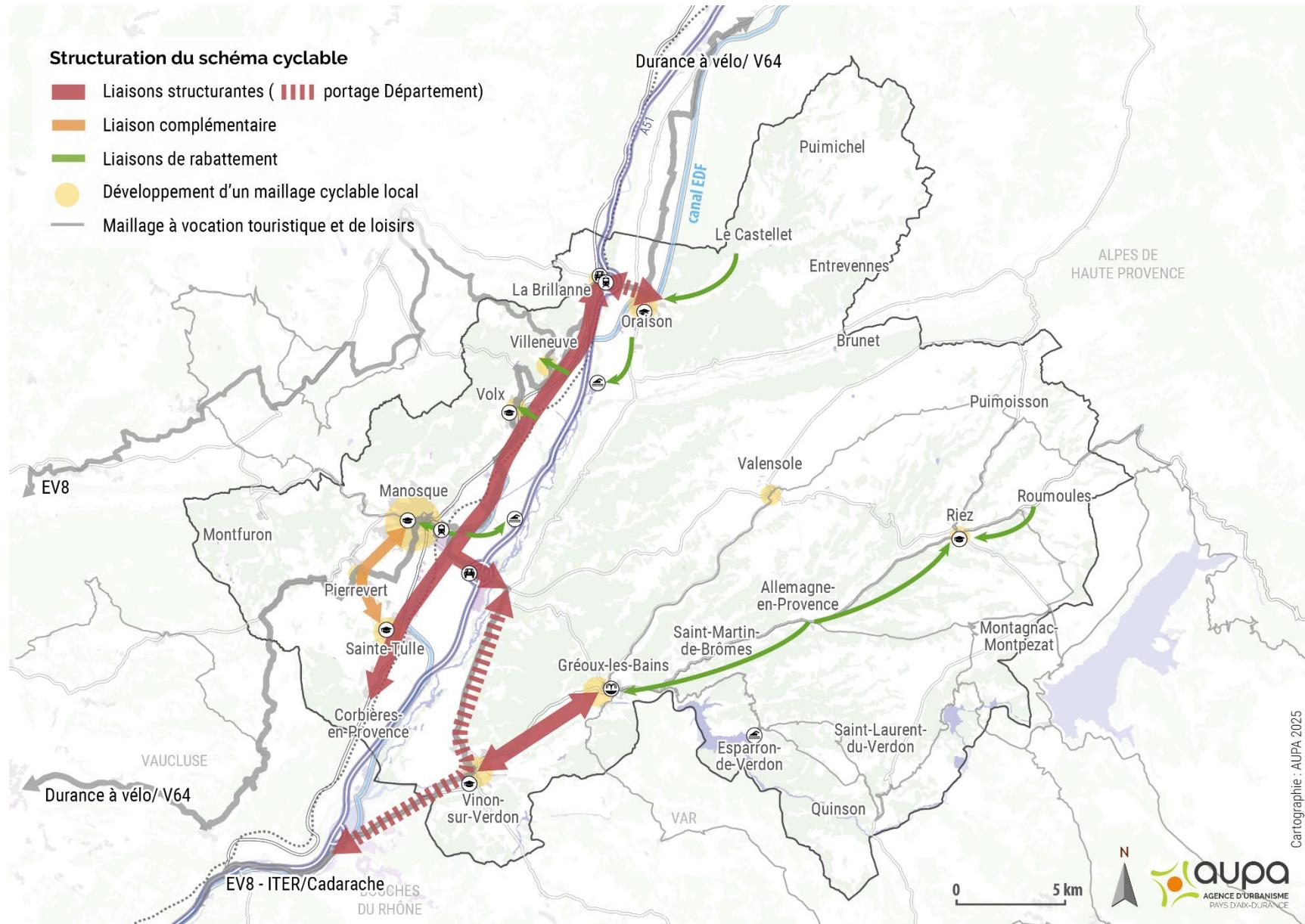
- Les **pôles d'habitations** (centres-villes, grands quartiers résidentiels)
- Les **pôles d'emplois et d'éducation** (lycées/collèges)
- Les **pôles de mobilités** (gares, aires de covoitage, arrêts de bus structurants)
- Les **pôles de tourisme et de loisir** (lac des Vannades, Gréoux-les-Bains, ...)

Accompagner la pratique cyclable par des équipements et services

Schéma de principe du maillage cyclable

Un schéma structuré par :

- **Un réseau d'armature cyclable constituant le socle du schéma de principe, en lien avec l'EV8 et la Durance à vélo :**
 - Oraison – Manosque - Corbières : principal axe de potentiel pour les déplacements utilitaires
 - Manosque – Vinon-sur-Verdon – Saint-Paul-Lez-Durance : connexion structurante de l'EV8 en projet qui desservira Cadarache/ITER
 - Vinon-sur-Verdon – Gréoux-les-Bains
- **Une liaison complémentaire** entre les polarités ayant un potentiel pendulaire
- **Des liaisons de rabattement** vers les principales centralités et équipements structurants
- Un enjeu transversal de **développer les aménagements au sein des communes**, en particulier vers les zones d'emplois et les établissements scolaires



Plan d'actions

Déclinaison de la stratégie en 6 axes



Axe 1 Aménager des itinéraires cyclables

- Infrastructures
- Jalonnement
- Entretien
- Suivi



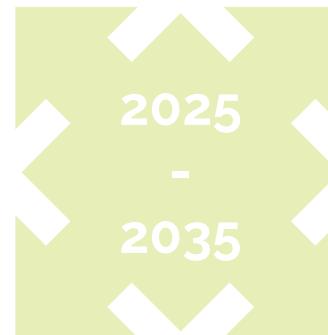
Axe 4 Réparer et entretenir son vélo

- Bornes et ateliers de réparation
- Recharge VAE



Axe 2 Déployer du stationnement adapté à la durée

- Intermodalité
- Proximité
- Etablissement scolaire



Axe 5 Savoir faire du vélo

- Savoir rouler à vélo
- Remise en selle



Axe 3 Se procurer un vélo adapté à son besoin

- Aide à l'achat
- Flotte de VAE
- Location de courte durée



Axe 6 Sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo

- Communication
- Sensibilisation
- Evénementiel

Axe 1 : Aménager des itinéraires cyclables



Action 1.1 Créer un réseau d'infrastructures cyclables performant

CONSTAT :

Le manque d'aménagements cyclables est le premier frein à la pratique du vélo. Les aménagements présents sur le territoire sont actuellement concentrés à Manosque et ne permettent pas de se déplacer entre les communes.

OBJECTIFS :

- Proposer un réseau continu, sécurisé et lisible
- Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements intercommunaux

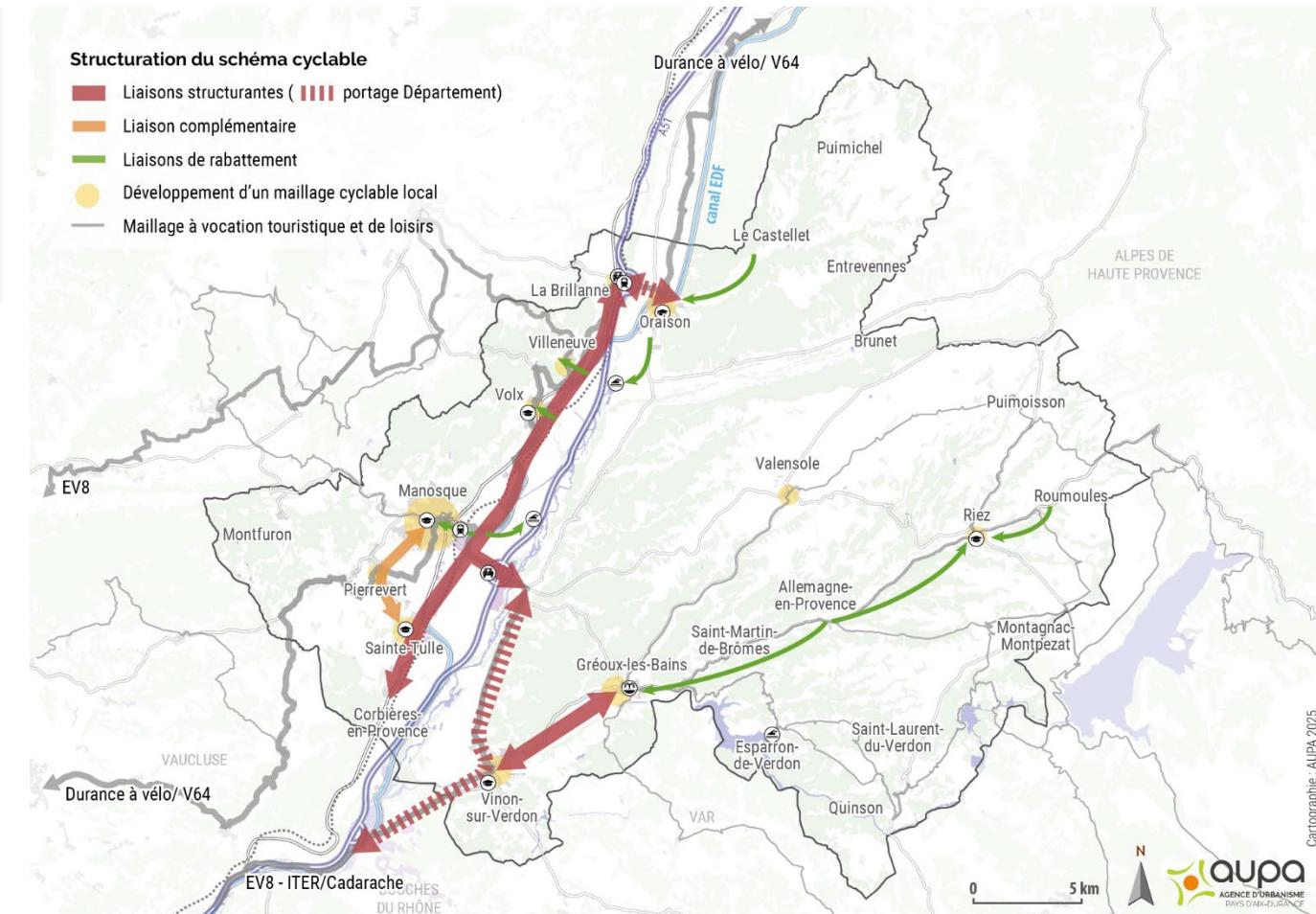
MISE EN ŒUVRE

1/ Aménager un itinéraire structurant sur l'axe Durancien

La priorité du réseau cyclable est l'aménagement d'un itinéraire cyclable structurant le long de l'axe Durancien. C'est un secteur à enjeu pour la pratique cyclable, car il correspond au passage de trois véloroutes voies vertes, La Durance à vélo et la V64 qui ont le même tracé sur cette portion de territoire et l'Euroméditerranée (EV8) à vélo. De plus, la majorité des flux de déplacements de DLVAgglo sont concentrés dans cette vallée.

L'itinéraire proposé cherche à suivre au maximum les berges du canal EDF de La Brillanne à Corbières en rive droite de la Durance. Avec une connexion au nord à réaliser entre la Brillanne et Oraison et au sud entre Manosque et Vinon-sur-Verdon.

Un axe structurant entre **Vinon-sur-Verdon** et **Gréoux-les-Bains** vient compléter le maillage





Axe 1 : Aménager des itinéraires cyclables

Action 1.1 Créer un réseau d'infrastructures cyclables performant

MISE EN ŒUVRE

2/ Développer des itinéraires complémentaires sur l'ensemble du territoire

En complément de l'axe structurant, **une liaison complémentaire** a pour objectif de compléter le réseau en reliant Pierrevert à Manosque et Pierrevert à Sainte-Tulle.

De plus, **des liaisons de rabattement** permettent de rejoindre :

- le centre des villages traversés par l'axe durancien ;
- les polarités de proximité depuis les communes environnantes ;
- les principaux équipements touristiques et de loisirs.

Le projet de renaturation du Colostre, mené par le PNR du Verdon, est l'occasion de réfléchir à l'aménagement d'une voie verte le long des berges qui permettra de rejoindre Gréoux-les-Bains et Riez depuis les communes voisines.

3/ Programmation et compétences

Le plan vélo apporte la **vision partagée à long terme du réseau cyclable à réaliser**. C'est une feuille de route qui prépare la mise en œuvre des aménagements cyclables. La programmation opérationnelle fine de sa mise en œuvre nécessitera un travail collaboratif entre DLVAgglo, les communes et les Départements.

La compétence voirie permet la réalisation des aménagements cyclables

Compétence détenue par le **gestionnaire de voirie**

- Commune : voirie communale
- Département : voirie départementale
- EPCI : voie qui lui appartient de plein droit ou optionnelle selon les cas

Deux options :

- **Transfert de compétence voirie** de la part des communes membres pour les voiries soumises à la détermination préalable d'un **intérêt communautaire**
- **Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage**, elle est encadrée par une durée et réalisée à titre gratuit

DLVAgglo : réalise les aménagements cyclables

Deux options :

- **Subventions** : le gestionnaire de voirie doit financer au moins 20% des aménagements cyclables
- « **Fonds de concours** » : le gestionnaire de voirie doit financer au moins 50% des aménagements cyclables

DLVAgglo : finance une partie des aménagements cyclables

Le Plan vélo est porté par DLVAgglo, il n'a **pas de caractère « opposable »** (pas d'obligation de réalisation, de délai...). La réalisation des aménagements cyclables revient au gestionnaire de voirie. DLVAgglo souhaite prendre en charge la réalisation des axes structurants non portée par le département 04. Les autres itinéraires seront de compétence communale ou départementale en fonction des voiries.

Le département des Alpes de Haute-Provence peut accompagner DLVAgglo, dans le cadre de son **programme d'aménagement de routes à faible trafic**, avec l'identification de sites d'expérimentation. Les tronçons à cibler pour effectuer ces expérimentations devront être des voies vertes avec un accès restreint ou des Chaussées à Voie Centrale Banalisée (CVCB).

DLVAgglo à travers son statut d'AOM et donc sa compétence d'organisation de la Mobilité assurera la coordination et le suivi de la mise en œuvre entre les acteurs.

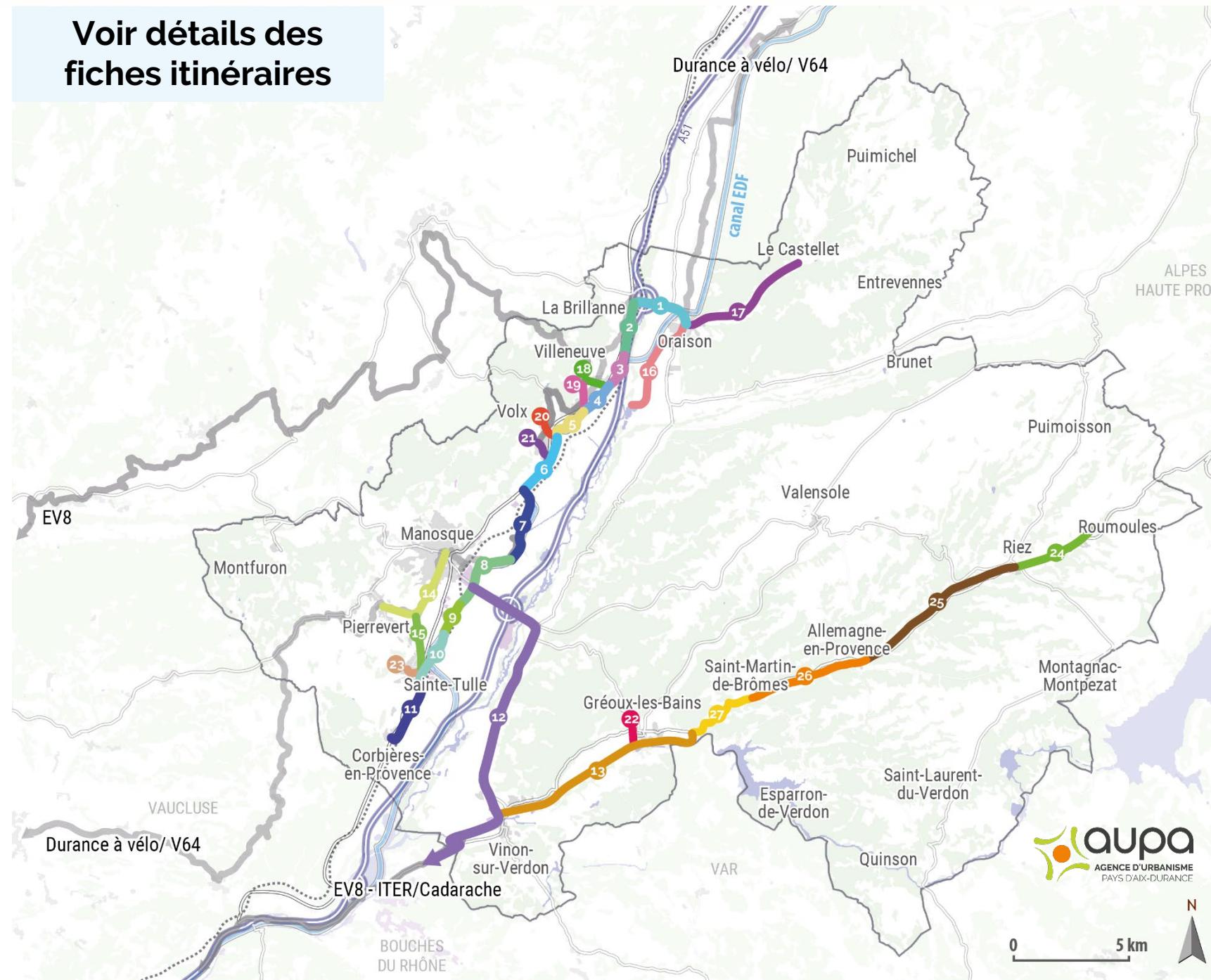
27 itinéraires cyclables

Axe durancien

Itinéraires

- 1 - Oraison - La Brillanne
- 2 - La Brillanne – Pont Canal
- 3 - Pont canal – Villeneuve
- 4 - Villeneuve
- 5 - Villeneuve – Volx
- 6 - Traversée de Volx
- 7 - Volx – Manosque
- 8 - Traversée de Manosque
- 9 - Manosque - Sainte-Tulle
- 10 - Traversée de Sainte-Tulle
- 11 - Sainte-Tulle - Corbières-en-Pce
- 12 - Manosque - Vinon-sur-Verdon
- 13 - Vinon-sur-Verdon - Gréoux-les-Bains
- 14 - Manosque - Pierrevert
- 15 - Pierrevert - Sainte Tulle
- 16 - Oraison - Les Buissonnades
- 17 - Oraison - Le Castellet
- 18 - Villeneuve centre
- 19 - Villeneuve sud
- 20 - Volx centre
- 21 - Volx collège
- 22 - Gréoux-les-Bains centre
- 23 - Sainte-Tulle Collège - Eco Campus
- 24 - Riez-Roumoules
- 25 - Riez - Allemagne-en-Pce
- 26 - St-Martin-de-Brômes - Allemagne-en-Pce
- 27 - Gréoux-les-Bains - St-Martin-de-Brômes

Voir détails des fiches itinéraires



Selon les variantes retenues un réseau cyclable d'environ 100 km

9 km
existants

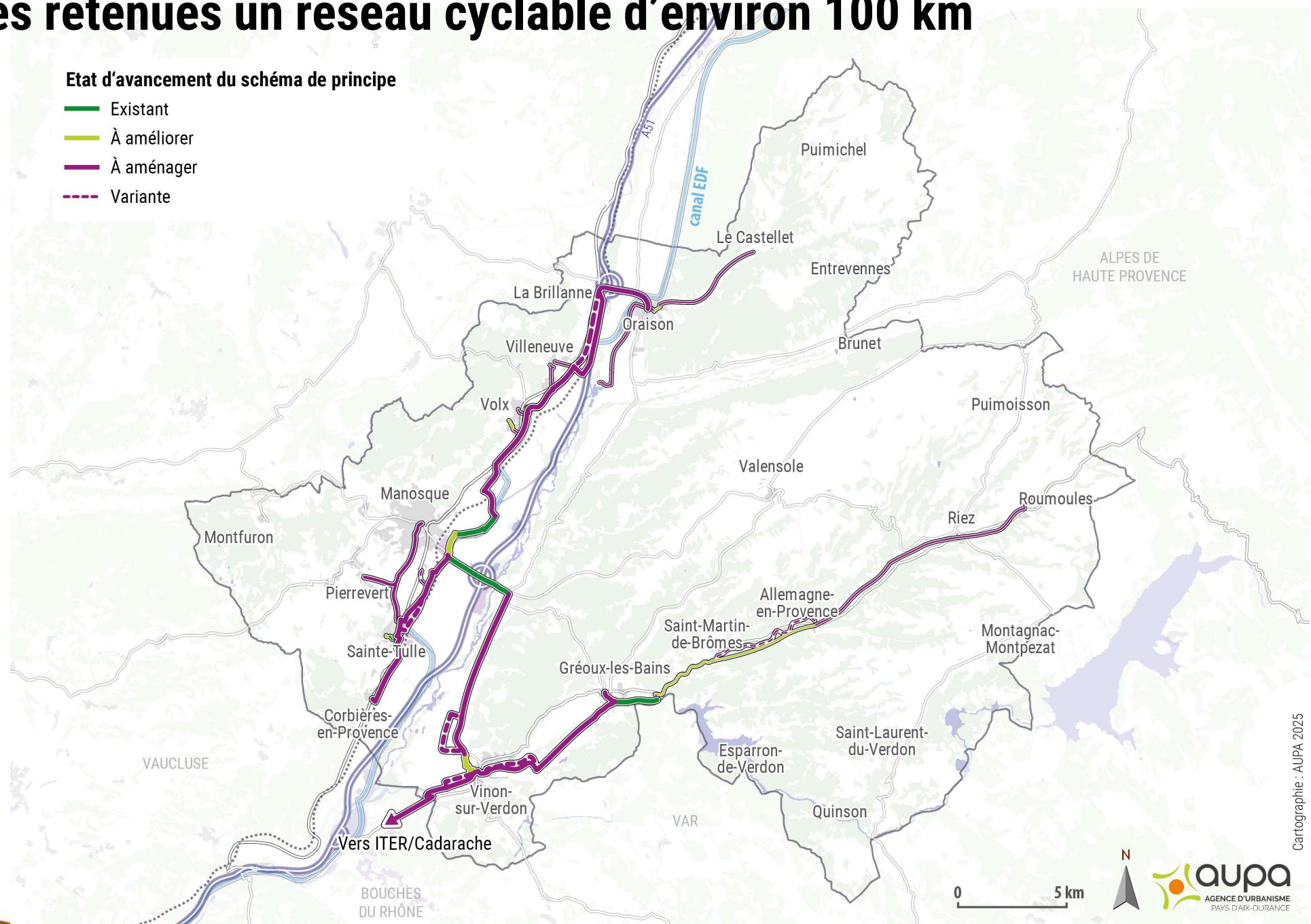
12 km
À améliorer

82 km
À aménager

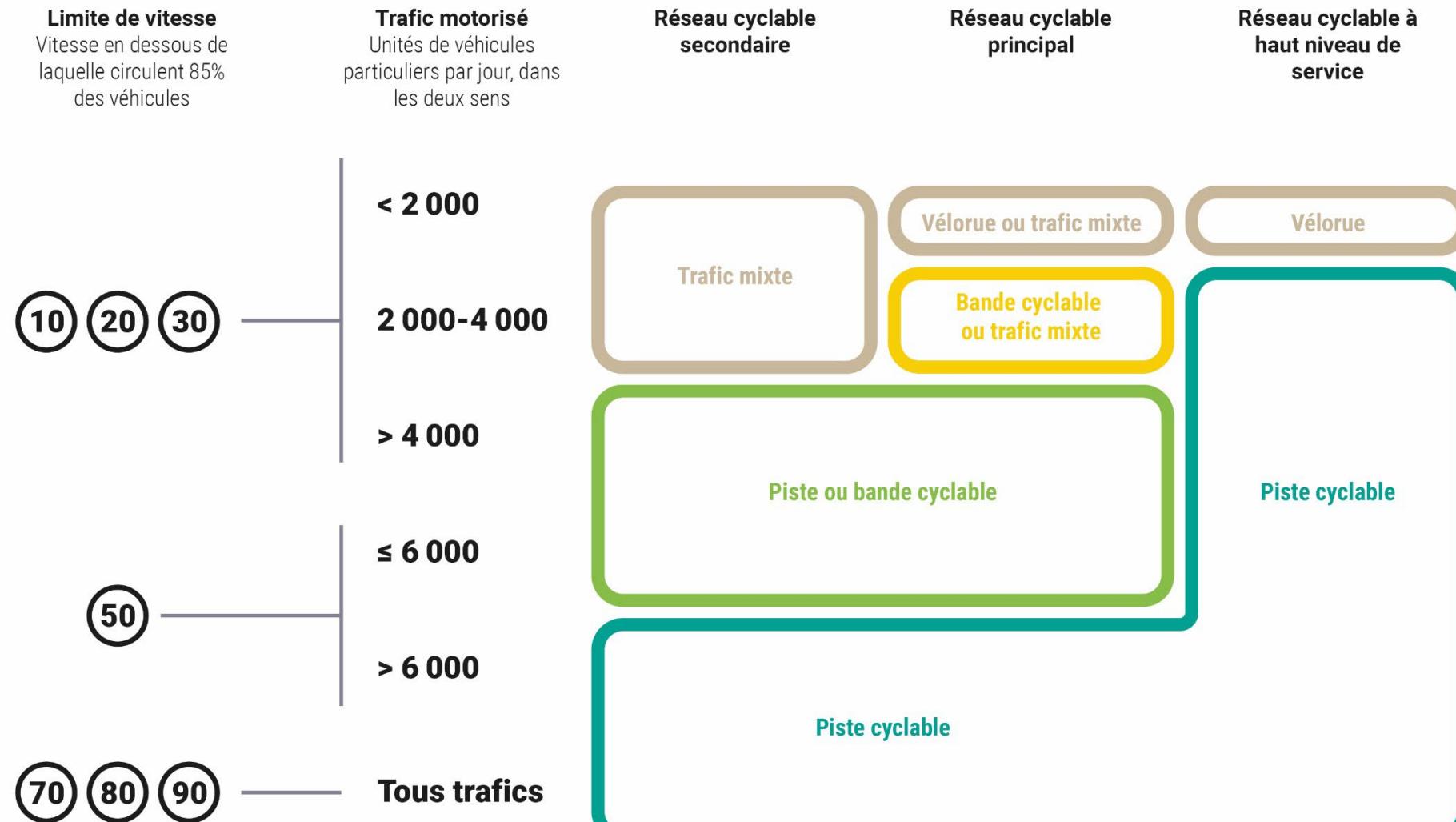
20% du linéaire est existant sur le réseau projeté, mais des améliorations sont à prévoir sur certains tronçons

Etat d'avancement du schéma de principe

- Existant
- À améliorer
- À aménager
- Variante



Comment choisir les aménagements ?



