

ÉTUDE GLOBALE DE MOBILITÉ

Rapport final – Volet 2



Communauté de Communes
Val de Saône Centre

Sommaire	2
Objectifs de l'étude	3
VOLET 2 - Définition d'une stratégie de mobilité tous modes	6
<i>Action 1 - Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable en cours</i>	8
<i>Action 2 - Dimensionner le stationnement vélo</i>	10
<i>Action 3 - Créer et sécuriser les liaisons modes doux à proximité des établissements scolaires</i>	12
<i>Action 4 - Engager les discussions avec la Région pour étoffer l'offre de mobilité</i>	14
<i>Action 5 - Créer un réseau d'aires de covoiturage</i>	16
<i>Action 6 - Expérimenter des lignes de covoiturages dynamiques</i>	18
<i>Action 7 - En lien avec le SIEA, veiller au déploiement de bornes IRVE sur le territoire</i>	22
<i>Action 8 - Développer la pacification des principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles...</i>	24
<i>Action 9 - Mettre en place des actions de communication et de sensibilisation</i>	28
<i>Action 10 - Structurer un programme d'écomobilité auprès des habitants pour accompagner le changement de comportement</i>	32
<i>Action 11 - Accompagner les entreprises vers une mobilité plus durable</i>	35
<i>Action 12 - Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité pour la mise en œuvre opérationnelle de la politique de mobilité</i>	37
<i>Action 13 - Développer une offre autour du cyclotourisme en lien avec la V50</i>	38
<i>Evaluation environnementale de la stratégie de mobilité</i>	40
Annexes	46
<i>Annexe 1 - Estimation du plan de financement</i>	47
<i>Annexe 2 - L'échéancier des actions</i>	58
<i>Annexe 3 - La répartition des coûts du plan d'actions</i>	61
<i>Annexe 4 - Stationnement vélo</i>	64

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 délégation 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 délégation 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

Volet 1 – Diagnostic de mobilité globale

Volet 2 – Stratégie et Schéma Directeur de Mobilité Globale

Volet 3 – Schéma Directeur Cyclable

Volet 4 – Opportunité des aires de covoiturage et d'IRVE

Mars 2022

Réunion de lancement

Atelier 1
Formalisation des enjeux
02 juin 22

Enquête population
Sept / oct. 2022

Janvier 2023
Copil

Mai 2023
Validation de l'étude

- Synthèse de l'existant
- Entretiens avec les acteurs
- 1 enquête auprès des communes
- Recensement de l'offre et analyse

Atelier Maillage cyclable
22/09/22

Atelier hiérarchisation / programmation SDC
30/11/22

Atelier Stratégie & Contour opérationnel des actions
04/11/22

Atelier Orientation de la stratégie mobilité
12/12/22

1. 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 et inclus dans le 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

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

Une mise en œuvre multi-partenariale

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.

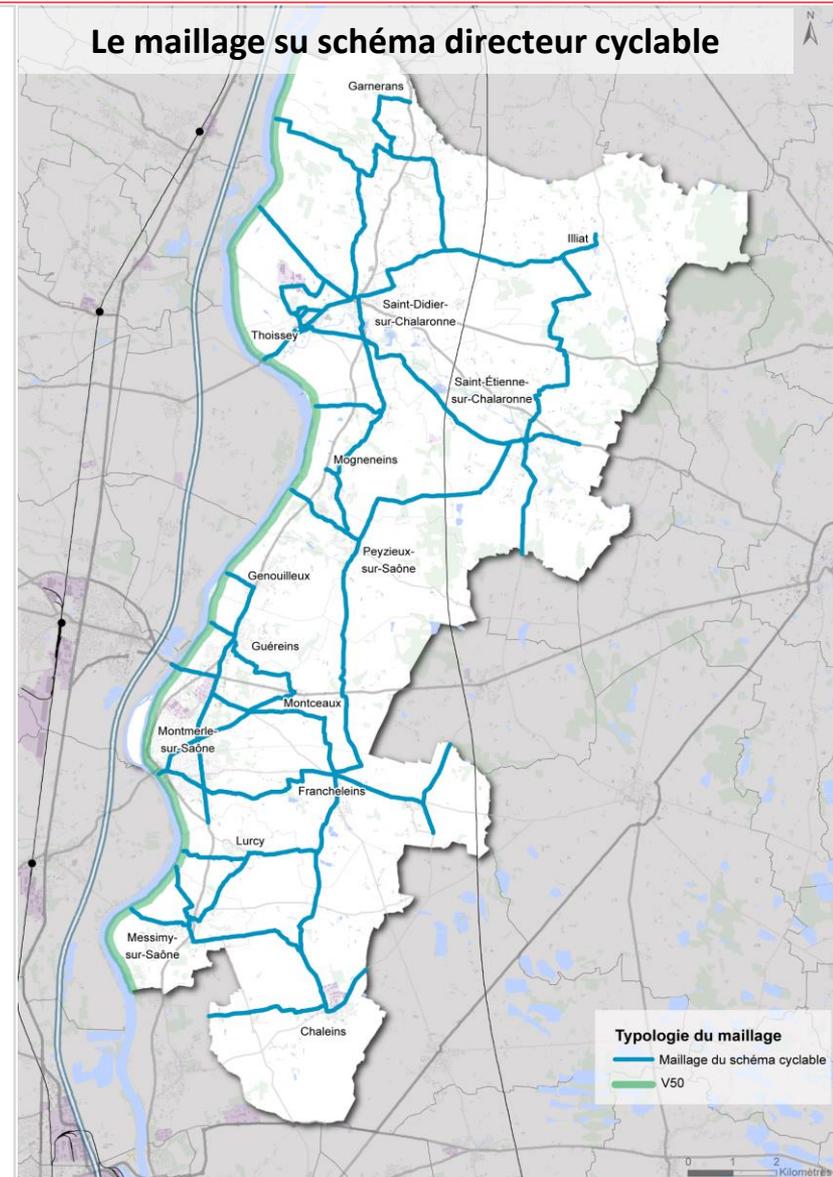
L'intervention de la CCVSC reste à définir (intérêt communautaire) et pourra par exemple prendre la forme d'un fond de concours.

