



COMMUNAUTE DE COMMUNES VAL DE SAONE CENTRE

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Séance du 30 mai 2023

L'an deux mille vingt-trois, le 30 mai et à 18 heures 30, le CONSEIL COMMUNAUTAIRE légalement convoqué le 24 mai 2023, s'est réuni au lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Jean-Claude DESCHIZEAUX, Président

Nombre de Conseillers :

En exercice : 36

Quorum : 19

Présents : 29

Représentés : 5

Absents : 7

Étaient présents : M. Bernard ALBAN, Mme Nathalie BISIGNANO, M. Franck CALAS, Mme Patricia CHMARA, Mme Claude CLEYET-MARREL, M. Romain COTTEY, M. Jean-Claude DESCHIZEAUX, M. Renaud DUMAY, Mme Laure FANGET, M. Gaëtan FAUVAIN, Mme Carole FAUVETTE, M. Paul FERRÉ, Mme Fabienne GIMARET, Mme Catherine GUTIERREZ, Mme Isabelle HELIN, M. Richard LABALME, M. Jean-Michel LUX, Mme Patricia MAURY, M. Thierry MICHAL, M. Lucien MOLINES, Mme Christelle PAGET, Mme Magalie PEZZOTTA, M. Philippe PROST, Mme Catherine SALVETTI, M. Denis SAUJOT, M. Thierry SEVES, Mme Marie-Monique THIVOLLE, Mme Marie-Jeanne VERCHERAT, M. Maurice VOISIN

Étaient absents : M. Jean-Pierre CHAMPION (pouvoir à M. Franck CALAS), Mme Marie-Ange FAVEL (pouvoir à M. Bernard ALBAN), Mme Marianne MORSLI, M. Benoît PEIGNÉ (pouvoir à Mme Magalie PEZZOTTA), M. Alain REIGNIER (pouvoir à Mme Isabelle HELIN), Mme Anne TURREL (pouvoir à M. Paul FERRÉ), M. Dominique VIOT

Secrétaire de séance : Mme Isabelle HELIN

N°2023/05/30/01 – Approbation du plan d'actions et du schéma cyclable de la Communauté de Communes Val de Saône Centre

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Plan Climat Air Energie Territorial 2021-2026,

Monsieur Guillaume GIRERD, Chef de Projet au Bureau ITEM Etudes et Conseil, présente le bilan de l'étude mobilité qui est composée de 4 volets :

Volet 1 - Diagnostic de la mobilité sur le territoire

Volet 2 - Stratégie de mobilité tous modes

Volet 3 - Schéma Cyclable et services connexes

Volet 4 - Aires de covoiturage et IRVE

Cette étude a permis de définir et d'affirmer les ambitions de la communauté de communes en matière de politique de mobilité en faveur des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme.

La démarche s'est appuyée sur un diagnostic territorial dont les principaux éléments ont été présentés en conseil communautaire du 30 août 2022 et a été menée en concertation avec les acteurs du territoire (communes, partenaires institutionnels, représentants d'associations...). Une enquête auprès de la population a eu lieu en septembre/octobre 2022.

Des ateliers se sont tenus tout au long de l'année 2022 et ont permis de structurer un plan de mobilité composé de 13 actions en réponse aux enjeux territoriaux, classées en 5 grands axes d'intervention :

Axe 1 : Intensifier le recours aux modes actifs

Axe 2 : Développer l'usage des transports collectifs

Axe 3 : Tendre vers une utilisation partagée et vertueuse de l'automobile

Axe 3 : Accentuer la pacification dans les centres-bourgs

Axe 5 : Mieux informer et communiquer sur les offres de transports et les solutions de mobilité

Axe 6 : Accompagner la mobilité touristique

Cette démarche a également abouti à la réalisation d'un schéma directeur cyclable qui permet de disposer d'une vision du maillage pour faire du mode cyclable une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements de courtes distances. Le maillage de 117 km, dont le chiffrage estimatif est de 3,9 M€, est découpé en 39 itinéraires, eux-mêmes découpés en 365 tronçons.

Le rapport final est composé du diagnostic, du plan d'actions, du schéma directeur cyclable (avec les fiches d'itinéraires en annexes), de l'étude d'opportunité de déploiement d'infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques et de différentes annexes.

Vu les travaux des COTECH-COPIL Etude Mobilité des 13 juin 2022 et 31 janvier 2023,

Vu les projets de plan d'actions de mobilité et de schéma directeur cyclable présentés à l'Assemblée,

Vu la réunion de concertation avec les maires du territoire le 21 mars 2023 sur le projet de plan d'actions et le projet de schéma directeur cyclable,

Vu l'avis favorable du bureau du 16 mai 2023 sur la démarche globale et l'action n°12 en particulier relative au recrutement d'un chargé de mission mobilité à compter de 2024,

Vu l'avis favorable de la Commission Environnement du 19 avril et du 23 mai 2023,

Vu la présentation du rapport et les échanges durant la séance du conseil communautaire du 30 mai 2023,

Le conseil communautaire,

Après en avoir délibéré

Par 32 voix favorables et 2 oppositions (M. FAUVAIN et Mme PAGET),

APPROUVE le plan d'actions de mobilité incluant le schéma directeur cyclable, la création d'aires de covoiturage et l'étude de déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques de la Communauté de Communes Val de Saône Centre, tels que présentés dans le rapport final annexé à la présente délibération,

AUTORISE Monsieur le Président à signer tous les documents nécessaires à la mise en œuvre de la présente délibération.

Pour extrait conforme au registre des délibérations,

Fait à Montceaux, le 30 mai 2023

Le Président,

Jean-Claude DESCHIZEAUX

Certifié exécutoire compte tenu de la transmission en Préfecture le
De la publication sur le site internet le
Le Président,
Jean-Claude DESCHIZEAUX

ÉTUDE GLOBALE DE MOBILITÉ

Rapport final



Communauté de Communes
Val de Saône Centre

Sommaire	2
Objectifs de l'étude	4
VOLET 1 - Diagnostic de la mobilité sur le territoire	7
1. Contexte territorial	8
2. Pratiques de déplacement	14
3. Réseau routier	22
4. Transports en commun	28
5. Modes Actifs	36
6. Covoiturage et IRVE	46
7. Conclusions et attentes pour la suite de l'étude	50
VOLET 2 - Définition d'une stratégie de mobilité tous modes	54
Action 1 - Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable en cours	56
Action 2 - Dimensionner le stationnement vélo	58
Action 3 - Créer et sécuriser les liaisons modes doux à proximité des établissements scolaires	60
Action 4 - Engager les discussions avec la Région pour étoffer l'offre de mobilité	62
Action 5 - Créer un réseau d'aires de covoiturage	64
Action 6 - Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique	66
Action 7 - En lien avec le SIEA, veiller au déploiement de bornes IRVE sur le territoire	70
Action 8 - Développer la pacification des principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles...	72
Action 9 - Mettre en place des actions de communication et de sensibilisation	75
Action 10 - Structurer un programme d'écomobilité auprès des habitants pour accompagner le changement de comportement	80
Action 11 - Accompagner les entreprises vers une mobilité plus durable	83
Action 12 - Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité pour la mise en œuvre opérationnelle de la politique de mobilité	85
Action 13 - Développer une offre autour du cyclotourisme en lien avec la V50	86
Evaluation environnementale de la stratégie de mobilité	88

VOLET 3 - Elaboration du schéma directeur cyclable	94
1 . <i>Les préconisations d'aménagement</i>	96
2. <i>Le chiffrage global du schéma directeur cyclable</i>	104
3. <i>Les fiches itinéraires</i>	114
VOLET 4 - Etude d'opportunité de déploiement des aires de covoiturage et de IRVE	154
1 . <i>Etude de déploiement des aires de covoiturage</i>	155
2. <i>Etude de déploiement des IRVE</i>	162
ANNEXES	180
<i>Annexe 1 - Estimation du plan de financement</i>	181
<i>Annexe 2 - L'échéancier des actions</i>	191
<i>Annexe 3 - La répartition des coûts du plan d'actions</i>	195
<i>Annexe 4 - Stationnement vélo</i>	198
<i>Annexe 5 - Outil de visualisation et du suivi du schéma cyclable</i>	201
<i>Annexe 6 - Fiches « commune » du schéma cyclable</i>	207
<i>Annexe 7 - Le financement des bornes IRVE</i>	223
<i>Annexe 8 - Retours d'expérience de territoire en matière d'électromobilité</i>	227
<i>Annexe 9 – Résultats du questionnaire mobilité auprès des habitants</i>	230

Objectifs de l'étude globale de mobilité

Dans le cadre de la loi LOM, la CCVSC a dû se positionner sur la prise de Compétence Mobilité, et a choisi de la transférer à la Région Rhône Alpes Auvergne.

Cependant, la signature récente de la convention délégitation de compétence permet à la communauté de communes la gestion des mobilités actives, de l'éventuelle mise en place d'un TAD, et du transport scolaire des élèves au collège de Montceaux (*résidant à moins de 3 kilomètres*).

La Région, en tant qu'AOM locale, est compétente pour l'organisation :

- ✓ De services réguliers de transport public de personnes
- ✓ De services à la demande de transport public de personnes
- ✓ De services de transport scolaire
- ✓ De services relatifs aux mobilités actives (ou contribution à leur développement)
- ✓ De services de mobilités solidaires
- ✓ Conseil et accompagnement individualisé à la mobilité pour personnes vulnérables
- ✓ Conseil en mobilité destiné aux employeurs
- ✓ Transport de marchandises

Cette convention de délégitation permet à la CCVSC de mener une politique de mobilité malgré l'absence de prise de compétence.

Volet 1 - Diagnostic de la mobilité sur le territoire

- ✓ Disposer d'un **diagnostic actualisé** quant à l'**adéquation entre offre, besoins et pratiques de déplacements**, sur et en interaction avec le territoire ;
- ✓ Visualiser les **carences et dysfonctionnements existants**.

Volet 2 - Stratégie de mobilité tous modes

Définir une **stratégie globale de mobilité induite par un nécessaire changement des comportements et adaptée aux spécificités et besoins locaux** :

- ✓ **A différentes échelles** (communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) ;
- ✓ **En fonction des publics cibles** (actifs, captifs, ...).

Volet 3 - Schéma Cyclable et services connexes

Promotion de la pratique cyclable à travers le développement :

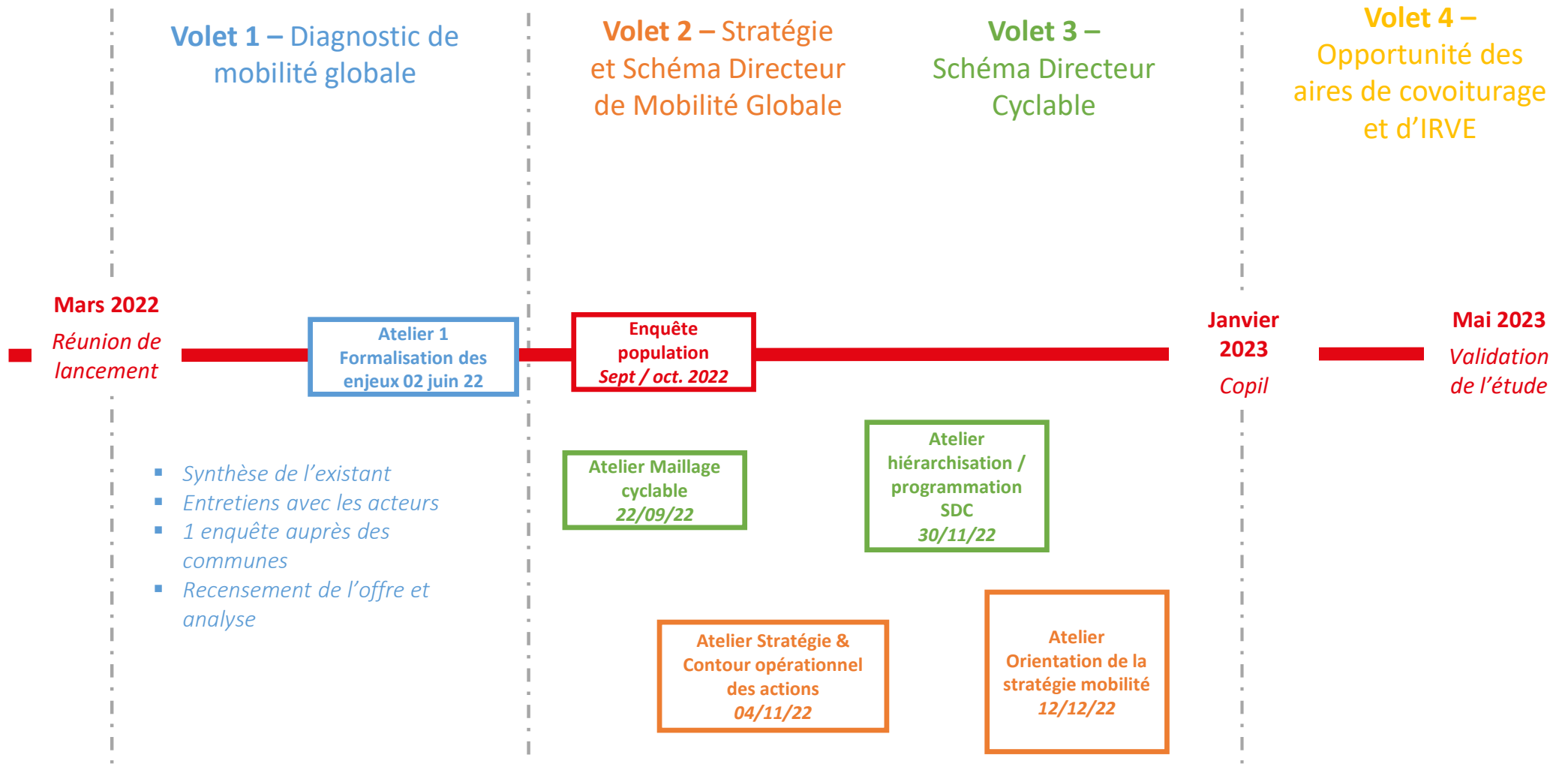
- ✓ D'un **Schéma Directeur Cyclable**, qui programmera un **maillage cohérent** avec les besoins et les ressources du territoire ;
- ✓ D'un **plan d'actions pour déployer des services complémentaires** en lien avec la pratique cyclable.

Volet 4 - Aires de covoiturage et IRVE

Promotion d'un usage plus durable de la voiture :

- ✓ **Connaitre précisément le nombre d'aires de covoiturage** sur le territoire, et proposer un plan de déploiement en cohérence avec les conclusions du diagnostic (intégré en rendu dans le volet 3) ;
- ✓ Connaitre les **besoins en IRVE** et **évaluer le nombre d'infrastructures à déployer** sur le territoire.

Déroulement de l'étude



1 • Diagnostic de la mobilité sur le territoire



1. Contexte territorial

Un territoire de 15 communes situé à la croisée des chemins, mais coupé des principales offres de transport par la Saône

La CC Val de Saône est située dans le département de l'Ain, à la limite du département du Rhône

De l'autre côté de la Saône, la commune de Belleville-en-Beaujolais est située dans le département du Rhône.

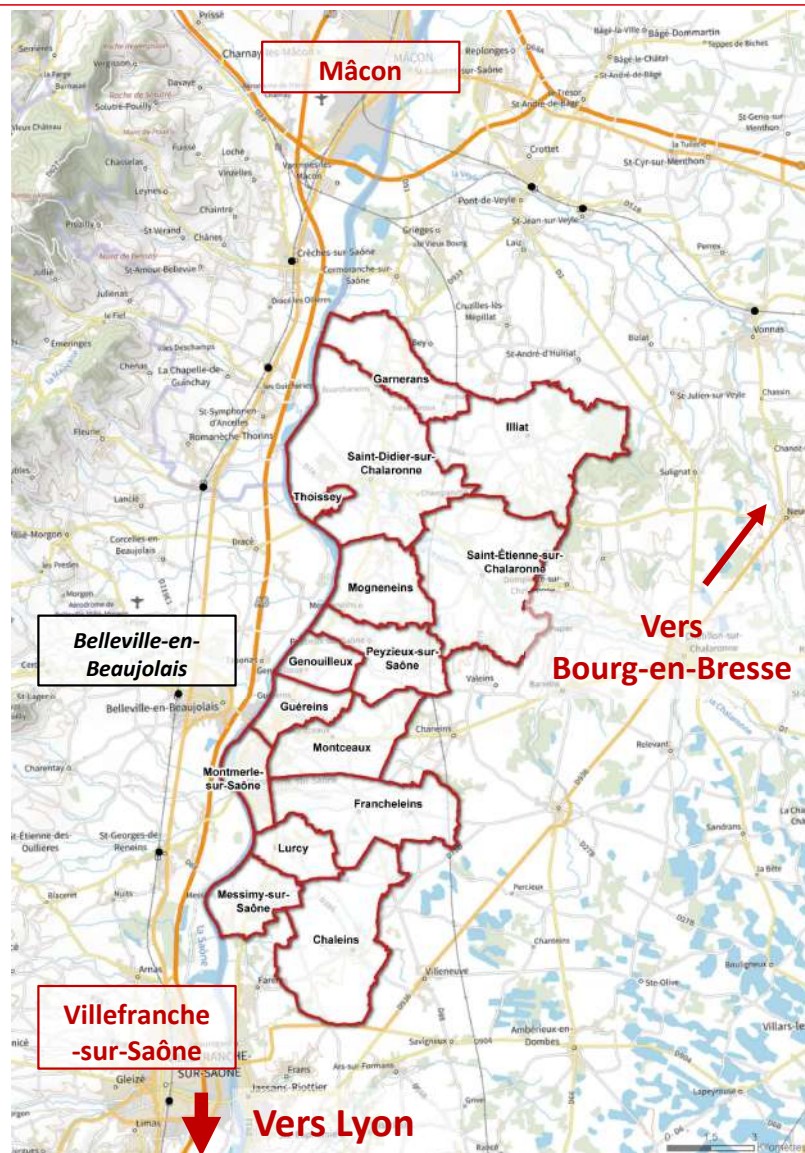
Un territoire tourné vers des pôles locaux, régionaux, et nationaux, situés à proximité du territoire :

- Belleville-en-Beaujolais (13 057 habitants en 2018)
- Villefranche-sur-Saône (36 288 habitants en 2018)
- Lyon (518 635 habitants en 2018, 1 411 571 habitants pour la métropole du Grand Lyon)
- Mâcon (33 810 habitants en 2018)
- Bourg-en-Bresse (41 248 habitants en 2018)

La CC Val de Saône Centre est située sur un axe de déplacement Nord-Sud structurant au niveau national composé de :

- L'autoroute A6
- La Saône
- Une ligne TER
- Une ligne LGV

Un territoire proche, mais cependant à l'écart de ces offres de transport majeures, situées de l'autre côté de la Saône.



Distance des pôles depuis
Montceaux :

- Belleville-en-Beaujolais : 6 km
- Villefranche-sur-Saône : 17 km
- Lyon : 49 km
- Mâcon : 32 km
- Bourg-en-Bresse : 37 km

Un enjeu fort sur la traversée de la Saône, notamment au niveau du Pont de Belleville pour rejoindre Belleville-en-Beaujolais

Un territoire structuré par deux pôles en bordure de Saône :

Montmerle-sur-Saône et Saint-Didier-sur-Chalaronne

20 564 habitants dans la Communauté de Communes de Val de Saône Centre

66 % de la population est concentrée dans les communes qui bordent la Saône

Sur les 15 communes du territoire, 9 sont situées en bordure de Saône, dont les trois communes les plus peuplées :

- Montmerle-sur-Saône (3 783 habitants)
- Saint-Didier sur-Chalaronne (2 918 habitants)
- Thoissey (1 715 habitants)
- Saint-Etienne-sur-Chalaronne (1 565 habitants).

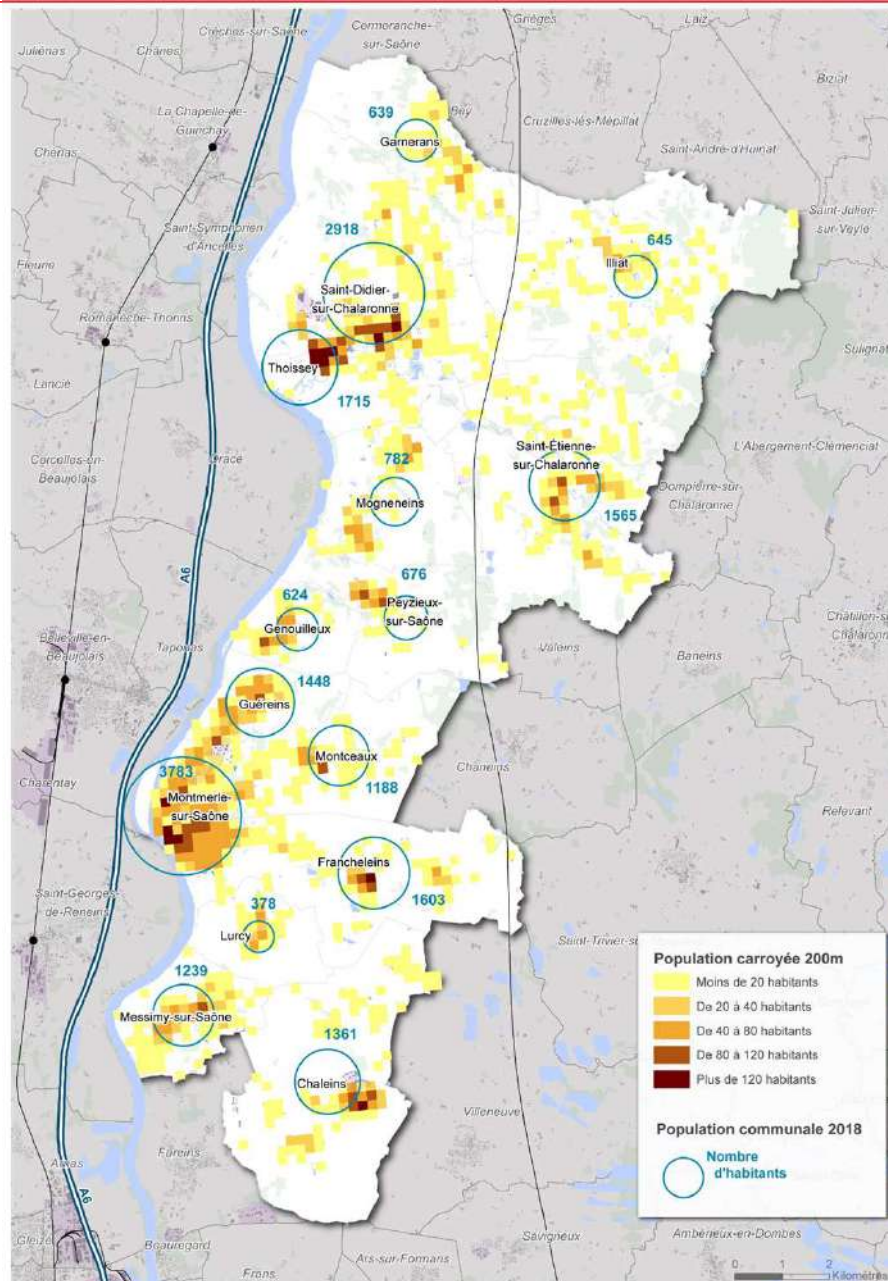
Un territoire organisé autour de deux pôles :

- Le pôle Montmerle-sur-Saône / Montceaux / Guéreins : 6 419 habitants en 2018 , soit 31 % de la population du territoire
- Le pôle Saint-Didier-sur-Chalaronne / Thoissey : 4633 habitants en 2018, soit 23 % de la population du territoire

Une densité de 129 habitants / km², mais qui varie beaucoup entre les communes

La densité moyenne sur le territoire est faible, avec 129 habitants / km², mais cependant des différences importantes entre les communes du territoire.

Les communes les plus peuplées, aux abords du Rhône, sont également les plus denses. On observe en effet une densité de 1 715 habitants / km² à Thoissey, contre 32 habitants / km² à Illiat.



La CCVSC , un petit territoire à l'échelle départementale et régionale

- Département de l'Ain : près de 650 000 habitants, la CCVSC représente 3 % de la population départementale
- Région Auvergne-Rhône-Alpes : près de 8 millions d'habitants : la CCVSC représente 0,3 % de la population régionale

Une densité de population moyenne légèrement supérieure aux moyennes départementales et régionales

- CCVSC : 129 habitants / km²
- Département de l'Ain : 112,3 habitants / km²
- Région Auvergne-Rhône-Alpes : 114,7 habitants / km²

Un territoire attractif démographiquement, en cohérence avec les dynamiques départementales et régionales

632 habitants supplémentaires sur le territoire entre 2013 et 2018, soit environs 55 ménages, mais des différences de dynamiques entre les communes

Entre 2013 et 2018, on observe une progression de 3,2 % du nombre d'habitants sur le territoire. On observe tout de même une contraction du dynamisme démographique par rapport au début du siècle. En effet, entre 1999 et 2013, la population avait augmenté de 4 787 habitants, passant de 15 145 à 19 932 habitants. Cette augmentation est de 31 %, et représente un taux de croissance annuel moyen de 2,4 %, contre seulement 0,6 % pour la période 2013 – 2018.

Un dynamisme démographique qui varie beaucoup entre les communes de la CCVSC

Cette dynamique varie entre les différentes communes : si on observe des hausses importantes dans certaines comme Chaleins (+ 13,5 %, 162 habitants supplémentaires), Francheleins (+ 8,2 %, 121 habitants supplémentaires) ou encore Saint-Didier-sur-Chalaronne (+ 4,9 %, 135 habitants supplémentaires). Certaines communes du territoire perdent en revanche des habitants, comme Montceaux (-3,1 %, 38 habitants en moins) ou Montmerle-sur-Saône (-1,2 %, 45 habitants en moins).

Communes	Population			Densité de population en 2018	Taux de croissance de la population entre 2013 et 2018
	2018	2013	1999		
Chaleins	1 361	1 199	1 025	80	+ 13,5 %
Francheleins	1 603	1 482	994	114	+ 8,2 %
Garnerans	639	667	565	71	- 4,2 %
Genouilleux	624	591	399	156	+ 5,6 %
Guéreins	1 448	1 418	1 065	289	+ 2,1 %
Illiat	645	592	466	32	+ 9,0 %
Lurcy	378	403	257	75	- 6,2 %
Messimy-sur-Saône	1 239	1 218	931	206	+ 1,7 %
Mogneneins	782	765	572	86	+ 2,2 %
Montceaux	1 188	1 226	908	118	- 3,1 %
Montmerle-sur-Saône	3 783	3 828	2 830	945	- 1,2 %
Peyzieux-sur-Saône	676	629	337	75	+ 7,5 %
Saint-Didier-sur-Chalaronne	2 918	2 783	2 259	116	+ 4,9 %
Saint-Étienne-sur-Chalaronne	1 565	1 501	1 179	74	+ 4,3 %
Thoissey	1 715	1 630	1 358	1 715	+ 5,2 %
CC Val de Saône Centre	20 564	19 932	15 145	129	+ 3,2 %

Un environnement départemental et régional dynamique démographiquement

Département de l'Ain :

- + 4,5 % d'habitants entre 2013 et 2018 ;
- Soit + 0,9 % en taux annuel moyen sur la période

Région Auvergne-Rhône-Alpes :

- + 3,1 % d'habitants entre 2013 et 2018
- Soit + 0,6 % en taux annuel moyen sur la période

Dans la CCVSC, une concentration des services dans deux pôles : Saint-Didier-sur-Chalaronne / Thoissey, et Montmerle-sur-Saône

Les deux pôles de service du territoire :
Montmerle-sur-Saône et Saint-Didier-en-Chalaronne / Thoissey

Les deux pôles les plus peuplés du territoire sont également caractérisés par une concentration de services plus importante que sur le reste du territoire. On trouve en effet dans ces deux pôles les services suivants :

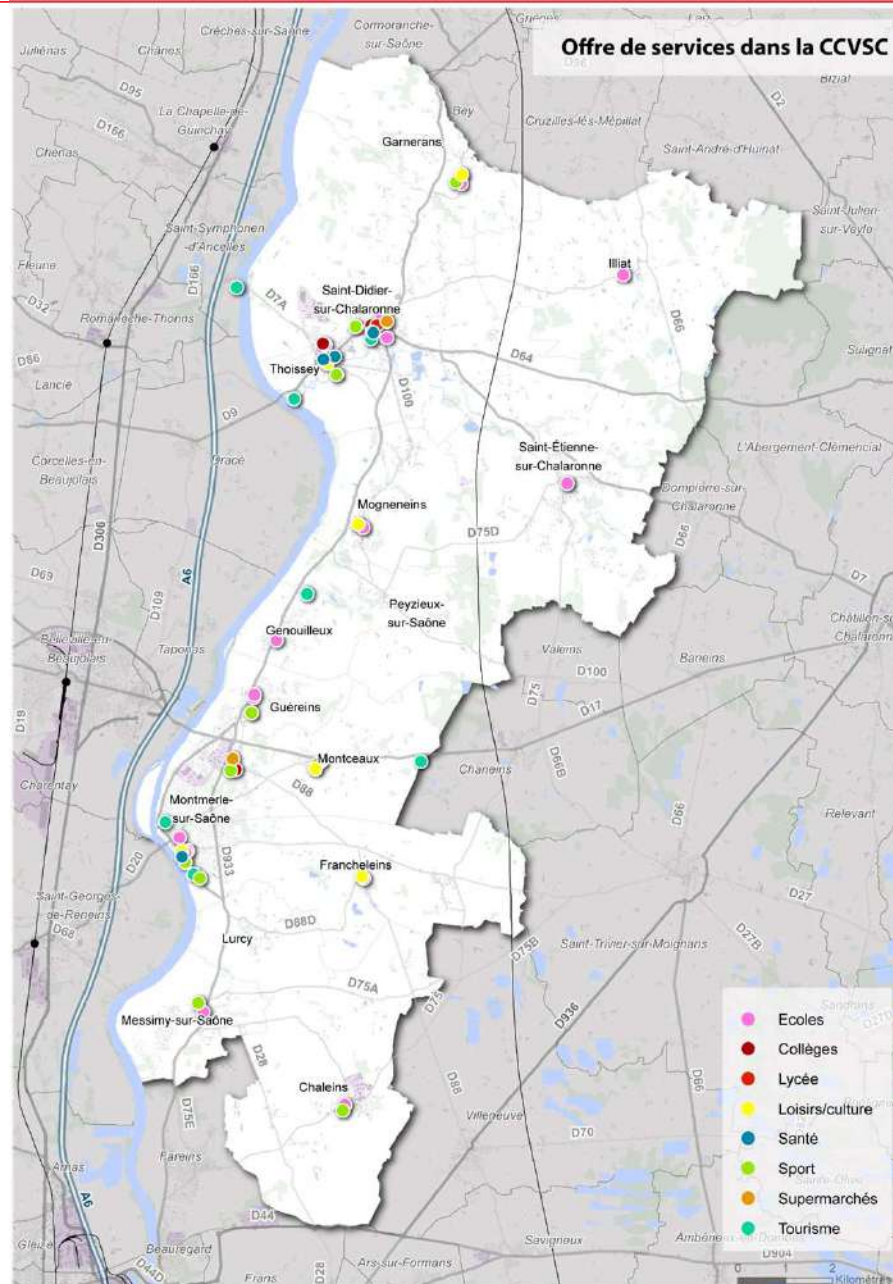
- Des centres-bourgs animés, avec des commerces de proximité
- Des établissements de santé
- Des équipements sportifs et de loisirs
- Des supermarchés
- Des petits pôles touristiques : des campings

Le reste du territoire est caractérisé par une offre de services faible

Dans les autres communes du territoire, l'offre de service se limite souvent à une école, et parfois une salle des fêtes et / ou un équipement sportif. La commune de Lurcy n'est elle dotée d'aucun équipement de service, tout comme celle de Peyzieux-sur-Saône.

On note une dissymétrie importante de l'offre de service entre l'Ouest du territoire, qui est plus urbain et contient les deux pôles, et l'Est du territoire qui est davantage rural.

Cette concentration de services dans les deux pôles du territoire fait de leurs centres-bourgs des pôles générateurs de déplacement à l'échelle de la CCVSC



Une offre de service plus importante dans les pôles extérieurs proches :

- Belleville-en-Beaujolais
- Châtillon-sur-Chalaronne

Des villes moyennes à proximité qui offrent une concentration supérieure de service

- Villefranche-sur-Saône
- Mâcon
- Bourg-en-Bresse

La ville de Lyon : un pôle national où l'on retrouve l'ensemble des services (culturel, administratif, commercial, de santé, sportif ...)

L'EMD 2015 de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise : Une étude qui permet d'appréhender les mobilités à l'échelle du secteur « Ain »

Financé par



Qu'est ce qu'une enquête ménage déplacement (EMD) ?

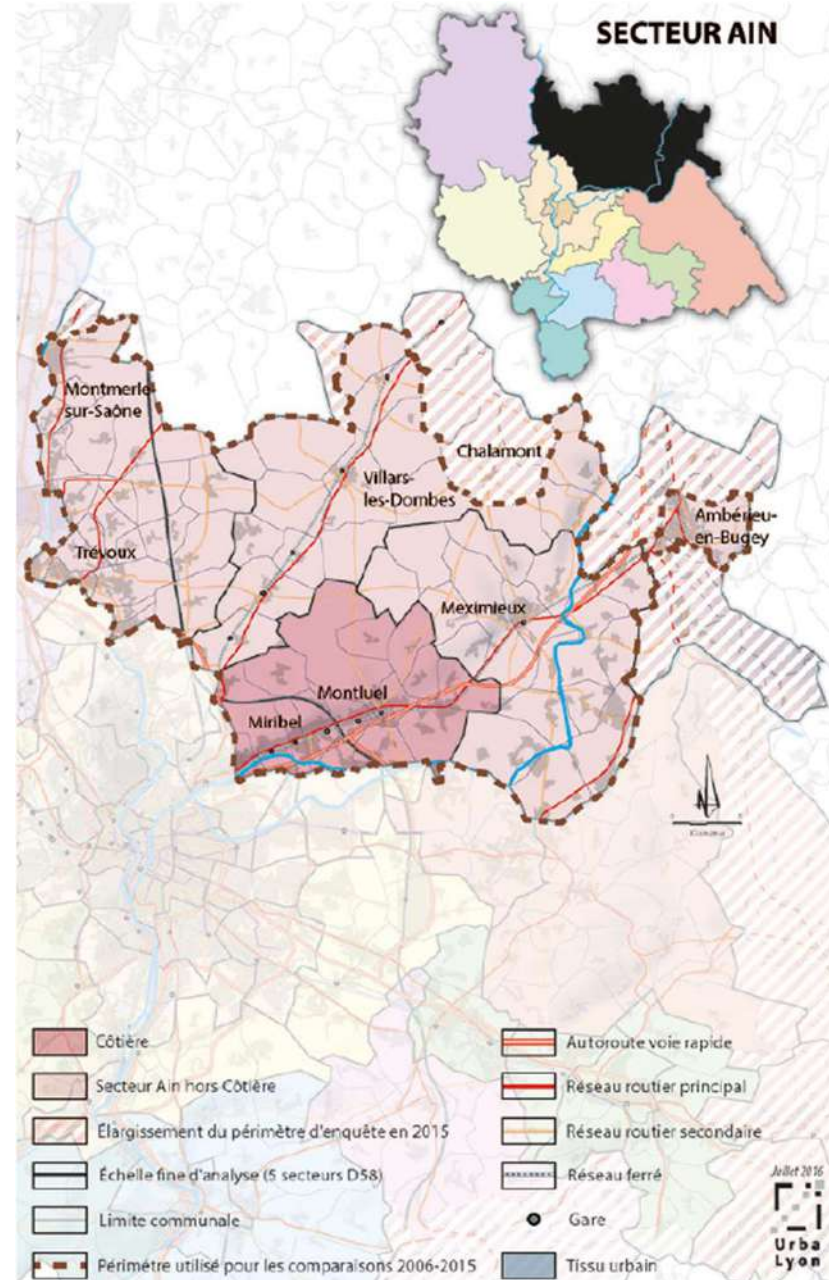
Les EMD sont destinées à renseigner les pouvoirs publics sur les pratiques de déplacement des habitants d'un secteur géographique. Elles sont réalisées selon les méthodologies dites « standard CERTU ». Elles prennent en compte tous les motifs de déplacements (pendulaires, liés aux loisirs, aux démarches administratifs, rendez-vous médicaux ...) sur un territoire.

Elles constituent un apport intéressant, car les données Insee à disposition du bureau d'étude ne concernent que les flux pendulaires. Ainsi, l'EMD permet d'avoir un aperçu sur les autres motifs de déplacement. A noter tout de même que les enquêtes EMD sont à une échelle plus large que les données Insee.

La CC Val de Saône, un territoire de l'EMD 2015 de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

L'EMD 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise est décomposée en 11 secteurs. Celui dans lequel est compris le territoire de la CC Val de Saône Centre est le secteur « Ain », situé au Nord-Est de l'aire métropolitaine. Bien que ce périmètre soit plus large que le territoire de la CCVSC, il regroupe des territoires similaires sur le plan des dynamiques de mobilités, et sera utile à notre analyse.

Un échantillon de 1 950 personnes de 5 ans et plus a été enquêté pour le secteur Ain entre octobre 2014 et avril 2015. Après redressement, l'EMD restitue la mobilité des 162 000 habitants de 5 ans et plus.



Les principaux chiffres de l'EMD 2015, secteur Ain:

- 2,5 personnes en moyenne par ménage
- 1,7 voitures en moyenne par ménage
- 3,7 déplacements par habitant et par jour en moyenne, dont 2,4 sont réalisés en voiture
- Pas d'évolution sur le nombre de déplacements depuis l'EMD 2006
- Un usage de la voiture en baisse de 8 points, et une mobilité en modes actifs (+ 7 points) et en transports collectifs (+1 point) qui progresse



2. Pratiques de déplacement

EMD 2015 : De fortes relations internes dans le secteur Ain, mais aussi externes, d'une part avec la métropole lyonnaise, et d'autre part avec le secteur du Beaujolais

410 500 déplacements par jour en interne du secteur Ain, majoritairement effectués en voiture, mais également beaucoup à pied

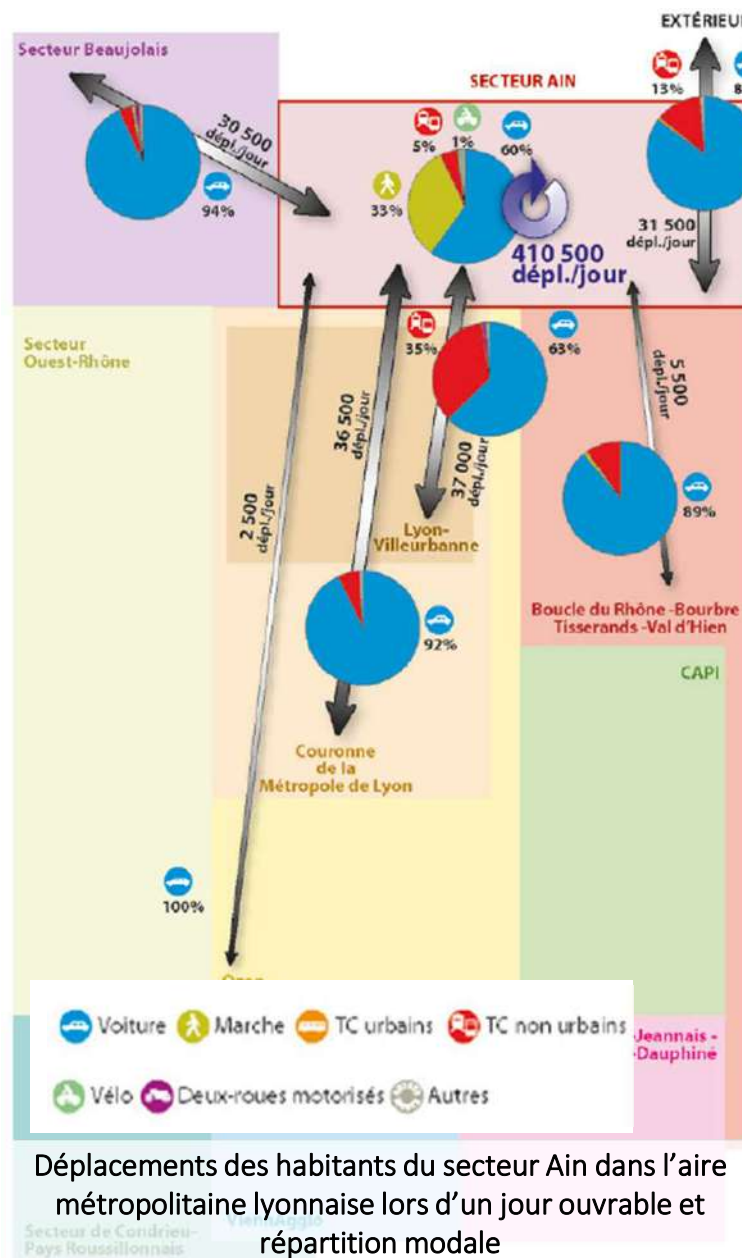
La grande majorité des déplacements effectués par les habitants du secteur Ain se font au sein même du secteur. En effet, les échanges internes représentent près des trois quarts des déplacements quotidiens.

En tout, 60 % de ces déplacements sont réalisés en voiture, qui reste le mode principal pour les trajets internes. La part modale de l'automobile est cependant bien moins importante que pour les déplacements extérieurs au secteur qui avoisinent souvent les 90 % de part modale de la voiture, à l'exception du secteur Lyon / Villeurbanne. 33 % des déplacements sont réalisés à pied, ce qui fait de la marche le deuxième mode le plus important, à noter que le vélo ne représente qu'1 % des déplacements

147 000 déplacements d'échange par jour entre le secteur Ain et les autres secteurs, dont 73 000 avec la métropole lyonnaise, et 30 500 avec le Beaujolais :

Les déplacements vers la métropole lyonnaise représentent la moitié des échanges entre le secteur Ain et les autres secteurs. Parmi les habitants du secteur Ain qui se rendent dans la métropole lyonnaise, la moitié se rend à Lyon ou Villeurbanne. Plus d'un tiers d'entre eux utilisent les transports en commun pour s'y rendre, ce qui en fait la destination la plus attractive pour ce mode. La part modale des transports en commun pour se rendre dans le reste de la métropole lyonnaise est bien plus faible, avec une part modale de seulement 8 %.

L'autre secteur attractif pour les habitants du secteur Ain est le Beaujolais. La voiture est la mode quasi-hégémonique pour s'y rendre avec 94 % de part modale, et une part modale des transports en commun d'environ 3 %.



EMD 2015 :

62 minutes par jour consacrées au déplacement en moyenne pour les habitants du secteur Ain

- Une baisse de 5 minutes par rapport à l'EMD 2006
- 63 min pour les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise

35 km parcourus par jour en moyenne pour les habitants du secteur Ain

- 23 km pour les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise

Les actifs du territoire quittent la CCVSC pour se rendre sur leur lieu de travail

Un peu plus de 10 000 actifs sur le territoire, et un taux de chômage faible

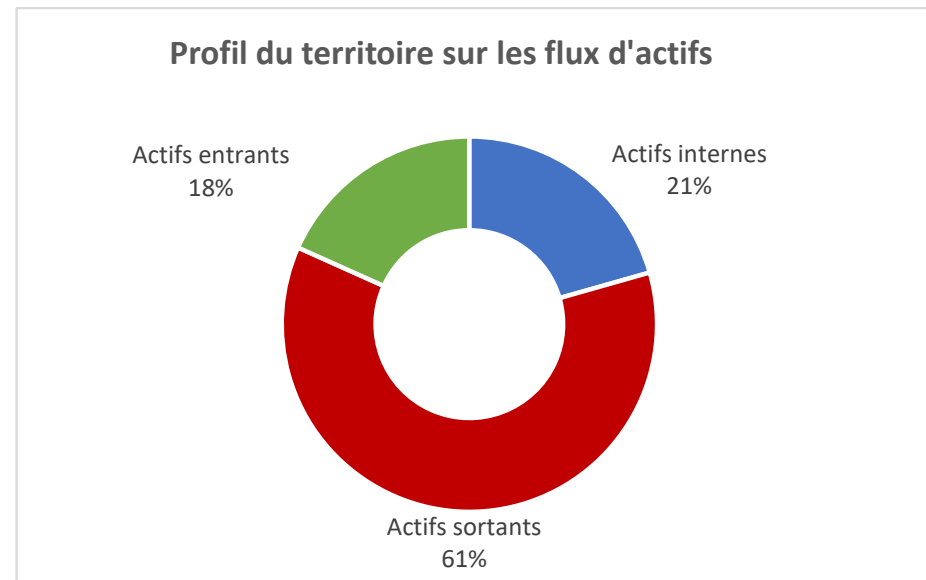
La CC Val de Saône Centre compte 10 116 actifs en 2018 (Insee, 2018), et 735 chômeurs, pour un taux de chômage de 7,3 %, en dessous des moyennes départementales et régionales.

Une majorité d'actifs qui sortent du territoire pour se rendre au travail

En 2018, 75 % des actifs qui résident dans la CC Val de Saône Centre quittent le territoire pour se rendre sur leur lieu de travail. Ils représentent 75 % des actifs du territoire. A l'inverse, 2 434 actifs résidents restent sur le territoire pour travailler, et représentent 25 % des actifs.

Parallèlement, 2 168 actifs entrent sur le territoire chaque jour pour travailler. Au total, le nombre d'actifs sortants du territoire est plus de trois fois supérieur au nombre d'actifs entrants.

Actifs du territoire	10 116
Actifs occupés	9 384
Actifs internes	2 434
Actifs sortants	7 242
Actifs entrants	2 168



Définition des termes

- **Actif sortant** : actif résidant sur le territoire et travaillant en dehors du territoire
- **Actif entrant** : actif résidant en dehors du territoire et travaillant sur le territoire
- **Actif interne** : actif résidant et travaillant sur le territoire de la CCVSC (dans sa commune, ou dans une autre commune).
- **Actif intra-communal** : actif travaillant dans sa commune de résidence

Nombre d'actifs

- **Département de l'Ain** : 315 880 actifs (la CCVSC représente 3,2 % des actifs départementaux)
- **Région Auvergne-Rhône-Alpes** : Plus de 3,7 millions d'actifs (la CCVSC représente 0,3 % des actifs régionaux)

Taux de chômage

- **Département de l'Ain** : 10 %
- **Région Auvergne-Rhône-Alpes** : 11,5 %

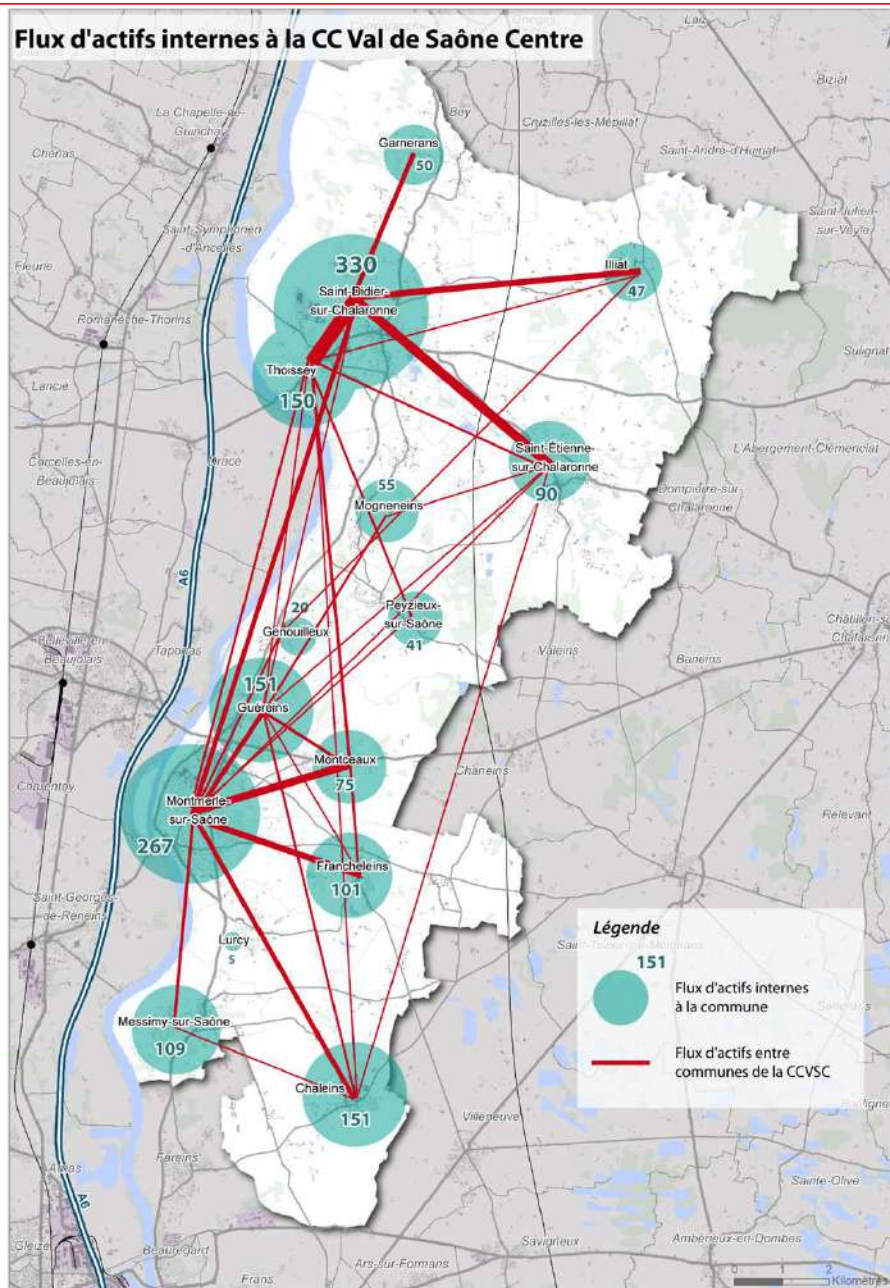
Un quart des actifs de la CCVSC travaillent sur le territoire, dont la majorité dans leur commune de résidence

Près de 2 500 actifs travaillent sur le territoire, dont 67 % dans leur commune de résidence

Sur le territoire en 2018, 1 641 actifs travaillent dans leur commune de résidence, et 793 travaillent dans une autre commune de la CCVSC.

Trois pôles principaux attirent les actifs du territoire

- Saint-Didier-sur-Chalaronne : 508 actifs du territoire y travaillent
- Montmerle-sur-Saône : 462 actifs du territoire y travaillent
- Thoissey : 279 actifs du territoire y travaillent



EMD 2015 : les déplacements de proximité (< 3km) tous motifs confondus représentent 49 % des déplacements des habitants du secteur Ain


- 54 % pour les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise


Communes	Part d'actifs de la commune qui travaillent dans leur commune de résidence	Part d'actifs de la commune qui travaillent dans une autre commune de la CCVSC
Chaleins	20 %	3 %
Francheleins	12 %	8 %
Garnerans	15 %	11 %
Genouilleux	6 %	6 %
Guérens	21 %	4 %
Illiat	14 %	19 %
Lurcy	3 %	11 %
Messimy-sur-Saône	18 %	6 %
Mogneneins	14 %	10 %
Montceaux	12 %	14 %
Montmerle-sur-Saône	15 %	4 %
Peyzieux-sur-Saône	11 %	8 %
St-Didier / Chalaronne	24 %	8 %
St-Étienne / Chalaronne	12 %	13 %
Thoissey	20 %	10 %
CC Val de Saône Centre	16 %	8 %

Des flux importants entre la CCVSC et Belleville-en-Beaujolais, mais aussi avec Villefranche-sur-Saône, et Lyon

Les 15 premières origines / destinations des actifs externes représentent 58 % des flux totaux, et mêmes 66 % des flux sortants

25 Origines/ Destinations principales	Flux sortants	Flux entrants	Total flux	Distance en km (depuis Montmerle-sur-Saône)
Belleville-en-Beaujolais	827	284	1 110	7
Villefranche-sur-Saône	997	64	1 061	15,1
Lyon	771	34	805	46,1
Total des flux sur les 3 premières Origines / Destinations	2 595 36 % des flux sortants	381 18 % des flux entrants	2 977 32 % des flux externes	22,3 km en moyenne
Mâcon	387	60	447	33,7
Châtillon-sur-Chalaronne	301	51	351	17,5
Trévoux	228	20	248	18,8
Gleizé	174	20	194	14
Arnas	180	10	190	9,5
Saint-Georges-de-Reneins	136	50	186	3,9
Bourg-en-Bresse	174	11	185	41,2
Limas	144	20	165	16,1
Reyrieux	146	15	161	18,9
Jassans-Riottier	99	35	134	11,8
Villeurbanne	124	3	127	45,7
Total des flux sur les 15 premières Origines / Destinations	4 808 66 % des flux sortants	677 31 % des flux entrants	5 485 58 % des flux externes	21,6 km en moyenne
Genay	120	0	120	26,8
La Chapelle-de-Guinchay	51	66	116	18,1
Fareins	51	60	111	7,6
Limonest	103	0	103	35,5
Romanèche-Thorins	61	35	97	16,2
Saint-Trivier-sur-Moignans	56	36	92	11,4
Saint-Priest	84	1	85	57,1
Anse	66	5	71	19,1
Pont-de-Veyle	50	20	70	24,6
Dardilly	66	0	66	36,1
Écully	65	1	66	39,1
Total des flux sur les 25 premières Origines / Destinations	5 460 75 % des flux sortants	902 41 % des flux entrants	6 362 68 % des flux externes	23,6 km en moyenne

 **Flux de Courte distance :**
Moins de 15 km

 **Flux de Moyenne / Longue distance :**
Plus de 15 km
15 km représentent environ 20min en voiture

Des actifs entrants qui viennent des territoires à proximité, et des actifs sortants qui travaillent dans les polarités plus lointaines :

- Sur les 25 premières origines / destinations, 68 % des flux sont dirigés sur des distances de plus de 15 km.
- Ce chiffre monte à **75 % pour les flux sortants**.
- Mais seulement **45 % pour les flux entrants**

13 % des flux d'actifs entrants sur le territoire sont en provenance de Belleville-en-Beaujolais :

- Avec 264 actifs qui viennent travailler sur le territoire, c'est **la première ville d'origine des actifs entrants**.
- Suivie de loin par la commune de La Chapelle-de-Guinchay avec 66 actifs entrants

Un usage de la voiture quasi-hégémonique par les actifs du territoire

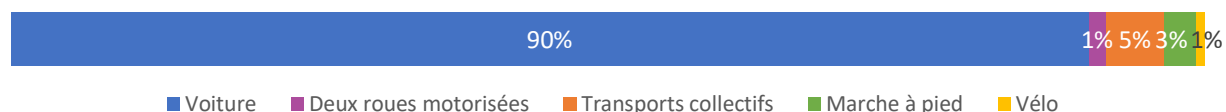
Un usage quasiment monopolistique de la voiture par les habitants

La voiture est de loin le mode le plus utilisé sur le territoire. Les actifs de la CC de Val de Saône Centre utilisent en effet pour 90 % d'entre eux la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Loin derrière la voiture particulière, les transports en commun sont le deuxième mode le plus utilisé par les actifs, avec une part modale de seulement 5 %. La marche à pied représente quant à elle 3 % de part modale pour les actifs, et 1 % pour le vélo et les deux-roues motorisés.

Un usage des transports en commun et de la marche à pied très faible, mais quelques exceptions communales

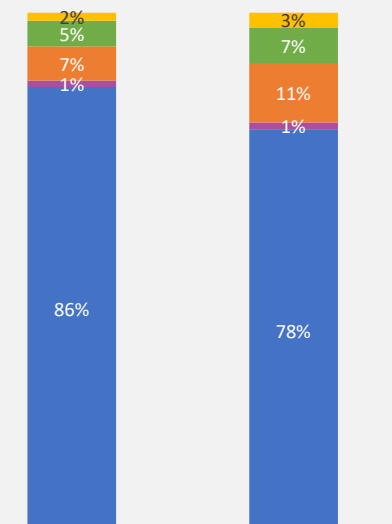
Si la part modale des transports en commun est de seulement 5 % sur le territoire, elle s'élève à 10 % pour Peyzieux-sur-Saône*, 9 % pour Genouilleux* et 8 % pour Guéreins, qui font pourtant partie pour les deux premières des communes les plus rurales. La commune de Thoissey a également une part modale de la marche particulièrement élevée, avec 14 % des actifs qui se rendent au travail à pied.

Parts modales des actifs dans la CCVSC



Communes	Parts modales				
	Marche à pied	Vélo	2 roues motorisées	Voiture	Transports collectifs
Chaleins	2 %	2 %	1 %	93 %	3 %
Francheleins	0 %	0 %	1 %	94 %	5 %
Garnerans *	2 %	0 %	0 %	98 %	0 %
Genouilleux *	1 %	0 %	1 %	88 %	9 %
Guéreins	2 %	1 %	0 %	89 %	8 %
Illiat *	0 %	0 %	0 %	97 %	3 %
Lurcy *	0 %	0 %	0 %	94 %	6 %
Messimy-sur-Saône	2 %	1 %	1 %	87 %	9 %
Mogneneins *	3 %	0 %	0 %	96 %	1 %
Montceaux	2 %	0 %	3 %	94 %	2 %
Montmerle-sur-Saône	3 %	1 %	2 %	90 %	4 %
Peyzieux-sur-Saône *	3 %	0 %	2 %	86 %	10 %
Saint-Didier-sur-Chalaronne	2 %	2 %	2 %	89 %	5 %
Saint-Étienne-sur-Chalaronne	0 %	0 %	4 %	93 %	3 %
Thoissey	14 %	0 %	0 %	78 %	9 %
CC Val de Saône Centre	3 %	1 %	1 %	90 %	5 %

Parts modales des actifs pour le département de l'Ain et la Région AuRA



Ain Auvergne-Rhône-Alpes

- Vélo
- Marche à pied
- Transports collectifs
- Deux roues motorisées
- Voiture

* Pour les communes de moins de 1 000 habitants, certaines limites statistiques sont à souligner du fait d'un échantillon de taille faible sur ces communes, ce qui peut entraîner les surreprésentations de certaines modes (ex : 10 % pour les TC à Peyzieux-sur-Saône)

Une part modale de la marche beaucoup plus importante pour les actifs qui travaillent dans leur commune de résidence

19 % des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence s'y rendent à pied

Au total, sur les 1 642 actifs qui travaillent dans leur commune de résidence dans la CC Val de Saône Centre, 237 s'y rendent à pied. La marche représente ainsi 19 % des déplacements, contre seulement 3 % pour l'ensemble des flux d'actifs.

Une pratique de la marche particulièrement développée pour les déplacements internes à Thoissey

Sur les 119 actifs qui résident et travaillent dans la commune de Thoissey, 93 se rendent à pied sur leur lieu de travail, soit une part modale de 78 % pour la marche. La petite taille de la commune, et sa densité importante, sont des facteurs majeurs pour favoriser la pratique des modes actifs.

Un usage du vélo qui reste en retrait pour les actifs, même en interne des communes

Sur le territoire, la part modale du vélo est estimée par l'Insee en 2018 à seulement 4 %, contre 1 % pour l'ensemble des flux d'actifs. Cette tendance est très inégale entre les communes du territoire. En effet, seules 4 communes ont obtenu des répondants qui ont indiqué utiliser le vélo : Chaleins, Guéreins, Montmerle-sur-Saône et Saint-Didier-sur-Chalaronne. Le nombre de d'usagers varie de 5 à Guéreins (4 % de part modale) à 15 à Saint-Didier-sur-Chalaronne (5 %) et Chaleins (14 %).

75 % des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence utilisent la voiture, qui reste leur mode de déplacement privilégié, même sur de courtes distances

Communes	Marche à pied	Vélo	Deux roues	Voiture	Transports Collectifs
Chaleins	15 / 14 %	15 / 14 %	0	78 / 72 %	0
Francheleins	0	0	0	51 / 100 %	0
Garnerans *	5 / 11 %	0	0	40 / 89 %	0
Genouilleux *	5 / 33 %	0	0	10 / 67 %	0
Guéreins	15 / 12 %	5 / 4 %	0	96 / 79 %	5 / 4 %
Illiat *	0	0	0	33 / 100 %	0
Lurcy *	0	0	0	5 / 100 %	0
Messimy-sur-Saône	5 / 6 %	0	0	74 / 94 %	0
Mogneneins *	10 / 22 %	0	0	35 / 78 %	0
Montceaux	9 / 16 %	0	0	46 / 84 %	0
Montmerle-sur-Saône	40 / 20 %	10 / 5 %	0	146 / 73 %	5 / 2 %
Peyzieux-sur-Saône *	10 / 50 %	0	0	10 / 50 %	0
Saint-Didier-sur-Chalaronne	30 / 10 %	15 / 5 %	25 / 8 %	230 / 77 %	0
Saint-Étienne-sur-Chalaronne	0	0	0	60 / 100 %	0
Thoissey	93 / 78 %	0	0	26 / 22 %	0
CC Val de Saône Centre	237 / 19 %	45 / 4 %	25 / 2 %	940 / 75 %	10 / 1 %

Part modale des actifs de la CCVSC qui travaillent dans leur commune de résidence



- Vélo
- Marche à pied
- Transports collectifs
- Deux roues motorisées
- Voiture

* Pour les communes de moins de 1 000 habitants, certaines limites statistiques sont à souligner du fait d'un échantillon de taille faible sur ces communes, ce qui peut entraîner les surreprésentations de certaines modes

Une forte motorisation des ménages sur le territoire

Une motorisation quasiment complète des ménages du territoire

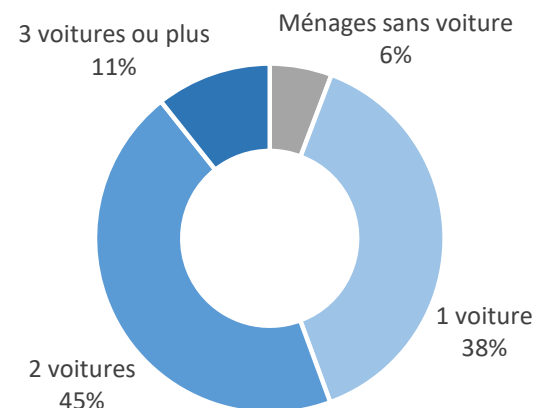
Dans la CC de Val de Saône Centre, le taux de motorisation des ménages est de 1,63. Avec 94 % des ménages qui possèdent au moins un véhicule, et 56 % qui en possèdent au moins deux, le territoire se situe au dessus des moyennes départementales et régionales.

Une motorisation moins importante dans les communes les plus denses

La part de ménages sans voiture est beaucoup plus importante à Thoissey (12,5 %) et dans une moindre mesure à Montmerle-sur-Saône (7,7 %) et Saint-Didier-sur-Chalaronne (7,4 %). À l'inverse, dans les communes plus rurales, la part de ménages sans voiture est quasi-inexistante. À Illiat et Lurcy notamment, aucun ménage ne possède de véhicules en 2018.

Le nombre de ménages qui possèdent plusieurs véhicules est par ailleurs de seulement 24 % à Thoissey, alors qu'il atteint 71 % à Genouilleux.

Répartition des ménages de la CCVSC selon le nombre de voiture possédées



Taux de motorisation

- Département de l'Ain : 1,46
- Région Auvergne-Rhône-Alpes : 1,29

Taux de ménages sans voitures

- Département de l'Ain : 9 %
- Région Auvergne-Rhône-Alpes : 15,5 %

Taux de ménages multi-motorisés

- Département de l'Ain : 47 %
- Région Auvergne-Rhône-Alpes : 38 %

Source : Insee 2018

Communes	Taux de motorisation	Ménages sans voiture (%)	Ménages multi-motorisés (%)
Chaleins	1,66	3,5 %	58 %
Francheleins	1,76	3,3 %	67 %
Garnerans	1,71	3,8 %	60 %
Genouilleux	1,77	4,2 %	71 %
Guéreins	1,6	3,6 %	58 %
Illiat	1,74	0 %	52 %
Lurcy	1,75	0 %	62 %
Messimy-sur-Saône	1,77	2,9 %	64 %
Mogneneins	1,64	6,4 %	60 %
Montceaux	1,8	3,7 %	70 %
Montmerle-sur-Saône	1,51	7,7 %	49 %
Peyzieux-sur-Saône	1,83	4,3 %	73 %
Saint-Didier-sur-Chalaronne	1,6	7,4 %	57 %
Saint-Étienne-sur-Chalaronne	1,75	3,4 %	64 %
Thoissey	1,13	12,5 %	24 %
CCVSC	1,63	5,7 %	56 %

EMD 2015 – Secteur Ain : une légère hausse de la motorisation depuis l'EMD 2006

- Une baisse d'un point du nombre de ménages non motorisés depuis l'EMD 2006 (7%)
- Une hausse d'un point du nombre de ménages multi motorisés depuis l'EMD 2006 (63 %)



3. Réseau routier

Un territoire proche d'axes structurants, et maillé par un réseau principal et secondaire dense

Deux axes parallèles structurants situés sur la rive ouest de la Saône, avec pour directions Villefranche-sur-Saône / Lyon au Sud, et Macon / Chalon-sur-Saône au Nord :

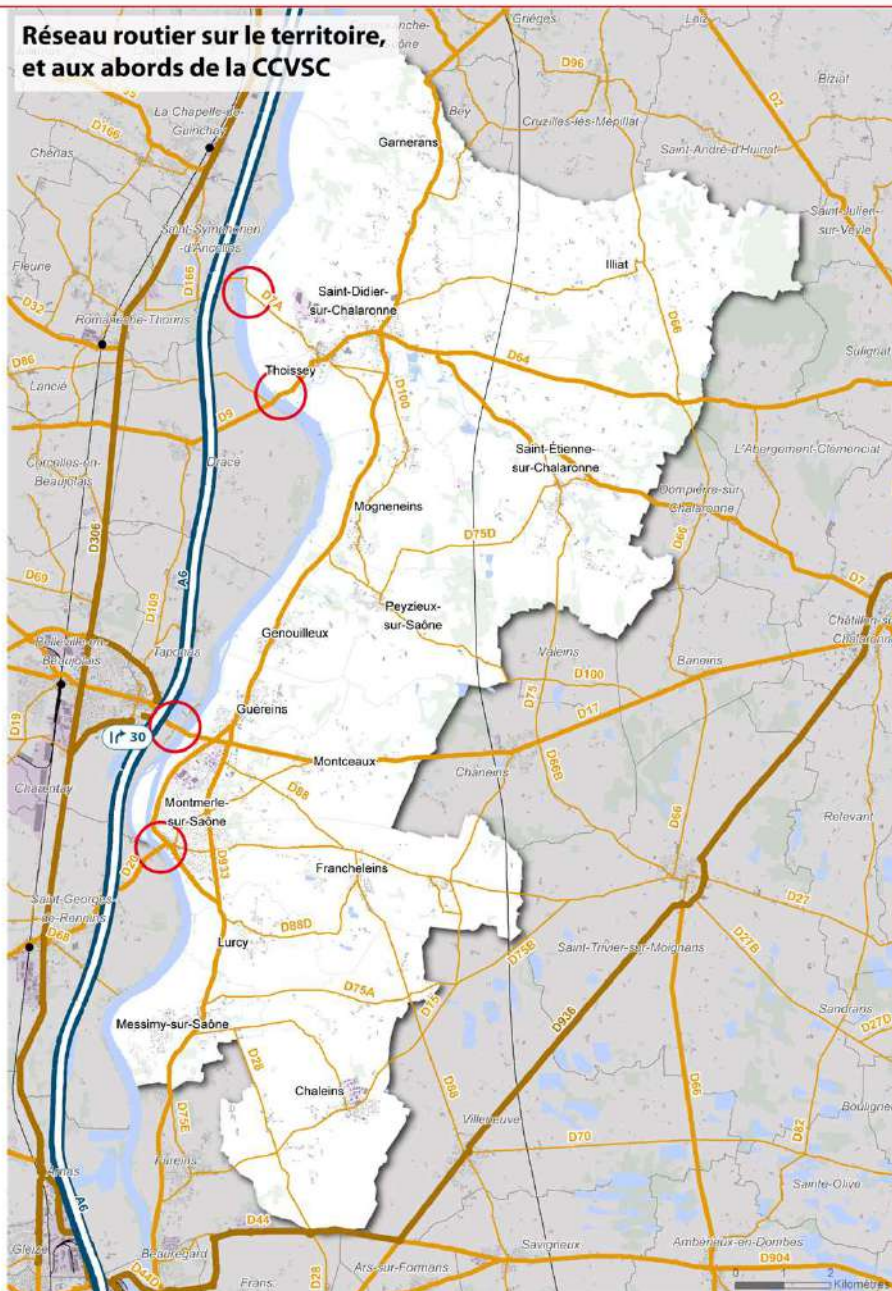
- L'autoroute A6, axe structurant au niveau national voire international ;
- La départementale D306, axe structurant au niveau départemental voire régional.

Quatre axes départementaux principaux sur le territoire de la CCVSC, dont la D933, un autre axe Nord-Sud de même orientation que l'A6 et la D306 :

- Nord-Sud : La D933 qui dessert les communes de l'ouest de la Saône en direction de Villefranche-sur-Saône ou Lyon. Cet axe, parallèle à la D306, remplit la même fonction nord-sud, mais à l'est de la Saône ;
- Est-Ouest : La D17 en direction de Belleville-en-Beaujolais ou Châtillon-sur-Chalaronne / Bourg-en-Bresse
- Est-Ouest : La D44 aux limites Sud du territoire, en direction de Villefranche-sur-Saône
- Est Ouest : la D64 en direction de Bourg-en-Bresse

A l'Est du territoire, l'axe majeur de la D 936 en direction de Châtillon-sur-Chalaronne et Bourg-en-Bresse

Un maillage dense de départementales secondaires et de chemins qui assure une desserte fine du territoire.



Quatre traversées de la Saône sur le territoire :

- Saint-Didier-sur-Chalaronne/ Romanèche-Thorins
- Thoisse / Dracé
- Guéreins / Belleville-en-Beaujolais
- Montmerle-sur-Saône / Saint-Georges-de-Reneins

Un seul échangeur autoroutier qui dessert la CCVSC, à Belleville-en-Beaujolais

- L'échangeur n°30 de l'A6, à Belleville-en-Beaujolais, est le plus proche du territoire
- Les deux autres échangeurs du territoire sont éloignés : au nord au niveau de Mâcon et au sud au niveau de Villefranche-sur-Saône (tout de même utilisé potentiellement par les habitants de Messimy-sur-Saône et Chaleins)

Un territoire à l'écart des principaux flux automobiles, à l'exception de la traversée du Pont de Belleville

Des flux automobiles Nord-Sud concentrés sur la Rive Ouest de la Saône, en dehors du territoire :

- L'autoroute A6 en direction de Villefranche-sur-Saône et Lyon : entre 60 000 et 70 000 véh./j.
- La D306 en direction de Villefranche-sur-Saône et Lyon : entre 13 000 et 15 000 véh./j.

Deux axes majeurs traversent la CCVSC :

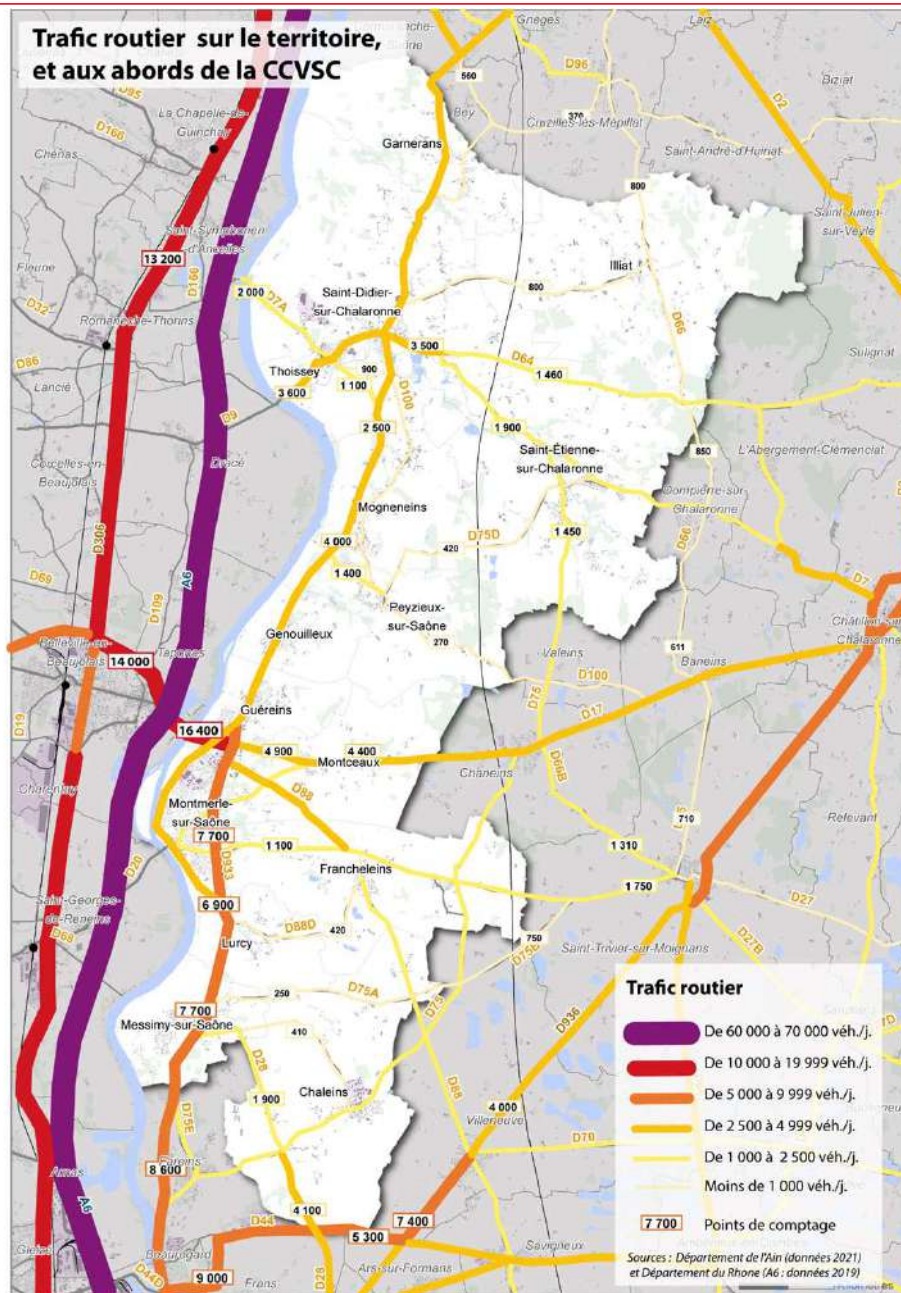
- La D 933 qui dessert les communes de l'ouest de la Saône en direction de Lyon : entre 2 500 véh./j. au nord du territoire à près de 9 000 véh./j. au sud de Montmerle-sur-Saône.
- La D 17 en direction de Belleville-en-Beaujolais ou Chatillon-sur-Chalaronne : environ 4 500 véh./j à plus de 16 000 véh./j. au niveau du Pont de Belleville en direction de Belleville-en-Beaujolais.