Données : CEREMA

Différents types d'aménagements

Aménagements cyclables



Voie verte

Espace **protégé de la circulation**

(sauf véhicules autorisés à y circuler), **indépendant** d'une voirie routière

Ouverts aux cyclistes et aux piétons

Largeur : 4 à 5m -> mini 3m



Piste cyclable

Voie réservée aux cycles et EDP motorisés (trottinette)

Séparée physiquement de la chaussée

Dimensions :

Unidirectionnelle : 2 à 2,5m -> mini 1,80m

Bidirectionnelle : 3m -> mini 2,5m jusqu'à 4m si fort trafic attendu



Bande cyclable

Voie réservée aux cycles et EDP motorisés sur une chaussée

Dimensions : 1,5m à 2m

Avec stationnement : zone tampon de 0,5m



Vélorue

- rue où **les cyclistes sont prioritaires** sur le trafic motorisé
- le **trafic y a été fortement réduit**
- l'**automobiliste** circule en tant qu'invité



Double sens cyclable

- **rue à sens unique**
- **ouvert à la circulation des cycles dans les deux sens de circulation.**
- Dispositif **par défaut sur toutes les voies limitées à 30 km/h** et moins
- **marquage horizontal au choix** : pictogramme, bande, piste cyclable ou rien, en fonction de la **largeur de la rue, la vitesse et le trafic**

Différents types d'aménagements

Trafic mixte



Zone 30

Périmètre urbain avec une **vitesse limitée à 30 km/h**, où les **aménagements favorisent la cohabitation pacifique de tous les usagers**



Zone de rencontre

Périmètre urbain avec **une vitesse limitée à 20 km/h**. Ouverte à tous les modes mais où le **piéton a la priorité** sur tous les autres usagers



Partage de voirie

Utilisation d'une **voirie secondaire (< 1 000 véh./jour et moins de 70 km/h)** avec un **marquage au sol possible** (pictogramme vélo) et un **panneau « partage de la route »**



Partage sans transit

Voirie en impasse pour automobilistes : systèmes de restriction d'accès (potelet, pierre...) mais **circulation possible pour les vélos** et les piétons



Chaussée à voie centrale banalisée

Cf. page suivante

Chaussée à voie centrale banalisée

CVCB en milieu urbain



Pont-Saint-Martin – route du Vignoble

CVCB hors milieu urbain



Saint-Rémy-de-Provence - D99A



Circulation des **véhicules au centre de la chaussée** (sur des voiries < 5000 véh./jour) et circulation **des vélos et des piétons sur les bandes**

Les véhicules sont autorisés à **utiliser les rives uniquement en cas de croisement avec un autre véhicule**

Dimensions à minima :
5,5m à 50km/h et 6m à 70km/h
avec des rives : **1,5m**

©AUPA



Le Croisic – D45 boucle de la côte sauvage



Salon-de-Provence – Voie Aurélienne

Voie verte avec accès restreint



Voie verte avec accès riverains



Chemin rural tracteurs + vélos



Voie verte avec dispositif d'accès vélos + tracteurs



Voie verte avec double impasse pour les riverains

Evolution de la réglementation en 2022

Le décret permet à l'autorité détentrice du pouvoir de police d'autoriser **par dérogation certains véhicules motorisés** à y circuler pour accéder aux terrains riverains.

Cette faculté rend par exemple possible la desserte par une voie verte de **parcelles forestières ou agricoles, d'habitations riveraines, d'équipements liés à un canal**

Vitesse maximale autorisée fixée à 30 km/h

Un réseau cyclable majoritairement sécurisé : 67% en site propre

**69 km
en site propre**
(voie verte, piste cyclable)

**10 km
aménagement sur
chaussée**
(bande cyclable, CVCB, double
sens cyclable)

**23 km
partage de voirie**
(zone 30, de rencontre, partage
de la route)

Typologie des aménagements

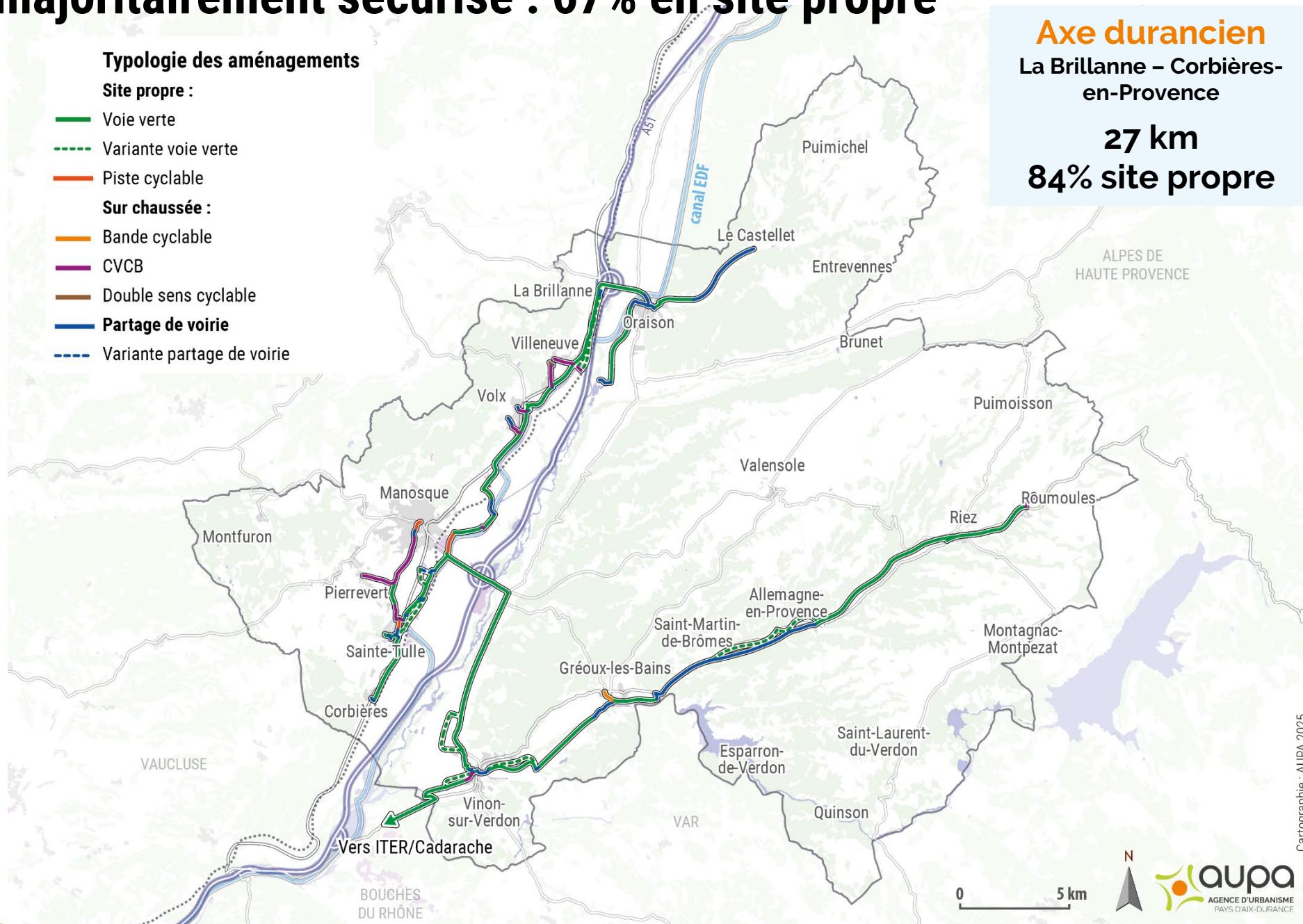
Site propre :

- Voie verte
- Variante voie verte
- Piste cyclable

Sur chaussée :

- Bande cyclable
- CVCB
- Double sens cyclable
- Partage de voirie

----- Variante partage de voirie



Coûts estimatifs par types d'aménagement

**MAITRISE D'OUVRAGE ENVISAGÉE
AVEC PREMIÈRES ESTIMATIONS
BUDGÉTAIRES
(hors aides et subventions diverses)**

Départements
16 km
7 M€

DLVAgglo
34 km
7 M€

Réseau empruntant des axes communaux
53 km
Coûts à affiner selon les aménagements choisis

Type	Aménagement	Coût (H.T)
Une meilleure cohabitation modes doux/ automobile	Zone de rencontre	100 à 500 €/ml selon l'intensité de pacification
	Zone 30	10 à 600 €/ml selon l'intensité de pacification
	Route partagée	3 €/ml
Aménagement en faveur des cycles	Piste cyclable	sans reprise de chaussée : 200 € à 300€/ml avec reprise de chaussée/busage : 300 à 700 €/ml
	Voie verte	250€ à 450€/ml en fonction du revêtement et de la structure existante (chemin ou non)
	Bande cyclable	sans reprise de chaussée : 40 €/ml par sens avec reprise de chaussée : 150 à 500 €/ml
	Double sens cyclable	15€/ml
	Couloir mixte bus / vélos	sans reprise de chaussée : 50 €/ml avec reprise de chaussée : 150 à 500 €/ml
	Chaussée à voie centrale banalisée	40 € à 100€/ml en fonction de la peinture simple ou avec des bandes colorées
	Vélorue	15 à 500€/ml selon les aménagements
	Passerelle	2 000 à 4 000 €/m ² selon la complexité de l'ouvrage



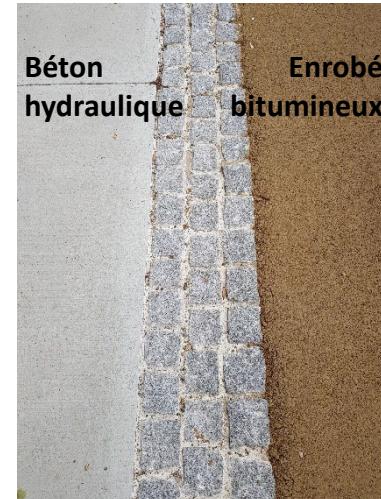
* Les coûts estimatifs correspondent aux solutions les plus sécurisées possibles pour la pratique du vélo du quotidien. Elles sont à adapter aux enjeux communaux et aux capacités budgétaires correspondantes.

Choix du revêtement et des marquages au sol

Revêtement des pistes cyclables et voie vertes

→ Privilégier le béton bitumineux (enrobés à chaud ou à froid)

- Très **confortable** pour les vélos, trottinettes, PMR et rollers
- **Longévité** (20 à 30 ans)
- Faible entretien**
- Possibilité de **changer la teinte du liant** (rouge, beige) pour une meilleure intégration paysagère
- **Résistance aux températures extrêmes** et **événements climatiques**
- **Meilleur ratio coût/bénéfice** : pollution de l'eau, bilan carbone, coût global (investissement/entretien) ...



Pistes cyclables et cheminement piéton bord de Loire - Nantes

Marquage au sol des bandes cyclables et pictogrammes

→ Privilégier un marquage avec une résine à froid ou thermocollée

- Plus durable que de la simple peinture
- Meilleur ratio coût global (investissement/entretien)

Type de marquage	Coût (€ /m ²)	Durée de vie	Entretien	Remarques
Peinture routière classique	3 à 6	0,5 - 2 ans	Fréquent	Économique, mais peu durable
Résine à froid / époxy	10 à 20	3 - 6 ans	Faible	Couleur vive, adhérence forte
Thermocollé / thermoplastique	20 à 35	5 - 8 ans	Très faible	Coût élevé, mais durable

Choix du revêtement et des marquages au sol

Type de revêtement	Durée de vie	Coût investissement	Coût fonctionnement	Confort de roulement	Type entretien
Bétons	30 ans	Moyen	Faible	Moyen à bon	<ul style="list-style-type: none"> Réfection des dilatations et joints Entretien spécifique nécessaire pour les revêtements colorés sur les zones de freinage Nettoyage haute pression à l'eau parfois nécessaire en plus du balayage
Pavés, dalles et briques	30 ans	Elevé	Moyen	Mauvais	<ul style="list-style-type: none"> Nécessité de joints en bon état, remplis et lisses en permanence Sensibles à l'envahissement des mauvaises herbes dans les interstices
Enrobés (dont matériaux bitumineux)	30 ans	Elevé	Faible	Excellent	<ul style="list-style-type: none"> Entretien peu coûteux rendant le rapport prix/durabilité des enrobés comparativement meilleur que les autres revêtements, malgré un prix plus élevé à l'investissement
Asphalte	15 à 20 ans	Moyen	Faible	Bon	<ul style="list-style-type: none"> Besoins en entretien peu importants en raison de la surface lisse Réparations faciles à mettre en œuvres
Résines et enduits superficiels	10 à 15 ans	Faible	Elevé	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> Nombreux rejets de cailloux si usage important Type de revêtement particulièrement dégradé au droit des intersections, impliquant des réfections fréquentes bien que peu coûteuses
Sols stabilisés (sable, grave)	5 à 10 ans	Faible	Elevé	Moyen à mauvais	<ul style="list-style-type: none"> Entretien plus fréquent nécessaire en fonction de l'usage : fréquentation des cyclistes et éventuel usage ponctuel par d'autres véhicules (exemple d'une voie verte autorisée à la circulation des engins agricoles ou des cavaliers) Très sensible aux eaux en ruissellement

Source : CEREMA – Coûts d'entretien des aménagements cyclables juin 2025



Axe 1 : Aménager des itinéraires cyclables

1.2 Jalonner les itinéraires cyclables

OBJECTIFS :

- Orienter les cyclistes vers les itinéraires aménagés
- Renforcer la **connaissance et l'efficacité du réseau cyclable**

MISE EN ŒUVRE

Le jalonnement s'effectue au moyen de panneaux spécifiques réglementaires de type Dv. La **continuité**, la **lisibilité**, la **simplicité** et l'**homogénéité** dans leur implantation sont indispensables pour que la signalisation soit efficace. Le maillage doit être continu mais pas excessif.

La signalisation **informe les usagers de leur position, identifie l'itinéraire utilisé, indique des destinations et prévient de changement de direction**.

Les indications à mettre en place :

- Sur de longues distances : les communes proches, les pôles principaux de type centre-ville, zone d'activités...
- Sur de courtes distances : les pôles secondaires de type école, pôle sportif...
- Le temps de parcours et/ou la distance

Où implanter les panneaux :

- Le long de l'itinéraire en section courante
- Aux entrées et sorties de commune
- A tous les carrefours
- Pour rabattre vers l'itinéraire : carrefours, pôles générateurs situés à proximité de l'itinéraire jalonné

Un marquage au sol peut venir compléter le jalonnement vertical directement sur la piste.

Les panneaux Dv sont utilisés dans la signalisation directionnelle et le repérage des itinéraires et réseaux cyclables. Ils se déclinent en panneaux d'identifiants, de position, de pré-signalisation et de confirmation issus de l'IISR cinquième partie dans sa version du 9 janvier 2019.

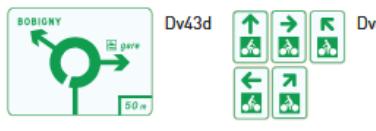
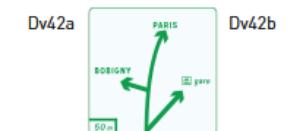
Panneaux d'identifiants



Panneaux de position



Panneaux de pré-signalisation



Panneaux de confirmation



Guide technique : Jalonner des réseaux et itinéraires cyclables – Vélo & territoires

Axe 1 : Aménager des itinéraires cyclables



Créer un organe de gouvernance

1

Créer une instance de gouvernance entre DLVAgglo, les départements et les communes afin de coordonner le plan de jalonnement. L'objectif est de fixer un budget commun, un cadre technique de référence et de définir un comité de pilotage.

2

Définir ce qu'on va signaler

Etablir un plan de jalonnement en définissant l'aire d'étude, les pôles et les liaisons à jaloner. Ce travail peut être réalisé en régie ou en externalisant. Cette étape permet de connaître toute la signalisation à mettre en place sur l'ensemble du réseau.

3

Mettre en place le jalonnement

Chaque maître d'ouvrage réalise les travaux sur son territoire ou à la possibilité de passer des conventions d'intervention. Une reconnaissance permet de préciser les secteurs à jaloner pour localiser les supports existants pouvant être utilisés et les nouveaux à planter.

4

Auditer le réseau et se doter d'un outil de gestion

Un audit du réseau réalisé à vélo permet de vérifier l'implantation du jalonnement. Pour faciliter le suivi et l'entretien il est intéressant de reporter l'ensemble des informations de jalonnement dans un SIG.

5

Faire vivre le jalonnement

Des visites périodiques permettent de vérifier la présence et la lisibilité des panneaux installés et de les remplacer si besoin. L'aménagement de nouveaux itinéraires peut justifier la révision du plan de jalonnement.



CC d'Erdre et Gesvres (44)

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT

- Investissements : selon gestionnaire voirie
- Coût de fonctionnement/entretien : gestionnaires de voirie

Coûts estimatifs

- *Plan de jalonnement : interne ou 20 à 30 K*
- *Jalonnement : environ 0,3€/ml en milieu rural*

PLANNING : en parallèle des aménagements cyclables

Axe 1 : Aménager des itinéraires cyclables



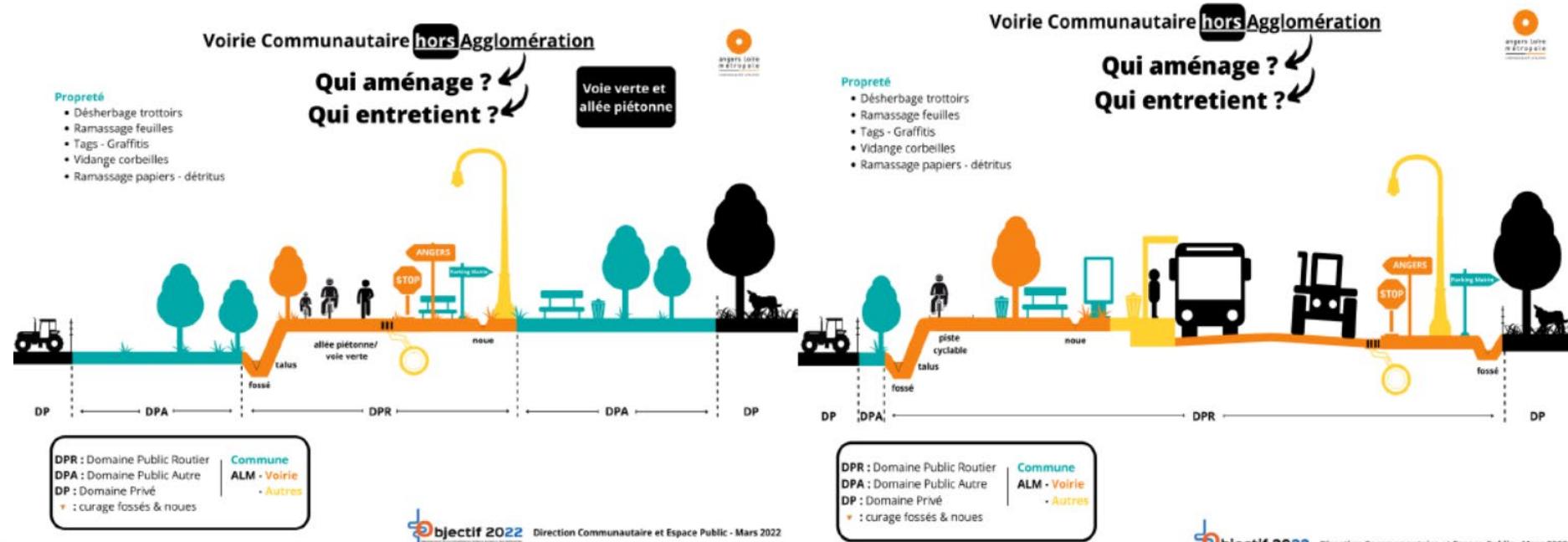
1.3 Assurer l'entretien et l'éclairage des infrastructures

Gestionnaire de voirie : compétence voirie constitue un **bloc insécable** :
création, entretien et aménagement de la voirie

**DLVAggo : peut conventionner pour l'entretien
des aménagements cyclables**

Deux options de convention avec une durée dans le temps bien définie :

- **Convention de gestion** : pour certaines voies
- **Convention de délégation de compétence** : pour tout ou partie de la compétence, définie quelle partie de la voirie est déléguée...



Exemple de répartition d'Angers Loire Métropole

Axe 1 : Aménager des itinéraires cyclables



1.3 Assurer l'entretien et l'éclairage des infrastructures

OBJECTIFS :

- Maintenir un bon niveau de confort, de sécurité et d'attractivité pour les cyclistes

MISE EN OEUVRE

1/ L'entretien des aménagements

Le gestionnaire et le budget d'entretien doivent être définis le plus tôt possible, en amont de la réalisation des infrastructures. Il revient au gestionnaire de voirie d'assurer l'entretien courant. Pour de plus gros entretiens, il est possible d'envisager d'autres pistes de financement. Des conventions avec les gestionnaires de voirie ou EDF Hydro pour l'axe durancien pourront être créées afin de définir les modalités d'entretien.

Pour assurer le suivi et la planification de l'entretien, il est recommandé de :

- Etablir un **plan de contrôle visuel** des infrastructures
- Mettre en place un **système de remontée d'anomalie** (application, site web des communes...)
- Hiérarchiser et prioriser** les interventions selon la gravité et l'usage des axes
- Conserver un historique** des interventions pour planifier les réfections à long terme

Plusieurs points de vigilance sont à prendre en compte pour l'entretien :

- Revêtement** : surveiller les fissures, trous, déformations, racine d'arbres, affaissement...
- Joints et bordures** : vérifier la transition entre les aménagements cyclables et la chaussée ou les trottoirs
- Drainage** : s'assurer que les eaux de pluie s'écoulent bien
- Marquage au sol** : maintenir la visibilité des lignes, pictogrammes et zones colorées
- Végétation** : surveiller la végétation envahissante pour préserver la visibilité et la largeur utile

La fréquence d'entretien des aménagements va dépendre du choix du revêtement ou du marquage retenu, c'est pourquoi il est important de bien prendre en compte ce critère en amont.

Entretien courant	Inspection	Entretien courant	Réfection
Revêtement	3 fois par an	1 à 2 fois par an	Selon le type
Jalonnement	1 à 2 fois par an	Selon les besoins	3 à 5 ans
Marquage	2 fois par an	1 passage tous les 2 à 3 ans	
Elagage et désherbage		1 à 4 passages par an	
Nettoyage et déneigement		1 à 2 fois par mois à adapter selon la météo	

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT

- Gestionnaires de voirie

Coûts estimatifs

Ratio : 1,5€ à 6€/ml/an selon le type d'aménagement

PLANNING : action annualisée dès la réception des aménagements cyclables

Axe 1 : Aménager des itinéraires cyclables



1.3 Assurer l'entretien et l'éclairage des infrastructures

MISE EN OEUVRE

2/ L'éclairage des secteurs à enjeux

L'**éclairage des pistes cyclables** sécurise et guide les cyclistes dans leur trajet, il participe au confort des déplacements. Toutefois, il est important de prendre en compte la faune nocturne et de limiter la pollution lumineuse des infrastructures. Le niveau d'éclairage est à adapter en fonction du type d'itinéraires :

Typologie	Niveau d'éclairage	Remarque
Piste en milieu urbain	5 à 7 lux	Peut être réduit si trafic faible
Voie verte ou itinéraire interurbain	2 à 5 lux	Éclairage ponctuel recommandé (zones à risque)

Les aménagements réalisés en **milieu urbain** avec un éclairage public ne nécessiteront pas de dispositif supplémentaire. Pour les secteurs en étant dépourvus, **des mâts solaires** peuvent être une option, cette solution nécessite toutefois du génie civil et peut avoir un coût important.

En **zone naturelle ou périurbaine**, l'éclairage peut être ponctuel par exemple dans les zones à risque : zone de croisement, virage, intersections. Un système de **bornes basses solaires** ayant des flux dirigés vers la chaussée, peut être une solution plutôt qu'un éclairage en hauteur. L'éclairage peut varier grâce à un détecteur de mouvement ou des niveaux lumineux.



Eclairage autonome et solaire d'une voie verte

D'autres solutions peuvent être envisagées pour guider, sans éclairage, les cyclistes sur ces itinéraires longue distance :

- **Les adjuvants aux peintures classiques** : il est possible d'accroître la lisibilité du marquage avec des adjuvants aux peintures, renforçant leurs propriétés réfléchissantes (ce qui suppose donc la présence d'un éclairage sur le vélo).
- **La peinture photoluminescente** : en expérimentation dans plusieurs territoires, ce dispositif absorbe l'énergie du rayonnement solaire pour la restituer la nuit, délimitant selon le marquage les zones de dangers ou de séparations, pendant environ 10h.
- **Les plots solaires** : ils sont rechargés par la lumière solaire et permettent un balisage de l'infrastructure cyclable la nuit. Ne dépassant que très peu du sol, ils limitent les risques de chute.
- **Les revêtements clairs** : ce dispositif aide le cycliste à distinguer l'infrastructure grâce à l'adaptation de l'œil à l'obscurité.



Marquage de guidage photoluminescent



Plot solaire - Lyon

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT

- Gestionnaires de voirie

Coûts estimatifs

- 110€/ml mâts solaires
- 50€/ml plots solaires
- 5,50€/ml marquage photoluminescent

Budget à définir selon les aménagements

PLANNING : en parallèle des aménagements cyclables

Axe 1 : Aménager des itinéraires cyclables



Action 1.4 Assurer le suivi de la pratique vélo

OBJECTIF :

- Suivre les évolutions et les tendances de la pratique par récupération et exploitation des données d'usages

MISE EN OEUVRE

Le suivi de la pratique cyclable permet de mesurer, comprendre, ajuster et valoriser la politique cyclable. C'est à la fois un outil d'aide à la décision, un levier de transparence et un moyen d'optimiser les investissements publics.

Pour assurer le suivi, plusieurs méthodes peuvent être déployées :

- **Mettre en place un suivi des données** : proposer une méthode de travail aux communes afin de recueillir des informations sur les actions réalisées (aménagements cyclables, stationnement vélo...) Le processus peut se faire par un e-mail d'échange annuel, un tableau de suivi partagé ou encore une carte interactive.
- **Installer des compteurs** : a minima deux compteurs vélos fixes, types boucles magnétiques, pourront être déployés sur l'axe Durancien (au nord et au sud de Manosque) afin de suivre la pratique. Trois compteurs fixes du département 04 sont déjà présents sur DLVAgglo, en complément de ces compteurs le CD04 peut installer deux compteurs vélos mobiles pour compléter les données.
- **Réaliser des enquêtes/sondages en ligne** afin d'avoir des retours d'expériences sur les actions mises en place. Ces enquêtes pourront cibler une action spécifique (par exemple un aménagement cyclable réalisé) ou évaluer la politique cyclable de manière générale (par exemple tous les 2 ans).