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



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

Simple Complexe

1

2

3

1

2

3

1

2

3

Technique

Financière

Coordination des acteurs

Acteurs

Rôles

CCVSC

Pilote et financeur de l'action

Communes

Potentiel partenaire financier et technique (mise à disposition d'un espace pour la mise en place du stationnement)

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

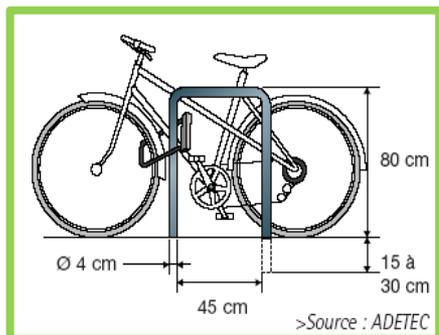
→ Préconisations techniques

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 :

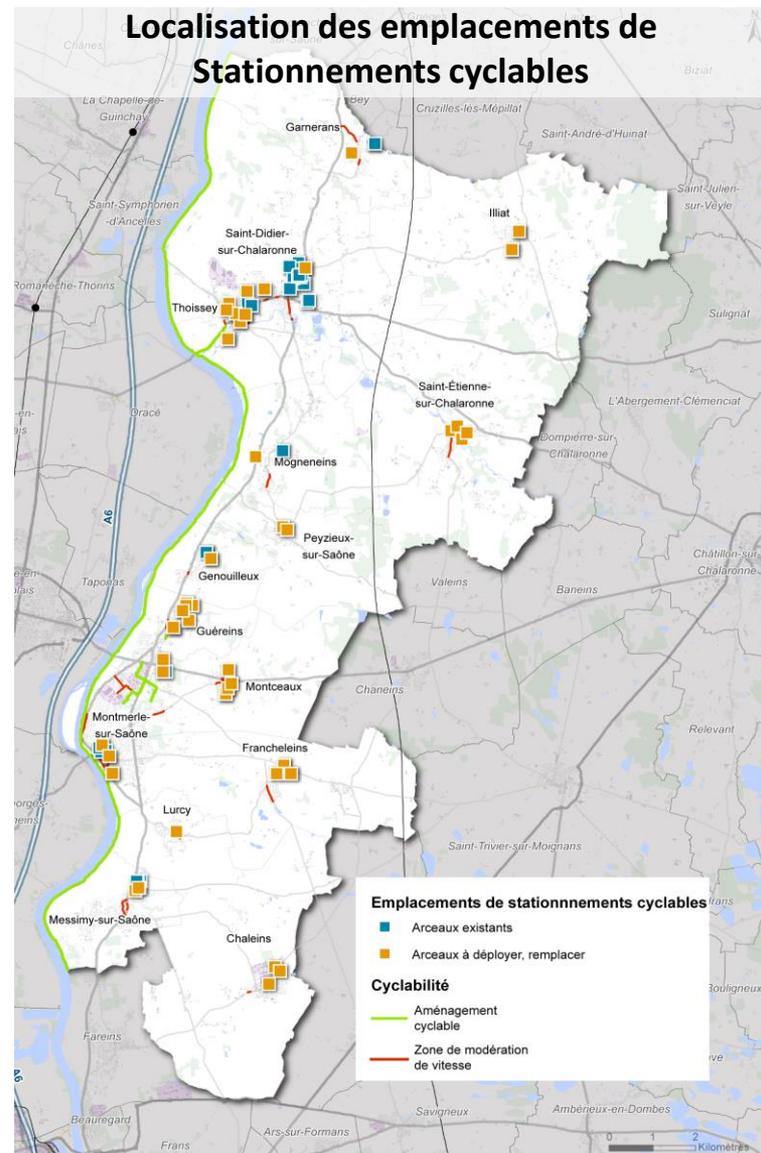
- Être visibles et signalés pour être repérés ;
- Être exposés à la vue de tous, pour dissuader les vols ;
- Être accessibles depuis la chaussée ou l'aménagement cyclable : éviter les ressauts ;
- Avoir des dimensions facilitant l'attache optimale du vélo (voir illustration) ;
- Être adaptés pour du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



Arceau vélo idéal



Racks à proscrire



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 interpellier 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

Technique

Financière

Coordination des acteurs

Acteurs

Rôles

CCVSC	Coordinateur de l'action Partenaire technique voire financier
Communes	Aménageurs selon la domanialité de la voirie et CCVSC ?
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 abord 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).