Un trafic très important au niveau du Pont de Belleville :

- Près de 16 500 véh./j. au niveau du Pont de Belleville, vers Belleville-en-Beaujolais
- Les autres traversées du territoire enregistrent des niveaux de trafic bien plus faibles : 2 000 véh./j. à Saint-Didier-sur-Chalaronne, 3 600 véh./j. à Thoisse, NC à Messimy-sur-Saône

Une circulation modérée sur le reste du territoire:

En moyenne, moins de 2 500 véh./j. sur les autres axes, en dehors des secteurs Montmerle-sur-Saône/Guéréins et Saint-Didier-sur-Chalaronne/Thoisse.



Indications sur le trafic en heure de pointe (base maximum 15 % du trafic observé à la journée sur l'heure de pointe) :

- **Pont de Belleville (16 000 véhicules /j) :** 1 véhicule toutes les 1,5 secondes dans les deux sens.
- **Pour 7 500 véhicules / jour :** 1 véhicule toutes les 3,2 secondes dans les deux sens
- **Pour 3 500 véhicules / jour :** 1 véhicule toutes les 7 secondes dans les deux sens
- **Pour 1 800 véhicules / jour :** 1 véhicule toutes les 13,5 secondes dans les deux sens
- **Pour 1 000 véhicules / jour :** 1 véhicule toutes les 24 secondes dans les deux sens

Une circulation fluide sur le territoire, et quelques ralentissements sur le secteur du Pont de Belleville, et du pôle Saint-Didier/Thoissey

Outil Google pour évaluer les conditions de circulation sur le territoire

A l'aide de Google Maps il est possible d'observer les conditions de circulation pour différents jours moyens, à différentes heures, ou en temps réel. Pour évaluer les conditions de circulation aux heures de pointe, nous avons généré à l'aide de l'outil Google une cartographie qui modélise la fluidité du trafic, un mardi à 17h45.

A l'image du niveau de trafic automobile, des conditions de circulation globalement fluides sur le territoire :

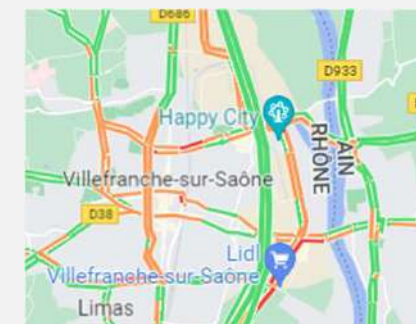
Les départementales qui traversent le territoire enregistrent des niveaux de trafic assez faible, et donc naturellement, le niveau d'encombrement est faible, et les conditions de circulation sont fluides sur le territoire.

Deux secteurs où le trafic est ralenti en heure de pointe:

- **Secteur du Pont de Belleville** : nous observons des ralentissements le matin en direction de Belleville, et le soir en direction de la CCVSC. A noter que malgré les niveaux de trafic particulièrement importants sur cet axe qui est le seul (ou presque) point d'accès à Belleville, les ralentissements restent modérés
- **Secteur Saint-Didier-sur-Chalaronne/Thoissey** : nous observons des ralentissements principalement sur la D7 Rue de Crenans / Rue de Bresse



Des conditions plus dégradées dans le secteur de Villefranche



Trafic habituel un mardi à 17h45

Et très ralenties dans et autour de la métropole lyonnaise



Trafic habituel un mardi à 17h45

Le Pont de Belleville, un point décisif pour l'organisation des mobilités de la CC Val de Saône Centre

Un trafic moyen de 16 400 véhicules par jour sur le Pont de Belleville, soit un véhicule toutes les 1,5 secondes dans les deux sens de circulation

Le Pont qui relie les communes de la CC Val de Saône Centre à Belleville-en-Beaujolais est le point de circulation le plus important du secteur. En 2021, le trafic poids lourd représente 15 % sur cet axe (source : France 3 Région).

Le Pont de 165m relie les Départements du Rhône et de l'Ain, en traversant la Saône, mais il est géré par convention par le Département du Rhône.

Des travaux à l'été 2021 pour améliorer l'accessibilité des piétons sur le Pont :

Avant les travaux réalisés en 2020, les trottoirs installés sur le pont étaient très étroits (63cm) et engendraient un problème de sécurité important pour les piétons qui souhaitaient faire la traversée.

En juillet 2021, des travaux ont été réalisés pour porter la largeur de ces trottoirs à 1m45, en rognant sur la largeur des voies de circulation. Les travaux, estimés à près de 110 000 € ont été répartis entre le Département du Rhône (61 000 €) et le Département de l'Ain (48 000€).

Un passage obligé depuis la plupart des communes de la CCVSC pour rejoindre Belleville-en-Beaujolais et l'offre de transport structurante (autoroute A6 et ligne TER 24)

La Saône représente une coupure importante depuis la CCVSC pour rejoindre Belleville-en-Beaujolais, mais également les grandes offres de transport. Le Pont de Belleville/Belleville est le franchissement privilégié, et constitue ainsi un point stratégique et structurant pour l'organisation des mobilités des habitants de la CCVSC.



Les travaux de 2021 prennent en compte la traversée des piétons, mais pas des vélos :

Etant donné les distances entre Belleville-en-Beaujolais et les communes de la CCVSC, le report vers les modes doux semble plus adapté à vélo qu'à pied.

Cependant, les travaux de l'été 2021 n'ont concerné que les piétons, et aucun aménagement en faveur des cycles ne permet une traversée sécurisée du Pont. En l'état, les cyclistes sont théoriquement amenés à circuler sur voirie, ce qui est problématique étant donné les niveaux de trafic très importants

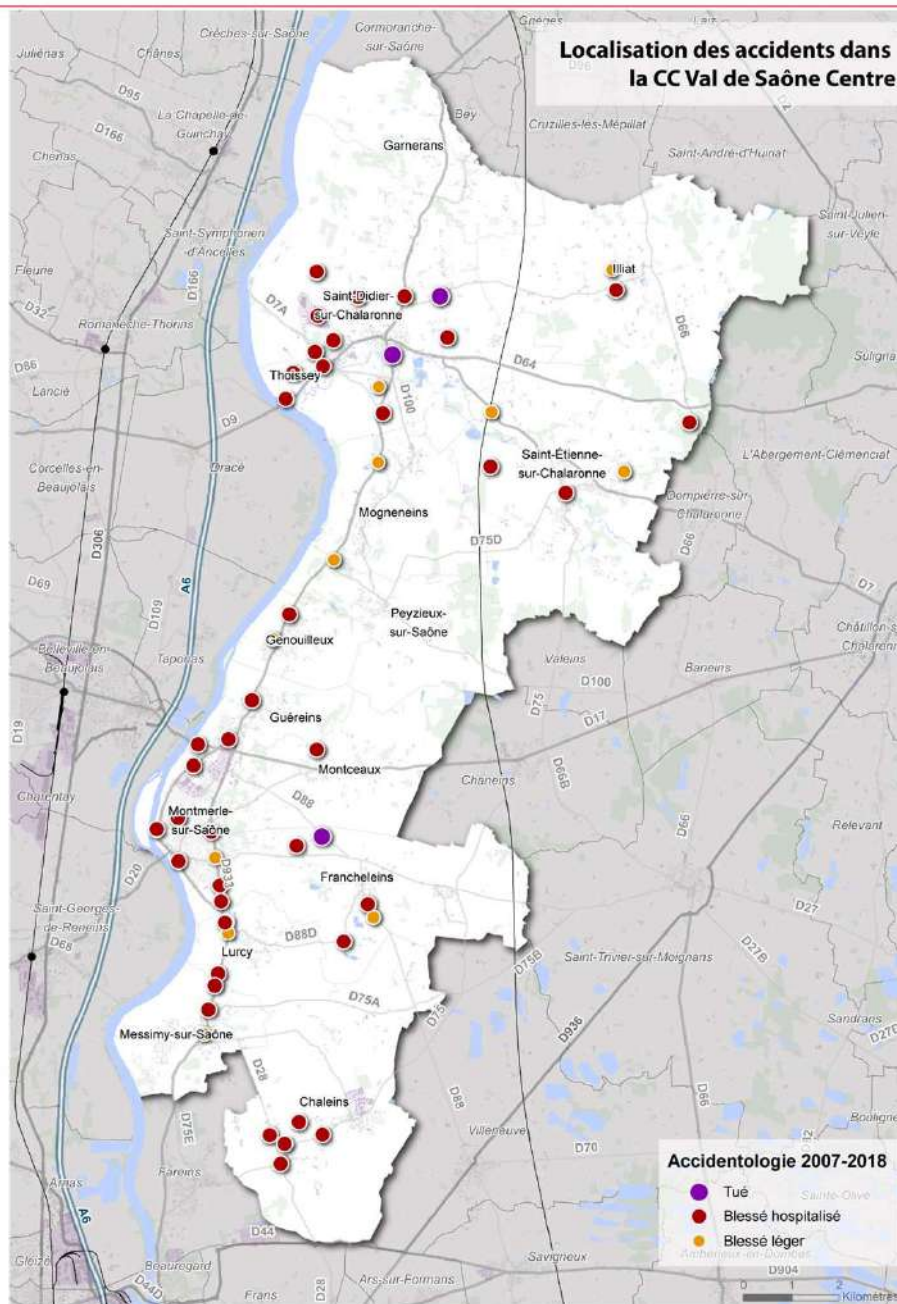
Des accidents concentrés sur la RD 933, et dans les zones urbaines

103 accidents sur le territoire entre 2007 et 2018, et 277 accidentés dont 34 % d'accidentés graves :

Entre 2008 et 2017, on déplore 88 blessés hospitalisés, et 5 tués sur le territoire. Les accidents graves représentent 36 % des accidentés dans le département de l'Ain, et 28 % dans la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

La RD 933 est l'axe le plus accidentogène du territoire :

53 % des accidents survenus sur le territoire pendant la période 2008 – 2017 ont été géolocalisés. Plus du tiers des accidents géolocalisés sont survenus sur l'axe RD 933. La portion entre Montmerle-sur-Saône et Messimy-sur-Saône semble particulièrement accidentogène.



Un territoire un peu moins accidentogène que les moyennes départementales et régionales :

- Département de l'Ain : 3 559 accidentés graves entre 2007 et 2018. La CCVSC représente 2,6 % des accidentés grave pour 3 % de la population départementale
- Région Auvergne-Rhône-Alpes : 41125 accidentés graves entre 2007 et 2018. La CCVSC représente 0,2 % des accidentés grave pour 0,3 % de la population régionale

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidentés			
		Indemnes	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
CC Val de Saône Centre					
Total	103	111	5	88	73
Impliquant des cycles	6	0	0	5	1
Impliquant des 2 roues motorisées	35	1	0	33	4
Impliquant des piétons	9	0	1	6	3
Département de l'Ain					
Total	4 185	3 525	461	3 098	2 866
Région Auvergne-Rhône-Alpes					
Total	62 843	59 109	4 518	36 607	45 822



4. Transports en commun

EMD 2015 : Un usage des transports en commun dans le secteur Ain tourné essentiellement vers les motifs pendulaires, et plus particulièrement le domicile-travail

Quatre réseaux TC empruntés par les habitants du secteur Ain :

- Les cars interurbains (hors offre TER) : 26 500 passagers / jour
- Trains et cars TER : 17 500 passagers / jour
- Réseau TCL : 11 500 passagers / jour
- Autres réseaux urbains du secteur Ain : moins de 2 000 passagers / jour

76 % des déplacements en cars interurbains sont réalisés pour le motif scolaire

Parmi les 26 500 voyages réalisés par jour en cars interurbains, plus de 20 000 sont réalisés pour motif domicile-école

94 % des voyages réalisés en TER sont effectués en train

Sur les 17 500 passagers quotidiens du réseau TER qui habitent dans le secteur Ain, 16 500 sont réalisés en train

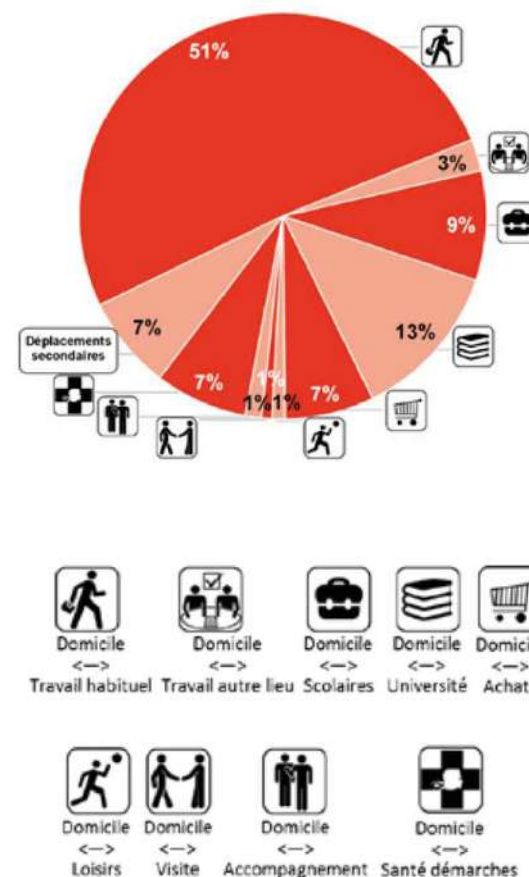
Un grand nombre d'usagers du réseau lyonnais TCL

Les habitants du secteur Ain qui empruntent un réseau urbain sont essentiellement des usagers du réseau TCL. En effet, ils sont 11 500 à l'emprunter chaque jour, alors qu'ils sont moins de 2 000 à emprunter les autres réseaux urbains. Parmi les usagers des transports en commun, les 3/4 les utilisent en lien avec les motifs travail, école et université.

Les principaux freins évoqués par les personnes qui n'utilisent pas les transports en commun sont l'accès à l'offre, l'offre en elle-même, et la préférence pour la voiture.

Habitants de ...	Problèmes liés à d'accès aux TC	Problèmes liés à l'offre TC	N'a jamais pensé à utiliser les TC	Préférence pour la voiture (par goût, nécessité et facilité)	Autre raison	Sans opinion
Côtière	18%	25%	(2%)	22%	28%	(4%)
Ain hors Côtière	33%	22%	(2%)	19%	22%	2%
Secteur Ain	29%	23%	2%	20%	23%	3%
Aire métropolitaine lyonnaise hors Métropole de Lyon	26%	28%	2%	21%	20%	3%

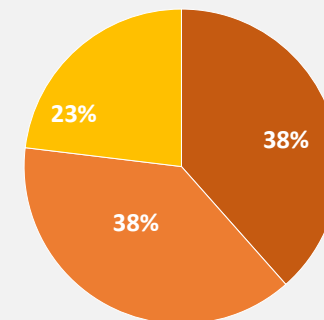
Répartition des motifs des déplacements effectués en trains et cars TER par les habitants secteur Ain



Source : EMD 2015



Jugement de l'usage des transports en commun dans les communes



■ Très faible ■ Faible ■ Moyenne

Principaux chiffres du secteur Ain de l'EMD 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise :

- 26 500 passagers des cars interurbains (dont transport scolaire)
- 17 500 passagers trains et car

Dans le secteur Ain, 46 % des habitants interrogés lors de l'EMD estiment qu'ils ne sont pas ou mal desservis par les transports en commun

47 % pour les habitants de l'aire métropolitaine, hors Métropole de Lyon

Une offre de cars régionaux intéressante pour les liaisons nord-sud à l'ouest du territoire, mais quasi-inexistante d'Est en Ouest

Deux lignes de car Nord-Sud importantes qui traversent le territoire :

- L 113 Belleville – St-Germain-au-Mont-d 'Or : 30 services par jour de semaine (dont 18 en heure de pointe), qui dessert 3 communes sur le territoire.
- L 114 Belleville – Macon : 26 services par jour de semaine (dont 13 en heure de pointe), qui dessert 6 communes sur le territoire.

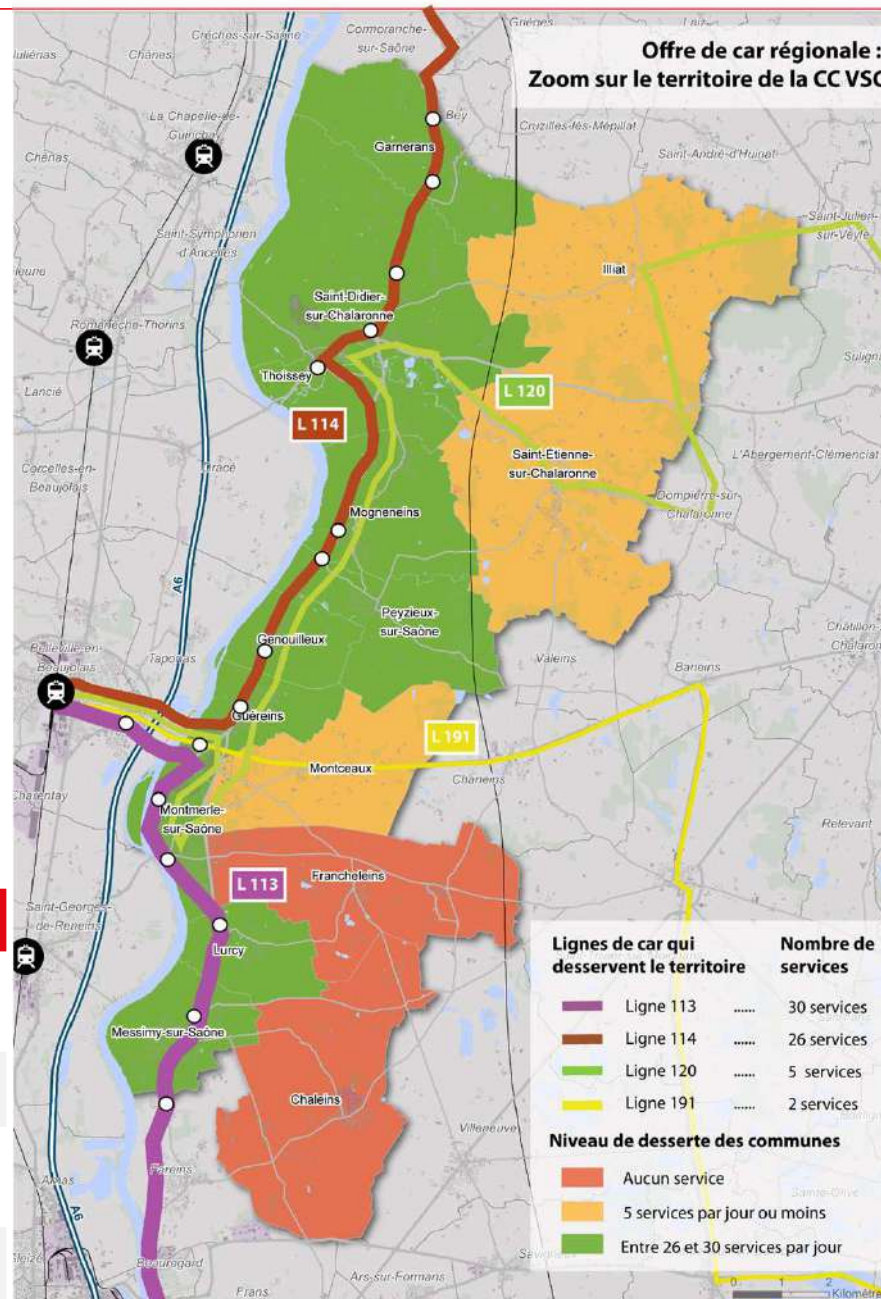
Deux lignes de car Est-Ouest avec un niveau de service très faible :

- L 120 Bourg-en-Bresse – Belleville : 5 services par jour de semaine
- L 191 Belleville – Saint-Triviers : 2 services par jour de semaine.

Les villes de l'Est du territoire sont à l'écart de l'offre de transports en commun

Les communes de Chaleins et Francheleins ne sont traversées par aucune ligne de car, et les communes de Montceaux, Saint-Etienne-en-Chalaronne et Illiat sont traversées par des lignes qui ont moins de 5 services par jour.

Ligne	Direction	Amplitude horaire	JOB	HPM	HPS
L 113	Belleville <> Saint-Germain-au-Mont-D'Or	5h56 - 19h45	30	10	8
L 114	Macon - Belleville	5h11 - 18h51	26	7	6
L 120	Bourg-en-Bresse <> Belleville	6h05 - 18h05	5	2	2
L 191	Belleville <> Saint-Triviers	06h30-18h00	2	1	1



Arrêts de car

Arrêt de la L114 à Saint-Didier-sur-Chalaronne



Arrêt de la L114 à Genouilleux



Plus d'un tiers des habitants à moins de 10 min à pied des lignes 113 et 114, mais des arrêts parfois excentrés des bourgs

7 200 habitants à moins de 10 minutes à pied d'un arrêt de car des lignes 113 et 114

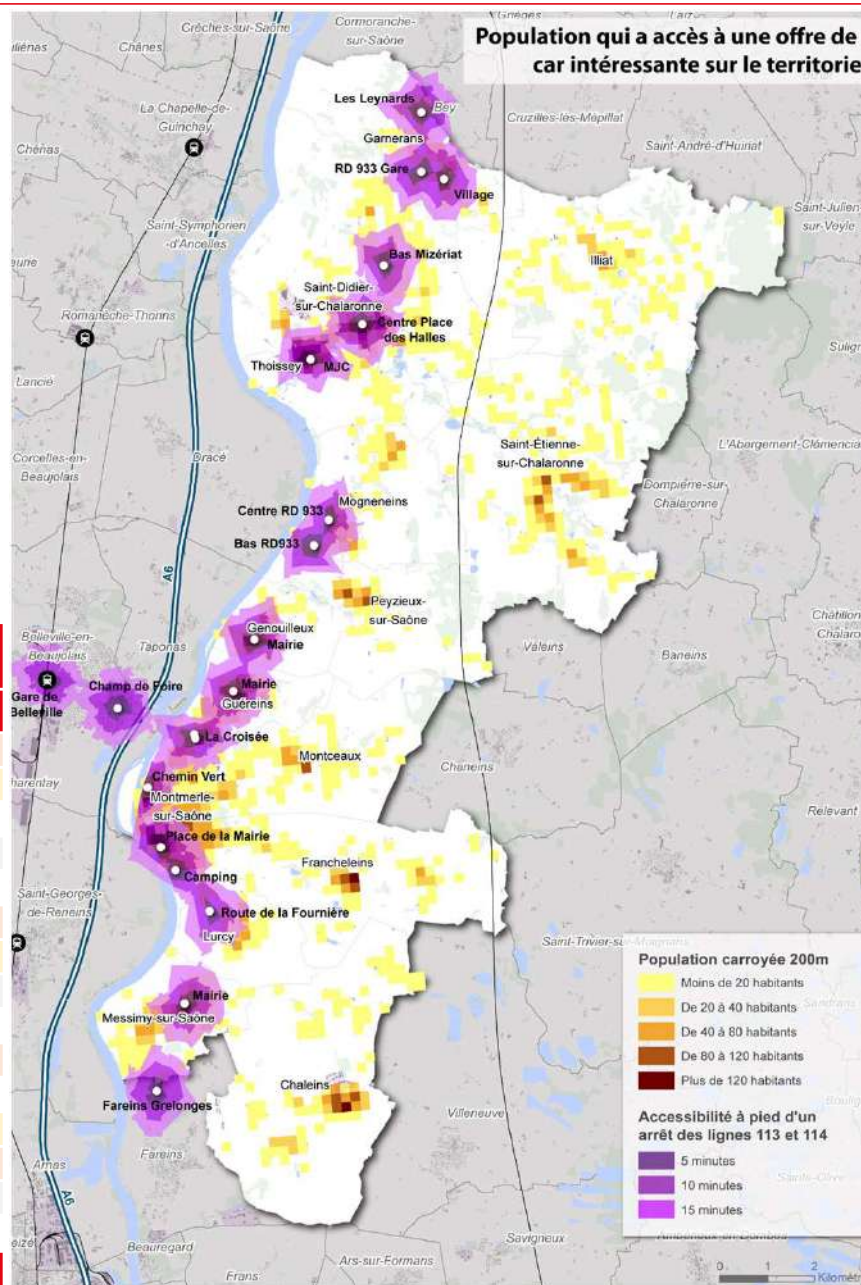
Au total 35 % de la population du territoire est à moins de 10 minutes à pied d'un arrêt de car où l'offre est intéressante. Seules les lignes 113 et 114 ont un niveau de service suffisant pour être une solution de transport quotidienne pour un grand nombre d'habitants, et sont prises en compte dans l'analyse.

Des communes avec un niveau de desserte faible, même avec un arrêt sur le territoire

- Peyzieux-sur-Saône : 1 % de la population desservie
- Lurcy : 6 % de la population desservie
- A l'inverse certaines communes ont des niveaux de desserte importants : *Thoissey, Genouilleux, Guéreins, Garnerans*

Nombre d'habitants et part de la population qui a accès à un arrêt des L113 et L114 en moins de ...

Communes	5 minutes	10 minutes	15 minutes
Chaleins			
Francheleins		2 / 0,1 %	129 / 8 %
Garnerans	186 / 29 %	430 / 67 %	580 / 91 %
Genouilleux	272 / 44 %	487 / 78 %	595 / 95 %
Guéreins	389 / 27 %	1 037 / 72 %	1 428 / 99 %
Illiat			
Lurcy		22 / 6 %	123 / 33 %
Messimy-sur-Saône	217 / 18 %	451 / 36 %	778 / 63 %
Mogneneins	44 / 6 %	155 / 20 %	416 / 53 %
Montceaux			2 / 0,2 %
Montmerle	698 / 18 %	1 887 / 50 %	3 196 / 84 %
Peyzieux-sur-Saône	9 / 1 %	10 / 1 %	10 / 1 %
Saint-Etienne			
Saint-Didier	386 / 13 %	1 352 / 46 %	1 738 / 60 %
Thoissey	530 / 31 %	1 369 / 80 %	1 530 / 89 %
CCVSC	2 728 / 13 %	7 200 / 35 %	10 524 / 51 %



Certains arrêts ne desservent pas les centre-bourgs, et sont peu accessibles pour les habitants :

- L'arrêt Bas – RD 933 à Peyzieux-sur-Saône
- L'arrêt Lurcy, route de la Fournière.

Une offre train TER importante en gare de Belleville pour les pendulaires en direction de Lyon et Villefranche-sur-Saône

4 gares à proximité du territoire :

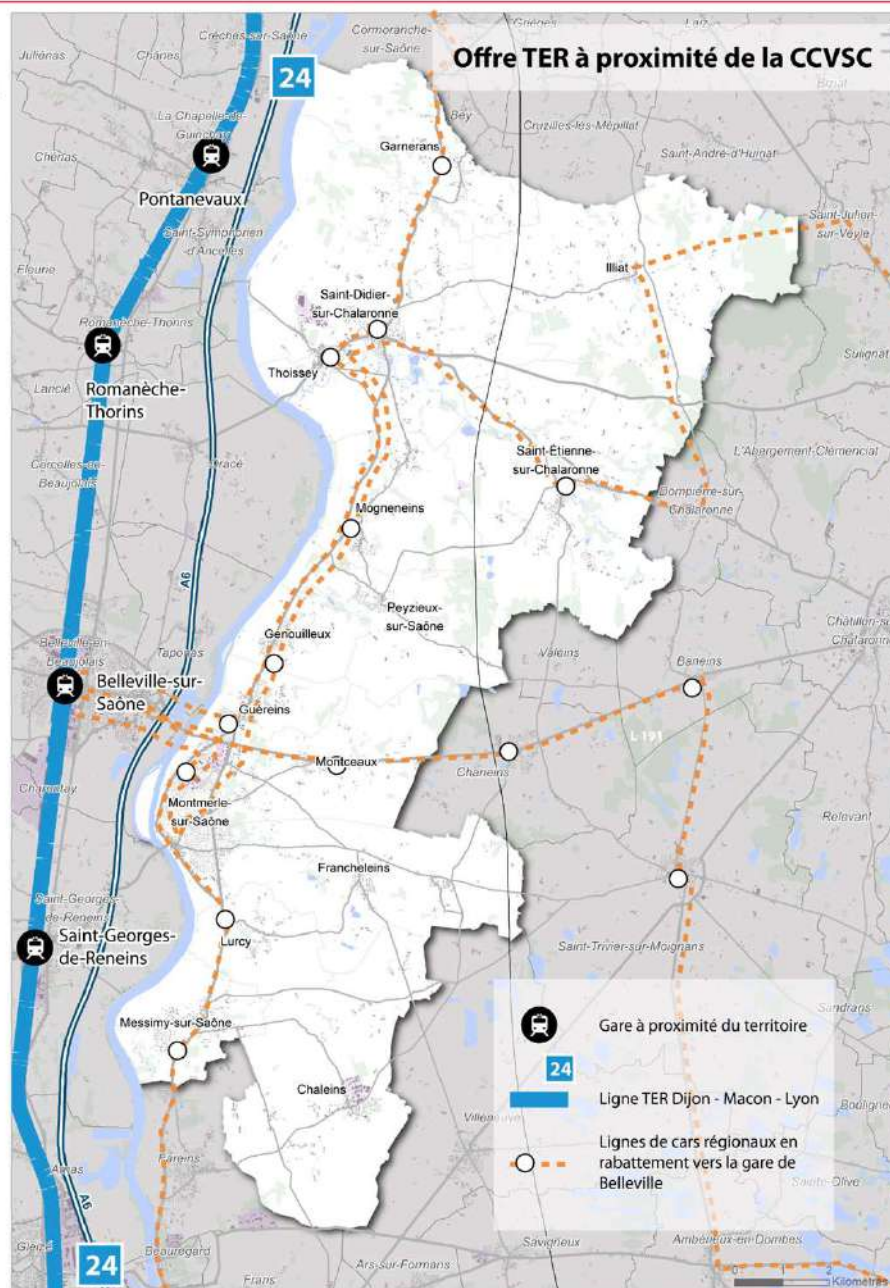
- Belleville-en-Beaujolais
- Romanèche-Thorins
- Saint-Georges-de-Reneins
- Pontanevaux

Près de 60 services/j sur la ligne TER 24 Dijon – Macon – Lyon, en gare de Belleville

- 29 services en direction de Lyon
- 29 services en direction de Macon

Un niveau de service intéressant pour les actifs qui se rendent à Lyon

- 8 services en direction de Lyon en heure de pointe du matin, soit un train toutes les 20 minutes
- 7 services en direction de Macon au retour de Lyon en heure de pointe du soir, soit un train toutes les 20 minutes
- Une amplitude horaire confortable : premier départ de Belleville à 05h15 en direction de Lyon, et dernière arrivée à Belleville depuis Lyon à 23h15



Seule la gare de Belleville peut être rejointe en transports collectifs depuis le territoire

Deux lignes de car peuvent être intéressantes sur le territoire pour se rendre en gare de Belleville :

- **Ligne 113** : 5 services en HPM en direction de Belleville et 5 services en HPS depuis la gare en direction du territoire ;
- **Ligne 114** : 4 services en HPM en direction de Belleville et 3 services en HPS depuis la gare en direction du territoire ;

Une offre 4 fois plus faible pour les autres gares à proximité du territoire :

Pour les stations de **Pontanevaux**, **Romanèche-Thorins** et **Saint-Georges-de-Reneins**, l'offre en JOB est de **seulement 15 services** (deux sens confondus) contre 58 pour la gare de Belleville-en-Beaujolais.

L'intérêt pour le rabattement vers ces gares est donc moindre.

* Détail des créneaux horaires :

- HPM : 6h30 – 9h
- HC : 9h – 16h30
- HPS : 16h30 – 19h
- HS : Après 19h30

Ligne TER 24 Dijon - Macon - Lyon	Direction Lyon	Direction Macon
Premier départ de Belleville	05:15	05:50
Dernier départ de Belleville	22:11	23:15
Nombre de services en semaine	29	29
Nombre de services HPM *	8	5
Nombre de services HC *	9	8
Nombre de services HPS *	9	7
Nombre de services HS *	5	8

Un report modal intéressant entre voiture et train en gare de Belleville pour les trajets vers Lyon et Villefranche

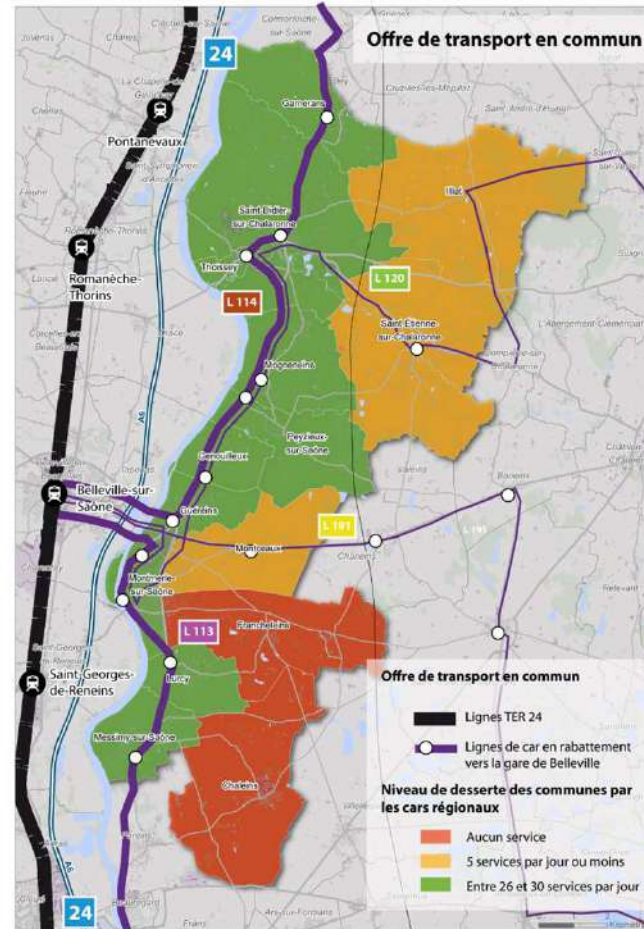
Les transports en commun sont une solution concurrentielle avec la voiture particulière, en termes de coût du trajet, mais également de temps de parcours :

- Sur certains trajets, notamment en direction de Lyon, la solution en transports en commun est avantageuse non seulement en termes de coûts, mais également en temps de parcours.
- En effet, depuis la commune de Thoissey par exemple, le coût d'un seul trajet en direction de Lyon coûte 10,36 € et dure 1h04 (heure de pointe de fin de journée) en empruntant l'A6, alors que ce même trajet ne coûte que 3 € et dure 1h11 en empruntant à la fois la ligne TER 24 et la ligne de car régionale 114.

Le report modal entre voiture et train est la solution la plus avantageuse pour les trajets en direction de Lyon et de Villefranche-sur-Saône dans une moindre mesure :

- Pour les habitants de la CCVSC, la solution la plus intéressante financièrement mais également en temps de parcours, est de se rendre en gare de Belleville en voiture, pour ensuite se rabattre vers la ligne TER 24 vers Villefranche ou Lyon.
- Entre Thoissey et Lyon, cette solution permet de réduire de 22 % le temps de parcours, et de 70 % le coût du trajet.

Le rabattement vers la gare de Belleville est un enjeu fort pour le développement des déplacements alternatifs à la voiture



EMD 2015 :

- Environ 4 300 voitures stationnées en rabattement, secteur Ain
- 34 % des déplacements du secteur Ain vers Lyon/Villeurbanne combinent plusieurs modes, la combinaison la plus courante étant voiture conducteur + train

Abonnement Car : 40 €/ mois

Accès illimité aux lignes : 113, 114, 118 et 120 du réseau

Abonnement TER

- Belleville-en-Beaujolais <> Lyon: **92,20 € / mois**
- Belleville-en-Beaujolais <> Villefranche-sur-Saône : **37,20€ / mois**

Allers-retours illimités sur la destination et 50 % de réduction sur les autres trajets du réseau TER

Calcul du coût des trajets en transports en commun : Pour obtenir le coût d'un trajet, nous divisons le coût total des abonnements par 22 jours de trajets par mois, deux fois par jour (donc par 44)

Calcul du coût des trajets en voiture: Pour estimer le coût des trajets en voiture, nous avons utilisé le simulateur de voyage Michelin qui calcule le coût du trajet en fonction du nombre de kilomètres à réaliser, du type de véhicule (ici, une citadine diesel), des éventuels frais d'autoroute, et des surcoûts en cas de bouchons.

Commune d'origine	Commune de destination	Voiture			Transports en commun			Voiture + TC		
		Temps	Autoroute	Coût d'un trajet	Moyen	Temps	Coût d'un trajet	Moyen	Temps	Coût d'un trajet
Belleville-en-Beaujolais	Messimy-sur-Saône	10 min	Non	1,32 €	L113	18 min	0,39 €	-	-	-
Lyon	Thoissey	1h04	Oui	10,36 €	TER 24 + L114	1h 11 min	3 €	Voiture + TER 24	50 min	3 €
Villefranche-sur-Saône	Montmerle-sur-Saône	20 min	Non	1,78 €	TER 24 + L113	40 min	1,75 €	Voiture + TER 24	18 min	1,5 €

Stationnement en gare de Belleville : une offre saturée pour les automobiles, et des efforts déployés pour les cycles

Environ 430 places de stationnement en gare de Belleville-en-Beaujolais, mais une offre qui semble saturée

- Deux parkings gratuits sont situés au sud de la gare de Belleville, et offrent en tout environ 250 places de stationnement.
- Deux autres situés au nord, offrent en tout environ 180 places

Cependant, le **taux d'occupation semble important**, et des retours de la population sont disponibles sur internet pour alerter sur la **saturation des espaces de stationnement**. La zone bleue d'une quinzaine de places est ainsi régulièrement occupée pour le stationnement de longue durée, et du stationnement sauvage est constaté.

Environ 60 places de stationnement vélo en gare de Belleville, dont 49 en consigne sécurisée

- En gare de Belleville-en-Beaujolais, une consigne sécurisée de 49 places est disponible pour les détenteurs d'un abonnement mensuel ou annuel TER
- NB : des consignes individuelles sont également disponibles en gare de Saint-Georges-de-Reneins

Pour pouvoir souscrire un abonnement de stationnement vélo, il faut par ailleurs être titulaire d'un abonnement TER mensuel ou annuel.

Prix des abonnements de stationnement vélo	
Abonnement	Prix
Journée	1 €
Mensuel	5 €
Annuel	35 €
Annuel (2 places)	40 €



EMD 2015 : dans le secteur Ain, environ 4 300 voitures stationnées dans les gares en rabattement vers Lyon-Villeurbanne

Un taux d'occupation important des parkings



49 places vélo dans une consigne en gare



Autre offre de stationnement vélo :

- 12 arceaux abrités au sud du parvis de la gare
- 4 arceaux non abrités au nord du parvis

Une offre de cars scolaires qui maille finement le territoire

Financé par



Des écoles primaires dans toutes les communes à l'exception de Lurcy

Les élèves de primaire de Lurcy sont scolarisés dans la commune de Montmerle-sur-Saône. Il y a également un regroupement pédagogique intercommunal (RPI) entre les Mogneneins et Peyzieux-sur-Saône. Le RPI est une solution pour pallier à un faible effectif d'élèves par école, ou un manque de structure. Il permet de regrouper les différents niveaux de classe entre les écoles

Deux collèges de rabattement sur le territoire

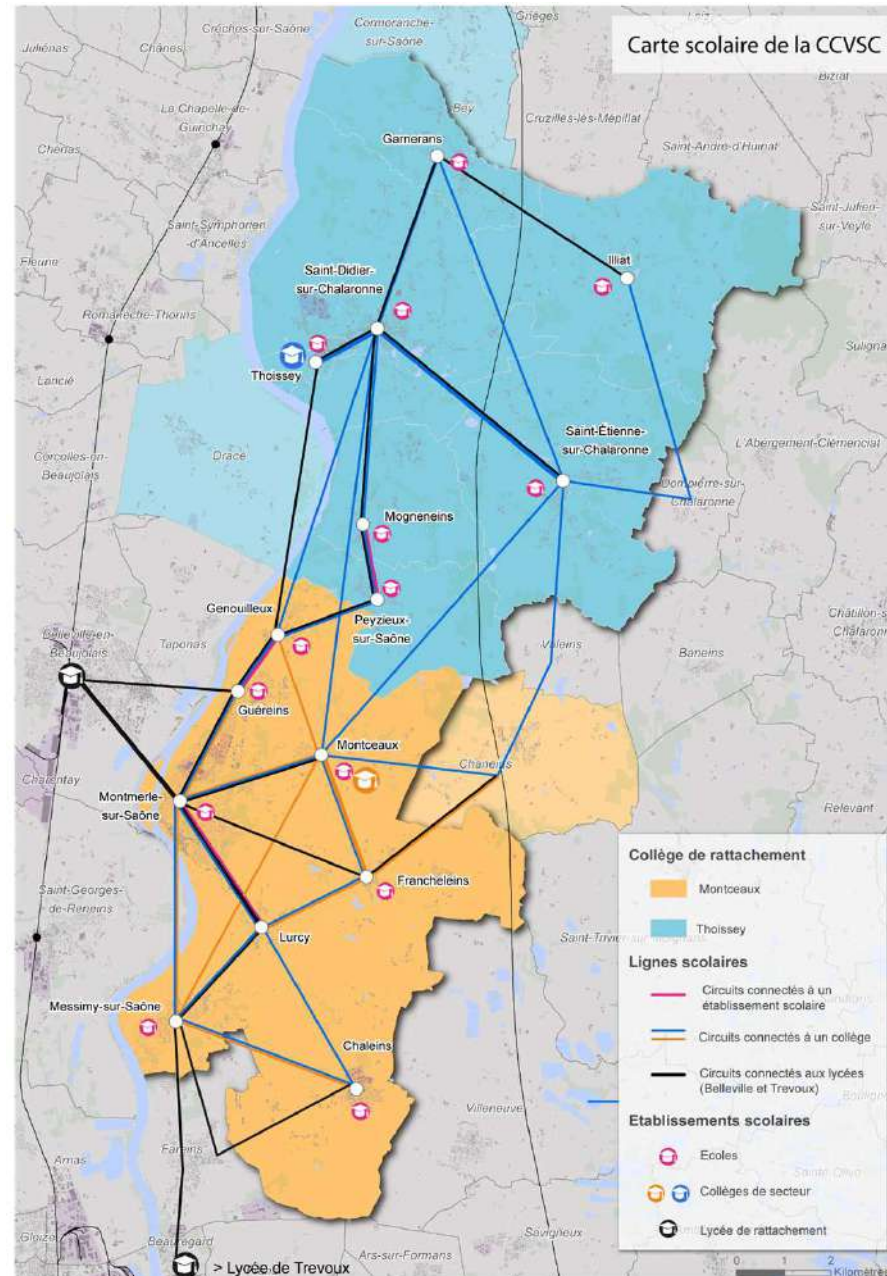
- Collège de Montceaux : 651 élèves
- Collège de Thoissey : 482 élèves

Les élèves des communes du nord (Garnerans, Saint-Didier-en-Chalaronne, Thoissey, Illiat, Saint-Etienne-en-Chalaronne, Mogneneins, Peyzieux-sur-Saône) sont affectés au collège de Thoissey. Des communes hors du territoire y sont également rattachées : Cormoranche-sur-Saône, Bey et Dracé.

Les élèves des communes du sud du territoire (Montceaux, Guéreins, Montmerle-sur-Saône, Lurcy, Chaleins et Messimy-sur-Saône) sont quant à eux affectés au collège de Montceaux. La commune de Chaneins y est également rattachée.

A l'exception de Messimy-sur-Saône, toutes les communes du territoire sont rattachées au lycée de Belleville-en-Beaujolais

Les élèves de Messimy-sur-Saône sont affectés au lycée de Trévoux.



Des lignes scolaires qui pourraient être valorisées pour améliorer l'offre de transport

L'offre de transport scolaire sur le territoire, quoique calée sur les horaires des établissements scolaires, constitue tout de même une offre dense, dans le sens où elle maille finement le territoire.

L'ouverture des lignes scolaires aux autres usagers pourrait être une solution pour améliorer l'offre de transport collectif à l'intérieur du territoire intercommunal, et même en direction de Belleville-en-Beaujolais ou Trévoux, sans coût supplémentaire pour la collectivité.



5. Modes actifs

EMD 2015, secteur Ain : une pratique de la marche importante et tournée vers de nombreux motifs, et une pratique cyclable faible et orientée vers les déplacements pendulaires

154 000 déplacements quotidiens à pied, et 6 000 déplacements à vélo sur le secteur Ain :

Ainsi, d'après l'EMD 2015, 62 % des habitants du secteur Ain font un déplacement à pied au moins deux fois par semaine, 5 % en font au moins deux fois par mois, 15 % exceptionnellement, et 18 % jamais.

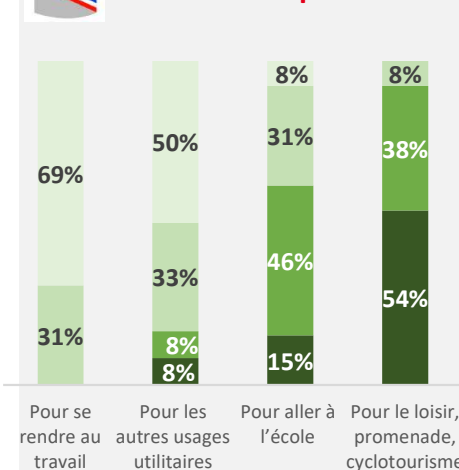
Une pratique de la marche importante pour les déplacements secondaires :

Dans le secteur Ain, les déplacements secondaires représentent 31 % des motifs des déplacements effectués à pied. Ils sont définis comme les déplacements qui n'ont pas pour point de départ ou d'arrivée le domicile. Ce motif a progressé de 9 points depuis l'EMD 2006. Dans une moindre mesure, les déplacements domicile-loisir représentent également un motif important pour les déplacements à pied avec 18 % (+5 points depuis 2006), ainsi que le motif d'accompagnement avec 16 % . A l'inverse, la marche est en baisse pour les déplacements domicile-école (-8 points), et également pour les déplacements domicile-travail (- 3 points).

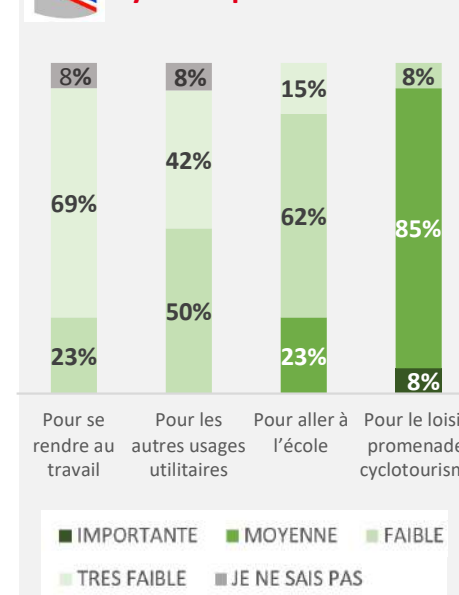
Des déplacements à vélo bien moins nombreux, et centrés sur les motifs pendulaires et le domicile-achats,

Les déplacements quotidiens réalisés à vélo dans le secteur Ain sont 25 fois moins nombreux que les déplacements réalisés à pied. Hors week-end, 42 % des déplacements à vélo ont pour motif le domicile-école et le domicile-travail. Les achats représentent quant à eux 22 % des motifs.

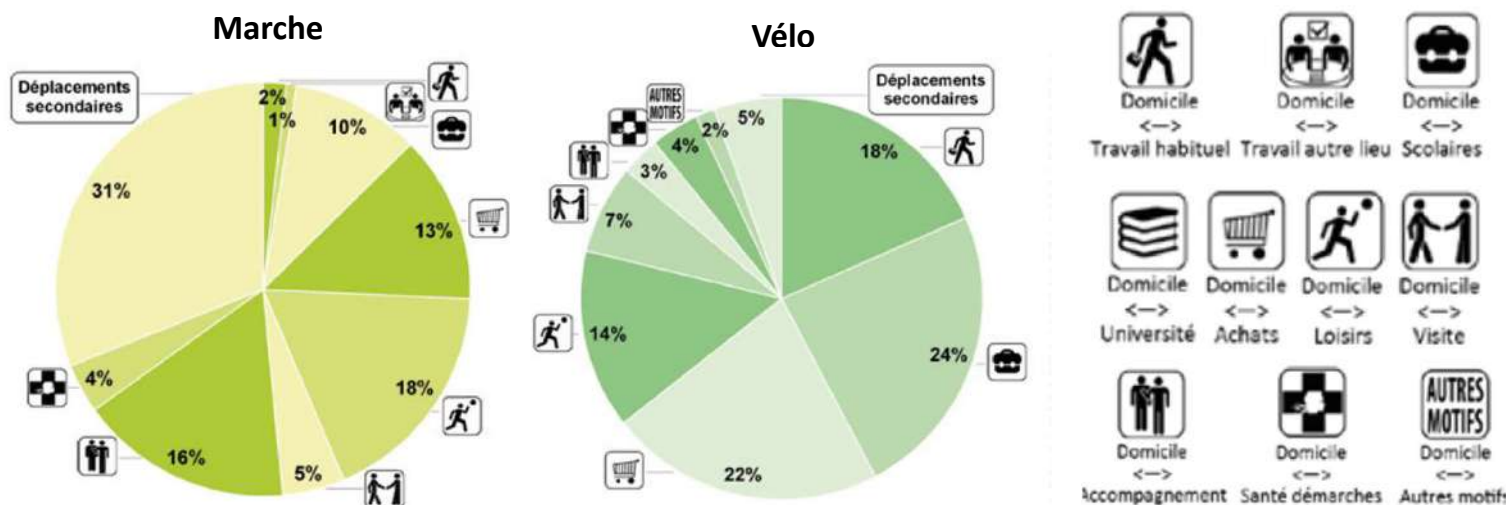
Evaluation de la pratique de la marche par les élus



Evaluation de la pratique cyclable par les élus



Répartition des motifs des déplacements effectués à pied et à vélo par les habitants du secteur Ain



Un maillage cyclable très peu développé et discontinu, en dehors de la voie bleue V50 qui longe la Saône

Près de 28,5 km d'aménagements cyclables sur le territoire :

- Voie mixte : 27,3 km
- Chemin : 1 km
- Bande cyclable : 200 m

L'aménagement principal du territoire : la voie bleue V50 :

La voie bleue V50 qui part depuis le Luxembourg jusqu'à Lyon, est un des **grands itinéraires cyclables français et européen**. Sur le territoire, il longe l'intégralité des 25 km de **bordure de Saône**. Il prend la forme d'une **voie mixte, réservée pour les cycles et les piétons**. Les voitures peuvent également y circuler sur certaines portions, même si la circulation y est très faible voire inexistante.

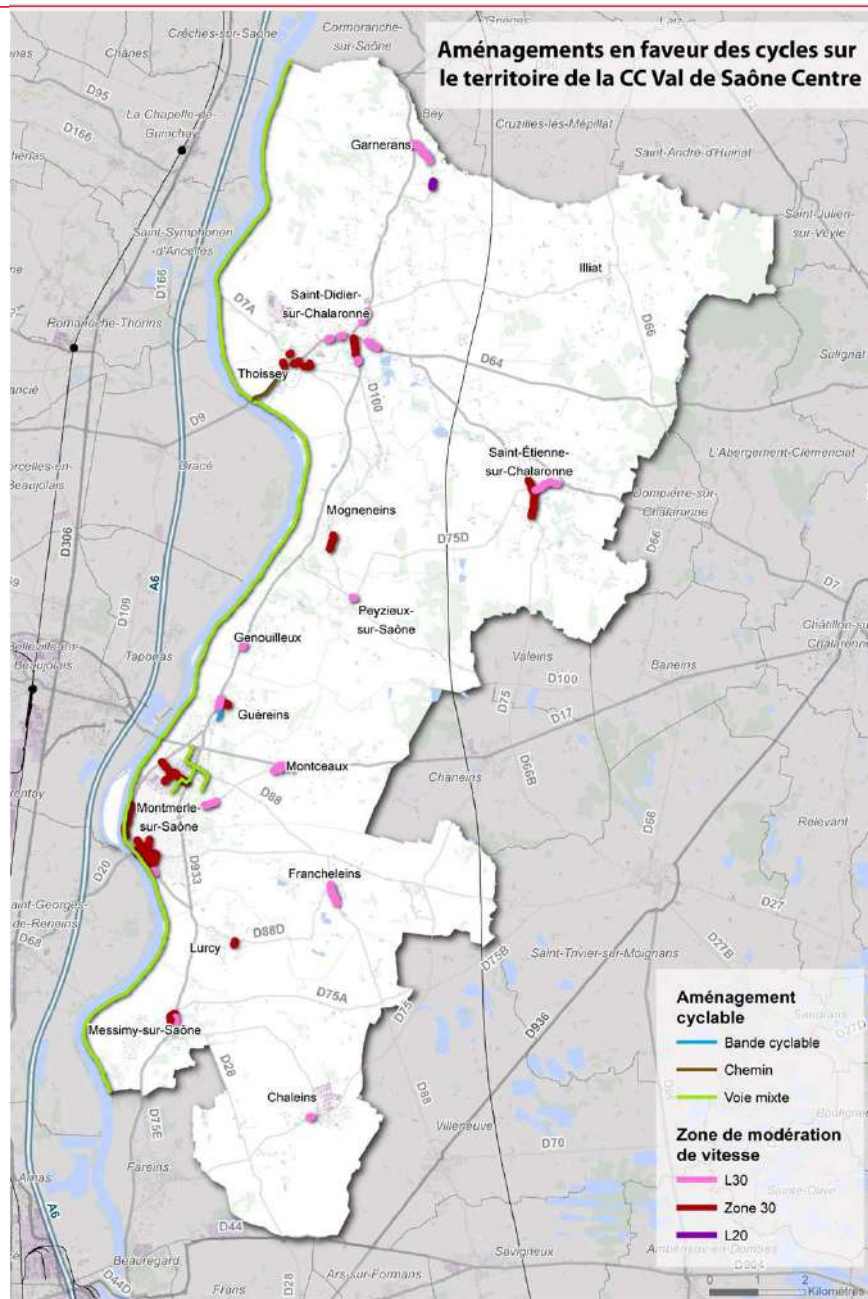
Un **voie mixte vers le Collège de Montceaux**

Aux abords du collège de Montceaux, une **voie mixte d'environ 2,7 km réservée aux piétons et aux cycles** a été mise en place. Si cette initiative est intéressante pour les cheminements vers l'établissement, la **largeur n'est pas toujours suffisante pour permettre à tous les usagers de se croiser dans les deux sens**.

Environ **9,5 km de zones de modération de vitesse (ZMV) sur le territoire :**

- Zone de rencontre (L20) : 100 m
- Limite à 30 (L30) : 3,4 km
- Zone 30 (Z30) : 6 km

Les zones de modération de vitesse **sont propices à la circulation des vélos**. L'abaissement des vitesses, et la mise en place d'**aménagements** pour ce faire, **sécurisent** la pratique cyclable.



Communes	ZMV (km)	Aménagements cyclables (km)
Chaleins	0,1	0
Francheleins	0,4	0
Garnerans	0,7	1,1
Genouilleux	0,1	1,9
Guéreins	0,4	3,2
Illiat	0	0
Lurcy	0,1	0,8
Messimy	0,6	3,6
Mogneneins	0,3	2,2
Montceaux	0,8	0,7
Montmerle	3,5	4,6
Peyzieux	0,1	1,1
Saint-Didier	1	7,1
Saint-Étienne	1,2	0
Thoissey	0,4	2
CCVSC	9,4	28,4

Un nombre important de petites routes et chemins sur le territoire : un potentiel pour les itinéraires cyclables

Un potentiel important pour le développement d'itinéraires cyclables, à moindre frais pour la collectivité

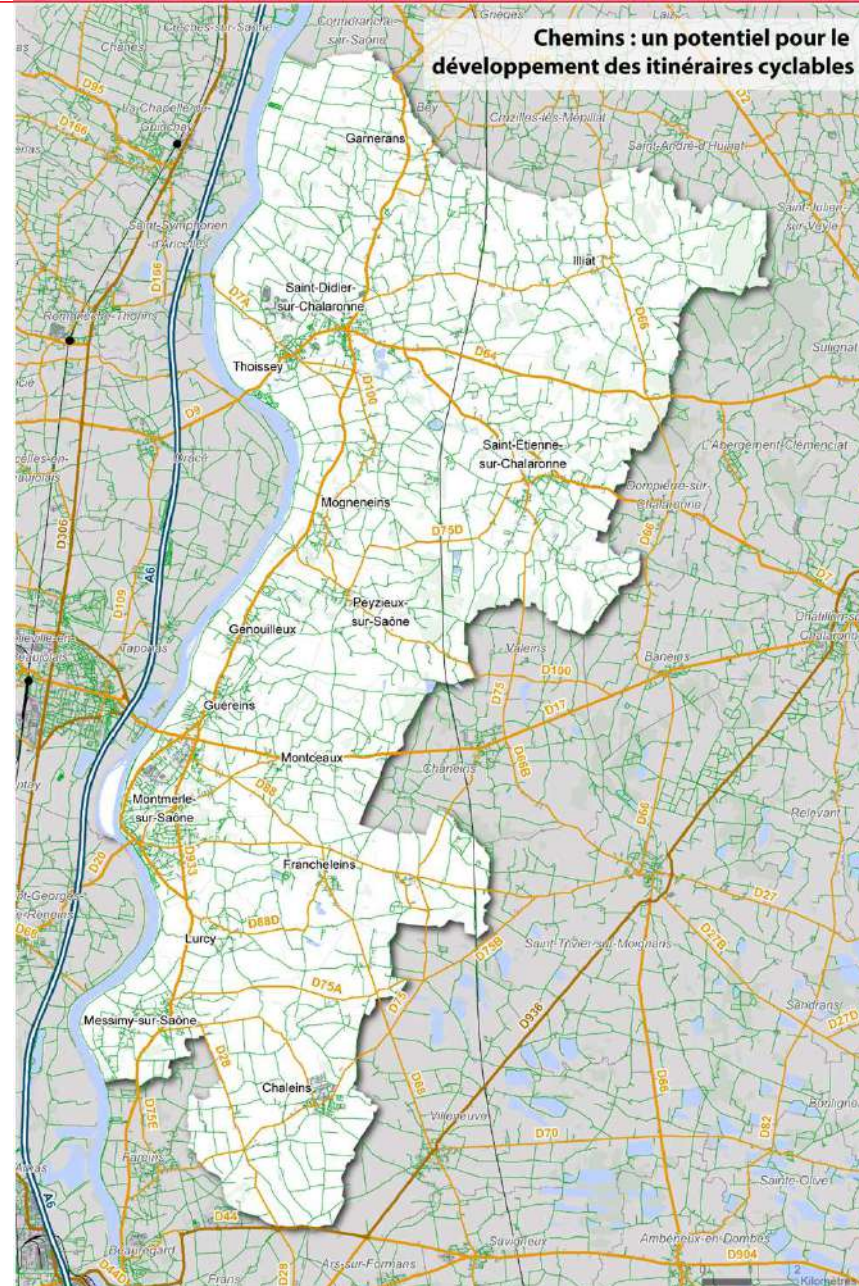
Sur le territoire, de nombreux chemins et petites routes maillent finement le territoire. Sur la plupart d'entre eux, le trafic y est très faible. De plus, la densité de ces axes permet la création d'itinéraires efficaces, qui n'obligent pas le cycliste à faire trop de détours, sans passer par les axes départementaux dangereux sur lesquels le trafic est important.

Des aménagements en voie partagée jusqu'à 100 fois moins chers que les aménagements en site propre

Deux philosophies existent en matière d'aménagement cyclable :

- Créer des aménagements en site propre en parallèle des axes routiers à fort trafic ;
- Reporter la pratique cyclable sur des axes existants où le trafic est plus faible. Cette solution nécessite peu d'aménagement, et est bien moins coûteuse pour la collectivité.

Aménagement	Site Propre	Coût
Voie verte	Oui	De 60 000 à 500 000€/ km
Piste cyclable	Oui	De 100 000 € à 500 000 €/km
Routes à accès restreint	Oui	Environ 5 000 € /km
Bande cyclable	Non	De 30 000 à 250 000€/ km
Chaucidou	Non	De 40 000 à 80 000€/km
Route partagée	Non	Environ 5 000 € /km

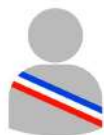


Le chemin du Curé d'Ars

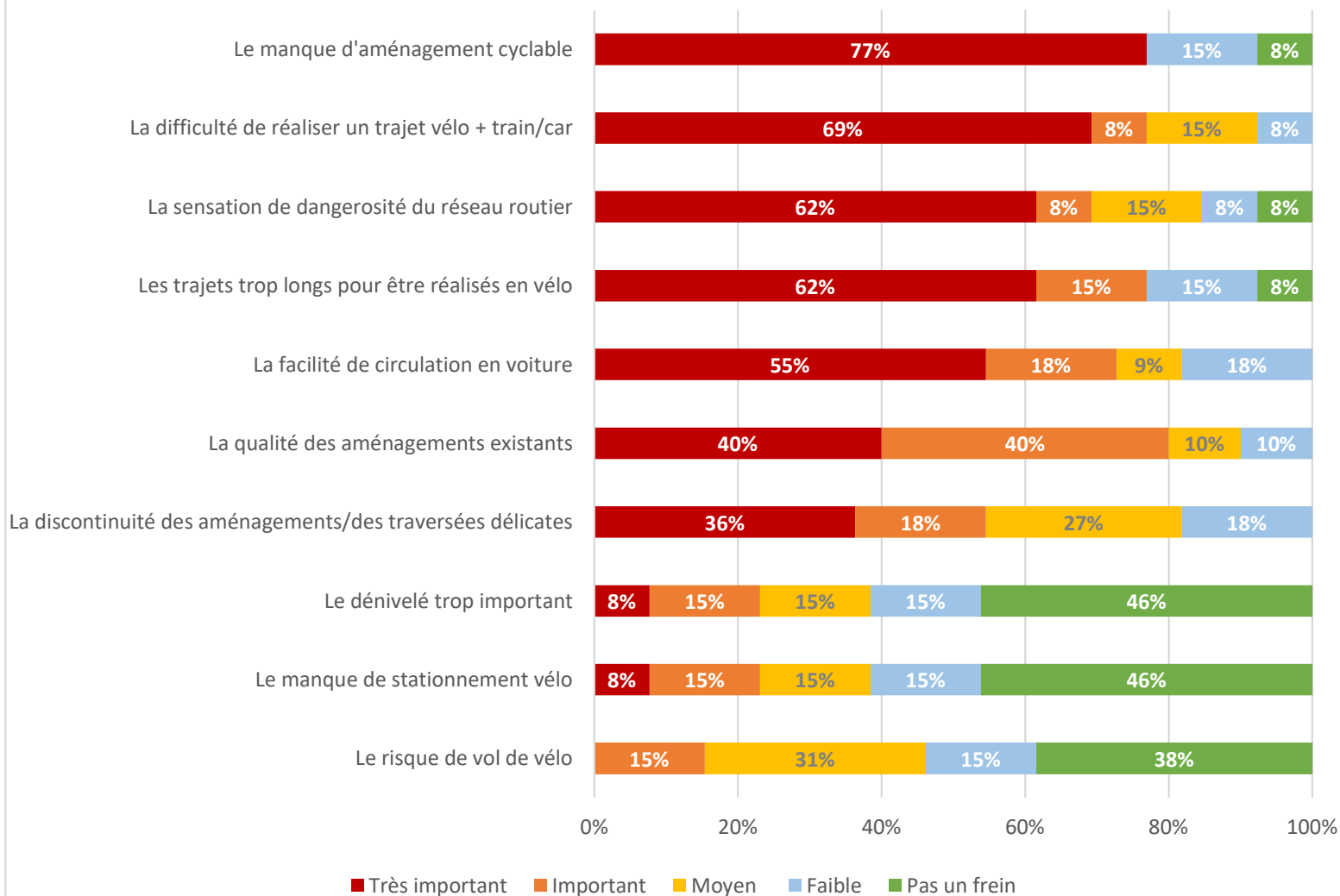
Le Chemin du Curé d'Ars est un itinéraire de randonnée et de vélo ouvert en 2016, qui permet de relier la commune d'Ars à Montmerle-sur-Saône, en desservant les villages de Chaleins et Lurcy. Le parcours de 16 km a essentiellement une vocation touristique, mais dans une optique de développement de la pratique cyclable quotidienne pour les habitants de la CC Val de Saône Centre, la valorisation de ces itinéraires pour des fonctions utilitaires est à envisager.



Pour les élus, les freins à la pratique du vélo sont le manque d'aménagement et les difficultés intermodales

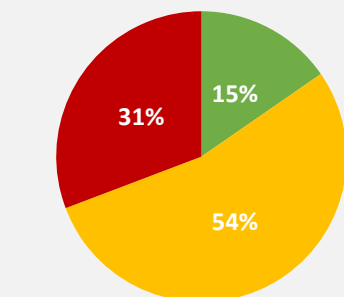


Les freins impactant la pratique du vélo



Un trafic jugé important par les élus, surtout aux heures de pointe

Evaluation du niveau de trafic à l'échelle communale



- Globalement faible
- Important seulement lors des heures des pointes
- Important tout au long de la journée

Des conditions de circulation automobile défavorables pour les cyclistes :

- 73 % des élus considèrent que la **facilité de circulation en voiture** est un frein important (ou très)
- 70 % estiment que la **sensation de dangerosité** est un frein important (ou très)

Une politique de stationnement cyclable peu développée sur le territoire, sauf pour Saint-Didier-sur-Chalaronne

En tout, 36 emplacements recensés pour le stationnement des cycles dont :

- 28 emplacements arceaux
- 8 emplacements racks

NB : ce recensement est partiel. Il a été réalisé à partir des données fournies par les communes, et les relevés effectués sur le terrain le 04/05/2022

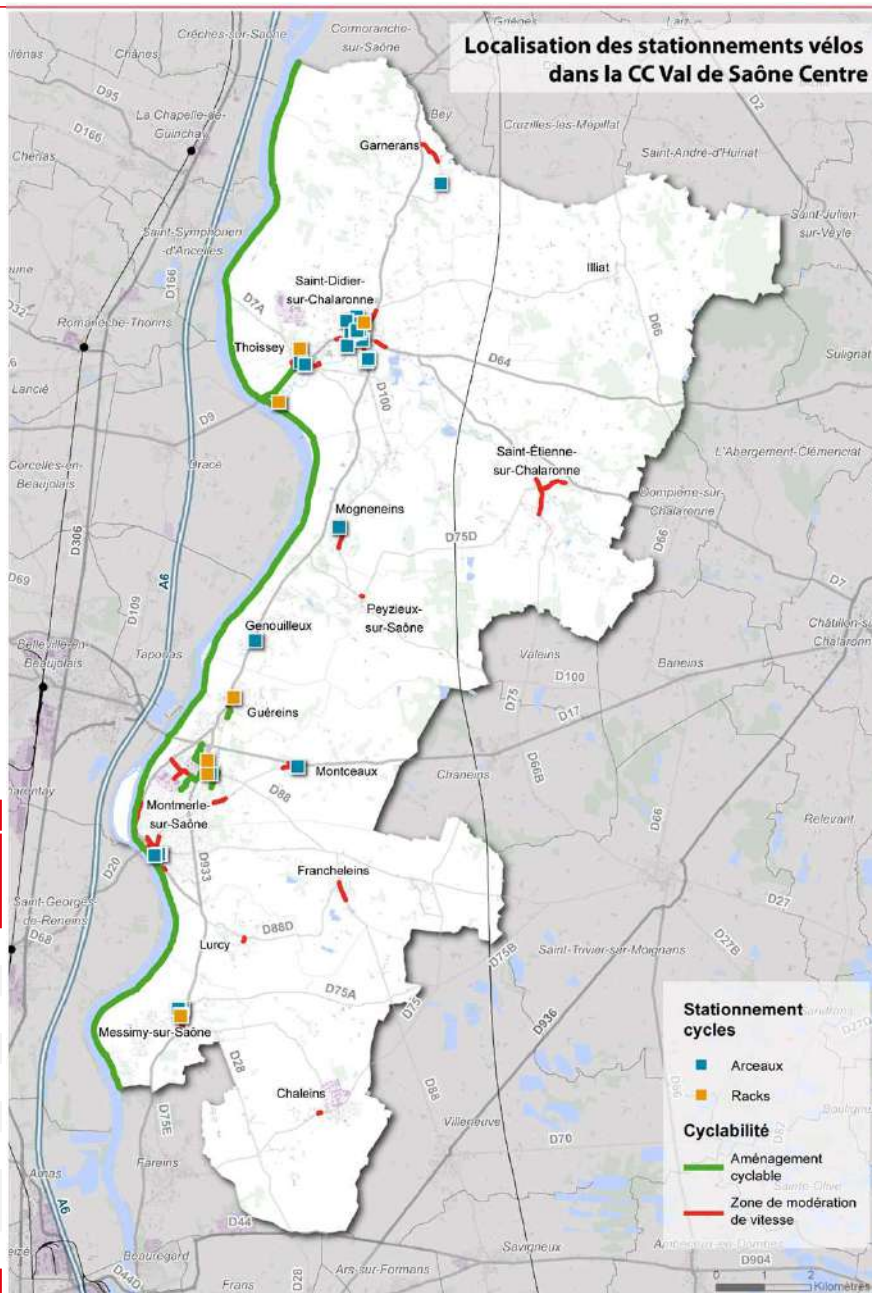
Un effort de déploiement d'arceaux important à Saint-Didier en Chalaronne :

Avec 14 emplacements arceaux et 2 emplacements racks, la commune représente à elle seule près de la moitié de l'offre de stationnement du territoire. De plus les emplacements arceaux déployés récemment, sont qualitatifs. Ils sont cependant peu visibles, car colorés en gris.

168 places en arceaux recensées, soit 7 places pour 1 000 habitants. Le stationnement en rack n'est pas comptabilisé, car il ne constitue pas une offre qualitative pour les cyclistes (abîme les vélos).

Emplacements de stationnements cyclables

Communes	Arceaux	Racks	Total	Places arceaux / 1000 hab.
Garnerans	1		1	4
Genouilleux	1		1	4
Guéreins		1	1	0
Messimy-sur-Saône	4	2	6	19
Mogneneins	1		1	8
Montceaux	2	2	4	10
Montmerle-sur-Saône	3		3	5
Saint-Didier-sur-Chalaronne	14	2	16	124
Thoissey	2	1	3	15
CC Val de Saône Centre	28	8	36	7



Les racks à éviter :

- Les stationnements racks peuvent endommager les vélos, en voilant la roue.
- De plus, ils sont peu visibles par les usagers ;

Une offre de stationnement qui est adaptée à une part modale du vélo de seulement 2 % sur le territoire

NB : pour effectuer ce calcul, nous prenons les hypothèses suivantes : 3,5 déplacements par habitant par jour sur le territoire, et un roulement de 8 vélos sur chaque place de stationnement par jour.



Un potentiel de report modal vers le vélo essentiellement intra-communal, ou en direction de Belleville-en-Beaujolais

994 actifs et scolaires pourraient se reporter vers la pratique cyclable :

Au total, nous estimons un usage potentiel du vélo pour leurs déplacements pendulaires pour **496 scolaires, et 477 actifs pour les déplacements de moins de 7km** (environ 20min. À vélo). En plus des trajets réguliers entre les communes, nous **estimons qu'une vingtaine d'utilisateurs des transports collectifs en direction de Lyon, Villefranche-sur-Saône et Macon** pourraient se reporter sur la pratique cyclable pour se rabattre vers les gares.