Compteur permanent – ©eco-compteur

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT

- Investissement : DLVAgglo
- Fonctionnement/entretien des compteurs : Communes

Coûts estimatifs

Compteur tube : 2 500€

Compteur permanent : 3 000 à 7 000€

+ 600€/an pour la collecte des données

PLANNING :

Suivi annuel en interne

Enquête ponctuelle ou bi-annuelle à partir de 2028

Installation des compteurs en parallèle des aménagements



Axe 2 : Déployer du stationnement adapté à la durée

CONSTAT

L'usage du vélo est conditionné par la possibilité de pouvoir stationner son vélo chez soi, mais également dans les lieux de destinations des cyclistes (travail, achats, loisirs...). L'offre doit prendre en compte la durée de stationnement des cyclistes, plus elle sera longue plus l'offre doit être sécurisée. Le vol constitue le 2ème frein à l'usage du vélo en ville.

OBJECTIF

- Favoriser la pratique du vélo en **simplifiant le stationnement** pour les usagers
- Éviter le stationnement sur voirie et sur du mobilier urbain qui peut **gêner les déplacements piétons**
- **Sécuriser le stationnement** et améliorer le confort des usagers

Pour satisfaire les usagers, les stationnements vélos doivent être **localisés à proximité des points structurants du territoire** : centres commerciaux et zones commerçantes, établissements scolaires, lieux de loisirs, pôles d'échanges, établissements administratifs, pôles d'activités et d'emplois, logements collectifs... Mais également être **en cohérence avec les liaisons cyclables existantes et en projet**.

Pour une utilisation optimale, le stationnement devra :

- Être très **accessible, visible, signalé** : à proximité immédiate de la voirie
- Être **bien éclairé, exposé à la vue** (éviter les recoins ou les zones d'ombre)
- Comporter des **systèmes d'attache efficaces** permettant **de fixer à la fois la roue et le cadre** du vélo à un point fixe (les racks et pinces roues sont à proscrire)
- Être **stable** pour supporter un vélo pouvant être chargé
- Être **facile à entretenir**
- Avoir des **dimensions facilitant l'attache** et acceptant tous les types de vélos (cargos, sacoches...)

Durée	Localisation	Equipement	Espace alloué
Courte durée	Au plus près des commerces, équipements, services...	Arceaux classiques	Minimum 4 places
Moins de 2h			
Moyenne durée	Établissements scolaires, entreprises, arrêts de bus structurants	Arceaux abrités	Minimum 10 à 20 places
Quelques heures			
Longue durée	PEM, secteurs résidentiels non équipés d'espaces privatisés, centre-ville pour les vélotouristes	Box vélo individuels ou collectifs	A définir en fonction de la localisation
Plus de 6h		Relais vélos	

Axe 2 : Déployer du stationnement adapté à la durée

Action 2.1 Installer du stationnement longue durée sécurisé

MISE EN OEUVRE

1/ Stationnements sécurisés dans les pôles d'échanges de proximité

En complément des stationnements sécurisés collectifs existants dans les gares de Manosque, de la Brillanne et à l'aire de covoitage de Manoque, il est proposé **d'aménager des stationnements sécurisés individuels dans les futurs pôles d'échanges de proximité**. Ces derniers ont vocation à concentrer plusieurs services de mobilité (arrêts de bus, places de covoitage...).

L'emplacement de ces PEM de proximité seront à affiner dans le cadre du PDMS de DLVAgglo.

Afin de faciliter l'utilisation des box par les vélotouristes, une réflexion sur le modèle de fermeture des box est à initier à l'échelle du bassin de mobilité, voire avec les bassins voisins, dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité.



Box individuels à Apt et La Seyne-sur-Mer

2/ Accompagnement des communes et entreprises

Le relief, notamment pour les villages perchés, peut être un frein à la pratique, mais il peut être évité par l'utilisation de vélos à assistance électrique (VAE). Les VAE ayant un coût d'achat important, il est préférable de pouvoir sécuriser leur stationnement afin d'éviter les vols. Or, dans les noyaux villageois, les habitants ne disposent souvent pas de parkings ou d'espaces de stockage au sein de leur logement.

Pour encourager leur pratique du vélo, des box sécurisés peuvent être implantés dans les centralités par les communes.

Dans les entreprises, le problème du stationnement des vélos peut également survenir. Que ce soit en zone d'activités ou en zone urbaine, des locaux ou abris vélos ne sont pas toujours disponibles pour les employés et peuvent être un frein à la pratique du vélo.

DLVAgglo peut accompagner les communes et les entreprises dans leur équipement grâce à la **réalisation d'un guide de sensibilisation et d'aides techniques sur le stationnement vélo**. Un groupement de commande peut également être une solution afin de baisser les coûts d'achat des dispositifs.

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT : DLVAgglo, communes, Entreprises, Région
Coûts estimatifs

- 1 000 à 2 000€/place
- Livret d'aide aux communes et entreprises : 5 000€

PLANNING : Box individuels 2026-2030 ; Guide 2026-2027

Axe 2 : Déployer du stationnement adapté à la durée

Action 2.2 Compléter l'offre en stationnement de courte durée avec la pose d'arceaux

MISE EN ŒUVRE

Les pôles prioritaires à équiper en stationnements vélos de courte durée sont les équipements publics (administratifs, sportifs, culturels...) et les pôles commerciaux importants (centre-ville, rues commerçantes...). Il est préférable de déployer un maillage fin avec de petits parcs de stationnement à proximité des équipements (4 à 8 places) plutôt que de centraliser de grandes poches de stationnement.

Aujourd'hui, plusieurs communes sont équipées de quelques stationnements vélos, mais en dehors de Manosque, qui a amorcé un déploiement progressif d'arceaux, ce sont souvent des râteliers ou des pinces roues. Or ces types de stationnement sont à proscrire, ils ne sécurisent pas l'attache du vélo (augmentation du risque de vol), peuvent voiler et abîmer les roues.

L'installation de stationnement vélo sur l'espace public est une compétence des communes, DLVAgglo, en complément de son livret pédagogique, peut accompagner les communes à déterminer les lieux d'implantation privilégiés des stationnements vélos.



©CEREMA

Le stationnement vélo est peu consommateur d'espace, une place de voiture peut accueillir 10 places de vélos. Les arceaux en dehors des espaces publics pourront être privilégiés sur la chaussée au niveau des intersections, car ils ne gênent pas la visibilité contrairement au stationnement automobile. La Loi d'orientation des mobilités a introduit la neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026, l'espace libéré peut donc profiter au stationnement vélo.

51



Pinces roues et râtelier à éviter



Arceaux vélos à Manosque



©Collectif 37 et VéloGalaxie

©AUPA

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT : DLVAgglo, communes

Coûts estimatifs

- Ratio arceau : 100 à 200€
- Livret d'aide aux communes et entreprises : 5 000€

PLANNING : 2026-2028

Axe 2 : Déployer du stationnement adapté à la durée

Action 2.3 Doter les établissements scolaires non équipés d'abris vélos/trottinettes

MISE EN ŒUVRE

En complément des arceaux à installer devant les écoles, pour les parents, il est proposé **d'installer du stationnement pour les élèves et les employés à l'intérieur des établissements scolaires.**

Des racks peuvent être envisagés dans les cours d'écoles pour limiter les coûts, les vélos des enfants étant plus légers et ne risquant pas d'être abimés.

Un recensement des besoins sera à réaliser en partenariat avec les communes, les départements (04 et 83) et la Région afin de définir le nombre de places nécessaire dans les différents établissements du territoire et leurs lieux d'implantation possibles.

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT : Communes, Départements et Région

Coûts estimatifs

100 à 200€/place trottinette

500 à 1000 €/ place en abri

PLANNING : 2026 : échanges avec les partenaires
2026-2028 : déploiement du stationnement



Stationnement vélos et trottinettes



Axe 3 : Se procurer un vélo adapté à son besoin

CONSTAT :

Il peut parfois être difficile de s'équiper. Selon les budgets, l'achat d'un vélo et d'autant plus pour un vélo à assistance électrique (VAE) peut être onéreux.

OBJECTIF :

- Offrir des solutions souples et économiques pour l'équipement en vélos et VAE des habitants, des touristes et des salariés

Action 3.1 Elargir l'aide à l'achat de vélo

MISE EN OEUVRE

L'aide à l'achat de VAE de DLVAgglo sera poursuivi sur un mode de fonctionnement élargi. Actuellement, la prime vélo concerne l'achat d'un VAE neuf chez un vélociste du territoire, sur justificatif d'un trajet domicile-travail au sein de DLVAgglo.

Il est proposé d'élargir l'aide au niveau à de nouveaux **types de vélo** : par exemple un vélo mécanique, un vélo cargo, allongé ou adapté aux situations de handicap. L'enveloppe budgétaire peut être fractionnée en nombre d'aides par vélo.

Il est également proposé d'élargir le périmètre géographique des origines/destinations en lien avec DLVAgglo.

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT : DLVAgglo

Coûts estimatifs
budget 15 000€

PLANNING : aide annualisée

2027-2030 : expérimentation du nouveau dispositif



200€ DE PRIME

Pour l'achat
d'un vélo électrique

ÇA PERMET D'AVANCER !



1ER ARRIVÉS,
1ER SERVIS !



BÉNÉFICIEZ DE CETTE PRIME
EN VOUS RENDANT CHEZ UN
COMMERÇANT DE CYCLE DU
TERRITOIRE DE DLVAGGLO.

RENSEIGNEMENTS ET FORMULAIRE
DLVA.fr
DE DEMANDE SUR DLVA.FR

DLVAGGLO S'ENGAGE POUR VOTRE MOBILITÉ



Axe 3 : Se procurer un vélo adapté à son besoin

Action 3.2 Expérimenter la mise en place d'un système de vélo de location courte durée

MISE EN OEUVRE

DLVAgglo souhaite expérimenter la mise en place d'un système de location de vélo de courte durée. Cette expérimentation sera intégrée dans le futur contrat de transport (nouvelle DSP début septembre 2027).

Le prestataire retenu doit proposer une solution de location dans son offre. Les critères de fonctionnement sont à définir : public cible, durée de location, localisation des vélos, tarifs, mode de dépose des vélos (station fixe, free-floating ou hybride avec des zones virtuelles)...

Quelques propositions peuvent d'ores et déjà être formulées compte tenu du territoire pour la définition du contrat :

- **Privilégier la mise à disposition de VAE** pour pallier le relief du territoire.
- **Cibler les lieux d'implantation** : sur la commune de Manosque, dans les principales communes, au sein des principaux pôles d'activités et touristiques.
- **Expérimenter une location sur une année complète** pour répondre aux besoins des habitants et pas seulement aux visiteurs.
- **Privilégier un modèle hybride** (avec des stations légères ou virtuelles) pour limiter le coût d'infrastructure, tout en gardant une bonne maîtrise de l'espace public.
- **Prévoir une flotte initiale modérée** avec une marge d'extension.

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT : DLVAgglo à travers la DSP

Coûts estimatifs

- A définir avec le prestataire de la DSP

PLANNING : septembre 2027

Type de dépôt	Flexibilité	Coût infrastructure	Maîtrise de l'espace public	Exemples
Station fixe	Faible	Elevé	Excellent	Le vélo, Vélib'
Free-floating	Très élevée	Faible	Faible	Lime, Pony
Hybride (zone virtuelle, station légère)	Moyenne à élevée	Moyenne	Bonne	Fifteen, Pony, ZOOV



Station légère VAE Vilvolt – CA Epinal



Station légère - Issoire



Station légère VAE Bourgs sur Colagne



Axe 3 : Se procurer un vélo adapté à son besoin

Action 3.3 Acheter des flottes de vélos en lieu et place de certaines voitures des collectivités

MISE EN OEUVRE

1/ Une flotte de VAE à DLVAgglo

La mutualisation d'une flotte de VAE à la place de certaines voitures de fonction apporte plusieurs avantages aux collectivités :

- **Une réduction des coûts** à la fois sur l'achat, l'entretien et le fonctionnement.
- **Un gain de temps en milieu urbain** : les VAE permettent d'éviter les bouchons, les problèmes de stationnement et optimise les trajets inter-sites.
- **Montre une exemplarité** : équiper les agents en VAE pour les déplacements professionnels montre l'exemple et renforce la crédibilité des politiques de mobilité durable.

DLVAgglo peut s'équiper d'une flotte de vélos partagés qui seront mis à disposition des agents pour leurs déplacements professionnels. Les VAE sont ainsi mis en pool comme les voitures de la collectivité. La flotte peut être acquise ou louée par la collectivité. Si c'est une acquisition, les vélos peuvent être stockés dans des stations virtuelles (local, garage...) et réservés via une application ou via un système de vélos stations qui permettent la recharge des vélos tout en sécurisant le stationnement des vélos.



VAE municipaux Aix-en-Provence

Les collectivités ayant testé ce type de service mettent en exergue quelques points de vigilance :

- **La réservation des véhicules doit être la plus facile possible** : mutualiser le logiciel de réservation des véhicules et des VAE peut être une solution pour faciliter l'accès aux VAE tout en gardant un suivi sur l'utilisation des VAE.
- **La communication et l'animation sur l'offre disponible sont primordiales** : des séances d'essai, une micro-formation, des ambassadeurs au sein de la collectivité, le prêt du VAE pour un test domicile/travail peuvent être des solutions pour faciliter la communication et encourager le changement des pratiques de déplacements.

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT : DLVAgglo

Coûts estimatifs

- 800 à 2 500€/VAE

Nombre de VAE à définir en fonction des besoins

PLANNING :

2026 estimations des besoins

2027 mise en place du dispositif



Axe 4 : Réparer et entretenir son vélo

CONSTAT :

La capacité à réparer soi-même son vélo, même les plus simples réparations (crevaison, réglage des freins) peut être un vrai frein à la pratique cyclable. Le coût de réparation chez un professionnel étant en général trop élevé par rapport au coût initial du vélo. De nombreux vélos restent stockés dans les garages faute de pouvoir être réparés et utilisés.

OBJECTIFS :

- Développer l'autonomie des usagers dans la réparation de leur vélo
- Favoriser la réutilisation de vélo et de matériels d'occasions

Action 4.1 Mettre en place des stations de réparation et de gonflage

MISE EN OEUVRE

La mise à disposition d'une station d'autoréparation de son vélo permettra aux habitants et aux visiteurs d'utiliser des outils nécessaires à la réparation de leur vélo, gratuitement et en libre accès 24/24h. Plusieurs stations sont installées sur la commune de Manosque.

L'objectif est de proposer des stations de réparation et de gonflage dans les autres communes du territoire. DLVAgglo pourra installer des stations dans les PEM de proximité du territoire en complément des stationnements sécurisés. Une station sera également à installer à la gare de la Brillanne qui n'est pas encore équipée. Des stations complémentaires pourront être aménagées par les communes qui le souhaitent.

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT : DLVAgglo

Coûts estimatifs:

700€ à 2 000€/station

PLANNING : 2026-2028



Stations de réparation et de gonflage à Manosque

Action 4.2 Développer les ateliers d'autoréparation

MISE EN OEUVRE

Pour former les habitants à la réparation et favoriser l'autonomie des cyclistes, des ateliers ponctuels de réparation et périodiquement des ateliers thématiques (changer une roue, réparer ses freins, etc.) ouverts à tous, pourront être proposés en s'appuyant sur les acteurs locaux (Mobiclou, Repair café).

Accompagner la volonté de l'association Mobiclou de créer un atelier de réparation sur la commune de Manosque, grâce à la mise à disposition d'un local ou d'une subvention à l'association.

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT : DLVAgglo, Manosque

Coûts estimatifs:

Subvention association ou partenariat avec association

PLANNING : aide annualisée

2026-2027 : expérimentation des ateliers ponctuels



Axe 4 : Réparer et entretenir son vélo

4.3 Mettre en place des bornes de recharges à assistance électrique pour vélos

MISE EN OEUVRE

Le VAE est en fort développement et adapté au territoire vallonné de DLVAgglo. Le territoire peut faciliter la recharge de ces derniers en déployant des bornes de recharge.

Des arceaux vélos avec recharge électrique pourront être installés aux portes d'entrée touristiques du territoire à vélo, par exemple sur les communes d'Oraison, Manosque, Vinon-sur-Verdon et Gréoux-les-Bains. Cela entraîne un surcoût lors de l'installation (câblage, installation, maintenance).

Les infrastructures de recharge pour les voitures peuvent également être mutualisées avec une offre vélo. DLVAgglo peut se rapprocher du SD04 pour le choix des bornes et de leur implantation.

PILOTAGE : DLVAgglo en lien avec les communes

FINANCEMENT : DLVAgglo

Coûts estimatifs:

1 200€ à 2 000€/ arceau avec recharge VAE

PLANNING : 2028-2030



Stationnement avec recharge électrique à Cotelub



Axe 5 : Savoir faire du vélo

CONSTAT :

La pratique du vélo en toute sécurité nécessite un apprentissage, en particulier pour la pratique du vélo en ville, les interactions avec les autres sont nombreuses ce qui peut présenter des situations à risque. Le code de la route a évolué ces dernières années, intégrant de nouvelles réglementations pour les vélos.

OBJECTIF :

- Former la population scolaire et adulte à la pratique du vélo
- Permettre une autonomie dans l'usage du vélo
- Sécuriser les déplacements à vélo

Action 5.1 Mettre en place le savoir rouler à vélo dans toutes les écoles

MISE EN OEUVRE

Le programme « Savoir Rouler à Vélo » (SRAV), qui vise la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège. Le programme nécessite 10h de formation pour les enfants de 6 à 11 ans, trois étapes sont prévues :

- Savoir pédaler : maîtriser les fondamentaux, acquérir un bon équilibre, apprendre à conduire et piloter son vélo.
- Savoir circuler : découvrir la mobilité à vélo en milieu urbain sécurisé, savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres de ses changements de direction, apprendre les panneaux du code la route.
- Savoir rouler à vélo : circuler en conditions réelles, apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique

Plusieurs communes ont déjà mis en place le SRAV ou le permis vélo dans leur école. DLVAgglo pourra en partenariat avec les communes réaliser un inventaire des écoles mettant en place le dispositif et étendre le dispositif à l'ensemble des écoles.

La formation peut être réalisée par les communes ou par d'autres prestataires (associations sportives, associations sportives scolaires, associations du vélo, moniteurs cyclistes français, association de prévention ...). Le partenariat dans ce cas peut être consolidé par des subventions, marchés à bon de commandes ou appels à projet.

Action 5.2 Organiser des stages de « remise en selle » pour tous les publics

En s'appuyant sur les associations ou les formateurs agréés, des vélos-écoles, stage de remise en selle ou parcours de vélotaf pourront permettre à l'ensemble des publics d'apprendre la pratique du vélo. DLVAgglo peut accompagner ce volet de formation en aidant une association locale (mise à disposition d'un local, subventionnement...) ou en conventionnant avec des moniteurs.



Vélo-école de l'ADAVA à Aix-en-Provence

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT : DLVAgglo, communes

Coûts estimatifs:

57€/élève formation complète de 10h (coût moyen ADEME)

Subvention associations/Convention moniteurs agréés/partenariat polices municipales

PLANNING : action annualisée

2026-2027 : travail avec les communes et associations pour lancer les dispositifs

Axe 6 : Sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo



CONSTAT :

Le développement de la pratique du vélo demande un accompagnement de la part des collectivités. Les habitants qui souhaitent se mettre au vélo ont besoin d'être informés, sensibilisés et accompagnés pour faciliter leur passage à l'acte. De plus, donner de la visibilité aux cyclistes permet de sécuriser la pratique cyclable en redonnant leur place aux vélos face aux autres usagers de la route.

OBJECTIF :

- Faire connaître l'offre et les services existants
- Faciliter le changement de comportement

6.1 Communiquer sur le vélo à DLVAgglo et sur les bienfaits du vélo

MISE EN OEUVRE

1/ Communiquer sur la politique cyclable de DLVAgglo

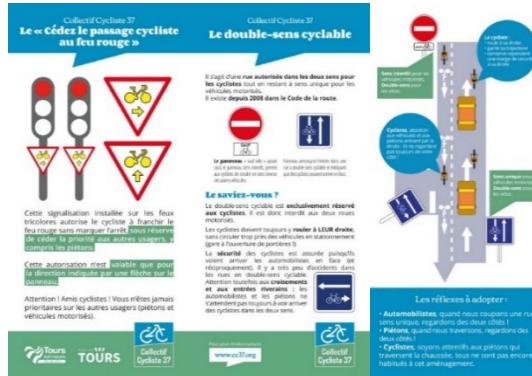
Informier sur les avancées du Plan vélo et sur les différentes actions mises en place. Les supports de communication pourront être multiples : un onglet de la page « Transports » du site internet de DLVAgglo, des flyers... Plusieurs étapes de communication sont à mener :

- **En amont**, informer sur la réalisation du plan vélo et de son contenu.
- **Lors des travaux**, informer sur l'itinéraire qui est réalisé et la date prévisionnelle de sa mise en service.
- **Au lancement d'un service**, communiquer et expliquer le fonctionnement de l'offre proposée.

2/ Sensibiliser sur la pratique vélo

Plusieurs campagnes de sensibilisation peuvent être menées pour encourager la pratique du vélo sur le territoire :

- **Sur les évolutions réglementaires** : la réglementation du code de la route a fortement évolué ces dernières années suites aux différentes lois et décrets (PAMA, LOM). Il est important de communiquer sur ces évolutions afin d'informer les cyclistes de leurs droits mais également les autres usagers de la rue des nouvelles réglementations. Plusieurs dispositifs sont à expliciter notamment les doubles sens cyclables, les sas vélos, les cédez-le-passage-cycliste aux feux, etc.



Fiches pratiques sur les évolutions du code de la route – Collectif cycliste 37

- **Sur les bienfaits du vélo** : la santé, l'environnement, l'efficacité, les économies, le plaisir, la sécurité sont notamment 6 arguments pour amener les habitants à changer leurs pratiques. Le PNR du Luberon a développé une campagne de sensibilisation, via une page facebook « Luberon Labo Vélo », des flyers etc. DLVAgglo peut s'appuyer sur cette campagne pour mettre en place sa communication.

PILOTAGE : DLVAgglo en lien avec les communes

FINANCEMENT : DLVAgglo

Coûts estimatifs : Action réalisée en interne

PLANNING : action continue dès 2026

Axe 6 : Sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo



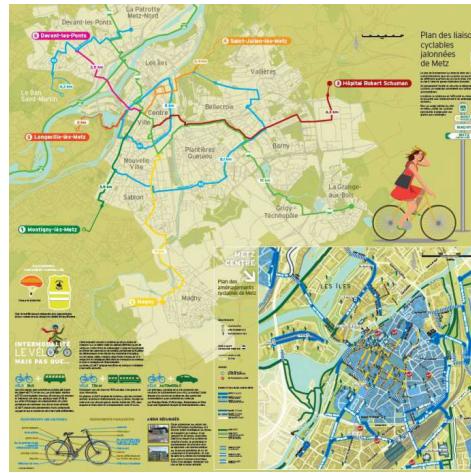
Action 6.2 Développer des outils et éléments d'information cyclable

MISE EN OEUVRE

Tout au long de la mise en place des itinéraires et des services, **une carte interactive sur le site internet de DLVAgglo** permettra aux cyclistes de connaître les aménagements et équipements existants.

Cette carte doit être mise à jour régulièrement. Il est possible de s'appuyer sur le modèle de la ville de Manosque qui dispose déjà d'une carte en ligne recensant les aménagements, les stationnements et les bornes.

Partager les données en open data des aménagements existants peut également faciliter la recherche d'itinéraire avec un GPS. Une association avec Géovélo pourrait être l'occasion de récupérer en retour les données des utilisateurs.



Action 6.3 Maintenir des actions évènementielles

MISE EN OEUVRE

Proposer des **animations ponctuellement** en partenariat avec les associations locales et le département :

- Atelier de réparation
- Balades/sorties intergénérationnelles/Remise en selle
- Sensibilisation à la sécurité routière et distribution d'équipements de sécurité (bandes réfléchissantes, gilets jaunes...)
- « Vide-vélo »
- Essai de VAE
- Challenge mobilité
- Jeux à vélo...

La semaine de la mobilité et la fête du vélo peuvent être l'occasion de mener ce type d'animations. Le département organise également des journées sans voiture en fermant des routes ou des cols. Ces évènements rencontrent un vif succès avec 150 à 200 participants. DLVAgglo peut s'y associer.

PILOTAGE : DLVAgglo en lien avec les communes

FINANCEMENT : DLVAgglo

Coûts estimatifs : Action réalisée en interne

PLANNING : action continue dès 2026

PILOTAGE : DLVAgglo

FINANCEMENT : DLVAgglo

Coûts estimatifs :

Action réalisée en interne

3 à 5 000 € HT pour l'organisation d'une fête du vélo

PLANNING : action continue dès 2027

Axe 6 : Sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo



6.4 Sensibiliser les entreprises à encourager l'usage du vélo

MISE EN OEUVRE

DLVAgglo peut encourager les entreprises et leurs salariés à pratiquer le vélo en communiquant :

- sur **l'offre de mobilité existante et les bonnes pratiques du territoire** à mettre en place
- sur **ce que les entreprises ont à gagner en favorisant le vélo** : attractivité, RSE...

Pour faciliter cette communication DLVAgglo peut prendre appui sur le réseau des petits-déjeuners d'entreprises pour faire passer les informations, ce réseau peut être le moyen de distribuer des kits de communication sur les offres existantes.

Si des entreprises réalisent un plan de mobilité employeurs, DLVAgglo peut également les accompagner sur la réaliser de certaines actions (appui technique, financier...)