Engager les discussions avec la Région pour étoffer l'offre de mobilité

Objectif :

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

Détail de l'action :

- 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)

CCVSC

Rôle de lobbying auprès de la Région (en coordination avec les EPCI voisines)
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

Engager les discussions avec la Région pour étoffer l'offre de mobilité

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

Une aire de covoiturage de qualité :



Visible

Depuis un axe fréquenté

Située à un point de
**convergence des
trafics**

Facile d'accès

Dans les 2 sens de circulation

1 aire à créer



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 ;



Information



Arrêts de bus

Places de
covoiturageStationnements
vélo

Planification

Court
termeMoyen
termeLong
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

Détail de l'action :

La localisation des quatre aires de covoiturage

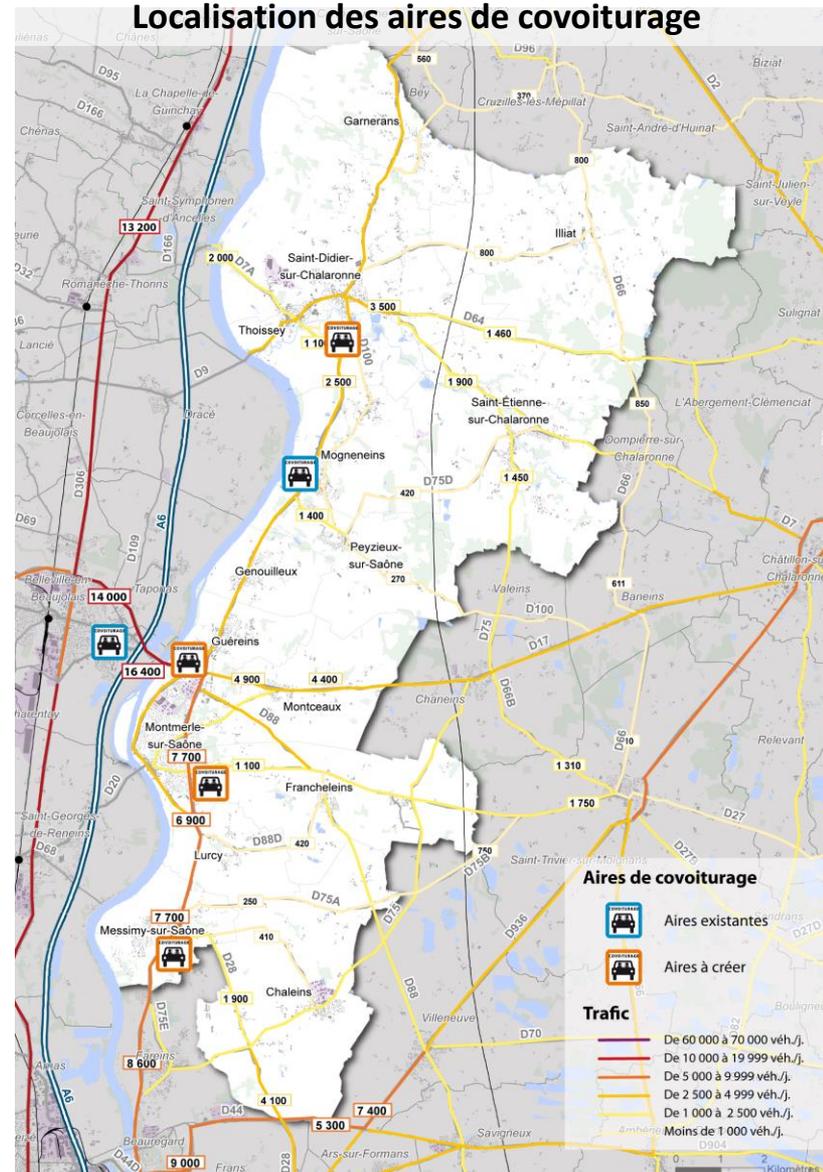
Les principaux nœuds routiers du territoire, les sorties d'agglomération et les aires informelles actuelles sont des emplacements stratégiques pour accueillir de nouvelles aires. Les aires seront prioritairement aménagées sur des espaces de stationnement existants afin de limiter la consommation foncière.

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.

Localisation des aires de covoiturage



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).

Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Faisabilité



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

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 :