Près de 70 % du potentiel cyclable est intra-communal :

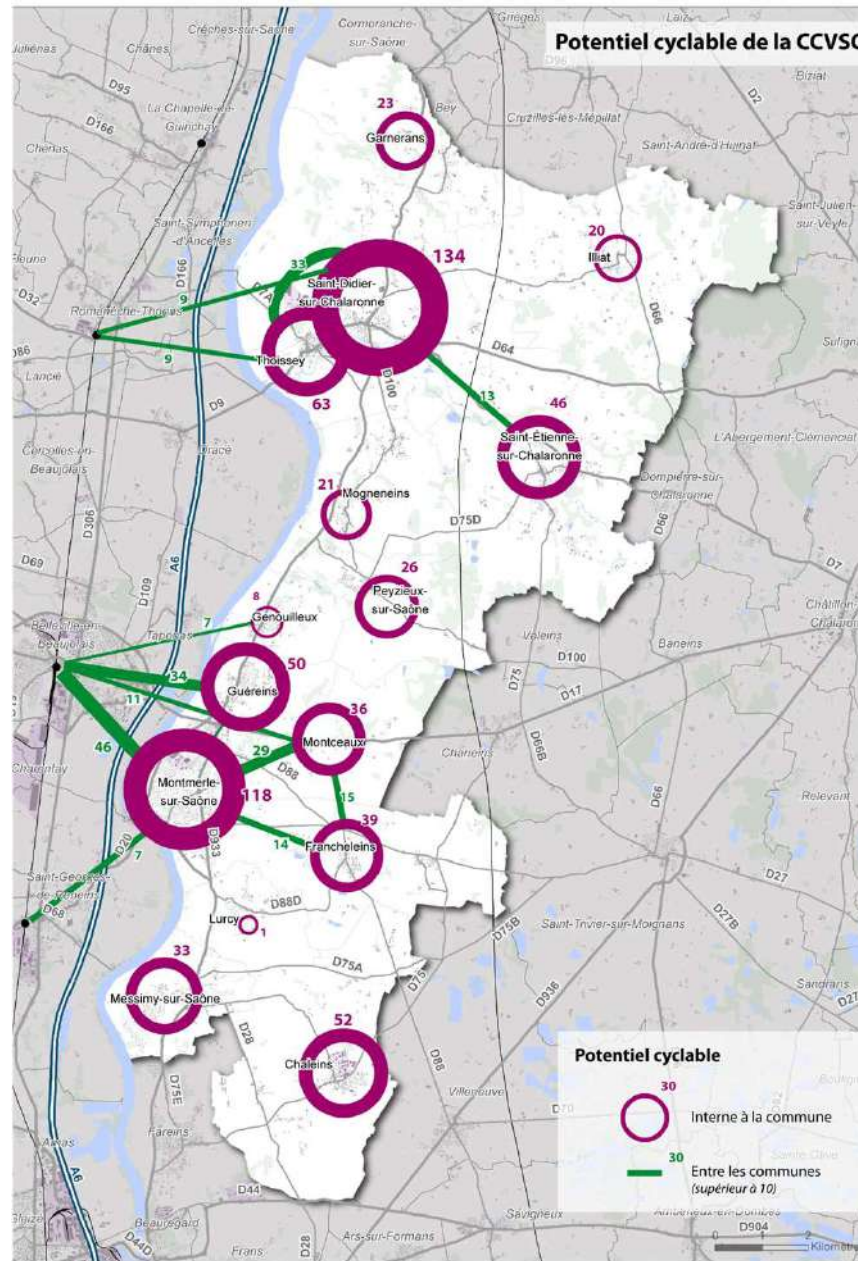
Au total, sur les 973 usagers potentiels du vélo que nous avons estimés, **670 travaillent ou étudient dans leur commune de résidence**. Le maillage en interne, et surtout à destination des zones d'emploi et des établissements scolaires est donc primordial.

Un potentiel actifs essentiellement dirigé vers Belleville-en-Beaujolais et Montmerle-sur-Saône :

Le secteur Montmerle-sur-Saône/ Belleville-en-Beaujolais / Guéreins, est celui où les **distances sont les plus courtes, et les flux d'actifs sont les plus importants**. Le potentiel de report modal y est plus important qu'ailleurs. La **liaison entre Thoissey et Saint-Didier-sur-Chalaronne** est également importante.

Un potentiel scolaire essentiellement dirigé vers les collèges de Montceaux et Thoissey

En dehors des flux principalement internes aux communes pour l'enseignement élémentaire, les flux scolaires sont dirigés vers les collèges.



Le potentiel cyclable est calculé à partir de deux critères :

Les flux de scolaires et d'actifs existants entre les deux communes

La distance à parcourir :

- En intra-communal, on considère que la part modale potentielle est de 20 %
- Si la distance qui sépare les deux communes est inférieure ou égale à 5km, on considère que la part modale potentielle est de 15 %
- Si la distance qui sépare les deux communes est entre 5km et 7km, on considère que la part modale potentielle est de 10 %
- Au-delà, on considère qu'il n'y a pas ou très peu de potentiel

NB : Ce potentiel représente une estimation des flux pendulaires, les trajets pour autres motifs ne sont pas comptabilisés.

Des trajets Est-Ouest à vélo compliqués par des ruptures importantes et des franchissements/intersections dangereux

Quatre coupures principales sur le territoire pour les cyclistes :

- La Saône
- La voie ferrée
- La D 933 : de 2 500 véh./j. au Nord à près de 9 000 véh./j. au Sud
- La D17 : de 4 500 véh./j. à l'Est à plus de 16 000 véh./j. à l'ouest

Une traversée de la Saône tout particulièrement inadaptée pour les cyclistes :

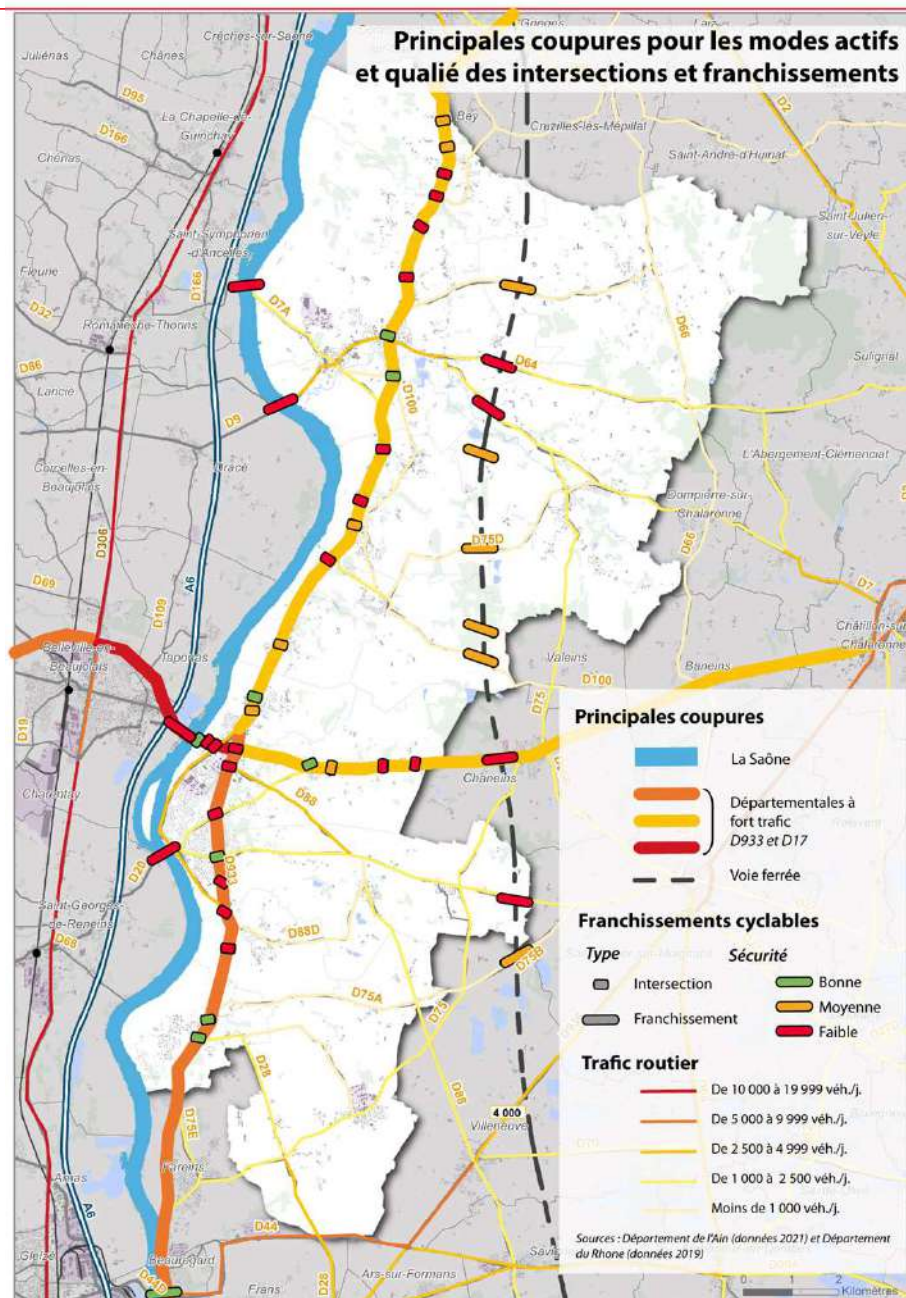
- Quatre ponts étroits, sans aucun espace réservé pour les vélos
- Une passerelle piétonne en dehors du territoire au sud, au niveau de Beauregard

Les traversées des départementales sont dangereuses, sauf en centre bourg :

- Aucun aménagement pour les cyclistes pour les traversées en zone rurale
- Quelques carrefours aménagés en centres-bourgs : carrefours à feu, zone 30 avec plateaux piétons ...

Pas d'aménagements en faveur des cycles sur les traversées de la voie ferrée :

Certaines traversées sont plus dangereuses que d'autres, en fonction du niveau de trafic de la voie traversante. En dessous de 1 000 véh./j pour la voie traversante, on considère que le niveau de sécurité de la traversée est moyenne, et au dessus, qu'il est faible.



La Saône constitue la principale coupure, avec peu de traversées, ce qui rallonge les déplacements des cycles :

- Quatre traversées sur les 25 km de bordure de Saône du territoire, soit une traversée tous les 6,25 km:
- Dix traversées sur les 19 km de voie ferrée qui traversent le territoire, soit une traversée tous les 1,9 km

Seul le secteur Montmerle-sur-Saône/Guéreins présente un potentiel pour le rabattement en vélo vers la gare de Belleville-en-Beaujolais

Aucun habitant du territoire n'est à moins de 10 min en vélo d'une gare :

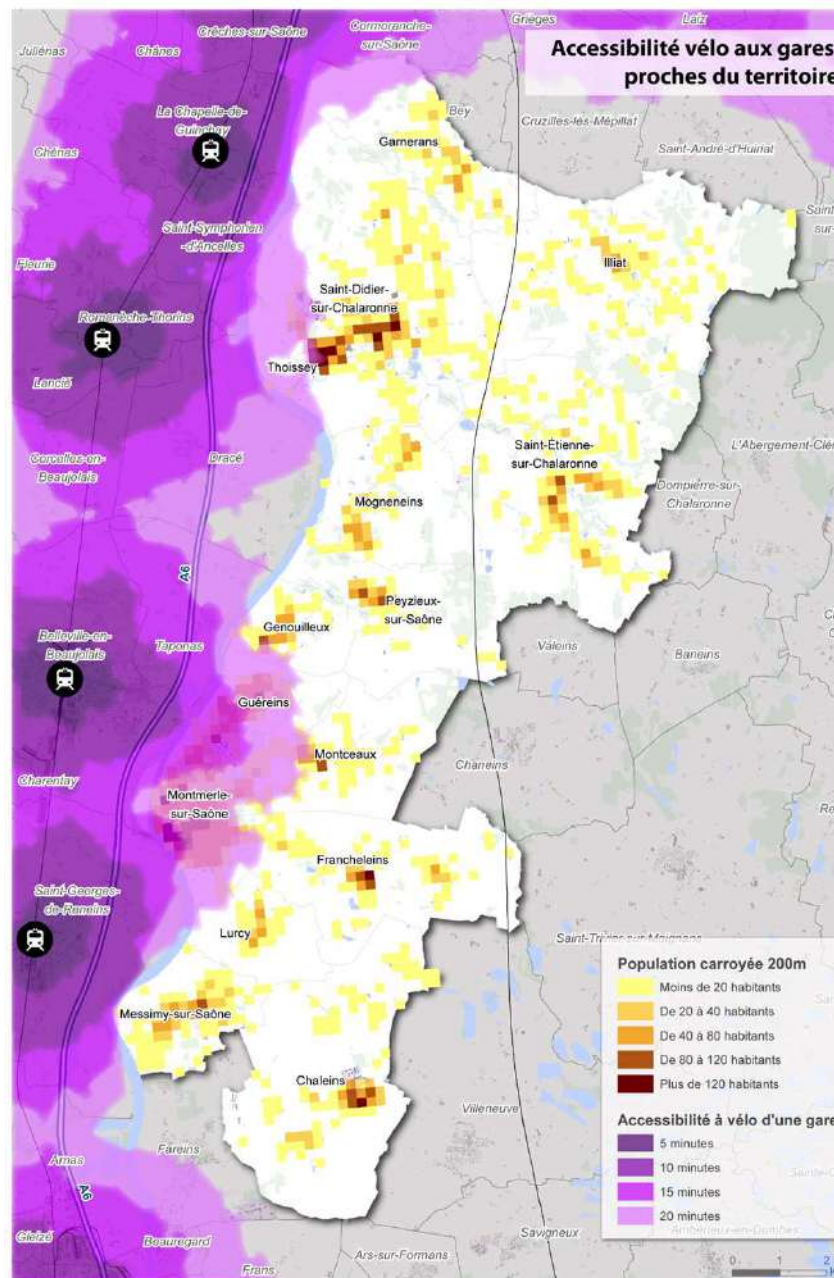
En dessous de 10 min, le potentiel de rabattement vers une gare est plus élevé.

Environ 1 900 habitants à moins de 15min d'une gare, et 7 700 à moins de 20 min :

En dessous de 15 min de trajet à vélo seul le secteur Montmerle-sur-Saône / Guéreins / Montceaux présente un potentiel pour le rabattement en cycle. Pour moins de 20min de trajet à vélo, l'attractivité de ce pôle se renforce encore, et le site de Thoissey / Saint-Didier-en-Chalaronne présente également un potentiel. Pour des distances telles, il est important de développer des liaisons qualitatives pour les cycles afin de développer l'attractivité.

Un obstacle majeur : le Pont de Belleville

Nombre d'habitants qui ont accès à une gare à vélo		
Communes	15 min ou moins	20 min ou moins
Chaleins		684
Francheleins		109
Garnerans		1450
Genouilleux		2
Guéreins	762	
Illiat		
Lurcy		
Messimy-sur-Saône		
Mogneneins		
Montceaux	17	933
Montmerle-sur-Saône	1 122	3 673
Peyzieux-sur-Saône		
Saint-Etienne		
Saint-Didier		146
Thoissey		723
CCVSC	1 901	7 719



Des aménagements discontinus en faveur des cycles à Belleville sur l'itinéraire vers la gare



Les distances vers la gare de Belleville étant importantes, il faudrait encourager une politique de rabattement en VAE :

- Un vélo à assistance électrique permet de rouler avec peu d'efforts à 25 km/h
- Un vélo classique permet d'aller à une vitesse moyenne de 15 km/h, en fournissant plus d'efforts

Des services de location de vélo tournés vers le cyclotourisme, et une aide à l'achat pour VAE à Saint-Didier-en-Chalaronne

Un vélociste sur le territoire, à Saint-Didier-sur-Chalaronne : Fastandbike

Ce magasin spécialisé, situé à Saint-Didier-sur-Chalaronne propose plusieurs services :

- Vente
- Location
- Atelier de réparation

Cette structure est destinée à accompagner les cyclistes au quotidien dans leur pratique, et constitue un avantage certain pour son attractivité sur le pôle.

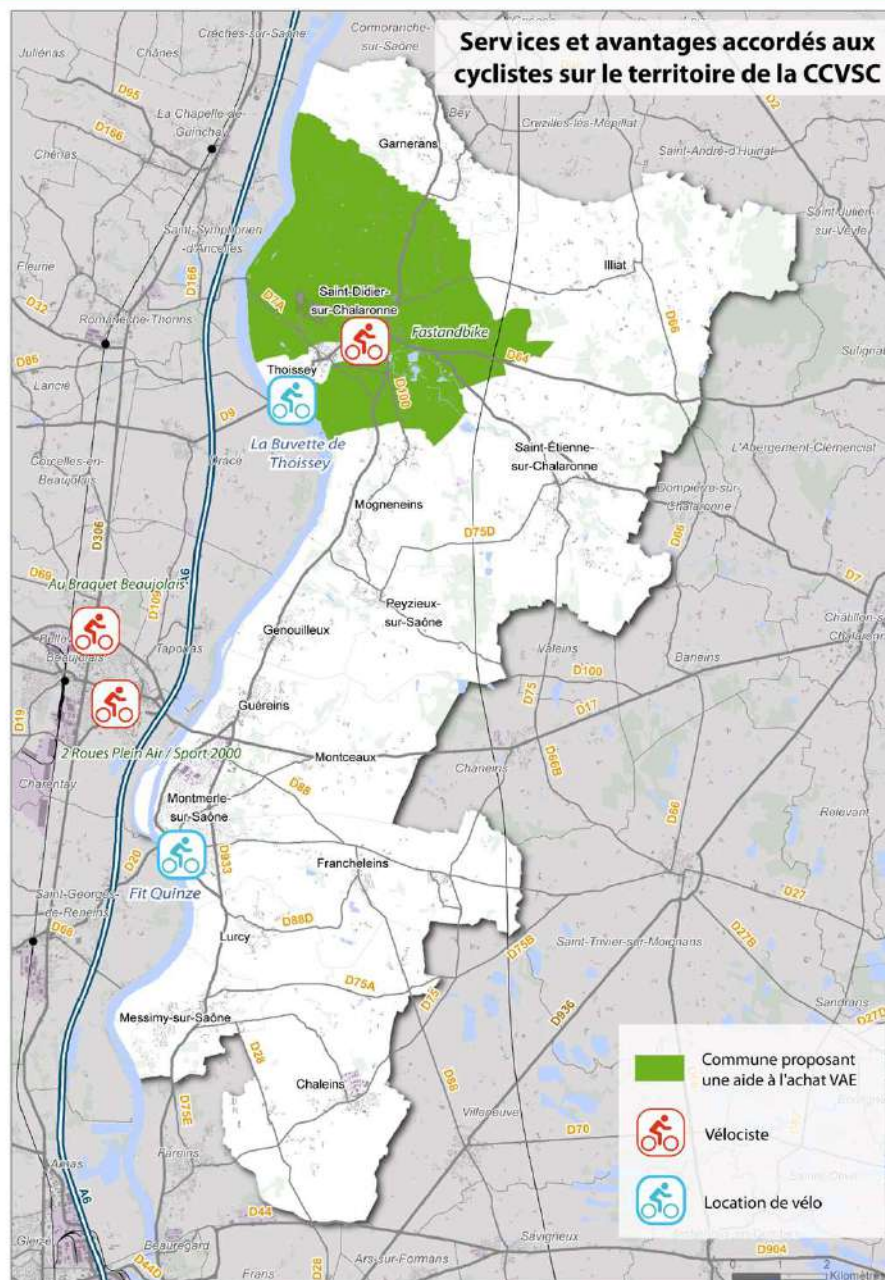
C'est le seul magasin de ce type situé sur le territoire, les plus proches étant localisés à Belleville-en-Beaujolais : « 2 Roues Plein Air » et « Sport 2000 ».

Deux structures qui proposent de la location de vélo, à vocation touristique

En bordure de Saône, deux magasins proposent de la location de vélo, avec une vocation cyclo-touristique :

- La Buvette de Thoissey
- Fit Quinze à Montmerle-sur-Saône

La présence de ces deux loueurs est également un **avantage** pour l'attractivité touristique du territoire. En effet, la présence de la V50 est une **opportunité intéressante**, et des acteurs du territoire ont déjà commencé à valoriser le cyclotourisme.



Pour faciliter l'accès au VAE, la commune de Saint-Didier-sur-Chalaronne octroie une prime à l'achat :

- De 100 €
- Pour les habitants de la commune
- Pour l'achat d'un VAE neuf
- Offre valable du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022





6. Covoiturage et IRVE

Une pratique du covoiturage peu ancrée dans le secteur de l'Ain et particulièrement dans la Vallée de la Saône

Selon l'EMD 2015, 78 % des habitants du secteur Ain ne covoiturent jamais, et 11 % ne le font qu'exceptionnellement

La part des covoitureurs dans la population est plus faible que pour l'ensemble des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise (hors Métropole de Lyon). En effet, hors métropole de Lyon, la part de répondants qui ne covoiturent jamais dans l'aire métropolitaine est moins importante, avec 67 %.

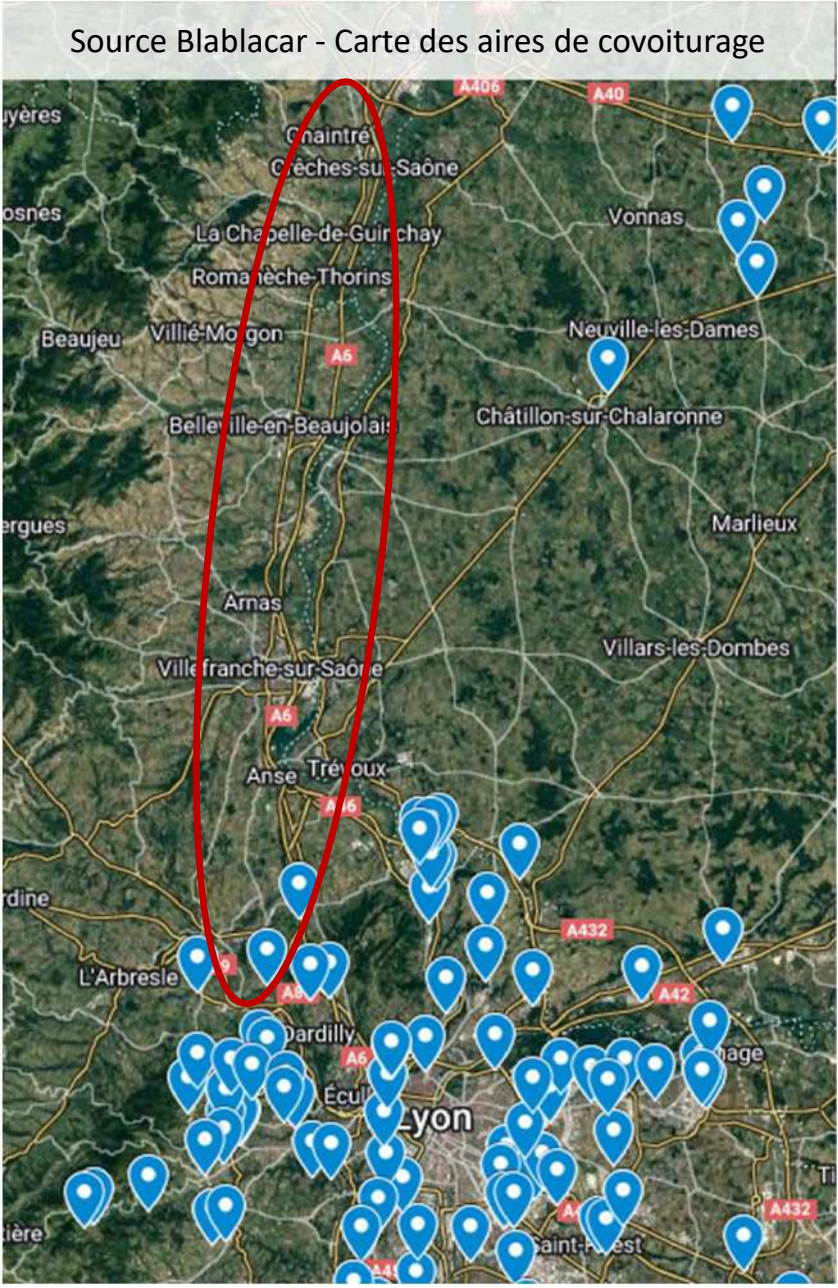
Une pratique du covoiturage liée au travail et aux études ... mais aussi aux loisirs

Dans le secteur Ain, le premier motif de covoiturage est le domicile-travail ou domicile-études. En effet, 38 % des covoitureurs voyagent ainsi pour ces motifs.

L'autre motif important à l'origine des trajets en covoiturage est le loisir, avec 32 % pour le secteur Ain, et 33 % pour l'aire métropolitaine lyonnaise hors Métropole de Lyon.

Des raisons très diverses avancées par ceux qui ne covoiturent jamais

Dans l'EMD, une question est posée aux répondants qui ne covoiturent jamais sur les raisons qui les poussent à ne pas utiliser ce mode. Les raisons avancées sont très variées, mais le principal frein qui ressort est l'aspect trop contraignant du covoiturage, avec 23 % des réponses, suivi de l'absence d'une autre personne intéressée (13 %). Les raisons « Autre » représentent 40 % des réponses.



73 % des conducteurs du secteur Ain sont seuls à bord de leur véhicule

Seuls 6 % des conducteurs de voiture covoiturent dans le secteur Ain

Covoiturage : Quand deux personnes dans le véhicule ne sont pas du même ménage

Source : EMD 2015 – Aire métropolitaine de Lyon

Peu d'aires de covoiturage sur le territoire, et des emplacements qui ne sont pas toujours optimaux

Seulement trois aires de covoiturage recensées dans la CC Val de Saône Centre, dont deux informelles :

Par le biais du questionnaire qui leur était adressé, les communes nous ont communiqué la position de trois aires de covoiturage. L'une d'entre elle est une **aire officielle**, signalée comme telle :

- Mogneneins, RD 933, Parking derrière l'arrêt L114 / L120

Les deux autres ne sont pas signalées comme aires de covoiturage, mais les communes indiquent une **pratique informelle** :

- Guéreins, La Croisée, parking derrière l'arrêt de la L114
- Montceaux, Parking Auchan

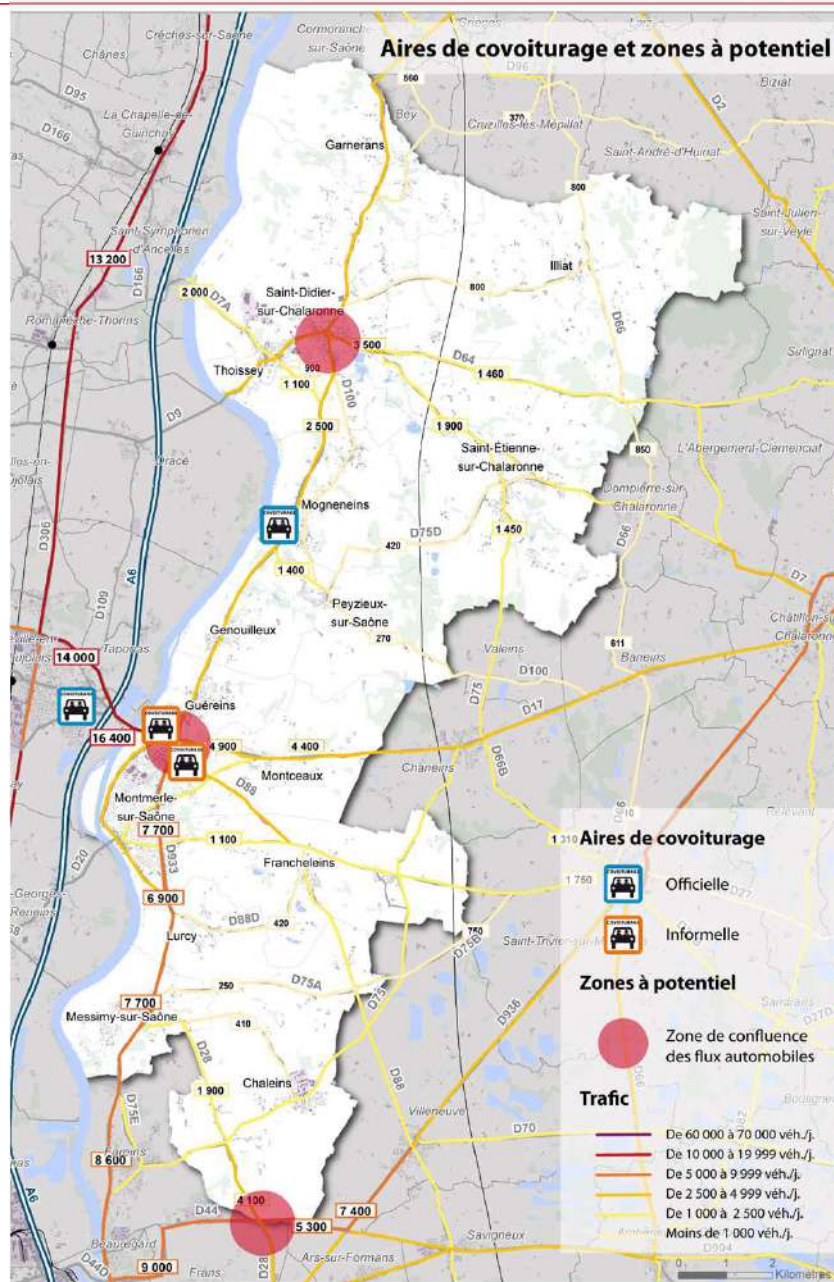
Trois secteurs sur le territoire, à la confluence de flux Est/Ouest et Nord/Sud importants :

Pour qu'une aire de covoiturage soit attractive, elle doit être située à un point de confluence des flux automobiles, mais également visible et accessible depuis un axe principal. Nous avons identifié trois secteurs qui répondent à ces critères :

- Croisement D933 / D17
- Croisement D7 et D933
- Croisement D44 / D28

Les aires de la CCVSC, bien que situées le long de la D933, n'ont pas un emplacement idéal

Les aires du territoire, bien que situées le long de la D933, ne se situent pas dans des secteurs de confluence. Les aires de Guéreins et Montceaux en sont proches, mais non visibles depuis la D933, et ne sont pas signalées comme aires de covoiturage.



Aucune borne de recharge pour véhicules électriques sur le territoire, un projet à Saint-Didier-en-Chalaronne ?

Quatre bornes de recharge pour véhicules électriques à Belleville-en-Beaujolais

Quatre bornes de recharge pour véhicules électriques sont localisées à Belleville-en-Beaujolais. Trois d'entre elles sont des bornes accélérées (16-30 kW), et une d'entre elle est une borne rapide (30 – 350 kW).

Deux stations de rechargement électrique sur l'autoroute A6, au nord de Belleville

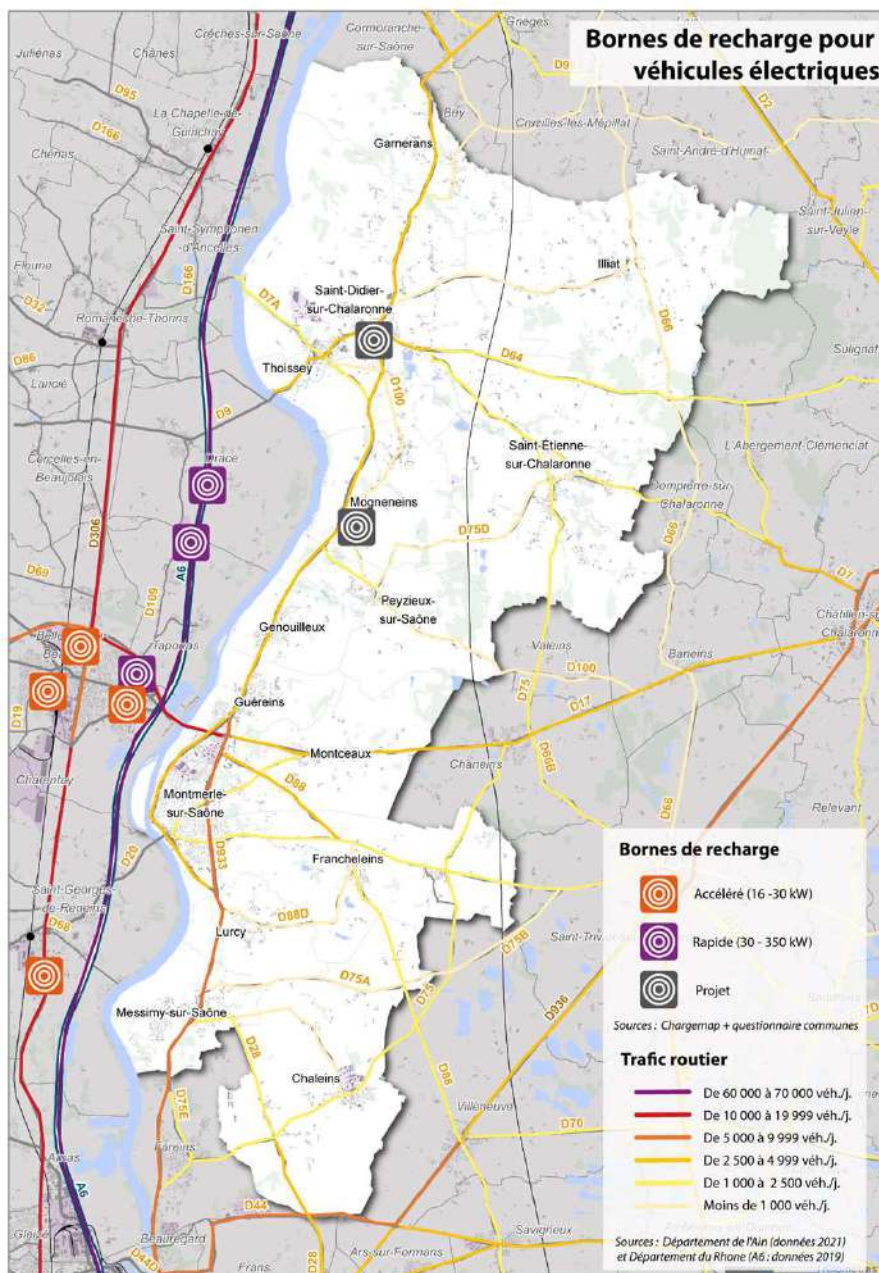
Deux stations importantes de bornes IRVE sont situées le long de l'autoroute A6 et sont munies de bornes recharge rapides. Elles ne sont en revanche pas accessibles depuis le territoire sauf pour les usagers de l'autoroute qui vont en direction du Nord.

Deux bornes de recharge en projet sur le territoire ?

Deux bornes de recharge ont été indiquées sur le territoire lors de l'enquête commune : une à Saint-Didier-en-Chalaronne et une autre à Mogneneins. Or, lors de notre déplacement sur le terrain, nous n'avons observé aucune infrastructure de recharge. Des bornes IRVE en projet ?

Un projet de Schéma Directeur IRVE à l'échelle du département de l'Ain

Le Syndicat Intercommunal d'Énergie et de E-communication de l'Ain a décidé de porter la réalisation de 393 IRVE sur l'ensemble du territoire départemental. Ainsi, une ou plusieurs bornes pourraient être déployées sur le territoire de la CC Val de Saône Centre par le SIEA.





7. Conclusions et attentes pour la suite de l'étude

Atouts

- **Proximité géographique avec des pôles** locaux, régionaux et nationaux (Belleville, Lyon, Macon ...)
- Une **localisation sur un axe de déplacement nord-sud structurant** (A6) qui le relie à ces pôles
- Une **offre TER importante** à proximité du territoire avec la **ligne 24 Macon – Lyon**
- Une **offre de car intéressante (L113 et L114)** pour le rabattement vers **Belleville-en-Beaujolais**, et **plus d'un tiers de la population à moins de 10min à pied d'un arrêt**
- Des efforts de déploiement de **stationnement cyclable à Saint-Didier-sur-Chalaronne**

Opportunités

- **Près de 1 000 actifs et scolaires du territoire pourraient se reporter vers le vélo**, dont 70 % en interne des communes
- **36 % des actifs qui sortent du territoire pour travailler vont en direction soit de Belleville, de Lyon ou de Villefranche** : une opportunité pour développer une offre de transport
- **L'intermodalité voiture – train en gare de Belleville** est plus intéressante que la voiture en direction de Lyon et Villefranche
- **Un maillage important de chemins permettant le développement d'itinéraires cyclables peu coûteux**
- Des **emplacements à potentiel** (confluence des flux Nord-Sud et Est-Ouest) **pour le développement des aires de covoiturage**

Faiblesses

- Un **territoire coupé des principales offres de transport situées à Belleville par la Saône** avec peu de franchissements
- Un **usage de la voiture quasiment hégémonique**
- Un **maillage cyclable très peu développé et discontinu**
- Un **rabattement difficile et dangereux des cycles vers la gare de Belleville** du fait de coupures Nord-Sud importantes
- **Certaines communes ne disposent d'aucune offre de transport en commun**, ou alors très faible
- Des arrêts des L113 / L114 parfois éloignés des centres bourgs
- Des **aires de covoiturage peu visibles, souvent informelles**, qui ne sont **pas situées à des emplacements optimaux**
- **Aucune borne IRVE sur le territoire**

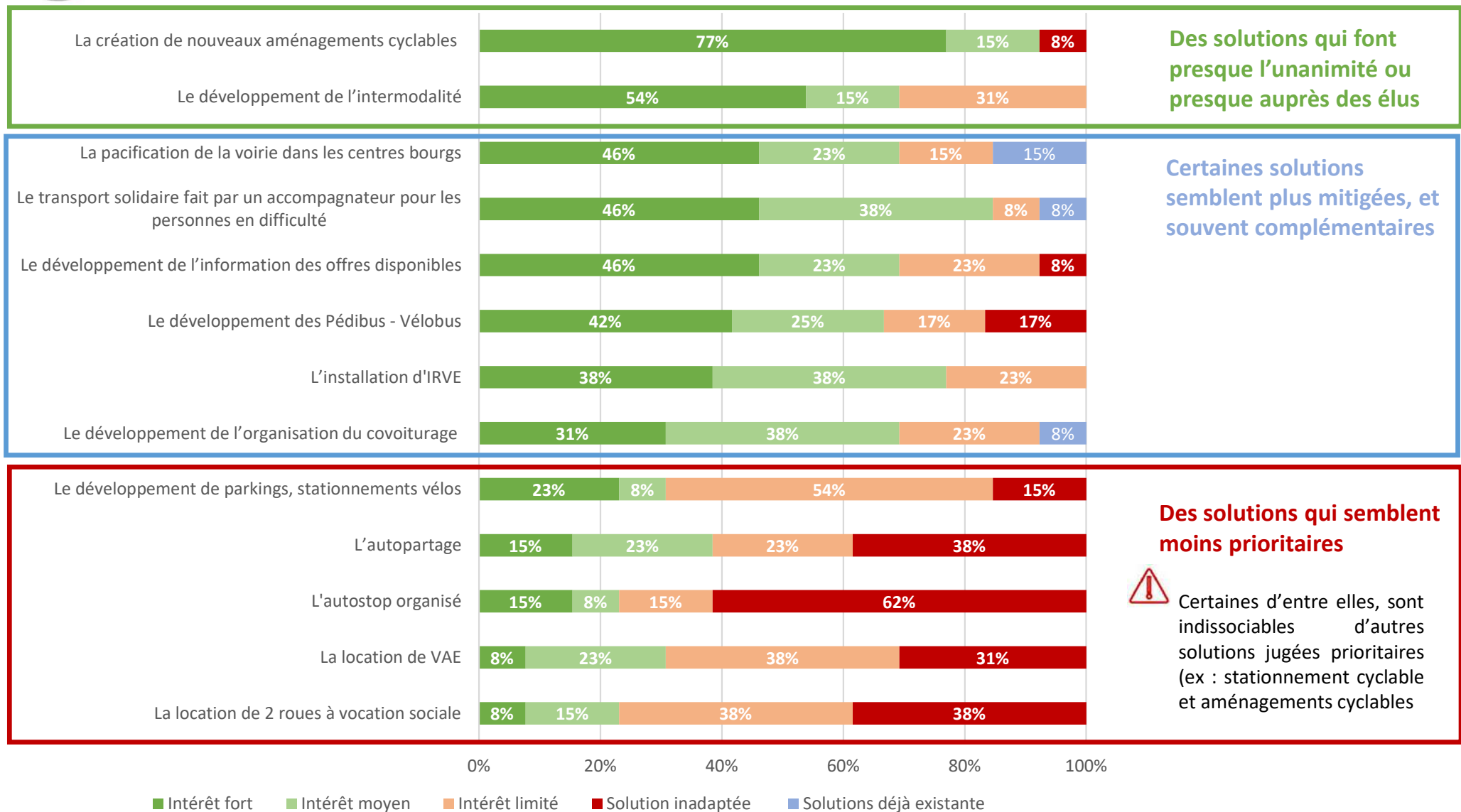
Menaces

- **Le Pont de Belleville** : un point de passage crucial pour la liaison vers les offres de transport de Belleville, mais une circulation importante, et une inadaptation particulière pour la pratique cyclable.
- **Une offre de stationnement saturée en gare de Belleville** qui pourrait freiner le report modal vers le train
- **Des distances importantes en vélo depuis le territoire pour le rabattement en gare** : seul le secteur Montceaux / Montmerle / Guéreins présente un potentiel

La création de nouveaux aménagements cyclables et le développement de l'intermodalité sont une priorité pour les élus



La pertinence des solutions à mettre en œuvre à l'échelle communale



Retours des enjeux identifiés lors de l'atelier de travail du 3 juin 2022

N° enjeu	Enjeux	Prioritaire pour le PDMS	Secondaire mais à intégrer dans le PDMS	Pas en enjeu/ou à écarter
6	Développer une stratégie globale d'aménagements cyclables en faveur de la pratique quotidienne du vélo, et autour des polarités	4		
1	Renforcer l'offre de car vers la gare de Belleville-en-Beaujolais, en la calant sur les horaires de train...	3	1	
13	Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public au regard des besoins attendus par les cyclistes	3		1
8	Développer des services vélo sur le territoire pour encourager la pratique	2	1	1
9	Encourager et faciliter le rabattement en modes doux vers les arrêts des L113 et L114	2	1	1
3	Développer une offre de transport en commun en direction des polarités secondaires (Macon, Bourg-en-Bresse, Chatillon-sur-Chalaronne ...)	1	2	1
4	Développer une offre de mobilité solidaire type TAD, pour faciliter la mobilité des publics fragiles	1	2	1
5	Favoriser l'intermodalité en créant des "points de rencontre de la mobilité" sur le territoire	1	2	1
7	Accompagner l'aménagement et la valorisation de la voie bleue V50 pour développer l'attrait cyclo-touristique du territoire	1	2	1
19	Mieux informer et communiquer sur les offres de mobilité afin de les rendre plus visibles et d'en développer	1	3	
11	Faciliter et sécuriser le rabattement des élèves en modes doux vers les établissements scolaires	1	2	1
10	Pacifier les centres-bourgs pour faciliter et circuler la circulation des modes doux		4	
2	Structurer une offre locale de transport collectifs, en interne de la CCVSC	1		3
17	Encourager les autres usages partagés de la voiture (<i>autopartage, autostop organisé ...</i>)	1		3
15	Structurer la pratique du covoiturage pour rendre la pratique plus attractive (<i>plateformes de covoiturage, covoiturage dynamique ...</i>)		1	3
18	Urbanisme : Rapprocher davantage les nouveaux habitats et zones d'emploi des centres bourgs, pour faciliter leur accès par les modes alternatifs			4
21	Favoriser la limitation des déplacements en développant le télétravail, les tiers lieux, les services itinérants...			4
22	Encourager l'entraide et l'organisation entre habitants sur les questions de mobilité			4
12	Faciliter l'acquisition ou la location de Vélo à Assistance Electrique pour inciter au changement de pratique modale sur des distances un peu plus longues		2	2
14	Mettre en œuvre les moyens de développer la pratique du covoiturage au quotidien pour lutter contre l'automobilisme	2	2	
16	Equiper le territoire en bornes IRVE pour encourager le développement des véhicules propres	2		2
20	Mener des actions et campagnes régulières de sensibilisation à la mobilité durable pour accompagner les changements de comportement	2	2	

5 enjeux ressortent prioritaires et 7 autres de manière plus secondaires. De plus, 4 enjeux ne font pas consensus au sein des groupes et que 4 enjeux ont également été ajoutés. Pour rappel, ces enjeux serviront de base pour la suite dans la déclinaison en pistes d'actions.

Les enjeux ajoutés :

- Créer des points de livraison pour limiter l'impact du dernier kilomètre
- Mettre en place une ligne de covoiturage spontané sur l'axe Belleville-Montceaux ou vers Villefranche/Lyon (*enjeu n°17 précisé ici de manière opérationnelle*)
- Mieux sécuriser la voie bleue en fermant l'accès aux véhicules à moteur (*enjeu n°7 précisé ici de manière opérationnelle*)
- Avoir une véritable politique vélo/pédestre ambitieuse/cohérente et à structurer par étape (*enjeu n°6 précisé ici de manière opérationnelle*)

2. Définition d'une stratégie tous modes



- Un plan d'actions global composé de 13 actions en réponse aux enjeux territoriaux structuré autour de 6 grands axes d'intervention :
 - *Axe 1 : Intensifier le recours aux modes actifs*
 - *Axe 2 : Développer l'usage des transports collectifs*
 - *Axe 3 : Tendre vers une utilisation partagée et vertueuse de l'automobile*
 - *Axe 4: Accentuer la pacification dans les centres-bourgs*
 - *Axe 5 : Mieux informer et communiquer sur les offres de transports et les solutions de mobilité*
 - *Axe 6 : Accompagner la mobilité touristique*
- Le contour opérationnel des actions a été amorcé lors d'une session en ateliers.

Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable en cours

Objectif :

Disposer d'un maillage d'itinéraires cyclables afin de développer la pratique du vélo au quotidien

Détail de l'action :

Le schéma directeur cyclable de la CCVSC permet de disposer d'une vision du maillage pour faire du mode cyclable une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements de courtes distances.

Un maillage de 117 km

Ce maillage découpé en **39 itinéraires**, eux-mêmes découpés en 365 tronçons. Pour chacun des tronçons, une **préconisation d'aménagement** a été faite en lien avec le potentiel cycliste, le trafic routier, le profil de la voirie ...

Un maillage chiffré à 3,90 M€

Un chiffrage estimatif de ces aménagements a été réalisé à l'aide de **ratios au mètre linéaire** selon les aménagements envisagés sur chaque tronçon, déclinés selon l'importance de l'intervention et intégrant le traitement des intersections délicates (*marquage dans giratoire, création d'un îlot central...*) et le jalonnement.

L'aménagement d'un encorbellement sur le pont de Belleville a été chiffré en dehors du chiffrage du SDC (pour l'ensemble de la traversée) à hauteur de 3M€.

A noter que ce coût ne tient pas compte des acquisitions foncières éventuelles et s'entend hors financement mobilisable par les partenaires.

Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Faisabilité

Simple

Complexe

1

2

3

1

2

3

1

2

3

Technique

Financière

Coordination des acteurs

Acteurs

Rôles

CCVSC

Pilote et coordinateur pour la mise en œuvre du schéma

Communes, CD01

Maîtres d'ouvrages selon la domanialité de la voirie

Région, CD01, Etat

Partenaires financiers

Coûts potentiels



3,90M€ pour la réalisation du maillage, à partager entre les différents financeurs, selon l'engagement des gestionnaires de voirie, de la CCVSC et des financements extérieurs

Suivi des mesures

- Nombre de km d'aménagements cyclables réalisés : % d'avancement du maillage, km/habitant
- Part modale du vélo chez les actifs
- Fréquentation des itinéraires : campagnes de comptages ponctuelles ou pose d'un compteur sur un itinéraire fixe

Une mise en œuvre multi-partenaire

La réalisation opérationnelle des itinéraires cyclables dépendra de l'**acteur compétent en termes d'aménagement de la voirie**. La CCVSC ne détient pas la compétence voirie hormis sur quelques voies d'intérêt communautaire, celle-ci est partagée actuellement entre les **communes** et le **Département de l'Ain** pour l'essentiel.

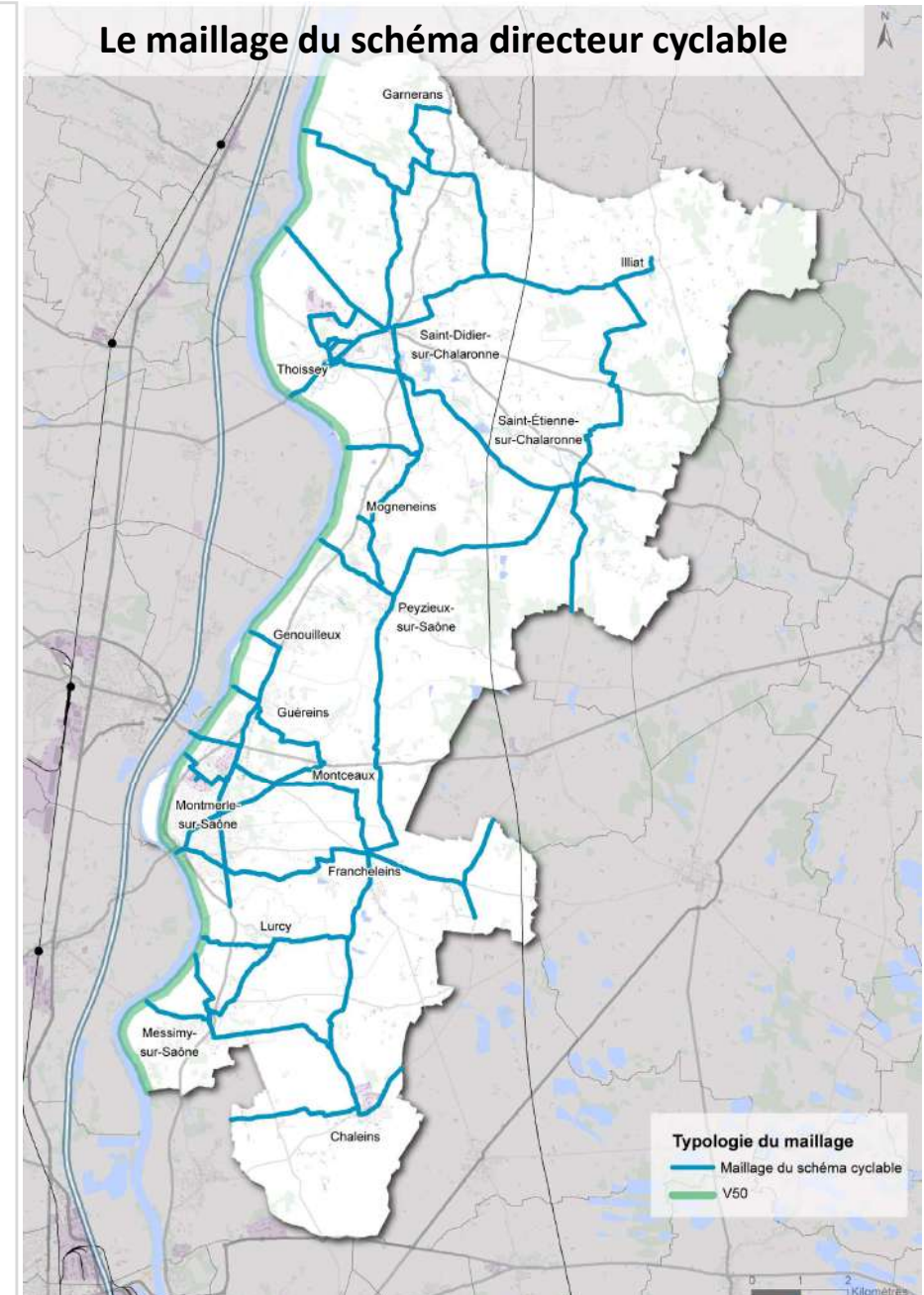
L'intervention de la CCVSC reste à définir (intérêt communautaire) et pourra par exemple prendre la forme d'un fond de concours.

La mise en œuvre du schéma sera le fruit **d'un travail collaboratif avec les gestionnaires** pour définir conjointement une **programmation** à court terme avec la visibilité dont chacun dispose sur les travaux prévus.

Une proposition de priorisation technique au regard du potentiel d'usage

Une **priorisation en 3 niveaux** a été réalisée sur le maillage, il s'agit d'une proposition technique qui évoluera en fonction des projets, opportunités et engagements des collectivités concernées.

Le maillage du schéma directeur cyclable



Action 2

Dimensionner le stationnement vélo

Axe 1 : Intensifier le recours aux modes actifs



Objectif

- Tous les déplacements à vélo doivent disposer d'un espace de stationnement à destination ;

Détail de l'action :

- Identifier les pôles générateurs à privilégier : commerces, établissements scolaires, arrêts TC, aires de covoiturage, zones emplois ...
- Dimensionner l'offre au regard du pôle et du temps de stationnement* :
 - Pour du stationnement de courte durée : arceaux simples ;
 - Pour du stationnement de moyenne et longue durée : arceaux abrités voire box sécurisés ;

Pôles à équiper	Arceau préconisé par équipement
Équipements administratifs	2 à 6
Équipements sportifs / loisirs	6 à 15
Équipements culturels	6 à 10
Commerces de proximité	2 arceaux / 5 commerces
Collèges	5 sur la voirie
Établissements de santé	2 à 5
Office du tourisme	8
Arrêts TC / Covoiturage	1 à 3 box individuel(s) sur les arrêts importants + 3 à 6 arceaux couverts

* Le détail des préconisations du stationnement par commune et par pôles générateurs est disponible en Annexe 4.

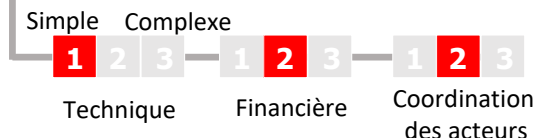
Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Faisabilité



Acteurs	Rôles
Communes	Pilote et financeur de l'action
CCVSC	Potentiel partenaire financier et technique (fond de concours)
CD01 / Région AURA	Partenaire financier pour les parkings à vélo sécurisés

€ Coûts potentiels

Coût arceau vélo (soit 2 places) : 150€ HT / arceau

Coût 5 arceaux abrités : 2 000 € HT

Coût total pour le stationnement vélo : +/- 23 500 €, soit près de 156 arceaux simples (arceaux abrités détaillés et chiffrés dans les actions suivantes)

Suivi des mesures

- Nombre de stationnements vélos et taux d'occupation

Action 2

Dimensionner le stationnement vélo

Financé par



Axe 1 : Intensifier le recours aux modes actifs

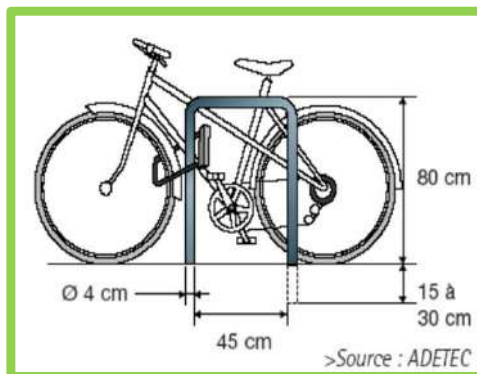
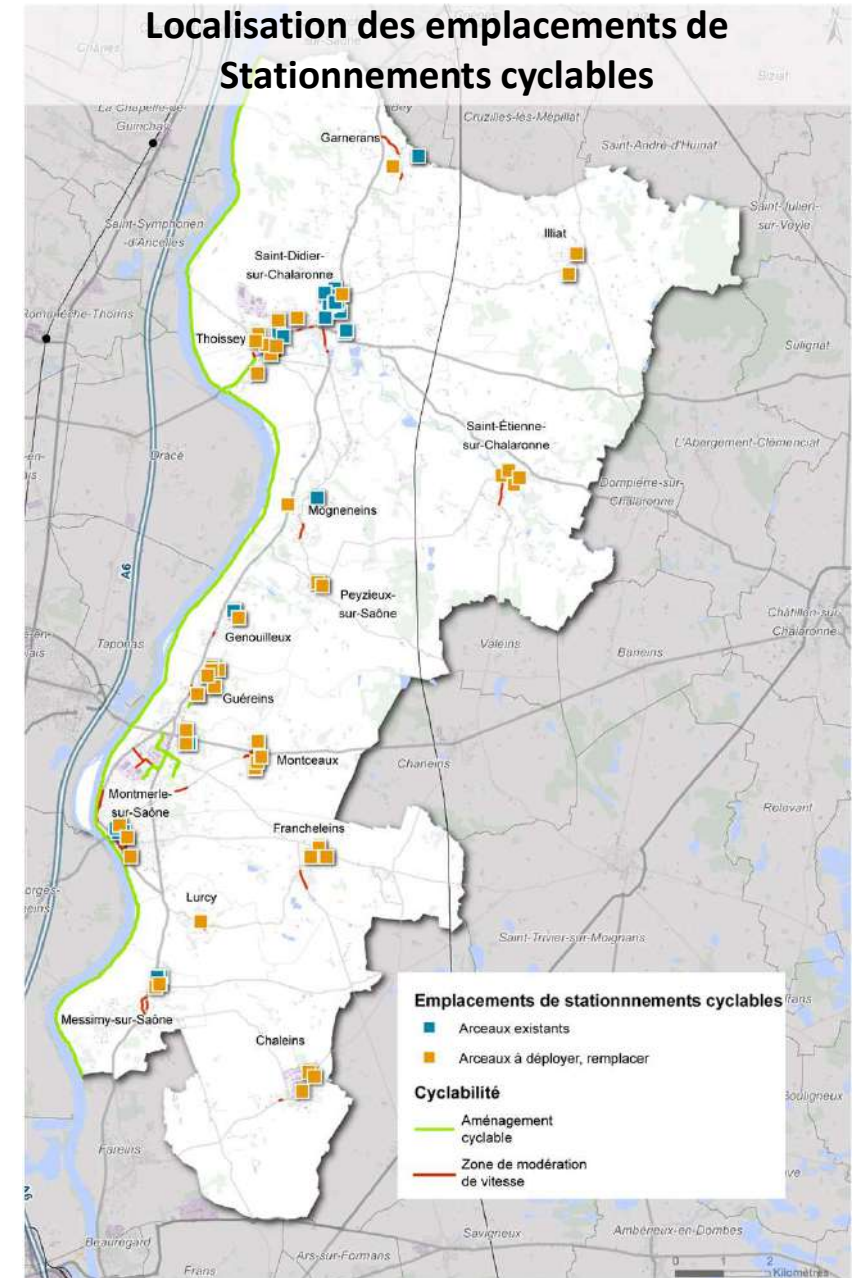
→ Préconisations techniques

La pose de racks à vélo (exceptée dans les écoles – stationnement interne) est à proscrire car :

- Le vélo est plus vulnérable au vol car il est souvent impossible d'attacher la roue avant et le cadre au support (notamment avec un antivol de type U) ;
- Le rack est difficilement détectable par les malvoyants ;
- Il y a un risque de voilure de la roue si le vélo est bousculé.

Les points de stationnement doivent être de préférence sous forme d'arceau :

- Être visibles et signalés pour être repérés ;
- Être exposés à la vue de tous, pour dissuader les vols ;
- Être accessibles depuis la chaussée ou l'aménagement cyclable : éviter les ressauts ;
- Avoir des dimensions facilitant l'attache optimale du vélo (voir illustration) ;
- Être adaptés pour du stationnement de longue durée (gares, TC, aires de covoiturage, zones emplois ...).



Arceau vélo idéal



Racks à proscrire

Action 3

Axe 1 : Intensifier le recours aux modes actifs

Créer et sécuriser les liaisons modes doux à proximité des établissements scolaires

Objectif

- Faire des modes doux un réflexe pour des déplacements de courte distance en augmentant la sécurité et le confort des itinéraires à proximité des écoles

Détail de l'action :

La CCVSC ne disposant pas de la compétence « Voirie » sur l'ensemble du territoire, elle ne pourra pas traiter directement des aménagements. Néanmoins, elle peut avoir un rôle de conseil et de prescripteur. Les mesures liées à la valorisation et à la sensibilisation de la pratique, pourront être entreprises par la CCVSC.

1. Sécuriser les abords des établissements scolaires

Améliorer la visibilité pour interpeller les conducteurs et inciter à la prudence à l'approche d'une zone scolaire :

- Signalisation réglementaire et ou lumineuse renforcée ;
- Implantation d'un mobilier d'ambiance scolaire ex « totems crayon » ;
- Marquage au sol ;

Apaiser les vitesses pour éviter les risques d'accidents aux abords des écoles

- Mise en place de radars pédagogiques ;
- Implantation de ralentisseurs (*dos d'âne, coussins berlinois, chicanes*) ;
- Selon les plans de circulation, les axes desservant les écoles peuvent également être fermés en journée ;

Sécuriser les déplacements pour distinguer et encadrer les cheminements et espaces de circulation

- Implantation de potelets et barrières spécifiques ;
- Matérialisation des traversées et circulation des modes doux ;
- Mise en accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite ;

Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Faisabilité

Simple Complexe

1

2

3

1

2

3

1

2

3

Technique

Financière

Coordination des acteurs

Acteurs

Rôles

CCVSC	Coordinateur de l'action Partenaire technique voire financier
Communes	Aménageurs selon la domanialité de la voirie
CD01	Partenaire financier (pour les collèges)



Coûts potentiels

Participation de la CCVSC aux aménagements via un fond de concours auprès des communes

Coûts moyen d'un cheminement piéton aux normes : 150 € m/l

Suivi des mesures

- Evolution du linéaire de cheminements réaménagés au bord des écoles
- Nombre d'écoles sécurisées

Distinguer les différents espaces de stationnement via une signalisation et un marquage au sol

- Les arrêts minute pour de la dépose ou de la reprise ;
- Le stationnement de plus longue durée pour les parents ;
- Le stationnement des véhicules TC consacrés au ramassage scolaire ;
- Le stationnement des vélos dans les enceintes des établissements scolaires ;

Une présence humaine (*police municipale*) pour encadrer, sensibiliser voire verbaliser serait un plus.

Les établissements scolaires qui méritent des aménagements complémentaires en priorité sont situés à : Illiat (apaisement des vitesses et délimitation des différents espaces), Messimy-sur-Saône (traiter la continuité piétonne au niveau du parking devant l'école), Montceaux (élargissement des cheminements piétons).

2. Réaliser des campagnes de sensibilisation

Plusieurs messages seront à faire passer dans le cadre des campagnes de sensibilisation :

- Le développement de la pratique de la marche dans une optique de report modal et de diminution de la part de l'automobile ;
- Le développement de la pratique en tant que mesure de santé publique ;
- Le respect des cheminements piétons afin d'annihiler le stationnement sauvage ;
- Mettre en valeur le caractère de ce type de stationnement et les risques encourus (135 € d'amende).



Objectif :

- Assurer une desserte plus régulière du territoire en transport en commun;

Détail de l'action :

1. Renforcer le niveau de services des lignes présentes sur le territoire (113, 114, 120 & 191) :

Au regard de l'analyse de la situation des 4 lignes de transports en commun présentes sur le territoire, plusieurs axes d'améliorations sont à porter auprès de l'AOM régionale :

- Pour les lignes L113 & L114, l'objectif serait de tendre vers une offre mieux coordonnée avec l'offre de TER soit atteindre deux services de TC sur trois calées sur les TER.
- Pour les lignes 120 & 191, l'objectif est de renforcer l'offre pour tendre vers une dizaine de services jour pour ces deux lignes.

	Fréquences actuelles			Fréquences souhaitées		
	JOB	HPM	HPS	JOB	HPM	HPS
191	2 services	1 service	1 service	10 services	3 services	3 services
120	5 services	2 services	2 services	10 services	3 services	3 services
113	30 services	10 services	8 services	30 services	10 services	8 services
114	26 services	7 services	6 services	26 services	7 services	6 services

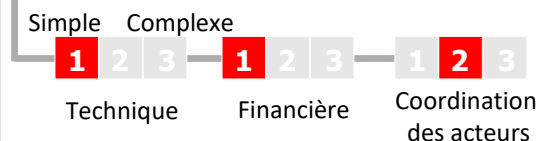
Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Faisabilité



Acteurs

Rôles

Région	Cheffe de file en tant qu'AOM régionale, pilote et financeur dans le cadre des améliorations qui pourraient être apportées sur les lignes (113, 114, 120, 191 et des lignes scolaires) Rôle de lobbying auprès de la Région (en coordination avec les EPCI voisines)
CCVSC	Partenaire technique dans l'exploitation de la ligne et la définition des besoins

Coûts potentiels

€ Action de lobbying auprès de la Région. La CCVSC peut, lors de ces négociations, avancer des éléments financiers afin de participer au déficit d'exploitation des lignes

Suivi des mesures

- Fréquentation des services
- Nombre d'abonnements actifs sur ces lignes

Détail de l'action :**2. Accroître la sécurisation des cheminements aux arrêts de TC**

La CCVSC dispose de 19 points d'arrêts TC sur son territoire. La discontinuité des cheminements pour se rendre aux arrêts crée un sentiment d'insécurité et peut ainsi affaiblir l'utilisation des TC.

Les objectifs de sécurisation des cheminements aux arrêts TC :

1. Le **cheminement piéton** : proposer un cheminement piéton le plus direct possible, sans rupture, libre de tout obstacle et éclairé ;
2. Les **traversées piétonnes** : elle contribue à la continuité du cheminement, elle doit garantir la traversée de la chaussée en toute sécurité par les piétons ;
3. **Intermodalité** : même si la marche est le 1^{er} mode d'accès à un point d'arrêt, d'autres modes (vélo) peuvent être utilisés pour y accéder selon sa localisation (en ou hors agglomération).

Certains arrêts sont situés le long de la RD933 (hors agglomération) ne permettant pas un cheminement sécurisé jusqu'au centre-bourg (une distance parfois de plus de 500 mètres), un aménagement continu aurait un coût élevé pour le potentiel.

Néanmoins, **6 arrêts méritent quelques aménagements complémentaires** afin de parfaire le cheminement :

1. **Messimy-sur-Saône** : améliorer le revêtement ainsi que la largeur du cheminement ;
2. **Lurcy** : matérialiser une traversée piétonne et instaurer l'éclairage des arrêts ;
3. **Guéreins - La croisée** (arrêt situé au niveau de la rue de l'industrie) - : actuellement le trottoir présente une faible largeur et un manque d'entretien, le cheminement sera résorbé grâce à la mise en place d'une voie verte route de Belleville (cf action 1, via le schéma directeur cyclable, opération chiffrée) ;
4. **Peyzieux-sur-Saône – Bas -** : matérialiser une traversée piétonne et instaurer l'éclairage des arrêts. La traversée de la chaussée est chiffrée dans le cadre du SDC (cf action 1) ;
5. **Mogneneins** : parfaire l'entretien du cheminement ;
6. **Saint-Didier-sur-Chalaronne - Bas-Mizériat -** : résorber la rupture quelques mètres en amont de l'arrêt.

En termes de financement, la sécurisation des arrêts de TC (quai, abri ...), l'autorité compétente sera la Région et les cheminements d'accès, les traversées piétonnes l'autorité compétente sera le gestionnaire de voirie (Commune ou Département). Une concertation avec les différentes autorités compétentes est recommandée en amont pour définir la répartition des rôles et des financements.

Objectif

- Encourager l'usage partagé de l'automobile ;
- S'appuyer sur les principaux flux routiers pour offrir une solution structurée de mobilité limitant l'autosolisme ;

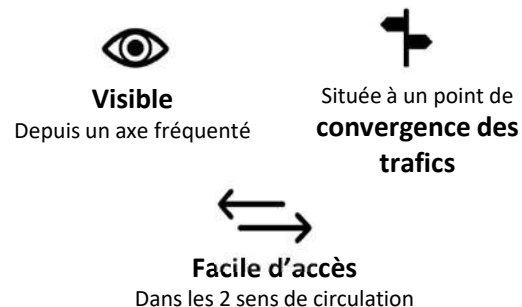
Synthèse de l'action :

1. Proposer un maillage d'aires de covoiturage cohérent

3 aires à développer

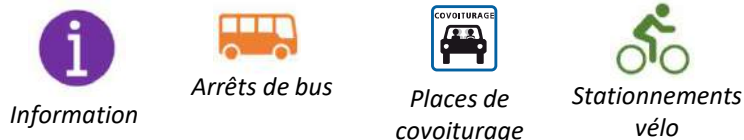
1 aire à créer

Une aire de covoiturage de qualité :



2. Valoriser le parking de covoiturage de Guéreins (à créer) en véritable pôles d'échanges en tant que point de rencontre des Mobilités

- Il s'agira de connecter les différentes offres de mobilité afin d'encourager le report modal et ainsi d'améliorer les conditions d'un déplacement multimodal ;



Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Faisabilité

Simple Complexe

1

2

3

1

2

3

1

2

3

Technique

Financière

Coordination des acteurs

Acteurs

Rôles

Acteurs	Rôles
Communes	Pilote de l'action
CCVSC	Partenaire financier via un fond de concours et partenaire technique
CD01, Région	Partenaires techniques et/ou financiers
Etat	Partenaire financier



Coûts potentiels

Total pour la création et l'aménagement des aires : +/- 92 000 €

Suivi des mesures

- Nombre d'aires créées et de places de covoiturage
- Suivi de la fréquentation des aires
- Evolution de la part du covoiturage dans le déplacement des actifs

Axe 3 : Favoriser une diversification des usages de l'automobile

Détail de l'action :

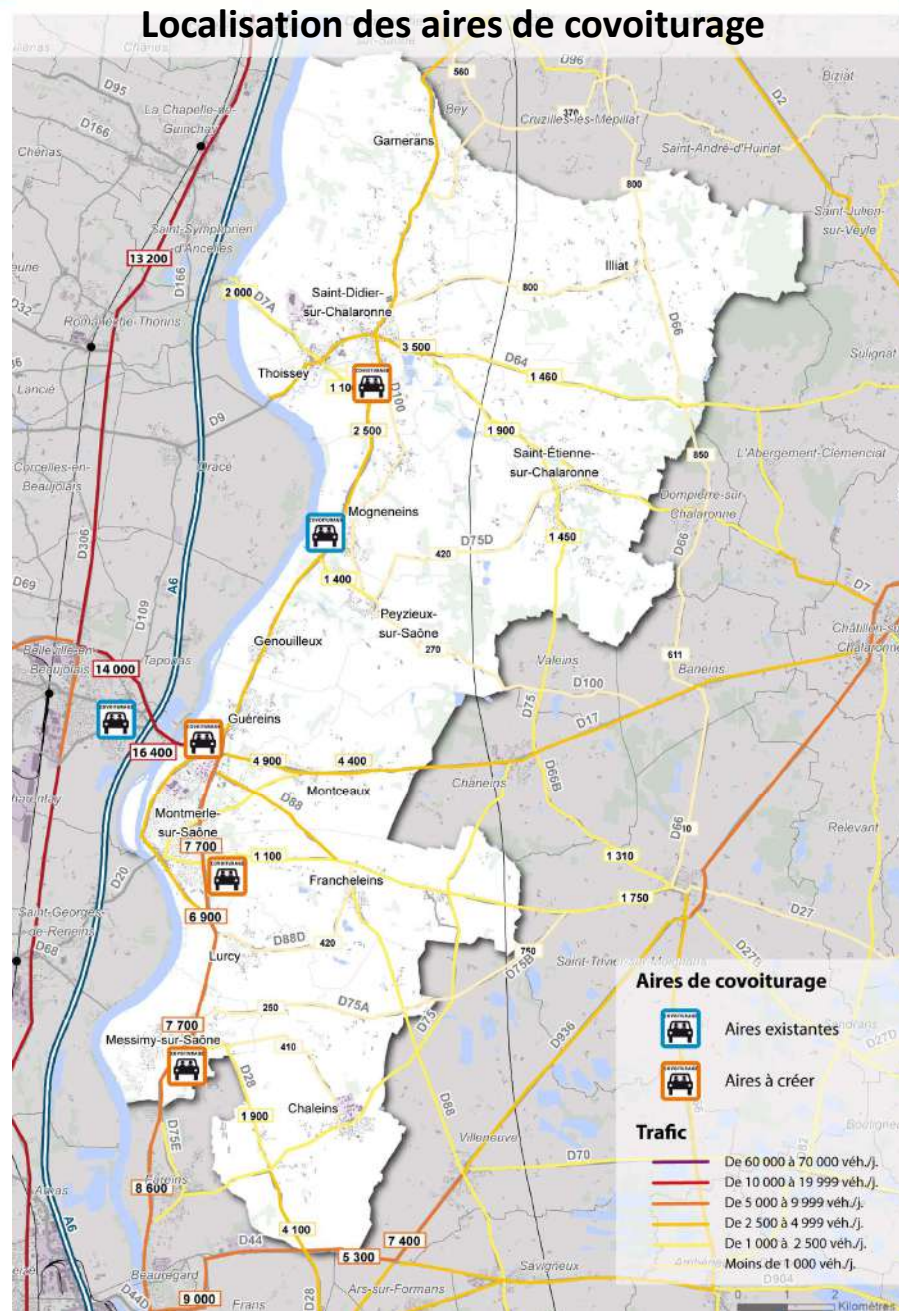
La localisation des quatre aires de covoiturage

Les principaux nœuds routiers du territoire, les sorties d'agglomération et les aires informelles actuelles sont des emplacements stratégiques pour accueillir de nouvelles aires. Les aires seront prioritairement aménagées sur des espaces de stationnement existants afin de limiter la consommation foncière.

En complément du maillage existant, il est proposé :

- la création de 4 aires structurantes en complément de celle de Mogneneins sur le territoire ;
- la création d'une aire sur la commune de Fareins au niveau de la zone d'activités (hors CCVSC) : un travail partenarial avec la communauté de communes Dombes Saône Vallée est à mettre en œuvre.

La mise en œuvre opérationnelle de ces aires de covoiturage est détaillée dans la phase 4 de l'étude.



Objectif

- Encourager l'usage partagé de l'automobile ;
- S'appuyer sur les principaux flux routiers pour offrir une solution structurée de mobilité limitant l'autosolisme ;

Synthèse de l'action :

Le **covoiturage dynamique ou organisé** constitue une variante au covoiturage classique basé sur un système en temps réel au sein duquel un conducteur peut prendre un passager sur un trajet en cours. Les lignes de covoiturage permettent de covoiturer comme on prend un bus. C'est un système qui complète dans le temps et dans l'espace l'offre de transport collectif.