PILOTAGE : DLVAgglo en lien avec les entreprises

FINANCEMENT : DLVAgglo
Coûts estimatifs : Action réalisée en interne

PLANNING : action continue dès 2026

Partenaires associés

Axes	Actions	Partenariats, acteurs associés
Axe 1 : Aménager des itinéraires cyclables	1.1 Créer un réseau d'infrastructures cyclables performants	Région, Départements, Communes
	1.2 Jalonner les itinéraires cyclables	Communes, Départements
	1.3 Assurer l'entretien et l'éclairage des infrastructures	Communes, Départements
	1.4 Assurer le suivi de la pratique vélo (compteurs, enquête...)	Communes, Départements
Axe 2 : Déployer du stationnement adapté à la durée	2.1 Installer du stationnement longue durée sécurisé	Communes, Région, Entreprises
	2.2 Compléter l'offre en stationnement de courte durée avec la pose d'arceaux	Communes
	2.3 Doter les établissements scolaires non équipés d'abris vélos/trottinettes	Région, Départements, Communes
Axe 3 : Se procurer un vélo adapté à son besoin	3.1 Élargir l'aide à l'achat de vélo	Karos
	3.2 Expérimenter la mise en place d'un système de vélo de location courte durée	Communes
	3.3 Acheter des flottes de vélos en lieu et place de certaines voitures des collectivités	Communes
Axe 4 : Réparer et entretenir son vélo	4.1 Mettre en place des stations de réparation et gonflage	Communes
	4.2 Développer les ateliers d'autoréparation	Associations : Mobiclou, Repair Café...
	4.3 Mettre en place des bornes de recharges à assistance électrique pour vélos	Communes, Office de tourisme
Axe 5 : Savoir faire du vélo	5.1 Mettre en place le savoir rouler à vélo dans toutes les écoles	Communes, Associations, Polices municipales
	5.2 Organiser des stages «remise en selle » pour tous les publics	Communes, Associations
Axe 6 : Sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo	6.1 Communiquer sur le vélo à DLVAgglo et sur les bienfaits du vélo	Communes
	6.2 Développer des outils et éléments d'information cyclable	Manosque
	6.3 Maintenir des actions évènementielles	Communes, Départements
	6.4 Sensibiliser les entreprises à encourager l'usage du vélo	Entreprises

Sources de financements mobilisables

Porteurs	Programme	Type d'appui
Union Européenne	FEDER ou FEADER	Programmation pluriannuelle pour la période 2021-2027 : deux fonds structurels européens mobilisés pour le financement de projets d'investissements cyclables : le Fonds européen de développement régional (FEDER) et le Fonds de cohésion (FC). La région PACA gère le fond FEDER. Anticiper la prochaine programmation en 2028.
Etat	Dotation Soutien à l'Investissement Local (DSIL)	Finance les communes et EPCI à fiscalité propre pour leurs « plateformes de mobilité et d'aménagements et installations pour la pratique de mobilités actives».
	Contrats de Plan Etat Région (CPER)	Définissent de grands projets d'investissements et d'aménagements selon un programme de cinq ans dans les régions. Actuellement CPER 2021-2027, prochain CPER à anticiper pour inscrire des aménagements.
	Fonds verts	Soutien aux investissements en transition écologique pour les collectivités, dont une mesure dédiée aux aménagements cyclables en 2025
Banque des territoires	Intervention en fonds propres et en prêts	Prise de participation dans des sociétés proposant des services aux collectivités et accompagnement dans les projets d'aménagement du territoire : <ul style="list-style-type: none"> • Financement des services de mobilité Durable • Soutenir les projets Petites Villes de Demain • Financement d'infrastructures de transport durable

Liens utiles

<https://avelo.ademe.fr/les-dispositifs-daides/#aide-ademe>

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>

Sources de financements mobilisables

Porteurs	Programme	Type d'appui
Région PACA	Schéma régional des véloroutes voies vertes	<ul style="list-style-type: none"> • Financement des études opérationnelles et AVP • Financement d'ouvrage d'art et acquisition foncière • Financement stationnement et services
	Aménagement cyclables (hors SRV)	<p>Créations, améliorations ou sécurisations d'aménagements cyclables : pistes cyclables, bandes cyclables, double-sens cyclable, voies vertes, etc., hors itinéraires déjà couverts par le Schéma Régional des Véloroutes</p> <p>Inscription dans les Contrats Régionaux d'Equilibre Territorial (CRET) obligatoire</p>
	Plan vélo Région Sud 2024-2028	<ul style="list-style-type: none"> • Etude ou plan de circulation favorable au vélo • Etude pré-opérationnelles et opérationnelles • Travaux • Ouvrage d'art • Stationnement vélo sécurisés
Département 04	CDST 2024-2026	<ul style="list-style-type: none"> • Investissements aménagements vélo : création d'aménagement en site propre, études opérationnelles de maîtrise d'œuvre, équipements et services • Fonctionnement mobilité douce : actions et événements favorisant la pratique cyclable utilitaire et de loisir (tourisme à vélo, promotion, sensibilisation...) <p>Elaboration d'un nouveau SD cyclable en cours : voir les aides liées à ce schéma</p>
Département 83	Plan vélo départemental 2023-2027	Financement d'infrastructures

Calendrier prévisionnel de mise en œuvre

Axes	Actions	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Axe 1 : Aménager des itinéraires cyclables	1.1 Créer un réseau d'infrastructures cyclables performants										
	1.2 Jalonner les itinéraires cyclables										
	1.3 Assurer l'entretien et l'éclairage des infrastructures										
	1.4 Assurer le suivi de la pratique vélo (compteurs, enquête...)										
Axe 2 : Déployer du stationnement adapté à la durée	2.1 Installer du stationnement longue durée sécurisé										
	2.2 Compléter l'offre en stationnement de courte durée avec la pose d'arceaux										
	2.3 Doter les établissements scolaires non équipés d'abris vélos/trottinettes										
Axe 3 : Se procurer un vélo adapté à son besoin	3.1 Elargir l'aide à l'achat de vélo	Expérimentation									
	3.2 Expérimenter la mise en place d'un système de vélo de location courte durée	Expérimentation									
	3.3 Acheter des flottes de vélos en lieu et place de certaines voitures des collectivités										
Axe 4 : Réparer et entretenir son vélo	4.1 Mettre en place des stations de réparation et gonflage										
	4.2 Développer les ateliers d'autoréparation	Expérimentation									
	4.3 Mettre en place des bornes de recharges à assistance électrique pour vélos										
Axe 5 : Savoir faire du vélo	5.1 Mettre en place le savoir rouler à vélo dans toutes les écoles	Expérimentation									
	5.2 Organiser des stages « remise en selle » pour tous les publics	Expérimentation									
Axe 6 : Sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo	6.1 Communiquer sur le vélo à DLVAgglo et sur les bienfaits du vélo										
	6.2 Développer des outils et éléments d'information cyclable										
	6.3 Maintenir des actions événementielles										
	6.4 Sensibiliser les entreprises à encourager l'usage du vélo										

Fiches itinéraires Axes principaux

1 - Oraison - La Brillanne

Communes : Oraison - La Brillanne

Longueur : 2 650m

Foncier : CD04, Commune

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : CD04

Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

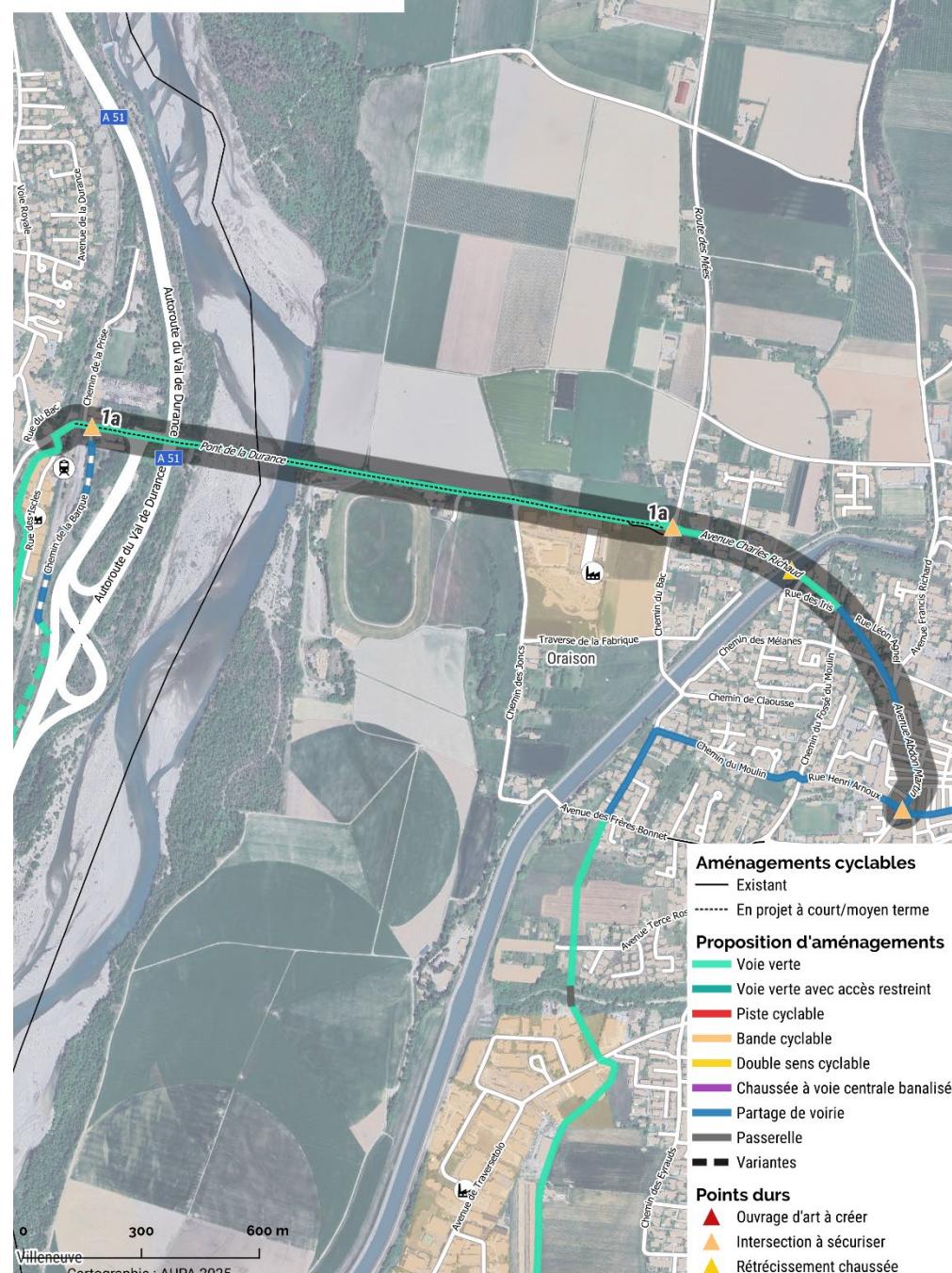
- Intégration des réflexions en cours pour l'aménagement d'une voie verte longitudinale à la RD4, dont le positionnement (frange Nord ou Sud) reste à déterminer.
- Sur la section en agglomération, entre le giratoire et le début de la zone 30 existante, prolongement du profil de voie verte en frange Nord de la voie et réduction de l'emprise de la route à 6 m.
- Cet itinéraire se situe sur le tracé de la V862/V64 porté par le CD04.



Référence : SD des circulations et mobilités actives d'Oraison

Coût estimatif :
CD04 : 6,1 M€
Commune : 230 K€

1 - Oraison - La Brillanne



2 - La Brillanne – Pont Canal

Communes : La Brillanne - Villeneuve

Longueur : 2 400m

Foncier : **2a** : à définir (non cadastré),
Commune, Esterel **2b** : EDF

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : DLVAgglo

Temporalité envisagée : Long terme

PROPOSITION

- 2a** : Partage de voirie che. de la Barque, puis aménagement d'une voie verte jusqu'au pont Canal entre la voie ferrée et le l'autoroute. Chemin d'exploitation existant sur 600m sur la fin du tronçon.
- Points durs** : foncier à définir (Etat ?), passerelle pour franchir le Lauzon (environ 210 K€ pour une passerelle de 20m)



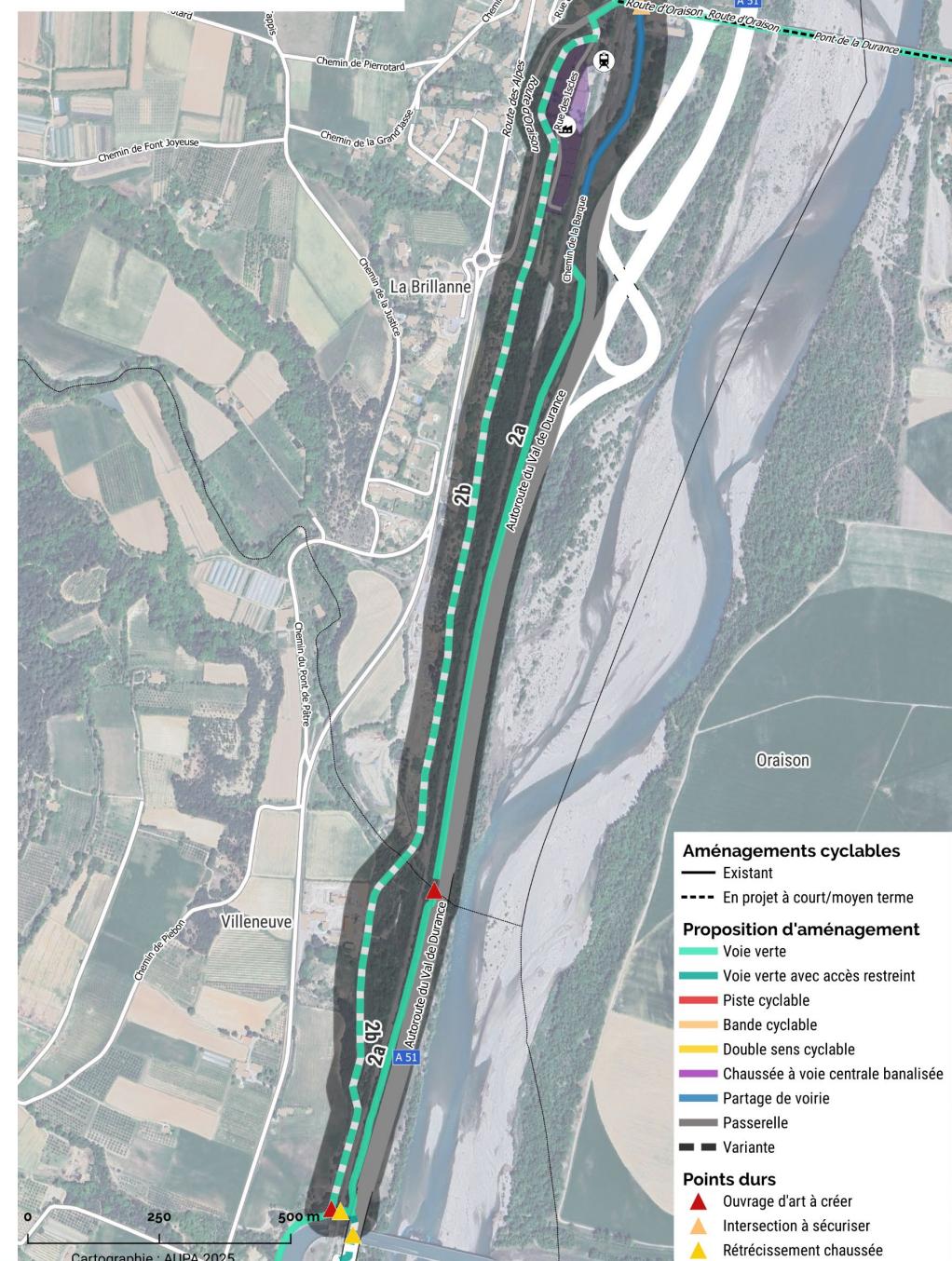
Coût estimatif : 675 K€

- 2b** : Aménagement d'une voie verte dans l'ancien canal. Transfert de domanialité avec EDF Hydro possible pour récupérer l'utilisation du canal.
- Points durs** : étude environnementale à réaliser, ouvrage d'art existant au niveau du Lauzon et de l'ancien canal de la Brillanne, ouvrage d'art à réaliser à la fin du canal pour revenir à niveau.



Coût estimatif : 1,8 M€

2 - La Brillanne – Pont Canal



3 – Pont Canal - Villeneuve

Communes : Villeneuve

Longueur : 1 600m à 2 200m

Foncier : EDF, commune, ASCM

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : DLVAgglo

Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

- **3a** : Aménagement d'une voie verte à proximité du canal EDF, terrassement à prévoir pour élargir le chemin d'exploitation et s'éloigner du canal.
- **Points durs** : sécurisation à prévoir par rapport au canal (rambarde ou autre séparation)
- **3b** : Voie verte via le chemin d'accès au pont canal, puis CVCB chemin du Moulin.
- **Points durs** : passage sous l'autoroute à aménager, passage sous la voie ferrée à aménager (si 2b).



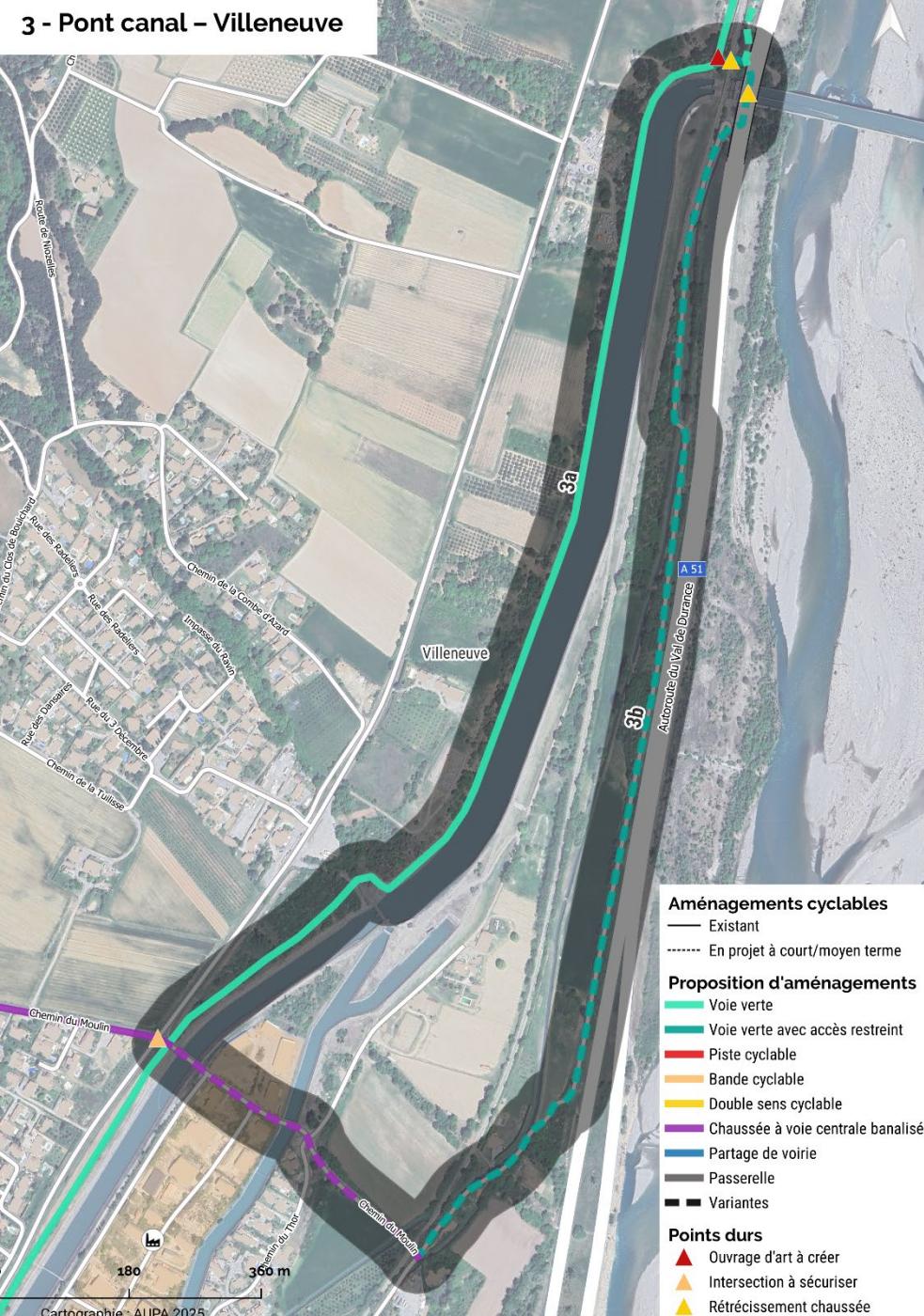
3a

Coût estimatif : 595 K€



3b

Coût estimatif : 205 K€



4 - Villeneuve

Communes : Villeneuve

Longueur : 1 500m

Foncier : EDF, CD04

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : DLVAgglo, CD04

Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

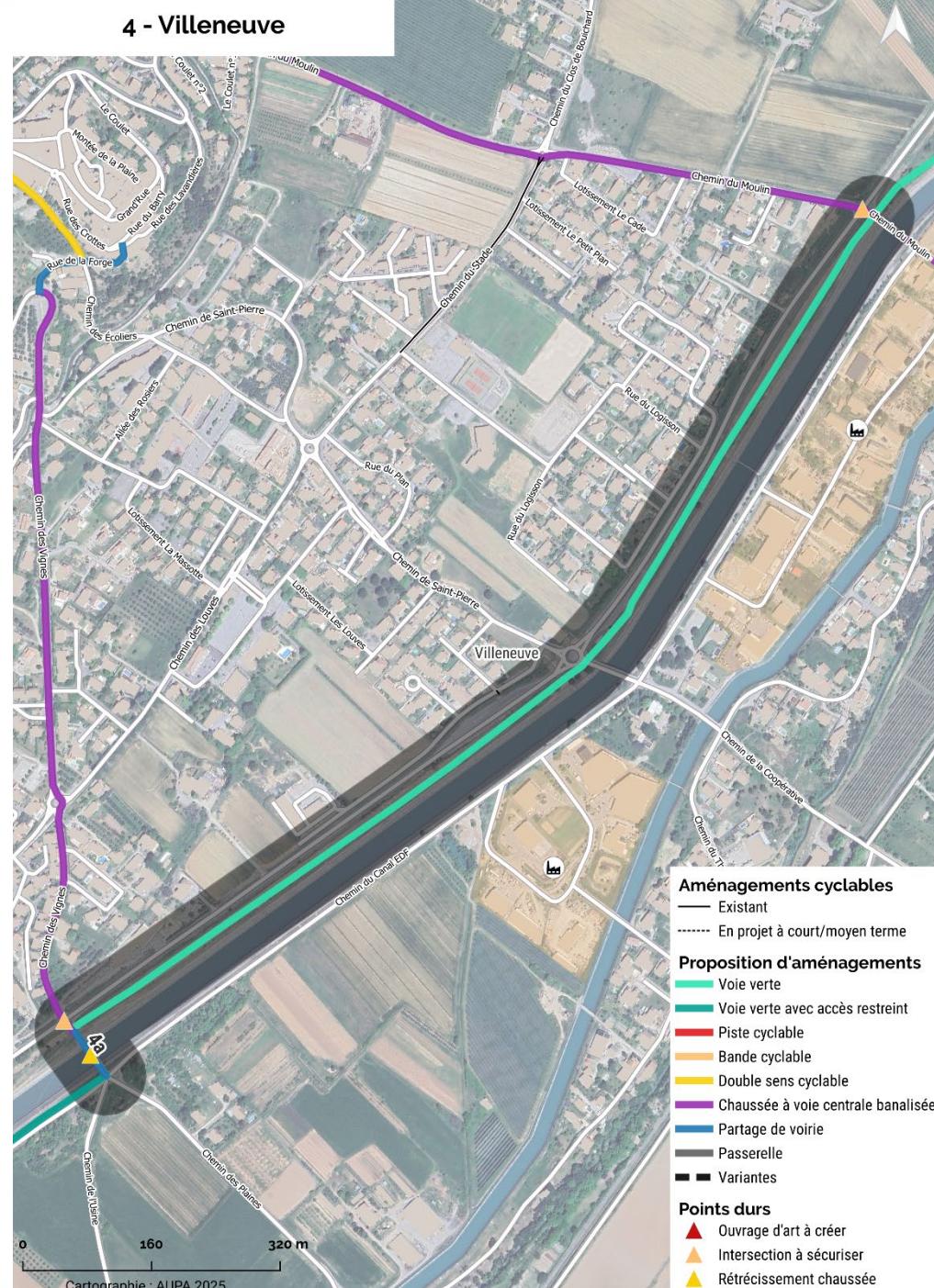
Aménagement d'une voie verte en rive droite du canal sur le délaissé entre le canal et la départementale.