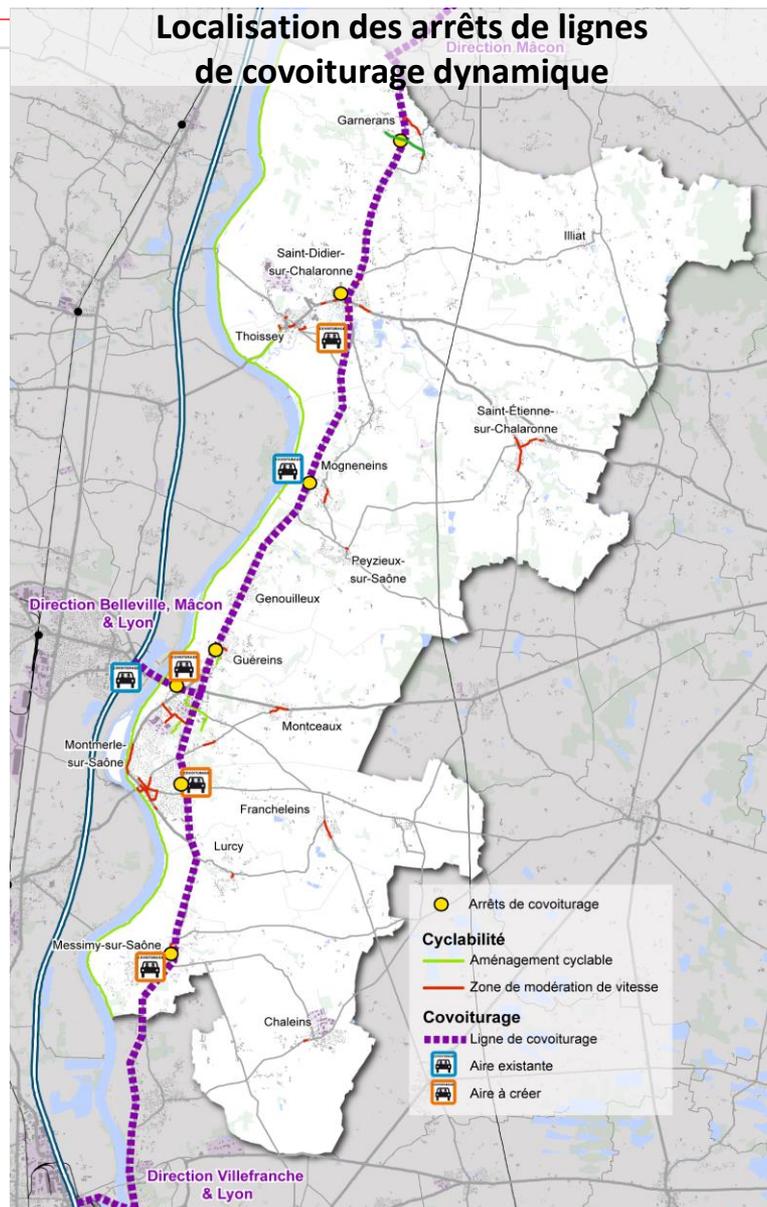
- Sur la CCVSC, des arrêts à connecter au niveau des arrêts de TC, excepté au niveau de Montmerle-sur-Saône.

- 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.

Localisation des arrêts de lignes de covoiturage dynamique

**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 :

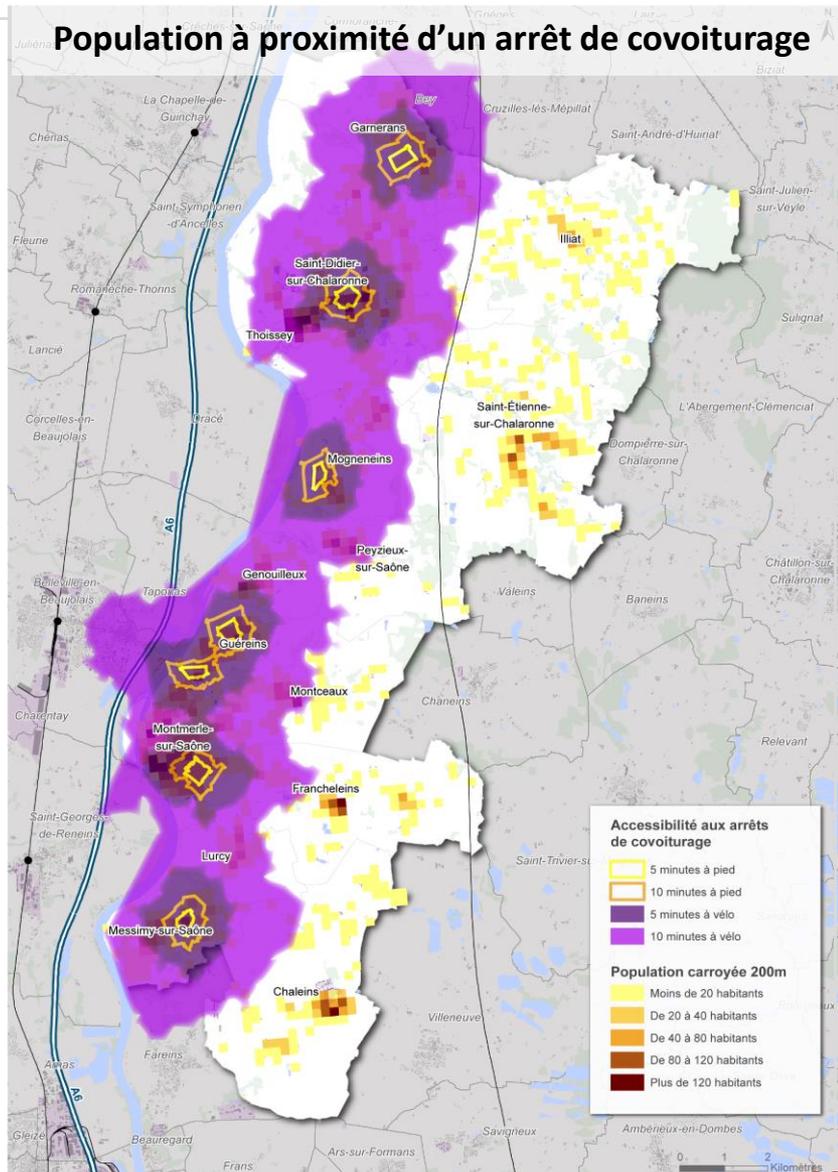
La moitié de la population de la CCVSC est à moins de 5 minutes à vélo d'un arrêt de covoiturage.