Un système basé sur l'identification d'arrêts de covoiturage

Le principe est basé sur l'implantation de bornes et/ou de panneaux lumineux en sortie de ville et sur les grands axes. La destination du passager est inscrite sur le panneau lumineux et une place « arrêt minute » permet l'arrêt des conducteurs.

Différents niveaux de service possibles :

Ce système est généralement exploité par des sociétés privées (ex : Ecov, Taxito) qui proposent différents niveaux de service :

- **Matérialisation d'arrêt** à l'aide d'un boîtier et panneau lumineux affichant la destination ;
- Intégration d'une application mobile ;
- Possibilité de **partage de frais et de dédommagement** « place libre » ;
- Mise en place possible d'une **garantie de départ** : au bout d'un certain temps d'attente, l'opérateur garantit le trajet à l'aide d'une autre offre (taxi, etc.).

A noter que depuis la LOM, les **AOM peuvent accorder des gratifications financières aux conducteurs** s'engageant à prendre en charge des passagers sur l'itinéraire et sur une plage horaire donnée et apporter une contribution financière aux passagers (voire la gratuité).

PlanificationCourt
termeMoyen
termeLong
terme**Faisabilité**

Simple Complexe

1

2

3

1

2

3

1

2

3

Technique

Financière

Coordination
des acteurs

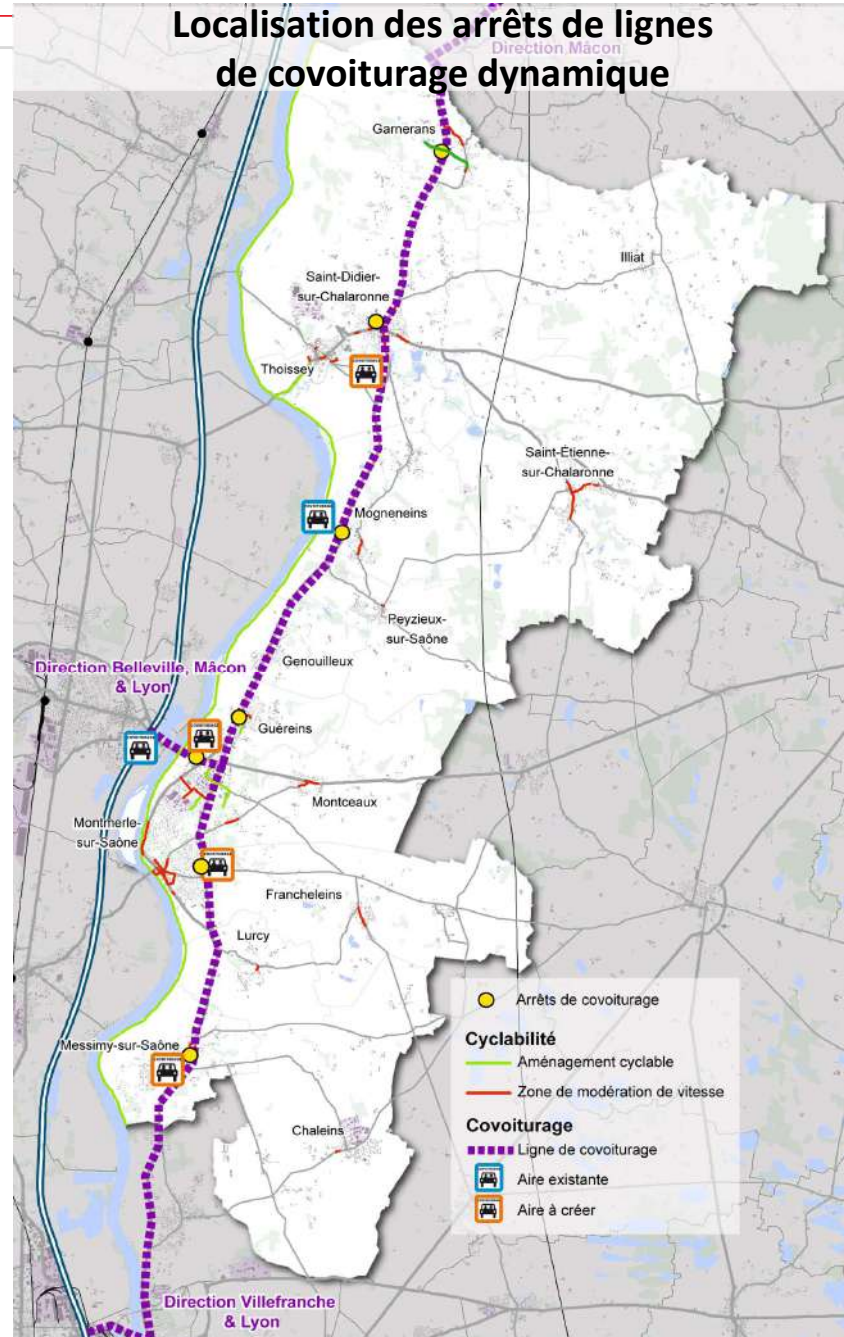
Acteurs	Rôles
CCVSC	Pilote de l'action
Métropole de Lyon, CA Villefranche-Beaujolais, CC Saône-Beaujolais, CA Mâconnais, Beaujolais, CC Dombes Saône Vallée	Partenaire technique en tant que territoires d'échanges
CD01, communes	Partenaire technique et /ou financier pour l'aménagement des arrêts
Etat	Partenaires financiers
Opérateur de covoiturage	Exploitant de la ligne sous contrat avec la CCVSC

Axe 3 : Favoriser une diversification des usages de l'automobile

Détail de l'action :

Expérimentation d'une ligne de covoiturage dynamique sur l'axe de la D933 et la D17 en direction de Belleville-en-Beaujolais, Villefranche-sur-Saône, Lyon & Mâcon :

- Sur la CCVSC, des arrêts à connecter au niveau des arrêts de TC, excepté au niveau de Montmerle-sur-Saône.
- 7 arrêts à matérialiser :
 - Garnerans : arrêt RD933 Gare
 - Saint-Didier-sur-Chalaronne : arrêt centre Place des Halles,
 - Mogneneins : arrêt Centre RD933,
 - Guéreins : arrêts de La Croisée et de la Mairie ;
 - Montmerle-sur-Saône : arrêt au niveau de l'aire de covoiturage de Francheleins ;
 - Messimy-sur-Saône : arrêt rue du bourg, au niveau de l'aire de covoiturage;
- Une nécessaire coordination avec les EPCI voisins supports des arrêts de destination / retours des lignes de covoiturage dynamique : Lyon, Belleville-en-Beaujolais et Villefranche-sur-Saône.



Etude Globale de Mobilité de la CCVSC – Rapport final

Suivi des mesures

- Fréquentation de la plateforme/application
- Nombre de trajets demandés
- Nombre de trajets assurés

Coûts potentiels

Coût total pour l'expérimentation de la ligne : investissement 1ère année +/- 60 k€, fonctionnement +/- 25 k€/an (exploitation + communication)

→ Soit un coût d'investissement de 2 400€/km.

Détail de l'action :

La moitié de la population de la CCVSC est à moins de 5 minutes à vélo d'un arrêt de covoiturage.

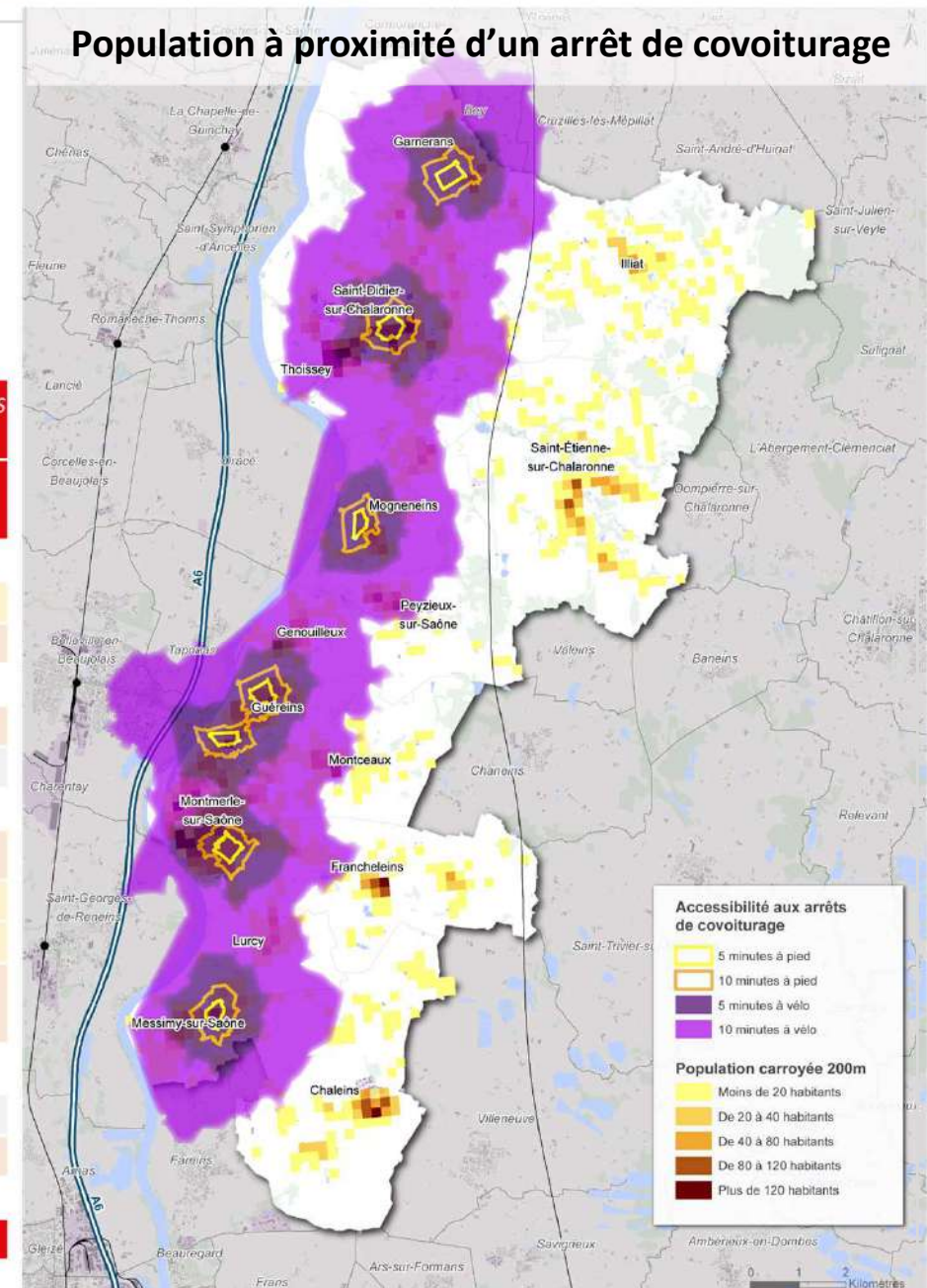
Plus précisément, 6,3% de la population est à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt de covoiturage et 18,5% à moins de 10 minutes.

Les arrêts étant situés principalement le long de la RD933 et de la RD17, ce sont les communes traversées par ces deux voies de communication qui bénéficieront davantage de l'accès aux arrêts de covoiturage.

Nombre d'habitants et part de la population qui a accès à un arrêt de covoiturage en moins de ...

Communes	5 minutes à pied	10 minutes à pied	5 minutes à vélo	10 minutes à vélo
Chaleins			4 / 0,3%	50 / 3,8%
Francheleins	262 / 15,8%	537 / 32,5%	710 / 42,9%	809 / 48,9%
Garnerans	18 / 2,6%	106 / 15,6%	557 / 81,9%	680 / 100%
Genouilleux			263 / 40,5%	649 / 100%
Guéreins	388 / 26,8%	982 / 67,8%	1 450 / 100%	1 450 / 100%
Illiat				
Lurcy			2 / 0,5%	402 / 100%
Messimy-sur-Saône	175 / 14%	439 / 35%	1 075 / 85,9%	1 250 / 99,8%
Mogneneins	43,5 / 5,5%	140 / 17,8%	494 / 85,9%	787 / 100%
Montceaux			338 / 26%	1 153 / 88,6%
Montmerle-sur-Saône	61 / 1,7%	489 / 13,3%	2 812 / 76,6%	3 672 / 100%
Peyzieux-sur-Saône			10 / 1,5%	597 / 89,2%
Saint-Etienne				
Saint-Didier	331 / 12,3%	1 062 / 39,5%	1 782 / 66,3%	2 682 / 99,8%
Thoissey			1028 / 67,1%	1 530 / 99,9%
CCVSC	1 279 / 6,3%	3 755 / 18,5%	10 526 / 51,92 %	15 715 / 77,53 %

Population à proximité d'un arrêt de covoiturage



Exemple de lignes de covoiturage dynamique :

onCovoit, ligne de covoiturage dynamique sur la CC
Cœur de Savoie

- La ligne de covoiturage relie **2 communes pôles du territoire** entre lesquelles l'offre de bus est faible.
- Le dispositif onCovoit est issu du système développé par **Ecov**. Il est basé sur une **application** dédiée et le positionnement de **panneaux lumineux**. 5 arrêts sont matérialisés.
- Lorsqu'un passager se rend à l'arrêt et fait une demande, les conducteurs sont immédiatement informés de sa présence par l'application et par les panneaux lumineux.
- Le passager annonce son trajet sur l'application ou par SMS. Sa destination s'affiche alors sur le panneau lumineux.
- Le conducteur doit indiquer son trajet sur l'application pour être défrayé. A noter que des conducteurs n'ayant pas l'application peuvent s'arrêter mais ils ne pourront être défrayés.
- Le conducteur reçoit 0,50 € par trajet indiqué (même sans passager) et reçoit 1 € par passager transporté (souhait de la collectivité).
- OnCovoit propose également des **départs garantis en heure de pointe** : si le passager n'est pas parti au bout de 20 min, la collectivité trouve à ses frais une solution de remplacement.
- Coûts : 95 k€ pour la mise en place du système + 30 k€ pour l'animation.


 onCovoit'
Ligne quotidienne de covoiturage


Le covoiturage spontané sur Grand Lac

- 2 lignes de covoiturage ont été réalisées depuis un secteur de l'agglomération mal desservi en transport collectif et le centre d'Aix-les-Bains.
- 22 bornes lumineuses ont été implantées sur lesquelles peuvent être affichées différentes destinations à l'aide d'un boîtier bouton.
- Un espace de stationnement est prévu au droit de l'arrêt.
- Pour sécuriser le service, les covoitureurs seront identifiés grâce à un kit de covoiturage, mais son utilisation n'est pas obligatoire.
- Coûts : 135 000 k€ pour la mise en place du système.



Objectif :

- Réduire l'impact environnemental des véhicules ;

Détail de l'action :

La collectivité accompagne l'émergence de l'électromobilité avec le SIEA en lien avec le développement du parc de véhicules électriques (part de marché de 14% sur l'année 2021). Une planification qui s'appuie sur le schéma directeur IRVE du SIEA.

1. Un développement en zone urbaine afin de se rattacher au réseau de distribution :

- 83% des logements sont en maison individuelle, la recharge des véhicules s'effectuera donc principalement dans la sphère privée.
- Un besoin pour les logements collectifs à organiser sur le domaine public, principalement situé à Thoissey, Montmerle-sur-Saône et Saint-Didier-sur-Chalaronne. Des bornes proches d'habitats collectifs pour des recharges s'effectuant principalement la nuit pour les riverains via des recharges sur courant alternatif (AC), un temps de recharge estimé entre 01h30 à 09h00 selon le type de véhicule et la puissance de la borne.
- Territoire avec un faible transit, l'implantation de borne à recharge ultra-rapide « DC » n'est pas prioritaire. Ainsi, l'installation de bornes AC est suffisante.

2. Neuf propositions à intégrer au Schéma Départemental IRVE piloté par le SIEA (en cours) :

Le SIEA est en train de réaliser le schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques à l'échelle départementale.

Ce schéma prévoit à court terme (2025), l'installation d'une borne ou plusieurs bornes (AC)/semi-rapide par commune ainsi que une borne rapide sur le territoire.

Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Faisabilité



Acteurs	Rôles
SIEA	Pilote de l'action, chef de file, coordinateur, partenaire financier et technique
Communes, CCVSC, Enedis	Partenaires techniques

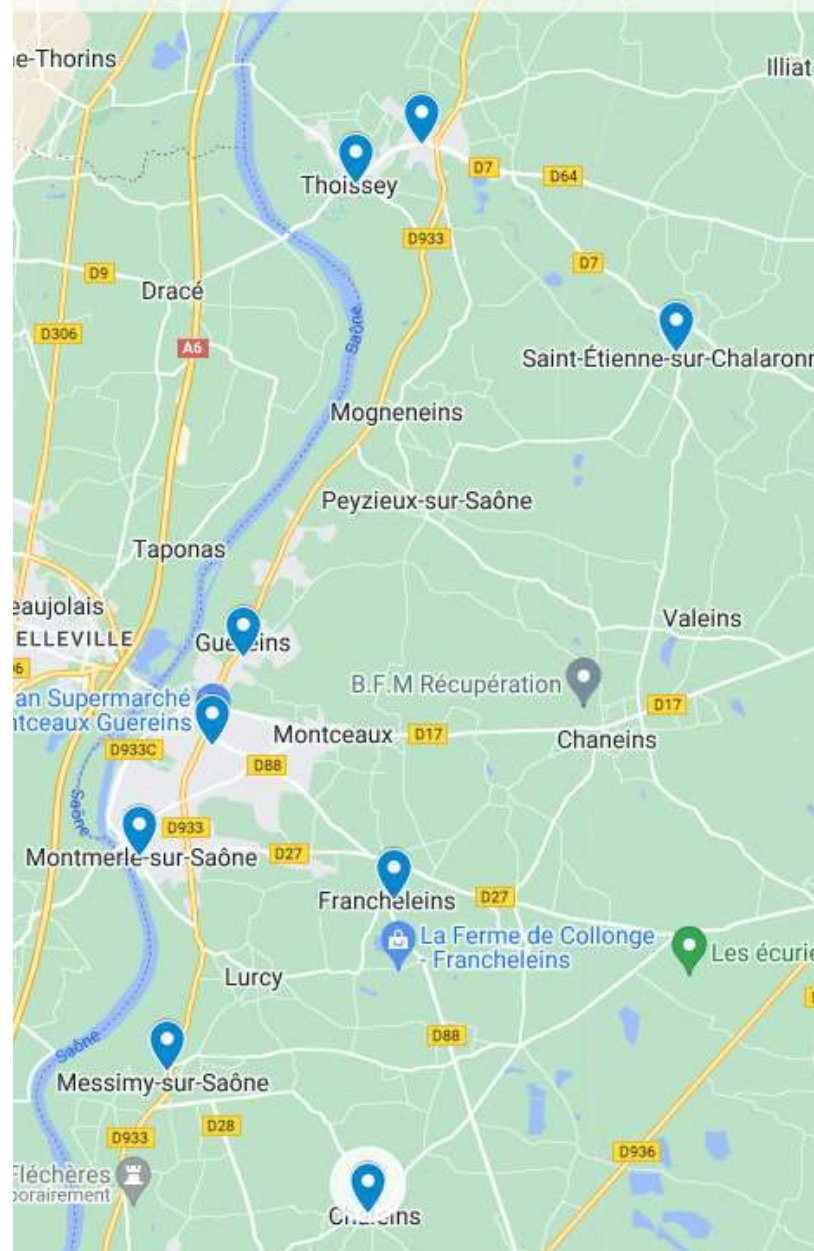
€ **Coûts potentiels**

Coût global estimatif : env. 144 k€
Coût d'une borne de recharge – 22 kW (AC) hors pose : 15 k€
Installation d'une borne de recharge (matériel, main d'œuvre, ...) : +/- 1 k€
Fonctionnement : 500 €/an/borne

En lien avec le SIEA, veiller au déploiement

Ainsi, 9 bornes sont à prioriser et d'autres seront à déployer de manière moins prioritaire sur la CC (cf. *VOLET 4*) :

- Place du marché – Montmerle-sur-Saône ;
- Place du Duc de Maine – Thoisse ;
- Place Georges Agniel - Saint-Didier-en-Chalaronne ;
- Parc Visiosport – Montceaux ;
- Rue du Centre - Guéreins ;
- Place des Combattantes - Saint-Etienne-sur-Chalaronne ;
- Rue du bourg – Messimy-sur-Saône ;
- Place de la Mairie – Francheleins ;
- Impasse de la Mairie - Chaleins ;

Localisation des bornes IRVE**Suivi des mesures**

- Nombre de bornes installées
- Nombre de recharges par an

Développer la pacification des principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles...

Objectif :

- **Sécuriser les espaces urbains pour la circulation des modes doux par la mise en place de zones pacifiées ;**

Détail de l'action :

Pour sécuriser et apaiser les traversées de bourg et les secteurs stratégiques, différents leviers d'actions peuvent être utilisés au travers d'une limitation de vitesse et d'aménagements concrets d'accompagnement à une pacification :

Aménager et sécuriser à l'aide de plusieurs méthodes de pacification :

- **Diminuer la vitesse des voitures** en instaurant des zones à 30 km/h ou des zones de rencontres (20 km/h) selon les zones stratégiques (abords d'une école, commerce ... ;
- **Proposer des aménagements de pacification** routière selon la vocation de la voirie de type plateau piéton, chicanes, écluses, coussin berlinois ...



Planification

Court
terme

Moyen
terme

Long
terme

Faisabilité

Simple Complexe

1

2

3

1

2

3

Technique

Financière

Coordination
des acteurs

Acteurs

Rôles

CCVSC

Partenaire technique et
coordinateur

En tant que gestionnaire de
voirie

**Communes
/CD01**

Aménagement des zones
de pacification



Coûts potentiels

Zone 30 / Zone de Rencontre : de 0 à 50
€ / ml pour des aménagements légers
(écluses, chicanes ...) et jusqu'à 500 €/ml
pour un réaménagement global

Plateau piéton : 20 - 25 000€ / unité

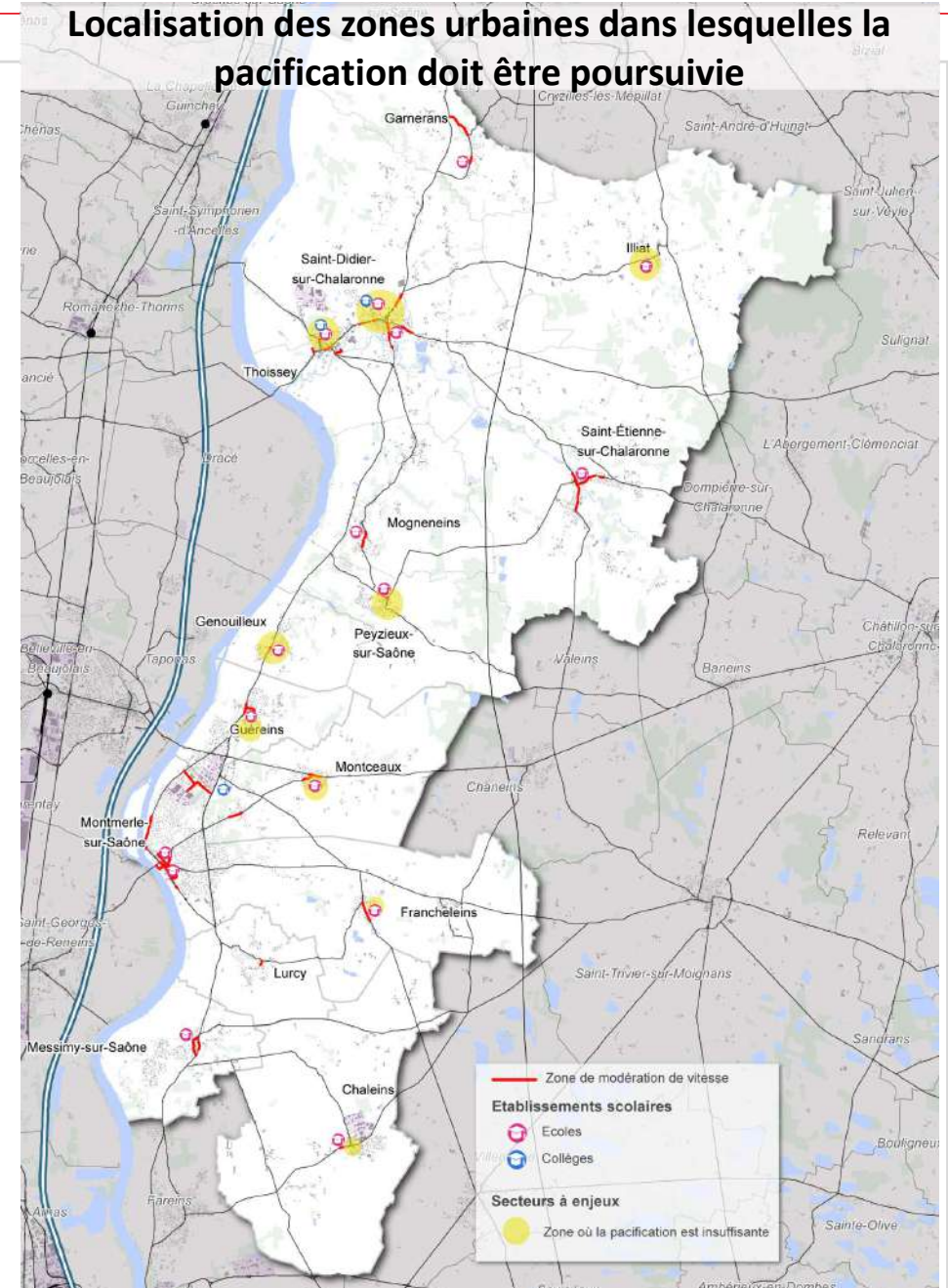
Coussin : 1 000 €/unité

Suivi des mesures

- Evolution du linéaire en zone de modération de vitesse

→ Zoom sur la localisation des zones urbaines :

- Aujourd'hui, des aménagements de pacification ponctuels, principalement localisés à proximité des établissements scolaires et/ou sur les principaux axes.
- La poursuite de la pacification via l'abaissement des vitesses, et la mise en place d'aménagements dans ces secteurs **sécuriseront davantage la pratique des modes actifs**. En effet, les centres-bourgs sont les nœuds des différents itinéraires cyclables. Selon le trafic, généralement, des aménagements en site propre ne sont pas prévus, donc **la qualité de la pacification est primordiale** (sur les itinéraires identifiés dans le schéma directeur cyclable, les préconisations en matière de pacification sont détaillées et chiffrées).



Développer la pacification des principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles...

→ Zoom sur les dispositifs pour faire respecter les ZMV :

Type de dispositifs	Principaux types	Principaux avantages	Principaux inconvénients	Points de vigilance	Préconisation d'installation	Illustrations
Dispositifs surélevés	Coussins	<ul style="list-style-type: none"> - Coût - Simplicité d'implantation - Eviter l'inconfort des usagers des bus et l'usure prématurée des véhicules - Limiter les secousses et le bruit au passage des Poids Lourds - Faciliter les franchissements des cycles 	<ul style="list-style-type: none"> - Durée de vie réduite - Effet de modération de vitesse limitée sur les 2 roues motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> - Bruit lors des franchissements - Nécessité d'éclairage public pour être bien identifié la nuit - Respecter les règles d'accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Eviter les coussins berlinois préfabriqués compte tenu de leur dégradation rapide. Eventuellement en entrée de zones 30 sur les axes structurants s'il y a du trafic Poids Lourds et des lignes de bus sur l'axe 	
	Plateaux	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser fortement les traversées piétonnes - Ralentit également les 2 roues et poids lourds - Participer à l'aménagement de l'espace public environnant - Durée de vie 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût - Inconfort des usagers des bus et perte de vitesse - Bruit au passage des Poids Lourds - Gestion plus complexe des écoulements d'eau 		<ul style="list-style-type: none"> - Aux principales intersections des zones 30 dans les secteurs de partage multimodal de la voirie où l'intensité des flux piétons est la plus forte. Plutôt sur les axes du réseau structurant et de liaisons intercommunales. Eviter leur succession sur un axe accueillant une ligne de bus structurante ou plusieurs lignes. 	
	Ralentisseurs	<ul style="list-style-type: none"> - Coût - Implantation simple - Ralentit tous les usagers de la route 	<ul style="list-style-type: none"> - Inconfort pour les bus et les cycles - Bruit de ré accélération après le ralentisseur 	<ul style="list-style-type: none"> - A éviter sur les itinéraires de bus 	<ul style="list-style-type: none"> - A éviter sur les axes accueillant des bus. Aménagement qui n'est pas à privilégier mais permet un ralentissement à moindre frais. Il doit être réservé aux axes locaux. 	

Développer la pacification des principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles...

→ Zoom sur les dispositifs pour faire respecter les ZMV :

Type de dispositifs	Principaux types	Principaux avantages	Principaux inconvénients	Points de vigilance	Préconisation	Illustrations
Dévoisement du tracé	Etranglements	- Possibilité de sécuriser et d'intégrer des places de stationnement dans des zones contraintes (rues étroites croissements problématiques et stationnement résidentiel à préserver sur voirie)	- Effet pas évident sur la vitesse dans les rues en double sens (accélération pour forcer le passage). - Difficile à implanter dans des zones résidentielles avec des sorties de maison tous les 20 mètres	- Associer la signalisation nécessaire et éclairer les obstacles pour qu'ils soient visibles	- Préférence en sens unique dans les zones 30 pour faire respecter la limitation de vitesse et pour organiser le stationnement	 <small>Source : CG 67</small>
	Chicanes	- Réduit la vitesse surtout en entrée de communes dans des zones peu denses où la vitesse est parfois excessive	- Potentielle problématique de foncier			 <small>Source : CEIS de l'Est</small>
	Dévoiements				- En entrée de ville sur des axes structurants	 <small>Source : ATF</small>

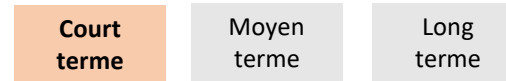
Objectif :

- Améliorer la connaissance de l'offre alternative chez la population pour favoriser son utilisation ;

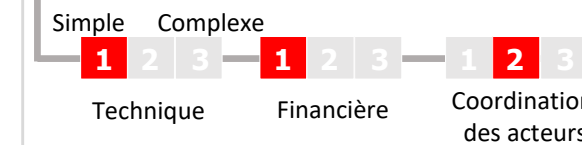
Détail de l'action :

- Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire reprenant l'offre de mobilité du territoire :
 - Editer un guide mobilité :
 - L'objectif est d'éditer un guide mobilité à destination des habitants et des touristes en reprenant l'ensemble de l'offre de mobilité présente sur le territoire. Il donnera une vision multimodale des déplacements (voiture, covoiturage, TC, modes actifs, électromobilité,...) ;
 - Ce guide devra être actualisé de manière régulière sur une base annuelle.
 - Intégrer l'ensemble de l'offre de mobilité et faire le lien avec la plateforme régionale.
 - Ce répertoire pourra s'envisager sous divers supports combinables car il sera à actualiser régulièrement :
 - Format papier et PDF pour impression et téléchargement depuis le site de la CC, transmission mailing (limiter la distribution papier pour faciliter l'actualisation !)
 - Répertoire web sur plateforme /site dédié, accessible directement ou intégré au site web de la CC avec page « répertoire » spécifique.
 - Uniformiser et renforcer la communication entre les différents acteurs :
 - La communication sur le thème de la mobilité est insuffisante. Le guide des déplacements sera mis à disposition dans les collectivités (sur place et sur les sites internet) et dans les établissements recevant du public (ex : FS, OT, relais mobilité Alec Ain ...).

Planification



Faisabilité



Acteurs	Rôles
CCVSC	Maître d'ouvrage
Communes	Promotion, relais de l'information
Commerçants, associations,	Participation aux activités, promotion de l'information et évènements
ADEME, CD01, Région	Partenaires techniques et/ou financiers
Partenaires sociaux (CMS, CCAS ...), associations, bénévoles, France Services ...	Réalisation du conseil, promotion de l'information et évènements

Détail de l'action :

2. Organiser des événements pour promouvoir et sensibiliser aux solutions de mobilité alternative :

- Proposer un **évènement festif grand public** autour de la mobilité via l'institution d'une « **fête de la mobilité à l'échelle communautaire** » (tous les 2 ans) : une façon de faire connaître l'offre de mobilité de façon ludique et de sensibiliser aux changements de comportement, d'essayer de nouveaux modes de déplacements, A organiser de manière tournante sur le territoire ;

- Faire connaître l'offre de mobilité aux habitants lors de **manifestations locales** à travers un stand mobilité ;

3. Créer un réseau d'ambassadeurs bénévoles permettant d'apporter des réponses aux besoins des habitants piloté par un agent CCSVC :

- Constituer un réseau de « **relais conseil en mobilité** », en s'appuyant sur du personnel administratif communal ou intercommunal, des élus, des structures associatives (...).

- **Organiser des temps collectifs** de formations/échanges avec les ambassadeurs locaux : formation à l'offre de mobilité disponible et à son évolution, préparation d'un programme d'animations/présentations (ex au club du 3^{ème} âge, sur les marchés ...)

- Mettre en place **des permanences avec un accueil physique** dans les France Services, en mairie (...) pour apporter un accompagnement individuel et personnalisé aux habitants selon leurs besoins en mobilité.

Le dimensionnement de ces actions devra être établi en fonction des moyens humains et financiers de la CCVSC.



Coûts potentiels

- 1. Création du répertoire** : +/- 10k€ pour le maquettage via un prestataire, +/- 3k€ pour l'impression de 1000 exemplaires.
- 2. Fête de la mobilité** : +/- 15 k€,
- 3. Réseau d'ambassadeurs** : coût limité puisqu'il s'appuie sur des bénévoles, structures existantes

Suivi des mesures

- Nombre de répertoires distribués ;
- Nombre de téléchargement du répertoire / visite sur la page internet ;
- Nombre d'évènements réalisés et le nombre de participants ;
- Nombre d'ambassadeurs et évolution
- Evolution du nombre de personnes accompagnées

Action 9

Mettre en place des actions de communication et de sensibilisation

Axe 5 : Communiquer et accompagner le changement de comportement des habitants

→ Zoom sur différents supports :

Pour aider la CCVSC dans ces réflexions de structuration de son guide, plusieurs exemples de répertoires ont été analysés et comparés sur différents critères.



<http://www.mobijump.fr/>

Territoire	CC du Thouarsais	CC Rivière Chinon St Benoît la Forêt	CC du Genevois	Le Pays d'Alençon
Type répertoire	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Site internet dédié
Un sommaire	<i>non</i>	<i>non</i>	<i>non</i>	<i>Page d'accueil avec menu</i>
Nombre de pages / format	11 pages / format A4	11 pages / format A4	9 pages / format A4	8 sous menus sur la page d'accueil
Présentation du territoire	<i>non</i>	<i>non</i>	<i>Oui avec carte de l'offre</i>	<i>non</i>
Offre présentée	Mode actifs, plan vélo & services associés, TC, TAD, mobilité inclusive, covoiturage, carburants alternatifs	TC, modes actifs, voiture individuelle, voiture partagée, stationnement	Voiture solo pour montrer ses points négatifs, voiture autrement, TC, modes actifs,	Cars & bus, trains, location de 2 roues et voiture, covoiturage, taxi, accès permis de conduire, vélo via renvoi sur calcul d'itinéraire régional
Carte de l'offre	<i>Oui (dont plan vélo, plan TC local et plan avec liaisons extérieures)</i>	<i>Oui (mais schématique avec plan vélo, plan lignes TC)</i>	<i>Oui avec un plan de l'offre multimodale sur une double page</i>	<i>Non – juste plan offre TC</i>
Grille / détail des horaires précis	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	<i>Non renvoi sur autre site alors que le téléchargement serait aisé</i>
Comparatif (tarif, temps, ...) entre les modes	<i>non</i>	<i>non</i>	<i>oui</i>	<i>Renvoi sur calculateur régional</i>
Sensibilisation aux modes alternatifs	<i>Très limitée</i>	<i>Très limitée</i>	<i>Oui avec de nombreux « messages clés »</i>	<i>non</i>
A qui s'adresser pour en savoir plus ?	<i>Oui (nombreux contacts et renvoi web)</i>	<i>Oui (nombreux contacts et renvoi web)</i>	<i>Oui (nombreux contacts et renvoi web)</i>	<i>Oui (téléphone conseiller en mobilité et renvoi web)</i>
« Les plus du répertoire »	Quiz « A vous de jouer ! »	Des zooms & conseils par mode (comment équiper son vélo ? Eco-conduite...)	Focus sur l'autosolisme et son coût, des conseils & recommandations pour améliorer sa mobilité	-

→ Zoom sur des évènements et réseau d'ambassadeurs

Exemple Fête de la mobilité à Baume-les-Dames



Au programme :

- Balades urbaines à vélos ;
- Atelier réparation vélos ;
- Village de la mobilité : simulateurs de conduite, vélo smoothies, quizz, ...;
- Tables rondes (« Comment se déplace-t-on près de chez nous ?... ») ;
- Ciné-cyclo ...

Coût : +/- 15 000 €/an de budget (au global communication inclus)



Exemple de réseau d'ambassadeurs dans le parc de la Chartreuse



La Chartreuse en mouvement

- Un réseau d'ambassadeurs de la mobilité rassemble une vingtaine de participants composé d'élus, de citoyens, des représentants de sociétés organisatrices de transport.
- Ce réseau constitue un espace de partage d'expériences, d'échange entre élus, citoyens et acteurs de la mobilité.
- Cette initiative s'adresse à tous les publics, mais en particulier le public en situation de précarité, afin de mieux faire connaître les solutions de mobilité et à les adopter selon leurs profils et leurs besoins en déplacements.

Objectif :

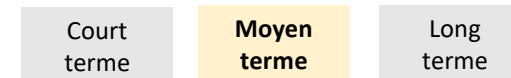
- **Promouvoir la mobilité durable sous divers supports afin d'accompagner le changement de comportement des habitants**

Détail de l'action :

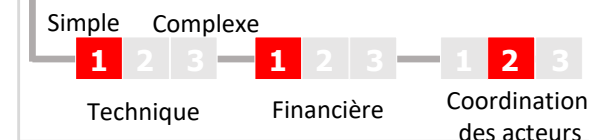
Ces actions de fond sur la promotion et la sensibilisation peuvent prendre différentes formes :

1. **Poursuivre et amplifier le challenge Mobilité « Au travail, j'y vais autrement »** organisé par la Région Auvergne Rhône-Alpes (sur une journée en juin), il a pour objectif d'encourager et de promouvoir les alternatives à l'automobile lors des trajets domicile-travail, à travers notamment :
 - Une promotion du challenge auprès des entreprises ;
 - Un témoignage d'une entreprise du territoire déjà engagée dans la mobilité durable ;
2. **Proposer un programme d'écomobilité scolaire aux collèges et aux établissements élémentaires :**
Les actions peuvent prendre la forme de : vélo-bus & pédibus, programme Savoir-Rouler à vélo, programme Moby, journée de sensibilisation concernant les modes doux ...
 - **Insuffler des initiatives de pédibus à l'échelle des communes :** organiser des réunions pour inciter à ce type démarche, aider à la définition des lignes auprès des collectivités, des écoles, des parents d'école. Dans un premier temps, expérimenter sur une commune volontaire.
 - Organiser des ateliers en milieu scolaire afin de sensibiliser le jeune public à la sécurité routière et à l'apprentissage de la pratique des modes doux ;
 - S'appuyer sur une association spécialisée et la gendarmerie pour la mise en œuvre des actions ;

Planification



Faisabilité



Acteurs	Rôles
CCVSC	Pilote, coordinateur des actions
Communes	Partenaires techniques dans la mise en œuvre des actions
ADEME, Région	Organisateurs ou partenaires techniques et/ou financiers
Entreprises, écoles, collèges, habitants, collectivités territoriales	Participation aux actions
Bureaux d'études, associations	Partenaires techniques dans le développement des actions

Détail de l'action :

3. **Faire connaître l'offre de mobilité aux nouveaux arrivants** de la CCVSC (en continu) :
 - L'objectif est d'anticiper les besoins en déplacement, d'éviter les mauvaises habitudes qui seraient ensuite difficiles à modifier ;
 - Le format de l'action pourrait être envisagé sous la forme d'une mallette « nouveaux arrivants » qui reprendrait un ensemble d'informations clefs sur la mobilité (guide la mobilité) mais aussi sur les différents services (tri des déchets, marchés, ...), points d'attrait du territoire.
4. **Proposer des ateliers de sensibilisation aux enjeux de la mobilité durable au grand public, aux élus et personnels des collectivités afin de favoriser la prise de conscience écologique :**
 - Organiser des temps de sensibilisation au cours de l'année déclinés pour différents publics (élus, citoyens ...) en fonction du degré de connaissance de chacun ;
 - S'appuyer sur des programmes existants (par ex atelier «la fresque de la mobilité/climat », les conversations carbone) ;

Le dimensionnement de ces actions devra être établi en fonction des moyens humains et financiers de la CCVSC.



Coûts potentiels

1. **Challenge mobilité** : +/- 3 500€ pour la communication et impression + dotation du challenge de 5 000 €
2. **Eco-mobilité scolaire** : +/- 50€ par enfant pour 10h de formation, achat de vélo car (de 10 à 15 000 €) +
3. **Création d'un support** : +/- 1000 € + impression (base PU 5 €) équipement des élèves (20€/élèves)
4. **Atelier mobilité durable** : +/- 750 €/atelier

Suivi des mesures

- Nombre d'établissements scolaires engagés dans une démarche d'écomobilité scolaire
- Nombre d'entreprises participantes au challenge
- Nombre de kits « nouveaux arrivants » distribués
- Nombre annuel de session de sensibilisation réalisées

→ Zoom sur des exemples

Exemple « Mallette Nouveaux arrivants » Grenoble Alpes Métropole :



- La mallette comprend le plan des aménagements cyclables, consignes de tri des déchets, plan de réseau de transports en commun, carte des sentiers banalisée, jours de marché ...
- Le + : une offre découverte pour se déplacer gratuitement sur le territoire ;
- Comment est remise la mallette ? Sous présentation d'un justificatif de domicile de moins de 3 mois.

Challenge de la Mobilité en Bourgogne Franche-Comté

Pour mobiliser les entreprises davantage dans le challenge, les agents de la Ville de Sens et de la Communauté d'Agglomération du Grand Sénonais ont réalisé une vidéo « 2min pour la planète » sur le thème des mobilités actives.



Exemple de programme Ecomobilité scolaire sur la CC Val d'ille-Aubigné

Dans le cadre du programme « Savoir Rouler à Vélo », destiné aux enfants de 6 à 11 ans, la CCVIA proposent aux écoles élémentaires de son territoire, 6 séances d'une durée 1h30 à 2h afin de généraliser l'apprentissage du vélo.

Les coûts de formation sont pris en charge par l'intercommunalité, l'ADEME et le programme CEE.



Exemple du pédibus de la Chapelle Saint-Ursin

Une ligne de pédibus en direction des établissements scolaires depuis 2010 :

- 5 arrêts avec des horaires de desserte ;
- Des « conducteurs bénévoles » : volontaires, parents d'élèves ;
- Une organisation encadrée par la Maison de l'Enfance (pôle scolaire municipal) ;
- L'édition de chartes propres aux enfants, accompagnateurs et parents ;

Axe 5 : Communiquer et accompagner le changement de comportement des habitants

Objectif :

- Créer un espace, lieu d'échanges pour les entreprises afin de parler de mobilité et autres thématiques en lien avec les collectivités ;
- Limiter l'autosolisme et le coût de la mobilité pendulaire pour les actifs ;

Détail de l'action :

1. Favoriser la création d'un club d'entreprises en lien avec les chargés de mission développement économique, PCAET de la CCVSC :

- Sensibiliser via des réunions d'informations, d'ateliers et d'animations sur les thématiques de l'emploi, mobilité, covoiturage, bornes IRVE ... voire plus largement ;



Réunions & échanges thématiques



Entreprises au profil multiple



Accompagnement de la CCVSC

2. Via le club d'entreprises, sensibiliser les entreprises à la réalisation de Plan de Mobilité entreprises :

- Le Plan de Mobilité des Entreprises est une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement : personnels, visiteurs, livreurs, clients... il vise à améliorer les conditions de déplacements, à rationaliser l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.
- Privilégier un Plan à l'échelle d'une zone d'activités afin d'augmenter les salariés visés et de mutualiser les solutions proposées.

Planification



Faisabilité



Acteurs	Rôles
CCVSC	Pilote ou facilitateur Partenaire technique et/ou financier (sensibilisation, conseil, animation ...)
CCI	Partenaire technique
Entreprises	Partenaires et Maître d'ouvrage pour la réalisation de PDE



Coûts potentiels

1. Favoriser la création d'un club : Coût interne à la CCVSC (0,10 ETP), ou prestation externe (750 €HT/jour)
2. Coût d'un PMIE : +/- 30 k€ par PMIE (fonction du nbr de salariés)

Suivi des mesures

- Nombre d'entreprises sensibilisées et évolution du nombre de salariés concernés
- Nombre d'actions menées auprès des entreprises
- Nombre de PDE/PDIE

Axe 5 : Communiquer et accompagner le
changement de comportement des habitants

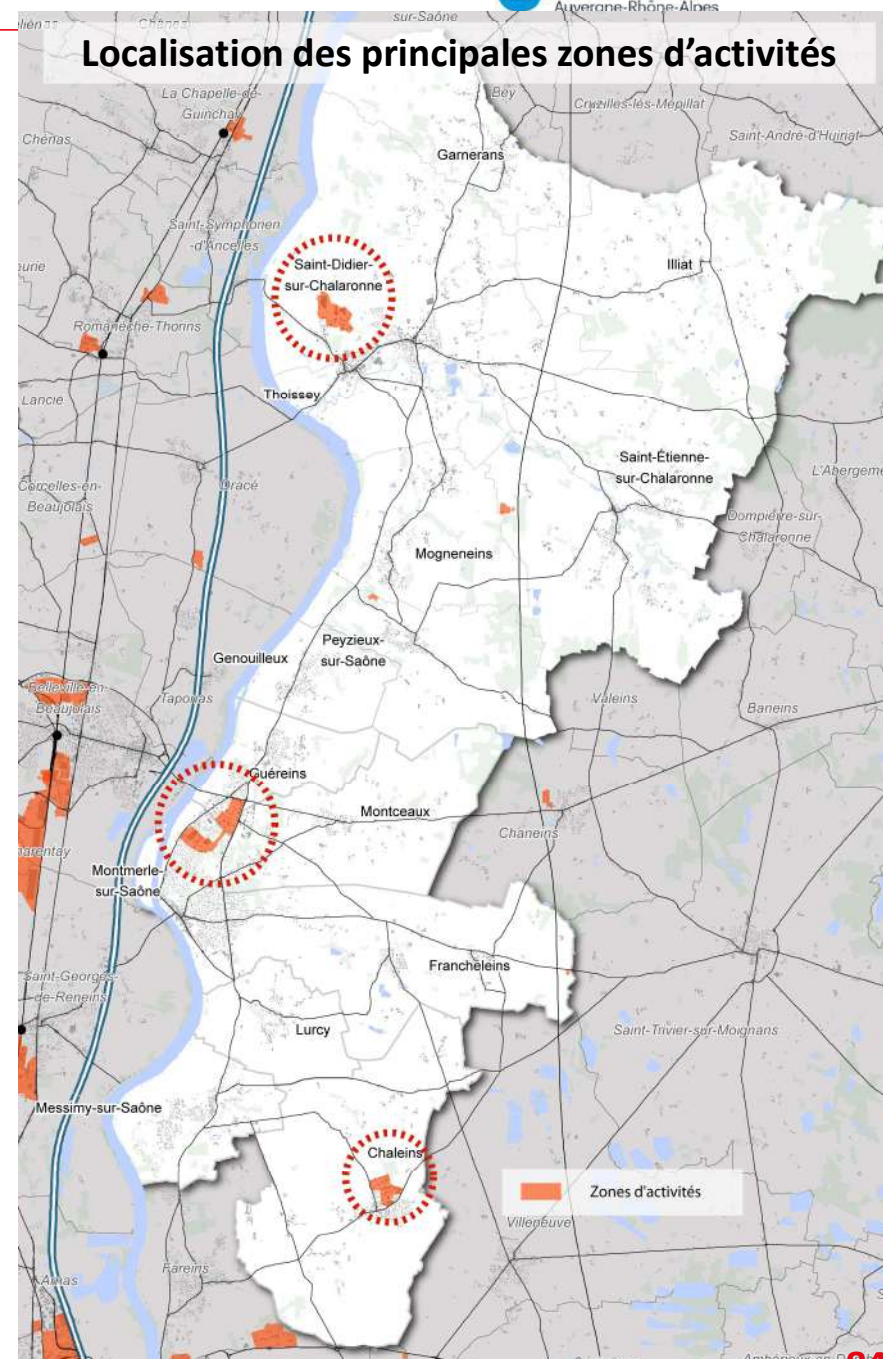
Détail de l'action :

Les structures à cibler prioritairement pour le lancement :

- Trois ZAE à cibler en priorité pour la mise en œuvre d'un PMIE : parc Visionis (80 entreprises, 840 emplois), parc de la Bare & parc Actival :

Des exemples d'actions issus d'un PMIE :

- Envisager le recours à une flotte de véhicules mutualisée entre les entreprises ;
- Promouvoir et développer les services autour du vélo (location, aide à l'achat, ...) pour accompagner les cyclistes dans leurs déplacements quotidiens ou touristiques ;
- Mise à disposition de kits vélo (vêtements de pluie, réparation, éclairage), marquage des vélos contre le vol ;
- Mise en réseau des salariés / agents pour faciliter la pratique du covoiturage ;
- Places de stationnement réservées aux covoitureurs ;
- Télétravail ;
- Challenge au travail sans voiture 1 jour par semaine ;
- Eco conduite ...



Objectif :

- **Mettre en œuvre de manière opérationnelle la stratégie mobilité de la CCVSC**

Détail de l'action :

1. Le Chargé de mission sera l'interlocuteur privilégié auprès des communes, AOM et partenaires

- Dans la **conduite et le suivi des actions** de l'étude de mobilité car il aura une vision transversale de l'ensemble des actions liées à la mobilité sur le territoire ;
- Dans la **coordination des actions** menées aussi bien à l'échelle de la CCVSC qu'à l'échelle communale;



2. Quelles missions pour le chargé de mission, en complément de la conduite des actions ?

- Suivi des actions qui ne relèvent pas des compétences directes de la CCVSC ;
- Recherche de **leviers financiers et subventions mobilisables** ;
- Présence aux **temps de concertation des partenaires et acteurs** de la mobilité en tant que représentant de l'intercommunalité ;
- **Veille sur les initiatives de mobilité applicables** à la CCVSC ;

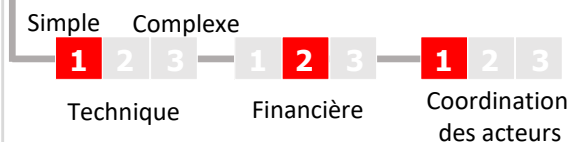
Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Faisabilité



Acteurs

Rôles

CCVSC

Maître d'ouvrage en tant que recruteur

Région, ADEME

Potentiel financeur via des contrats d'aide à l'ingénierie



Coûts potentiels

1 ETP soit +/- 35 K€. Possibilité d'aides de l'ADEME, de la Région selon la fiche de poste et la contractualisation.

Suivi des mesures

- Nombre d'actions du plan de mobilité mises en œuvre
- Participation / coordination des autres actions

Axe 6 : Développer l'offre touristique

Objectif :

- Utiliser l'opportunité de la V50 afin de favoriser le cyclotourisme sur le territoire ;

Détail de l'action :

- Assurer les connexions des boucles cyclables de l'Ain à la V50 via du jalonnement :
 - Deux liaisons déjà identifiées par le département via Thoissey et Genouilleux ;
 - Une liaison plus au sud du territoire peut-être envisagée ;
- Développer les services et les offres autour de l'offre touristique :
 - Valoriser cette offre via différents canaux de communication des sites internet de la Voie Bleue et de l'office du Tourisme : carte de géolocalisation des lieux touristiques, hébergements, lieux de repos et d'accueil dédiés aux vélos ...
 - Veiller à la création des deux aires d'accueil (*situés à Thoissey et Montmerle-sur-Saône*) et aux équipements dédiés aux cyclotouristes (*bornes de recharge VAE, arceaux, point d'eau ...*) à proximité des haltes fluviales ;
 - Promouvoir le label « accueil vélo » auprès des professionnels du tourisme (*OT, hébergeurs, restaurants ...*) ;



Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Faisabilité

Simple Complexe

1

2

3

1

2

3

1

2

3

Technique

Financière

Coordination des acteurs

Acteurs

Rôles

CCVSC

Maitre d'ouvrage pour la réalisation des aménagements

Office du tourisme, VNF, professionnels du tourisme

Partenaires techniques et financiers

Comité d'itinéraire de la V50

Partenaires techniques et financiers



Coûts potentiels

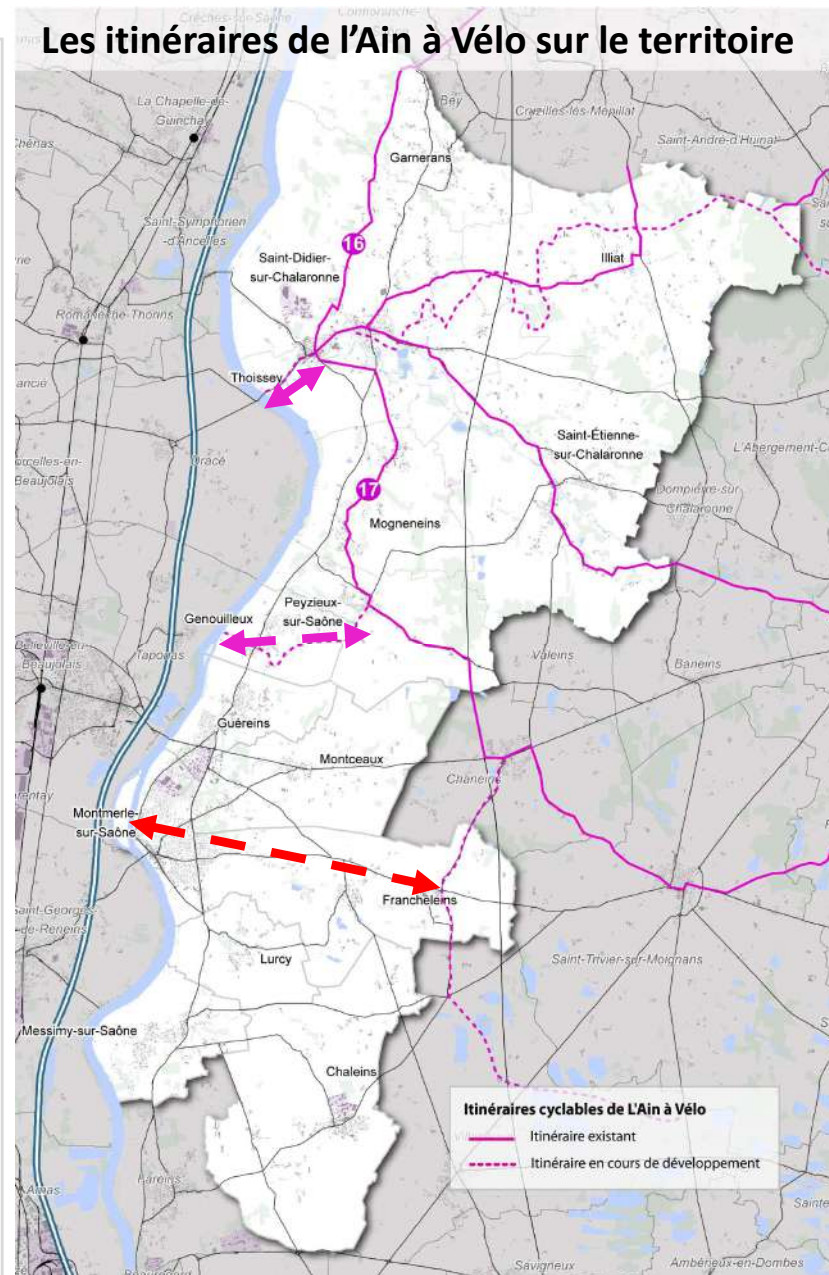
- Assurer les connexions :
 - Jalonnement de la boucle cyclable touristique : 0,8 € m/l
- Développer offres et services : coût interne à la CCVSC
- Faire de la promotion du label « accueil vélo » : coût interne à la CCVSC

Suivi des mesures

- Nombre de connexions à la V50
- Nombre de services créés

Axe 6 : Développer l'offre
touristique

- ↔ Liaison en cours de développement par le département via Thoissev et Genouilleux au nord du territoire entre la V50 et l'Ain à vélo;
- ↔ Proposition de liaison entre Francheleins et la V50 via Messimy-sur-Saône – liaison prévue dans le cadre du SDC de la CCVSC ;





2. Evaluation environnementale de la stratégie de mobilité

Axe 1 : Intensifier le recours aux modes actifs

Actions



Mise en œuvre du Schéma cyclable directeur



Marche aux abords des écoles

Hypothèses de départ

1. Calcul du potentiel cyclable à partir des flux d'actifs et scolaires à moins de 7km de leur lieu de travail/école :

Distance	Part potentielle du vélo	
Intra-communale	20 %	670 pers
<5km	15 %	178 pers
<7km	10 %	125 pers

2. Calcul d'un potentiel lié aux déplacements du quotidien via l'Enquête Ménage-Déplacement en prenant un objectif de part modale de 7% pour les déplacements de moins de 3 km (part actuel 1%).

Evolution de 15% des déplacements scolaires à pied.

Impact environnemental

↓
99,69 CO2 T/an
 0,23 NOX T/an
 0,036 PM10 T/an
 0,001 PM2,5 T/an

↓
98,93 CO2 T/an
 0,24 NOX T/an
 0,036 PM10 T/an
 0,001 PM2,5 T/an

↓
36,95 CO2 T/an
 0,08 NOX T/an
 0,001 PM10 T/an
 0,0004 PM2,5 T/an

Axe 2 : Développer l'usage des transports collectifs

Actions

Renforcement de l'offre de transport en commun



Hypothèses de départ

1. Amélioration de l'offre par l'AOM régionale.

Exemples de projections de quelques parts modales utilisés, en se basant sur les parts modales INSEE 2019.

Destination	Part actuelle	Part projetée
Lyon	44%	60%
Belleville	0%	15%
Mâcon	4%	20%

Cette réflexion prend aussi compte d'une augmentation de l'utilisation des transports en commun (pas seulement due à une amélioration de l'offre) mais aussi liée à l'augmentation des coûts de l'énergie et au changement de comportement de la population.

Impact environnemental

697,83 CO2 T/an
5,01 Nox T/an
0,404 PM10 T/an
0,012 PM2,5 T/an

Axe 3 : Favoriser une diversification des usages de l'automobile

Actions

Hypothèses de départ

Impact environnemental



Aires de covoiturage

- Taux d'occupation des aires de covoiturage à hauteur de 85%, sur une distance moyenne de 16 km.



45,1 C02 T/an
0,10 NOX T/an
0,016 PM10 T/an
0,001 PM2,5 T/an



Covoiturage dynamique

- Objectif de 20 utilisateurs par jour AR de la ligne de covoiturage dynamique.



5,29 C02 T/an
0,01 NOX T/an
0,003 PM10 T/an
0,001 PM2,5 T/an



IRVE

- Objectif de 24% de véhicules électriques en France à horizon 2030, en partant du principe que :
 - Le nombre de véhicule en circulation est constant ;
 - Avec une moyenne de 10 000 km/an ;




6 240,51 C02 T/an
70 NOX T/an
5,035 PM10 T/an
0,155 PM2,5 T/an

Estimation de l'impact environnemental de la stratégie de mobilité


Un total de 7 224,40 C02 T/an évité avec la stratégie de mobilité de la CCVSC



Empreinte carbone de 647 personnes par an
(avec une moyenne de 11,2T/pers/an)



22 AR Paris <> New-York

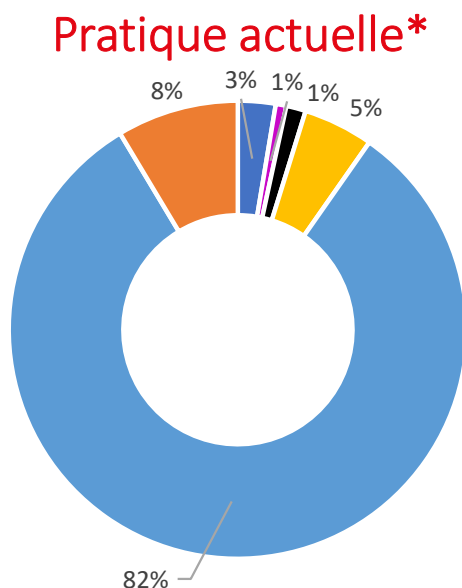


19 800 m² de fonte
De banquise

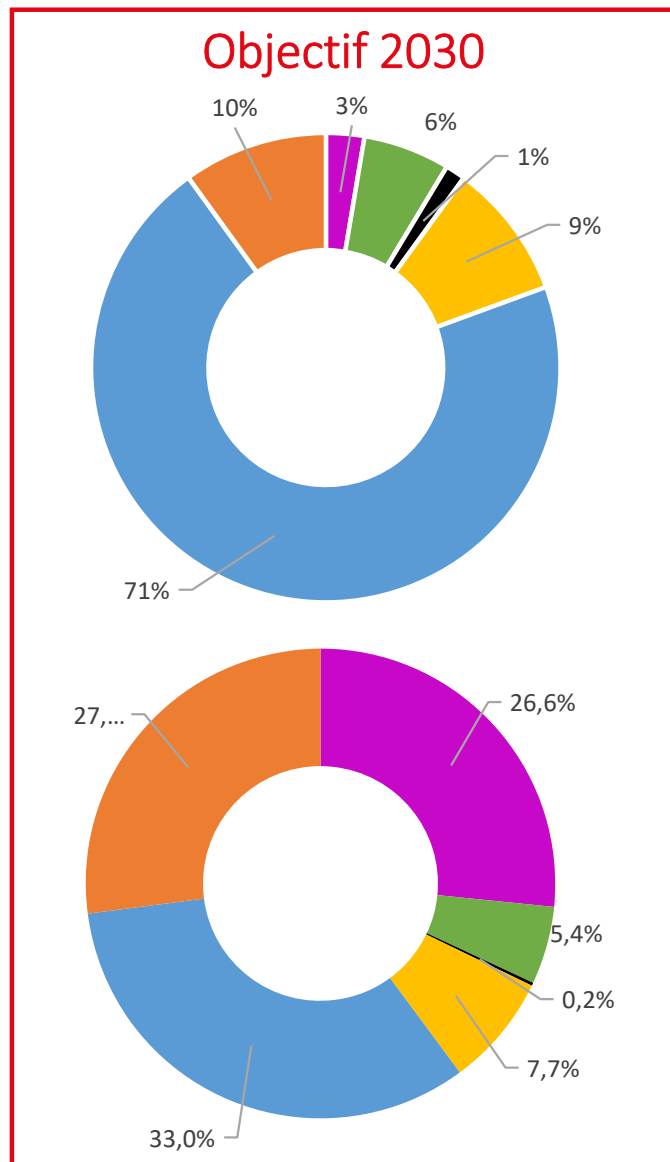
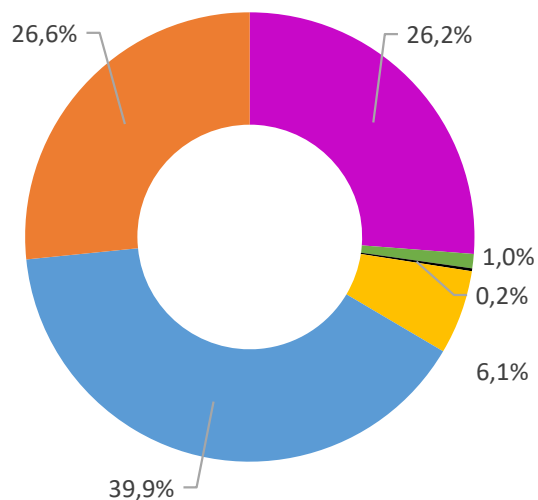


Estimation du report modal de la stratégie de mobilité

Actifs
Données INSEE 2019



Tous motifs confondus
EMD 2015



- Marche à pied
- Vélo
- Deux-roues motorisées
- Transport en commun
- Voiture seul
- Covoiturage

Soit 7 608 000 km économisés par an en voiture sur le territoire.

3 • Elaboration du schéma directeur cyclable

Le maillage du Schéma Directeur Cyclable

Financé par



A l'issue du travail de concertation dans le cadre des ateliers, le maillage de la CCVSC se compose de **39 itinéraires** et d'un linéaire de **117 km**.

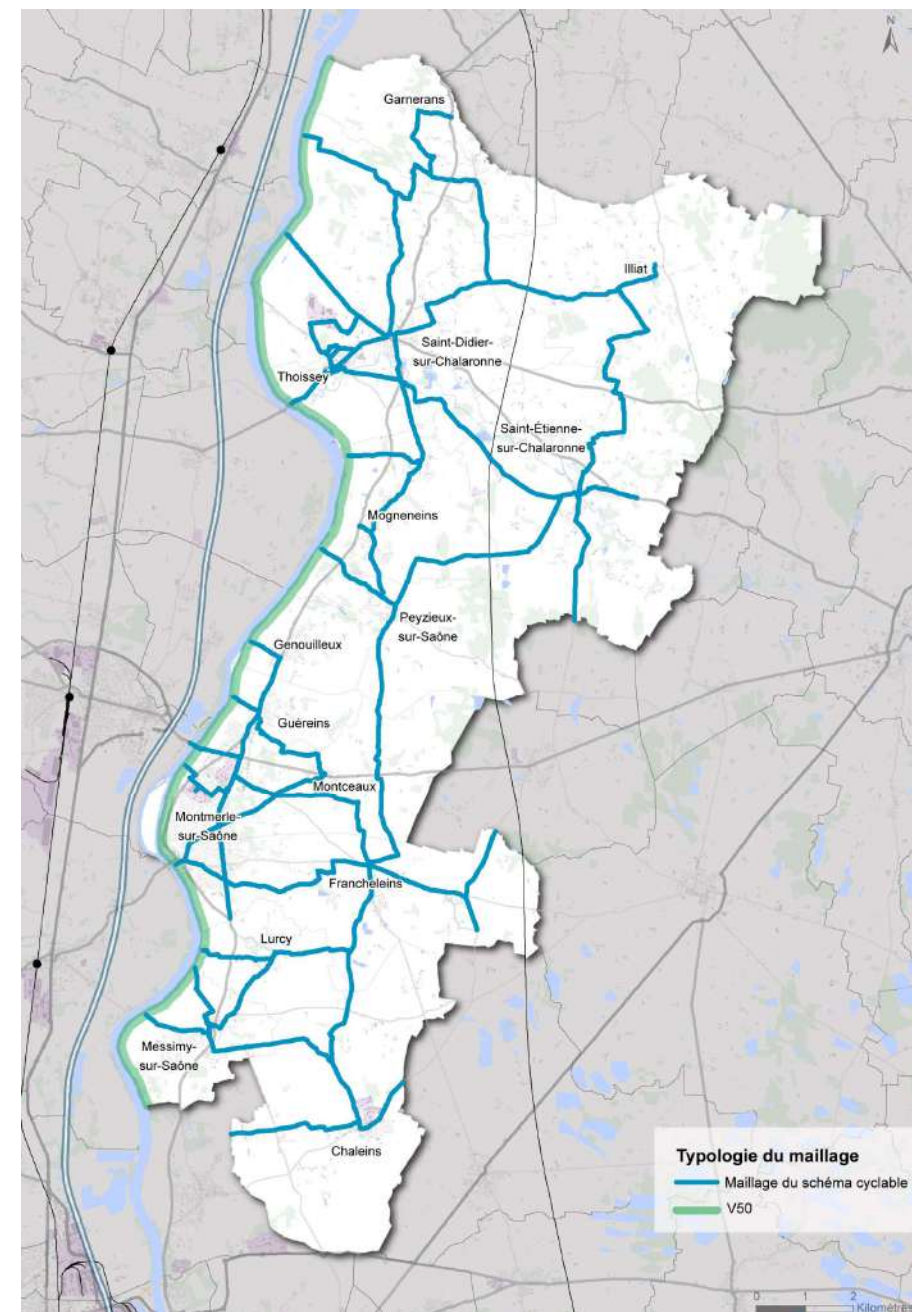
Un maillage qui **vient directement s'appuyer sur la V50**, véritable artère cyclable du territoire, puisque **13 itinéraires s'y connectent**.

Un maillage complet :

- Connectant l'ensemble des communes ;
- Ayant pour ambition de se connecter à Belleville-en-Beaujolais à court terme ;
- Et avec une volonté de relier, à long terme, certaines communes extérieures au territoire (Fareins, Chaneins ...) ;

Un **outil de visualisation et du suivi** du Schéma est disponible, (présentation de l'outil Annexe 5) intégrant :

- les cartes du schéma ;
- les fiches itinéraires (Annexe 6) ;
- les fiches par commune (Annexe 7) .



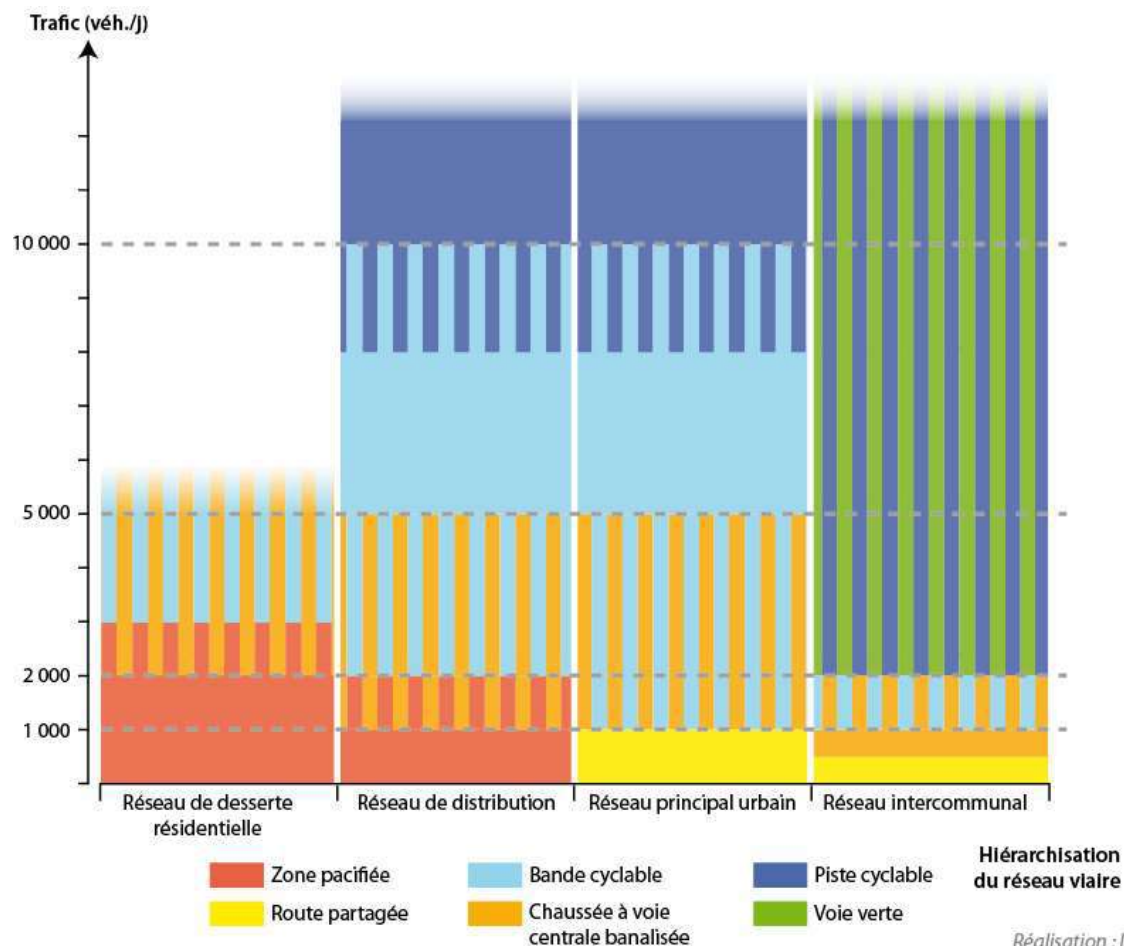


1. Les préconisations d'aménagement

Rappel sur les typologies d'aménagement

- Aménager un itinéraire vélo, ce n'est pas réaliser que des pistes cyclables partout !
- Il s'agit d'utiliser le panel d'aménagement cyclable disponible selon le contexte, le besoin (potentiel) et l'usage !

Pour une liaison intercommunale, il peut s'agir :



Réalisation : ITEM 2018

De réaliser des aménagements en site propre (piste cyclable et voie verte) ou sur chaussée (bande cyclable, Chaucidou)



De s'appuyer sur des routes à très faible trafic (< 500 véh./j) avec de la simple signalisation







De fermer à la circulation certaines petites routes (en autorisant seulement la circulation des riverains et ayant droits) ce qui permet de créer des quasi sites propres sans travaux coûteux.