Points durs : intersections à sécuriser



Coût estimatif : 655 K€

4 - Villeneuve



5 –Villeneuve - Volx

Communes : Villeneuve, Volx

Longueur : 1 380m à 1 820m

Foncier : EDF, commune, CD04, privé

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : DLVAgglo

Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

- Modification du statut de la voie communale jusqu'à la ferme de la Tour de Franque en voie verte avec maintien des seuls accès riverains et agricoles.
 - **Puis 5a**, aménagement d'une voie verte en rive gauche du canal
 - **Points durs** : sécurisation à prévoir par rapport au canal (rambarde ou autre séparation)
 - **Ou 5B**, aménagement d'une voie verte en descendant vers le tunnel sous le canal et remontée jusqu'à l'avenue des marronniers
 - **Points durs** : ouvrage sur le remblai du canal, enjeu lors des travaux de construction

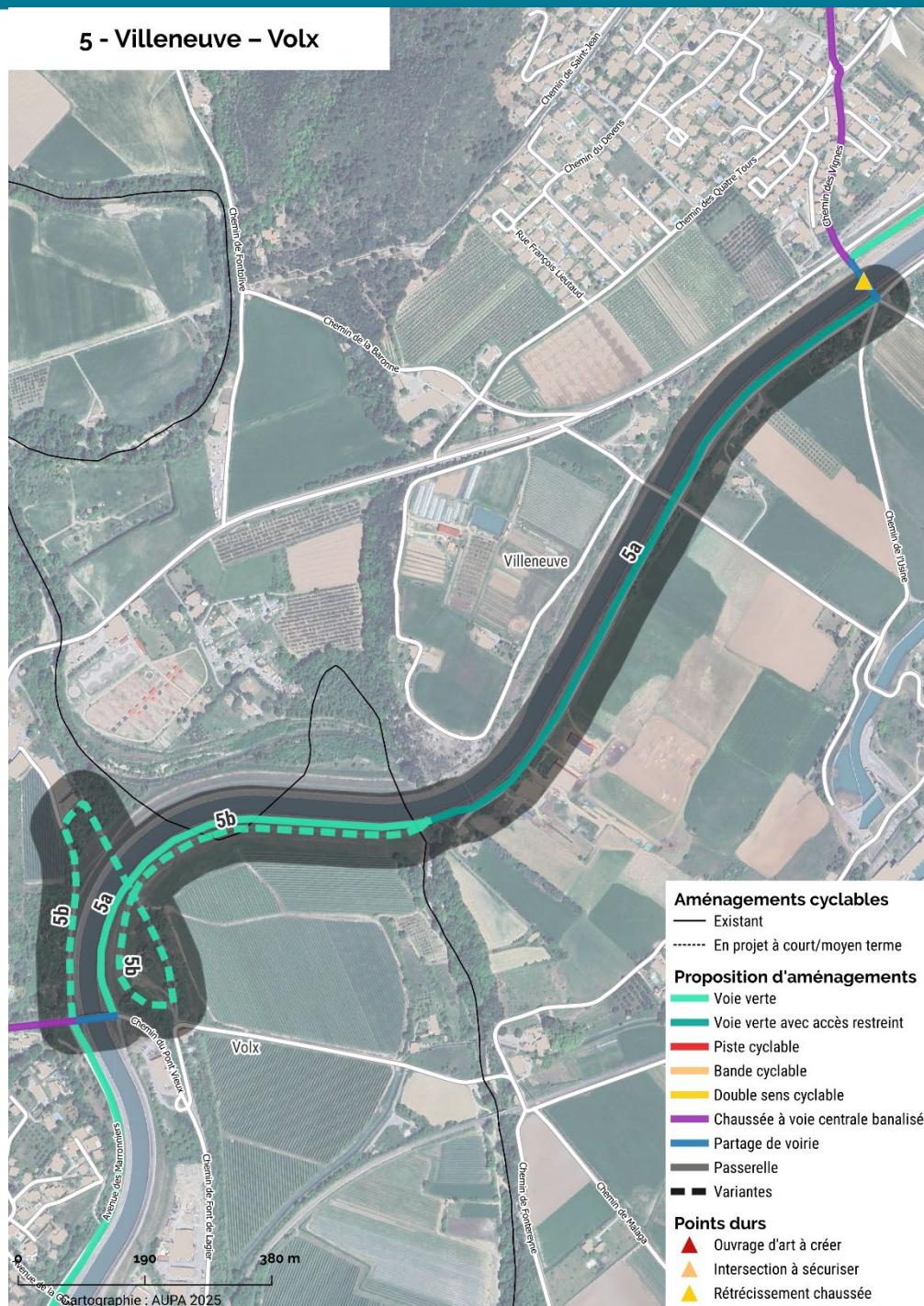


Coût estimatif : 285 K€



Coût estimatif : 480 K€

5 - Villeneuve - Volx



6 - Traversée de Volx

Communes : Volx

Longueur : 2 850m

Foncier : EDF, commune

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : DLVAgglo

Temporalité envisagée : Court terme

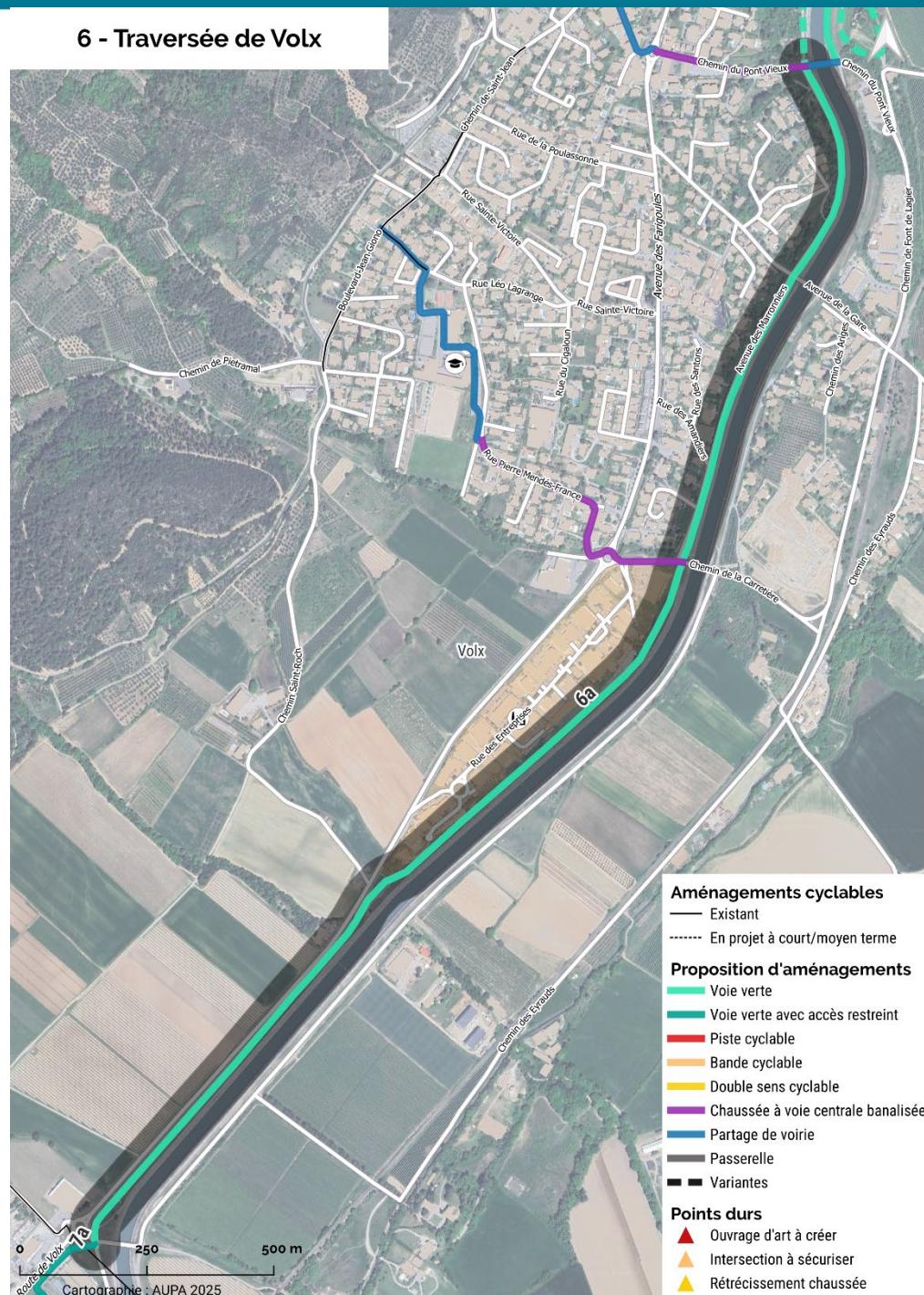
PROPOSITION

- Aménagement d'une voie verte au niveau de la voie communale avenue des marronniers, puis au niveau du foncier EDF entre le canal et la zone d'activités de la Carretière, puis au niveau du délaissé entre le canal et la route départementale.
 - **Points durs** : installations photovoltaïques par la commune au niveau de la Carretière : délaissé ou accord sur l'utilisation du chemin d'exploitation à prévoir.



Coût estimatif : 720 K€

6 - Traversée de Volx



7-Volx - Manosque

Communes : Manosque

Longueur : 4 180m

Foncier : commune, privé

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : DLVAgglo

Temporalité envisagée : Court terme

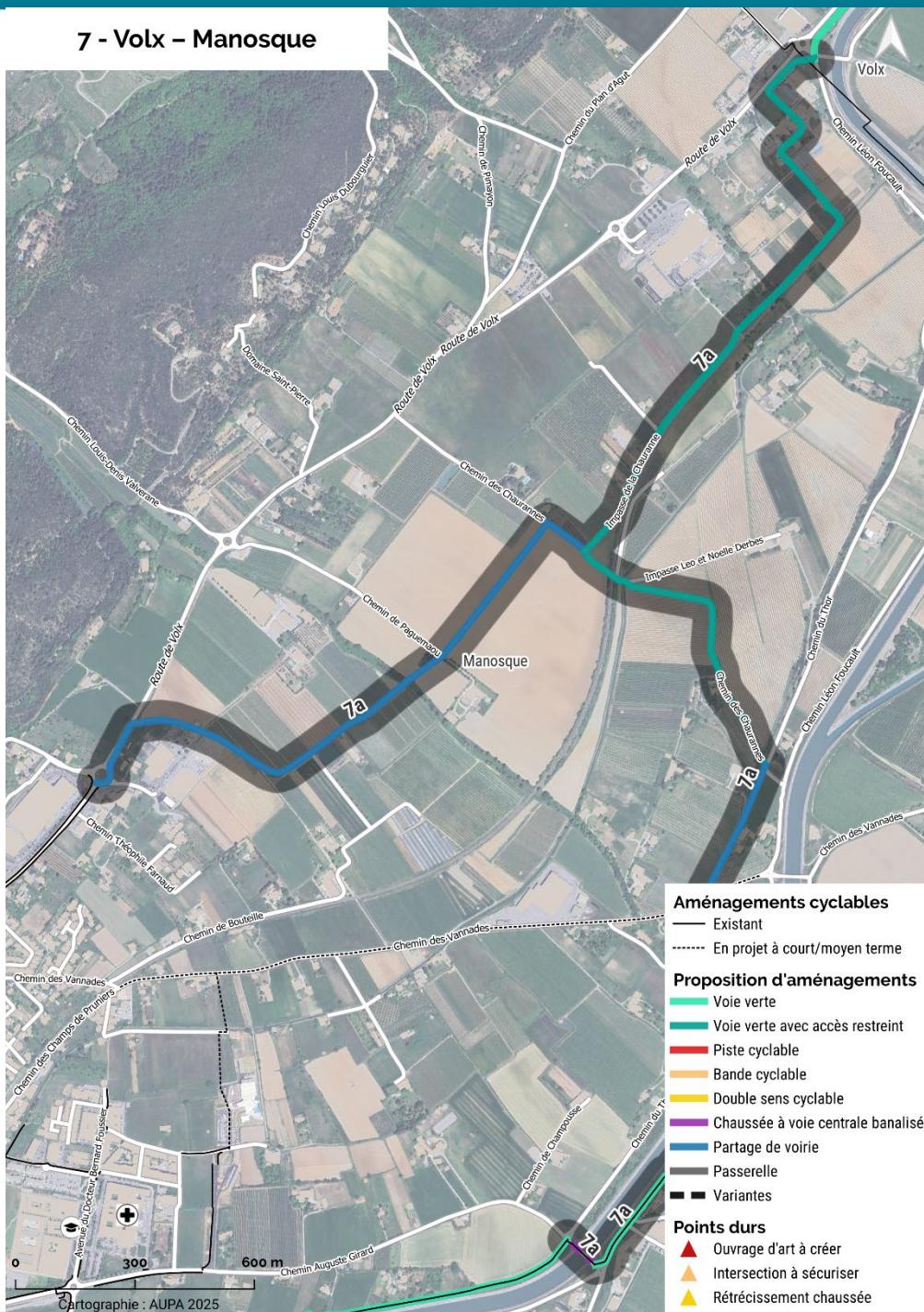
PROPOSITION

- Changement de statut de la voie communale desservant CRIEPPAM en voie verte accès réglementé ou jalonnement avec partage de voirie.
- Convention ou rachat de foncier à passer avec 3 propriétaires pour continuer la voie verte sur le chemin privé en fond de parcelle à proximité de la voie ferrée.
- Changement de statut de la voie communale impasse de la Chauranne en voie verte avec accès réglementé, ainsi que du chemin de la Chauranne jusqu'au chemin du Thor.
- Partage de voirie sur le chemin du Thor jusqu'à la voie verte existante desservant les Vannades.
- **Points durs** : foncier privé, sécurisation à prévoir entre la voie verte et la voie ferrée.



Coût estimatif : 555 K€

7 - Volx – Manosque



8- Traversée de Manosque

Communes : Manosque

Longueur : 3 500m

Foncier : DLVA, EDF

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : DLVAgglo

Temporalité envisagée : Court terme

PROPOSITION

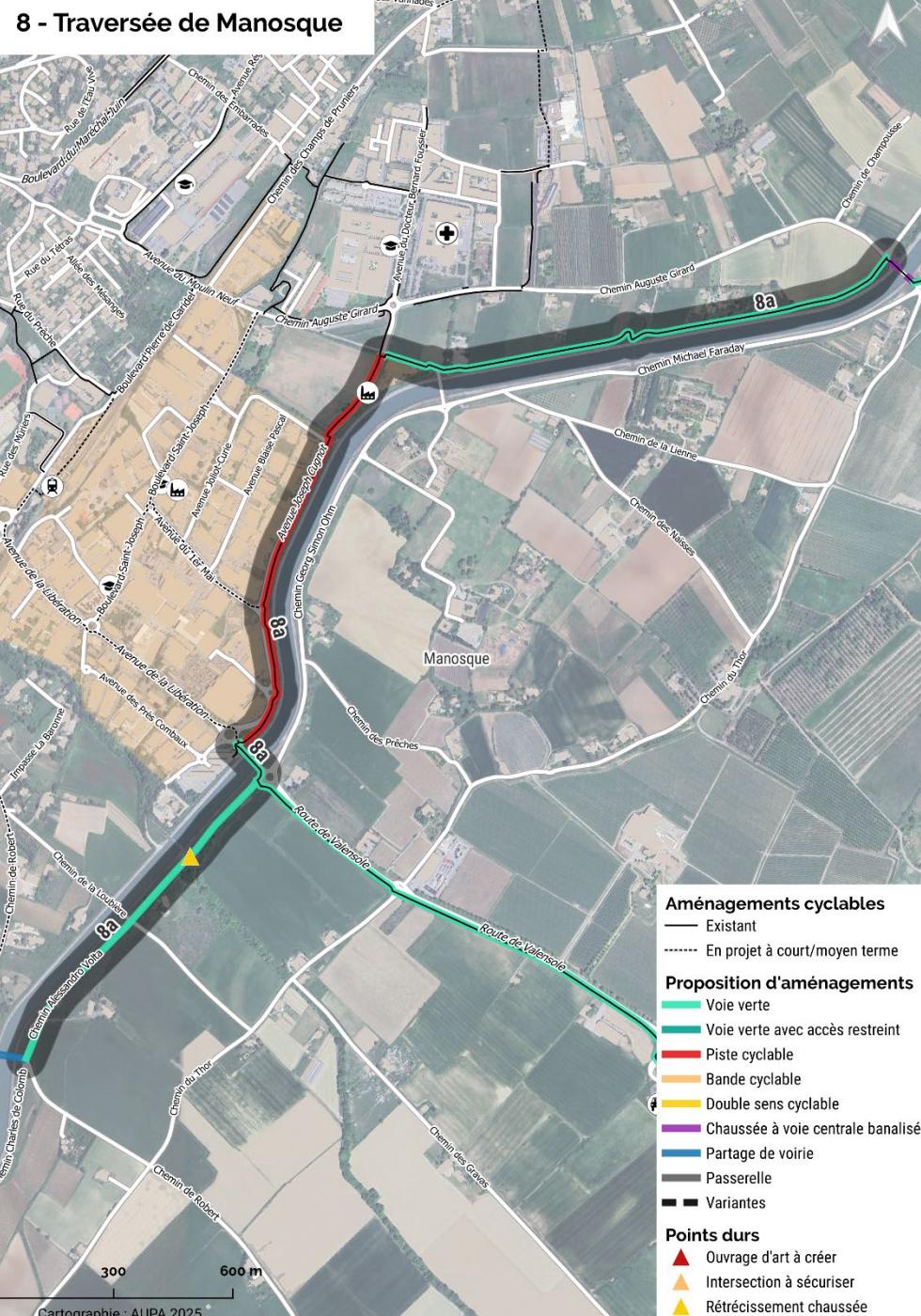
- Elargissement de la piste cyclable Av. Joseph Cugnot en piste bidirectionnelle (3m).
- Aménagement d'une voie verte che. Alessandro Volta entre le canal et la voirie.

Points durs et enjeux : rétrécissement de la chaussée au niveau du ravin de la Drouille, passage de la voie verte (réduction 2m) sur la route et circulation alternée prioritaire dans un sens pour les véhicules motorisés.

Prescription à prendre en compte : zone humide.



Coût estimatif : 505 K€



9 – Manosque – Sainte-Tulle

Communes : Manosque, Sainte-Tulle

Longueur : 1 600 à 2 440m

Foncier : commune, SNCF, EDF

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : DLVAgglo

Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

- **9a** : Partage de la route (pictogramme et jalonnement) au niveau du chemin de Robert et sous le pont de la voie ferrée, intersection à sécuriser.
- Voie verte sur le chemin SNCF puis à côté du canal en rive gauche.
- Changement du statut du chemin des Blanquettes avec une voie verte en accès restreint.



9a

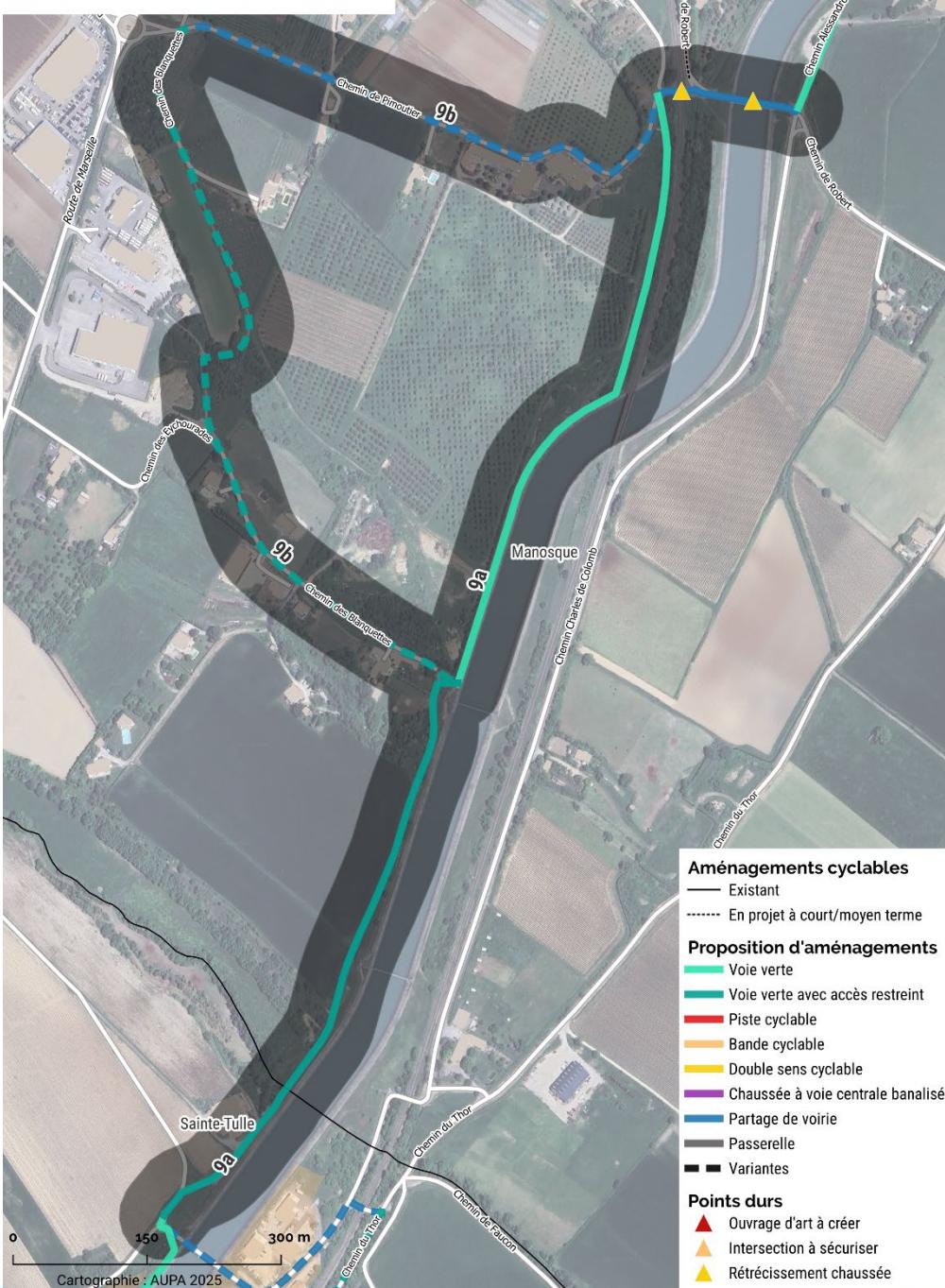
Coût estimatif : 395 K€



9b

Coût estimatif : 90 K€

9 - Manosque - Sainte-Tulle



Cartographie : AUPA 2025

- Aménagements cyclables**
- Existant
 - - - En projet à court/moyen terme
- Proposition d'aménagements**
- Voie verte
 - Voie verte avec accès restreint
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
 - Double sens cyclable
 - Chaussée à voie centrale banalisée
 - Partage de voirie
 - Passerelle
 - Variantes
- Points durs**
- ▲ Ouvrage d'art à créer
 - ▲ Intersection à sécuriser
 - ▲ Rétrécissement chaussée

10-Traversée de Sainte-Tulle

Communes : Sainte-Tulle

Longueur : 1 100 à 2 500m

Foncier : commune, EDF, privé

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : DLVAgglo

Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

- 10a:** Aménagement d'une voie verte en rive gauche du canal.
- Puis CVCB au niveau de la rue Blondel, passage à sens unique de l'Av. Gracchus Babeuf et aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle, desserte et sécurisation de l'école.
- Points durs :** foncier privé après la station de lavage, intersection avec la route départementale à sécuriser.
- 10b :** Changement de statut de la voie communale che. du Thor en voie verte avec un accès réglementé riverains et agricoles, mise en double impasse pour éviter l'utilisation en voie de shunt. Changement de statut de la route des Jourdans en voie verte (aucune desserte).
- Points durs et enjeux :** prescription à prendre en compte : zone humide, trame verte et bleue

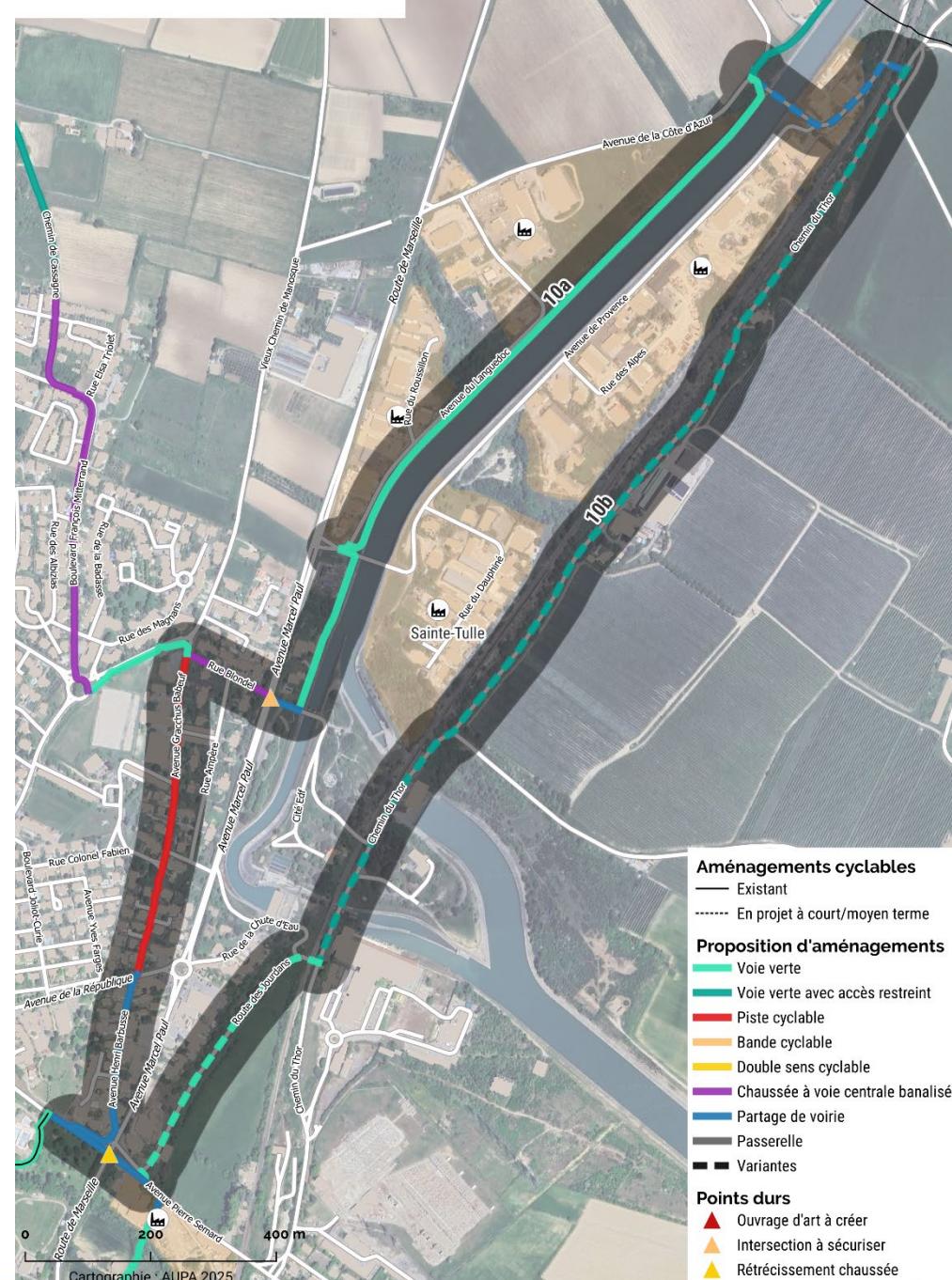


Coût estimatif : 600 K€



Coût estimatif : 80 K€

10 - Traversée de Sainte-Tulle



11-Sainte-Tulle – Corbières-en-Provence

Communes : Sainte-Tulle, Corbière-en-Pce

Longueur : 3 000m

Foncier : commune, privé

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : DLVAgglo, CD04

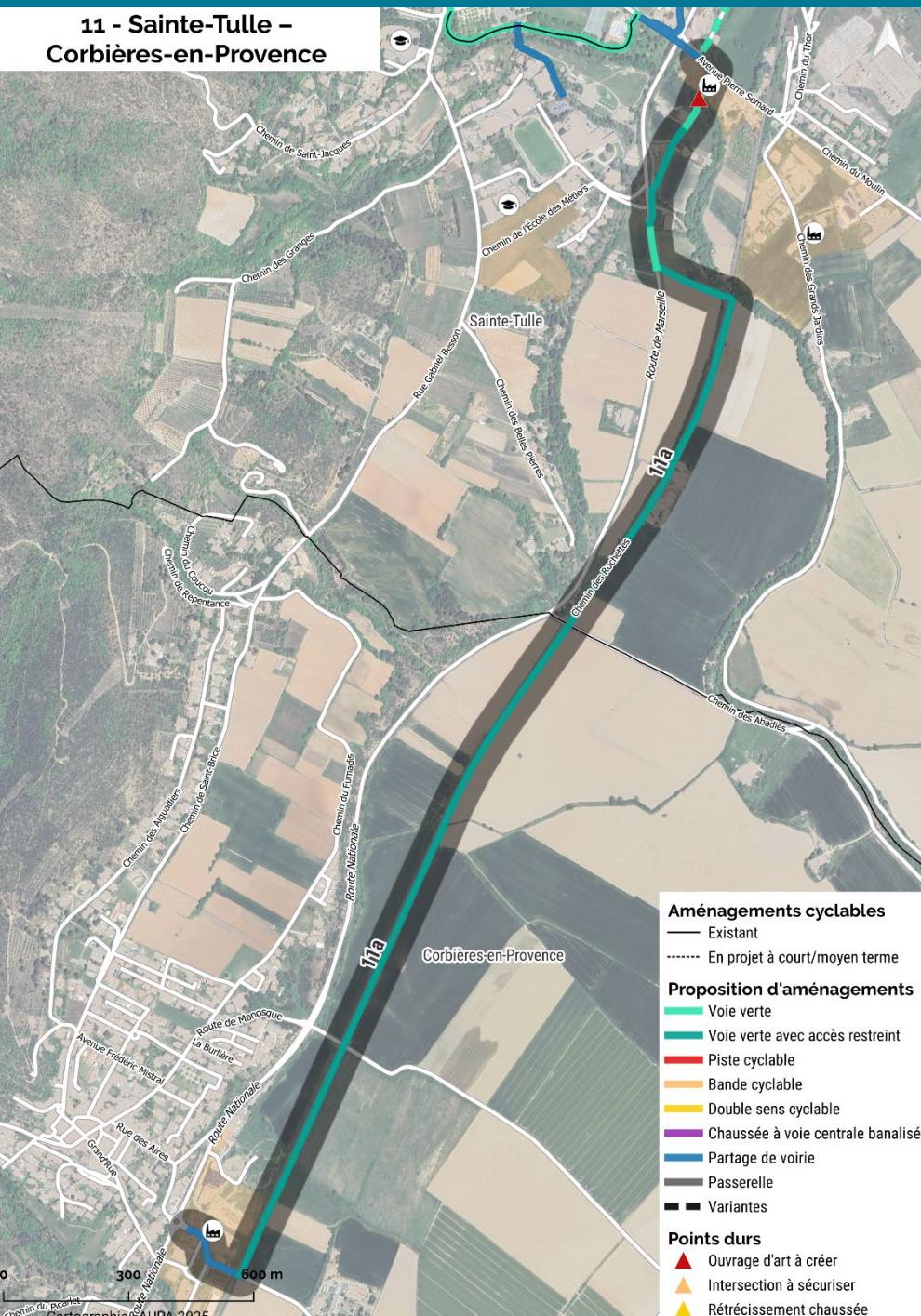
Temporalité envisagée : Court terme

PROPOSITION

- Aménagement d'une voie verte sur le foncier communal au niveau des Rochettes, passerelle à aménager au dessus du Chaffère.
- Voie verte à aménager dans la continuité du chemin des Rochettes en bord de route départementale sur 125m, 2 terrains privés concernés.
- Changement de statut de la voie che. des Rochettes en voie verte avec un accès réglementé riverains et agricoles jusqu'à la zone d'activités du Moulin.
- **Points durs et enjeux :** Passerelle à créer (environ 135 K€), prescription à prendre en compte : protection paysagère des espaces agricoles, trame verte et bleue au niveau du Chaffère