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%



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

Simple Complexe

1

2

3

1

2

3

1

2

3

Technique

Financière

Coordination des acteurs

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€

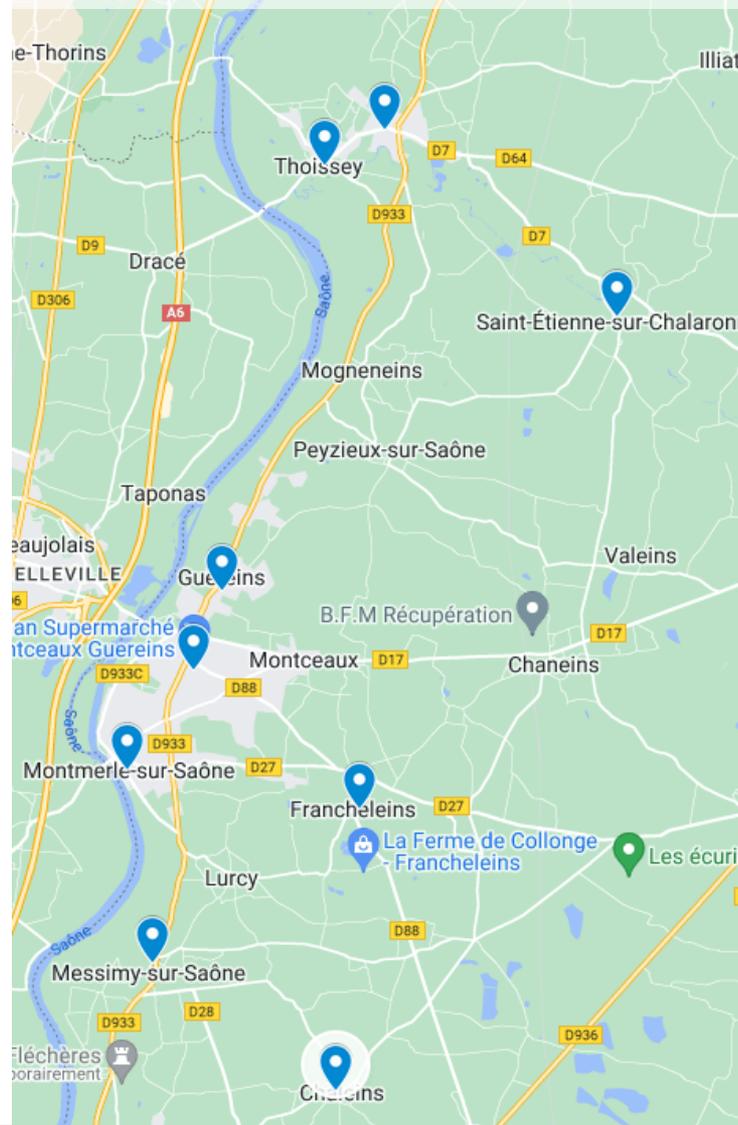
Fonctionnement : 500 €/an/borne

En lien avec le SIEA, veiller au déploiement

Suivi des mesures

- Nombre de bornes installées
- Nombre de recharges par an

Localisation des bornes IRVE



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 – Thoissey ;
- 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 ;

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



Acteurs

Rôles

CCVSC

Partenaire technique et coordinateur

Communes /CD01

En tant que gestionnaire de voirie
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