Détail des principaux types d'aménagements cyclables (I)

Financé par



Aménagement		Définition	Remarques et coûts	Largeur	Illustrations
Site propre	La voie verte	Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. La voie verte n'est réglementairement ni une véloroute, ni une aire piétonne, ni une piste cyclable, ni un trottoir.	Elles sont principalement implantées hors agglomération, par exemple le long d'une route, ou en milieu urbain sur des voies fermées à la circulation motorisée. De 60 000 € / km pour le revêtement d'un chemin à 500 000 € / km en cas de création ex-nihilo avec gros travaux	Entre 3 et 5 m	
	La piste cyclable	C'est une chaussée, ou une portion de la voirie, réservée exclusivement à la circulation des cycles et physiquement séparée de la circulation motorisée.	Elles sont principalement implantées le long des axes de circulation qui accueillent un trafic dense, à vitesse élevée. En zone urbaine dense, elles sont généralement bilatérales (un sens de chaque côté de la voirie) pour permettre des insertions plus simples. De 100 000 € / km pour la pose d'une simple bordure à 500 000 € / km en cas de reprise globale de la voirie	Entre 2,50 m et 3 m en bidirectionnel, entre 1,60 et 2 m en unidirectionnel	
Aménagement sur chaussée	La bande cyclable	Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.	Leur implantation ne doit pas mettre en danger le cycliste (conflits avec le stationnement des véhicules motorisés), ni les piétons (laisser un espace de circulation piéton suffisant). De 30 000 € / km pour du simple marquage à 250 000 € / km en cas de reprise de chaussée	Entre 1,20 et 1,80 m Surlargeur de 0,5 m en cas de stationnement longitudinal	
	La chaussée à voie centralisée	Chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.	Voie à double-sens et à trafic modéré trop étroite pour aménager des bandes cyclables. La largeur de la chaussée est comprise entre 6 m et 8 m, et le trafic est inférieur à 5 000 véh/j. De 40 000 à 80 000 € / km en cas de reprises mineures de la chaussée	Largeur des rives : au moins 1,20 m et jusqu'à 1,80 m pour ne pas encourager le stationnement	

Détail des principaux types d'aménagements cyclables (II)

Aménagement		Définition	Remarques et coûts	Illustrations
Cohabitation modale	<i>La zone de rencontre</i>	Ensemble de rues limitées à 20 km/h, qui constitue une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.	Aménagement dans les secteurs où la fonction urbaine prime sur la fonction circulatoire (zone commerçante, secteur gare, quartier résidentiel).	
	<i>La zone 30</i>	Ensemble de rues limitées à 30 km/h, qui constitue une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.	Les zones pacifiées s'accompagnent d'aménagements de pacification : plateaux, coussins, écluses...	
	<i>La limitation à 30 km/h</i>	Section de rue où la vitesse est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.	De 5 000 € / km pour une simple signalisation à 500 000 € / km pour une reprise globale de la voirie.	
	<i>La vélorue</i>	Il s'agit de donner une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé. Ainsi, le cycliste se positionne au milieu de la voie et la voiture reste derrière le cycliste. Pour cela, la position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique constitué de la figurine vélo et d'un double chevron.	La vélorue s'aménage en agglomération dans les rues à trafic modéré où il n'est pas possible de réaliser d'autres aménagements. La vitesse doit être limitée 30 km/h. De 4 000 € / km pour du simple marquage à 300 000 € / km en cas de reprise du revêtement et l'installation d'une séparation centrale de pacification.	
	<i>La route partagée</i>	Il s'agit d'une route à faible trafic où cohabitent cycliste et automobile. Pour renforcer la sécurité du cycliste ou matérialiser une continuité, une signalisation horizontale rappelle la présence de cyclistes.	Environ 3 000 € / km	

Les routes à accès restreint : ce n'est pas un aménagement cyclable proprement dit, mais pour limiter les coûts d'aménagements importants, il est envisageable de fermer la circulation générale (sauf ayants droits) sur certaines voies. Selon les cas il peut-être intéressant de les dédier essentiellement aux cycles (accès limité aux véhicules avec un système de barrière, en créant deux impasses de chaque côté, sans possibilité de trajet direct hormis pour les cycles...).



Méthodologie de chiffrage des itinéraires

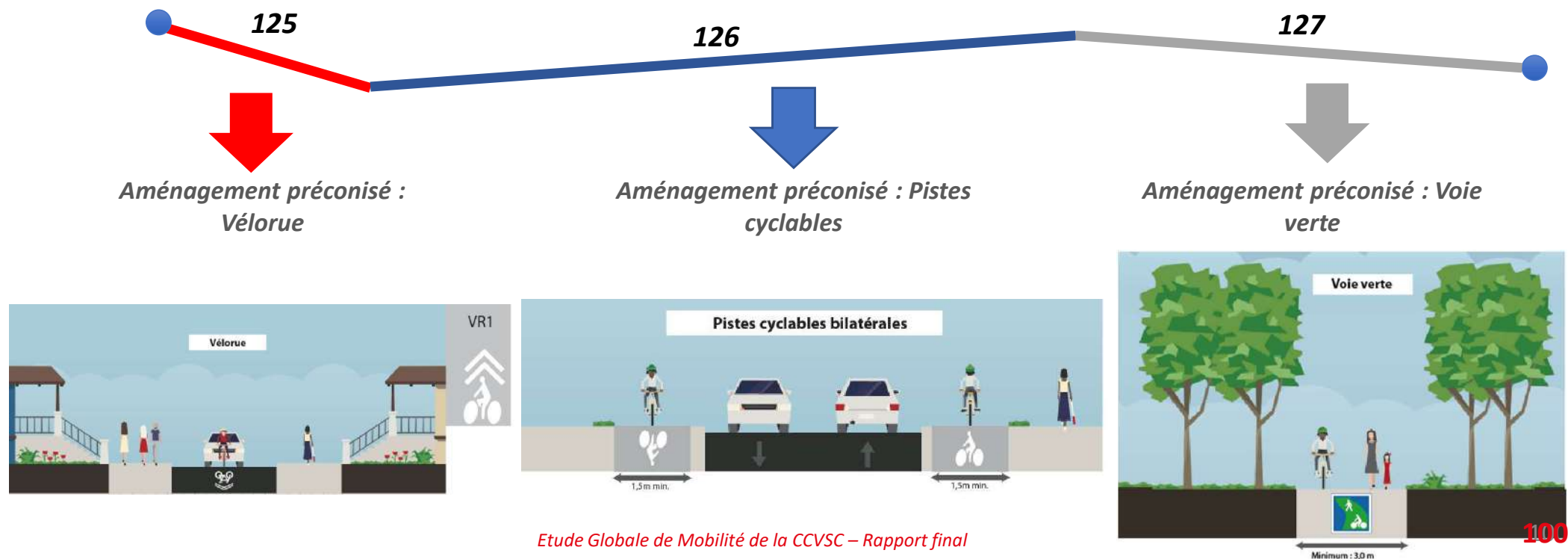
Un maillage découpé en tronçons, eux-mêmes découpés en tronçons de voirie...

- 39 itinéraires définis et détaillés en 365 tronçons

Pour chacun des tronçons, une préconisation a été faite en lien avec le potentiel, le trafic, le profil.

Exemple :

3 tronçons de voirie distincts et 3 préconisations d'aménagement



Trois grandes familles d'aménagement

Les aménagements en site propre



*Piste cyclable, voie verte, ,
route partagée à accès restreint...*

Les aménagements sur chaussée



Bande cyclable, chaucidou

Les aménagements partagés



*Zone 30, Zone de rencontre, Vélorue,
double sens cyclable...*

La recherche d'un juste milieu entre aménagements adaptés et pragmatisme financier, mais la nécessité de sécuriser les déplacements sur certains axes induit des investissements lourds.

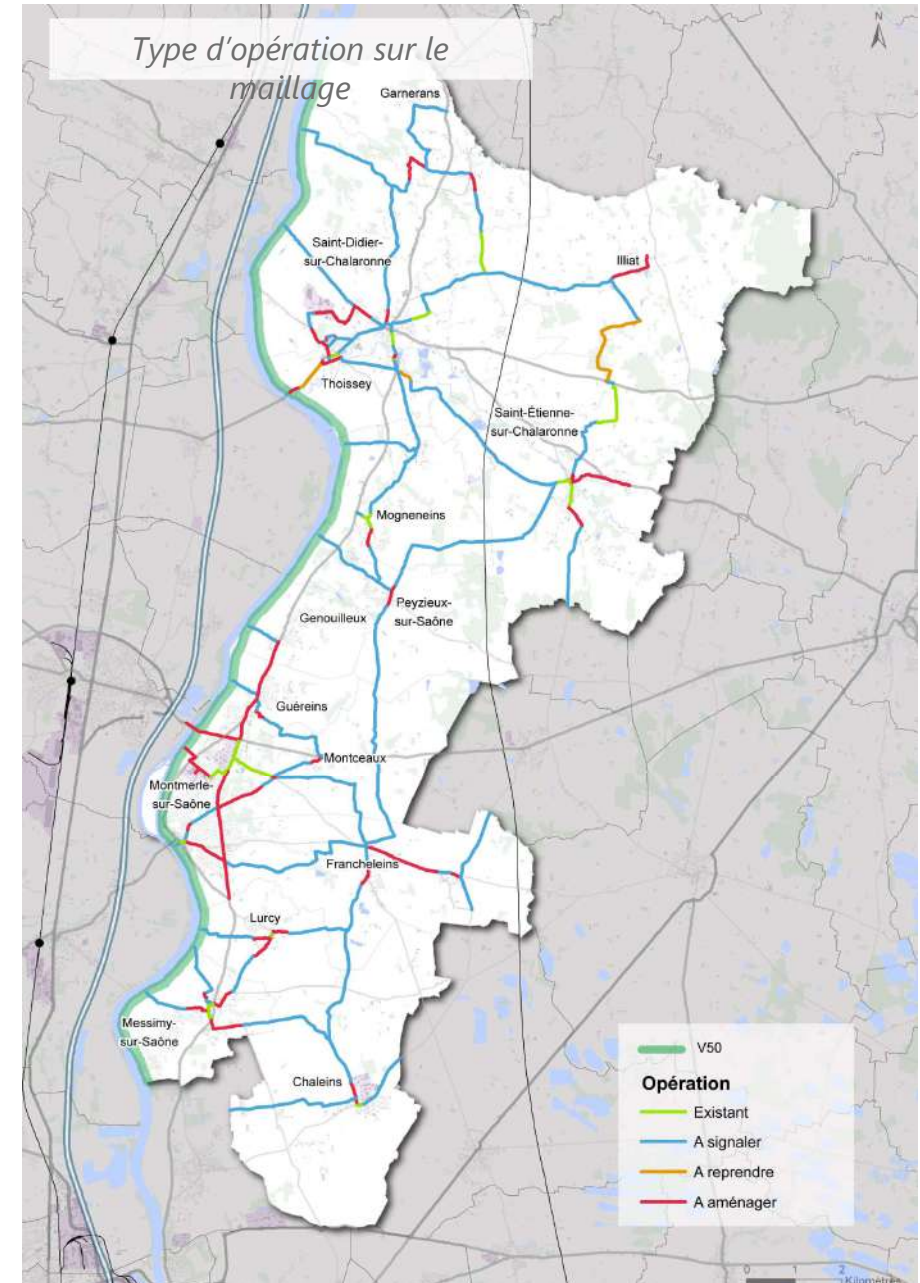
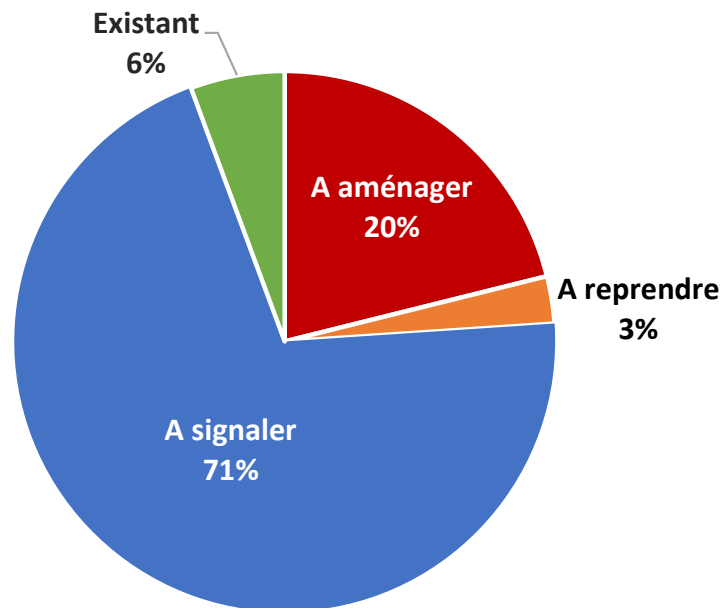
Des niveaux d'intervention différenciés sur le maillage

Financé par



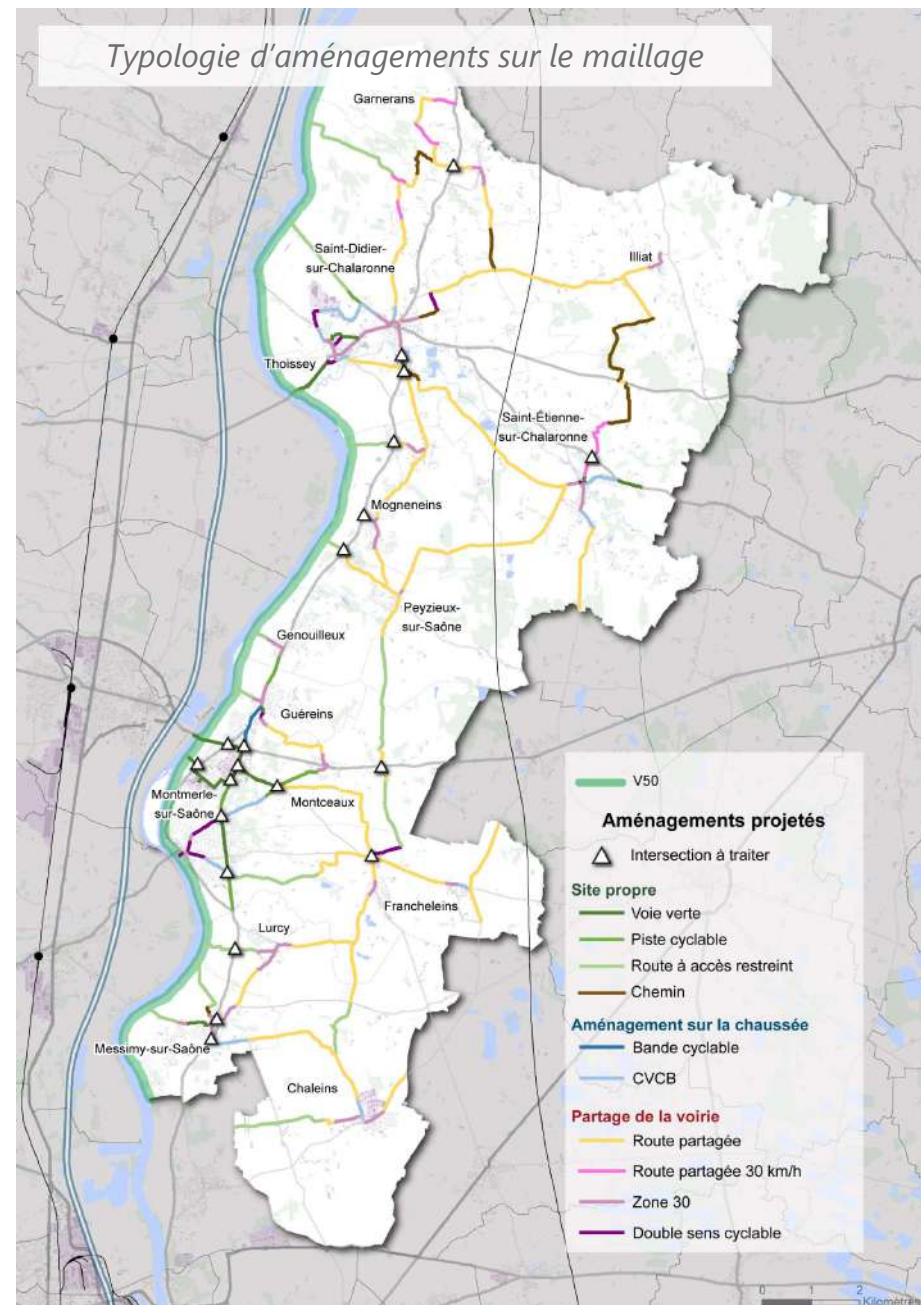
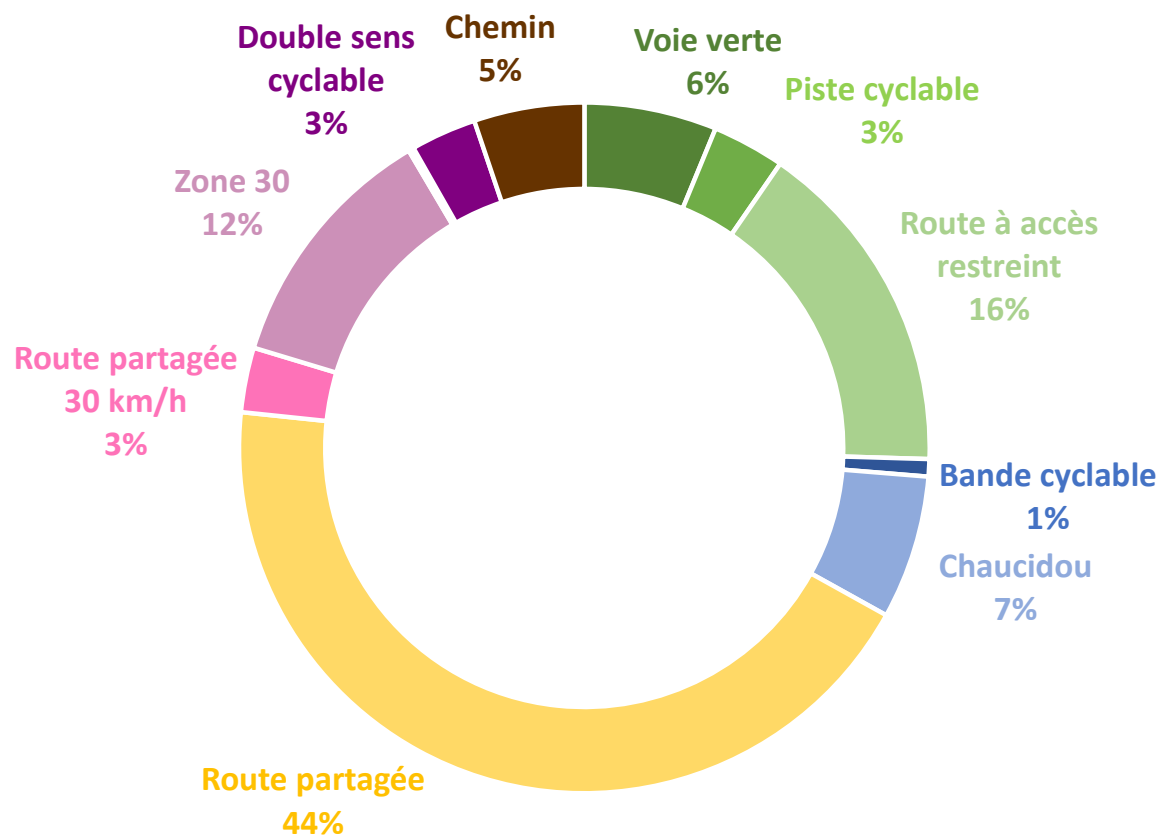
Sur les 117,28 km projetés :

- **7,12 km** s'appuient sur des aménagements existants ;
- **24,58 km** sont à créer : un nouvel aménagement ou une pacification est à réaliser ;
- **3,29 km** sont des aménagements existants mais qui nécessitent une reprise ;
- **82,29 km** nécessitent simplement l'implantation d'une signalisation et d'un jalonnement, sans travaux d'infrastructure ;



La synthèse des préconisations d'aménagements

Aménagements en site propre	Aménagements sur chaussée	Aménagements partagés
38 km 32 %	8 km 7 %	72 km 61 %





2. Le chiffrage global du schéma directeur cyclable

Méthodologie de chiffrage des aménagements et des itinéraires

Sur la base des aménagements envisagés sur chaque tronçon de voirie :

- Un chiffrage estimatif par ratio de chaque tronçon ... ;
- ... décliné selon l'importance de l'intervention (*ex création d'une voie verte sur un chemin existant, sur accotement...*) ;



Coûts par ratio au mètre linéaire pour les différents types d'aménagement (linéaire et franchissement) ou à l'unité pour certains éléments (écluse, plateau piéton positionnés sur le linéaire, ...)



Intégration des coûts de traitement de 13 intersections délicates (marquage dans giratoire, création d'un îlot central...)



Coût de jalonnement

La somme de chaque tronçon et des intersections donne le coût par itinéraire.

Le jalonnement des itinéraires

Objectifs :

- Guider le cycliste tout au long de son parcours sur des itinéraires adaptés et sécurisés ;
- Mettre en valeur les infrastructures réalisées.

Les clés d'un jalonnement efficace :

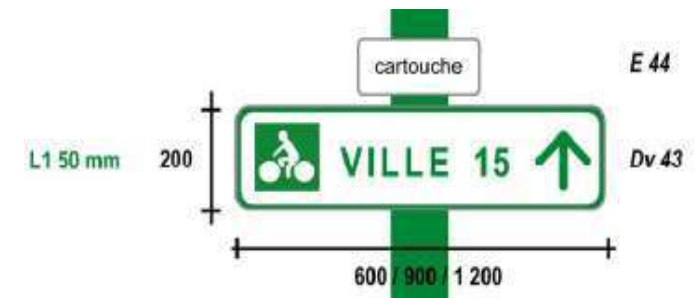
- Uniformité et homogénéité des panneaux ;
- Simplicité et pertinence des mentions jalonnées ;
- Visibilité des panneaux sur le réseau ;
- Continuité des itinéraires.

Cibler les besoins des habitants et touristes :

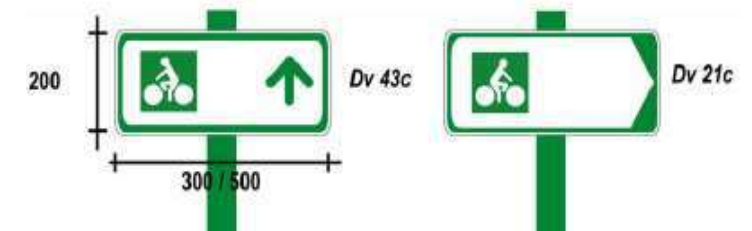
- Les principaux pôles générateurs (gares, établissements scolaires, équipements sportifs, zones d'activités, centre-ville...);
- Les distances à parcourir pour les liaisons intercommunales et si possible les temps de parcours qui ont une valeur communicative forte pour les non-initiés ;

Préconisations pour la mise en œuvre opérationnelle :

- Privilégier les panneaux de position pour utiliser au maximum les mâts existants ;
- Les panneaux de pré-signalisation ne sont utiles que pour les carrefours complexes et/ou saturés en nombre de panneaux ;
- Hors agglomération, des panneaux simplifiés sont suffisants pour matérialiser la continuité de l'itinéraire ;



Panneau de pré-signalisation



Panneau simplifié (hors agglomération)



Panneau de position indiquant des pôles générateurs

Un coût total du jalonnement estimé à 77 000 k€ pour l'ensemble du schéma.

Le traitement des 19 intersections délicates pour les cycles sur les itinéraires

Dans le cadre du schéma 19 intersections* délicates ont été identifiées sur les itinéraires pour faire le lien entre les différents tronçons.

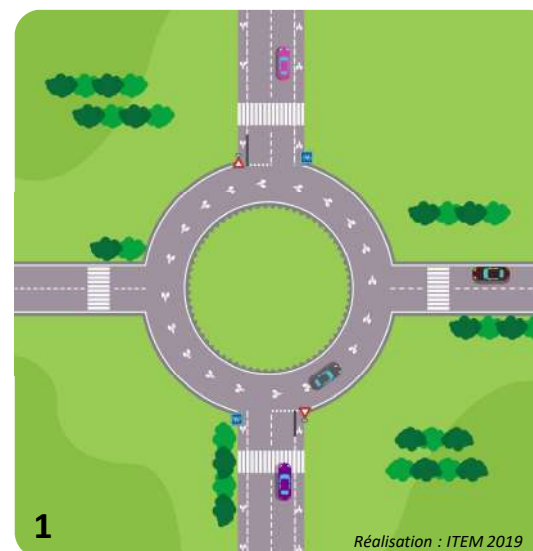
Les opérations peuvent-être variées :

- Aménagement d'une traversée pour les cycles ;
- Matérialisation de la traversée existante pour les cycles ;
- Aménagement d'une piste à l'extérieur du giratoire ;
- Marquage vélo dans le giratoire ;
- Aménagement d'un îlot central ;
- Création d'un SAS Vélo ;

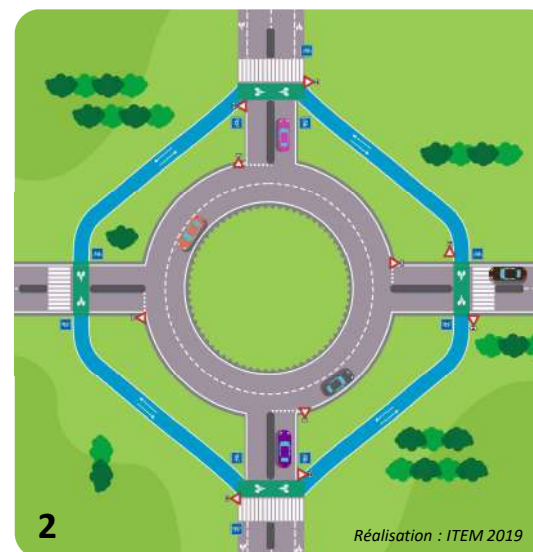
Les coûts associés aux traitements de chaque intersection sont intégrés dans le détail des itinéraires.

Un coût estimé à 91 100 K€

Exemple : marquage ou aménagement d'un giratoire






Matérialiser des pictogrammes vélo au centre de l'anneau, ou sur le tiers extérieur si l'anneau a une largeur supérieure à 6 mètres



Giratoire de taille importante (rayon > 28 mètres) avec un trafic élevé. Il s'agit d'aménager une piste cyclable à l'extérieur de l'anneau

* le détail des intersections est présenté en annexe

Le chiffrage global du Schéma Directeur Cyclable

Détails des coûts	Coûts estimatifs
Aménagement du linéaire 	3,7 M€
Traitement des intersections 	112 300 €
Installation du jalonnement 	79 700 €
Total	3,9 M€ +/- 20 %

*Hors coûts
d'acquisitions
foncières et coût
des études*

sur 10 ans 390 000 €/ an

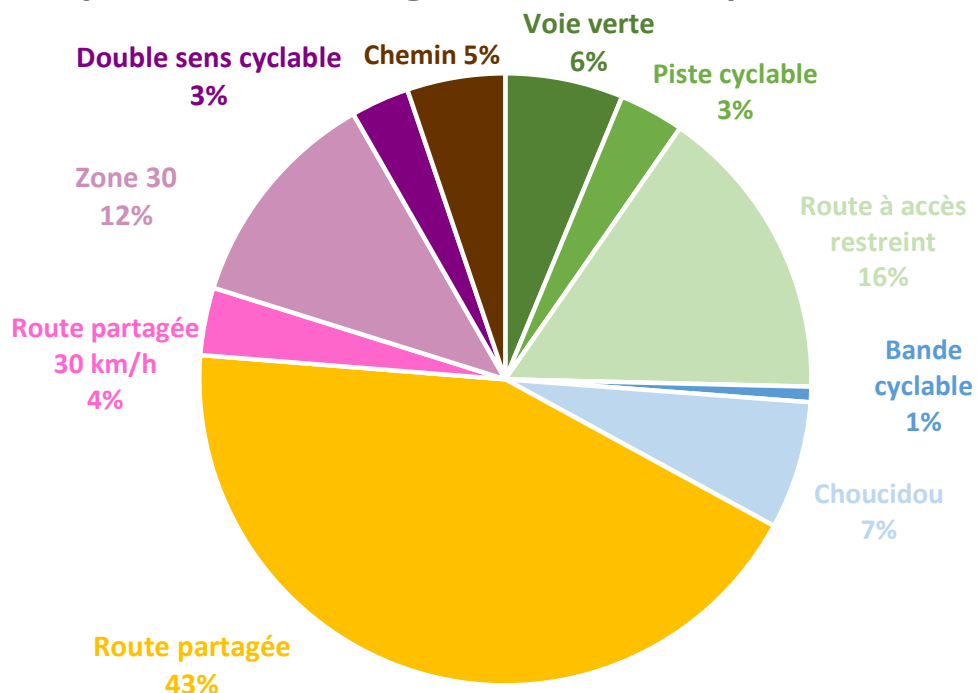
sur 15 ans 260 000 M€ / an

Entretien : +/- 115 200 k€ / an à terme

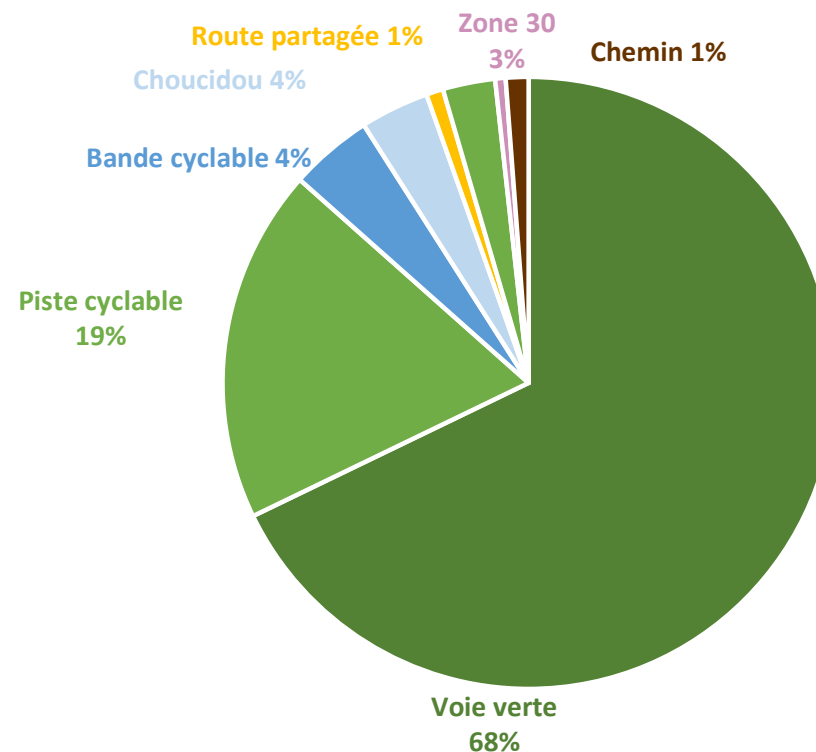
- Un coût **qui sera réparti entre la CCVSC, les communes** :
 - Selon la **vocation des itinéraires** (distinction entre le communal et l'intercommunal) ;
 - Selon la **domanialité de la voirie** ...
 - Auquel viennent s'ajouter les subventions possibles (Région, ADEME, CD01, Etat ...) ;

La synthèse des préconisations

Répartition des longueurs selon les préconisations



Répartition des coûts selon les préconisations



87% des coûts sont concentrés sur les **voies vertes** et **pistes cyclables** alors que ces aménagements représentent que **9% du linéaire préconisé**. Le coût de l'encorbellement (3M€) pour la traversée du pont de Belleville accentue davantage le phénomène.

Site propre				Sur chaussée		Aménagements partagés					
Voie verte	Piste cyclable	Route à accès restreint	Chemin	Bande cyclable	Choucidou	Route partagée	Route partagée 30 km/h	Zone 30	Vélorue	Zone de rencontre	Double sens cyclable
7,13 km	3,95 km	18,70 km	6 km	0,94 km	6,87 km	50,83 km	3,52 km	13,70 km	0,10 km	0,22 km	3,57 km

Proposition de priorisation des itinéraires

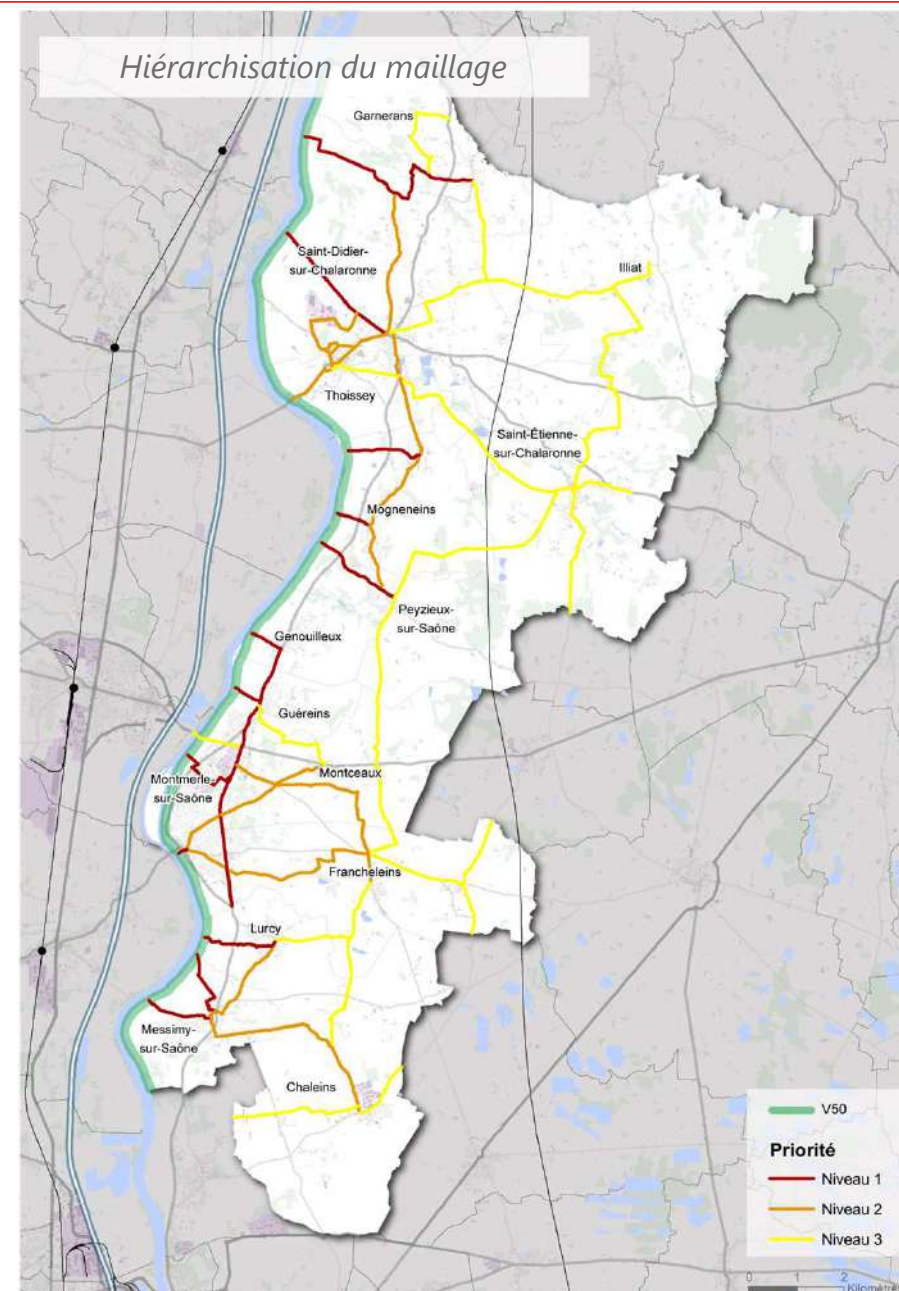
Afin d'afficher un plan pluriannuel d'investissement, il est nécessaire d'établir une feuille de route afin de planifier la mise en œuvre du SDC.

Cette priorisation/programmation reste délicate, indicative au regard :

- Des logiques distinctes selon les acteurs ;
- Et des priorités qui peuvent évoluer selon les opportunités de chacun (financières, projet urbain ...).

La priorisation établie, reste une proposition du bureau d'études basée sur le potentiel d'utilisateurs attendus.

Priorisation	Linéaire	Coûts
1: Court terme (0-5 ans)	26,80 km	2,42 M€
2 : Moyen terme (5-10 ans)	33,88 km	0,77 M€
3 : Long terme (>10 ans)	56, 60 km	0,72 M€



Détail des coûts par itinéraire (I)

N°	Itinéraire	Linéaire	Coûts			
			Aménagement	Intersection	Jalonnement	Total
1	Belleville-en-Beaujolais <> RD933	1,08	268 000 €	43 400 €	1 600 €	313 000 €
2	Thoissey <> Saint-Etienne-sur-Chalaronne	8,89	284 000 €	3 900 €	4 900 €	292 800 €
3	Genouilleux <> Montmerle-sur-Saône via la RD933	5,64	1 554 000 €	25 600 €	7 700 €	1 587 300 €
4	Garnerans <> V50	4,95	23 000 €	1 200 €	2 300 €	26 500 €
5A	Saint-Didier-sur-Chalaronne <> Garnerans via la Platte	5,59	30 000 €	0 €	3 000 €	33 000 €
5B	Saint-Didier-sur-Chalaronne <> Garnerans	5,07	11 000 €	0 €	2 900 €	13 900 €
6	Garnerans bourg <> Garnerans Les Leynards	3,32	4 000 €	0 €	1 700 €	5 700 €
7	Saint-Didier-sur-Chalaronne <> V50	2,98	129 000 €	0 €	1 800 €	130 800 €
8	Desserte Parc Actival et collège de Thoissey	3,14	72 000 €	0 €	4 700 €	76 700 €
9	Thoissey <> Saint-Didier-sur-Chalaronne	3,46	91 000 €	0 €	4 100 €	95 100 €
10	Saint-Didier-sur-Chalaronne <> Illiat	6,51	30 000 €	0 €	3 900 €	33 900 €
11	Illiat <> Saint-Etienne-sur-Chalaronne	7,39	70 000 €	1 200 €	3 900 €	75 100 €
12	Saint-Didier-sur-Chalaronne <> Peyzieux-sur-Saône	6,40	23 000 €	600 €	4 100 €	27 700 €

Détail des coûts par itinéraire (II)

N°	Itinéraire	Linéaire	Coûts			
			Aménagement	Intersection	Jalonnement	Total
13	Mogneneins <> VR50	0,73	1 000 €	1 200 €	1 100 €	3 300 €
14	Saint-Etienne-sur-Chalaronne <> Peyzieux-sur-Saône	5,08	7 000 €	0 €	2 200 €	9 200 €
15	Peyzieux-sur-Saône <> V50	2,01	4 000 €	2 800 €	1 000 €	7 800 €
16	Genouilleux <> V50	0,70	1 000 €	0 €	700 €	1 700 €
17	Guéreins <> V50	0,61	1 000 €	0 €	500 €	1 500 €
18	Guéreins<> Montceaux	2,42	7 000 €	0 €	1 800 €	8 800 €
19	Peyzieux-sur-Saône <> Francheleins	6,84	17 000 €	2 400 €	2 900 €	22 300 €
20	Montmerle-sur-Saône <> Montceaux	2,48	434 000 €	10 100 €	2 300 €	446 400 €
21	Parc du Visiosport <> Francheleins	4,73	15 000 €	1 200 €	2 800 €	19 000 €
22	Montmerle-sur-Saône <> Francheleins	5,16	25 000 €	3 400 €	3 000 €	31 400 €
23	Montmerle-sur-Saône <> V50	1,26	15 000 €	0 €	1 900 €	16 900 €
24	Francheleins <> Chaleins	5,35	21 000 €	0 €	2 600 €	23 600 €
25	Francheleins <> Lurcy	2,90	14 000 €	0 €	1 500 €	15 500 €
26	Lurcy <> V50	1,68	19 000 €	1 200 €	1 200 €	21 400 €
27	Lurcy <> Messimy-sur-Saône	2,16	49 000 €	1 200 €	2 200 €	52 400 €

Détail des coûts par itinéraire (III)

N°	Itinéraire	Linéaire	Coûts			
			Aménagement	Intersection	Jalonnement	Total
28	Messimy-sur-Saône <> Chaleins	4,83	40 000 €	1 200 €	2 600 €	43 800 €
29	Messimy-sur-Saône <> V50 via chemin du Liamby	1,55	11 000 €	0 €	800 €	11 800 €
30	Messimy-sur-Saône <> V50 via chemin de Prenoix	1,45	52 000 €	0 €	2 200 €	54 200 €
31	Chaleins <> Fareins	2,93	8 000 €	0 €	1 900 €	9 900 €
32	Chaleins <> Saint-Trivier-sur-Moignans	1,35	1 000 €	0 €	1 300 €	2 300 €
33	Francheleins <> Cesseins	2,12	8 000 €	0 €	1 000 €	9 000 €
34	Cesseins <> liaison nord (direction Chaneins)	1,51	2 000 €	0 €	500 €	2 500 €
35	Cesseins <> liaison sud (direction Chaleins)	1,05	1 000 €	0 €	300 €	1 300 €
36	Saint-Etienne-sur-Chalaronne <> liaison sud (direction Chaneins)	2,78	13 000 €	0 €	2 100 €	15 100 €
37	Flurieux <> V50	1,58	2 000 €	600 €	1 000 €	3 600 €
38	Liaison Montmerle-sur-Saône <> V50 via la rue de l'Industrie	1,68	551 000 €	21 200 €	2 500 €	574 700 €



3. Les fiches itinéraires

Itinéraire 1 : Belleville-en-Beaujolais <> RD933

Financé par



Belleville-en-Beaujolais <> RD933



Légende

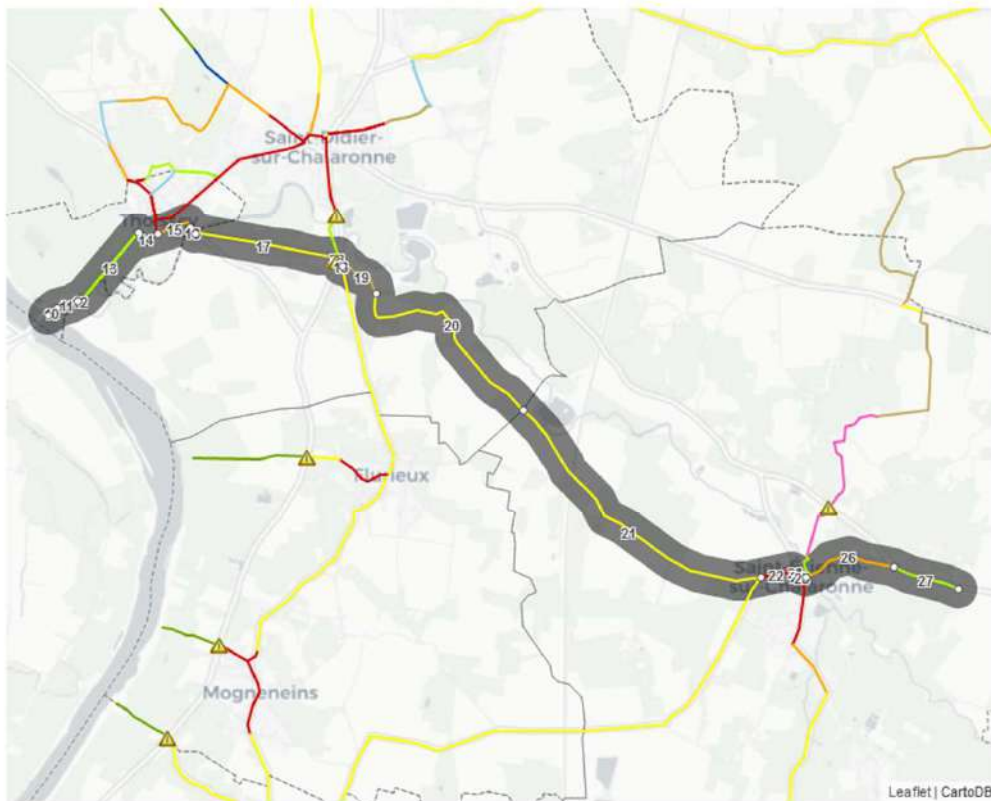
- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées















Longueur totale	1.06 km
Dont existant : - / à signaler : - / à reprendre : - / à aménager : 1.06 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Guérens
Coût restant d'aménagements	260 657 €
Coût restant des intersections	43 400 €
Coût restant de jalonnement	1 587 €
Coût restant GLOBAL	305 644 €
Coût entretien annuel	4 020 €/an
Coût mètre linéaire	288,9 €/ml

Itinéraire 2 : Thoissey <> Saint-Etienne-sur-Chalaronne

Thoissey <> Saint-Etienne-sur-Chalaronne



Légende

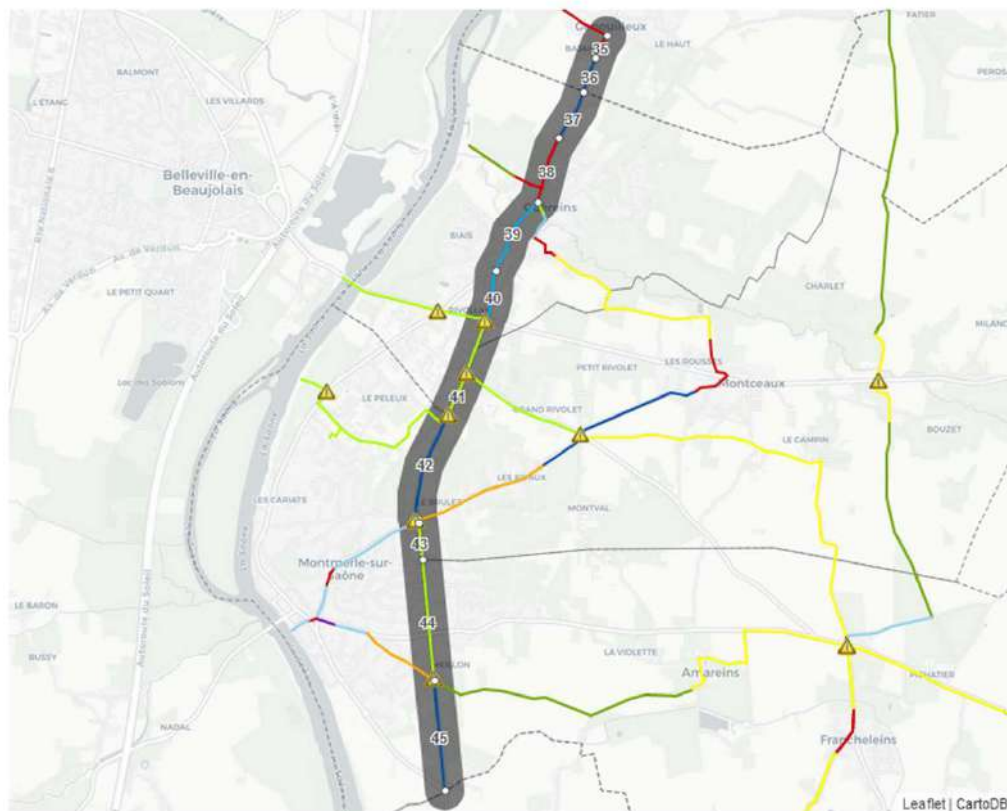
-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées





Longueur totale	8.88 km
<i>Dont existant : 0.30 / à signaler : 5.32 / à reprendre : 1.10 / à aménager : 2.16 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Thoissey, Saint-Didier-sur-Chalaronne, Saint-Étienne-sur-Chalaronne
Coût restant d'aménagements	283 566 € 1
Coût restant des intersections	3 900 € 1
Coût restant de jalonnement	4 914 € 1
Coût restant GLOBAL	292 380 €
Coût entretien annuel	11 861 €/an
Coût mètre linéaire	34,1 €/ml 1

Itinéraire 3 : Genouilleux <> Montmerle-sur-Saône via la RD933





Genouilleux <> Montmerle-sur-Saône via la RD933



Légende

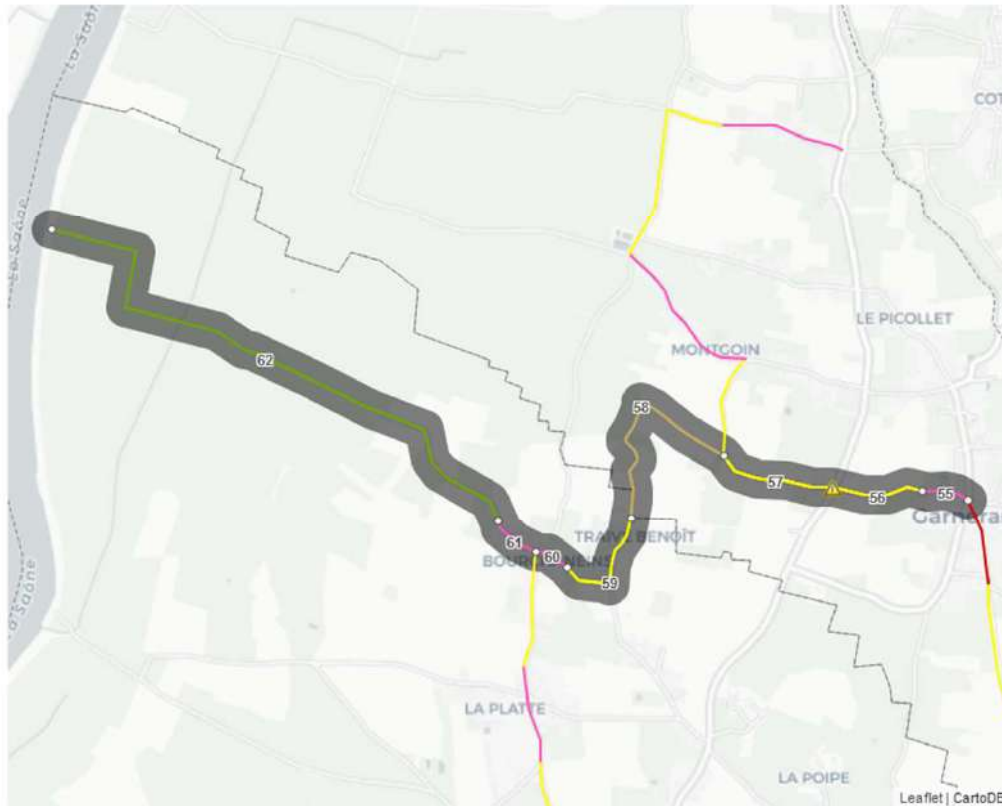
-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	5.64 km
<i>Dont existant : 0.68 / à signaler : - / à reprendre : - / à aménager : 4.96 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Genouilleux, Guérens, Montmerle-sur-Saône, Francheleins, Montceaux
Coût restant d'aménagements	1 552 917 € 
Coût restant des intersections	25 600 € 
Coût restant de jalonnement	7 709 € 
Coût restant GLOBAL	1 586 225 €
Coût entretien annuel	25 630 €/an
Coût mètre linéaire	319,8 €/ml 

Itinéraire 4 : Garnerans <> V50

Garnerans <> V50



Légende

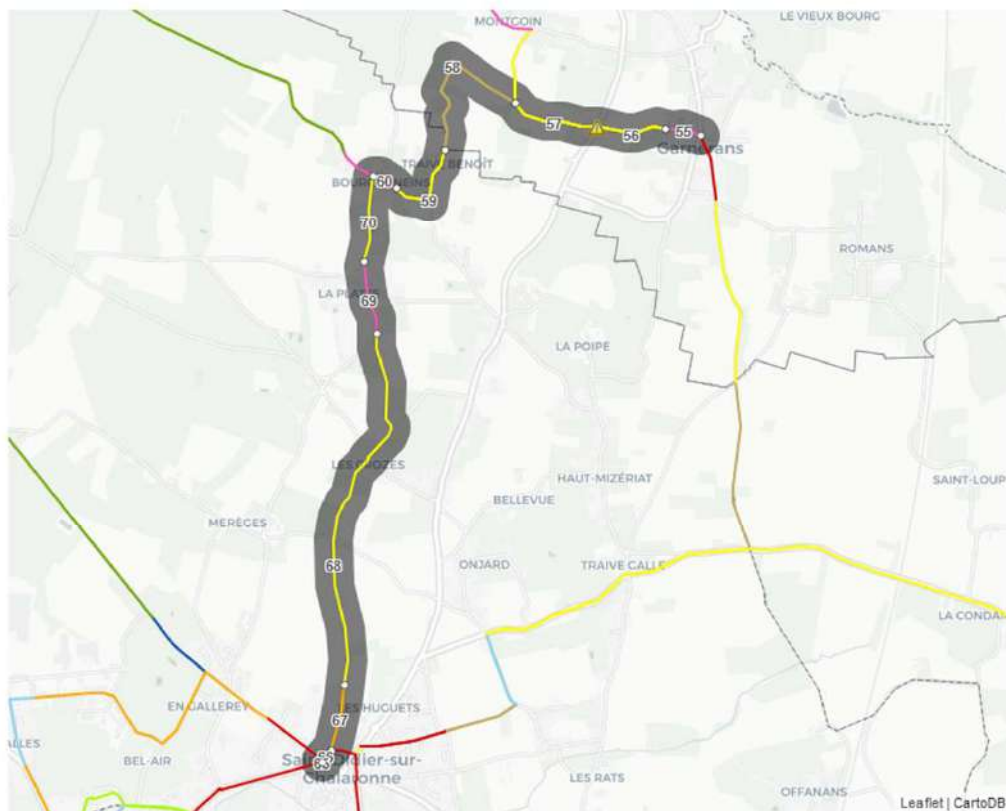
- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées















Longueur totale	4,94 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 4,08 / à reprendre : - / à aménager : 0,86 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Saint-Didier-sur-Chalaronne, Garnerans
Coût restant d'aménagements	22 731 €
Coût restant des intersections	1 200 €
Coût restant de jalonnement	2 256 €
Coût restant GLOBAL	26 187 €
Coût entretien annuel	4 145 €/an
Coût mètre linéaire	5,3 €/ml

Itinéraire 5A : Garnerans <-> V50





Saint-Didier-sur-Chalaronne <-> Garnerans via la Platte



Légende

-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées

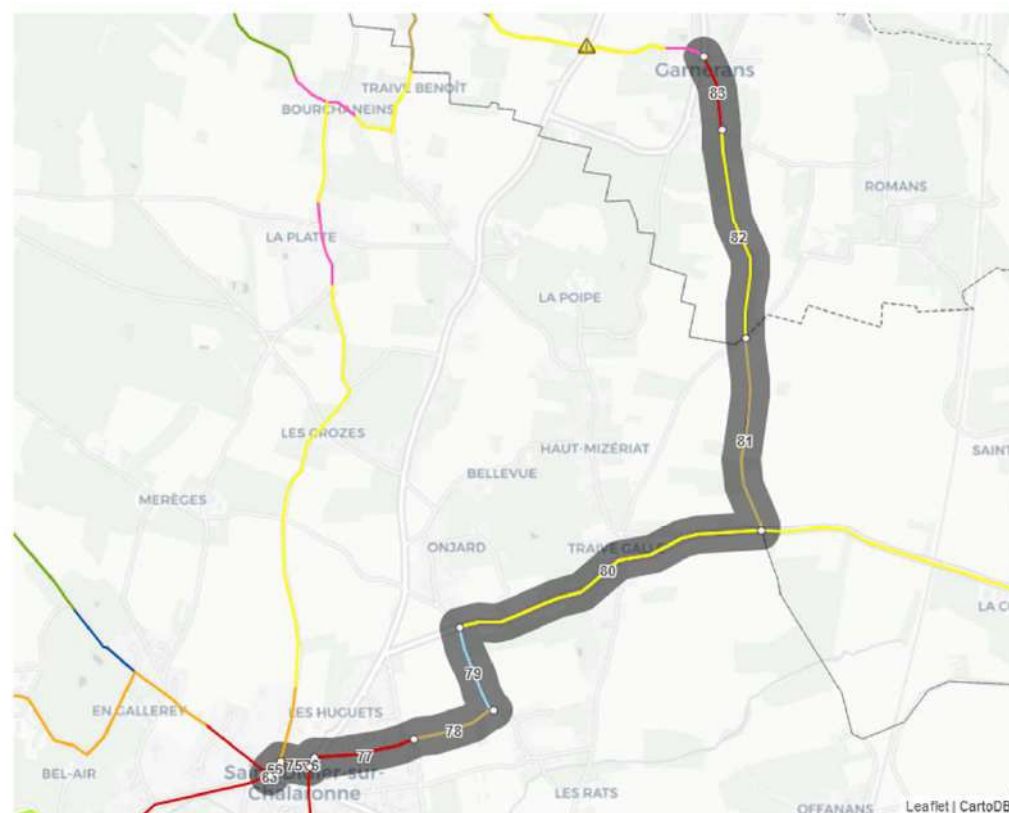
Longueur totale	5.59 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 4.39 / à reprendre : - / à aménager : 1.20 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Saint-Didier-sur-Chalaronne, Garnerans
Coût restant d'aménagements	30 381 € 
Coût restant des intersections	0 € 
Coût restant de jalonnement	2 959 € 
Coût restant GLOBAL	33 341 €
Coût entretien annuel	5 207 €/an
Coût mètre linéaire	6,0 €/ml 

Itinéraire 5B : Saint-Didier-sur-Chalaronne <> Garnerans

Financé par



Saint-Didier-sur-Chalaronne <> Garnerans



Légende

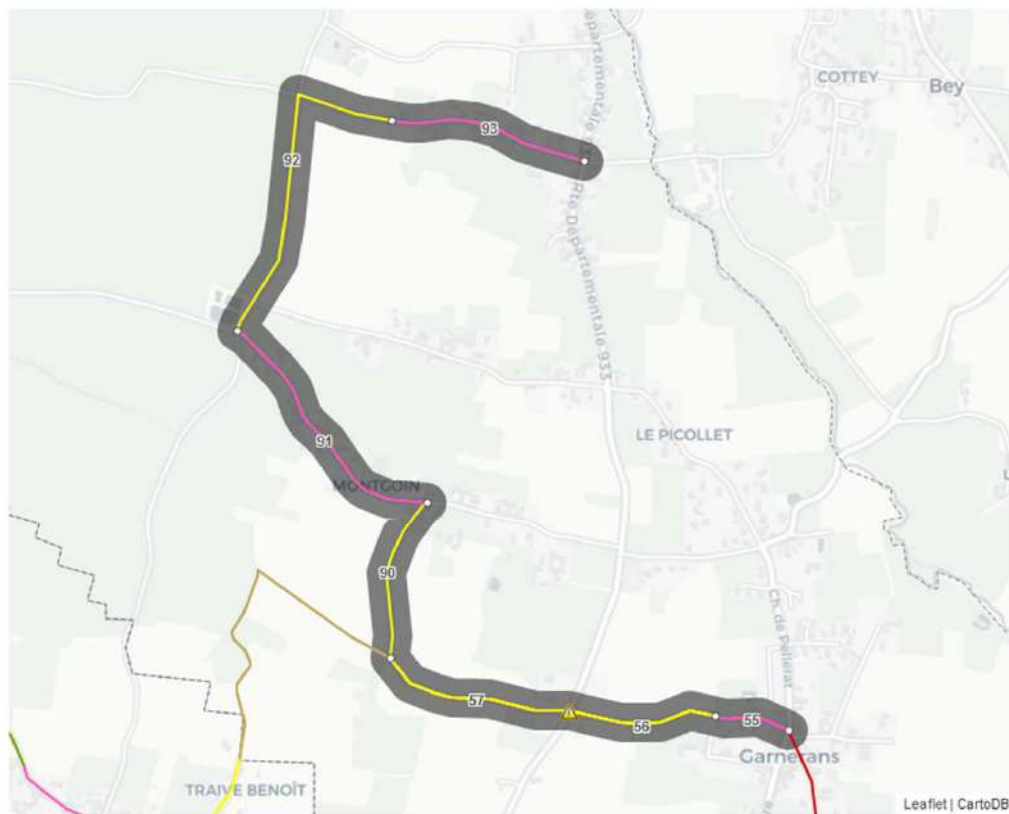
- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées













Longueur totale	5.07 km
<i>Dont existant : 1.25 / à signaler : 3.48 / à reprendre : - / à aménager : 0.34 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Saint-Didier-sur-Chalaronne, Garnerans, Illiat
Coût restant d'aménagements	11 379 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	2 892 €
Coût restant GLOBAL	14 271 €
Coût entretien annuel	6 204 €/an
Coût mètre linéaire	3,7 €/ml

Itinéraire 6 : Garnerans bourg <> Garnerans Les Leynards

Garnerans bourg <> Garnerans Les Leynards



Légende

-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	3.31 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 3.31 / à reprendre : - / à aménager : - km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Garnerans
Coût restant d'aménagements	3 960 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	1 719 €
Coût restant GLOBAL	5 679 €
Coût entretien annuel	49 €/an
Coût mètre linéaire	1,7 €/ml

Itinéraire 7 : Saint-Didier-sur-Chalaronne <> V50

Financé par



Saint-Didier-sur-Chalaronne <> V50



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées















Longueur totale	2.97 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 2.58 / à reprendre : - / à aménager : 0.39 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Saint-Didier-sur-Chalaronne
Coût restant d'aménagements	129 378 € ¹
Coût restant des intersections	0 € ¹
Coût restant de jalonnement	1 845 € ¹
Coût restant GLOBAL	131 223 €
Coût entretien annuel	3 130 €/an
Coût mètre linéaire	44,1 €/ml ¹

Itinéraire 8 : Desserte Parc Actival et collège de Thoissey

Desserte Parc Actival et collège de Thoissey



Légende

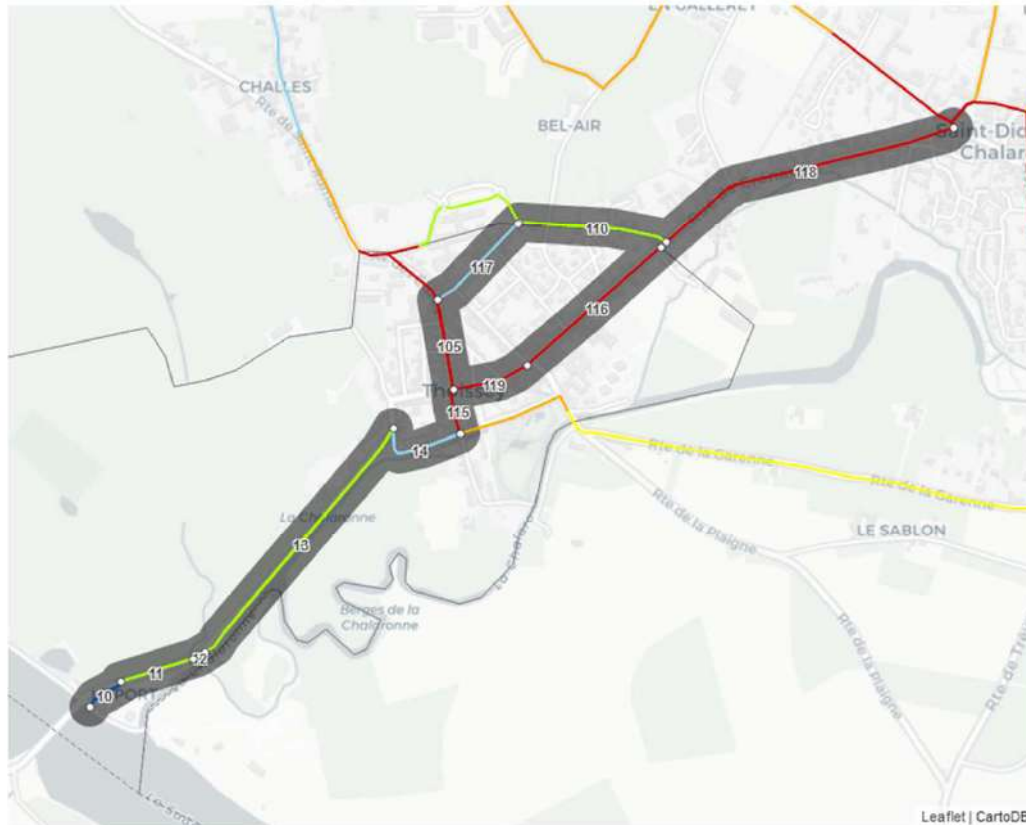
-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées














Longueur totale	3.14 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 1.01 / à reprendre : - / à aménager : 2.13 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Thoissey, Saint-Didier-sur-Chalaronne
Coût restant d'aménagements	72 288 € ¹
Coût restant des intersections	0 € ¹
Coût restant de jalonnement	4 707 € ¹
Coût restant GLOBAL	76 995 €
Coût entretien annuel	7 537 €/an
Coût mètre linéaire	24,5 €/ml ¹

Itinéraire 9 : Thoissey <> Saint-Didier-sur-Chalaronne





Thoissey <> Saint-Didier-sur-Chalaronne



Légende

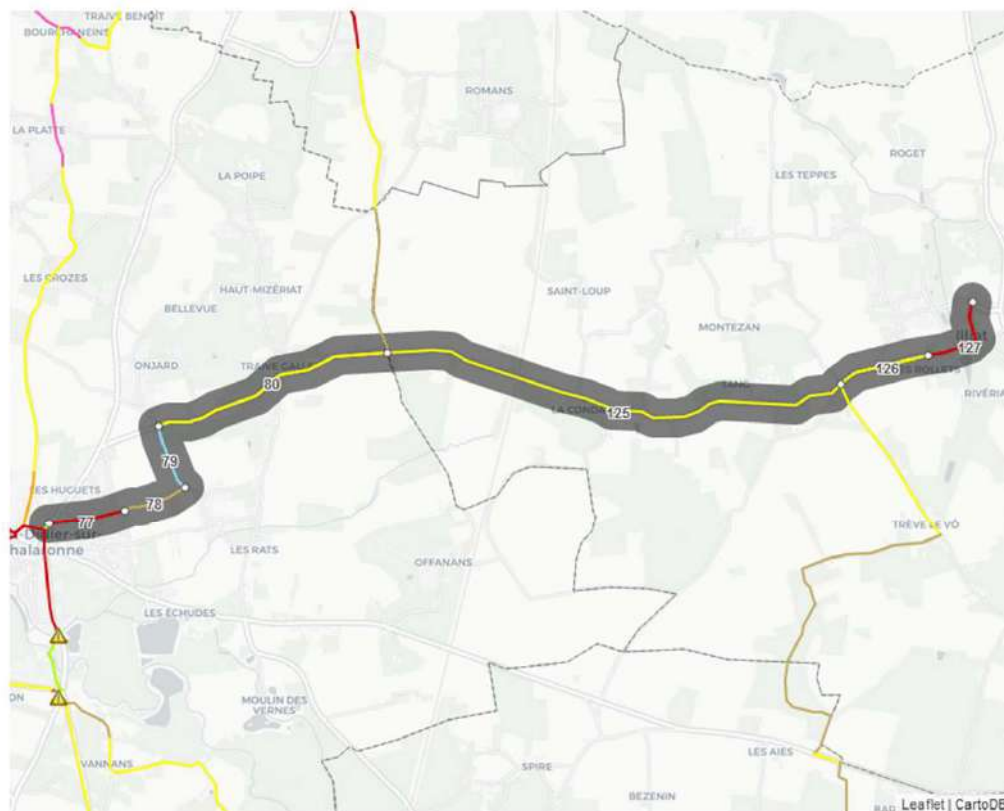
-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCS
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	3.46 km
<i>Dont existant : 0.22 / à signaler : 1.88 / à reprendre : 0.68 / à aménager : 0.69 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Thoissey, Saint-Didier-sur-Chalaronne
Coût restant d'aménagements	91 398 € 
Coût restant des intersections	0 € 
Coût restant de jalonement	4 047 € 
Coût restant GLOBAL	95 445 €
Coût entretien annuel	5 987 €/an
Coût mètre linéaire	29,4 €/ml 

Itinéraire 10 : Saint-Didier-sur-Chalaronne <> Illiat

Saint-Didier-sur-Chalaronne <> Illiat



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

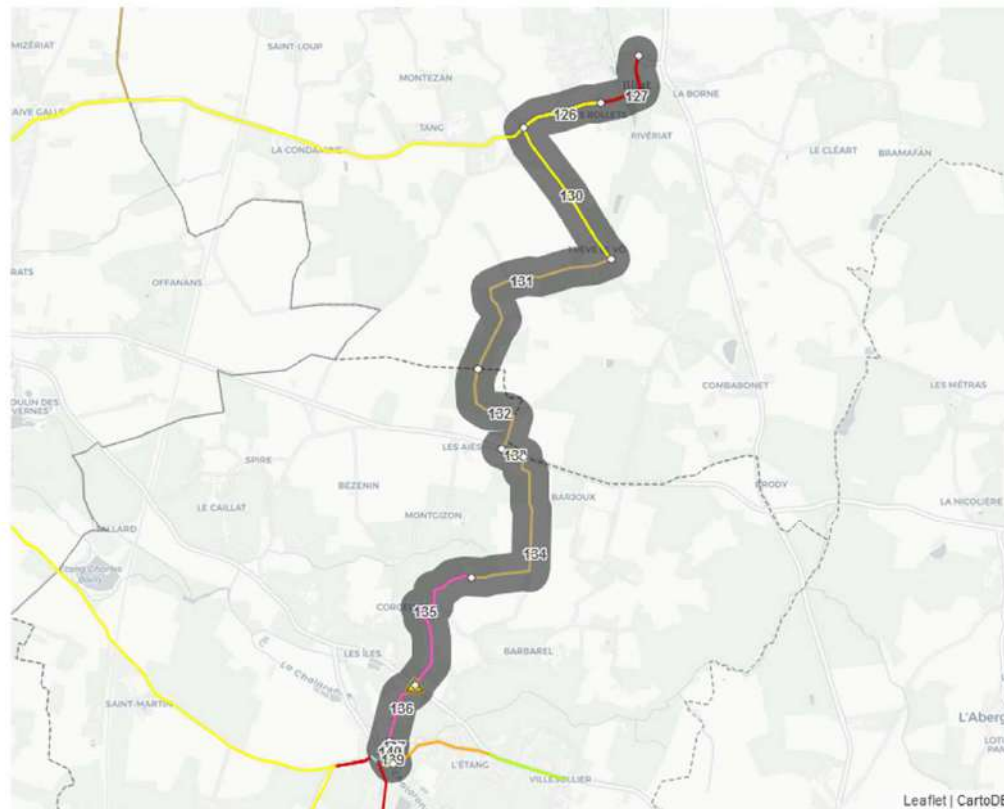
Longueur totale	6.50 km
<i>Dont existant : 0.38 / à signaler : 5.06 / à reprendre : - / à aménager : 1.07 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Saint-Didier-sur-Chalaronne, Illiat
Coût restant d'aménagements	30 108 € ¹
Coût restant des intersections	0 € ¹
Coût restant de jalonnement	3 925 € ¹
Coût restant GLOBAL	34 033 €
Coût entretien annuel	2 094 €/an
Coût mètre linéaire	5,6 €/ml ¹

Itinéraire 11 : Illiat <> Saint-Etienne-sur-Chalaronne

Financé par



Illiat <> Saint-Etienne-sur-Chalaronne



Légende

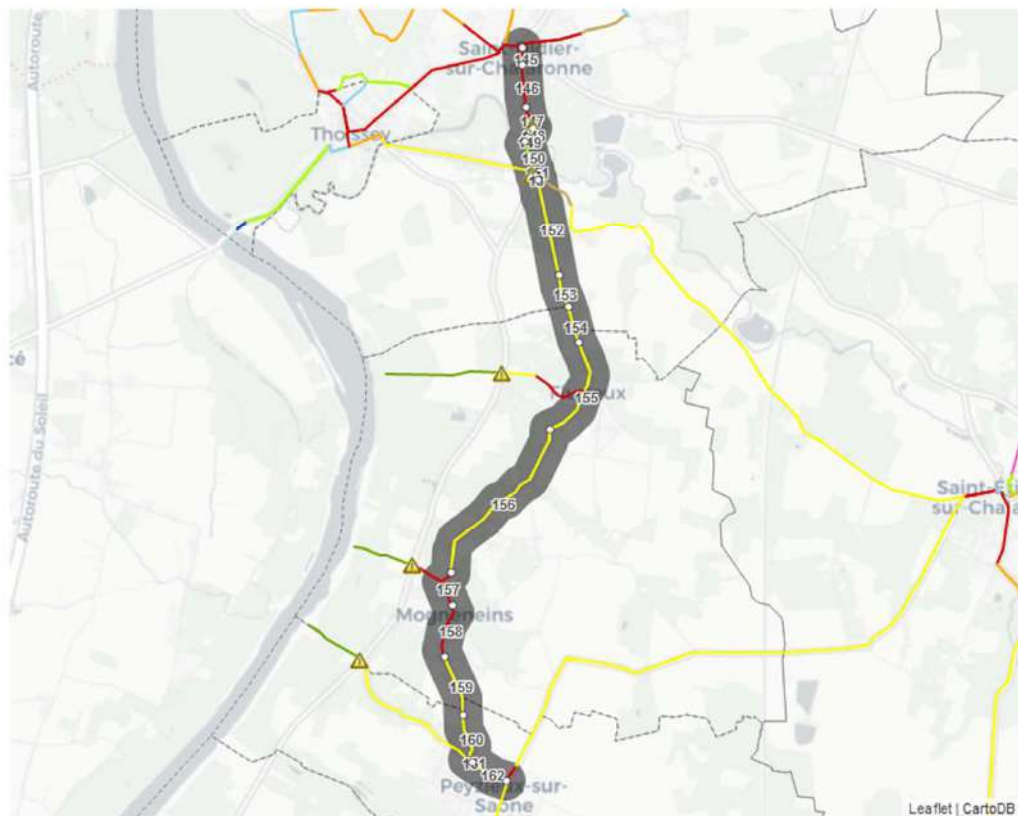
- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	7.39 km
<i>Dont existant : 1.22 / à signaler : 2.91 / à reprendre : 2.18 / à aménager : 1.07 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Saint-Étienne-sur-Chalaronne, Illiat
Coût restant d'aménagements	69 581 €
Coût restant des intersections	1 200 €
Coût restant de jalonnement	3 895 €
Coût restant GLOBAL	74 676 €
Coût entretien annuel	16 957 €/an
Coût mètre linéaire	12,1 €/ml