Coût estimatif : 335 K€



12-Manosque – Vinon-sur-Verdon (1/2)

Communes : Manosque, Vinon-sur-Verdon, Gréoux-les-Bains, Valensole

Longueur : 16 100 à 17 700m

Foncier : CD04, CD83, commune, privé

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : CD04, CD83 et commune

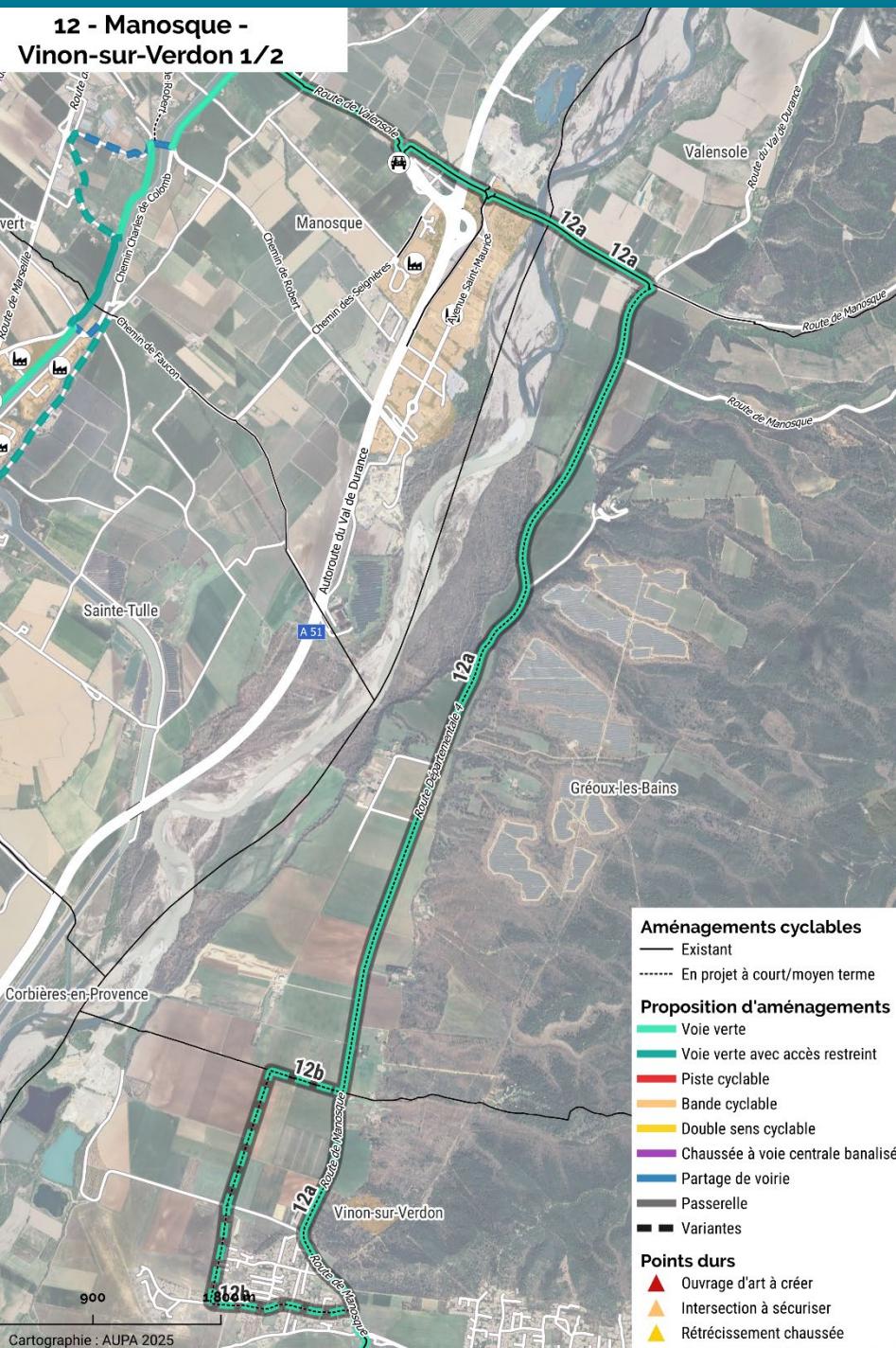
Temporalité envisagée : Court terme

PROPOSITION

- Itinéraire de l'EV8 en projet et porté par les départements du 04, 83 et du 13
- Intégration des réflexions en cours pour l'aménagement d'une voie verte par le département 04 entre les 4 Chemins et Vinon-sur-Verdon avec un projet à l'horizon 2028.
- Une variante 12b étudier par le CD83 en raison de contraintes foncières au niveau de la D554.
- **Points durs :** éléments de continuité écologique trame verte et bleue



Coût estimatif :
CD04 – 5,5 M€
CD83 - **12a** 1,4 M€ ou **12b** : 1 M€



12-Manosque – Vinon-sur-Verdon (2/2)

Communes : Manosque, Vinon-sur-Verdon, Gréoux-les-Bains, Valensole

Longueur : 16 100 à 17 700m

Foncier : CD04, commune, privé

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : CD04, CD83 et commune

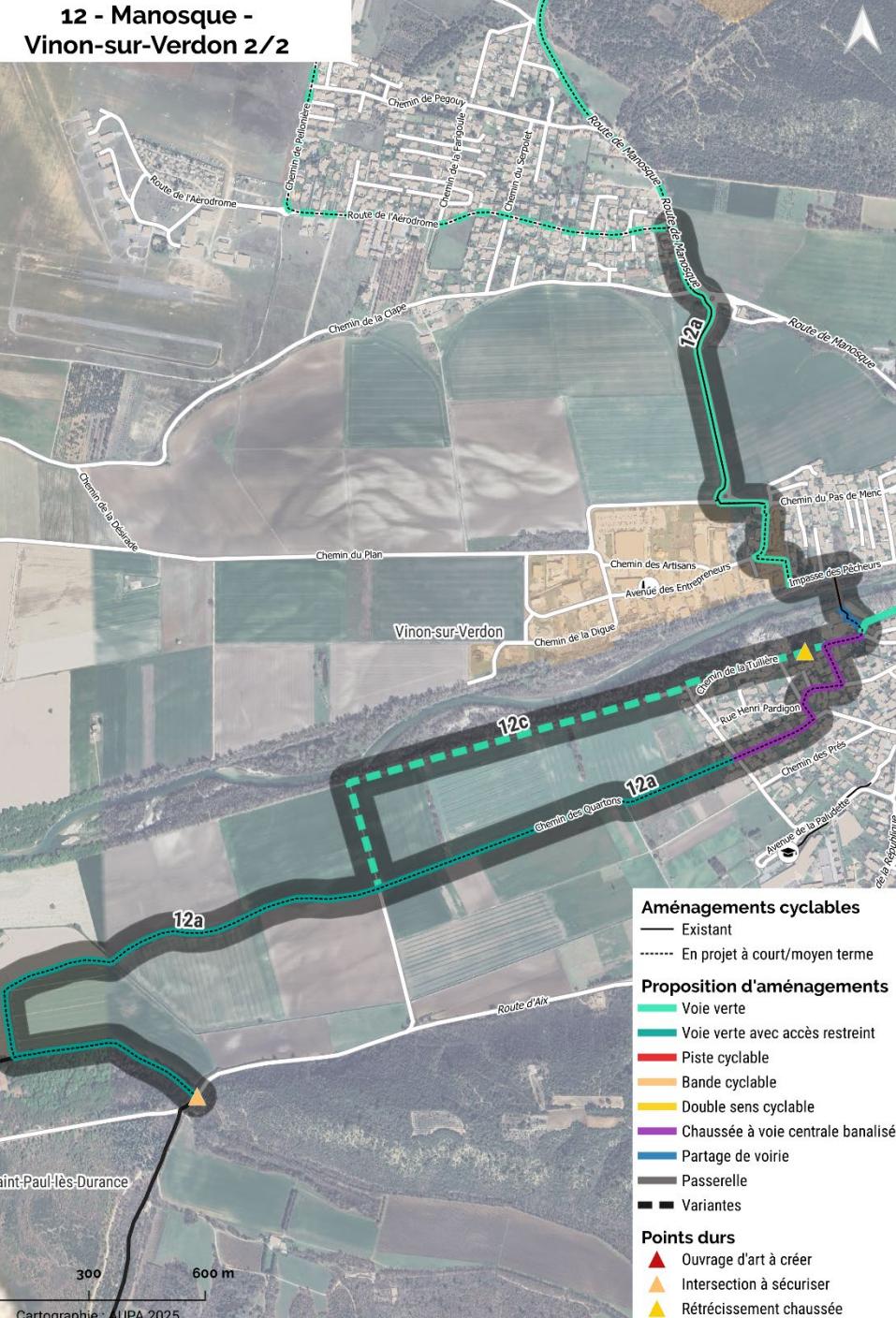
Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

- Sur la section en entrée de ville, jalonnement et signalisation de l'existant en voie verte.
- Deux possibilités pour rejoindre la départementale au sud :
 - 12a** : par le chemin des Quartons, changement de statut de la voie afin de ne garder que l'usage vélo et agricole. Route utilisée en HP par les automobilistes (shunt), dispositif à installer pour éviter le transit.
 - 12c** : par le chemin de la Tuilière et le chemin agricole avec la création d'une voie verte.
- Points durs : parcelle privée et chemin exiguë entre le chemin de la Tuilière et le chemin des poussins



Coût estimatif : Commune –
12a : 185 K€ 12c : 390 K€



13–Vinon-sur-Verdon – Gréoux-les-Bains (1/2)

Communes : Vinon-sur-Verdon, Gréoux-les-Bains

Longueur : 10 850 à 11 070m

Foncier : commune, privé

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : DLVAgglo

Temporalité envisagée : Court terme

PROPOSITION

- 13a** : partage de voirie route de St Julien jusqu'au Che. de Trans, changement de statut du chemin de Trans en voie verte avec accès restreint pour donner la priorité aux vélos. Traversée vers le terrain EDF, accord de passage à négocier, puis voie verte sur le chemin communal afin de rejoindre le che. Aurabelle.
- Points durs** : deux traversées de la route de Julien à sécuriser.
- 13b** : voie verte au niveau de la digue du Verdon, jusqu'au che. Aurabelle

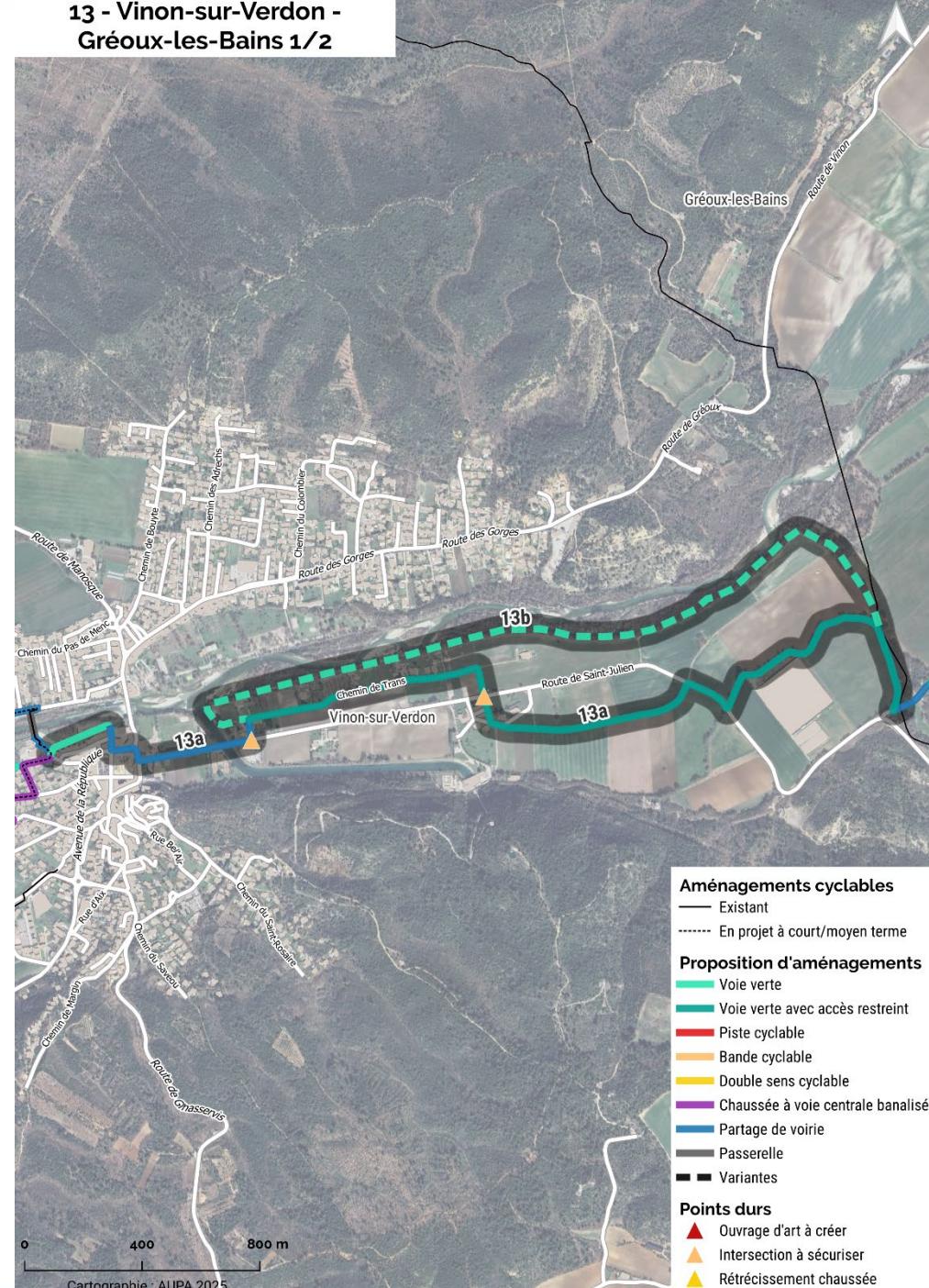


Coût estimatif : 555 K€



Coût estimatif : 1 M€

13 - Vinon-sur-Verdon -
Gréoux-les-Bains 1/2



13–Vinon-sur-Verdon – Gréoux-les-Bains (2/2)

Communes : Vinon-sur-Verdon, Gréoux-les-Bains

Longueur : 10 850 à 11 070m

Foncier : commune, privé

Itinéraire : Structurant

MOA envisagée : DLVAgglo

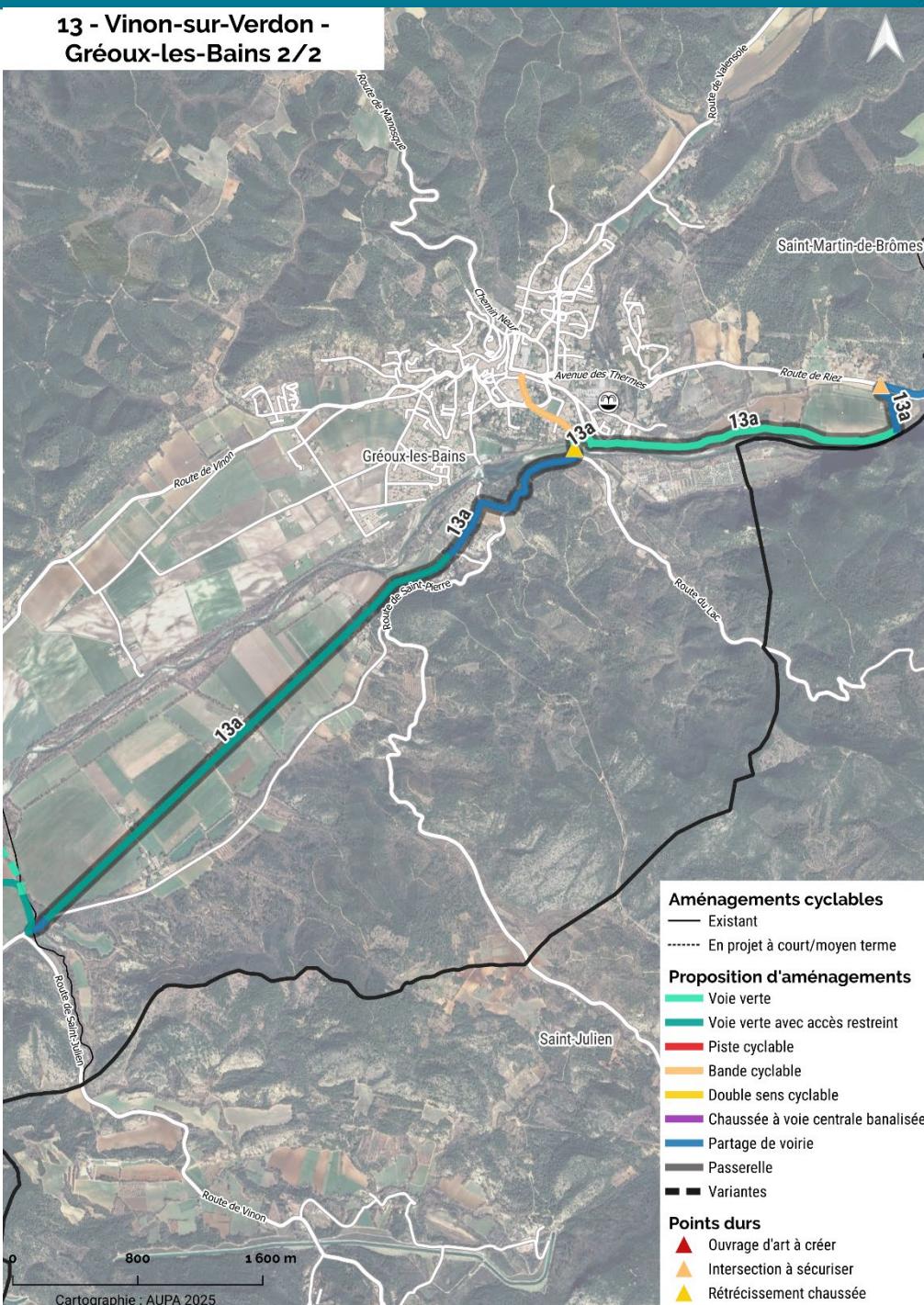
Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

- **13a** : Puis voie verte (accès restreint) à travers la plaine agricole : chemin communal puis privé (4 propriétaires)
- Route partagée chemin Gaspard de Besse et RD8, puis voie verte au niveau de la promenade Henri Atger existante.
- **Points durs et enjeux :** foncier privé, cohabitation des usages, zone bleue PPRIF



13 - Vinon-sur-Verdon -
Gréoux-les-Bains 2/2



Axes complémentaires

14-Manosque - Pierrevert

Communes : Manosque, Pierrevert

Longueur : 4 900m

Foncier : commune

Itinéraire : Complémentaire

MOA envisagée : Communales

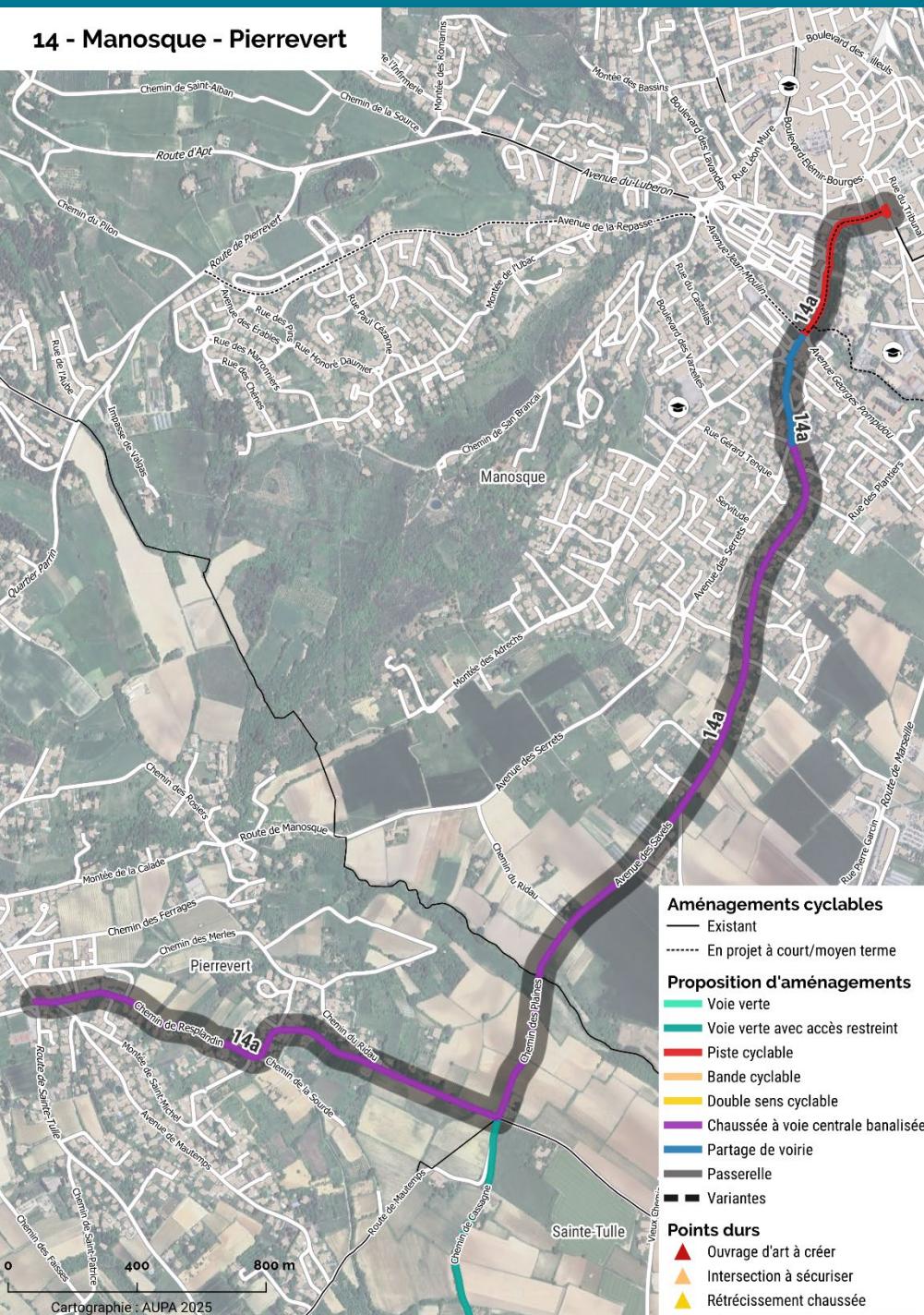
Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

- Piste cyclable en projet allée Alphonse Daudet
- Partage de voirie au début de l'av des Savels puis CVCB sur l'avenue ainsi que sur le chemin de Resplandin.