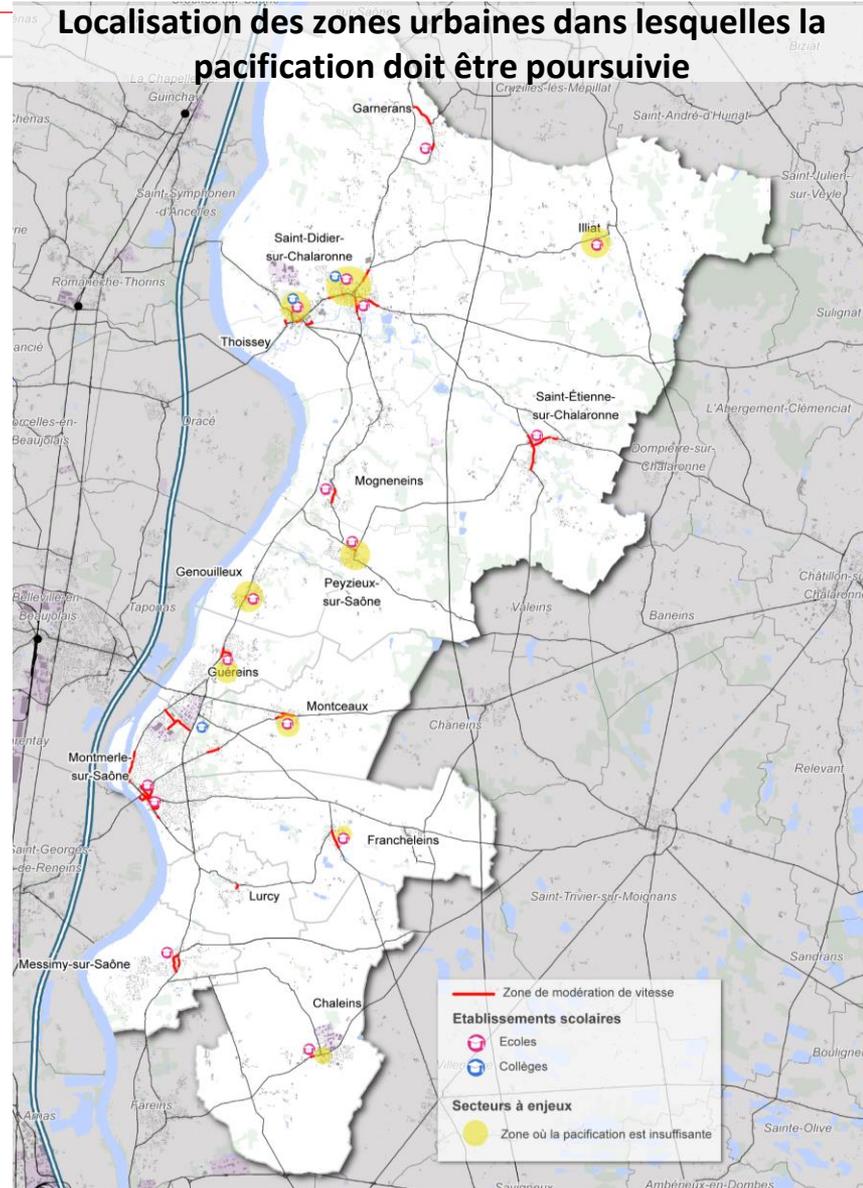
Suivi des mesures

- Evolution du linéaire en zone de modération de vitesse

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

→ 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
Dévoiement du tracé	Etranglements	- Possibilité de sécuriser et d'intégrer des places de stationnement dans des zones contraintes (rues étroites croisements 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	 Source : CG 67
	Chicanes	- Réduit la vitesse surtout en entrée de communes dans des zones peu denses où la vitesse est parfois excessive	- Potentielle problématique de foncier			 Source : CETE de l'Est
	Dévoiements				- En entrée de ville sur des axes structurants	 Source : ATTF

Mettre en place des actions de communication et de sensibilisation

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

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

Mettre en place des actions de communication et de sensibilisation

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

Mettre en place des actions de communication et de sensibilisation

→ 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	-

Mettre en place des actions de communication et de sensibilisation

→ Zoom sur des événements 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.

Structurer un programme d'écomobilité auprès des habitants pour accompagner le changement de comportement

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 :

- 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'autosolisme 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 ;
- 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

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, 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

Structurer un programme d'écomobilité auprès des habitants pour accompagner le changement de comportement

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 à 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

Structurer un programme d'écomobilité auprès des habitants pour accompagner le changement de comportement

→ 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

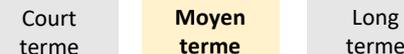
Une ligne de pédibus en direction des établissements scolaires depuis 2010 :

- 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 ;

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 ;

Planification



Faisabilité



Acteurs Rôles

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

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.

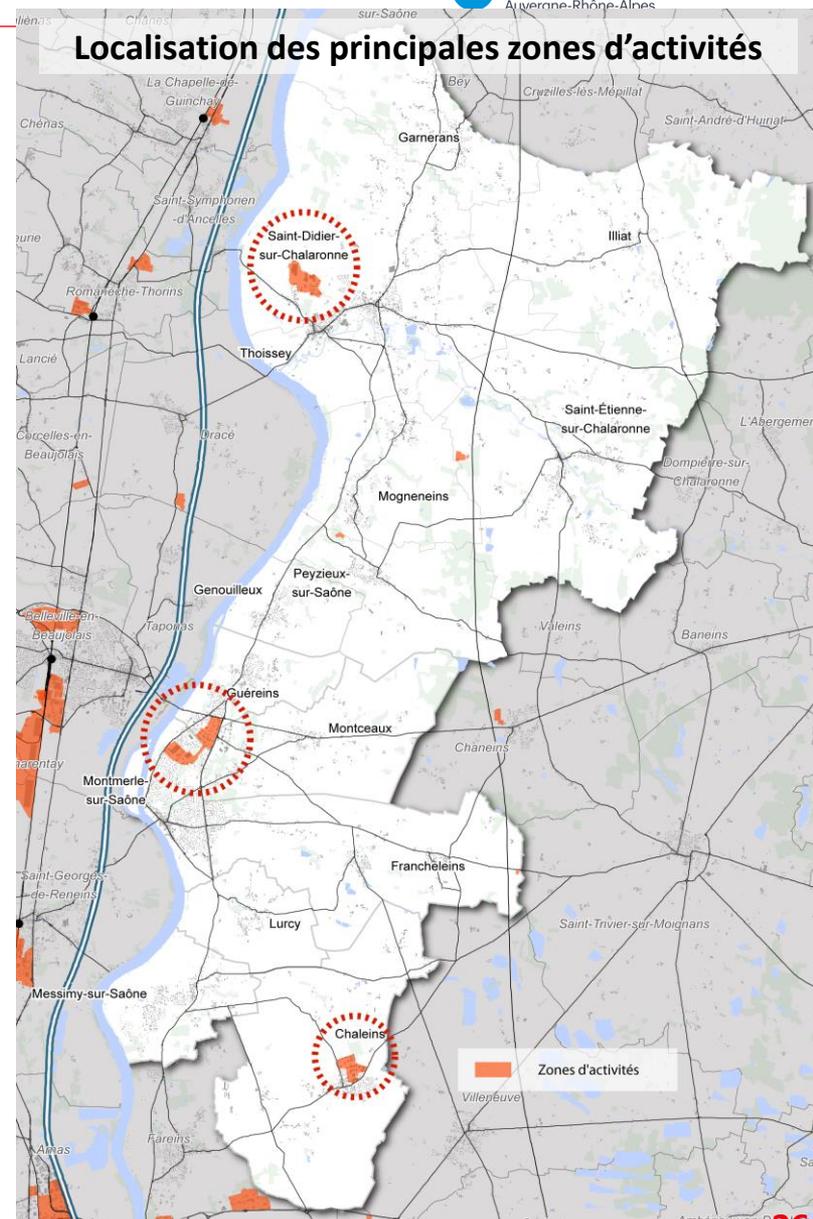
Détail de l'action :