Itinéraire 12 : Saint-Didier-sur-Chalaronne <> Peyzieux-sur-Saône

Saint-Didier-sur-Chalaronne <> Peyzieux-sur-Saône



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	6.39 km
<i>Dont existant : 0.66 / à signaler : 5.24 / à reprendre : - / à aménager : 0.50 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Saint-Didier-sur-Chalaronne, Mogneneins, Peyzieux-sur-Saône
Coût restant d'aménagements	22 680 €
Coût restant des intersections	600 €
Coût restant de jalonnement	4 111 €
Coût restant GLOBAL	27 391 €
Coût entretien annuel	1 598 €/an
Coût mètre linéaire	4,8 €/ml

Itinéraire 13 : Mogneneins <> VR50

Financé par



Mogneneins <> VR50



Légende

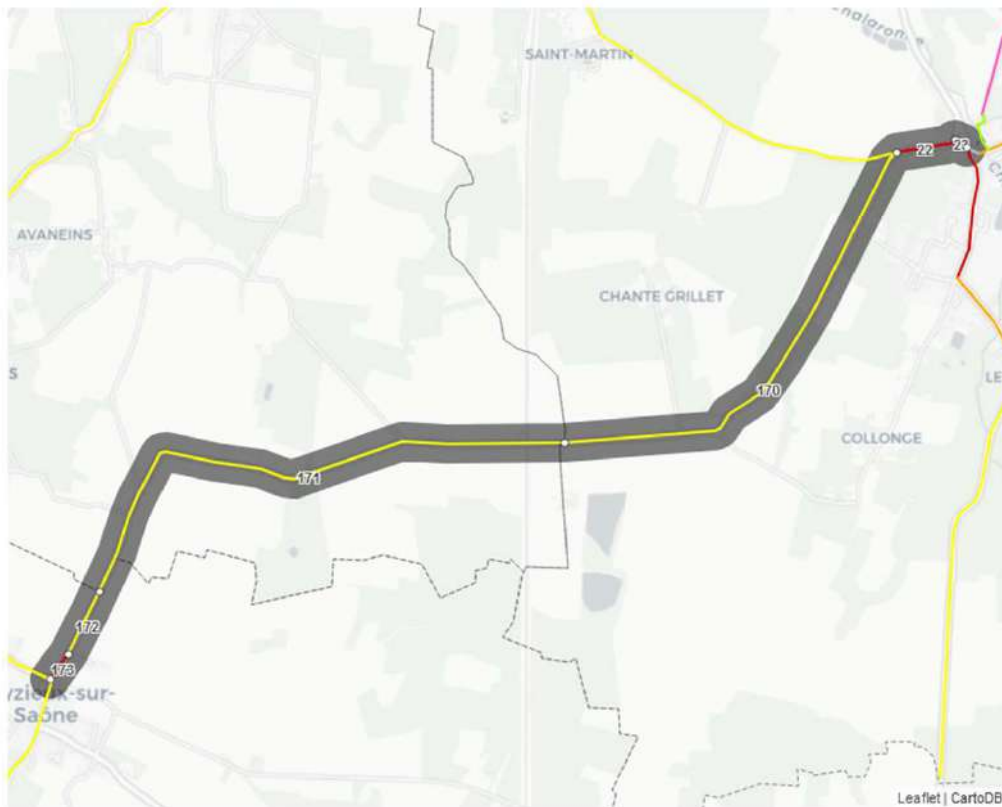
- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	0.73 km
<i>Dont existant : 0.10 / à signaler : 0.62 / à reprendre : - / à aménager : - km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Mogneneins
Coût restant d'aménagements	855 €
Coût restant des intersections	1 200 €
Coût restant de jalonnement	1 088 €
Coût restant GLOBAL	3 143 €
Coût entretien annuel	8 €/an
Coût mètre linéaire	5,0 €/ml

Itinéraire 14 : Saint-Etienne-sur-Chalaronne <> Pezieux-sur-Saône

Saint-Etienne-sur-Chalaronne <> Pezieux-sur-Saône



Légende

- ▲ Intersections à traiter
- ▲ Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	5,08 km
Dont existant : 0,25 / à signaler : 4,64 / à reprendre : 0,06 / à aménager : 0,12 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Mogneneins, Pezieux-sur-Saône, Saint-Étienne-sur-Chalaronne
Coût restant d'aménagements	7 364 € ⓘ
Coût restant des intersections	0 € ⓘ
Coût restant de jalonnement	2 183 € ⓘ
Coût restant GLOBAL	9 547 €
Coût entretien annuel	92 €/an
Coût mètre linéaire	2,0 €/ml ⓘ

Itinéraire 15 : Peyzieux-sur-Saône <> V50

Financé par



📍 Peyzieux-sur-Saône <> V50



☰ Légende

- ⚠ Intersections à traiter
- 🚧 Travaux réalisés
- 🚲 Bande cyclable
- 🛤 Chemin
- 🛤 CVCB
- 🚲 Double sens cyclable
- 🚲 Piste cyclable
- 🛤 Route partagée
- 🛤 Route partagée 30 km/h
- 🛤 Route partagée à accès restreint
- 🚲 Vélorue
- 🛤 Voie verte
- 🛤 Zone 30
- 🛤 Zone de rencontre

📊 Données chiffrées

Longueur totale	2.01 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 2.01 / à reprendre : - / à aménager : - km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Mogneneins, Peyzieux-sur-Saône
Coût restant d'aménagements	4 248 € ⓘ
Coût restant des intersections	2 800 € ⓘ
Coût restant de jalonnement	1 013 € ⓘ
Coût restant GLOBAL	8 060 €
Coût entretien annuel	24 €/an
Coût mètre linéaire	4,0 €/ml ⓘ

Itinéraire 16 : Genouilleux <> V50

Financé par



Genouilleux <> V50



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	0.70 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 0.70 / à reprendre : - / à aménager : - km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Genouilleux
Coût restant d'aménagements	853 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	701 €
Coût restant GLOBAL	1 554 €
Coût entretien annuel	7 €/an
Coût mètre linéaire	2,2 €/ml

Itinéraire 17 : Guéreins <> V50





Guéreins <> V50



Légende

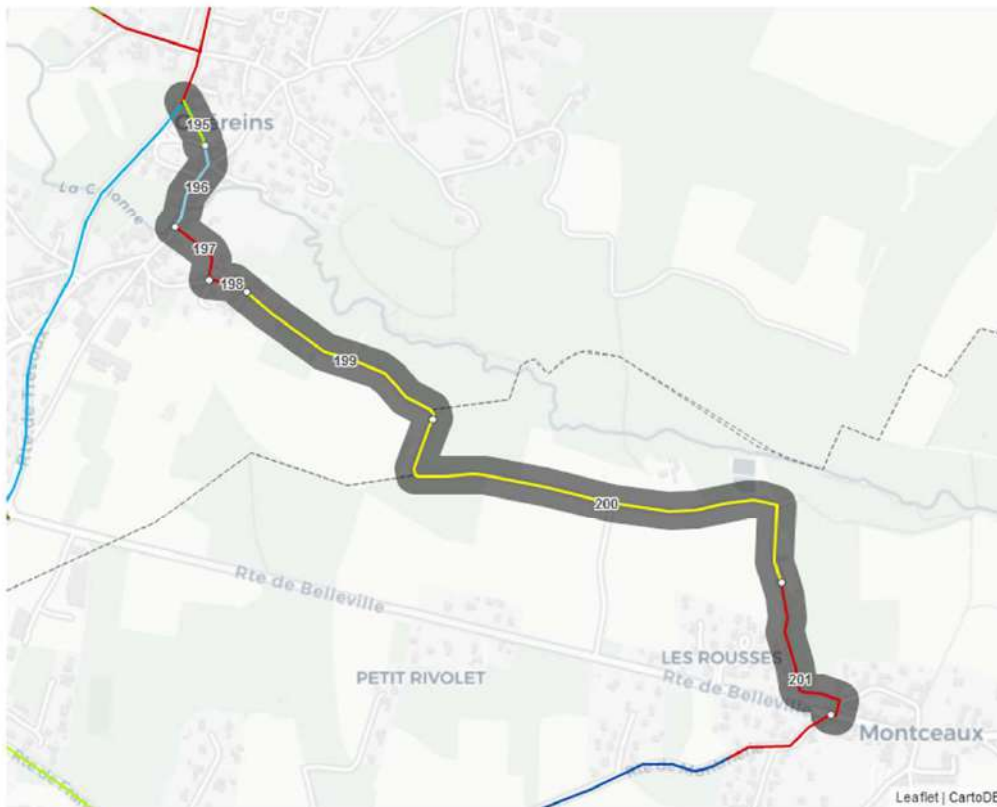
-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	0.61 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 0.61 / à reprendre : - / à aménager : - km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Guéreins
Coût restant d'aménagements	804 € 
Coût restant des intersections	0 € 
Coût restant de jalonnement	459 € 
Coût restant GLOBAL	1 263 €
Coût entretien annuel	6 €/an
Coût mètre linéaire	2,1 €/ml 

Itinéraire 18 : Guéreins<> Montceaux

Guéreins<> Montceaux



Légende

- ▲ Intersections à traiter
- ▲ Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

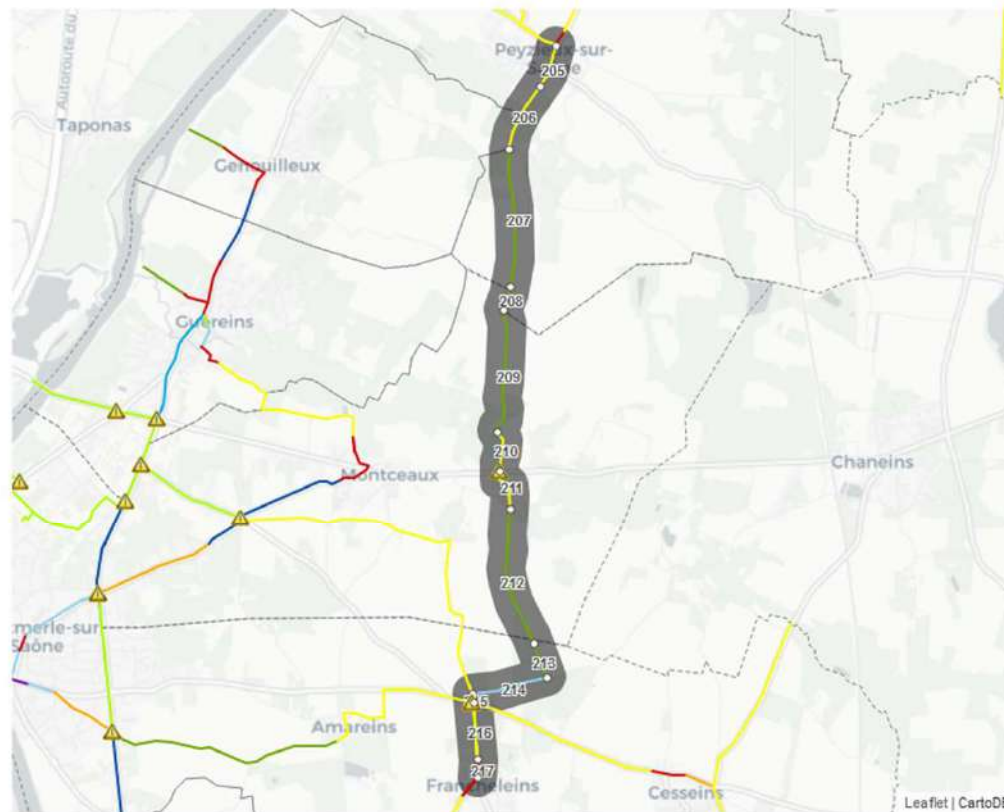
Longueur totale	2.41 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 2.18 / à reprendre : - / à aménager : 0.23 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Guéreins, Montceaux
Coût restant d'aménagements	6 702 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	1 832 €
Coût restant GLOBAL	8 534 €
Coût entretien annuel	600 €/an
Coût mètre linéaire	3,5 €/ml

Itinéraire 19 : Peyzieux-sur-Saône <> Francheleins

Financé par



Peyzieux-sur-Saône <> Francheleins



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	6.83 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 6.31 / à reprendre : - / à aménager : 0.52 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Genouilleux, Francheleins, Peyzieux-sur-Saône, Montceaux
Coût restant d'aménagements	17 314 €
Coût restant des intersections	2 400 €
Coût restant de jalonnement	2 864 €
Coût restant GLOBAL	22 578 €
Coût entretien annuel	467 €/an
Coût mètre linéaire	3,3 €/ml

Itinéraire 20 : Montmerle-sur-Saône <> Montceaux

Financé par



Montmerle-sur-Saône <> Montceaux



Légende

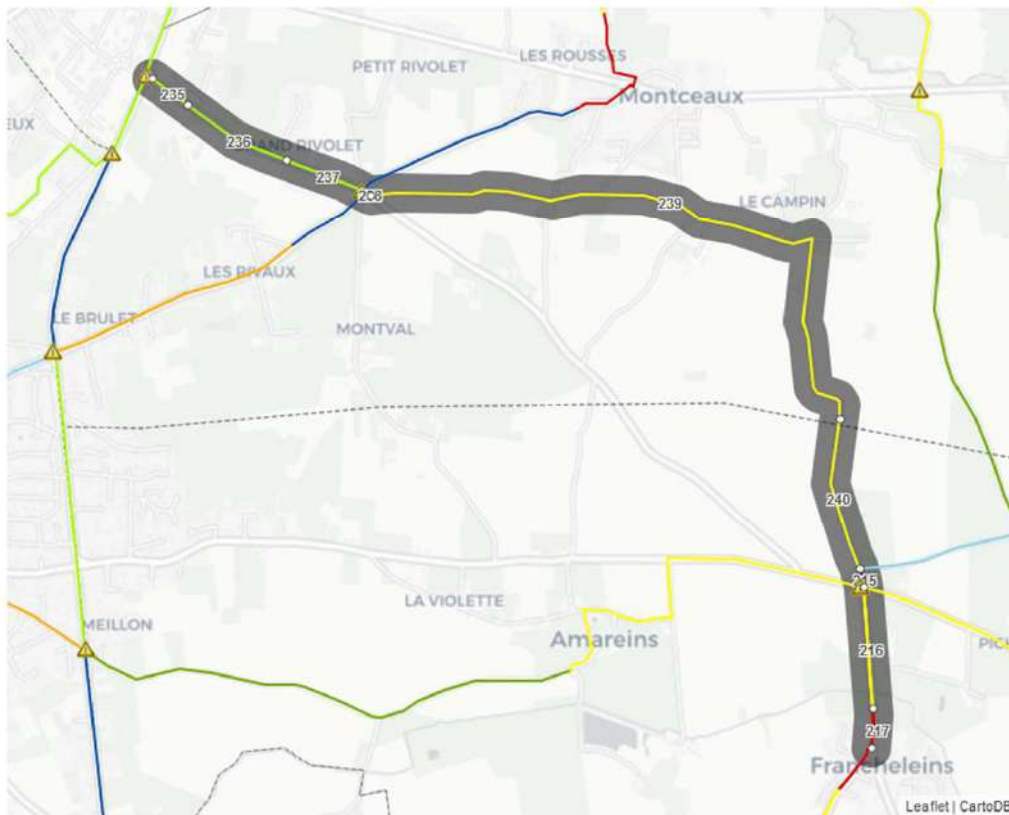
- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées















Longueur totale	2,48 km
<i>Dont existant : 0,24 / à signaler : 1,24 / à reprendre : - / à aménager : 1,00 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Montceaux
Coût restant d'aménagements	431 804 €
Coût restant des intersections	10 100 €
Coût restant de jalonnement	2 260 €
Coût restant GLOBAL	444 164 €
Coût entretien annuel	9 156 €/an
Coût mètre linéaire	198,3 €/ml

Itinéraire 21 : Parc du Visiosport <> Francheleins

Parc du Visiosport <> Francheleins



Légende

-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorus
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées

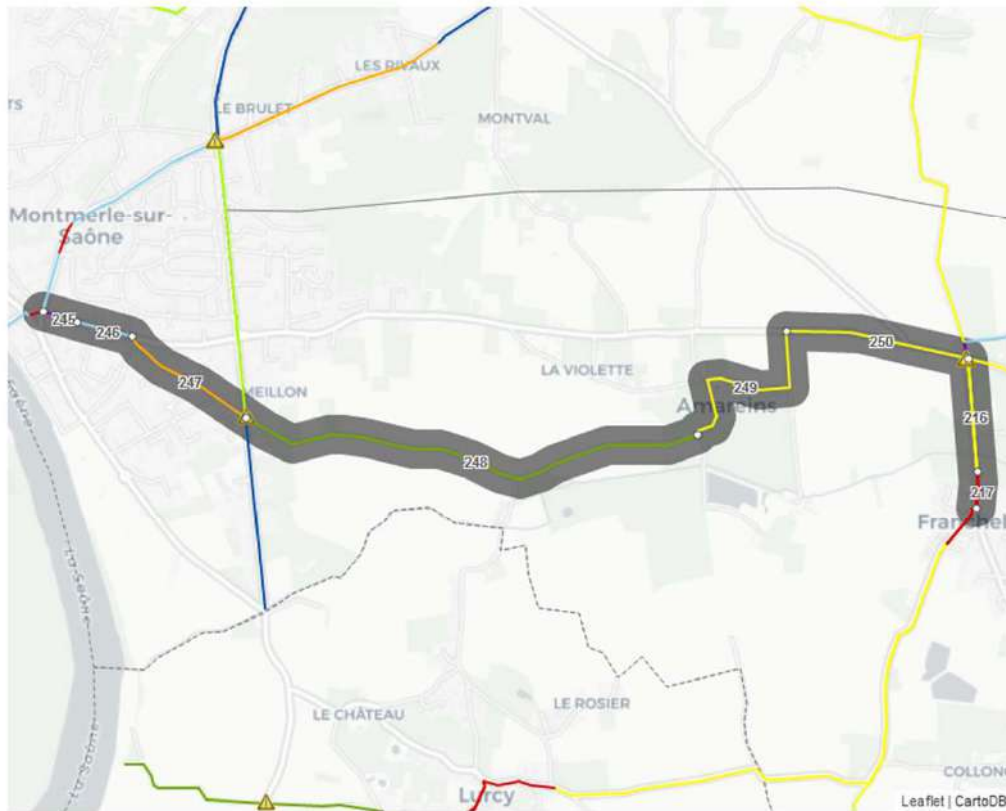
Longueur totale	4,73 km
Dont existant : 0,92 / à signaler : 3,63 / à reprendre : - / à aménager : 0,18 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Francheleins, Montceaux
Coût restant d'aménagements	14 829 €
Coût restant des intersections	1 200 €
Coût restant de jalonnement	2 807 €
Coût restant GLOBAL	18 836 €
Coût entretien annuel	3 659 €/an
Coût mètre linéaire	4,9 €/ml

Itinéraire 22 : Montmerle-sur-Saône <> Francheleins

Financé par



Montmerle-sur-Saône <> Francheleins



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	5,16 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 4,04 / à reprendre : - / à aménager : 1,11 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Montmerle-sur-Saône, Francheleins
Coût restant d'aménagements	24 485 €
Coût restant des intersections	3 400 €
Coût restant de jalonnement	3 002 €
Coût restant GLOBAL	30 887 €
Coût entretien annuel	2 087 €/an
Coût mètre linéaire	6,0 €/ml

Itinéraire 23 : Montmerle-sur-Saône <> V50

Financé par



Montmerle-sur-Saône <> V50



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

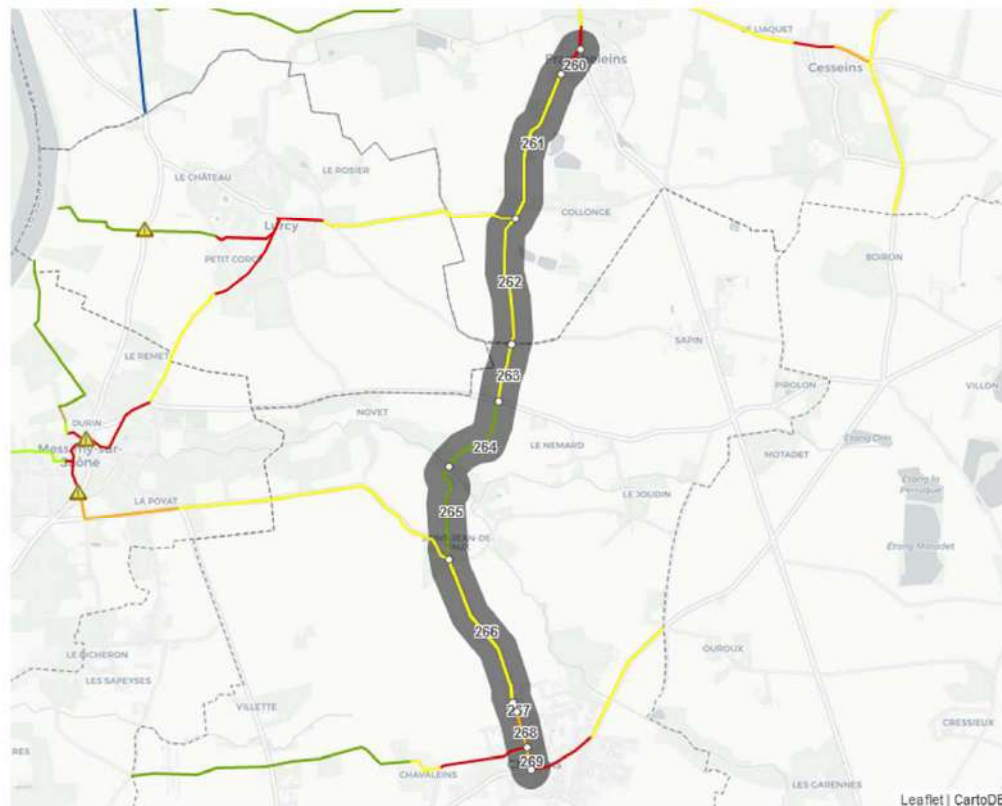
Longueur totale	1.26 km
<i>Dont existant : 0.06 / à signaler : 1.06 / à reprendre : - / à aménager : 0.14 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Montmerle-sur-Saône
Coût restant d'aménagements	14 749 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	1 886 €
Coût restant GLOBAL	16 635 €
Coût entretien annuel	662 €/an
Coût mètre linéaire	13,9 €/ml

Itinéraire 24 : Francheleins <> Chaleins

Financé par



Francheleins <> Chaleins



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

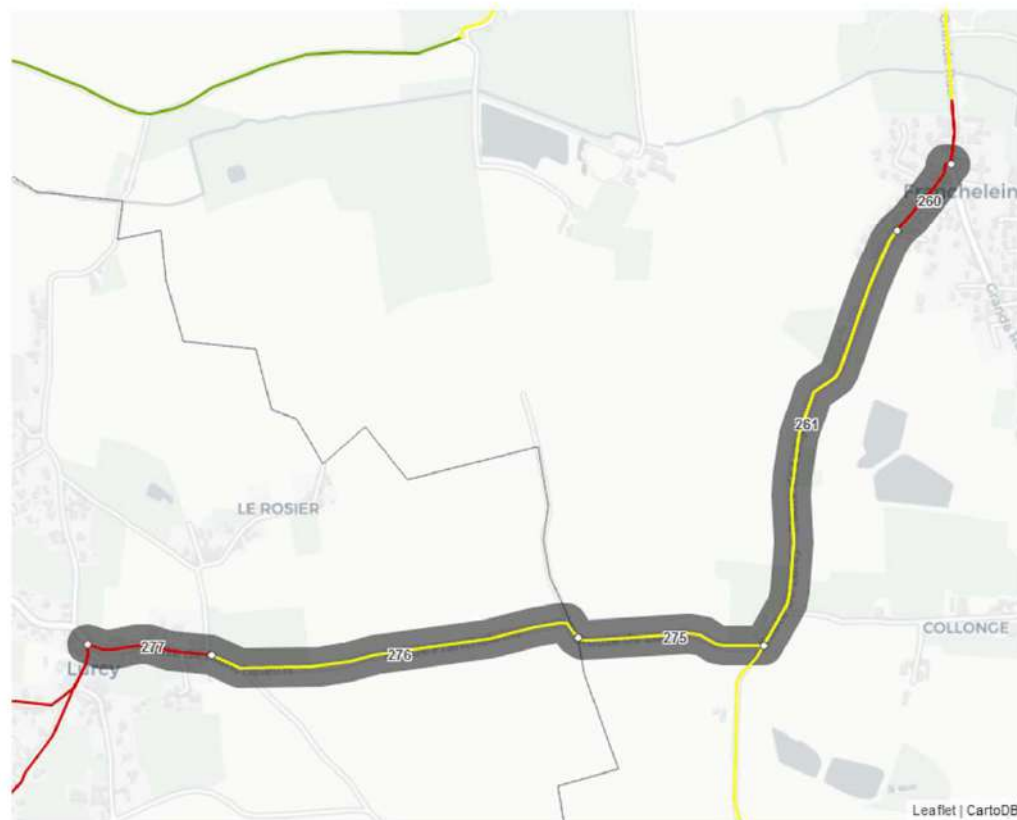
Longueur totale	5,34 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 4,67 / à reprendre : - / à aménager : 0,68 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Francheleins, Chaleins
Coût restant d'aménagements	21 177 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	2 554 €
Coût restant GLOBAL	23 731 €
Coût entretien annuel	1 523 €/an
Coût mètre linéaire	4,4 €/ml

Itinéraire 25 : Francheleins <> Lurcy

Financé par



Francheleins <> Lurcy



Légende

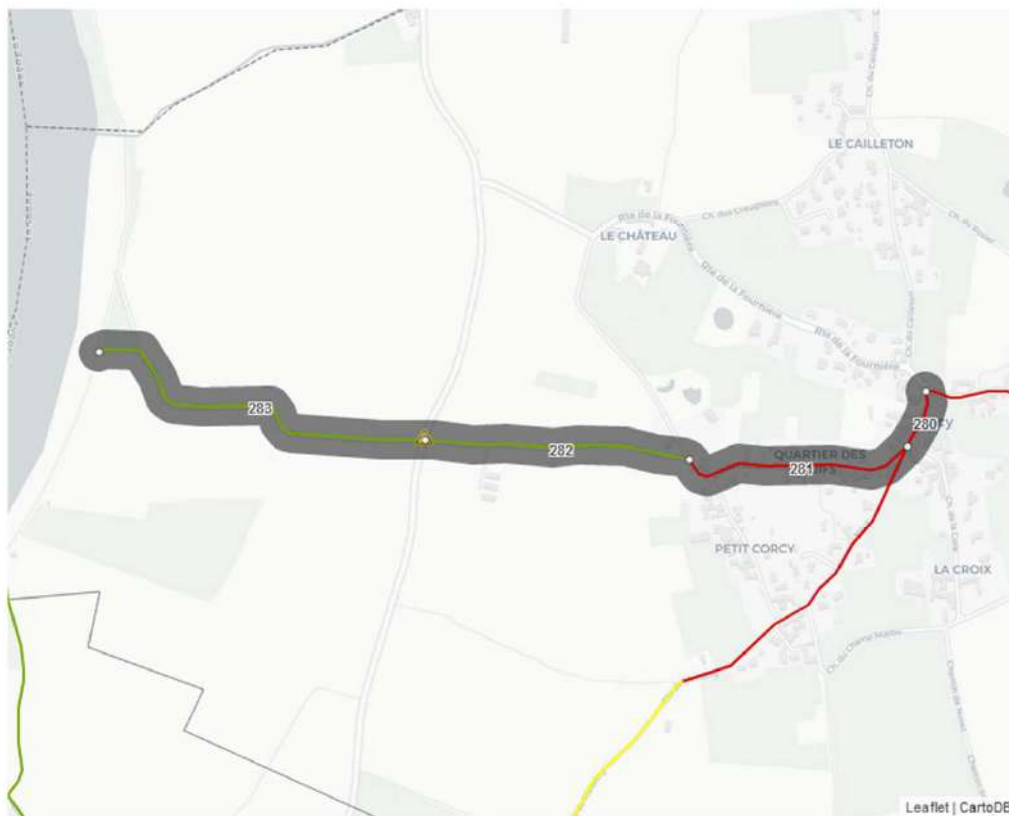
- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	2.90 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 2.39 / à reprendre : - / à aménager : 0.51 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Francheleins, Lurcy
Coût restant d'aménagements	14 437 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	1 548 €
Coût restant GLOBAL	15 984 €
Coût entretien annuel	34 €/an
Coût mètre linéaire	5,5 €/ml

Itinéraire 26 : Lurcy <> V50

Lurcy <> V50



Légende

-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées

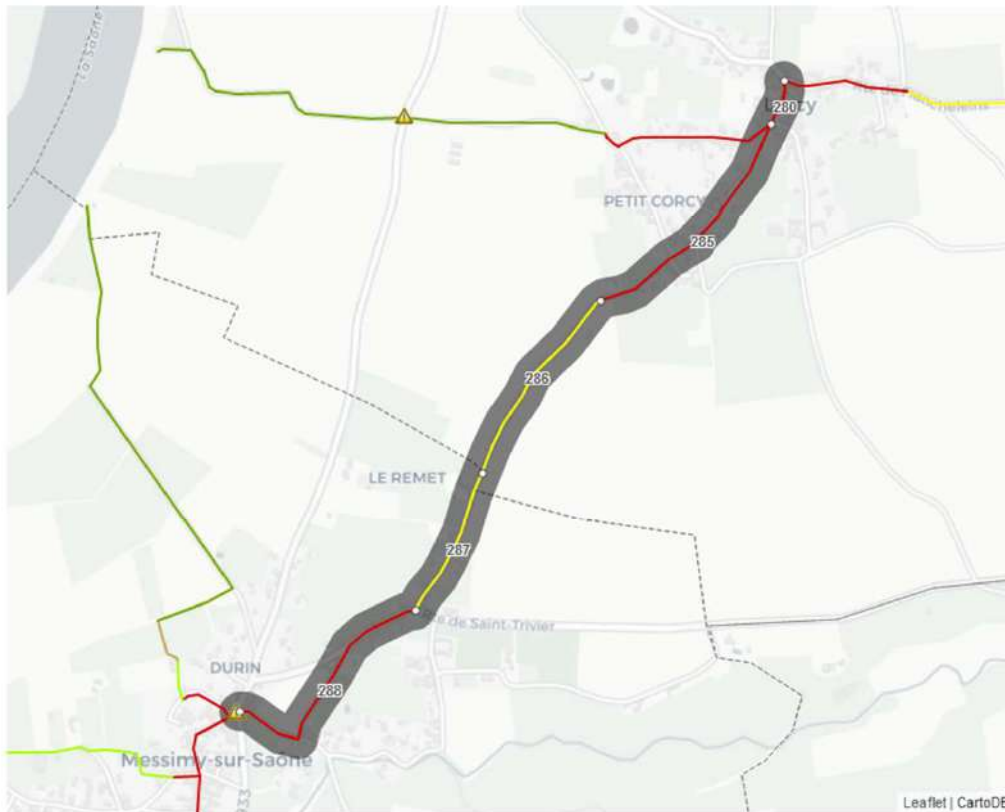
Longueur totale	1,67 km
<i>Dont existant : 0,11 / à signaler : 1,14 / à reprendre : - / à aménager : 0,42 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Lurcy
Coût restant d'aménagements	18 641 € ¹
Coût restant des intersections	1 200 € ¹
Coût restant de jalonnement	1 174 € ¹
Coût restant GLOBAL	21 015 €
Coût entretien annuel	21 €/an
Coût mètre linéaire	13,4 €/ml ¹

Itinéraire 27 : Lurcy <> Messimy-sur-Saône

Financé par



Lurcy <> Messimy-sur-Saône



Légende

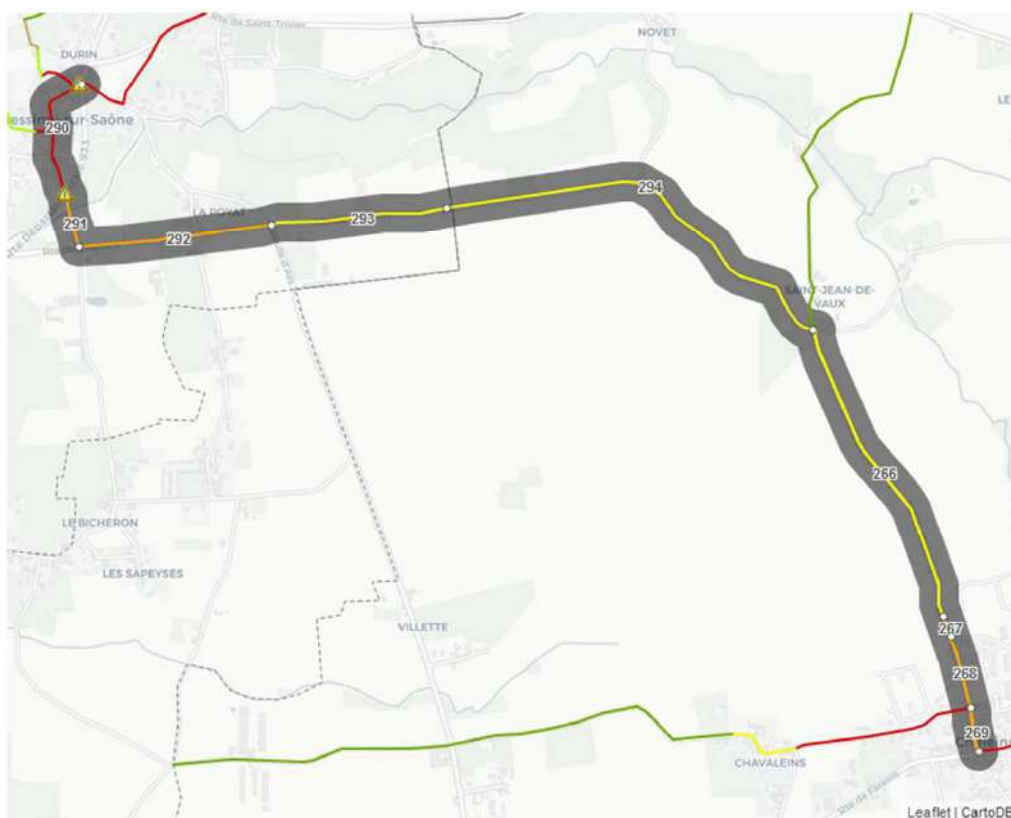
- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	2.16 km
<i>Dont existant : 0.11 / à signaler : 0.86 / à reprendre : - / à aménager : 1.19 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Lurcy, Messimy-sur-Saône
Coût restant d'aménagements	48 646 €
Coût restant des intersections	1 200 €
Coût restant de jalonnement	2 238 €
Coût restant GLOBAL	52 084 €
Coût entretien annuel	34 €/an
Coût mètre linéaire	25,4 €/ml

Itinéraire 28 : Messimy-sur-Saône <> Chaleins

Messimy-sur-Saône <> Chaleins



Légende

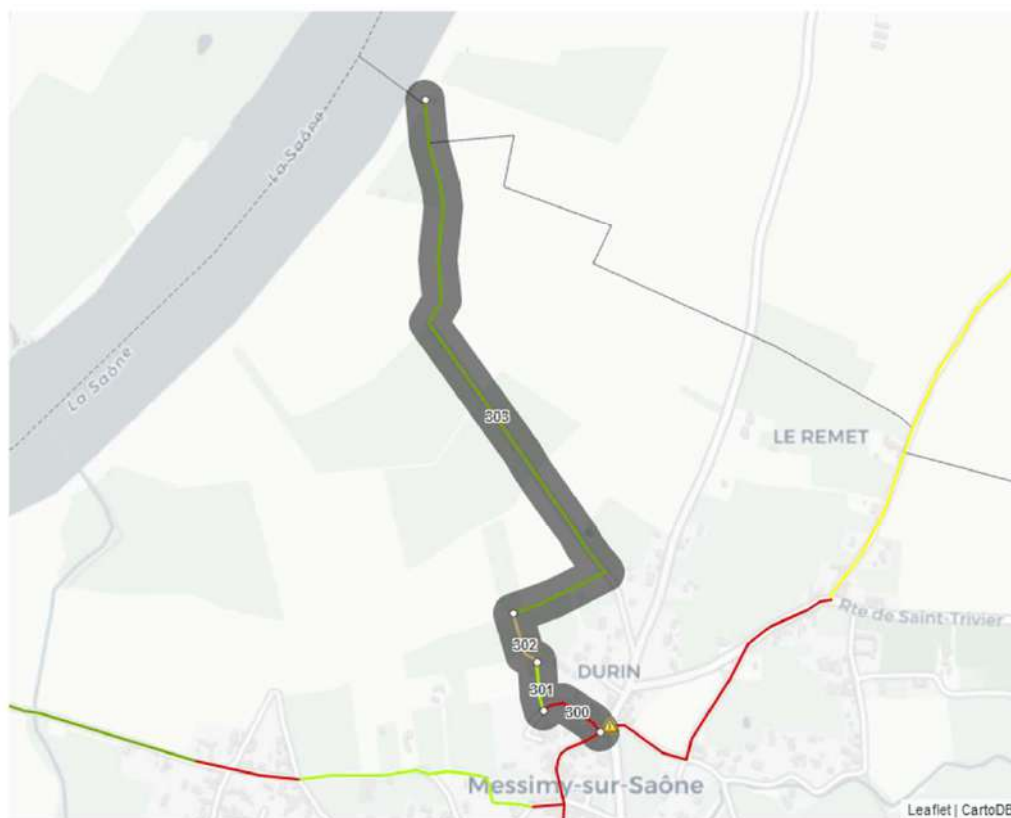
- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	4.83 km
Dont existant : 0.43 / à signaler : 3.10 / à reprendre : - / à aménager : 1.30 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Chaleins, Messimy-sur-Saône
Coût restant d'aménagements	39 594 €
Coût restant des intersections	1 200 €
Coût restant de jalonnement	2 646 €
Coût restant GLOBAL	43 440 €
Coût entretien annuel	4 130 €/an
Coût mètre linéaire	9,9 €/ml

Itinéraire 29 : Messimy-sur-Saône <> V50 via chemin du Liamby

Messimy-sur-Saône <> V50 via chemin du Liamby



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	1.55 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 1.44 / à reprendre : - / à aménager : 0.11 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Lurcy, Messimy-sur-Saône
Coût restant d'aménagements	11 313 € ¹
Coût restant des intersections	0 € ¹
Coût restant de jalonnement	778 € ¹
Coût restant GLOBAL	12 092 €
Coût entretien annuel	954 €/an
Coût mètre linéaire	7,8 €/ml ¹

Itinéraire 30 : Messimy-sur-Saône <> V50 via chemin de Prenois

Financé par



Messimy-sur-Saône <> V50 via chemin de Prenois



Légende

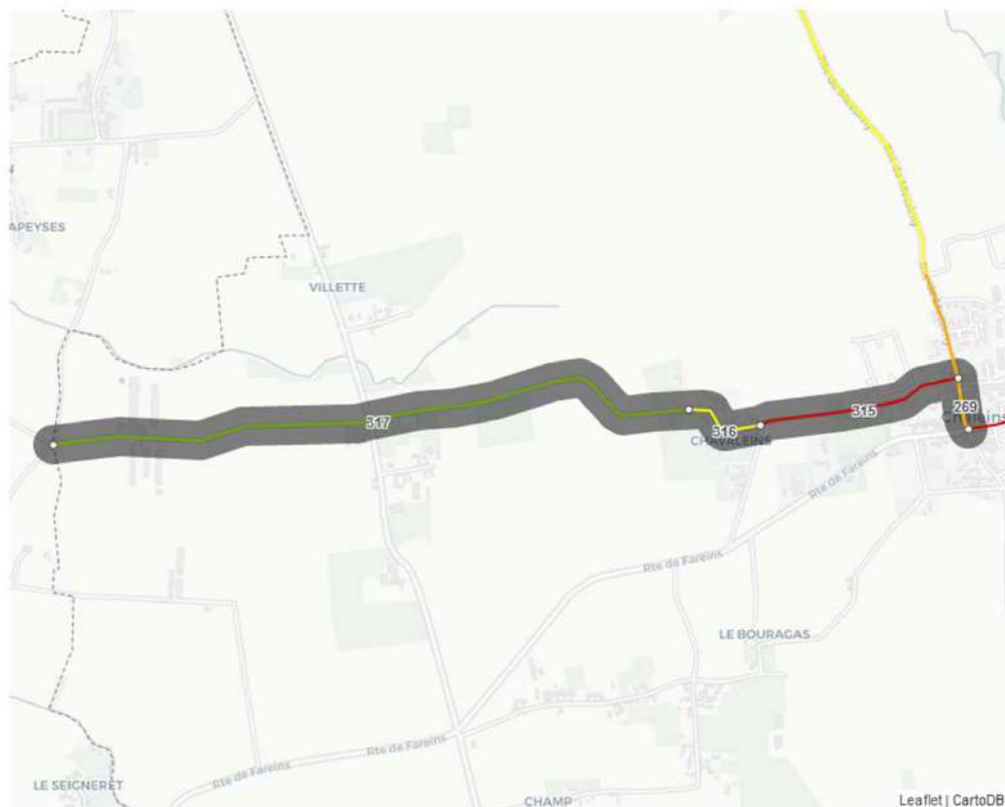
- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	1.45 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 0.90 / à reprendre : - / à aménager : 0.55 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Messimy-sur-Saône
Coût restant d'aménagements	52 238 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonement	2 171 €
Coût restant GLOBAL	54 408 €
Coût entretien annuel	2 310 €/an
Coût mètre linéaire	37,6 €/ml

Itinéraire 31 : Chaleins <> Fareins

Chaleins <> Fareins



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	2.93 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 2.77 / à reprendre : - / à aménager : 0.15 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Chaleins
Coût restant d'aménagements	7 518 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	1 849 €
Coût restant GLOBAL	9 367 €
Coût entretien annuel	511 €/an
Coût mètre linéaire	3,2 €/ml

Itinéraire 32 : Chaleins <> Saint-Trivier-sur-Moignans

Financé par



Chaleins <> Saint-Trivier-sur-Moignans



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	1,35 km
<i>Dont existant : 0,08 / à signaler : 1,27 / à reprendre : - / à aménager : - km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Chaleins
Coût restant d'aménagements	1 270 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	1 326 €
Coût restant GLOBAL	2 596 €
Coût entretien annuel	18 €/an
Coût mètre linéaire	2,0 €/ml

Itinéraire 33 : Francheleins <> Cesseins

Financé par



Francheleins <> Cesseins



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

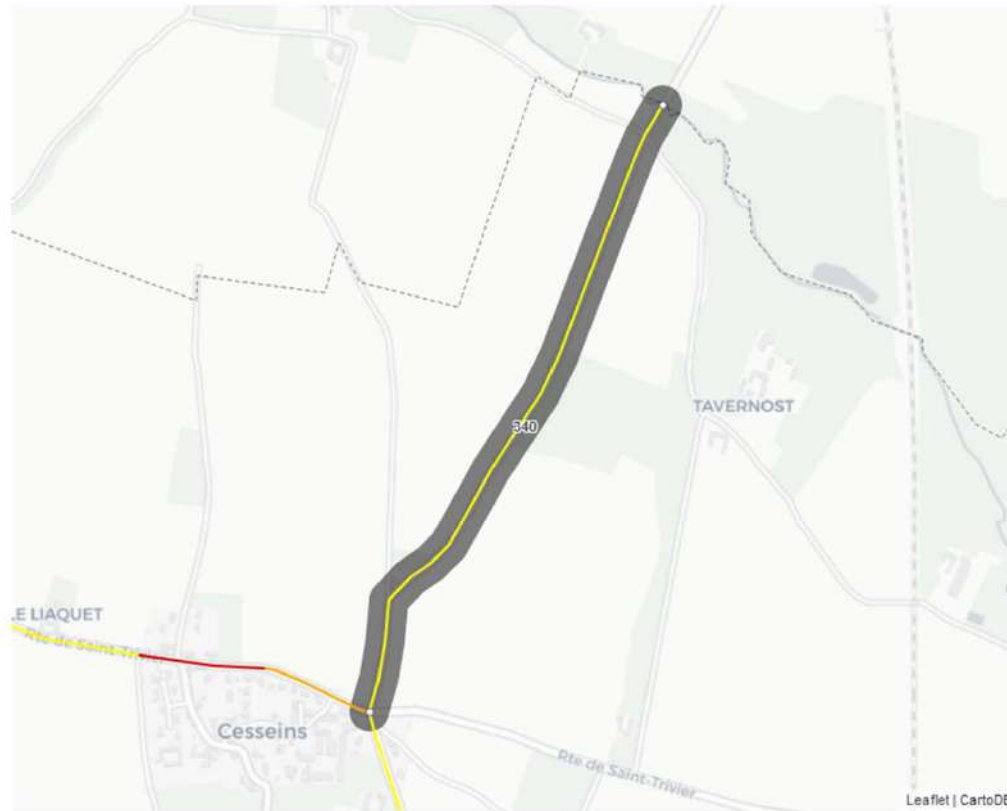
Longueur totale	2.12 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 0.28 / à reprendre : - / à aménager : 1.84 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Francheleins
Coût restant d'aménagements	8 103 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	1 024 €
Coût restant GLOBAL	9 127 €
Coût entretien annuel	804 €/an
Coût mètre linéaire	4.3 €/ml

Itinéraire 34 : Cesseins <> liaison nord (direction Chaneins)

Financé par



Cesseins <> liaison nord (direction Chaneins)



Légende

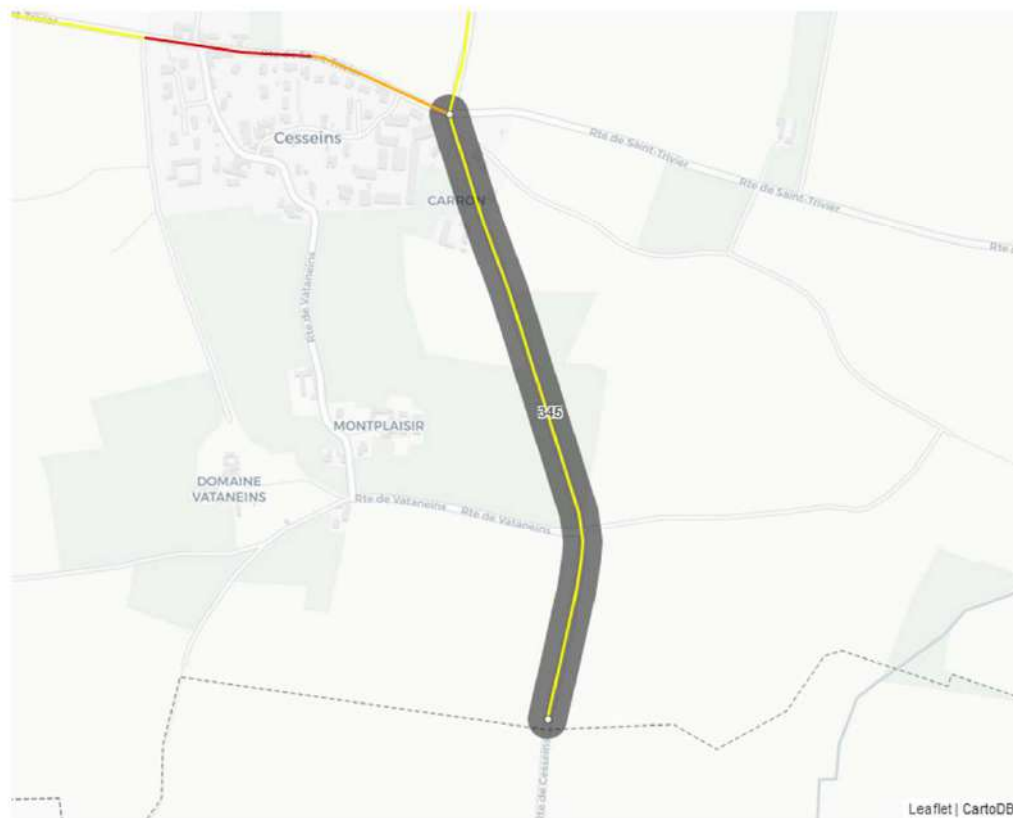
- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées





Longueur totale	1.51 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 1.51 / à reprendre : - / à aménager : - km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Francheleins
Coût restant d'aménagements	1 511 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	499 €
Coût restant GLOBAL	2 010 €
Coût entretien annuel	15 €/an
Coût mètre linéaire	1,3 €/ml

Itinéraire 35 : Cesseins <> liaison sud (direction Chaleins)

Cesseins <> liaison sud (direction Chaleins)



Légende

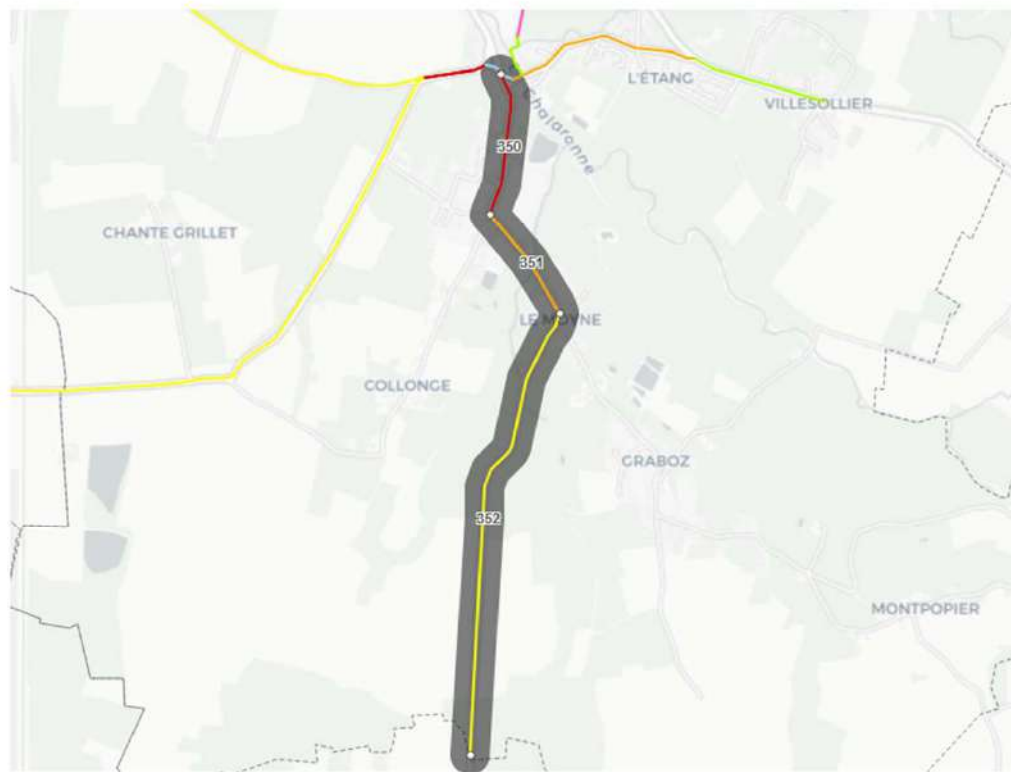
-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées















Longueur totale	1.05 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 1.05 / à reprendre : - / à aménager : - km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Francheleins
Coût restant d'aménagements	1 048 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	346 €
Coût restant GLOBAL	1 394 €
Coût entretien annuel	10 €/an
Coût mètre linéaire	1,3 €/ml

Itinéraire 36 : Saint-Etienne-sur-Chalaronne <> liaison sud (direction Chaneins)

Saint-Etienne-sur-Chalaronne <> liaison sud (direction Chaneins)



Légende

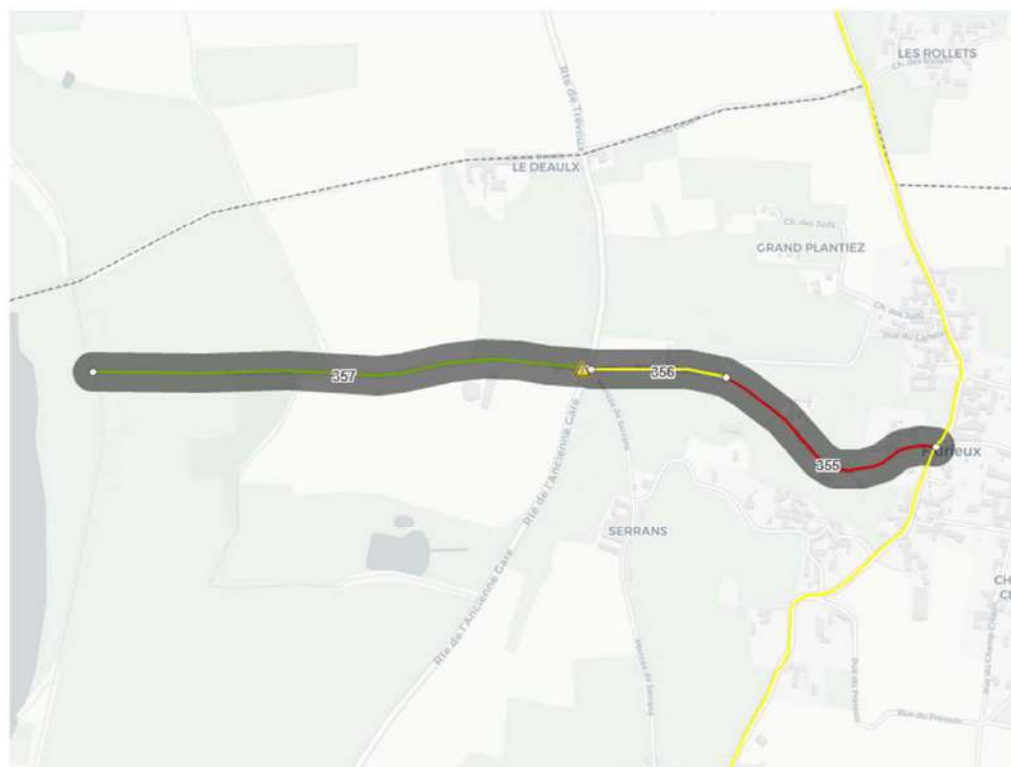
-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	2,78 km
Dont existant : 0,56 / à signaler : 1,76 / à reprendre : - / à aménager : 0,47 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Saint-Étienne-sur-Chalaronne
Coût restant d'aménagements	13 439 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	2 119 €
Coût restant GLOBAL	15 558 €
Coût entretien annuel	1 495 €/an
Coût mètre linéaire	7,0 €/ml

Itinéraire 37 : Flurieux <> V50

Flurieux <> V50



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées








Longueur totale	1.57 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 1.57 / à reprendre : - / à aménager : - km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Mogneneins
Coût restant d'aménagements	2 018 € ¹
Coût restant des intersections	600 € ¹
Coût restant de jalonnement	1 042 € ¹
Coût restant GLOBAL	3 660 €
Coût entretien annuel	16 €/an
Coût mètre linéaire	2,3 €/ml ¹

Itinéraire 38 : Liaison Montmerle-sur-Saône <> V50 via la rue de l'Industrie





Liaison Montmerle-sur-Saône <> V50 via la rue de l'Industrie



Légende

-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	1.68 km
<i>Dont existant : 0.57 / à signaler : - / à reprendre : - / à aménager : 1.10 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Montmerle-sur-Saône, Montceaux
Coût restant d'aménagements	551 032 € 
Coût restant des intersections	21 200 € 
Coût restant de jalonement	2 517 € 
Coût restant GLOBAL	574 749 €
Coût entretien annuel	6 376 €/an
Coût mètre linéaire	521,0 €/ml 

4.

Etude d'opportunité de déploiement des aires de covoiturage et des IRVE



1. Les études d'opportunités des aires de covoiturage

Les enjeux liés au covoiturage sur la CCVSC

- Aujourd'hui, **90% des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture par les actifs de la CCVSC**, on estime à 3% la part du covoiturage au quotidien (échelle nationale).
- Sur la CCVSC, le **secteur du transport est la 2^{ème} source d'émissions de GES (23%)** derrière l'agriculture (source PCAET). Le covoiturage est une réelle opportunité pour répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien mais aussi pour **réduire les émissions de GES**.
- Le territoire étant sous-dimensionné en aire de covoiturage, il est proposé **de créer un maillage cohérent en s'appuyant sur les principaux flux routiers et sur les aires/espaces existants** pour limiter l'autosolisme. Ainsi, **5 aires de covoiturage ont été identifiées comme stratégiques** et font l'objet d'une étude plus approfondie dans les pages suivantes :
 - Aire de Fareins ;
 - Aire de Francheleins ;
 - Aire de Guéreins ;
 - Aire de Messimy-sur-Saône ;
 - Aire de Saint-Didier-sur-Chalaronne.

Aire de Fareins

Description détaillée
des caractéristiques de l'aire

Localisation : rond-point D44 et parc d'activités de Montfray 01480 FAREINS

Disponibilité foncière : 600 m² de disponible

Emprise : parking à créer ex-nihilo au niveau du giratoire, une nouvelle branche de sortie sera à créer.

Capacité : 19 places




Aménagement à prévoir et coût :

- Viabilisation de l'aire : +/- 1 500 €/place
- Totem identification aire : 6 000 €
- Jalonnement de l'aire : 1 000 €
- 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €

€ Total coût estimé +/- 22 500 €

Légende

-  Panneaux de signalisation de l'aire
-  Aire de covoiturage de Messimy-s/S.
-  Stationnement vélo abrité

-  Cheminement piéton
-  Aménagement cyclable
-  Arrêt de transports en commun

-  Arrêt/dépose minute
-  Panneau totem d'informations

Arrêt covoiturage dynamique

Panneau totem d'informations

Plan de localisation



Créer un réseau d'aires de covoiturage

Aire de Francheleins

Description détaillée
des caractéristiques de l'aire

Localisation : route de Montmerle 01090
FRANCHELEINS

Disponibilité foncière : 1 000 m² de disponible

Emprise : sur cet emplacement public, simple
parking à signaler

Capacité : 10 places sont nécessaires (selon avis
BE)

Aménagement à prévoir et coût :

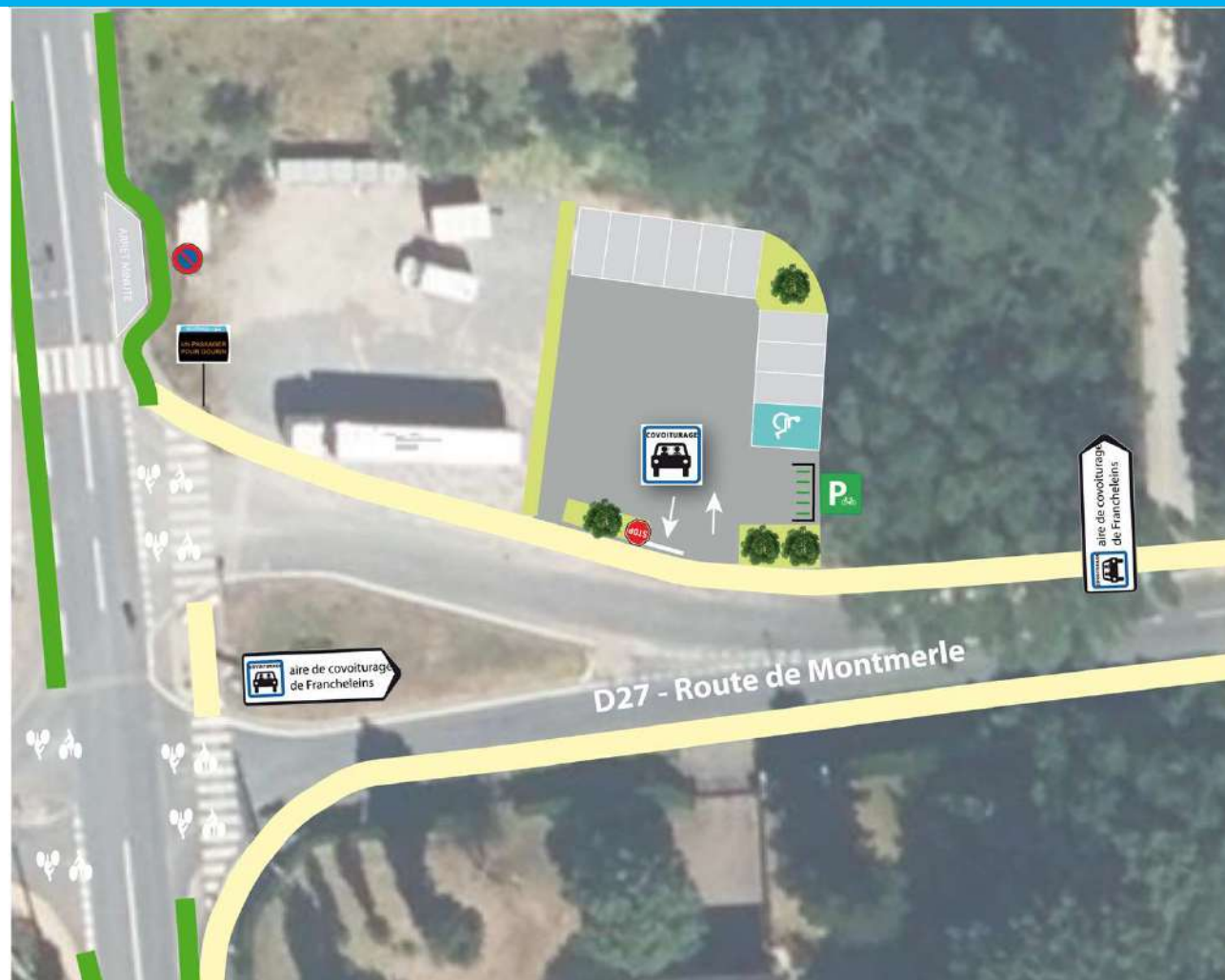
- Jalonement de l'aire : 1 000 €
- 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €
- Totem identification aire : 6 000 €
- Panneau ligne de covoiturage
dynamique : coût détaillé dans l'action
8



Total coût estimé

9 000 €

Plan de localisation



Aire de Guéreins

Description détaillée des caractéristiques de l'aire

Localisation : route de Belleville 01090 GUÉREINS
Disponibilité foncière : 1 300 m² de disponible
Emprise : parking à signaler sur une emprise privée (actuellement en cours d'expropriation)
Capacité : 20 places sont nécessaires (selon avis BE)

Aménagement à prévoir et coût :

- Information multimodale : 3 000 €
- Totem identification aire : 6 000 €
- Mise aux normes PMR du point d'arrêt (TC, ligne de covoiturage ...) : +/- 15 000 €
- Jalonnement de l'aire : 1 000 €
- 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €
- Panneau ligne de covoiturage dynamique : coût détaillé dans l'action 8



Total coût estimé +/- 29 000 €

Plan de localisation



Aire de Messimy-sur-Saône

Description détaillée
des caractéristiques de l'aire

Localisation : route départementale 933
01480 MESSIMY-SUR-SAÔNE

Disponibilité foncière : 650 m² de disponible

Emprise : parking à signaler sur parking
existant public

Capacité : 10 places sur les 21 existantes sont
à signaler en place de covoiturage

Aménagement à prévoir et coût :

- Jalonement de l'aire : 1 000 €
- 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €
- Totem identification aire : 6 000 €
- Panneau ligne de covoiturage
dynamique : coût détaillé dans
l'action 8



Total coût estimé +/- 9 000 €

Plan de localisation



Aire de Saint-Didier-sur-Chalaronne

Description détaillée
des caractéristiques de l'aire

Localisation : impasse de la passerelle Saint-Julien 01140 SAINT-DIDIER-SUR-CHALARONNE

Disponibilité foncière : 1 000 m² de disponible

Emprise : création d'un parking en bordure de giratoire de part et d'autre de l'impasse

Capacité : 15 places

Aménagement à prévoir et coût :

- Viabilisation de l'aire : +/- 1 500 €/place
- Totem identification aire : 6 000 €
- Jalonnement de l'aire : 1 000 €
- 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €

€ Total coût estimé +/- 31 000 €

Plan de localisation

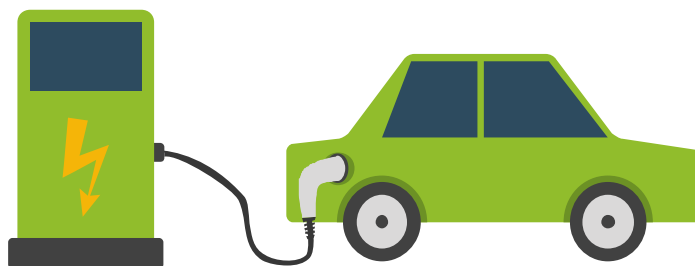




2. Les études d'opportunités d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques

Les enjeux liés à la mobilité électrique sur la CCVSC

- La part des véhicules électriques (VE) et des hybrides rechargeables (VHR) est en croissance exponentielle. D'ici 2030/2040, le véhicule électrique deviendra la norme. Aujourd'hui, plus d'un véhicule neuf sur 5 est électrique ou hybride rechargeable en décembre 2022 représentant 22,2% de parts de marché (©AVERE).
- La loi LOM a fait du déploiement du véhicule électrique une priorité pour atteindre la neutralité carbone en France d'ici 2050. Cet objectif s'accompagne de l'interdiction à la vente des voitures à énergies fossiles dès 2035 mais aussi d'un objectif de 500 000 PDC ouvert au public d'ici 2028.
- Rappelons que sur la CCVSC, le secteur du transport est la 2^{ème} source d'émissions de GES (23%) derrière l'agriculture (source PCAET). Le développement de la voiture électrique est un enjeu indéniable afin de contribuer à réduire ces émissions.
- Cette étude a pour objectifs :
 - De comprendre la dynamique autour du véhicule électrique et de sa déclinaison à l'échelle du territoire ;
 - De cerner les besoins en termes de bornes de recharges publiques pour les véhicules électriques ;
 - De proposer un maillage d'infrastructure de recharge de véhicules électriques (IRVE) répondant aux enjeux à court (5 ans) et moyen terme (10 ans) .



Loi d'orientation des mobilités (LOM) et décrets, 18 juin 2019 puis 25 août 2021 :

- Possibilité pour les AOM de réaliser un Schéma Directeur des IRVE (SDIRVE) et de bénéficier d'une réfaction de 75 % sur les coûts de raccordement jusqu'au 31 décembre 2025 ;
- Fin des ventes de véhicules thermiques et hybrides neufs en 2035 (amendement 3032) ;
- Renouvellement de flottes :
 - Fonction publique d'Etat > 20 véhicules : 50 % des renouvellements en VTFE* dès 2021.
 - Collectivités territoriales et établissements publics > 20 VL : 30% des renouvellements en VTFE* dès 2021, puis 37,4 % en 2026).
 - Flottes professionnelles > 100 véhicules : 10 % des renouvellements en 2022, 20% en 2024, 40% en 2027 et 70 % en 2030.
- Équipement obligatoire des parkings publics dès 2025 : 1 point de charge par tranche de 20 places (*sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation*) :
 - côté bâtiments non résidentiels à parc de stationnement de plus de 20 places ;
 - côté parcs de stationnement de plus de 20 emplacements, gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public .:

Décret relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières, 12 février 2021 :

- Obligation d'équipement des aires de services avant 2023.

* VTFE : Véhicules à Très Faibles Émissions (exclusivement 100 % électriques et à hydrogène)



2.1 La politique d'électromobilité

Les distances parcourues quotidiennement par les Français sont restées relativement stables entre 2012 et 2021 avec **76% des personnes interrogées qui parcourent moins de 50 km par jour** (29 km en moyenne - @sondage AVERE France, Mobivia et Ipsos).

En 2020, **90 % des recharges des véhicules électriques se font à domicile**. La voiture électrique en France est majoritairement utilisée pour des déplacements de tous les jours. La charge s'effectue principalement à domicile qui est le plus souvent une maison individuelle. Pour un usage quotidien, l'utilisateur n'a quasiment pas besoin de bornes.

Les **infrastructures accessibles au public** (en surface et en ouvrage des centres-villes) sont indispensables pour :

- En **journal** pour des recharges d'appoint pour les visiteurs (achat, RDV,...), les professionnels, les imprévus, et globalement rassurer les usagers et permettre ainsi une adoption massive du véhicule électrique.
- La **nuite** pour des recharges lentes pour les habitants à proximité n'ayant pas de PDC à son domicile.



Comment accompagner la politique d'électromobilité sur le territoire ?

Aujourd'hui, 90% des recharges se font à domicile, la CCVSC doit donc conditionner son offre d'électromobilité en fonction de la répartition de son parc de logement et se concentrer sur les zones où les résidents n'ont pas la possibilité d'effectuer une recharge à domicile.

Répartition du parc de logements sur la CCVSC

	77% MAISON INDIVIDUELLE		Place de stationnement à disposition, accès ou installation d'un Point De Charge (PDC)	1
	23% LOGEMENT COLLECTIF		Place de stationnement à disposition, accès ou installation d'un PDC	2
			Besoin d'un accès à un PDC public à proximité permettant une « recharge résidentielle »	3

Comment accompagner la politique d'électromobilité sur le territoire ?

En fonction de la répartition de son parc de logements, la CCVSC peut donc accompagner le déploiement de l'électromobilité de différentes façons, à travers trois scénarios :

1 La CCVSC peut communiquer sur l'installation d'une prise en maison individuelle. Cette installation est accessible à des coûts raisonnables, moins de 1 000 euros pour une installation haut de gamme, quelque centaines d'euros pour des prises plus simples mais néanmoins sécurisées.

2 Concernant les copropriétés existantes, la CCVSC peut communiquer sur les aides disponibles (programme *Advenir*) qui pourront être un levier et réduire le niveau des investissements à engager. Les obligations législatives issues de la loi LOM :

- Obligation de préinstaller des équipements de recharge pour les copropriétés neuves disposant d'un parking de plus de 10 places ;
- Obligation pour le syndic de mettre la question à l'ordre du jour d'une AG avant le 1er janvier 2023 ;
- Création d'un droit à la prise qui autorise les occupants à faire installer à leurs frais une borne de recharge individuelle ;
- Facilité d'installation d'une solution collective en passant par Enedis sans frais pour la copropriété ;

3 La disponibilité des PDC publics est indispensable pour le développement de l'usage des véhicules électriques pour les ménages sans accès à une structure de parking privative. La CCVSC doit donc impulser une dynamique de développement de bornes sur voiries publiques.



2.2 Evaluation des besoins en borne IRVE

L'estimation du parc de véhicules électriques à horizon 2035

La vente de véhicules rechargeables **augmente de manière significative** en France, avec une année charnière observée en 2020. Malgré des trajectoires d'évolutions multiples liées à des différents facteurs (*évolution des motorisations, politiques publiques nationales et locales, le développement des zones à faible émission, la fin des ventes des véhicules thermiques en 2035 ...*), plusieurs projections montrent que le parc de véhicules électriques devrait atteindre les 30% en 2035.

Hypothèse du nombre de véhicules électriques estimé sur la CCVSC			
Nombre de véhicules en circulation en 2035 (stabilisation du parc)		13 510	
Année des hypothèses	2028 (10%)	2035 (30%)	2035 (100%)
Nombre de véhicules électriques en circulation	1 351	4 053	13 510

Ainsi, à horizon 2035, la taille du parc est estimée à 4 053 véhicules électriques sur la CCVSC.

L'estimation du nombre de borne de recharge selon deux temporalités

En lien avec le SIEA, les paramètres suivants ont été retenus afin d'estimer le nombre de bornes de recharge sur le territoire :

- En partant du principe qu'il suffit d'un point de recharge pour 20 places de stationnement (*hypothèse de départ issue du SDIRVE du SIEA 01*) et qu'une borne est composée de 2 PDC ;
- Le parc de véhicules électriques atteindra 30% en 2035 ;
- Les utilisateurs de véhicules électriques parcourant des distances limitées chaque jour, leur batteries seront rarement vidées en fin de journée. Plusieurs comportements peuvent-donc-être observés, soit l'utilisateur se branche systématiquement quand il est garé et qu'il a accès à une borne de recharge, soit il attend que le niveau de batterie soit en dessous de 50% (*soit environ 1 à 2 fois par semaine*).

Hypothèse du nombre de bornes de recharge estimé sur la CCVSC		
Nombre de véhicules en circulation en 2035 (stabilisation du parc) : 13 510		
Année des hypothèses	2028	2035
Nombre de bornes de recharge	15	25

En prenant ces paramètres en compte, nous estimons un **besoin de 25 bornes sur le territoire de la CCVSC**. Ces chiffres sont les besoins minimums en bornes normales et semi-rapides en parallèle de l'obligation réglementaire de l'équipement des parkings publics.

Un **minimum d'une borne par commune** a été attribué pour plusieurs raisons : apporter une solution de recharge aux habitants sans place de stationnement privée (*même si le besoin est minime*) mais aussi réassurer les usagers, condition pour l'instant indispensable au développement de la mobilité électrique sur le territoire.

L'estimation du nombre de borne de recharge selon deux temporalités

Détail du nombre d'IRVE par commune et selon les paramètres cités précédemment :

	Nombre de véhicules stationnés sur voirie des résidents	Estimations du besoin de nombre IRVE par commune à horizon 2028	Estimations du besoin de nombre IRVE par commune à horizon 2035	
	2019	10% part VE	30% part VE	100% part de VE
Chaleins	143	1	1	4
Francheleins	90	1	1	2
Garnerans	91	1	1	2
Genouilleux	65	1	1	2
Guéreins	182	1	1	5
Illiat	84	1	1	2
Lurcy	35	1	1	1
Messimy-sur-Saône	198	1	1	5
Mogneneins	85	1	1	2
Montceaux	120	1	1	3
Montmerle-sur-Saône	590	1	4	15
Peyzieux-sur-Saône	24	1	1	1
Saint-Didier-sur-Chalaronne	502	1	4	13
Saint-Étienne-sur-Chalaronne	289	1	2	7
Thoissey	550	1	4	14
Total	3 049	15	25	76

La localisation des points de charge à horizon 2028

Les communes de Montmerle-sur-Saône, Saint-Didier-sur-Chalaronne et Thoissey, qui présentent un habitat collectif plus important, devront s'équiper à très court terme afin de pouvoir répondre aux besoins de leurs habitants. Du fait de la composition de leur parc de logement, la recharge est à organiser sur le domaine public.

	Estimations du besoin de nombre IRVE par commune à horizon 2028	Adresse de localisation de la borne IRVE
Chaleins	1	1. Parking place du commerce
Francheleins	1	1. Grande rue
Garnerans	1	1. 17 Chemin du centre
Genouilleux	1	1. Place de l'Eglise
Guéreins	1	1. Rue du centre (au niveau du 269)
Illiat	1	1. Rue du Bourg
Lurcy	1	1. Chemin de la Cure
Messimy-sur-Saône	1	1. Rue du Bourg
Mogneneins	1	1. Rue du Presbytère
Montceaux	1	1. Parking de l'Eglise
Montmerle-sur-Saône	1	1. Place de l'Eglise
Peyzieux-sur-Saône	1	1. Place de la Mairie / Ecole
Saint-Didier-sur-Chalaronne	1	1. Place/Rue de l'Eglise
Saint-Étienne-sur-Chalaronne	1	1. Carrefour du Centre
Thoissey	1	1. Grande rue
Total Phase 1		15

La localisation des points de charge à horizon 2035

	Estimations du besoin de nombre IRVE par commune à horizon 2035	Adresse de localisation de la borne IRVE
Montmerle-sur-Saône	3	2. Rue Saint-Triviers 3. Rue de Mâcon 4. Rue des Minimes
Saint-Didier-sur-Chalaronne	3	2. Rue de Crenans 3. Croisement Rue de la Libération 4. Place/Rue de l'Eglise
Saint-Étienne-sur-Chalaronne	1	2. Rue de la Dombes
Thoissey	3	2. Rue de l'Eglise 3. Rue Faubourg des Dombes 4. Rue de l'Hôtel de Ville
Total Phase 2		10

Les préconisations en termes d'aménagements de places réservées aux véhicules électriques

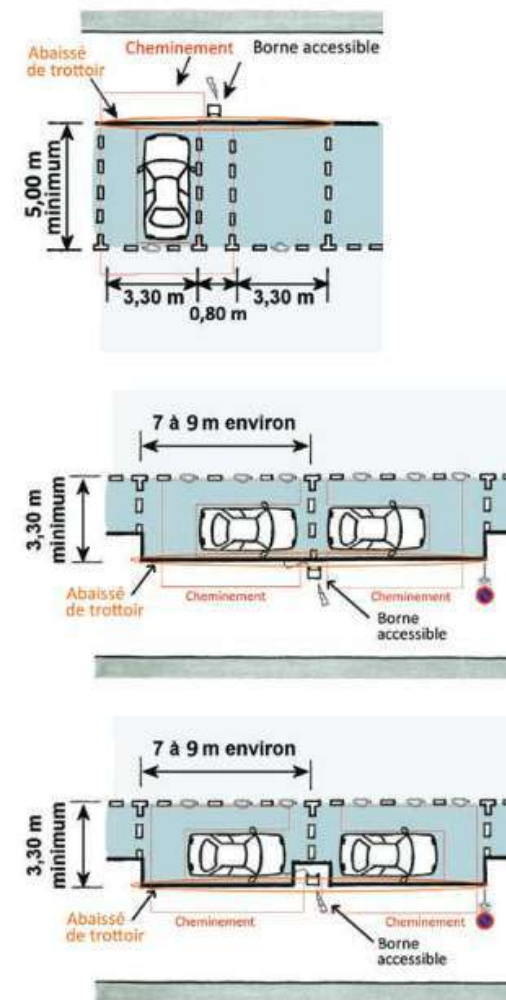
Depuis 2021 et la promulgation de la loi Grenelle 2, ce sont les communes qui détiennent la compétence « création, entretien et exploitation des infrastructures des véhicules électriques ». Cette compétence peut être transférée aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution de l'électricité et aux autorités organisatrices de la mobilité.

Une signalisation spécifique pour les emplacements de stationnement affectés à la recharge

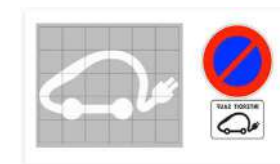
Il faut assurer une visibilité maximale de la borne de recharge, puisque outre la recharge, sa fonction est de réassurer les usagers.

Sur la voie publique, aucune obligation d'équipement en matière d'IRVE n'existe (sauf parking public > 20 places). Pour garantir l'accessibilité à ce service public, l'aménagement d'un maximum de places doit se faire selon les règles d'accessibilité pour les personnes titulaires de la carte mobilité inclusion. À ce titre, leurs commandes doivent être placées entre 0,80 m et 1,30 m de hauteur et la manutention du câble doit être aisée (faible effort pour le déployer).

Les bornes doivent être visibles, clairement fléchées, facilement trouvables, accessibles et ne doivent pas gêner la circulation des piétons. La réglementation prévoit un panneau complémentaire (M6i) au panneau de stationnement et d'arrêt. Il signale que les véhicules électriques peuvent accéder à l'emplacement pendant la durée de la charge. Il se complète par un pictogramme aux dimensions de 0,6 m x 0,3 m ou de 0,3 m x 0,15 m peint sur les limites ou le long de la place.



Principes d'aménagement des places réservées aux véhicules électriques et accessibles aux PMR ©Cerema



Les différents types de bornes préconisés selon leur localisation

	Segment	Usages	Puissance de recharge mettre puissance en kVA	Tarif moyen observé	Commentaires
Bornes privées	Parkings résidentiels : logement individuel, logement collectif	Recharge principalement la nuit	Recharge lente (<7kVA)	3€/100 km	Tarifs variables selon HP/HC
	Parkings privés restreints : entreprises, parkings réservés	Recharge principalement le jour	Recharge lente ou semi- rapide (<7kVA)	3 à 5 €/100 km	
Bornes ouvertes au public	Parkings publics : voirie publique et parkings	Recharge nuit et jour Besoins résidentiels pour usagers sans parking, besoins professionnels (taxis, VTC...)	Recharge semi-rapide et rapide entre 7 et 22kVA	5 à 7 €/ 100 km	Les modèles de tarification sont très variables selon la politique définie en accord avec la collectivité
	Parkings privés : commerces, hôtels, restaurants, services publics	Recharge principalement le jour	Recharge semi-rapide et rapide entre 7 et 22kVA	5 à 7 €/100 km	Certains opérateurs offrent pour fidéliser des clients, une durée limitée de recharge pour les commerces
	Réseaux routiers interurbains (routes nationales et autoroutes)	Recharge d'itinérance plutôt le jour (trajet de longue distance)	Recharge rapide et ultra rapide (> 43 KW)	Jusqu'à 14 €/100 km	Les sous- concessionnaires autoroutiers veillent à des prix compétitifs



2.3 Les estimations financières

Les coûts d'investissements

Le coût des bornes dépend essentiellement de la puissance de la borne et de sa qualité technique. Les ordres de grandeur, ci-après, sont donnés pour des bornes de qualité en termes de fiabilité et de durabilité.

	Type de borne	Coût associé
Matériels	Bornes à deux points de charge : 7 à 22 kVA AC	6 000 à 8 000 €HT
	Bornes à deux points de charge : 22 kVA AC / 24 kVA DC	15 000 à 20 000 €HT
	Borne 50 à 150 kVA DC	25 000 à 100 000 €HT
Génie civil	- Entre 1 000 € et 3 000 € HT selon la typologie de la borne et la configuration du site (hors aménagement des places de stationnement et mise en accessibilité qui peut s'élever à plus de 5 000 € HT par place).	
Installation	- Entre 2 000 € et 5 000 € HT selon la typologie de la borne et la configuration du site.	
Raccordements	- Raccordement pour une puissance ≤ 36 kVA : 500 à 625€ après réfaction de 75% ; - Raccordement pour une puissance >36 kVA et ≤ 250 kVA : environ 2 250 € après réfaction* de 75% ;	

- Le taux de réfaction est accordé jusqu'au 31/12/2025 à hauteur de maximum 75% pour toutes les collectivités qui s'inscrivent dans un SDIRVE.

Les coûts d'investissements imputés à la CCVSC

En fonction de la localisation des 25 bornes, le type de borne préconisé varie, ainsi on compte :

- **17 bornes de type lente** (7 kVA) localisées à proximité de zones résidentielles et/ou dans les communes les plus rurales du territoire ;
- **8 bornes de type semi-rapide** (jusqu'à 22 kVA AC voire 24 kVA DC) dans les centres-bourgs à proximité de plusieurs commerces permettant des recharges en journée pour les passants et des recharges la nuit pour les riverains.
- Le territoire présentant un faible transit, l'implantation de bornes à recharge ultra-rapide n'est pas prioritaire.

Ainsi, le coût total estimé pour le déploiement des 25 bornes est de +/- 410 000 € HT (*coût estimé sans recherche de financement extérieur excepté le taux réfaction*). Le groupement d'achat de matériel et de mise en œuvre des travaux, à une échelle plus large, est une piste efficace pour faire baisser les coûts d'investissement.

Répartition des coûts pour les 25 bornes et selon les temporalités :

Poste de dépense	Coût Total	Coût Horizon 2028	Coût Horizon 2035
Matériels	259 000 €	157 500 €	101 500 €
Génie Civile	50 000 €	30 000 €	20 000 €
Installation	87 500 €	52 500 €	35 000 €
Raccordement	13 750 €	8 250 €	5 500 €
Total coût	+/- 410 250 € HT	+/- 248 250 € HT	+/- 162 000 € HT

Le financement des aides en matière d'électromobilité est détaillé dans l'annexe 8. De plus, des retours d'expérience d'autres territoires français expliquant la stratégie d'implantation de bornes IRVE, la tarification proposée aux usagers sont à retrouver dans l'annexe 9 du rapport. Ces retours pourront alimenter les réflexions de la CCVSC.

5. ANNEXES



ANNEXE 1 :

Estimation du plan de financement

Aide n°1 : Aménager les abords de gares et haltes ferroviaires

Objectif de l'aide

A travers cette aide, la Région souhaite améliorer l'accès aux gares, l'intermodalité des usagers des offres de transports en commun régionaux.

Bénéficiaires

Collectivités

Nature des projets soutenus

Les opérations éligibles sont celles qui visent à améliorer :

- l'accès aux gares et haltes ferroviaires : jalonnement, cheminements piétons et modes doux, parvis...
- l'intermodalité : stationnement tous modes, réorganisation des circulations et des arrêts...
- l'accueil, le confort, la sécurité, l'information et la sûreté des usagers ;
- les travaux d'embellissement et paysagers, et les travaux préparatoires.

Actions concernées 1, 5

L'ensemble de ces aménagements est réalisé dans le respect de la réglementation relative à l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap.

Modalités de l'aide

Dans le cadre du contrat d'aménagement de mobilités vertes, le Région prend en charge une partie du financement des études et des travaux :

- soit à 50 % maximum de la dépense subventionnable dans la limite d'un montant calculé selon la fréquentation attendue à l'issue du projet (900 € par voyage et par jour) ;
- soit à 50 % maximum de la dépense subventionnable dans la limite d'un montant maximum de 300 000 €. Le cas le plus favorable sera retenu.

Aide n°2: Pacte de territoire – dispositif de transition écologique

Objectif de l'aide

A travers le pacte de territoire, le département de l'Ain finance des projets issus d'une politique de transition écologique. Les projets de mobilité durable font parties des thématiques soutenues.

Bénéficiaires

Communes et intercommunalités

Nature des projets soutenus

Les projets éligibles sont :

- la création de modes doux sur voirie communale ;
- l'installation de bornes de recharge électrique VL et vélo ;
- l'acquisition de parkings à vélo sécurisés sur la voie publique ;
- l'aménagement d'aires de covoiturage ;

Modalités de l'aide

Taux d'aide : 20% des dépenses éligibles HT

Actions concernées 1, 2,5, 7

Aide n°3: AAP « Plan Vélo et mobilités actives »

Objectif de l'aide

Depuis 2018, l'Etat lance un appel à projet annuel « Plan Vélo et mobilités actives » 2022-2027 ayant trois objectifs principaux :

1. Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.
2. Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant l'écosystème des acteurs français.
3. Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.

Une enveloppe de 250 millions d'euros a été fléchée pour l'année 2023.

Actions concernées 1, 2, 10

Bénéficiaires

Collectivités ou syndicats

Nature des projets soutenus

Le projet doit s'inscrire dans une politique cyclable cohérente à l'échelle du territoire et qu'il respecte les recommandations techniques élaborées par le Cerema.

Modalités de l'aide

Un premier appel à projet de 100 millions d'euros est dédié aux aménagements cyclables. Les candidats ont **jusqu'au 21 avril 2023** inclus pour déposer leur dossier. Plus d'informations sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/appels-projets-fonds-mobilites-actives-amenagements-cyclables>

Aide n°4: DETR, Aménagements concourants à des déplacements en mode doux

Objectif de l'aide

Ce dispositif vise la réalisation d'aménagements favorisant les déplacements doux.

Bénéficiaires

Communes dont la population n'excède pas 2 000 habitants ;

EPCI dont la population n'excède pas 75 000 habitants ;

Nature des projets soutenus

La réalisation de voies piétonnes, pistes cyclables, aires de covoiturage, aires et parcs de stationnement de cycles non motorisés, parkings relais associés à un mode de transport public ...

Modalités de l'aide

Les projets soutenus doivent s'inscrire dans un schéma des mobilités actives.

Entre 20 et 40% du montant subventionnable dans la limite de 200 000 HT €.

Actions concernées 1, 2, 3, 5

Aide n°5: DSIL, le développement d'infrastructures en faveur de la mobilité

Objectif de l'aide

Ce dispositif vise la réalisation d'aménagements favorisant les déplacements doux.

Bénéficiaires

Toutes les communes et les EPCI à fiscalité propre

Nature des projets soutenus

Il s'agit de financer les solutions de transports innovantes pour la mobilité du quotidien, durable et pour tous. Notamment les projets promouvant une mobilité douce, le développement de plateformes de mobilité, de services de transport à la demande, les aires de mobilité propre, les projets favorisant l'intermodalité et les aménagements et installations pour la pratique de mobilités actives, telle que le vélo. Les investissements concourant au seul développement de l'usage particulier du véhicule thermique ne peuvent être soutenus.

Actions concernées 1, 2, 3, 5

Aide n°6: Fond Vert – Développer le covoiturage sur son territoire

Objectif de l'aide

Ce dispositif vise à accompagner les collectivités dans le développement du covoiturage quel que soit le stade d'avancement du projet (réflexion, conception, mise en œuvre et réalisation).

Bénéficiaires

Communes, EPCI, Pays, Départements, Région

Actions concernées 5,6

Nature des projets soutenus

Les projets sont financés selon les 5 axes suivants :

- Volet 1 : Elaboration de schémas directeurs départementaux d'aires de covoitages ou de documents de planification locale de covoiturage intégrés, le cas échéant aux plans de mobilités, études de création de lignes de covoiturage, de potentiel de covoiturage, de stratégie de rabattement et études d'adaptation d'infrastructures et d'équipements publics existants nécessaires à l'essor du covoiturage.
- Volet 2 : Travaux d'adaptation de constructions et d'équipements publics existants, nécessaires à l'essor du covoiturage (aires, places de parking, équipement et matériel informatique de suivi en temps réel de l'occupation, de système de comptage ; voies réservées, et à partir de 2024, dispositifs de contrôle sanction ; travaux, matérialisation dans l'espace public et équipement et matériel informatique et numérique associés à une ligne de covoiturage, etc.).
- Volet 3 : Frais de fonctionnement des lignes de covoiturage dans la limite de 3 ans.
- Volet 4 : Outils et actions d'animation locale (infrastructure numérique type développement de sites internet ou d'applications numériques, actions d'animation).
- Volet 5 : Incitations financières locales versées aux conducteurs/passagers : prise en charge d'une part du budget alloué pour la période d'incitation dans la limite d'un an, ainsi que les frais d'animation, de communication affectés à la campagne, du financement du registre de preuve de covoiturage. Pour être éligibles, les campagnes d'incitations doivent être suivies ou paramétrées au sein du registre de preuve de covoiturage en respectant ses conditions générales d'utilisation et en participant à son financement.

Modalités de l'aide

Le taux de financement des projets éligibles et retenu via ce Fond sera au maximum de 80% de l'assiette éligible.

Aide n°7: ACOTE « Acteurs et collectivités engagées pour l'éco-mobilité »

Objectif de l'aide

Le dispositif vise à lever les freins à la mise en place de nouvelles solutions de mobilité dans les territoires peu denses en formant les décideurs publics aux enjeux du covoiturage et en accompagnant les collectivités volontaires à faire émerger des lignes de covoiturage sur-mesure, coconstruites avec les futurs usagers.

Bénéficiaires

EPCI, PNR, PETR

Nature des projets soutenus

Le programme propose:

- Un programme de sensibilisation aux enjeux du covoiturage auprès des élus, des services des collectivités et des habitants ;
- Un suivi opérationnel via un accompagnement au développement de ligne de covoiturage en co-construction avec les habitants ;
- L'intégration à un réseau d'acteurs afin de favoriser les partages d'expériences ;

Ce programme est financé grâce aux Certificats d'Economie d'Energie. Pour plus d'informations : <https://www.acote-covoiturage.fr/>

Modalités de l'aide

En année 1, les frais de formation, les frais de co-construction (accompagnement du territoire, frais de communication ...), l'expérimentation de lignes (kits utilisateurs, assistance, exploitation de la ligne ...) sont pris en charge à 100% par les CEE.

En année 2, une participation de 0,06 € H/km/voyageur est demandé au territoire (facturé sur le nombre réel de voyages effectués).

Action concerné 6

Aide n°8 : MOBY, le développement d'infrastructures en faveur de la mobilité

Objectif de l'aide

Accompagner les territoires dans la définition de leur programme d'éco-mobilité scolaire (12 mois).

Bénéficiaires

Collectivités

Nature des projets soutenus

Le programme a pour but de proposer des solutions de report modal, créer ou améliorer les infrastructures plus sécurisées aux abords des établissements et de renforcer la culture à l'éco-mobilité.

Modalités de l'aide

Programme financé à hauteur de 75% par les Certificats d'Economie d'Energie. Le coût total dépend du nombre d'établissements engagées et du nombre de classes. Pour plus d'informations : <https://www.moby-ecomobilite.fr/>

Action concernée 10

Aide n°9: ALVEOLE Plus

Objectif de l'aide

Le programme Alvéole Plus encourage le déploiement de places de stationnement vélos et l'accompagnement à l'écomobilité. Porté par ROZO, bureau spécialisé en efficacité énergétique et la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), un réseau promouvant l'usage du vélo.

Bénéficiaires

Les collectivités

Action concernée 2

Nature des projets soutenus

Le programme Alvéole Plus a pour but :

- la création de places de stationnement vélo à proximité des pôles d'intermodalités, des établissements scolaires, sur l'espace public, les parcs d'habitat social (...) avec en complément un conseil dans le choix des équipements et de son implantation ;
- l'accompagnement au changement de comportement grâce à des actions de sensibilisation ;

Ce programme est financé grâce aux Certificats d'Economie d'Energie. Pour plus d'informations : <https://alveoleplus.fr/>

Modalités de l'aide

- 60% pour la création de places de stationnement vélo ;
- l'accompagnement au changement de comportement ;

Aide n°10: Aide au changement de comportement

Objectif de l'aide

L'ADEME soutient les territoires s'engageant dans une politique de transition énergétique et écologique en finançant des programmes de communication, de formation et d'animation, des équipements pédagogiques ...

Bénéficiaires

Collectivités

Actions concernées 9,10, 12

Nature des projets soutenus

Les dépenses éligibles soutenues :

1. Les actions ponctuelles de communication, de formation et d'animation ;
2. L'investissement dans des équipements pédagogiques ;
3. Les dépenses internes de personnel liées au programme d'actions et les dépenses de petit équipement liées à la création du poste ;

Modalités de l'aide :

1. Maximum des 70 % des dépenses éligibles ;
2. Chaque bénéficiaire n'excède pas 50% des dépenses éligibles (plafond maximum de 40 000€) ;
3. Montant maximum forfaitaire de 40 000 € par an sur 3 ans pour un 1 ETP mobilisé pour mettre en œuvre le programme d'actions et de 15 000 € par création de poste pour l'équipement nécessaire à son activité.

Aide n°11: AAP A VELO

Objectif de l'aide

Depuis 2019, l'ADEME soutient les territoire peu denses et péri-urbain dans la planification, l'expérimentation, l'évaluation et l'animation de politiques cyclables.

Bénéficiaires

Collectivités, syndicats

Nature des projets soutenus

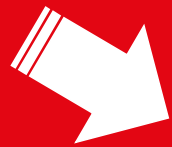
Cet accompagnement permet :

- Le cofinancement d'études (schéma directeur cyclable) ;
- Le cofinancement d'expérimentation de services vélo (prêt/location de vélos, atelier d'autoréparation, vélo école...) ;
- Le cofinancement de campagne de communication grand public pour promouvoir le vélo ;
- La création de postes de chargé de mission vélo.

Actions concernées 9, 10

Modalités de l'aide :

Appel à projet régulier, être en veille.



ANNEXE 2 :

L'échéancier des actions

Echéancier de l'axe 1

N°	Actions	2023	2024	2025	2026	2027	De 2027 à 2032	
Intensifier le recours aux modes actifs								
1	Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable	Réalisation de 50% des aménagements cyclables					Réalisation des 50% restants	
2	Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public	Mise en place de l'ensemble du stationnement cycle						
3	Créer et sécuriser les liaisons modes doux à proximité des établissements scolaires	100% des abords des écoles sécurisés						

Echéancier de l'axe 2

N°	Actions	2023	2024	2025	2026	2027	De 2027 à 2032	
Développer l'usage des transports collectifs, améliorer l'intermodalité et tendre vers un usage partagé de l'automobile								
4	Engager des discussions avec la Région pour étoffer l'offre de mobilité	Formalisation des demandes en lien avec les autres AOM concernées			Mise en œuvre par l'AOM régionale			

Echéancier de l'axe 3

N°	Actions	2023	2024	2025	2026	2027	De 2027 à 2032
Favoriser une diversification des usages de l'automobile							
5	Créer un réseau d'aires de covoiturage	Création de 100% des aires de covoiturage					
6	Expérimentation des lignes de covoiturage dynamique	Réflexion sur le mise en place opérationnelle avec un opérateur	Expérimenter les lignes	Si l'expérimentation est concluante, pérenniser l'offre			
7	En lien avec le SIEA, veiller au déploiement de bornes IRVE sur le territoire	Veiller au déploiement des bornes IRVE identifiées dans l'étude			Ajuster l'évolution du parc selon l'évolution des besoins		

Echéancier de l'axe 4

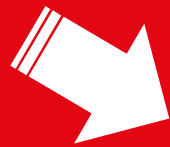
N°	Actions	2023	2024	2025	2026	2027	De 2027 à 2032
Favoriser une diversification des usages de l'automobile							
8	Développer la pacification des principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles ...	Sécurisation de 75% des zones identifiées			Réalisation des 25% restant		

Echéancier de l'axe 5

N°	Actions	2023	2024	2025	2026	2027	De 2027 à 2032
Communiquer et accompagner le changement de comportement des habitants							
9	Mettre en place des actions de communication et de sensibilisation	Créer un guide/ plateforme de la mobilité	Réflexion sur la création d'un évènement				Mise à jour en continue des informations Action en continue pour la sensibilisation
10	Structurer un programme d'écomobilité auprès des habitants pour accompagner le changement de comportement	Définition du programme Poursuite du challenge Mobilité					Mise en œuvre et suivi du programme
11	Accompagner les entreprises vers une mobilité durable	Créer une dynamique à l'échelle des entreprises du territoire					Favoriser la réalisation de Plan de Mobilité Entreprises
12	Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité pour la mise en œuvre opérationnelle de la mobilité de la CCVSC	Recrutement d'un technicien					Mise en œuvre et suivi des actions

Echéancier de l'axe 6

N°	Actions	2023	2024	2025	2026	2027	De 2027 à 2032
Développer l'offre touristique sans voiture							
13	Développer une offre autour du cyclotourisme en lien avec la V50	Veiller à la connexion des boucles cyclables et la création des deux aires d'accueil					Valoriser et communiquer autour de cette offre



ANNEXE 3 :

La répartition des coûts du plan d'actions

Echéancier de l'action

Actions	Coûts d'investissement		Coûts de fonctionnement annuel		Moyen humain
	Global	CCVSC	Global	CCSVC	CCSVC
1 Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable en cours	3,9 M€				0,10 ETP
2 Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public	23,5 k€		-		Ponctuel
3 Créer et sécuriser les liaisons modes doux à proximité des établissements scolaires	40 k€				Ponctuel
4 Engager des discussions avec la Région pour étoffer l'offre de mobilité		-		-	Ponctuel
5 Créer un réseau d'aires de covoiturage	92 k€				0,05 ETP
6 Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique	60 k€		25 k€		0,10 ETP
7 En lien avec le SIEA, veiller au déploiement de bornes IRVE sur le territoire	144 k€				Ponctuel
8 Développer la pacification des principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles...	Cf Schéma directeur cyclable				Ponctuel

Echéancier de l'action

Actions	Coûts d'investissement		Coûts de fonctionnement annuel		Moyen humain
	Global	CCVSC	Global	CCSVC	CCSVC
9	Mettre en place des actions de communication et de sensibilisation	-		15 k€	0,15 ETP phase réalisation
10	Structurer un programme d'écomobilité auprès des habitants pour accompagner le changement de comportement	-	Selon les choix retenus		0,15 ETP phase réalisation
11	Accompagner les entreprises vers une mobilité plus durable	-	Si participation de la CCVSC au plan de mobilité entreprise		0,10 ETP en relation chargé de mission dév. éco
12	Recruter une chargé(e) de mission mobilité pour la mise en œuvre opérationnelle de la politique de mobilité de la CCVSC	-		35 k€	1 ETP
13	Développer une offre autour du cyclotourisme en lien avec la V50	-	-		Ponctuel



ANNEXE 4 :

Stationnement vélo

Préconisations d'équipements en stationnements vélo

Communes	Type	Nom	Stationnement existant	Nombre d'arceaux à réaliser sur la voirie
Chaleins	Sport	City Stade	0	8
	Administration	Mairie	0	2
	Enseignement primaire	Ecole	0	2
Francheleins	Sport	Stade	0	2
	Administration	Mairie	0	2
	Enseignement primaire	Ecole	0	2
Garnerans	Administration	Mairie	1 Arceau	2
	Sport	Stade	0	5
Genouilleux	Enseignement primaire	Ecole	0	2
Guéreins	Culture	Salle des fêtes	Racks	3
	Administration	Mairie	0	2
	Enseignement primaire	Ecole	0	2
	Sport	Stade	0	6
	Commerces	rue du Ctre	0	2
	Tourisme	Office du tourisme	0	4
Illiat	Administration	Mairie	0	2
	Culture	Salle des associations	0	2
Lurcy	Administration	Mairie	0	2
Messimy-sur-Saône	Commerces	rue du bourg	6 racks	3
	Enseignement primaire	Ecole	2 arceaux	2
	Administration	Mairie	Arceaux	2
	Enseignement primaire	Ecole	8 racks	2
Mogneneins	Culture	Salle des fêtes	0	3
Montceaux	Enseignement du secondaire	Collège	0	2
	Administration	CCVSC	0	2
	Supermarché	Auchan	Racks	A la charge de l'enseigne
	Sport	Gymnase visiosport	Racks	8
	Service public	Visiocrèche	0	2

Préconisations d'équipements en stationnements vélo

Communes	Type	Nom	Stationnement existant	Nombre d'arceaux à réaliser sur la voirie
Montceaux	Service public	Visiocrèche	0	2
	Culture	Salle des fêtes	0	3
	Administration + commerces	Mairie	0	3
	Sport	Stade	0	6
Montmerle-sur-Saône	Sport	Stade	0	8
	Enseignement primaire	Ecoles maternelle et élémentaire		2
	Commerces	route de Lyon / place de l'Eglise	0	4
Peyzieux-sur-Saône	Enseignement primaire	Ecole	0	2
	Administration	Mairie	0	2
Saint-Didier-sur-Chalaronne	Supermarchés	U express	Racks	A la charge de l'enseigne
	Enseignement primaire	Ecole privée	Racks 5	3
	Loisirs	Aire de jeux	Racks 5	3
Saint-Etienne-sur-Chalaronne	Enseignement primaire	Ecole	2	2
	Administration	Mairie	0	2
	Culture	Salle des fêtes	0	3
	Sport	Stade	0	8
Thoissey	Sport	Stade	0	8
	Enseignement secondaire	collège	0	2
	Enseignement élémentaire	Ecole	0	2
	Enseignement primaire	Ecole	0	2
	Service public	Hôpital	0	2
	Commerces	grande rue	0	2
	Commerces	Place du collège royal	1	1



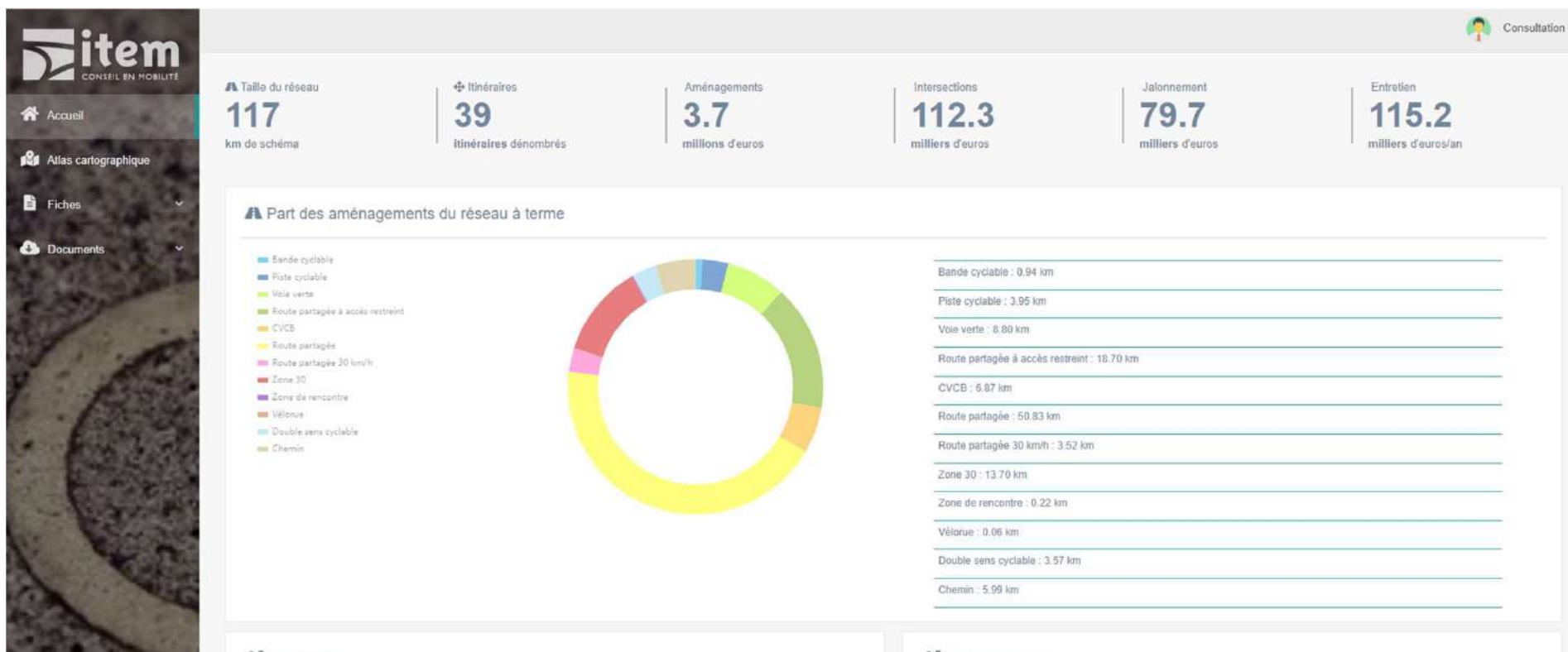
ANNEXE 5 :

Outil de visualisation et du suivi du schéma cyclable

Mise à disposition d'un outil cartographique en ligne qui intègre les cartes du schéma et des fiches « itinéraires »

- L'outil dispose d'un atlas cartographique pour visualiser les cartes du schéma (maillage, hiérarchisation, type d'aménagement...).
- Il intègre le détail des itinéraires dans des fiches spécifiques à chaque itinéraire et regroupées dans une interface en ligne.
- Sont également intégrés la hiérarchisation, les typologies d'aménagement, le type d'opération au sein de l'atlas cartographique.

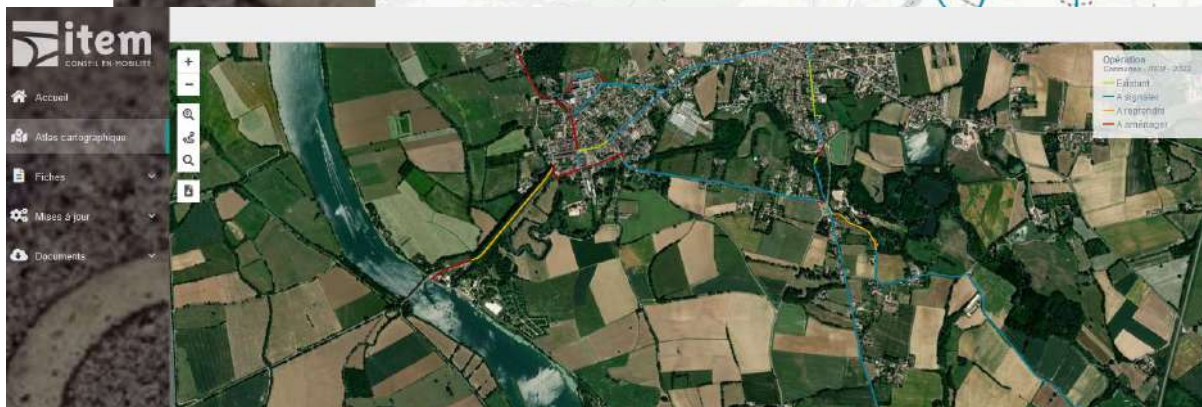
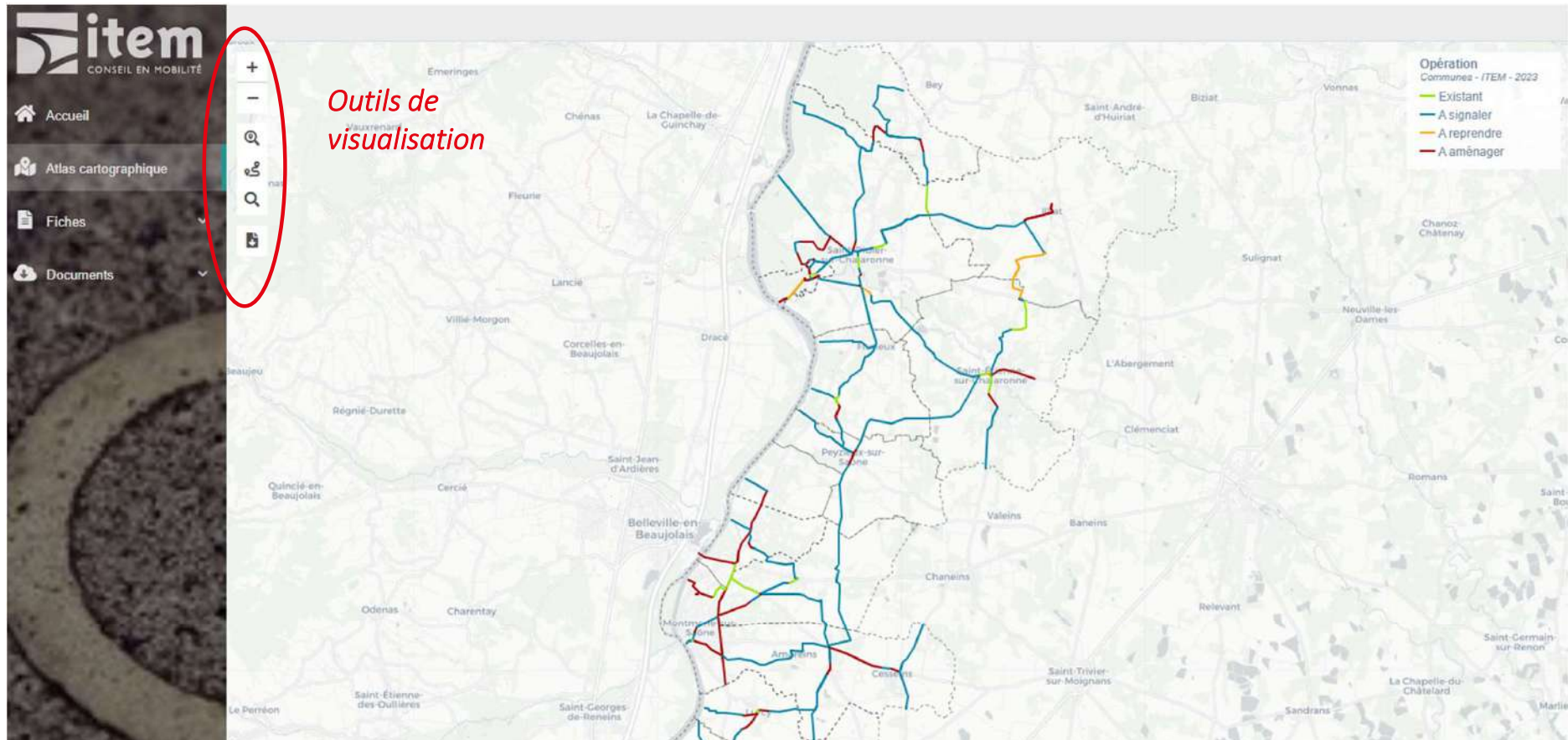
Cet outil sera mis à disposition de la CCVSC mais aussi des communes ...



2 types de compte d'accès pour l'utilisation de l'outil :

- 1 compte « consultation »; diffusable, mais qui ne permettra pas de modification.
- 1 compte « administrateur » pour le technicien de la CCVSC qui permettra le suivi et la mise à jour du Schéma en lien avec les travaux réalisés.

Un onglet « atlas cartographique » reprenant l'ensemble des cartes du schéma



L'atlas cartographique : des cartes dynamiques à différentes échelles et sur différents fonds de carte.

Fonds de plan

Un outil qui intègre des fiches détaillant chaque itinéraire

- Des fiches par itinéraire : exemple d'une fiche itinéraire qui présente la synthèse des différents tronçons et intersections le constituant.

Données générales de l'itinéraire (longueur, coûts...)

Modifier l'itinéraire 9 : Thoissey <> Saint-Dit | Modifier le fond de plan cartodb | Afficher identifiant Oui | Tableau détaillé | Imprimer

Thoissey <> Saint-Didier-sur-Chalaronne

Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	3.46 km
<i>Dont existant : 0.22 / à signaler : 1.88 / à reprendre : 0.68 / à aménager : 0.69 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Thoissey, Saint-Didier-sur-Chalaronne
Coût restant d'aménagements	91 398 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	4 047 €
Coût restant GLOBAL	95 445 €
Coût entretien annuel	5 987 €/an
Coût mètre linéaire	29,4 €/ml

Coupe type projetée ou schéma



Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien	Coupe
10	Thoissey	avenue du Port	94 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée avec séparateur	NR	7 501 €	31 €	364 €/an	
11	Thoissey	avenue du Port	173 m	A aménager	Voie Verte sur chemin revêtu existant à élargir	NR	13 805 €	57 €	656 €/an	
12	Thoissey	avenue du Port	35 m	Existant	Passerelle courte	Existant	0 €	11 €	131 €/an	-
13	Thoissey	avenue du Port	676 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin revêtu existant à élargir	NR	54 043 €	223 €	3 209 €/an	
14	Thoissey	rue Louis Marchand	211 m	A aménager	Double sens cyclable cohabitation	NR	2 114 €	317 €	131 €/an	

Un onglet « fiches communes » reprenant l'ensemble des informations sur une commune donnée

- Des fiches par commune : exemple d'une fiche commune qui présente la synthèse pour une commune avec tous les tronçons intégrés dans différents itinéraires du schéma.

Modifier la commune: Peyzieux-sur-Saône | Modifier le fond de plan: cartodb | Afficher identifiant: Oui | Imprimer

Peyzieux-sur-Saône

Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVLB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vébrue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	5.05 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 4.55 / à reprendre : - / à aménager : 0.50 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	10 703 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	2 597 €
Coût entretien annuel	63 €/an

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien	Coupe
160	Peyzieux-sur-Saône	Aux pièces	356 m	A signaler	Route partagée 70 km/h	NR	356 €	117 €	4 €/an	
161	Peyzieux-sur-Saône	route du Beaujolais	35 m	A signaler	Route partagée 70 km/h	NR	35 €	11 €	0 €/an	
162	Peyzieux-sur-Saône	route du Beaujolais	309 m	A signaler	Route partagée 50 km/h avec pacification ponctuelle	NR	2 300 €	450 €	7 €/an	
172	Peyzieux-sur-Saône	D75d	288 m	A signaler	Route partagée 70 km/h	NR	288 €	94 €	3 €/an	
173	Peyzieux-sur-Saône	D75d	124 m	A aménager	Zone 30 avec pacification	NR	2 124 €	180 €	3 €/an	

Un outil qui permet le suivi de l'avancée du schéma et de sa mise en œuvre

- L'outil intègre un module de mise à jour des travaux réalisés afin de suivre l'avancement du schéma (km aménagés/restants). Ce module permet à la collectivité :
 - De renseigner les tronçons, intersections dont les travaux sont démarrés, finalisés... Ce qui mettra à jour le coût des aménagements restant sur l'ensemble du schéma et dans les fiches itinéraires concernées ;
 - De modifier les préconisations d'aménagements faites dans le cadre du Schéma (au lieu d'un bande cyclable une piste a été réalisée...), de modifier les coûts utilisés de ratio au mètre linéaire en fonction du retour d'expérience de la collectivité.

En revanche, cet outil étant celui du schéma tel qu'il a été défini dans l'étude en matière de maillage, il n'est pas possible pour la collectivité (sans intervention du bureau d'études) de modifier les tracés et/ou d'ajouter de nouveaux itinéraires.

Avancement des travaux

Mise à jour

Niveau d'avancement

- NR
- Etude pré-opérationnelle
- Etude environnementale
- Travaux démarrés
- Travaux terminés
- Abandonné
- Existant

Rechercher un tronçon d'itinéraire: 23

Tronçon	Voie	Aménagement prévu dans le schéma	Niveau d'avancement
23	rue du Beaujolais	Double sens cyclable	NR

L'aménagement réalisé est différent de celui prévu dans le schéma ? Non

VALIDER



ANNEXE 6 :

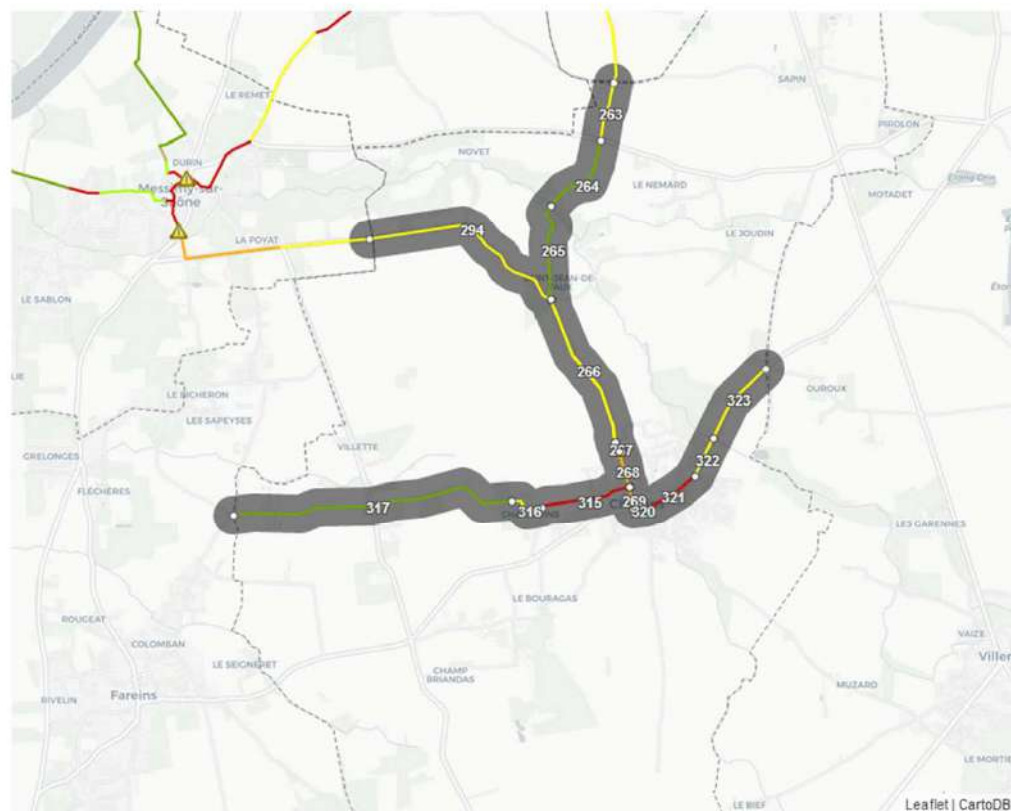
Fiches « commune » du schéma cyclable

Chaleins

Financé par



Chaleins



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale **8.76 km**

Dont existant : 0.08 / à signaler : 8.22 / à reprendre : - / à aménager : 0.47 km / Terminé : - km

Coût restant d'aménagements **25 483 €**

Coût restant des intersections **0 €**

Coût restant de jalonnement **5 025 €**

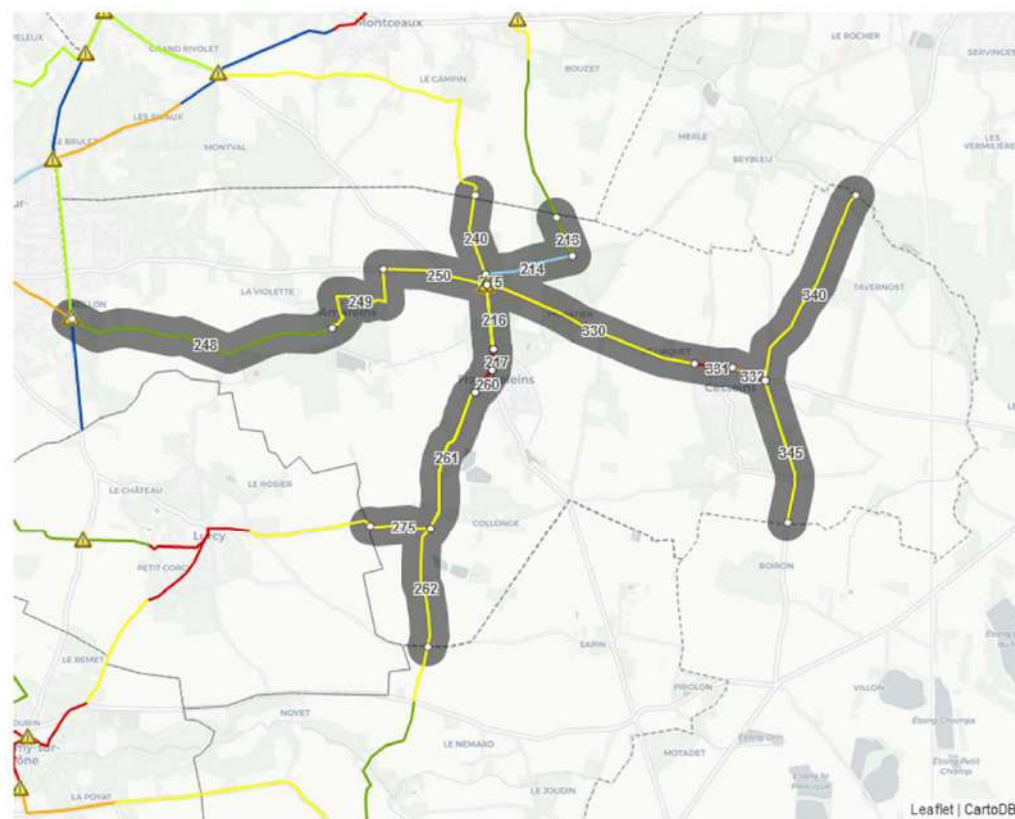
Coût entretien annuel **1 567 €/an**

Francheleins

Financé par



Francheleins



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Vole verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

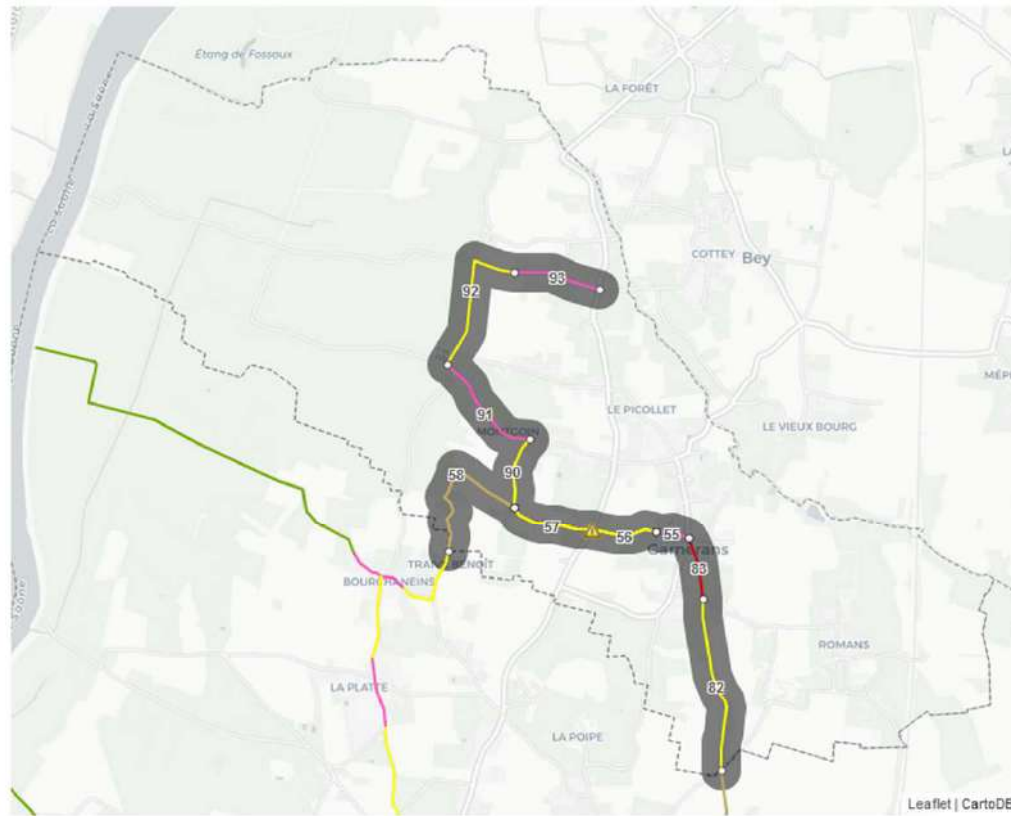
Longueur totale	13.06 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 10.86 / à reprendre : - / à aménager : 2.20 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	27 991 €
Coût restant des intersections	1 200 €
Coût restant de jalonement	5 054 €
Coût entretien annuel	1 308 €/an

Garnerans

Financé par



Garnerans



Légende

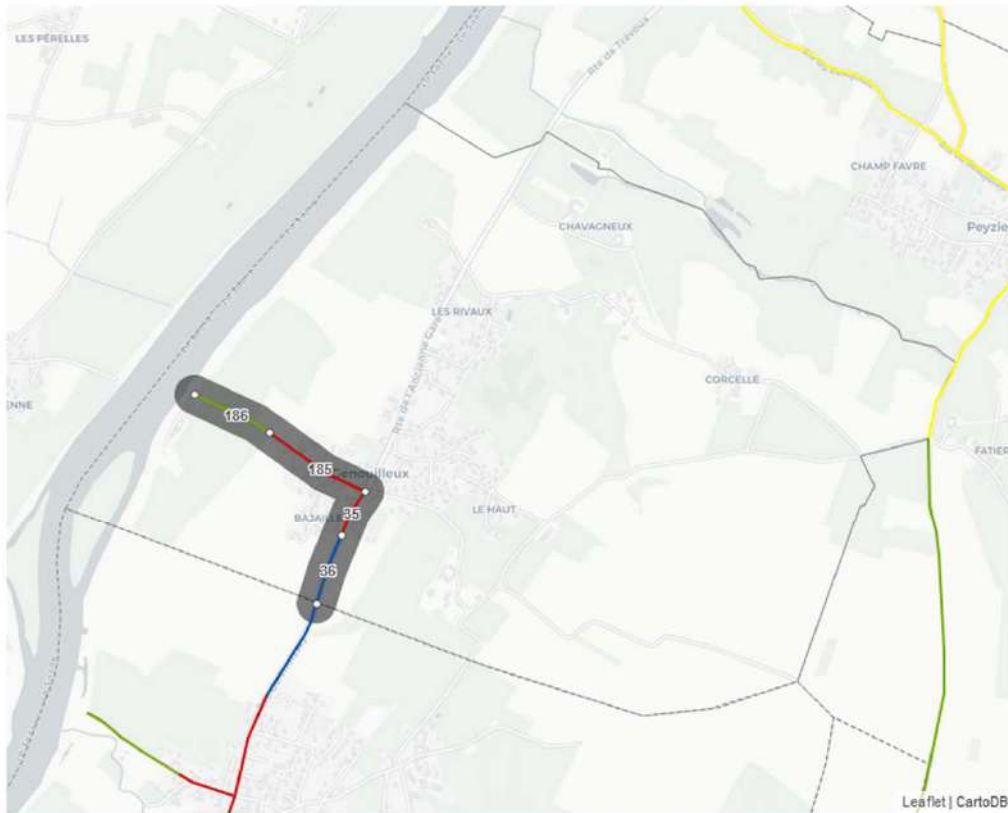
- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	5.46 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 4.26 / à reprendre : - / à aménager : 1.20 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	26 494 € 1
Coût restant des intersections	1 200 € 1
Coût restant de jalonnement	2 820 € 1
Coût entretien annuel	4 163 €/an

Genouilleux




Genouilleux



Légende

-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	1,14 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 0,70 / à reprendre : - / à aménager : 0,44 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	98 448 € 
Coût restant des intersections	0 € 
Coût restant de jalonnement	1 058 € 
Coût entretien annuel	1 261 €/an

Guéreins

Financé par



Guéreins



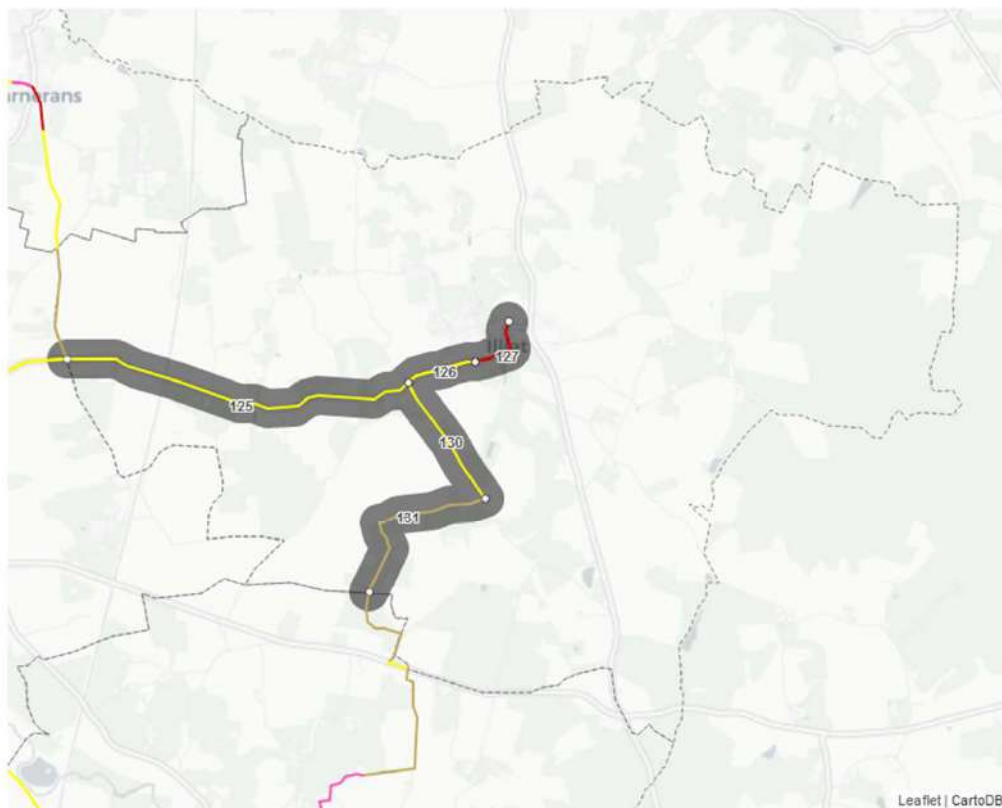
Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre















Données chiffrées

Longueur totale	5.16 km
<i>Dont existant : 0.68 / à signaler : 1.39 / à reprendre : - / à aménager : 3.09 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	681 702 € ¹
Coût restant des intersections	61 300 € ¹
Coût restant de jalonnement	6 273 € ¹
Coût entretien annuel	12 728 €/an

Illiat



Légende

-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	6,34 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 3,84 / à reprendre : 1,43 / à aménager : 1,07 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	53 898 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	3 345 €
Coût entretien annuel	6 839 €/an

Lurcy



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

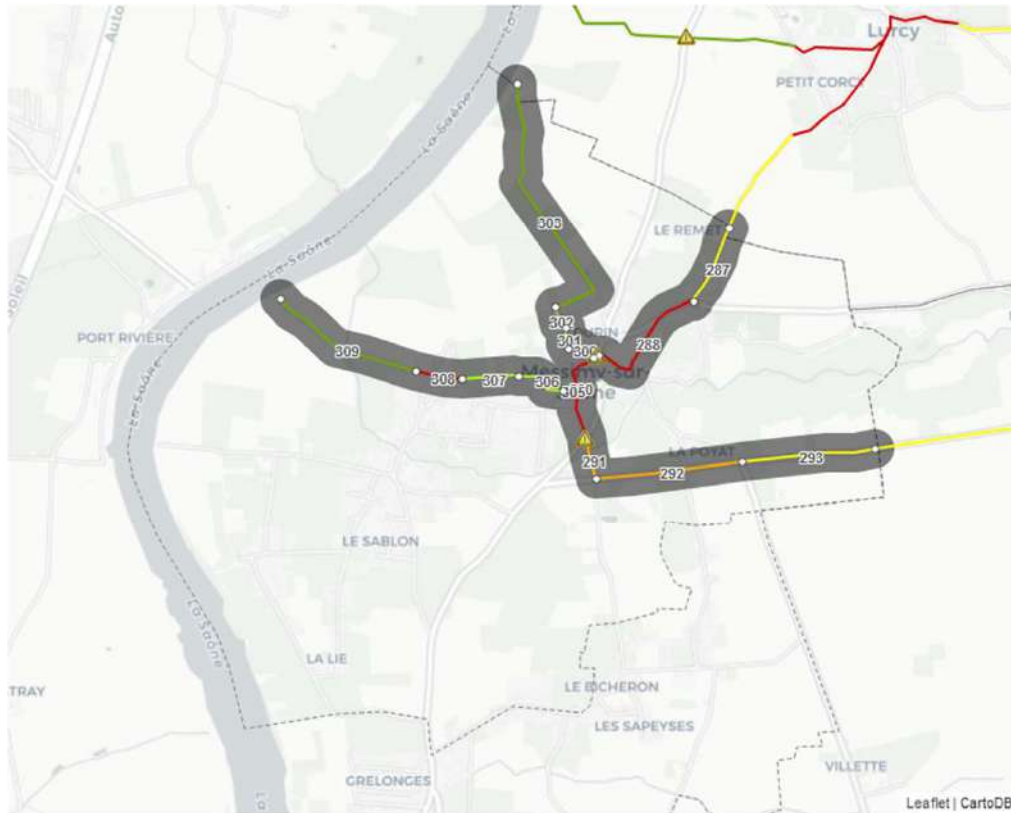
Longueur totale	3.97 km
<i>Dont existant : 0.11 / à signaler : 2.53 / à reprendre : - / à aménager : 1.32 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	56 051 €
Coût restant des intersections	1 200 €
Coût restant de jalonnement	2 985 €
Coût entretien annuel	53 €/an

Messimy-sur-Saône

Financé par



Messimy-sur-Saône



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	5.81 km
<i>Dont existant : 0.43 / à signaler : 3.29 / à reprendre : - / à aménager : 2.08 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	108 935 €
Coût restant des intersections	2 400 €
Coût restant de jalonnement	5 072 €
Coût entretien annuel	5 915 €/an

Mogneneins

Mogneneins



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

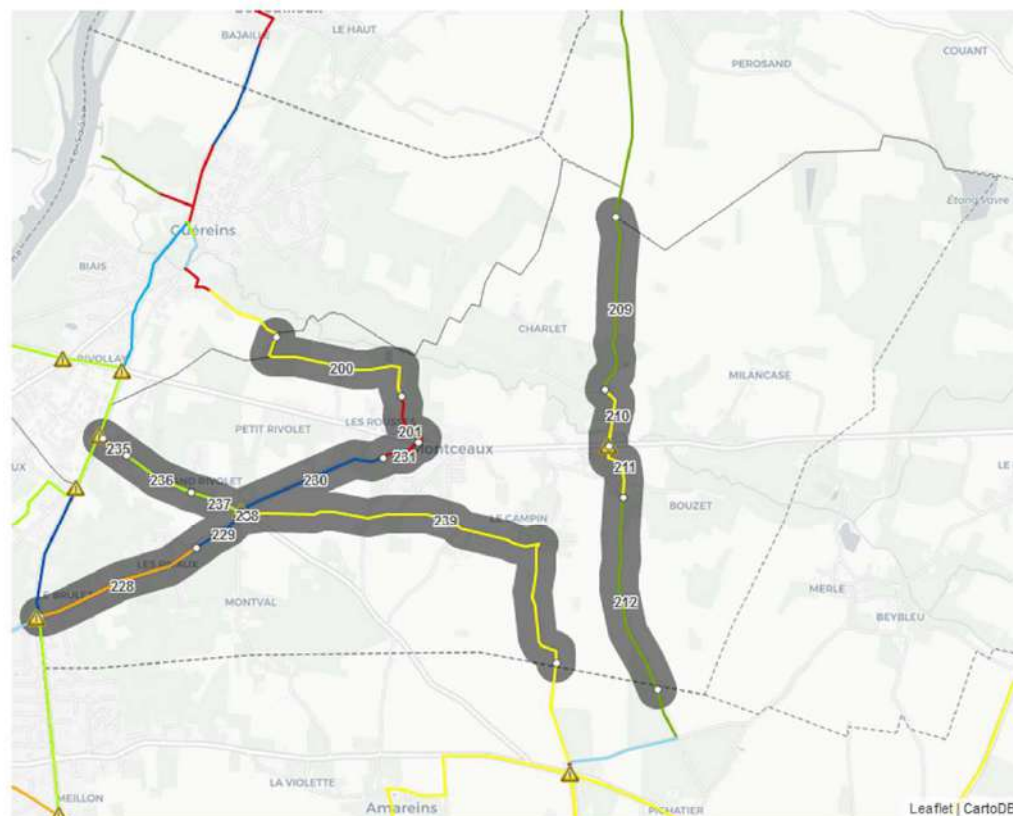
Longueur totale	8.33 km
<i>Dont existant : 0.40 / à signaler : 7.52 / à reprendre : - / à aménager : 0.42 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	14 613 €
Coût restant des intersections	4 600 €
Coût restant de jalonnement	4 955 €
Coût entretien annuel	103 €/an

Montceaux

Financé par



Montceaux



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées















Longueur totale	10.23 km
<i>Dont existant : 1.15 / à signaler : 6.05 / à reprendre : - / à aménager : 1.03 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	448 688 €
Coût restant des intersections	3 600 €
Coût restant de jalonnement	6 310 €
Coût entretien annuel	12 844 €/an

Montmerle-sur-Saône

Montmerle-sur-Saône



Légende

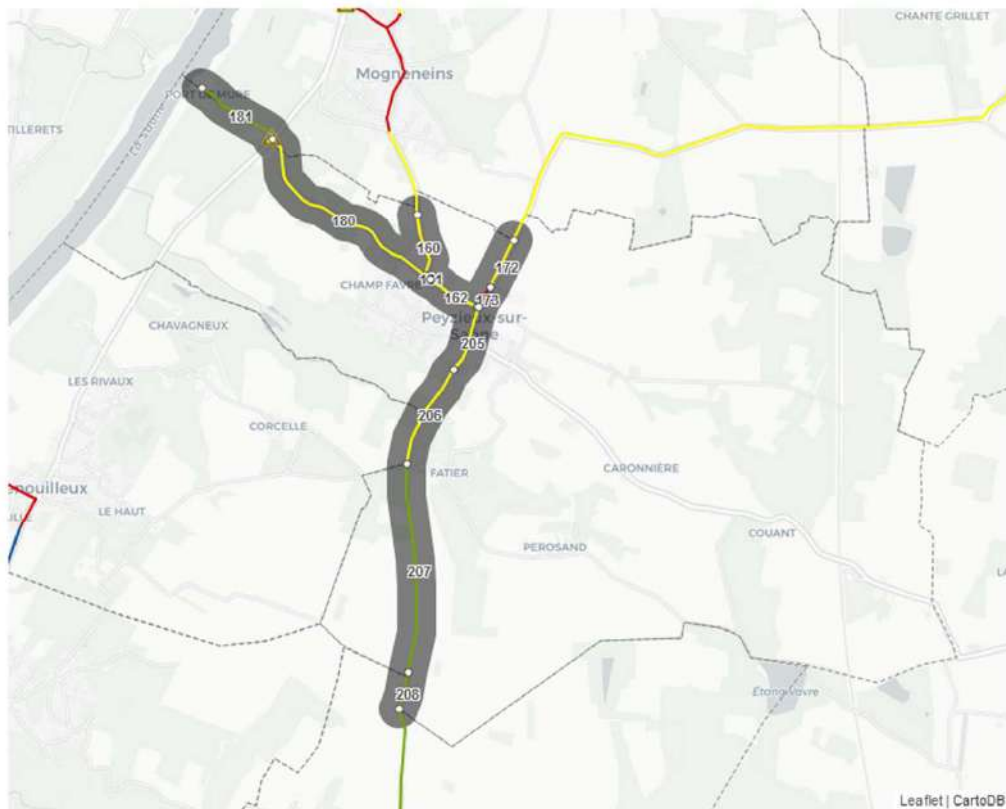
-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées















Longueur totale	6.62 km
<i>Dont existant : 0.64 / à signaler : 1.06 / à reprendre : - / à aménager : 4.92 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	1 623 476 € 1
Coût restant des intersections	31 100 € 1
Coût restant de jalonnement	9 923 € 1
Coût entretien annuel	25 341 €/an

Peyzieux-sur-Saône

Peyzieux-sur-Saône



Légende

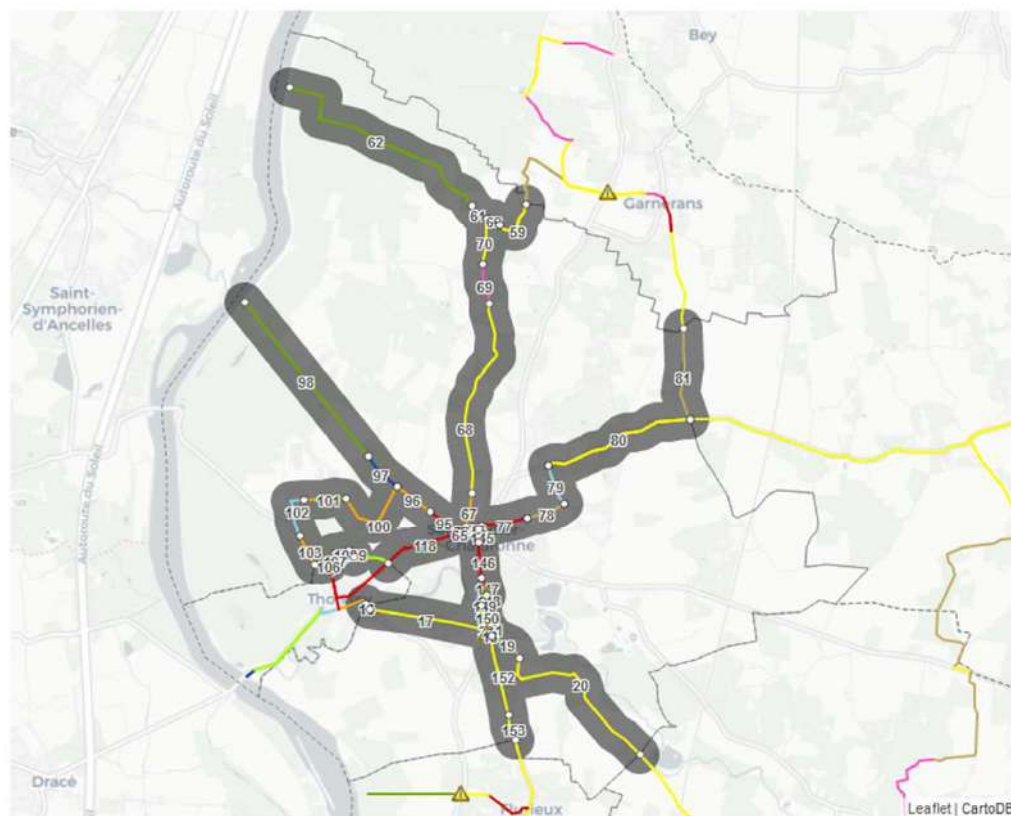
-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	5.07 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 4,58 / à reprendre : - / à aménager : 0.50 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	10 731 € ¹
Coût restant des intersections	0 € ¹
Coût restant de jalonnement	2 605 € ¹
Coût entretien annuel	63 €/an

Saint-Didier-sur-Chalaronne

Saint-Didier-sur-Chalaronne



Légende

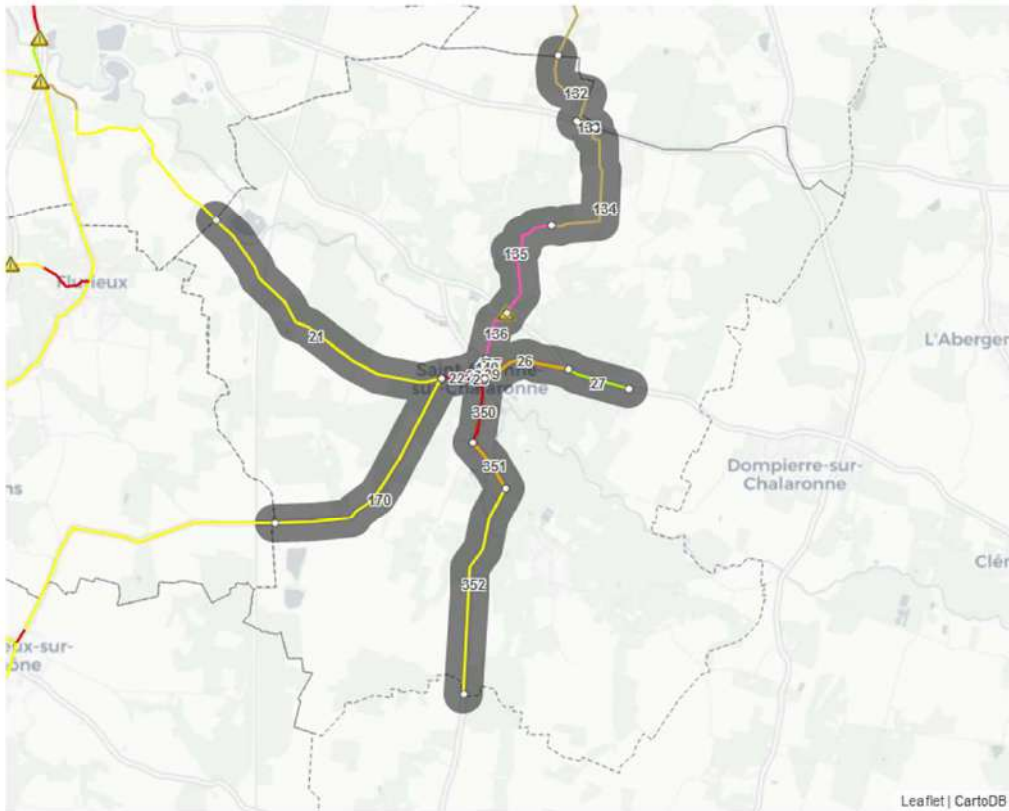
- ⚠ Intersections à traiter
- 🚧 Travaux réalisés
- 🚲 Bande cyclable
- 🛤 Chemin
- 🛤 CVCB
- ↔ Double sens cyclable
- 🚲 Piste cyclable
- 🛤 Route partagée
- 🛤 Route partagée 30 km/h
- 🛤 Route partagée à accès restreint
- 🚲 Vélorue
- 🛤 Voie verte
- 🛤 Zone 30
- 🛤 Zone de rencontre

Données chiffrées















Longueur totale	21.31 km
<i>Dont existant : 1.61 / à signaler : 16.78 / à reprendre : 0.36 / à aménager : 2.56 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	231 020 € 1
Coût restant des intersections	600 € 1
Coût restant de jalonnement	13 652 € 1
Coût entretien annuel	20 025 €/an

Saint-Étienne-sur-Chalaronne

Saint-Étienne-sur-Chalaronne



Légende

-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  Chemin
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vélorue
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

Données chiffrées

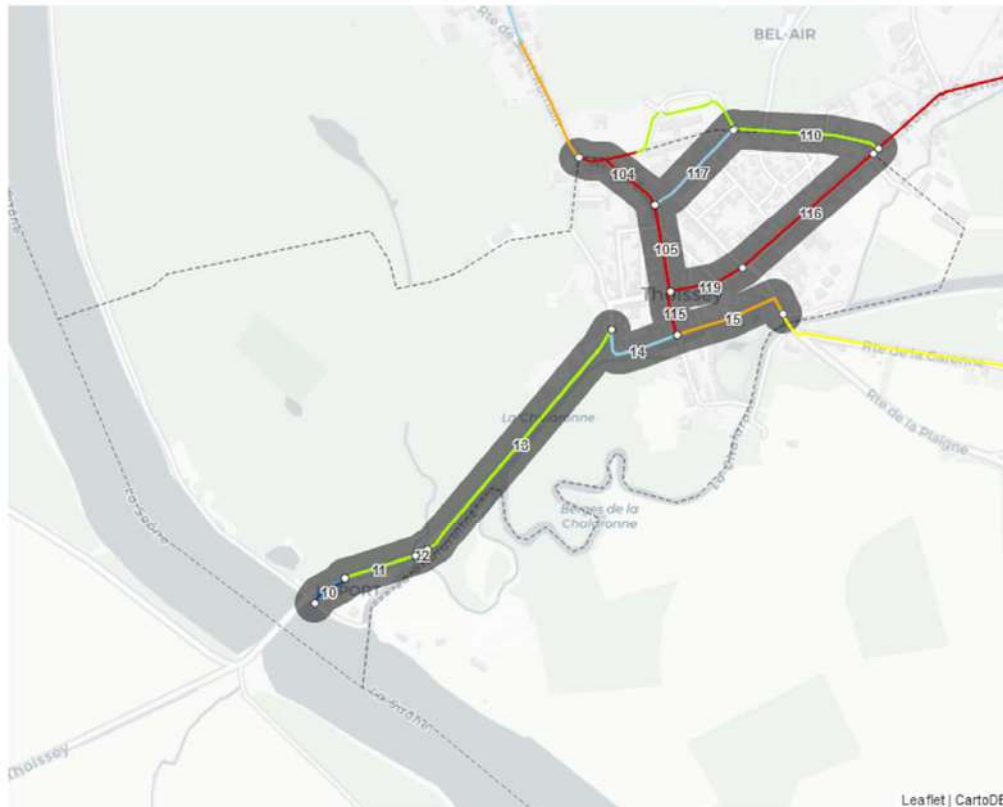
Longueur totale	12.68 km
<i>Dont existant : 2.04 / à signaler : 8.02 / à reprendre : 0.81 / à aménager : 1.80 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	222 017 €
Coût restant des intersections	5 100 €
Coût restant de jalonnement	6 911 €
Coût entretien annuel	16 141 €/an

Thoissey

Financé par



Thoissey



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	3.22 km
<i>Dont existant : 0.22 / à signaler : 1.12 / à reprendre : 0.68 / à aménager : 1.20 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	102 115 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	3 682 €
Coût entretien annuel	6 898 €/an



ANNEXE 7 : le financement des bornes IRVE

Aide n°1: Pacte de territoire – dispositif de transition écologique

Objectif de l'aide

A travers le pacte de territoire, le département de l'Ain finance des projets issus d'une politique de transition écologique. Les projets de mobilité durable font parties des thématiques soutenues.

Bénéficiaires

Communes et intercommunalités

Nature des projets soutenus

Les projets éligibles sont :

- la création de modes doux sur voirie communale ;
- l'installation de bornes de recharge électrique VL et vélo ;
- l'acquisition de parkings à vélo sécurisés sur la voie publique ;
- l'aménagement d'aires de covoiturage ;

Modalités de l'aide

Taux d'aide : 20% des dépenses éligibles HT

Aide n°2 : Modalité d'accompagnement financier du SIEA

Objectif de l'aide

A travers sa politique de mobilité durable, le SIEA souhaite accompagner les collectivités dans le développement d'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques.

Bénéficiaires

Communes

Nature des projets soutenus

L'installation de borne de recharge pour véhicules électriques.

Modalités de l'aide

Le SIEA subventionnera en totalité (installation, raccordement et matériel compris) la 1^{ère} borne de chaque commune. Il restera à la charge de cette dernière la maintenance, la supervision et la monétique.

Aide n°3: Programme ADVENIR – Point de recharge ouvert à tout public sur la voirie

Objectif de l'aide

Depuis 2016, le programme Advenir, piloté par l'Avere-France, accompagne l'installation de bornes de recharge de véhicule électrique. Grâce aux mécanismes des certificats d'énergie, il contribue à développer la recharge des véhicules électriques en complétant les initiatives publiques de soutien et d'incitation à la mobilité électrique en cours.

Bénéficiaires

Collectivités locales compétentes pour l'aménagement de la voirie.

Nature des projets soutenus

Le programme ADVENIR propose une prime pour l'installation de bornes de recharge ouvertes à tout public sur la voirie sans discrimination. L'ensemble des minimas techniques doivent être respectés pour bénéficier de la prime.

Modalités de l'aide

Le montant de la prime s'élève à 30% du montant HT de la prestation de fourniture et d'installation plafonné à un montant maximal par point de recharge en fonction de leur puissance :

Puissance de recharge	Taux d'aide	Montant maximal de la prime par point de recharge
Entre 3,7 et 11 KW AC	30%	1 000€ HT
Entre 12 et 43 KW AC	30%	1 300€ HT
Entre 20 et 40 KW DC	30%	2 700€ HT
Supérieur à 40 KW AC	30%	4 500€ HT
Supérieur à 140 KW AC	30%	9 000€ HT

Une surprime additionnelle de 300% est accordée dans le cas de financement voirie pour les bornes à la demande (interface permettant de recenser les besoins de recharge de ses administrés, entreprises ou particulier ne disposant pas de solution de stationnement privée).



ANNEXE 8 : Retours d'expérience de territoire en matière d'électromobilité

Le Pays de Saint-Omer Flandre Intérieure (62)

Stratégie :

Le Pays est composé de deux intercommunalités : CA du Pays de Saint-Omer (105 000 hab) et CC Pays de Lumbres (24 000 hab). Une stratégie de déploiement des IRVE publiques a été initiée entre 2016 et 2019 par les deux collectivités selon une logique de triple d'implantation:

- Les **équipements multimodaux** : il s'agit d'équiper au niveau des aires de covoiturage, pôles d'échanges, parkings d'entrée de ville ;
- Les **équipements structurants** : correspondant majoritairement à des centres aquatiques, des MFS, des équipements culturels, sportifs, touristiques, ou encore centres hospitaliers ;
- Les **équipements de proximité** : déploiement de bornes situées dans des secteurs plus résidentiels plus denses, là où les résidents n'ont pas la possibilité de disposer d'un point de charge à domicile. Il s'agit aussi d'équiper les secteurs avec des commerces de proximité et de secteurs ruraux assurant un maillage territorial.

La CC Pays de Lumbres (4 IRVE de déployées), en 2015, n'a pas souhaité déployer de bornes de proximité au vu des coûts de fonctionnement et de l'impossibilité à cette époque de confirmer un besoin en milieu rural. Cette logique met en avant une certaine concentration des stations dans les principales centralités. Pour le moment, il n'est pas prévu une seconde phase de déploiement d'infrastructures.

Tarification :

La tarification est gérée au sein de la centrale d'achat définie et animée par la Région Haut-de-France (*réseau de borne Pass-Pass Electrique*), il n'est pas vendu de l'électricité consommée mais du temps passé à une borne. Le prix de la carte abonnée est fixé à 9,90€.

Type de charge	Abonnés Pass-Pass	Avantage abonnés	Non abonnés Pass-Pass
Normale	0,70€ / 20 min (de 7h à 21h) 0,10€ / 20 min (de 21h à 7h)	Service gratuit au-delà de 40 € / mois	0,75€ / 20 min (de 7h à 21h) 0,10€ / 20 min (de 21h à 7h)

Saint-Louis Agglomération (68)

40 communes - 81 700 habitants

Stratégie :

Quinze bornes ont été implantées sur la voirie publique sur les communes les plus peuplées de la CA et en 1ère couronne de Saint-Louis au premier semestre 2018. En complément, 10 bornes ont été installées sur le parking-relais de la gare de Saint-Louis.

Tarification :

La tarification souhaitée, reste dans la moyenne basse des tarifications existantes dans la Région, et ne reflète en rien les coûts réels d'énergie supportés par la collectivité.

Type de charge	Les bornes sur voie publique	
Puissance	Charge rapide Tarif > 8kW de puissance délivrée	Charge normale Tarif < 8kW de puissance délivrée
Abonnés	Abonnement annuel à 12€	
	0,09€/min	0,06€/min
Non-abonnés	0,15€/min	0,06€/min
Paramétrage de facturation	<i>Entre 08h et 20h : la facturation continue tant que le véhicule est branché Entre 20h et 8h : la facturation s'arrête dès que le véhicule est chargé</i>	



ANNEXE 9 : Résultats du questionnaire mobilité auprès des habitants

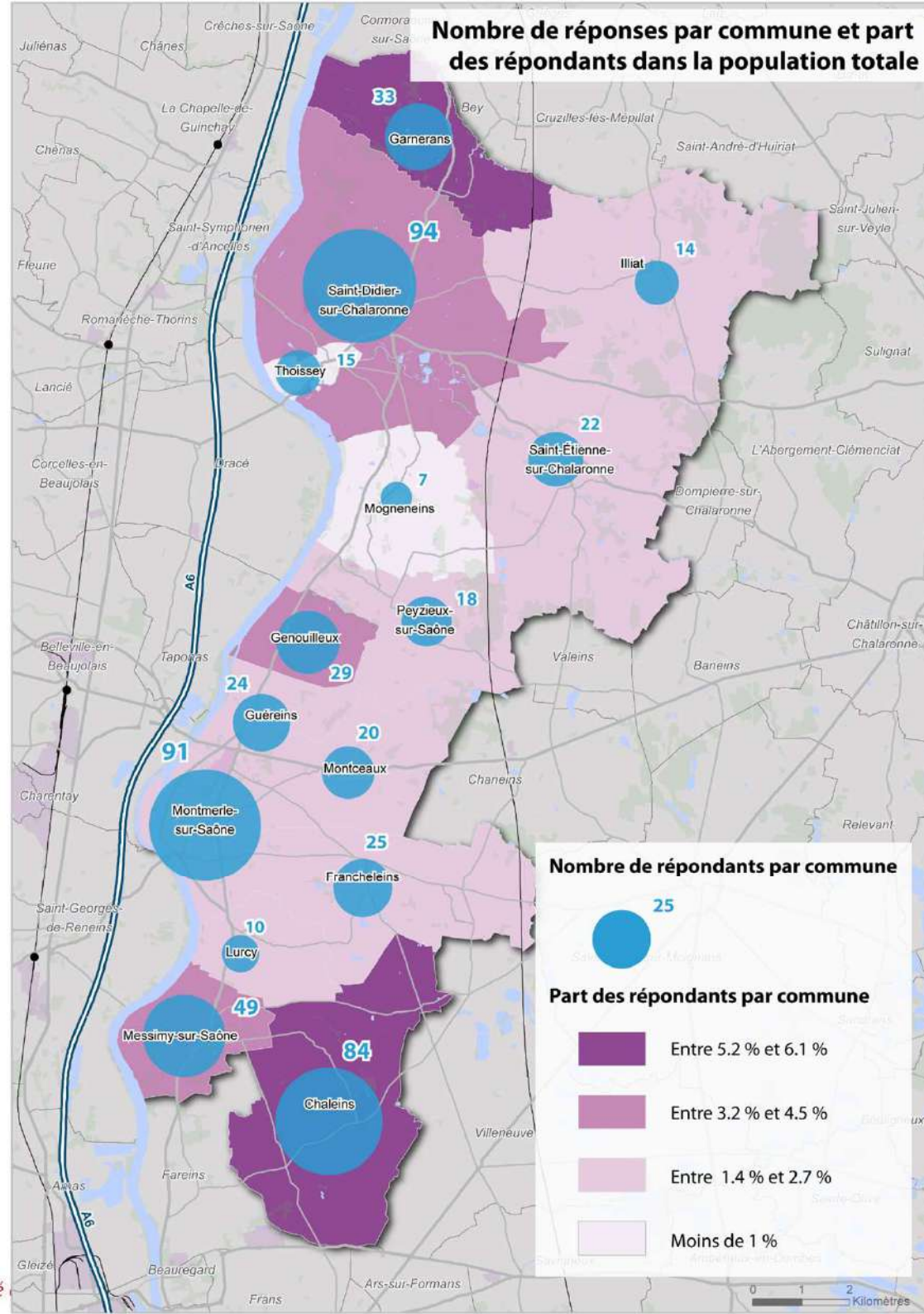
656 réponses

au questionnaire

582 répondants ont précisé leur commune de résidence

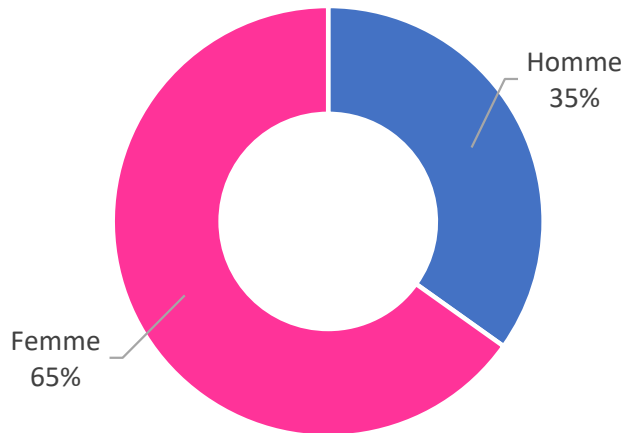
Dont 47 viennent d'une commune extérieure à la CC Val de Saône Centre

Communes	Répondants	Part de la population répondante
Chaleins	84	6,1 %
Francheleins	25	1,6 %
Garnerans	33	5,2 %
Genouilleux	29	4,5 %
Guéreins	24	1,6 %
Illiat	14	2,1 %
Lurcy	10	2,7 %
Messimy-sur-Saône	49	3,9 %
Mogneneins	7	0,9 %
Montceaux	20	1,7 %
Montmerle-sur-Saône	91	2,4 %
Peyzieux-sur-Saône	18	2,6 %
Saint-Didier-sur-Chalaronne	94	3,2 %
Saint-Étienne-sur-Chalaronne	22	1,4 %
Thoissey	15	0,9 %
CC Val de Saône Centre	535	2,6 %

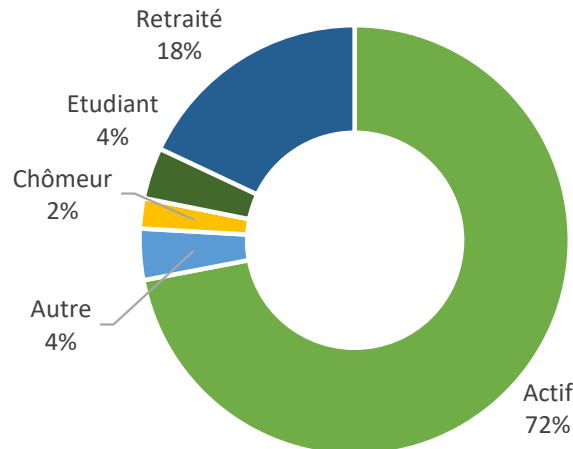


Des profils de répondants majoritairement actifs, avec très peu de jeunes

Q1. Répartition des répondants Homme / Femme



Q4. Répartition des enquêtés par activité

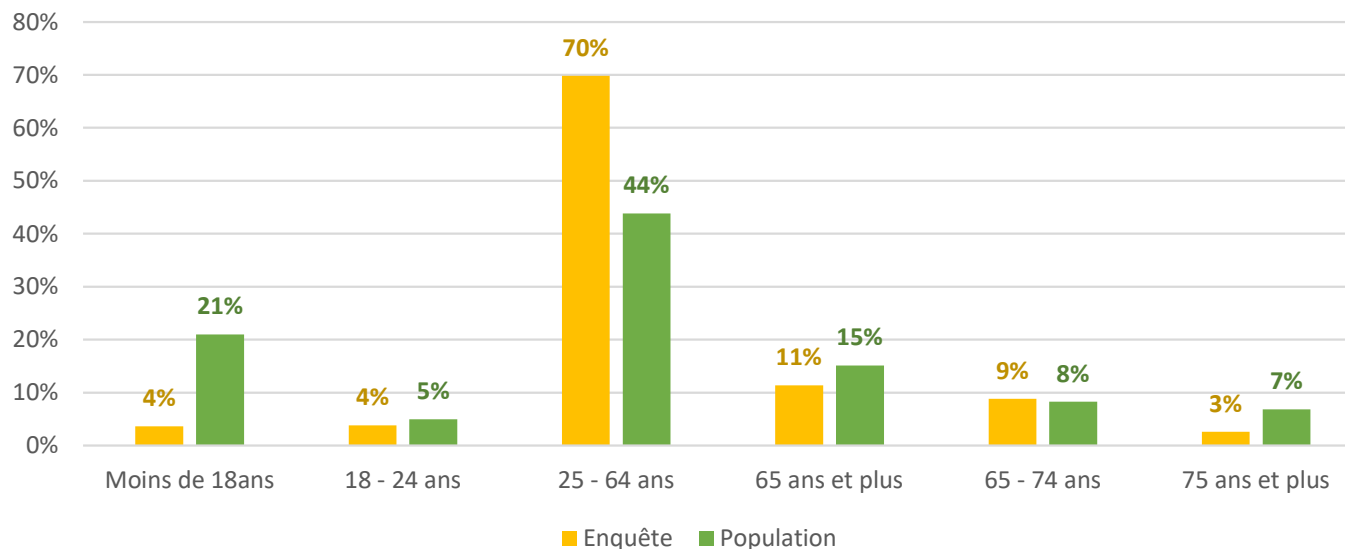


Une nette sous-représentation des jeunes parmi les répondants au questionnaire :

- 4 % des répondants ont moins de 18ans, alors qu'il représentent 21 % de la population de la CCVSC.

Leur avis est donc largement sous-représenté, alors même que les jeunes représentent un potentiel important pour l'usage des modes actifs vers les établissements scolaires par exemple.

Q2. Répartition par âge des enquêtés, et de la population



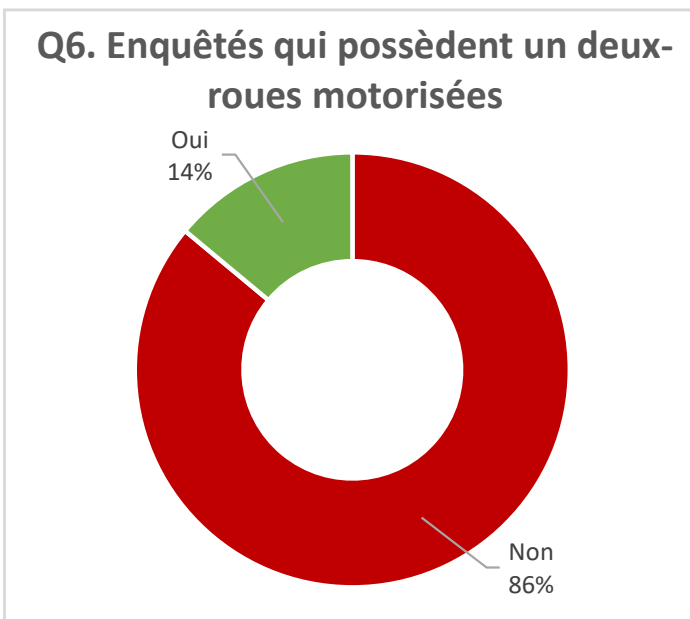
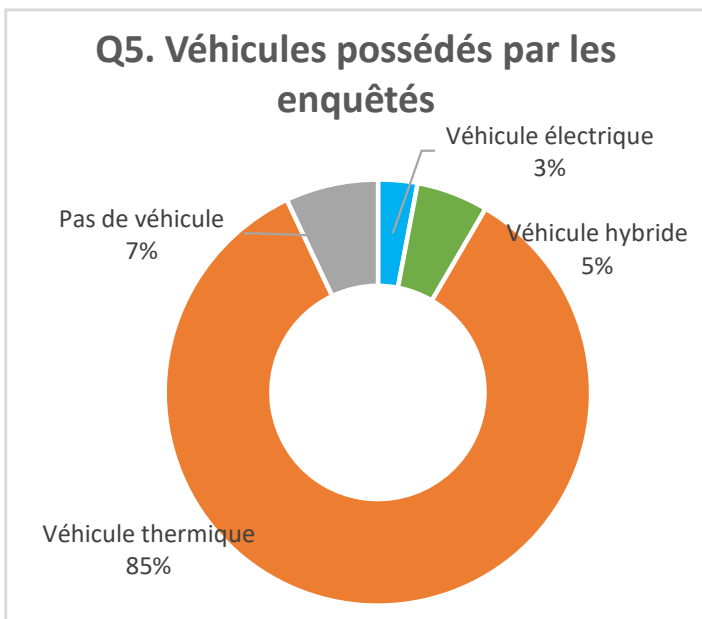
À l'inverse, la catégorie des 25-64 ans est largement surreprésentée, avec 70 % des répondants, contre 44 % de la population

Les retraités sont également largement surreprésentés. Ils représentent 18 % des répondants, contre seulement 7 % de la population.

A l'inverse, les chômeurs et étudiants sont sous-représentés.

NB : la proportion d'actifs dans les répondants est représentative, avec 75 % de la population, et 72 % des répondants.

Des enquêtés très motorisés à l'image de la population, et 40 % sont sensibles aux véhicules électriques

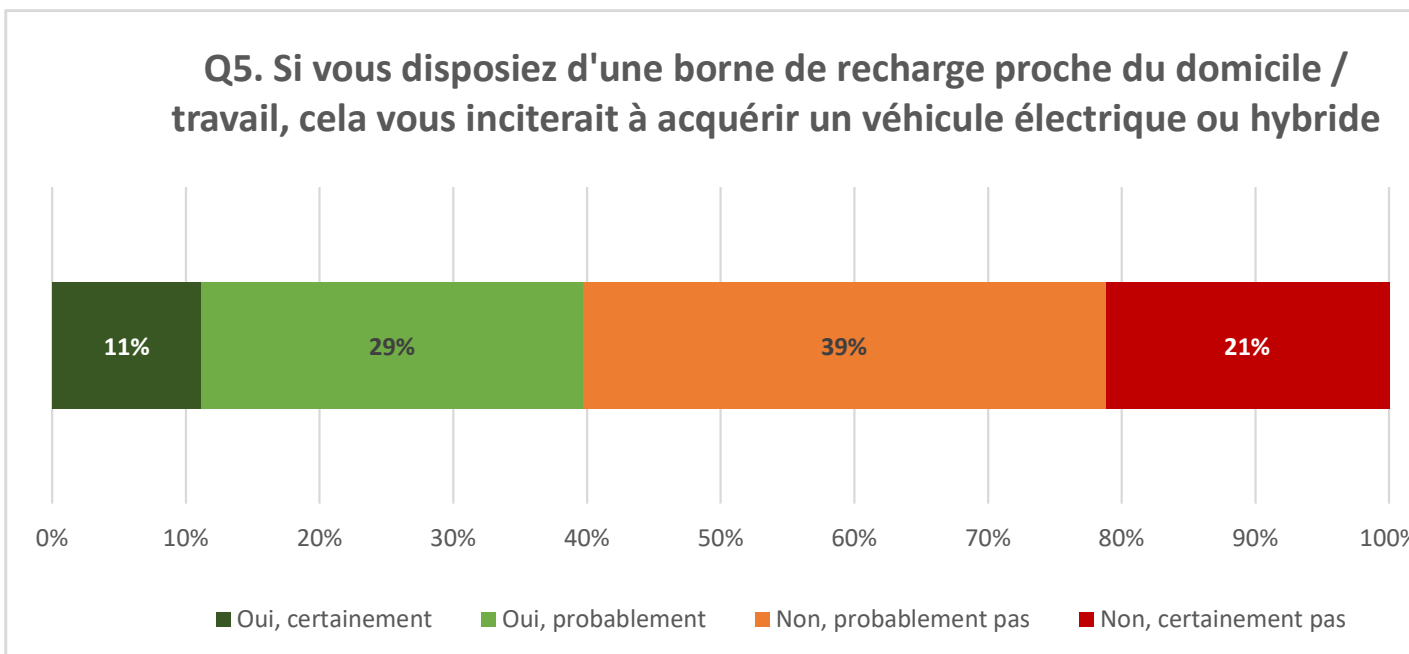


Un niveau de motorisation des enquêtés comparable au niveau de motorisation de la population

7 % des enquêtés ne sont pas motorisés, contre 5,7 % des ménages sur le territoire

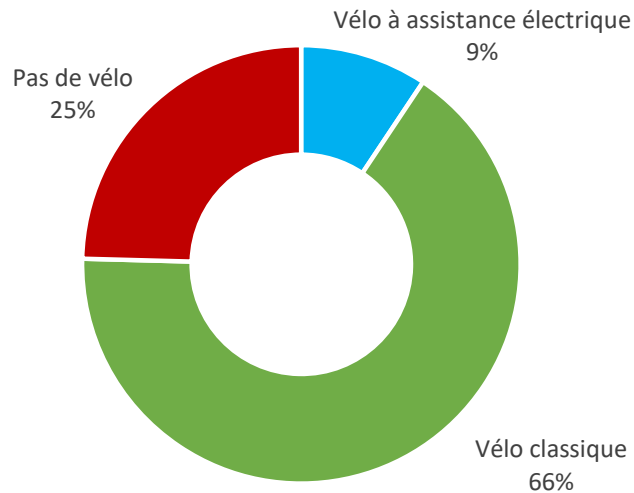
85 % des enquêtés possèdent un véhicule thermique, 5 % possèdent un véhicule hybride et 3 % un véhicule électrique.

40 % des enquêtés déclarent que si une borne de recharge électrique était installée à proximité de leur domicile et de leur lieu de travail, cela les inciterait à acquérir un véhicule électrique ou hybride.

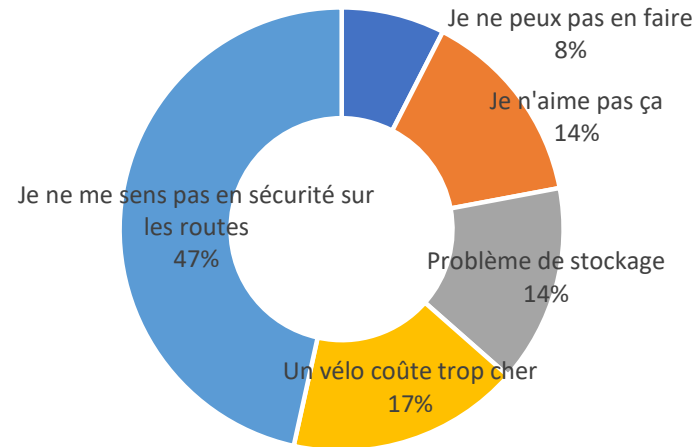


75 % des enquêtés possèdent un vélo

Q7. Vélo possédés par les enquêtés



Q7. Raisons pour lesquelles les enquêtés n'ont pas de vélo



75 % des enquêtés possèdent un vélo :

- 66 % possèdent un vélo classique
- 9 % possèdent un vélo électrique

Le manque de sécurité sur les routes est la raison principale de l'absence de vélo,

pour les enquêtés. Le deuxième motif avancé, loin derrière, est le coût trop important lié à l'acquisition d'un vélo.

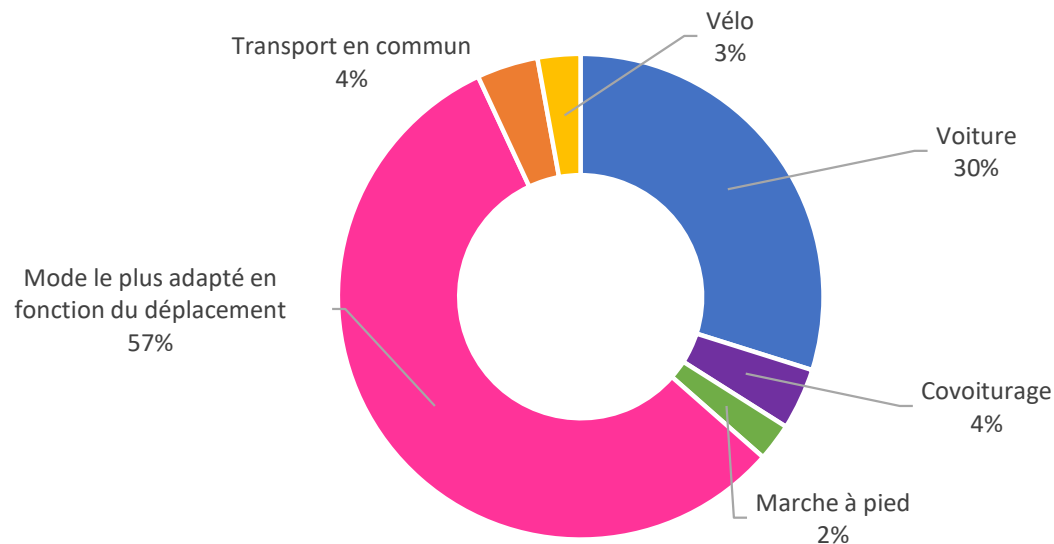
Des enquêtés qui se déclarent majoritairement souples pour choisir leur mode de déplacement :

57 % déclarent utiliser le mode le plus adapté en fonction du déplacement

30 % des enquêtés se déclarent automobilistes convaincus

13 % des enquêtés déclarent utiliser en priorité les modes alternatifs

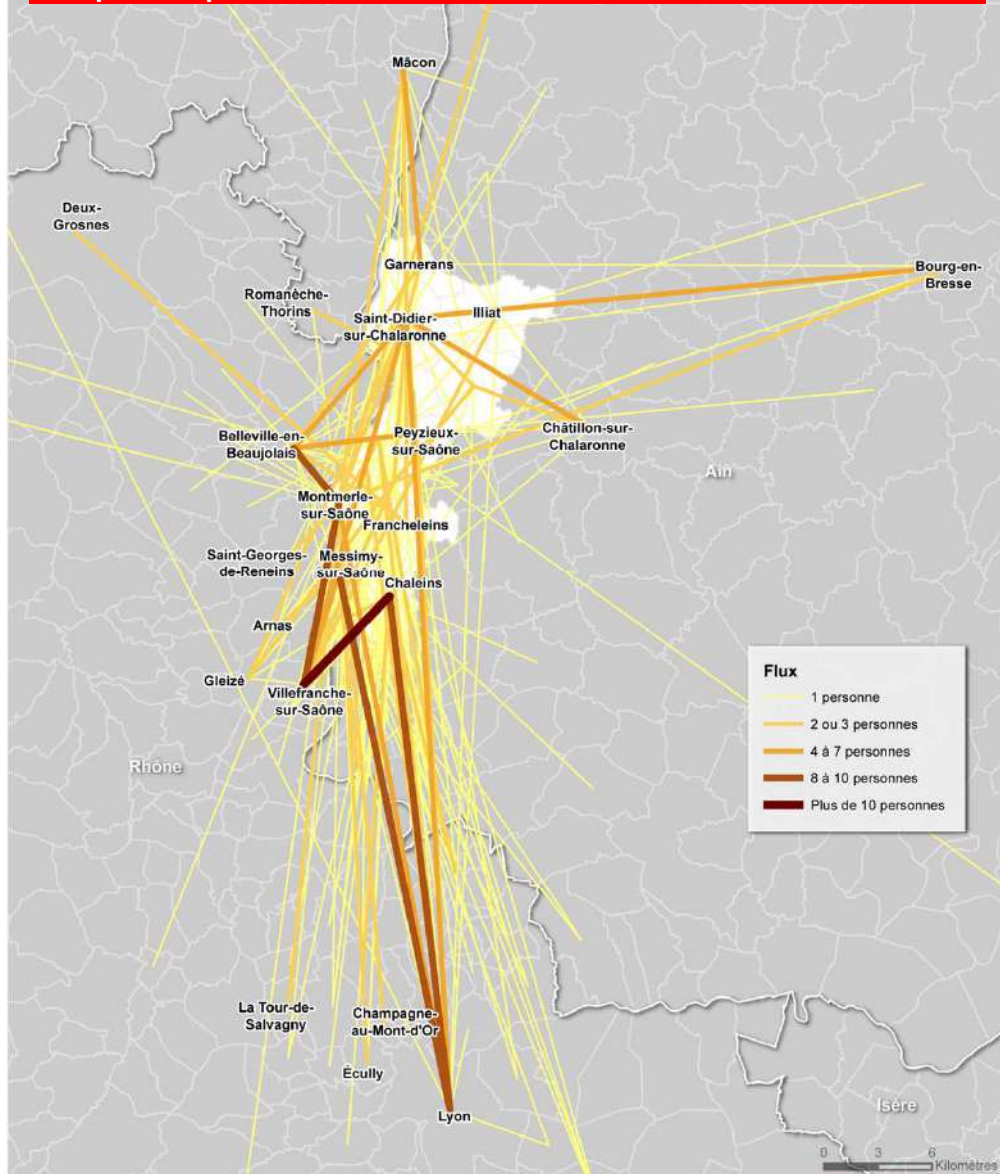
Q8. Mode utilisé en priorité par les enquêtés



Q9 / 10 : Quelles sont vos habitudes de déplacement au quotidien pour aller au travail ou à l'école / sur vos lieux de loisirs ?

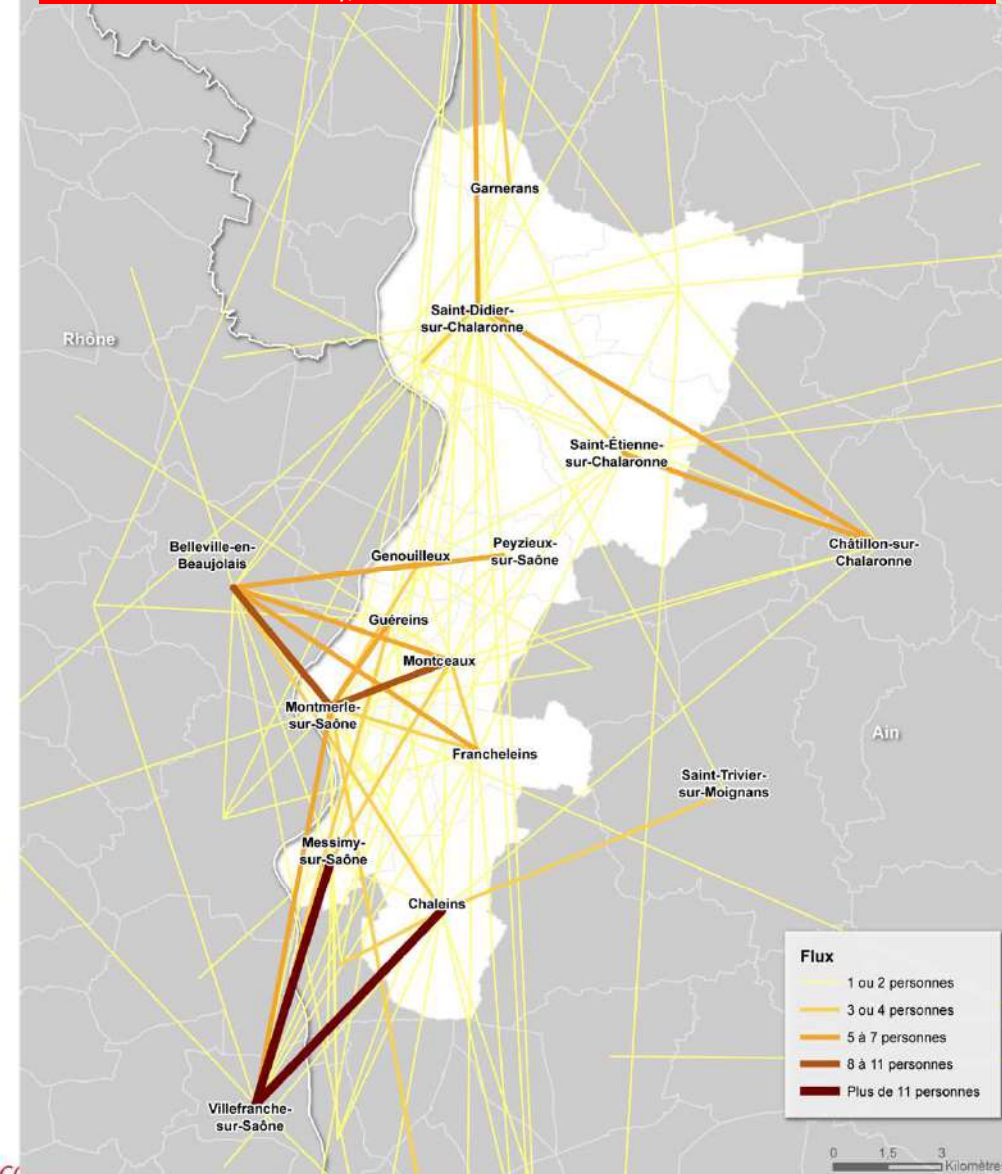
Enquête population : flux en direction du travail ou de l'école

Des déplacements professionnels orientés vers les polarités proches (Belleville, Villefranche) et plus lointaines (Lyon, Mâcon, Bourg-en-Bresse). Ce sont les déplacements à la fois les plus longs, et les plus fréquents

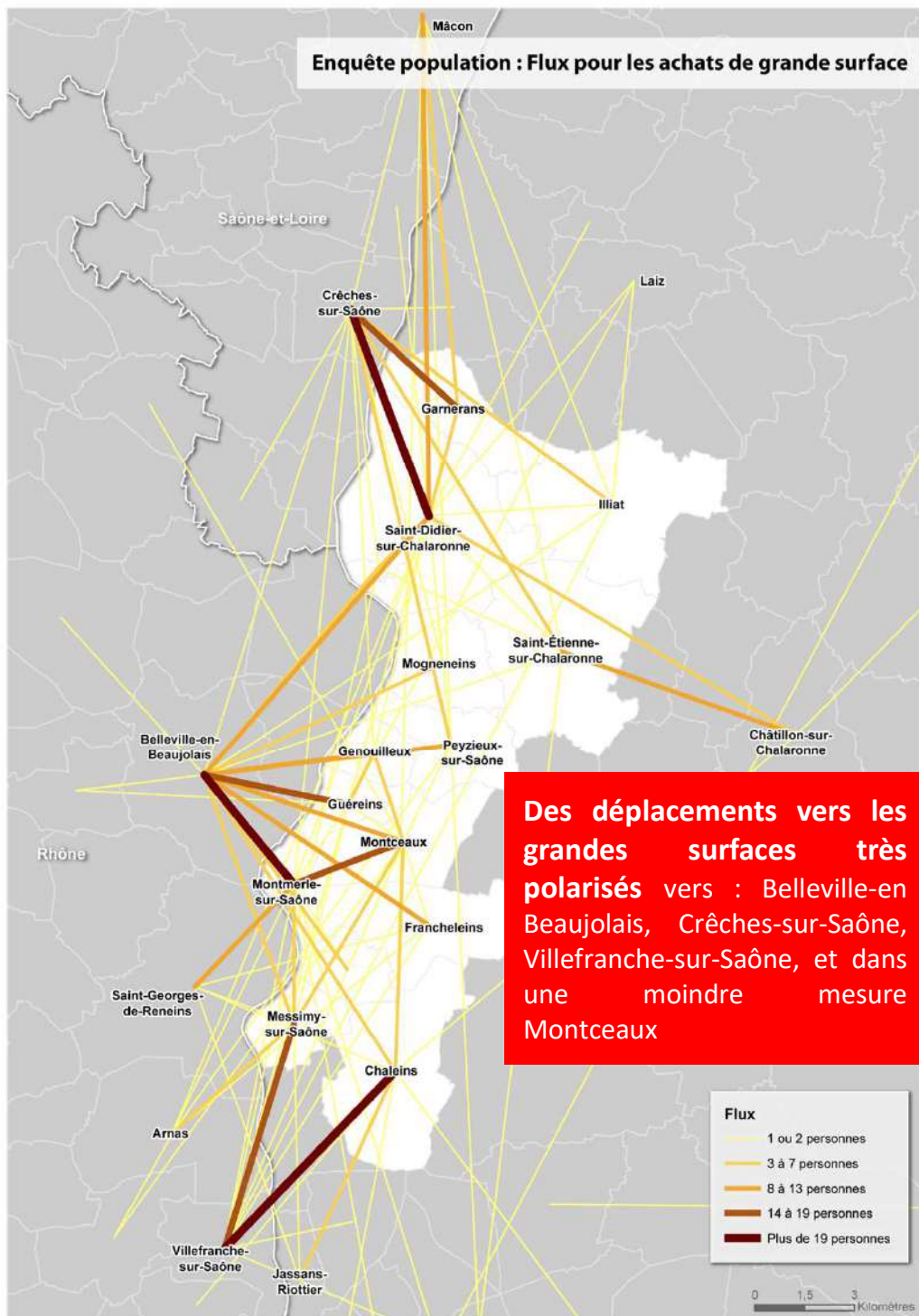


Enquête population : Flux de loisirs

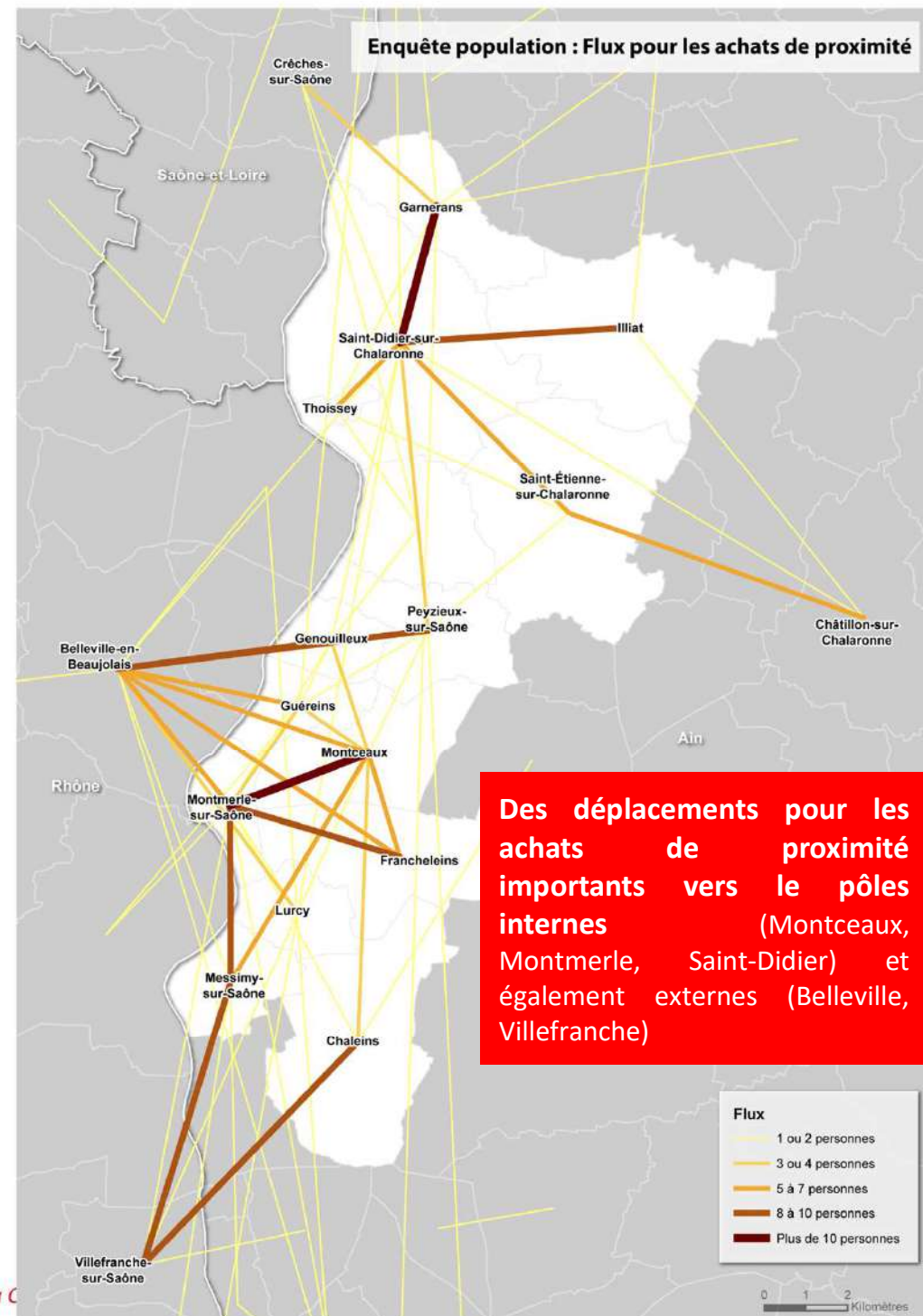
Des déplacements pour les loisirs qui semblent marqués par une recherche de proximité (les répondants du Sud de la CCVSC vont davantage à Villefranche, ceux de l'Ouest à Belleville, et ceux du Nord à Châtillon ou Mâcon), mais en direction de l'extérieur du territoire



Q11 / 12 : Quelles sont vos habitudes de déplacement au quotidien pour les achats en grande surface / de proximité ?



Des déplacements vers les grandes surfaces très polarisés vers : Belleville-en Beaujolais, Crèches-sur-Saône, Villefranche-sur-Saône, et dans une moindre mesure Montceaux

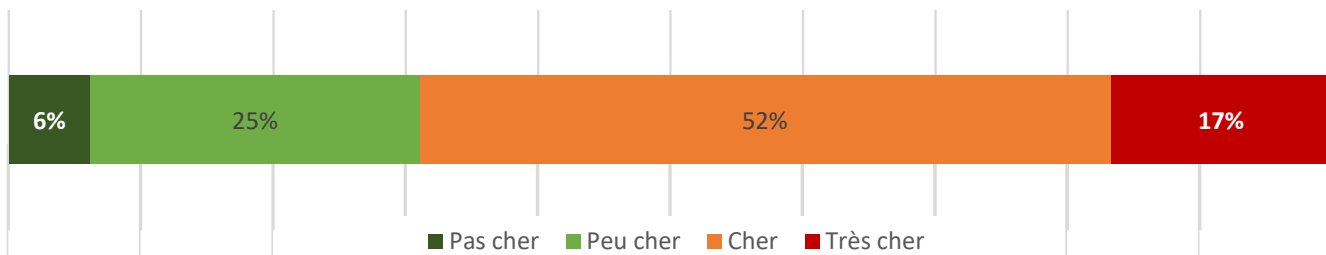


Des déplacements pour les achats de proximité importants vers les pôles internes (Montceaux, Montmerle, Saint-Didier) et également externes (Belleville, Villefranche)

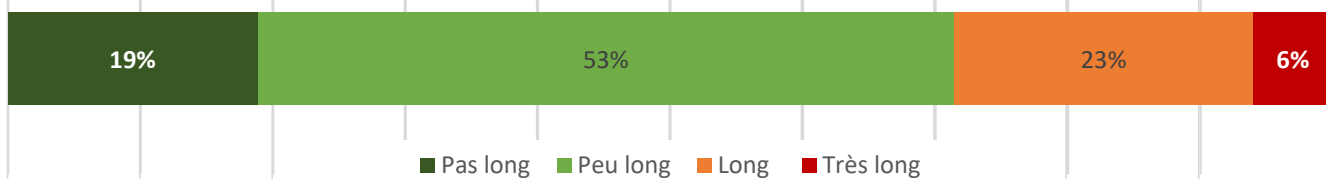
Des déplacements jugés généralement coûteux, et polluants par les enquêtés

Q13. Evaluation de leurs déplacements par leurs enquêtés

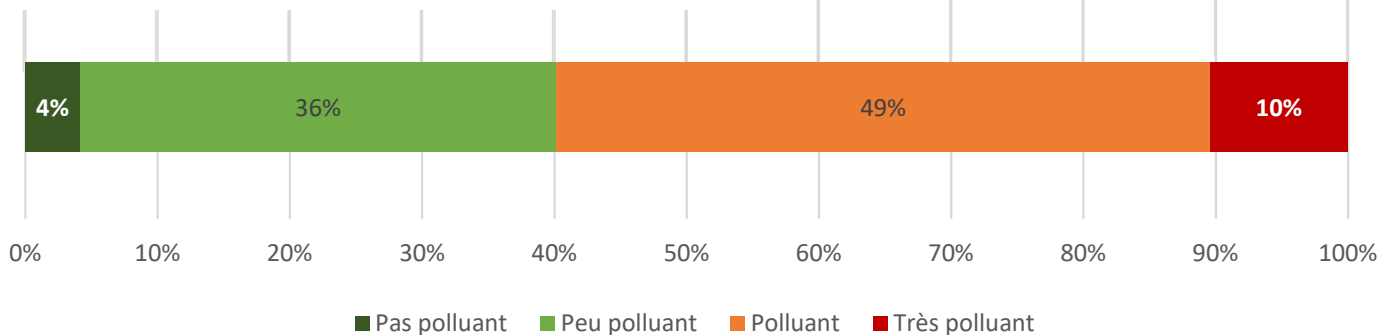
Coût des déplacements



Durée des déplacements



Impact environnemental des déplacements



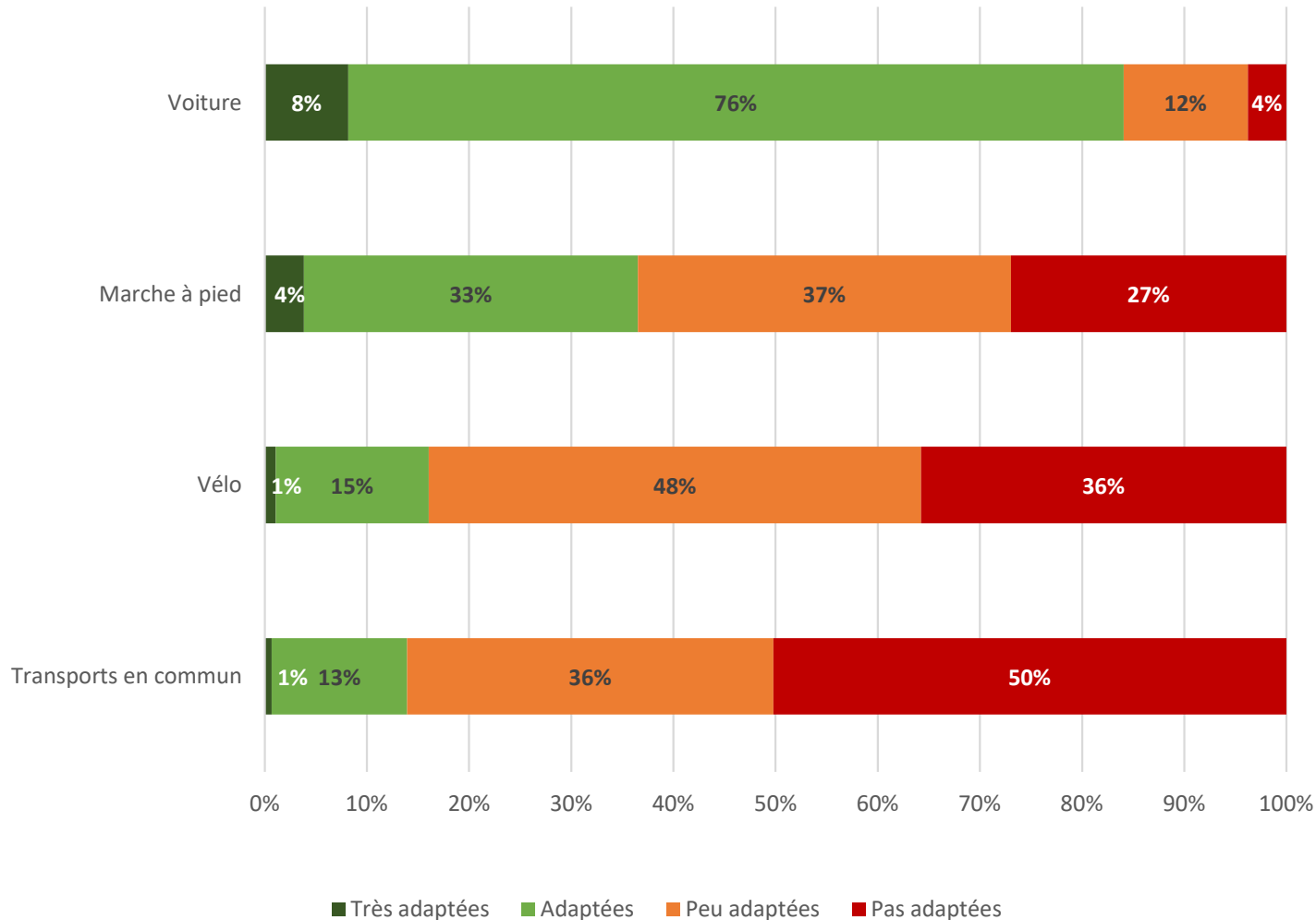
Près de 70 % des enquêtés jugent que leurs déplacements sont chers ou très chers

Près de 60 % des enquêtés jugent que leurs déplacements sont polluants, ou très polluants

A l'inverse, des déplacements jugés peu longs en général: 72 % des répondants estiment que leurs trajets sont pas ou peu longs.

Des conditions de circulation en voiture jugée très adaptée, à l'inverse de celles des autres modes

Q14. Avis des enquêtés sur les conditions de circulation sur le territoire selon le mode



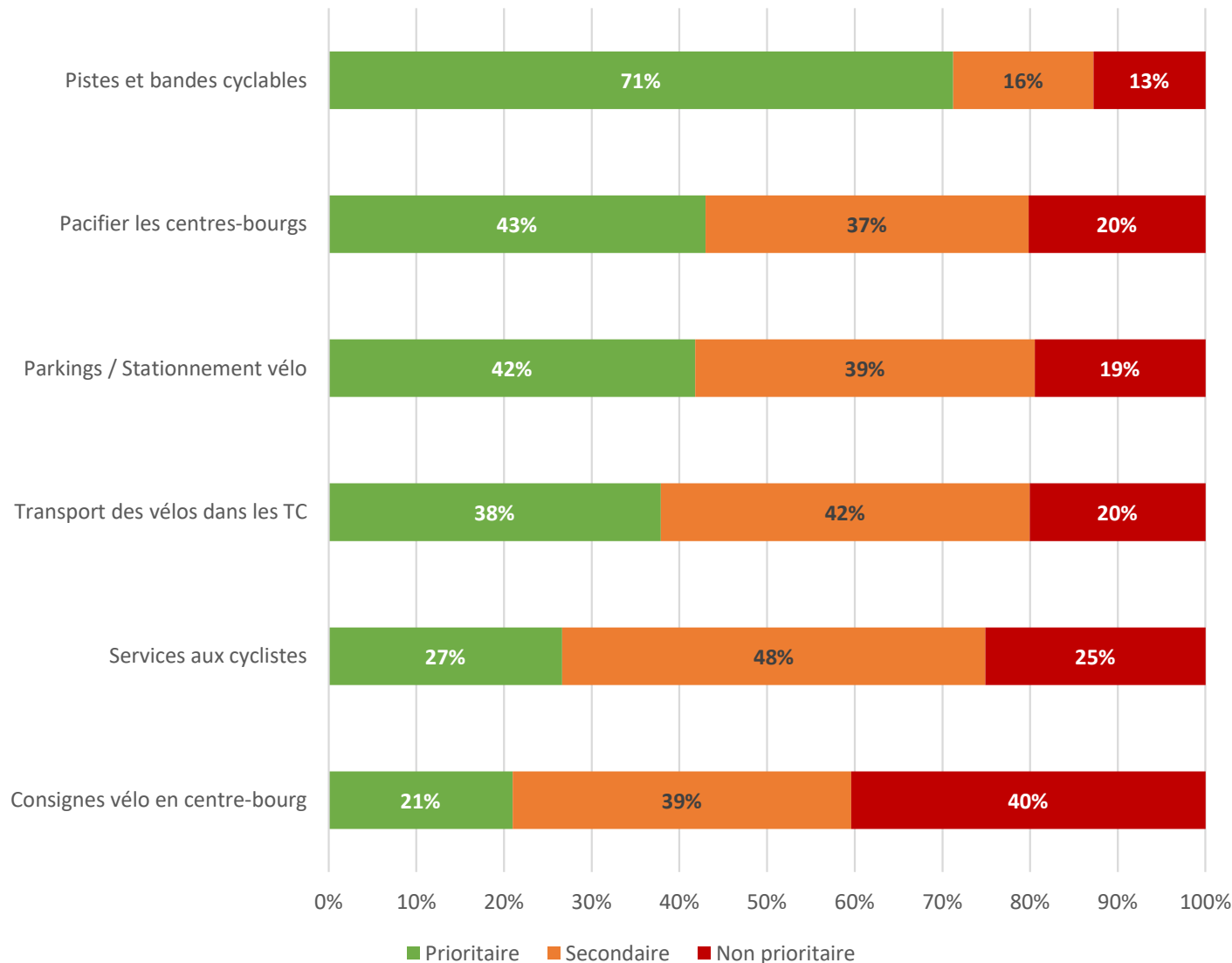
84 % des enquêtés jugent que les conditions de circulation en voiture sur le territoire sont favorables

A l'inverse, les conditions de circulation pour les autres modes sont jugées très négativement :

- 64 % des enquêtés estiment que les conditions de circulation à pied sont peu ou pas adaptées
- 84 % pour les conditions de circulation à vélo
- 86 % pour les conditions de circulation en transports en commun

Le déploiement d'aménagements cyclables : une demande prioritaire pour développer la pratique

Q15. Solutions qui inciteraient les enquêtés à pratiquer plus régulièrement le vélo



La mesure phare pour encourager à la pratique cyclable selon les enquêtés est le développement d'aménagements cyclables.

- 71 % d'entre-eux estiment que cette mesure est prioritaire.
- Seuls 55 % des automobilistes convaincus partagent cet avis.
- De même pour 60 % des répondants qui déclarent emprunter le mode le plus adapté

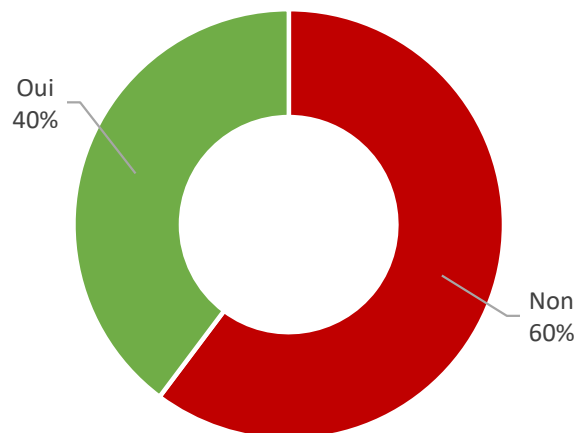
La pacification des centres bourgs et l'installation de stationnements cyclables sont également ciblés comme des mesures intéressantes

Les mesures qui semblent **le moins adaptées** selon les répondants sont la mise en place de **consignes sécurisées en centres-bourgs**, et le **développement des services aux cyclistes**.

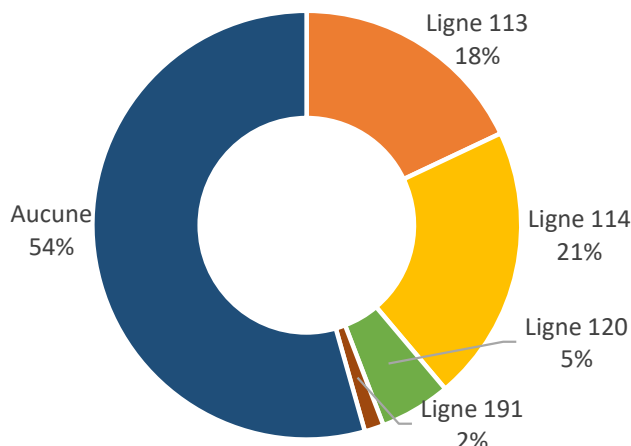
En règle générale, les enquêtés déjà convaincus par l'usage des modes alternatifs sont plus enthousiastes sur les solutions pour inciter à la pratique du vélo.

Une offre de car régionale mal connue des enquêtés, et assez peu empruntée

Q16. Connaissez-vous l'offre de car régionale



Q16. Lignes de car régionaux empruntées par les enquêtés



60 % des répondants ne connaissent pas l'offre de car régionale.

54 % des enquêtés qui connaissent l'offre ne l'empruntent pas.

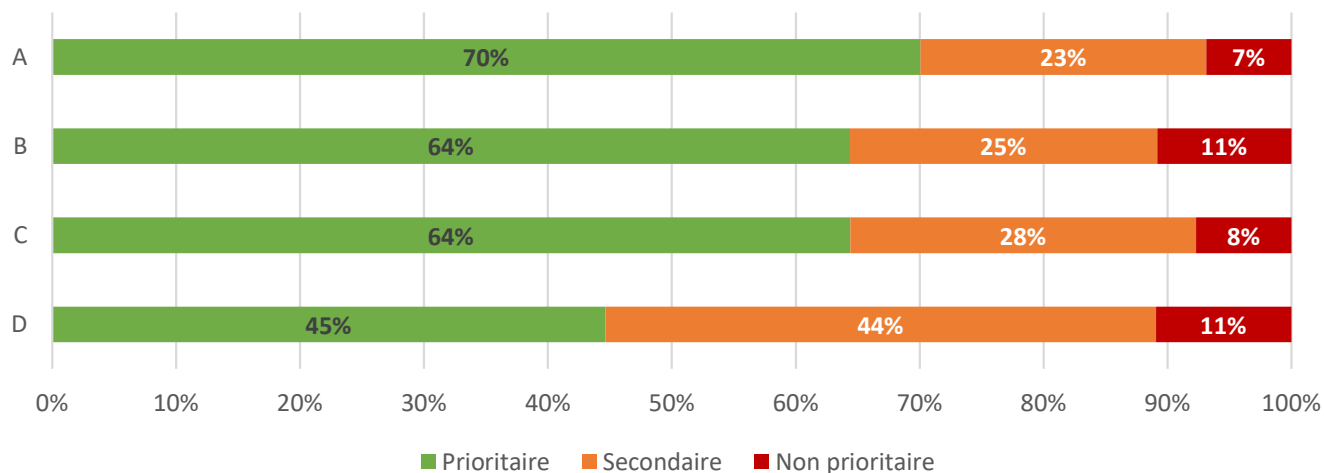
Les lignes le plus utilisées sont

- La ligne 114 : 21 % des enquêtés qui connaissent l'offre l'empruntent
- La ligne 113 : 18 % des enquêtés qui connaissent l'offre l'empruntent

Des pistes d'amélioration jugée presque toutes prioritaires par les enquêtés :

- Créer des cheminements sécurisés pour les piétons et cyclistes en direction des arrêts de transport en commun
- Renforcer l'offre de transport en commun vers d'autres polarités
- Renforcer l'offre de cars vers la gare de Belleville, en la calant vers les horaires de train
- Concentrer plusieurs offres de mobilité autour des arrêts de transport en commun

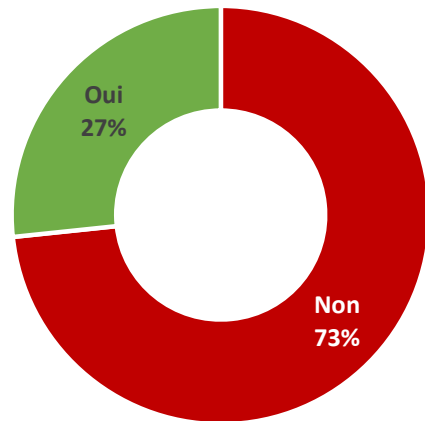
Q17. Pistes prioritaires pour développer l'usage des transports en commun selon les enquêtés



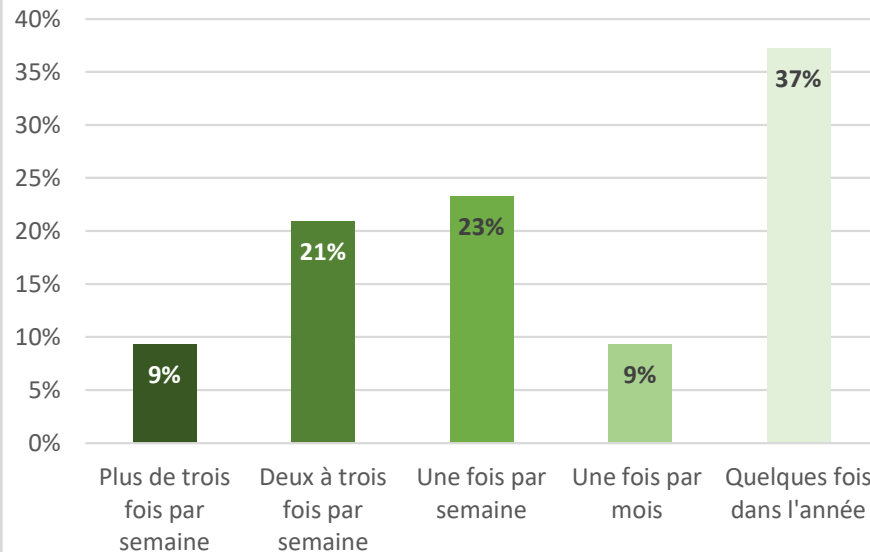
En règle générale, les enquêtés déjà convaincus par l'usage des modes alternatifs sont plus enthousiastes sur les solutions pour inciter à l'usage des transports en commun

Une pratique du covoiturage assez peu développée parmi les enquêtés

Q18. Pratiquez-vous le covoiturage



Q18. Fréquence d'usage du covoiturage



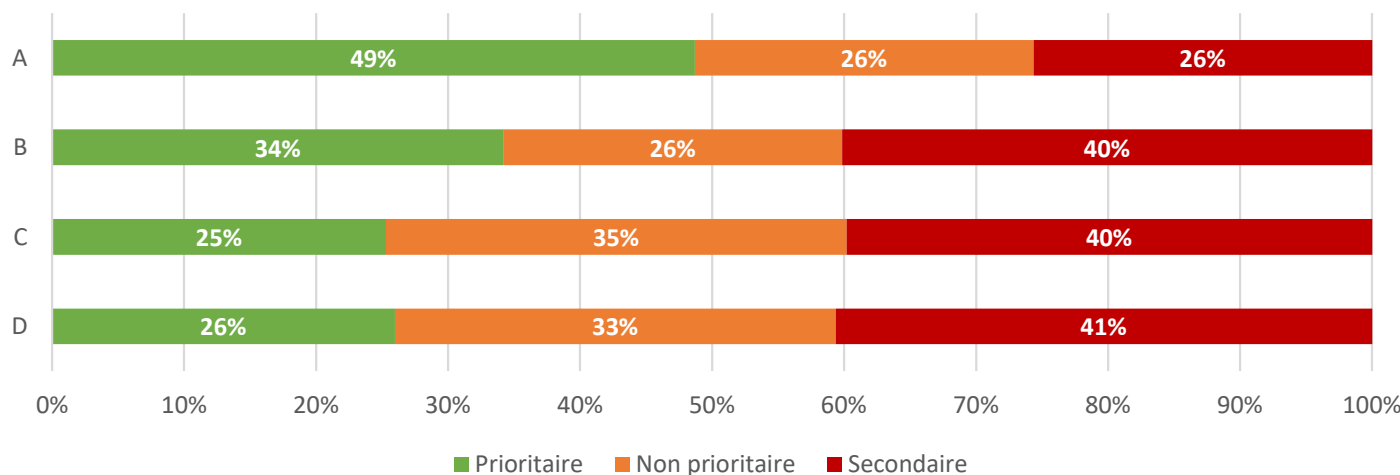
73 % des répondants ne pratiquent jamais le covoiturage

53 % de ceux qui pratiquent le covoiturage le font au moins une fois par semaine

37 % de ceux qui covoiturent le font seulement quelques fois dans l'année.

L'assurance de trouver une solution de covoiturage est la piste prioritaire pour développer le covoiturage, selon les enquêtés.

Q19. Pistes prioritaires pour développer l'usage du covoiturage selon les enquêtés

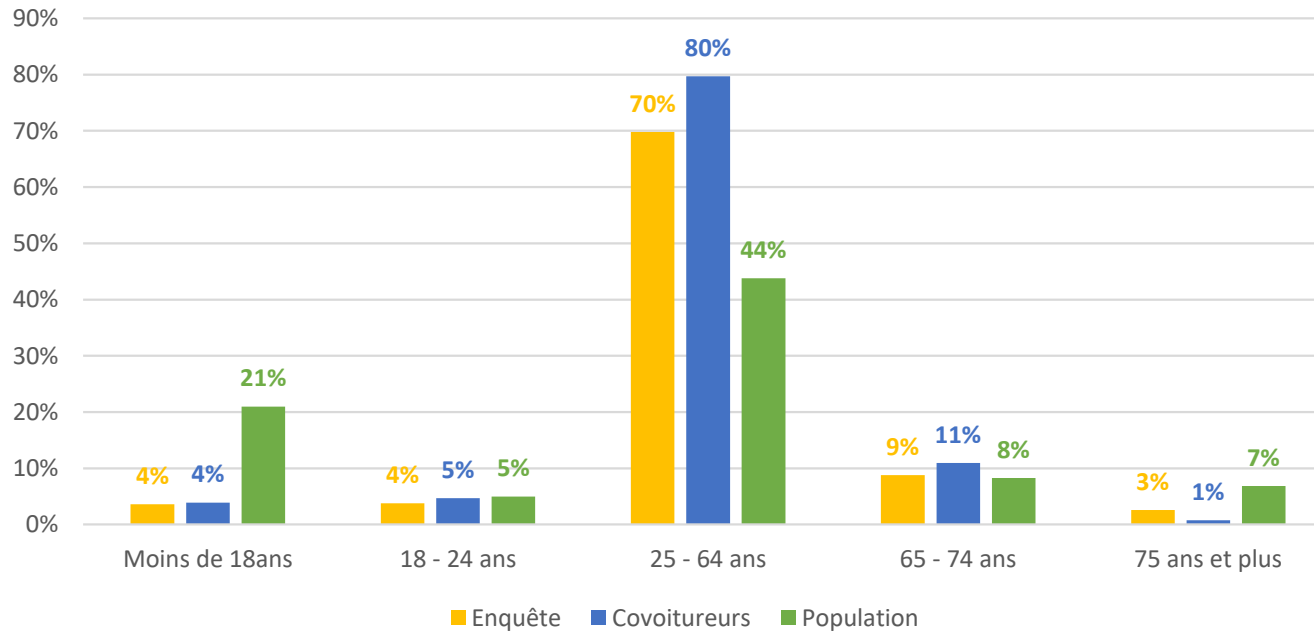


- A. Avoir l'assurance de trouver une solution de covoiturage
- B. Mieux lier le covoiturage avec l'offre de transport collectif
- C. Plus d'aires de covoiturage sur le territoire
- D. Assurer un rabattement en vélo et à pied aux aires de covoiturage

En règle générale, les enquêtés déjà convaincus par l'usage des modes alternatifs sont plus enthousiastes sur les solutions pour inciter à l'usage du covoiturage

Une surreprésentation des covoitureurs parmi les populations en âge de travailler

Répartition des enquêtés, des covoitureurs et de la population par âge

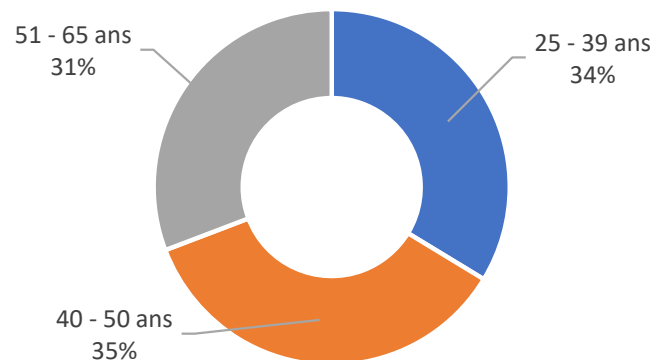


Les covoitureurs sont surreprésentés parmi les populations en âge de travailler (25 – 64 ans). Ils représentent 80 % des enquêtés qui déclarent covoiturer, contre 70 % des enquêtés, et 44 % de la population.

Si on peut noter une tendance de cette catégorie d'âge à covoiturer davantage, il faut tout de même nuancer cette donnée du fait de la surreprésentation de cette classe.

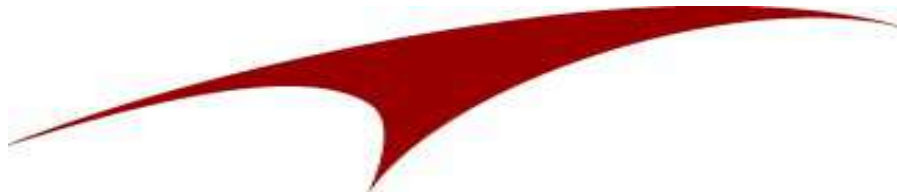
On note une légère surreprésentation des 65 – 74 ans, et à l'inverse les 75 ans et plus sont quasiment absents.

Répartition par âge des covoitureurs de la classe 25 - 64 ans



Parmi les 25 – 64 ans qui sont covoitureurs, les 40 – 50 ans sont les plus nombreux, et représentent 35 % des covoitureurs de la classe.

Au vu du faible nombre de répondants jeunes, il semble cependant difficile de conclure sur le profil d'âge des covoitureurs



Contact ITEM Etudes & Conseil :

Guillaume GIRERD

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 – 06 63 68 72 54

girerd@item-conseil.fr