14 - Manosque - Pierrevert



15–Pierrevert – Sainte-Tulle

Communes : Pierrevert, Sainte-Tulle

Longueur : 1 960m

Foncier : commune

Itinéraire : Complémentaire

MOA envisagée : Communales

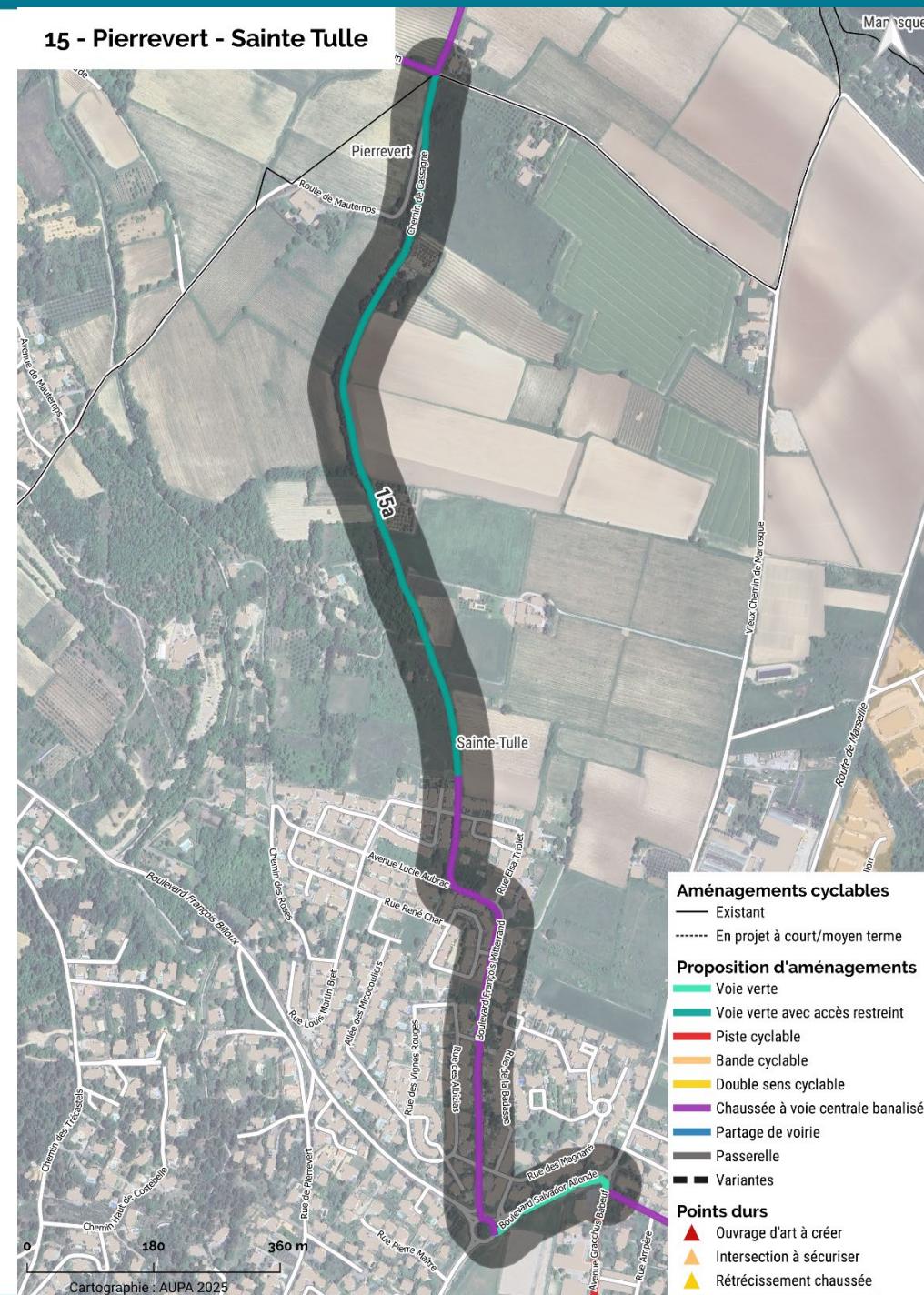
Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

- Changement de statut de la voie communale che. De Cassagne en voie verte avec un accès réglementé riverains et agricoles jusqu'à l'entrée de ville.
- CVCB bd François Mitterrand
- Voie verte sur le terrain communal à côté de la route bd Salvador Allende



15 - Pierrevert - Sainte Tulle



Liaisons de rabattement

16-Oraison – Les Buissonnades

Communes : Oraison

Longueur : 5 800m

Foncier : commune

Itinéraire : Liaison

MOA envisagée : Communale

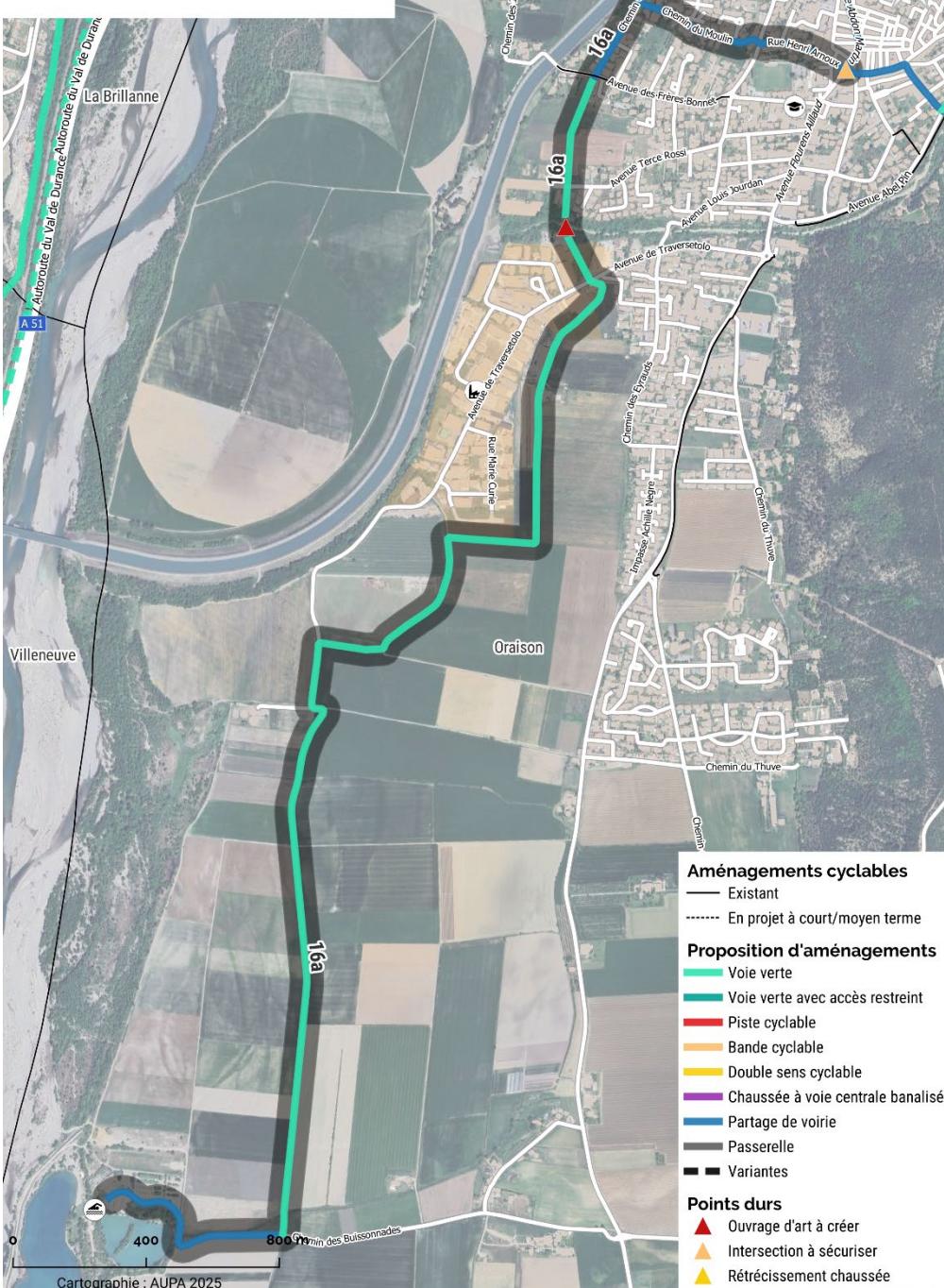
Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

Aménagement d'une voie verte entre l'avenue des Frères Bonnet et le Lac (en appui l'OAP Cité jardin) et l'aménagement d'une passerelle sur le Rancure.

Référence : SD des circulations et mobilités actives d'Oraison

16 - Oraison - Les Buissonnades



17-Oraison – Le Castellet

Communes : Oraison, Le Castellet

Longueur : 6 260m

Foncier : CD04, commune

Itinéraire : Liaison

MOA envisagée : Communale, CD04

Temporalité envisagée : Court terme

PROPOSITION

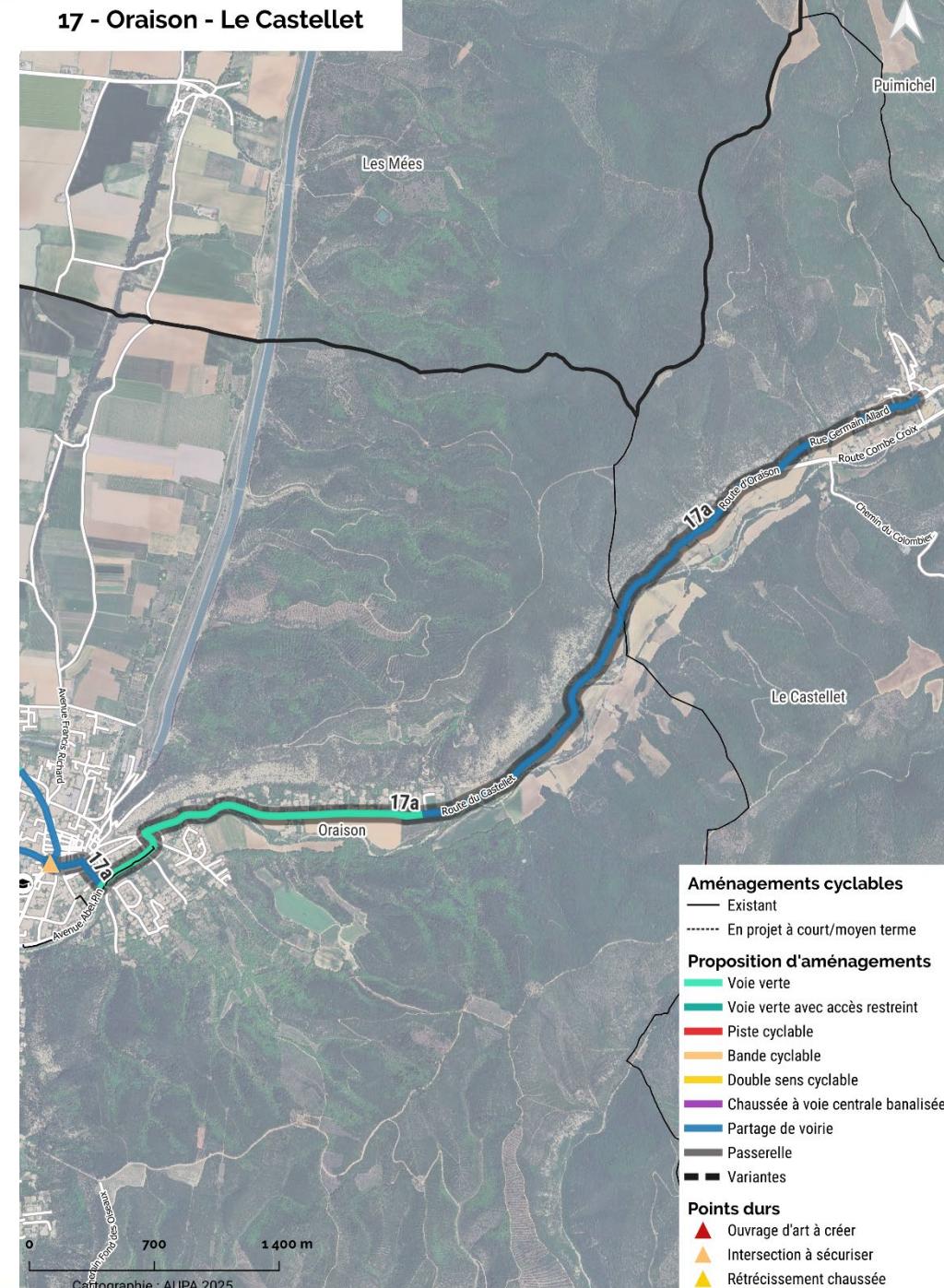
- Intégration du projet de voie verte porté par le CD04 le long de la route du Castellet.
- Partage de voirie sur la suite du trajet jusqu'au Castellet.



Points durs : Approfondissement à établir sur le traitement de la section en entrée d'agglomération d'Oraison (contraintes physiques de rétrécissement).

Référence : SD des circulations et mobilités actives d'Oraison

17 - Oraison - Le Castellet



18-Villeneuve centre

Communes : Villeneuve

Longueur : 900m

Foncier : commune

Itinéraire : Liaison

MOA envisagée : Communale

Temporalité envisagée : Moyen terme

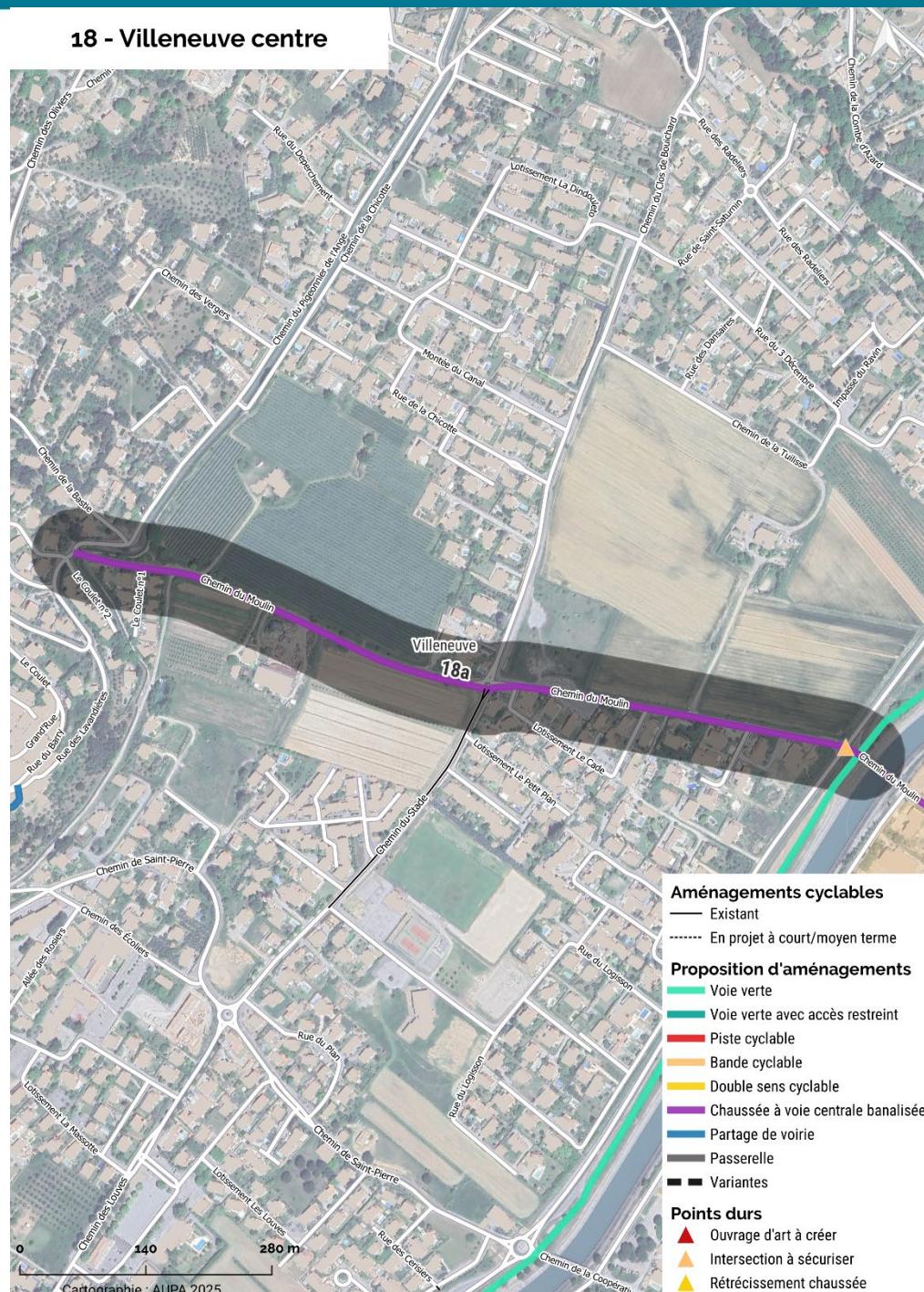
PROPOSITION

Aménagement d'une CVCB chemin du Moulin pour relier le village.

Points durs : traversée de la D4096 à sécuriser



18 - Villeneuve centre



19– Villeneuve sud

Communes : Villeneuve

Longueur : 1 270m

Foncier : commune

Itinéraire : Liaison

MOA envisagée : Communale

Temporalité envisagée : Moyen terme

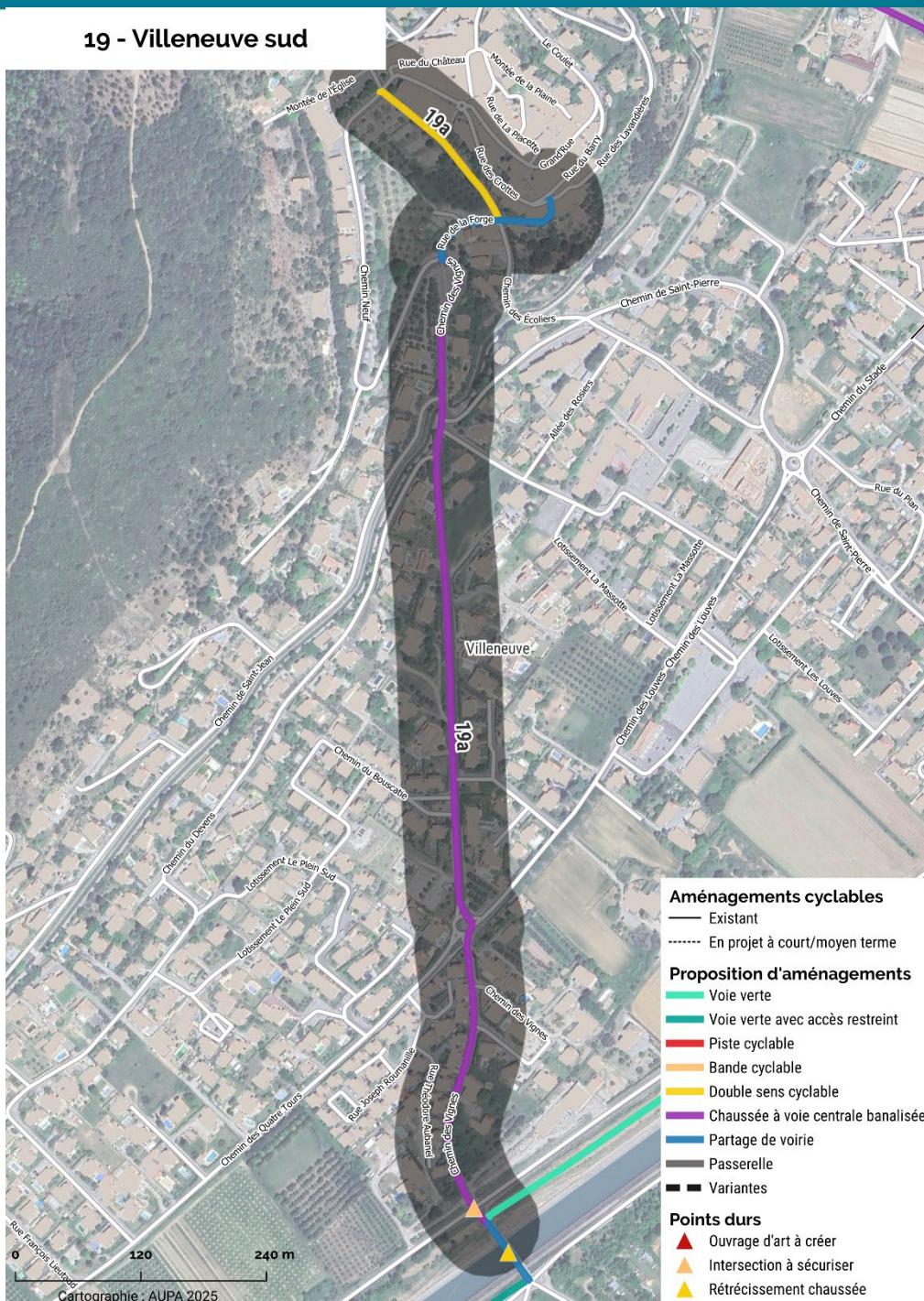
PROPOSITION

Aménagement d'une CVCB chemin des Vignes et mise en double sens cyclable du chemin des écoliers.

Points durs : traversée de la D4096 à sécuriser



19 - Villeneuve sud



20-Volx centre

Communes : Volx

Longueur : 500m

Foncier : commune

Itinéraire : Liaison

MOA envisagée : Communale

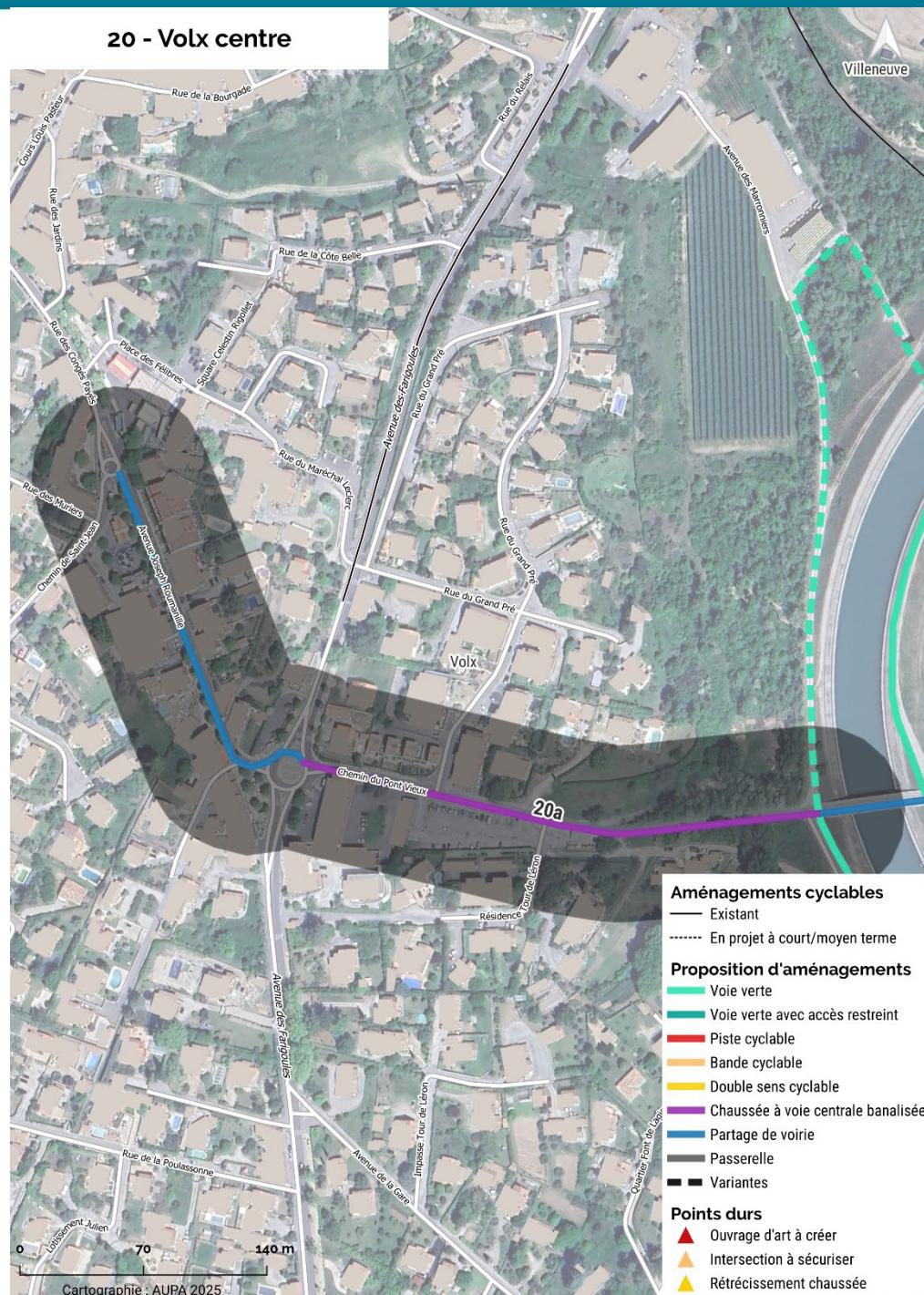
Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

Aménagement d'une CVCB chemin du Pont Vieux, puis pacification de l'avenue Joseph Roumanille en zone 30.



20 - Volx centre



21-Volx collège

Communes : Volx

Longueur : 1 100m

Foncier : commune

Itinéraire : Liaison

MOA envisagée : Communale

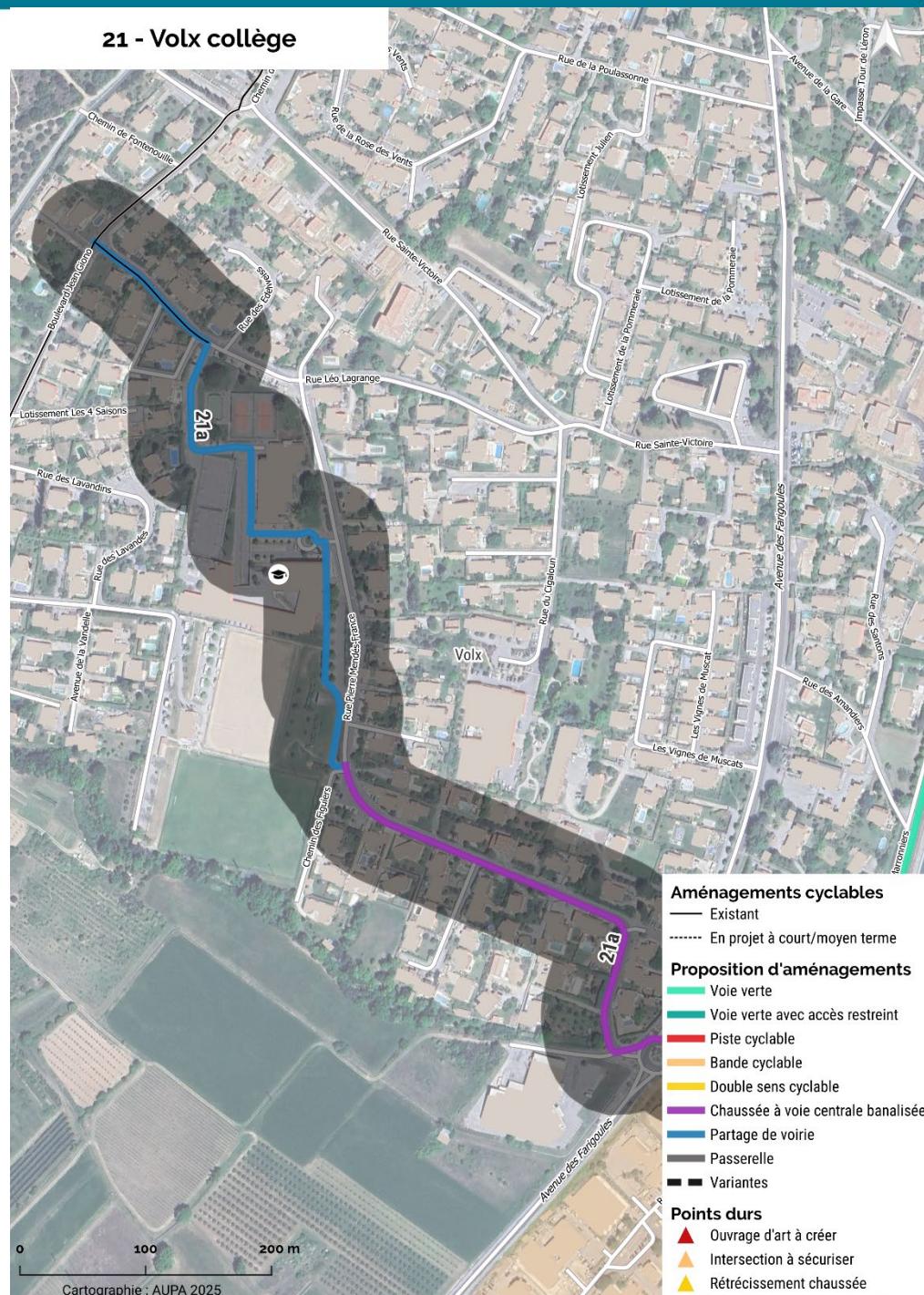
Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

Aménagement d'une CVCB rue Mendès France, jalonnement cyclable à travers les rues du collège à améliorer. Manque de visibilité actuellement.