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 ...



Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité pour la mise en œuvre opérationnelle de la politique de mobilité

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

Développer une offre autour du cyclotourisme en lien avec la V50

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 Thoisse 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 Thoisse 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

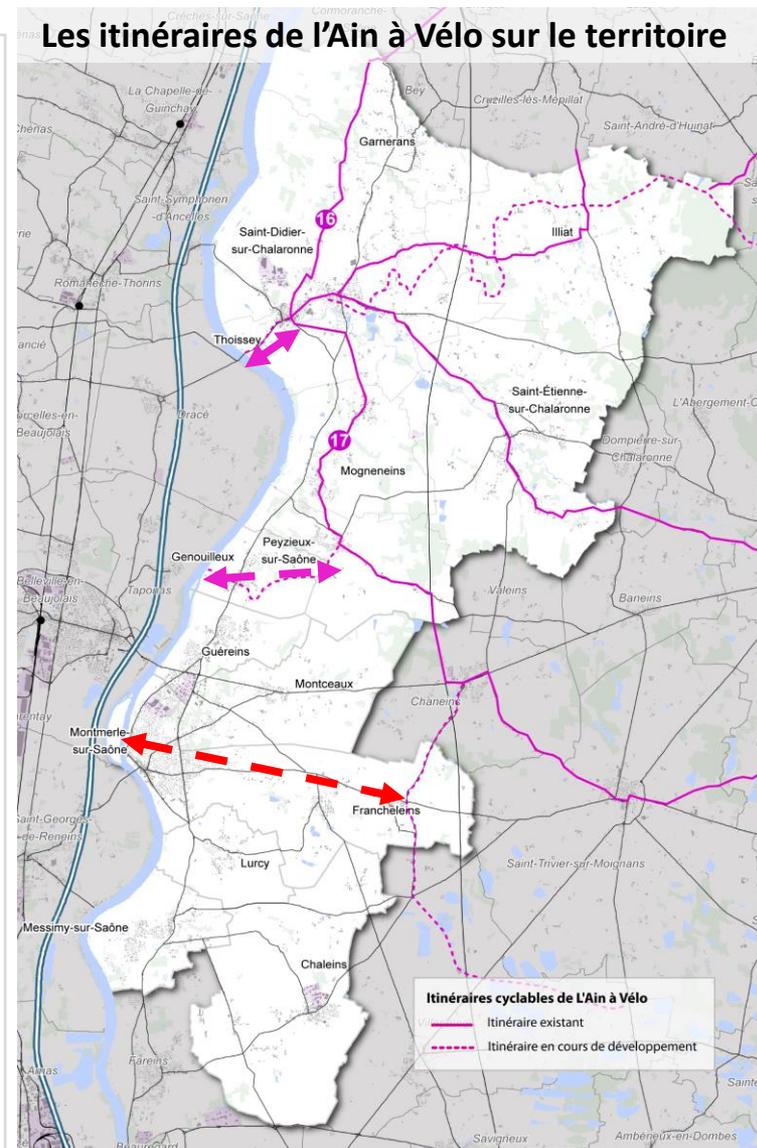
Développer une offre autour du cyclotourisme en lien avec la V50

↔ Liaison en cours de développement par le département via Thoissey 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 ;



Les itinéraires de l'Ain à Vélo sur le territoire





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 C02 T/an
0,23 NOX T/an
0,036 PM10 T/an
0,001 PM2,5 T/an

98,93 C02 T/an
0,24 NOX T/an
0,036 PM10 T/an
0,001 PM2,5 T/an

36,95 C02 T/an
0,08 NOX T/an
0,001 PM10 T/an
0,0004 PM2,5 T/an

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 CO₂ 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

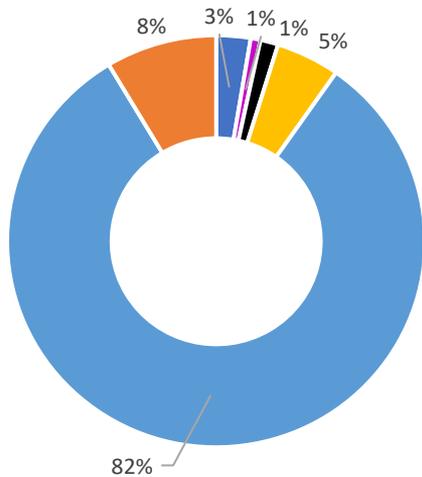


19 800 m² de fonte
De banquise



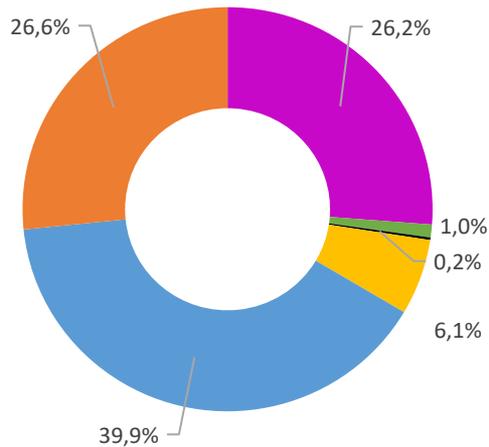
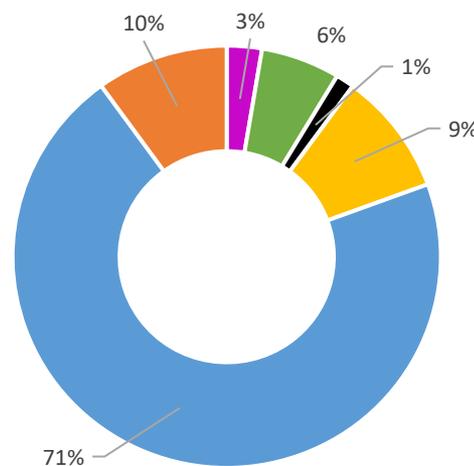
Estimation du report modal de la stratégie de mobilité

Pratique actuelle*

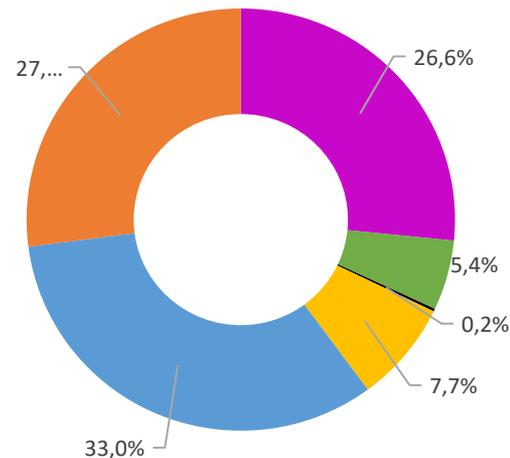


Actifs
 Données INSEE 2019

Objectif 2030



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.

2. 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 :

- 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 2,5, 7

Aide n°3: Stratégie « Ain, terre de vélo »

Objectif de l'aide

Dans la continuité du dispositif Plan Vélo, l'Ain renouvelle le financement pour les projets de réalisation d'aménagement cyclables.

Bénéficiaires

Communes et intercommunalités

Nature et modalités de l'aide des projets soutenus

Les projets éligibles et le taux d'aide sont :

- les études à hauteur de 25 % d'une dépense subventionnable plafonnée à 50 000 € (soit une subvention maximale de 12 500 €) ;
- la réalisation de portions d'itinéraires d'envergure intercommunale et communale à hauteur de 30 % d'une dépense subventionnable plafonnée à 80 000 € du km (soit une subvention maximale de 24 000 € du km).

Action concernée 1

Aide n°4 : 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°5 : 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 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°6 : 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

Détail des aides de l'Etat

Aide n°7 : 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

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.

Actions concernées 5,6

Détail des aides via les CEE

Aide n°8 : 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°9 : 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 engagés et du nombre de classes. Pour plus d'informations : <https://www.moby-ecomobilite.fr/>

Action concernée 10

Aide n°10 : 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°11 : 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°12: 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 dynamiques	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 covoiturations dynamiques	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 un 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
Montmerle-sur-Saône	Sport	Stade	0	6
	Sport	Stade	0	8
	Enseignement primaire	Ecoles maternelle et élémentaire		2
Peyzieux-sur-Saône	Commerces	route de Lyon / place de l'Eglise	0	4
	Enseignement primaire	Ecole	0	2
Saint-Didier-sur-Chalaronne	Administration	Mairie	0	2
	Supermarchés	U express	Racks	A la charge de l'enseigne
	Enseignement primaire	Ecole privée	Racks 5	3
Saint-Etienne-sur-Chalaronne	Loisirs	Aire de jeux	Racks 5	3
	Enseignement primaire	Ecole	2	2
	Administration	Mairie	0	2
	Culture	Salle des fêtes	0	3
Thoissey	Sport	Stade	0	8
	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	



Contact ITEM Etudes & Conseil :

Guillaume GIRERD

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 – 06 63 68 72 54

girerd@item-conseil.fr