21 - Volx collège



22-Gréoux-les-Bains centre

Communes : Gréoux-les-Bains

Longueur : 580m

Foncier : commune

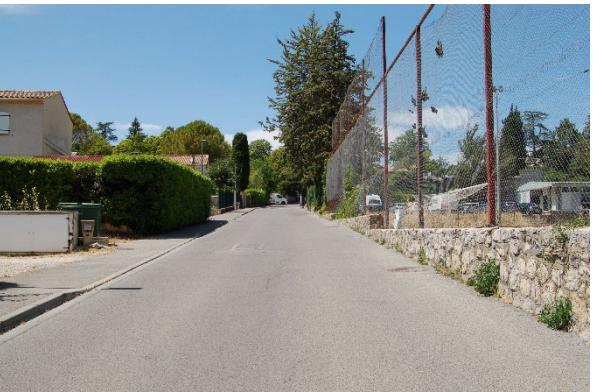
Itinéraire : Liaison

MOA envisagée : Communale

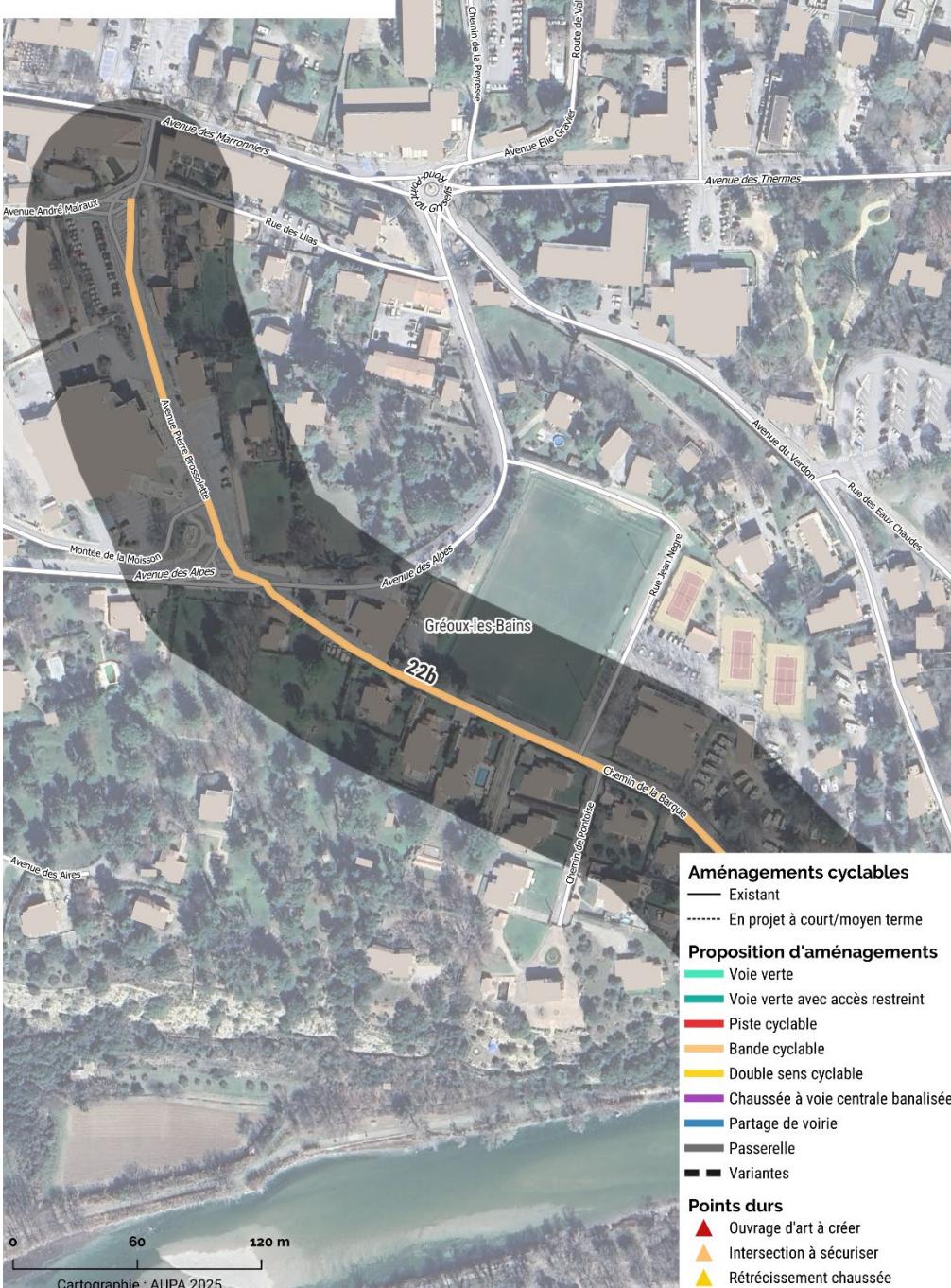
Temporalité envisagée : Moyen terme

PROPOSITION

Aménagement d'une bande cyclable dans le sens montant Chemin de la Barque.



22 - Gréoux-les-Bains centre



23-Sainte-Tulle Collège – Eco Campus

Communes : Sainte-Tulle

Longueur : 850m

Foncier : commune

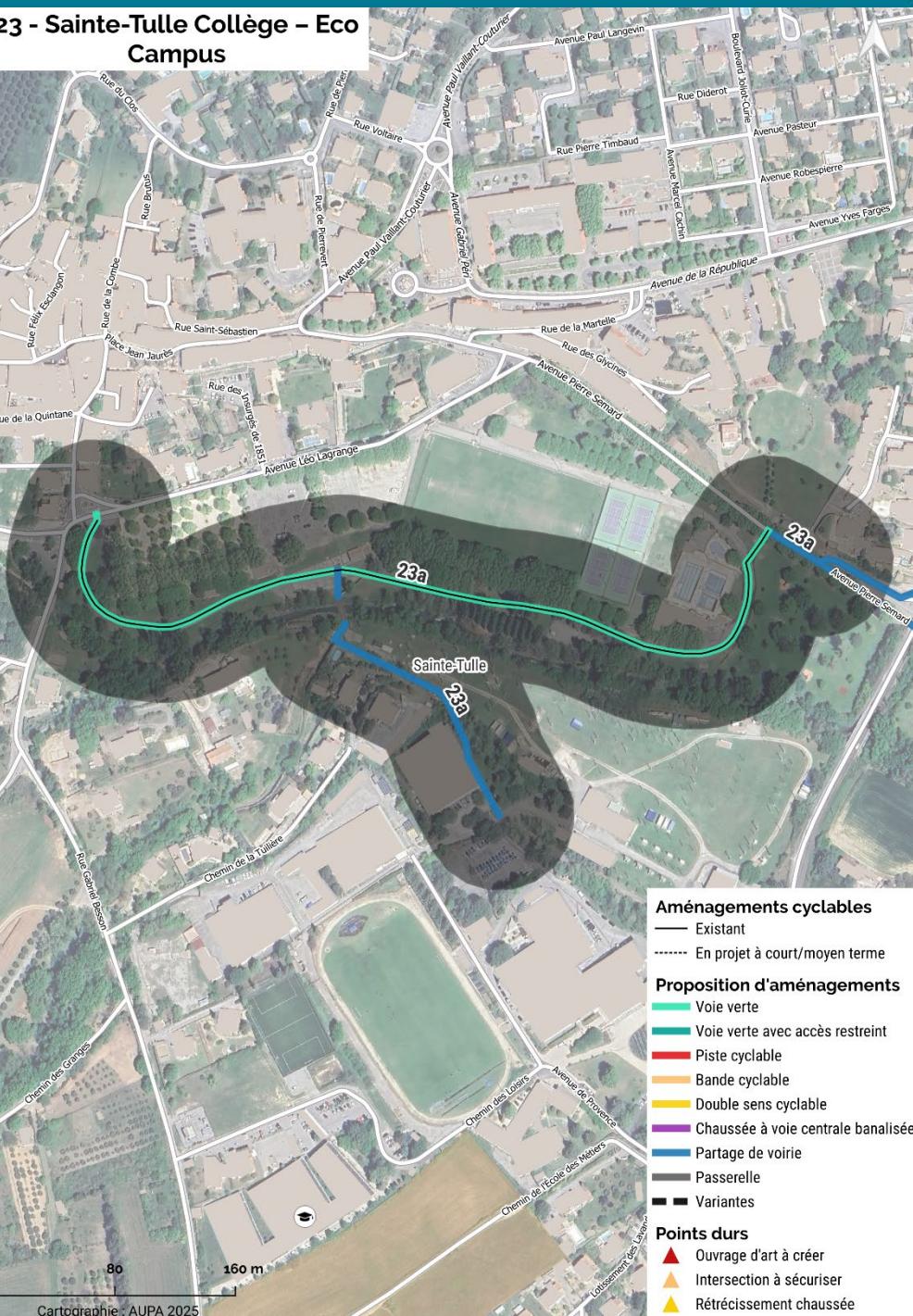
Itinéraire : Liaison

MOA envisagée : Communale

Temporalité envisagée : Court terme

PROPOSITION

- Chemin mixte existant, ainsi qu'une passerelle pour rejoindre l'Éco-Campus. Marquage et signalisation à améliorer pour les vélos afin d'identifier les continuités d'itinéraires.



24-Riez – Roumoules

Communes : Riez, Roumoules

Longueur : 5 100m

Foncier : commune, privé

Itinéraire : Liaison

MOA envisagée : Communales

Temporalité envisagée : Long terme

PROPOSITION

- Projet d'aménagement d'une voie verte sur les berges du Colostre, en lien avec le projet de renaturation du Colostre porté par le PNR du Verdon. Etude en cours menée par le PNR en lien avec les communes.
- Continuité jusqu'à la ZA L'Argentière avec l'aménagement d'une CVCB.

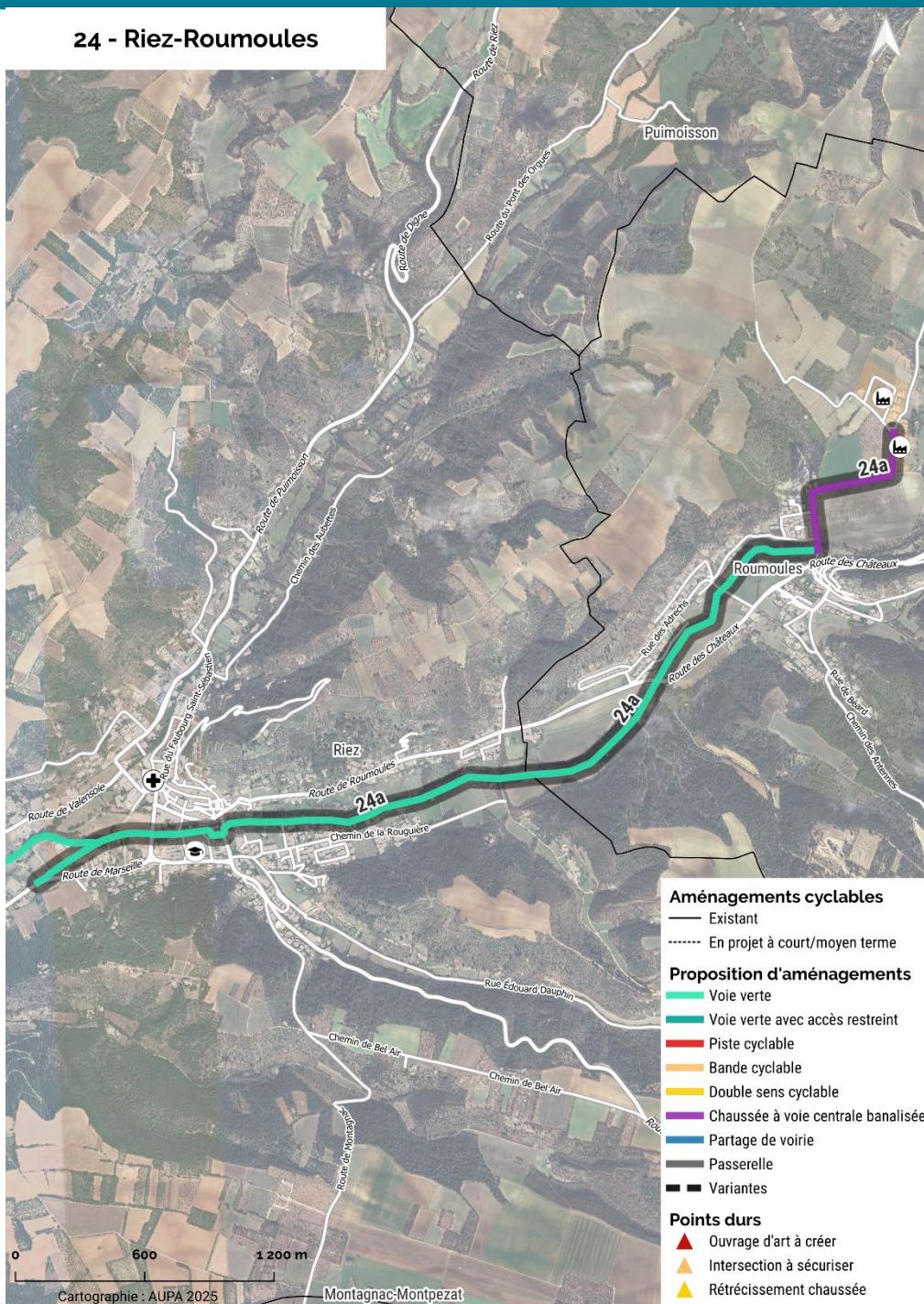


Points durs et enjeux : foncier privé, zone bleue

PPRIF

- Projet de renaturation du Colostre : mutualisation des coûts à prévoir

24 - Riez-Roumoules



25–Riez – Allemagne-en-Provence

Communes : Riez, Allemagne-en-Provence

Longueur : 8 300m

Foncier : commune, privé

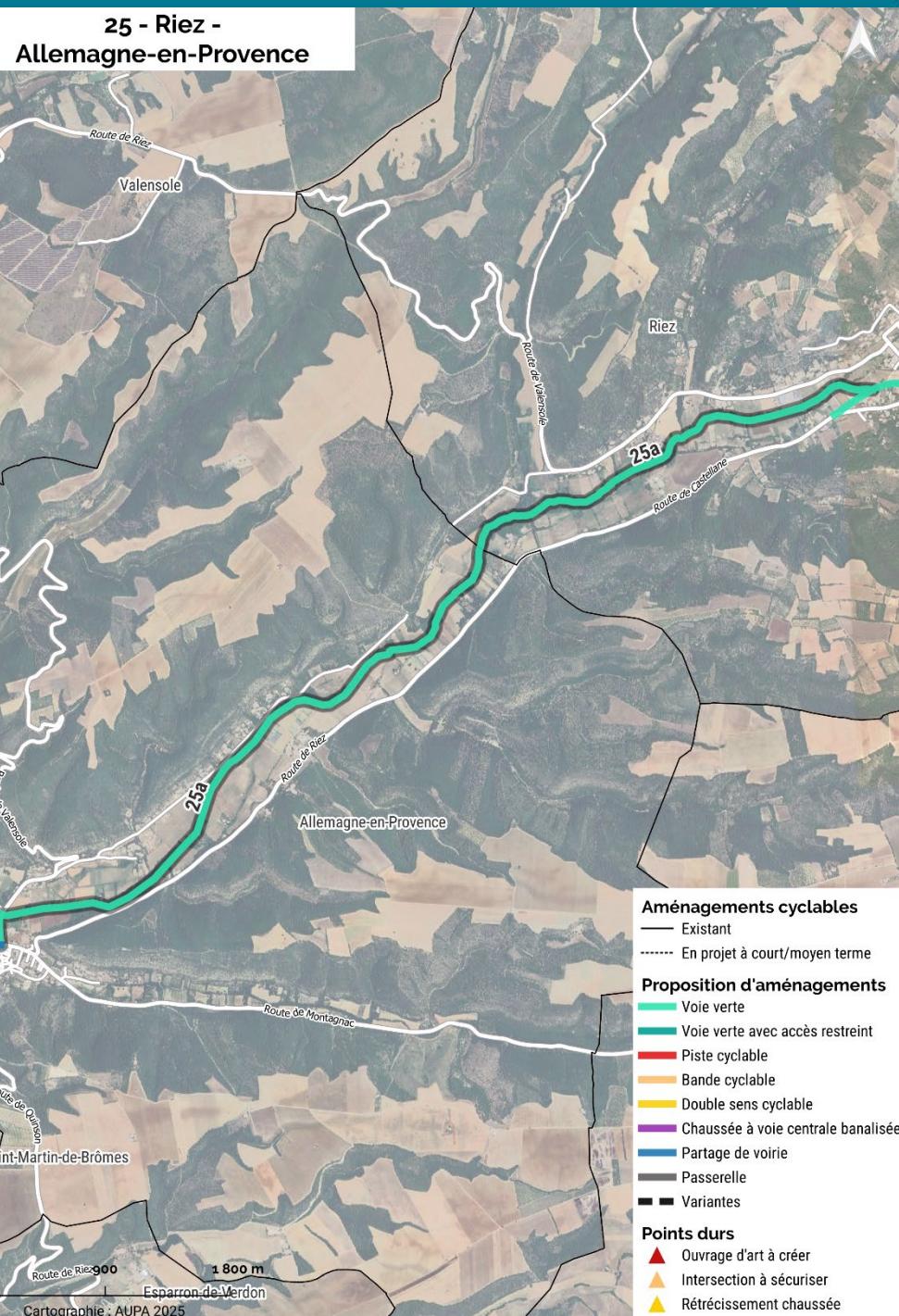
Itinéraire : Liaison

MOA envisagée : Communales

Temporalité envisagée : Long terme

PROPOSITION

- Projet d'aménagement d'une voie verte sur les berges du Colostre, en lien avec le projet de renaturation du Colostre porté par le PNR du Verdon. Etude en cours mené par le PNR en lien avec les communes.
- **Points durs, enjeux** : foncier privé, zone bleue PPRIF
- Projet de renaturation du Colostre : mutualisation des coûts à prévoir



26-Saint-Martin-de-Brômes - Allemagne-en-Pce

Communes : Saint-Martin-de-Brômes, Allemagne-en-Provence

Longueur : 11 200m

Foncier : commune, privé

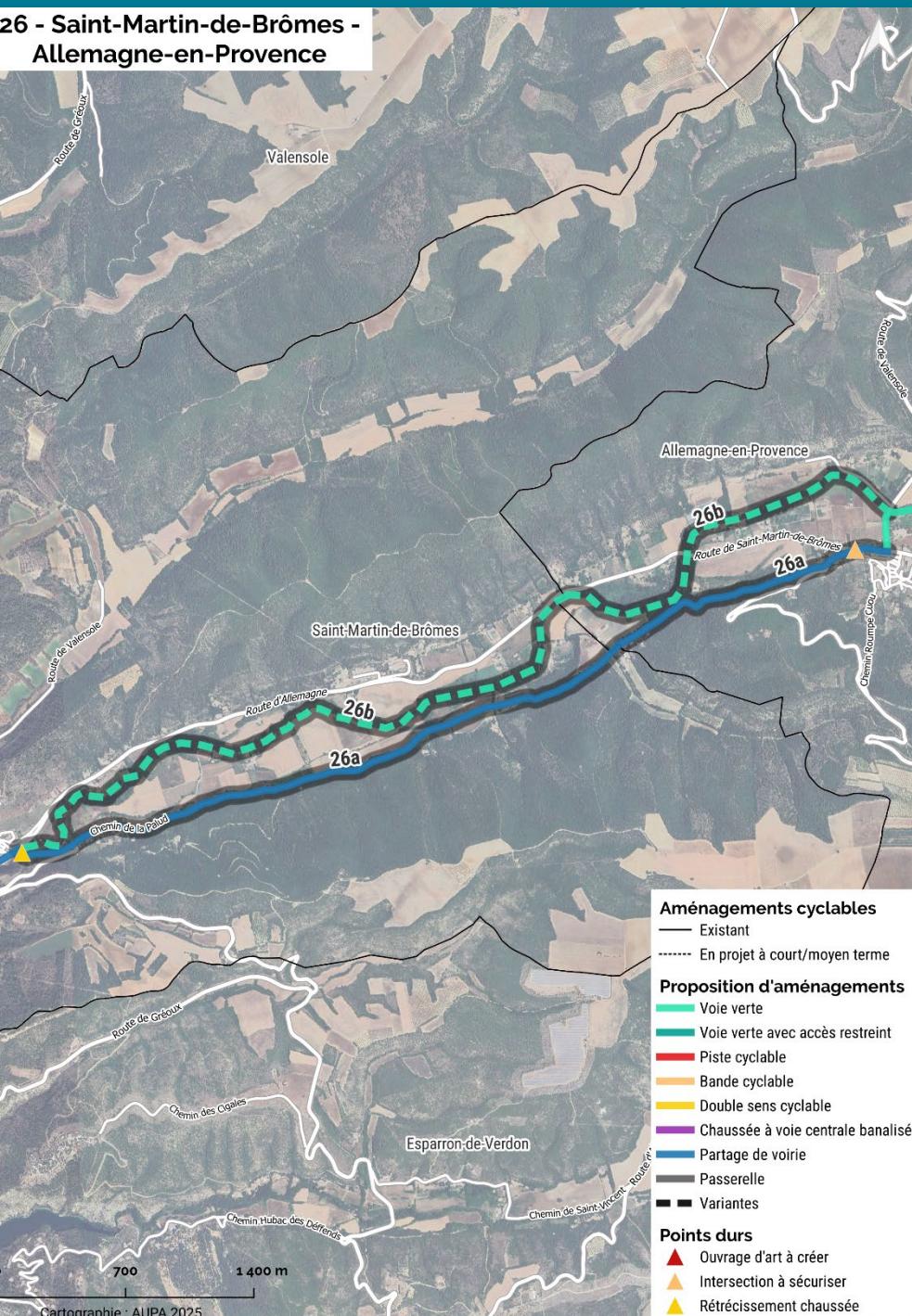
Itinéraire : Liaison

MOA envisagée : Communales

Temporalité envisagée : Court (26a)/Long terme (26b)

PROPOSITION

- 26a :** Chemin de la Palud existant et à 50km/h pour rejoindre les deux communes, largeur trop faible pour permettre l'aménagement d'une CVCB. Partage de la route à renforcer avec de la signalétique verticale et des pictogrammes au sol.
 - Enjeux :** zone bleue et rouge PPRIF
 - 26b :** Projet d'aménagement d'une voie verte sur les berges du Colostre, en lien avec le projet de renaturation du Colostre porté par le PNR du Verdon. Etude en cours mené par le PNR en lien avec les communes.
 - Points durs, enjeux :** foncier privé, patrimoine végétal protégé, zone bleue et rouge PPRIF
- Projet de renaturation du Colostre : mutualisation des coûts à prévoir



27 - Gréoux-les-Bains - Saint-Martin-de-Brômes

Communes : Gréoux-les-Bains, Saint-Martin-de-Brômes

Longueur : 3 500m

Foncier : CD04

Itinéraire : Liaison

MOA envisagée : CD04

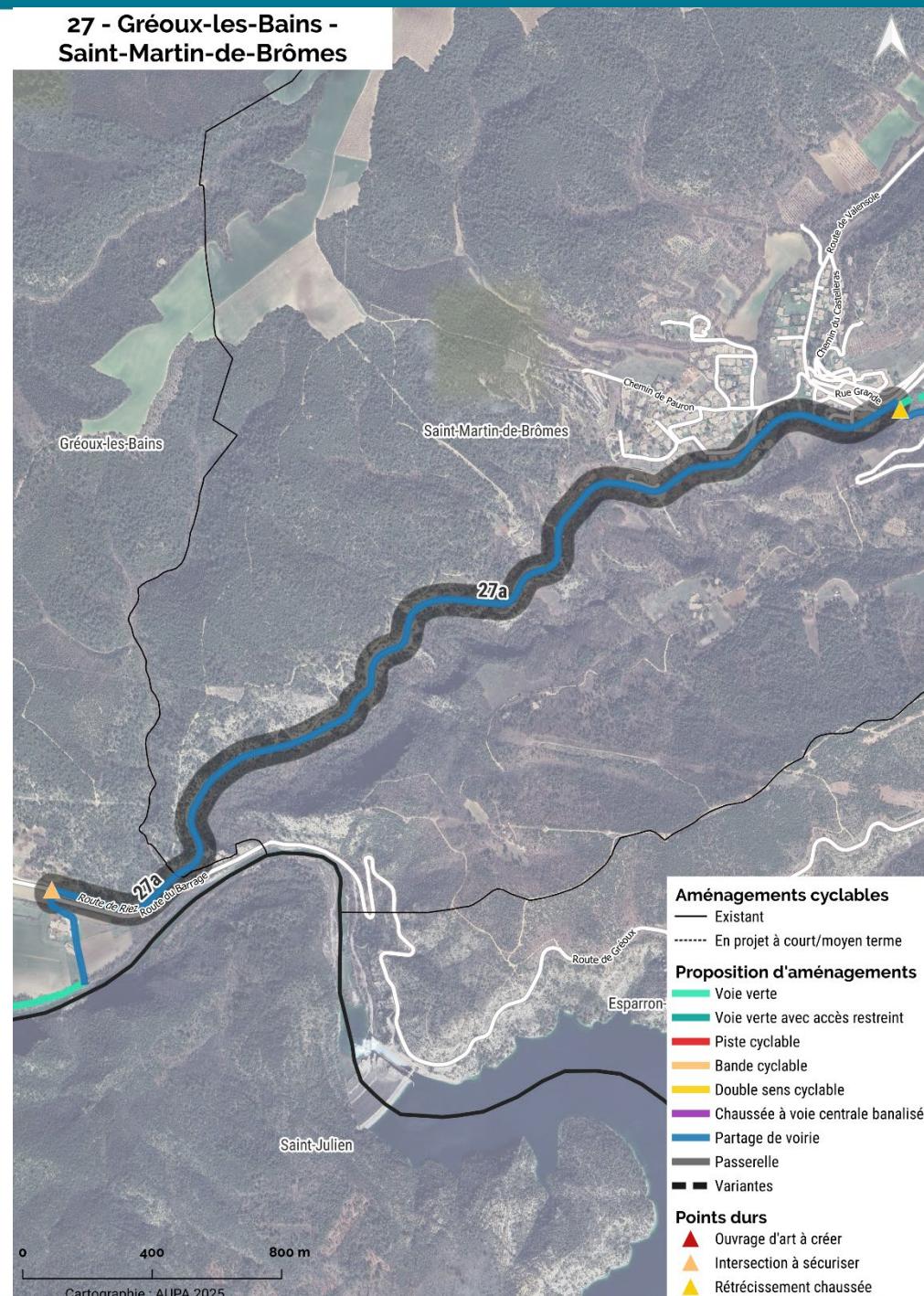
Temporalité envisagée : Long terme

PROPOSITION

- Pas de possibilité d'aménagement possible hormis renforcer le partage de la route existant avec des panneaux complémentaires, cet axe étant identifié par des boucles cyclotouristiques.



27 - Gréoux-les-Bains -
Saint-Martin-de-Brômes





AUPA - Agence d'urbanisme Pays d'Aix - Durance

Le Mansard Bât C 4e étage, Place Martin Luther King
Avenue du 8 mai 1945 - 13090 Aix-en-Provence

Tél. 04 42 23 12 17

Email : aupa@aupa.fr

www.aupa.fr

Soutenu par



Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE