

REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DE L'AIN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA DOMBES DU 19 OCTOBRE 2023

Nombre de membres :

En exercice : 60
Présents : 39
Pouvoirs : 13
Votants : 49

Date de convocation et d'affichage :

13 octobre 2023

Numéro :

D20231019_195

Objet :

Approbation de l'étude globale de mobilité sur le territoire de la Communauté de Communes de la Dombes et le programme pluriannuel d'investissements

L'an deux mille vingt-trois, le 19 octobre, à 19 heures 30 minutes, le Conseil de la Communauté de Communes de la Dombes, légalement convoqué, s'est réuni à la salle polyvalente à Romans, sous la présidence de Madame Isabelle DUBOIS

COMMUNES	DELEGUES		Présent(s)	Absent(s)	Donne pouvoir à
ABERGEMENT-CLEMENCIAT	Daniel	BOULON		x	
BANEINS	Jean-Pierre	GRANGE	x		
BIRIEUX	Cyril	BAILLET	x		
BOULIGNEUX	Laurent	COMTET	x		
CHALAMONT	Roseline	FLACHER		x	T. JOLIVET
	Thierry	JOLIVET	x		
	Stéphane	MERIEUX		x	
CHANEINS	Patrice	FLAMAND	x		
CHATENAY	Evelyne	BERNARD	x		
CHÂTILLON LA PALUD	Gilles	DUBOIS		x	C. BROUILLET
	Chantal	BROUILLET	x		
CHATILLON SUR CHALARONNE	Patrick	MATHIAS	x		
	Sylvie	BIAJOUX	x		
	Michel	JACQUARD	x		
	Fabienne	BAS-DESFARGES	x		
	Pascal	CURNILLON	x		
	Bernadette	CARLOT-MARTIN		x	S. BIAJOUX
	Jean-François	JANNET	x		
CONDEISSIAT	Stephen	GAUTIER		x	JP. COURRIER
CRANS	Françoise	MORTREUX	x		
DOMPIERRE SUR CHALARONNE	Didier	MUNERET		x	
LA CHAPELLE DU CHATELARD	Cyrille	RIMAUD		x	C. MONIER
LAPEYROUSE	Gilles	DUBOST	x		
LE PLANTAY	Philippe	POTTIER	x		
MARLIEUX	Jean-Paul	GRANDJEAN		x	
MIONNAY	Henri	CORMORECHE		x	
	Émilie	FLEURY		x	I. DUBOIS
	Jean-Luc	BOURDIN		x	

MONTHIEUX	Philippe	PAILLASSON	X		
NEUVILLE LES DAMES	Michel	CHALAYER	x		
	Rachel	RIONET	x		
RELEVANT	Christiane	CURNILLON	x		
ROMANS	Jean-Michel	GAUTHIER	x		
SAINT ANDRE DE CORCY	Ludovic	LOREAU	x		
	Evelyne	ESCRIVA		x	
	Pascal	GAGNOLET	x		
	Claude	LEFEVER	x		
SAINT ANDRE LE BOUCHOUX	Alain	JAYR		x	S. PERI
SAINT GEORGES SUR RENON	Sonia	PERI	x		
SAINT GERMAIN SUR RENON	Christophe	MONIER	x		
SAINT MARCEL EN DOMBES	Dominique	PETRONE	x		
	Patricia	ALLOUCHE		x	
SAINT NIZIER LE DESERT	Jean-Paul	COURRIER	x		
SAINTE OLIVE	Thierry	PAUCHARD	x		
SAINT PAUL DE VARAX	Cédric	MANCINI		x	E. ABRAM-PASSOT
	Evelyne	ABRAM-PASSOT	x		
SAINT TRIVIER SUR MOIGNANS	Marcel	LANIER	x		
	Martine	MOREL-PIRON		x	JM. GAUTHIER
SANDRANS	Audrey	CHEVALIER	x		
SULIGNAT	Alain	GENESTOUX	x		
VALEINS	Frédéric	BARDON	x		
VERSAILLEUX	Gérard	BRANCHY		x	L. LOREAU
VILLARS LES DOMBES	Pierre	LARRIEU		x	D. FROMENTIN
	Isabelle	DUBOIS	x		
	François	MARECHAL	x		
	Marie Anne	ROUX		x	F. MARECHAL
	Didier	FROMENTIN	x		
	Agnès	DUPERRIER	x		
	Jacques	LIENHARDT		x	JF. JANNET
VILLETTE SUR AIN	Jean-Pierre	HUMBERT	x		

Secrétaire de séance élu : **Jean-Michel GAUTHIER**

Rapporteur : **Fabienne BAS-DESFARGES**

Pour rappel, à la suite de la décision de la Communauté de Communes de la Dombes de ne pas prendre la compétence Mobilité, en mars 2021, une convention de délégation de compétences en matière de mobilité avec la Région Auvergne - Rhône-Alpes a été approuvée par le Conseil communautaire par délibération du 10 mars 2022. Par cette convention, signée le 5 mai 2022, la Région délègue à la CCD les compétences suivantes :

- Prolongement, sur son territoire, des dispositifs de mobilité des EPCI voisins (lignes de transport et covoiturage / auto-stop organisé),
- Mobilités actives : développement et promotion de la pratique du vélo,
- Mobilités partagées : développement et promotion de la pratique du covoiturage, mise en place d'un dispositif d'auto-stop organisé, et réflexion

sur l'aménagement et l'extension de parkings-relais pour les gares du territoire.

A la suite de la signature de la convention, une consultation pour une étude globale de mobilité sur le territoire de la Communauté de Communes a été lancée début juin 2022. Le marché a été attribué au Bureau d'études ITEM Etudes & Conseil et a débuté en septembre 2022.

Conformément à la convention de délégation avec la Région, l'étude s'est déclinée de la façon suivante :

- La réalisation d'un diagnostic global des mobilités tous modes sur le territoire de la CCD,
- La définition d'orientations stratégiques et d'un plan d'action comprenant :
 - l'élaboration d'un schéma directeur cyclable intercommunal,
 - le développement et la promotion du covoiturage,
 - le prolongement des dispositifs de transport des EPCI voisins,
- La stratégie opérationnelle globale et le programme pluriannuel d'investissements.

La stratégie opérationnelle globale et le programme pluriannuel d'investissements sur le territoire de la CCD sera présenté en séance du Conseil communautaire par M. Guillaume GIRERD, Bureau d'études ITEM Etudes & Conseil.

Le Conseil communautaire

après en avoir délibéré, décide par 49 voix pour et 3 abstentions :

- **D'approuver** la stratégie opérationnelle globale de mobilité sur le territoire de la Communauté de Communes de la Dombes et le programme pluriannuel d'investissements.

Ainsi fait et délibéré, le 19 octobre 2023

La Présidente,
Isabelle DUBOIS





**Présentation de la phase 3 de l'étude mobilité
Conseil Communautaire du 19 octobre 2023
Communauté de communes de la Dombes**

1. Définition d'une stratégie tous modes

La stratégie et le plan d'actions retenus

Axe 1 : Intensifier le recours aux modes actifs

1. Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable ;
2. Dimensionner le **stationnement vélo** sur l'espace public ;
3. Développer une **offre de location VAE longue durée** ;
4. Développer la **pacification** pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux ;
5. Créer une **signalisation vélo** en direction des principaux pôles touristiques ;

Axe 2 : Développer l'usage des transports collectifs

6. Engager des discussions avec la **Région Auvergne-Rhône-Alpes** afin de renforcer l'offre de services ;
7. Echanger avec les **EPCI voisins** pour le prolongement de leurs dispositifs de transport ;

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

8. Densifier le maillage d'aires de covoiturage ;
9. Développer le **covoiturage** au quotidien ;
10. Créer des **pôles multimodaux locaux** ;

Axe 4 : Communiquer et accompagner le changement de comportement des habitants

11. Créer un **répertoire** pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité ;
12. Organiser des **événements** et structurer un programme d'écomobilité pour promouvoir et sensibiliser aux solutions **alternatives** de mobilité ;
13. Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité pour la mise en œuvre opérationnelle de la politique de mobilité de la CCD ;

Objectif

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

Mesures à mettre en place

Le schéma directeur cyclable de la CCD 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.

1/ Etat des lieux du Schéma Directeur Cyclable de la CCD (cf document Schéma Directeur Cyclable)

Un maillage de 244 km :

Ce maillage découpé en **48 itinéraires**, eux-mêmes découpés en 303 tronçons. Pour chacun des tronçons, une **préconisation d'aménagement** a été faite en lien avec le potentiel cyclistes, le trafic routier, le profil de la voirie.

Un maillage chiffré à **17,25 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.

A noter que ce coût ne tient pas compte des acquisitions foncières éventuelles et s'entend hors financements mobilisables des partenaires.

2/ Une mise en œuvre multi-partenariale

La CCD doit définir son propre rôle dans la mise en œuvre du schéma au regard de ses priorités, son ambition politique, ses moyens humains et financiers ... Plusieurs modes d'intervention sont possibles.

3/ Une proposition de priorisation technique

L'idée n'étant pas de remettre en question le maillage qui est le fruit de la concertation, elle est indicative. Elle pourra néanmoins **guider la mise en œuvre du Schéma et apporter une aide à la décision aux décideurs.**

4/ Encourager des réflexions sur la restructuration des espaces publics

Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Faisabilité



Acteurs	Rôles
CCD	Intervention de la CCD à définir
CD01 / Communes	Partenaires techniques et financiers selon la domanialité de la voirie
Région AURA, Etat	Partenaires financiers



Coûts potentiels

17,25 M€ pour la réalisation du maillage, à partager entre les différents financeurs, selon l'engagement des gestionnaires de voirie, de la CCD et des financements extérieurs

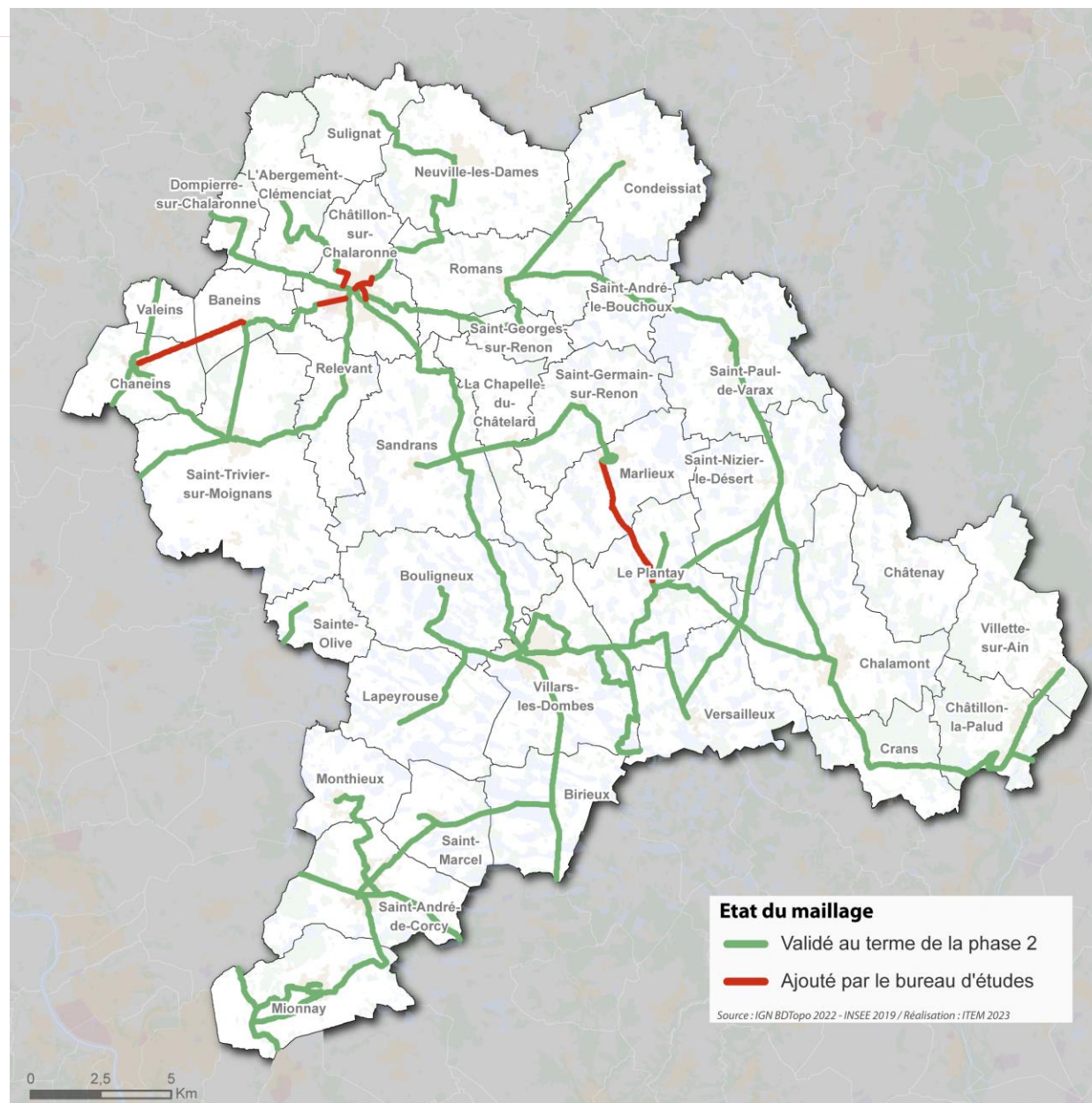
Suivi des mesures

- 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

Etat du maillage à l'issue du chiffrage

- Maillage validé à l'issue de la phase 2 lors du COPIL ;
- Quelques tronçons ajoutés par le bureau d'études lors du chiffrage afin d'assurer:
 - Une continuité entre les itinéraires (notamment au niveau de Châtillon-sur-Chalaronne et de Marlieux/Le Plantay);
 - Une liaison entre Chaneins et Châtillon-sur-Chalaronne ;

A l'issue du chiffrage, un maillage cyclable composé de **48 itinéraires** et d'un linéaire de **244 km**.



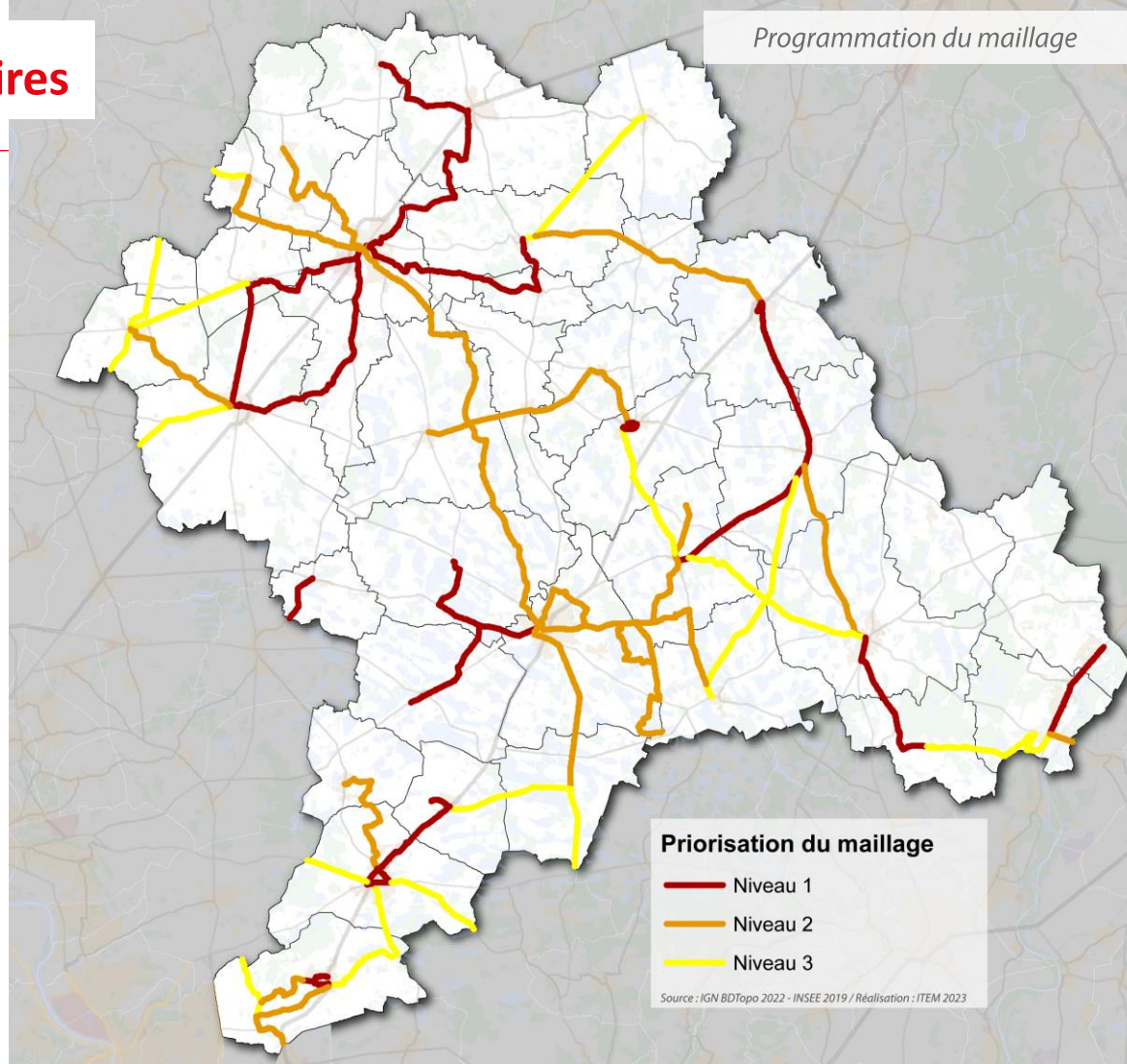
Proposition de priorisation des itinéraires

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	Global		En agglomération		Hors-agglomération	
	Longueur	Coût	Longueur	Coût	Longueur	Coût
1 : Court terme (0-5 ans)	83 km	5,50 M€	24 km	1,50 M€	61 km	4 M€
2 : Moyen terme (5-10 ans)	94 km	6 M€	14 km	600 000 €	80 km	5,40 M€
3 : Long terme (> 10 ans)	67 km	5,75 M€	8 km	590 000 €	57 km	5,16 M€

Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public

Objectif

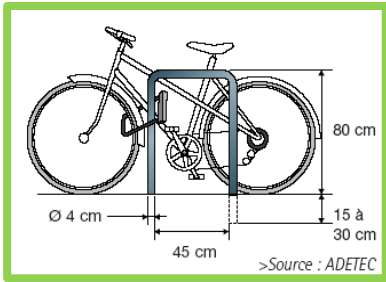
- Favoriser la pratique cyclable utilitaire sur la CCD en réalisant une augmentation tant quantitative que qualitative du stationnement vélo, sur l'espace public et aux abords des pôles générateurs pour laisser son vélo en toute sécurité

Mesures à mettre en place

1/ Définir les contours d'une vague d'équipement adaptée à la durée de stationnement du vélo

Pour du stationnement de courte à moyenne durée :

- Déployer un maillage sous forme d'arceaux (les racks sont à proscrire) sur l'espace public et à proximité immédiate des pôles générateurs ;
- Le stationnement vélo doit être bien visible et signalé et facilement accessible pour être optimal tout en réduisant les risques de vol ;
- Envisager des arceaux abrités si le lieu de stationnement est prioritairement à moyenne durée (sur un point d'intermodalité par exemple) ;



Arceau vélo idéal (150 HT/arceau)

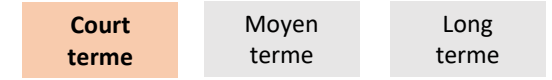


Arceaux abrités (à partir de 2,5 K€)



Racks à proscrire

Planification



Faisabilité



Acteurs	Rôles
CCD	Maître d'ouvrage
Communes	Partenaires techniques (mise à disposition d'un espace pour la mise à disposition d'un espace de stationnement) et/ou financiers
CD01, Région AURA	Partenaires financiers pour les parkings à vélo sécurisés

Coûts potentiels

Coût total pour le stationnement vélo : +/- 68 000€, soit près de 318 arceaux simples et 4 consignes résidentielles (arceaux abrités détaillés et chiffrés dans les actions suivantes). Possibilité de bénéficier de subventions (CEE Alvéole +, jusqu'à 40 % de l'investissement)

Suivi des mesures

- Nombre de stationnements vélos et taux d'occupation
- Part modale du vélo chez les actifs

2/ S'appuyer sur les ateliers « after-work » fait auprès des entreprises pour lancer une dynamique de stationnement privatif au sein même des entreprises.

Développer une offre de location VAE moyenne et longue durée

Objectif

- Offrir aux habitants, précaires, une offre alternative à l'automobile avant une acquisition ;

Mesures à mettre en place

1/ Le public cible : les habitants

Le système de location longue durée de vélos est destiné à tous les habitants. Une partie de la flotte (+/- 3 vélos) pourra être réservée aux personnes non motorisées, en insertion professionnelle ...

2/ Les caractéristiques de la flotte de vélos

Il s'agira d'avoir une flotte de départ d'une vingtaine de vélos à assistance électrique. Cette offre intégrera par exemple un vélo cargo et un tricycle pour diversifier les usages. Il sera nécessaire d'inclure des petits équipements de type antivols, paniers ...

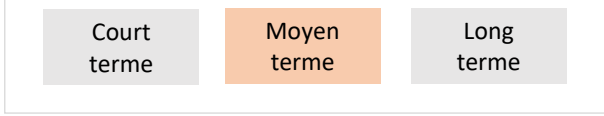
3/ Les modalités d'exploitation du service

- Durée de location : la durée de location devra être d'au moins 1 mois pour ne pas faire concurrence aux loueurs privés, et jusqu'à 12 mois pour favoriser la rotation du parc.
- La location pourra s'envisager soit en direct par la Communauté de commune et l'entretien par un vendeur de vélo.
- Une option de rachat des VAE vieillissant pour renouveler le parc pourra être proposée.



Exemple tarif location	
Durée	Coût
1 mois	50 €
3 mois	120 €
6 mois	210 €
1 an	360 €

Planification



Faisabilité



Acteurs	Rôles
CCD	Maître d'ouvrage et coordinateur de l'action
Vélocistes locaux	Partenaires dans le déploiement du service et son entretien

Coûts potentiels

Investissement de départ : +/- 40 K€ pour 18 VAE, 1 vélo-cargo et 1 tricycle (compter 1500 - 2000 € / VAE)
Fonctionnement : 2K€/an (base: 100€/vélo/an)
Recettes : +/- 9 K€/an à raison d'une location moyenne à 40€/mois, équilibre sur 4 ans si revente du parc pour 30 % de l'investissement via une option d'achat

Suivi des mesures

- Nombre de VAE mis en location
- Nombre de locations réalisées
- Durée moyenne des locations

Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux

Objectif

- Faire des modes doux un réflexe pour des déplacements de courte distance en augmentant la sécurité et le confort des piétons & cyclistes

Mesures à mettre en place

L'objectif est de sécuriser les principales traversées et les secteurs à enjeux (*écoles, commerces...*) sur des axes à forts trafics afin d'améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes (*report modal et amélioration de la qualité de vie des locaux en réduisant l'emprise de l'automobile*).

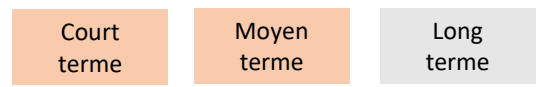
1/ Mettre en place des dispositifs de « pacification » via l'instauration de Zones à Modération de Vitesse (ZMV) et des aménagements contraignants physiquement les vitesses sur des tronçons à enjeux :

- Il serait nécessaire d'identifier les secteurs et de définir le dispositif le plus approprié à la situation (traversée principale d'un bourg par une RD à fort trafic, fort trafic aux abords des écoles, des commerces, d'équipements divers, services...).

2/ Mieux organiser le stationnement pour rendre l'espace public aux piétons:

- La loi d'orientation des mobilités (LOM) demande l'obligation de la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons. L'espace libéré pourra ainsi servir à de nouveaux usages : végétalisation (attention à ne pas masquer la visibilité), stationnement vélo ...
- Cette mesure est impactante puisque les collectivités ont jusqu'au 31/12/26 pour la mettre en place !

Planification



Faisabilité



Acteurs	Rôles
CCD	- Rôles à définir en fonction de la définition de la compétence Voirie
Communes et CD01	- La piétonnisation ne fait pas partie des compétences déléguées par la Région

Coûts potentiels

- 1/ Participation de la CCD aux aménagements via un fond de concours auprès des communes
- 2/ Stationnement : coût interne
- 3/ Action de communication : +/- 5K€

Suivi des mesures

- Evolution du linéaire de zone à modération de vitesse
- Réduction des accidents de la route au sein des agglomérations (fichiers BAAC)
- Evolution, voire réduction du stationnement en centre-bourg

Créer une signalisation vélo en direction des principaux pôles touristiques

Objectif

- Utiliser l'opportunité de l'Ain à vélo afin de favoriser le cyclotourisme sur le territoire ;

Mesures à mettre en place

1/ Assurer les connexions depuis les principaux points touristiques du territoire depuis :

- Le circuit de l'Ain à vélo ;
- les gares du territoire.

Il s'agira d'implanter un jalonnement directionnel permettant aux touristes de s'orienter en direction des pôles touristiques et de se rabattre en direction des gares. Notamment, il s'agira d'assurer des connexions entre Chaneins <> L'observatoire de l'Etang Prêle, gare TER de Saint-André-de-Corcy <> L'observatoire de l'Etang de Vernange, le Parc des Oiseaux <> gare TER de Villars-les-Dombes.



Exemple de panneau de signalisation

2/ Veiller à prendre en compte les futures boucles cyclables reliant les principaux points d'intérêt touristique de la CCD.

La CCD réalise conjointement une étude d'opportunités et de faisabilités des boucles cyclables de loisirs adaptées à la clientèle familiale pour faire découvrir le territoire à vélo.

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
CCD	Maitre d'ouvrage pour la réalisation des aménagements
Office du tourisme, professionnels du tourisme, CD01	Partenaires techniques et financiers



Coûts potentiels

+/- 8 000 € pour le jalonnement d'une dizaine de kilomètres

Suivi des mesures

- Nombre de connexions aux pôles touristiques
- Evolution de la fréquentation de l'Ain à vélo

Engager des discussions avec la Région afin de renforcer l'offre de services

Objectif

- Assurer une desserte plus régulière du territoire en transports en commun;
- Utiliser les opportunités des lignes scolaires pour favoriser la mobilité des captifs ;

Mesures à mettre en place

1/ Renforcer le niveau de services des lignes présentes sur le territoire :

- Les lignes A20, A27, A29 et A91 présentent une offre faible avec moins de 5 services par jour. L'objectif serait de tendre vers une dizaine de services par jours pour ces 4 lignes.

2/ Renforcer le niveau de services de TER en heure de pointe :

- Avec une offre de services située entre 34 et 43 services de TER/jour (selon les gares), l'offre est **actuellement saturée en heure de pointe**, expliquée d'une part, par une augmentation de la fréquentation et d'autre part, par des problèmes de disponibilité du matériel roulant (Source : entretien Région).
- Deux axes d'amélioration vont être initiés par la Région via une augmentation des fréquences en heures creuses et heures de pointe (études RER Métropolitain en cours) et une augmentation de parc roulant permettant d'avoir des trains plus capacitaires sur la ligne.

3/ Expérimenter l'ouverture des lignes scolaires aux autres usagers :

- Proposer l'ouverture des lignes sur certains horaires à toutes les personnes extérieures dans la limite des places disponibles laissées vacantes par les élèves demeurants prioritaires. A titre d'exemple, le personnel enseignant pourrait alors l'utiliser.
- En lien avec ces lignes ouvertes, la CCD pourra envisager la mise en place de solutions de mobilité (transport à la demande, ligne de covoiturage ...) afin d'assurer le retour.

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
CCD	Rôle de lobbying auprès de la Région (en coordination avec les EPCI voisins)
Région AURA	Cheffe de file en tant qu'AOM régionale et locale, pilote et financeur dans le cadre des améliorations qui pourraient être apportées sur les lignes de cars régionales (A01, A02, A19, A20, A27, A29, A32 & A91) et sur la ligne TER



Coûts potentiels

Action de lobbying auprès de la Région. La CC peut, lors de ces négociations, avancer des éléments financiers afin de participer au déficit d'exploitation de la Région si elle le souhaite.

Suivi des mesures

- Evolution de la fréquentation des services
- Nombre d'abonnements actifs sur ces lignes
- Nombre de lignes ouvertes aux usagers commerciaux et sa fréquentation

Engager des discussions avec les EPCI voisins pour le prolongement de leurs dispositifs de transport

Objectif

- Profiter des opportunités des dispositifs de transport des EPCI voisins pour les prolonger sur la CCD

Mesures à mettre en place

Aujourd'hui, 3 EPCI limitrophes (*la CC de la Côtière à Montluel avec le réseau 3CM, la CC Dombes Saône Vallée avec le réseau Saônibus & et la CC Miribel Plateau avec le réseau Colibri*) proposent un dispositif de transport à leurs habitants se rabattant sur la Dombes ou à proximité. L'objectif est de développer une offre de transport collectif interne en s'appuyant sur ces lignes.

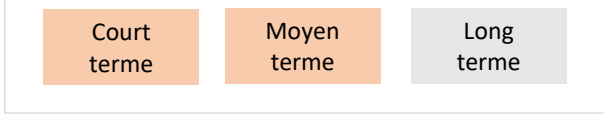
Développer et prolonger sur le territoire les lignes de transport des EPCI voisins :

Lors des ateliers de concertation, la ligne du réseau 3CM développée par la CC de la Côtière à Montluel est à étudier en vue d'une jonction avec St-André-de-Corcy
 Ces lignes n'étant pas internes à la CCD, **l'objectif sera donc de travailler, soutenir ces propositions avec/auprès des EPCI concernés** (CC de Miribel et du Plateau & la CC Dombes Saône Vallée).

Seules les lignes 1 & 2 du réseau Saônibus et la ligne 4 du réseau Colibri ont suscitées de l'intérêt auprès des participants. Dans le détail, le prolongement des dispositifs de transport pourrait s'articuler de la façon suivante :

- La ligne 1 – Saônibus, reliant la gare d'Anse à la Gare des Échets.** Dans le détail, la ligne se prolonge en direction Mionnay, passant par la zone d'activités, rejoint le centre-bourg (retournement via la rue principale) puis retourne par la zone d'activités de Mionnay avant de terminer son parcours à la gare des Échets.
- La ligne 2 – Saônibus reliant Villefranche-sur-Saône à Saint-André-de-Corcy.** Dans le détail, la ligne poursuit sa route en direction de la zone d'activités par la 1093 puis rejoint la rue de l'industrie (*faire une boucle au niveau du rond-point*).
- La ligne 4 – Colibri reliant Miribel à Tramoyes en passant par la gare TER des Échets.** Dans le détail, la ligne se prolonge en direction de la ZAC de Mionnay.

Planification



Faisabilité



Acteurs	Rôles
CCD	Action de lobbying auprès des EPCI concernés, partenaires techniques et financiers
EPCI voisines	Concertation avec la CCD, partenaires techniques et financiers
Région AURA	Partenaires techniques et financiers

Coûts potentiels

+/- 270 00 K€ de coûts de fonctionnement pour le prolongement des trois lignes

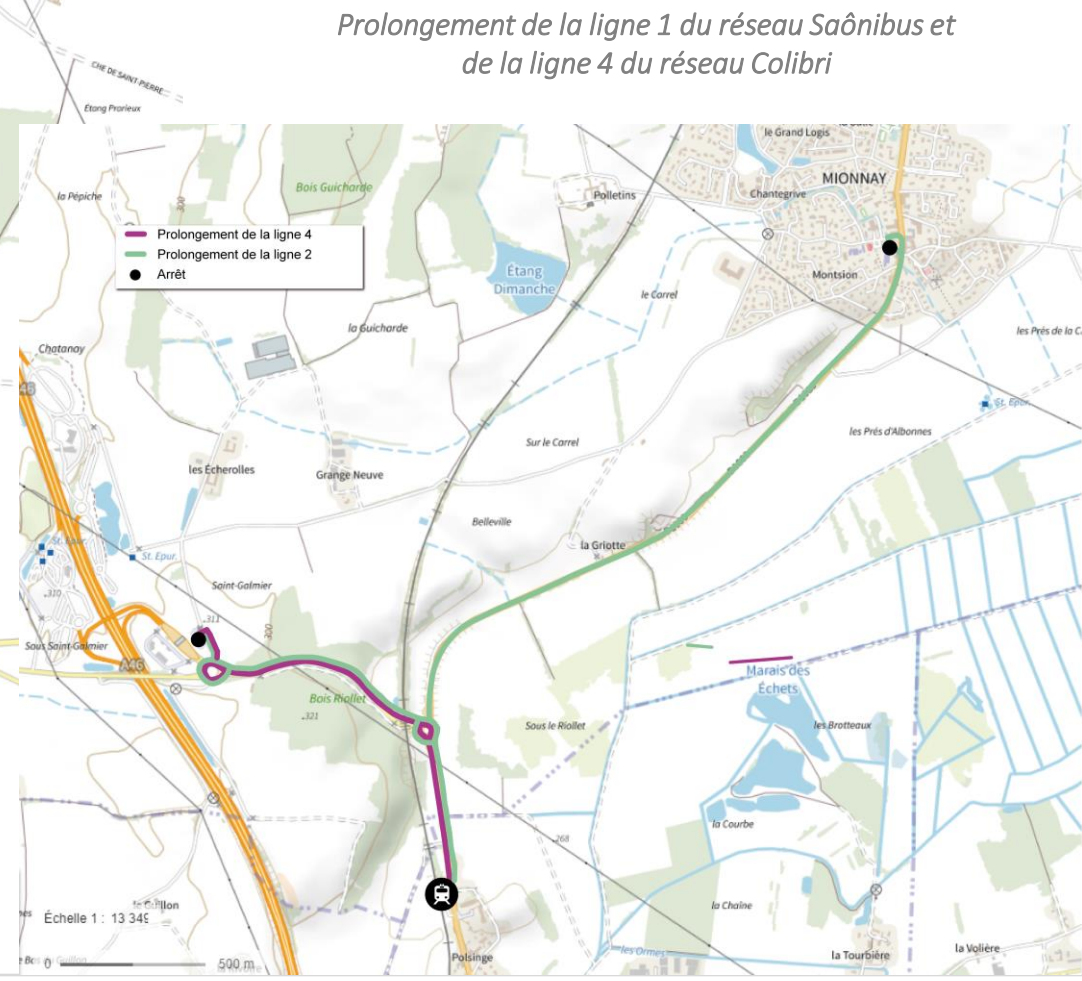
Suivi des mesures

- Evolution de la fréquentation des services
- Taux de déclenchement des lignes de TAD sur le territoire

Engager des discussions avec les EPCI voisin pour le prolongement de leurs dispositifs de transport

Detail de l'action

Prolongement des lignes en détail :



Les prolongements de la ligne 1 du réseau Saônibus et de la ligne 4 du réseau Colibri emprunte le même parcours, **une possible mutualisation est à étudier.**

Engager des discussions avec les EPCI voisins pour le prolongement de leurs dispositifs de transport

Detail de l'action

Estimation financière par ligne :

Cette estimation financière se base sur le **même niveau de services** que proposé actuellement par les différentes collectivités.

Réseau	Saônibus Ligne 1 : Anse <> Les Echets	Saônibus Ligne 2 : Villefranche <> Saint-André	Colibri Ligne 4 : Miribel <> Tramoyes
Nombre de services par jour	10	12	23
Temps supplémentaires par boucle (en min)	15 min	10 min	3 min
Kilomètres par boucles supplémentaires (en km)	10 km	3,6 km	3 km
Coût annuel d'exploitation supplémentaire	115 000 €	55 000 €	100 000 €
Avantages	- Une mutualisation à envisager avec la ligne 4 ;	- Peu d'allongement de parcours ; - Une desserte de la zone d'activités pertinente pour les utilisateurs de la ligne mais aussi de la ligne TER ; - Un potentiel d'usagers pour les déplacements domicile-travail intéressant (220 actifs) ;	- La desserte avec la ZAC de Mionnay avec plus de services que la ligne 1 de Saônibus
Inconvénients	- Un potentiel plus limité puisque Les Echets et Mionnay sont desservies toutes les deux par une gare TER (doublon avec la ligne TER) ;		

Cette réorganisation nécessite l'aval des collectivités concernées et de l'acceptation du décalage horaire.

Densifier le maillage d'aires de covoiturage

Objectif

- Disposer d'un maillage cohérent et bien identifier des points de rencontre et de stationnement pour favoriser le covoiturage

Mesures à mettre en place

1/ Proposer un maillage d'aires de covoiturage cohérent en complément des aires existantes :

Une aire de covoiturage de qualité :



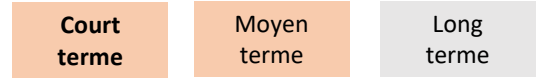
Les éventuelles acquisitions foncières ne sont pas prises en compte dans le chiffrage ainsi que les financements mobilisables par les partenaires. Les aires seront prioritairement aménagées sur des espaces de stationnements existants afin de limiter la consommation foncière.

Il est proposé de créer 10 aires de covoiturage en complément des aires existantes.

2/ Signaler des places réservées au covoiturage au niveau des Points de Rencontre des Mobilités (cf. action 9)

En cohérence avec l'action 10, les points de rencontre mobilité (PRM) de Châtillon-sur-Chalaronne, Mionnay, Saint-André-de-Corcy, Saint-Marcel et de Villars-les-Dombes seront équipés de places dédiées au covoiturage : il s'agira de signaler au moins 3 places réservées à cet effet.

Planification



Faisabilité



Acteurs	Rôles
CCD	L'aménagement des aires est lié à la compétence voirie donc à analyser en fonction des sites. Partenaires techniques et/ou financiers
CD01 / Communes	MOA ou partenaire : partenaires techniques et/ou financiers
Etat	Partenaire financier

Coûts potentiels

+/- 138 K€ pour la création et l'aménagement des 10 aires
 +/- 7K€ pour la signalisation de places de covoiturage sur les points de rencontre mobilité

Suivi des mesures


- Nombre d'aires et de places de covoiturage sur le territoire
- Taux d'occupation des aires
- Evolution de la part du covoiturage dans les déplacements actifs


Densifier le maillage d'aires de covoiturage

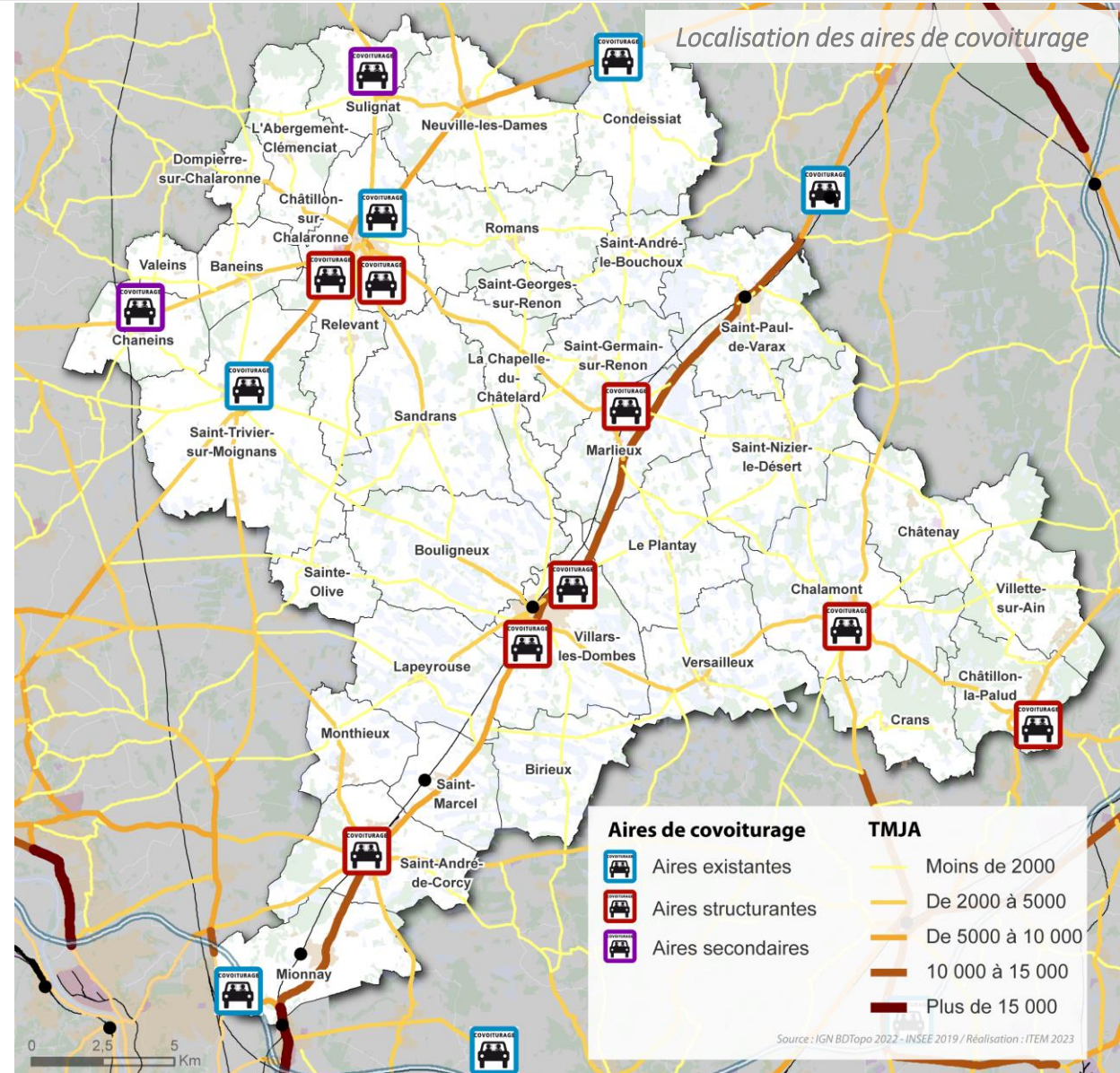
Détails de l'action

1/ Proposer un maillage d'aires de covoiturage cohérent en complément des aires existantes :

En complément du maillage existant, il est proposé :

 **La création de 8 aires structurantes** en lien avec les routiers principaux de l'armature viaire de la CCD.

 **La création de 2 aires secondaires**, il s'agira de signaler quelques places sur des parkings existants où une pratique a été identifiée (source: questionnaire commune).



Objectif

- Encourager un usage partagé de la voiture en s'appuyant sur les principaux flux routiers pour offrir une solution structurée limitant l'autosolisme

Mesures à mettre en place

1/ Développer et encourager le recours au covoiturage via les solutions existantes

- Faire la promotion de l'outil régional MOV'ICI regroupant l'offre et la demande de covoiturage à l'échelle de toute la région.
- Promouvoir directement une ou des plateformes d'opérateurs nationaux pour le covoiturage de « courtes distances » et du « quotidien » du type Rézo-Mobicoop et Karos.

2/ Mettre en place des lignes de covoiturage dynamique

Qu'est-ce que le **covoiturage dynamique** ? Il constitue une variante au covoiturage classique basé sur un **système en temps réel sans réservation** au sein duquel un conducteur peut prendre un passager sur un trajet. Le conducteur se substitue ainsi au véhicule de transport en commun.

Une ligne virtuelle et des arrêts de covoiturage matérialisés

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 modes de fonctionnement :

- Des horaires de fonctionnement et des destinations comme une ligne de TC ;
- Une mise en contact par application mobile et/ou spontanée aux arrêts avec panneaux lumineux activables depuis un boîtier connecté ;
- Pas de partage de frais ;
- Possibilité d'intégrer une garantie de retour : si un utilisateur ne trouve pas de conducteur au bout d'un certain temps, l'opérateur trouve une solution alternative (taxi, ...).

Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Faisabilité



Acteurs	Rôles
CCD	Pilote de l'action Maitre d'ouvrage pour la réalisation des aménagements
CD01 / Communes	Partenaires techniques pour les arrêts
Région AURA, Etat	Partenaires techniques et financiers

Coûts potentiels

- Développer et encourager le recours au covoiturage via les solutions existantes : +/- 5 000€ pour la promotion d'un des dispositifs
- Mettre en place des lignes de covoiturage dynamique : +/- 135 K€ d'investissement & 30 K€ de fonctionnement (exploitation + communication)

Suivi des mesures

- Evolution de la part modale du covoiturage, notamment dans les déplacements pendulaires
- Nombre de trajets proposés / trajets réalisés sur le territoire sur la plateforme retenue

Développer le covoiturage au quotidien

👉 Détail de l'action :

2/ Mettre en place des lignes de covoiturage dynamique

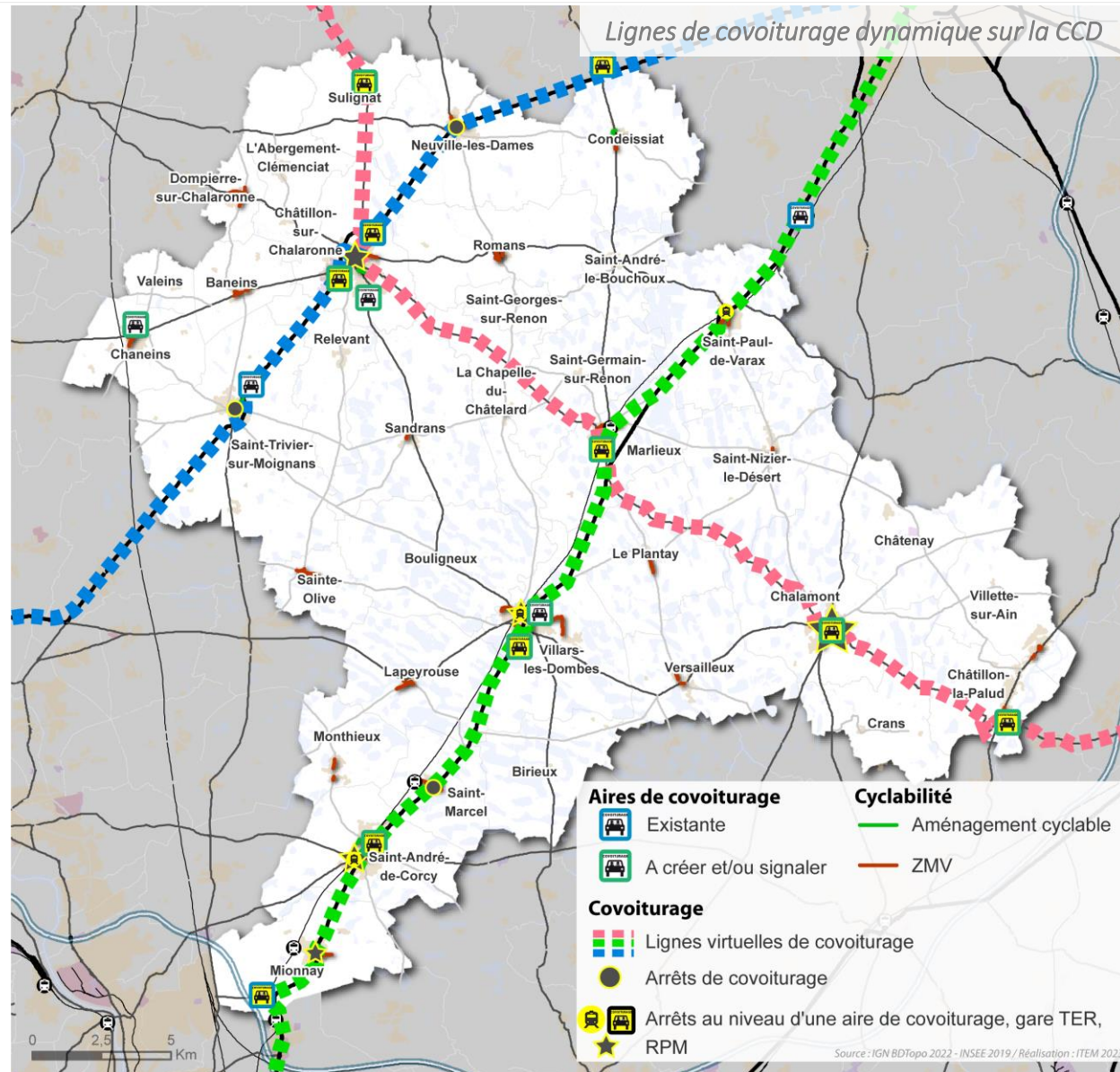
Trois lignes de covoiturage dynamique envisagées sur la CCD :

- L1 : Mâcon <-> Ambérieu-en-Bugey via Châtillon-en-Chalaronne ;
- L2 : Villefranche-sur-Saône <-> Bourg-en-Bresse ;
- L3 : Lyon <-> Bourg-en-Bresse ;

Lignes de covoiturage	Nombre de km sur le territoire	Nombre d'arrêts sur le territoire
L1	40 km	7
L2	22 km	6
L3	40 km	9

Les arrêts dans la plupart des cas ont été localisés au niveau des aires de covoiturage (cf action 8) ou des points de rencontre mobilités (cf action 10).

NB : D'autres lignes pourraient être envisagées comme une ligne Châtillon / Lyon mais dans un premier temps un rabattement a été privilégié sur la gare de Villefranche-sur-Saône pour permettre une arrivée au cœur de Lyon alors qu'une ligne de covoiturage dynamique s'appuierait sur un terminus de Métro ou Tramway de la Métropole du Grand Lyon.



Développer le covoiturage au quotidien

→ Détail de l'action :

Détail des coûts par ligne :

Postes de dépense	Lignes	Ligne 1 Ambérieu-en-Bugey <> Mâcon	Ligne 2 Villefranche-sur-Saône <> Bourg-en-Bresse	Ligne 3 Lyon <> Bourg-en-Bresse
Investissement	Mobilier	40 000 €	35 000 €	52 000 €
	Etude & développement du logiciel	15 000 €	15 000 €	15 000 €
Fonctionnement (par an)	Exploitation	10 000 €	10 000 €	10 000 €
	Communication (optionnel)	10 000 €	10 000 €	10 000 €
TOTAL PAR LIGNE		+/- 75 000 €	+/- 70 000 €	+/- 87 000 €

Le type de panneau choisi, est un panneau lumineux avec un boîtier 6 destinations.



Créer des pôles multimodaux locaux

Objectif

- Construire / organiser les mobilités autour de pôles d'intermodalité afin de rendre les offres plus lisibles ;

Mesures à mettre en place

On entend par lieux d'intermodalité :

- Un lieu centralisant et connectant les solutions de mobilité à disposition sur un territoire (liaisons TC et points d'arrêts / stationnement – covoiturage / liaisons cyclables et offres de stationnement vélos / bornes de recharges / information...);
- Un lieu qui doit rendre ces connexions confortables en termes :
 - De conditions d'attente (sécurité, éclairage abri...);
 - De temps d'attente (temps de correspondances entre différentes offres TC, liaisons courtes entre l'arrêt TC et l'offre de stationnement...);
 - Voire de modalités tarifaires (achat / rechargement de titres de transports...).

1/ En lien avec l'action 8 et 9, développer et créer des points de rencontre des Mobilités (PRM)

Prévoir des services à minima en parallèle d'une bonne signalisation :

- Une information multimodale ;
- Des points d'arrêts TC sécurisés répondant aux normes PMR et référentiel de la Région si une ligne régulière existe ;
- Des places matérialisées pour le covoiturage et des arrêts de covoiturage si une ligne est développée ;



Information



POINT AUTOSTOP

Point autostop



Places de covoiturage



Stationnements vélo

Planification



Faisabilité



Acteurs	Rôles
CCD	Maître d'ouvrage
CD01 / Région AURA	Partenaires techniques et financiers
Communes	Partenaires techniques et financiers



Coûts potentiels

+/- 46 K€ pour l'aménagement des 6 points de rencontre des mobilités

Suivi des mesures

- Evolution des offres de mobilité proposées sur les PRM
- Fréquentation des services proposés : covoiturage, autostop ...

Créer des pôles multimodaux locaux

➔ Détail de l'action:

Cette adaptation en milieu rural passe par des aménagements spécifiques en fonction de l'offre de mobilité existante avec :

- un objectif de ne pas créer ces PRM ex-nihilo sur des espaces vierges, afin de ne pas accroître les coûts d'investissements et pour ne pas viabiliser de nouveaux espaces, dans un optique de préservation de l'environnement ;
- un objectif de proposer un espace au plus proche des offres actuelles (ex : point d'arrêts TC, aire de covoiturage) afin de ne pas modifier les habitudes.

N°	Commune	Localisation	Stationnement vélo	Arrêts/Places de covoiturage	Covoiturage dynamique	Information multimodale
1	Chalamont	Route du Bugey (aire de covoiturage)	Coût inclus action 8			
11	Châtillon-sur-Chalaronne	Champ de Foire	Prévoir 5 arceaux abrités	Signalisation des places de covoiturage à prévoir	Point d'arrêt à prévoir	A prévoir
12	Mionnay	Rue Principale				
13	Saint-André-de-Corcy	Gare TER				
14	Saint-Marcel	Place de l'Eglise				
15	Villars-les-Dombes	Gare TER				
Coût total			2 K€ par abri Soit 10k€	Coût inclus action 8	Coût inclus dans l'action 9	6 K€ par PRM Soit 36k€

Créer un répertoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité

Objectif

- Créer une information centralisée pour améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de mobilité chez la population pour favoriser leur utilisation ;

Mesures à mettre en place

1/ Créer un guide mobilité reprenant l'ensemble des offres de mobilités et à destination de toutes les cibles :

- Le guide **devra dans certains cas renvoyer vers la plateforme Mobilib 01** : plateforme départementale regroupant toutes les informations liées à la mobilité en zone rurale, elle détaille les horaires des lignes commerciales et scolaires de l'Ain, les lignes Ter, le renvoi vers le calculateur régional OURA ...

2/ Assurer une communication multisupport pour toucher tout le monde

Divers supports combinables seraient à envisager car il sera à actualiser régulièrement :

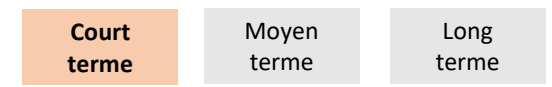
- Un format papier et PDF pour impression et téléchargement, avec une transmission par mailing
- Un format en répertoire web sur une plateforme / un site dédié, accessible directement ou intégré au site web de la CC avec une page « répertoire » spécifique.

3/ Uniformiser et renforcer la communication entre les acteurs.

La communication sur la mobilité au sein du site internet de la CCD est **incomplète**. Un seul renvoi au flyer Saônibus, pas de redirection vers les horaires de train, du cars régionaux ...

La communication, proposée par les différents acteurs du territoire et recevant du public, qu'il s'agisse des collectivités territoriales, de Pôle Emploi ou de l'Office de Tourisme, doit être **plus importante, qualitative et unifiée** au bénéfice des habitants / touristes.

Planification



Faisabilité



Acteurs	Rôles
CCD	Réalisation du guide/plateforme mobilité
CD01 / Région AURA	Partenaire pour la réalisation du guide

Coûts potentiels

Réalisation par une agence externe pour un document de type livret : +/- 10 K€
 Impression pour distribution : +/- 3 K€
 Création d'un site web dédié : +/- 5 K€

Suivi des mesures

- Nombre de guides papiers distribués
- Nombre de téléchargement du guide ou de connexions sur les pages internet
- Evolution de la fréquentation des services

Objectif

- Sur la base d'évènements festifs inciter au changement de pratiques modales

Mesures à mettre en place

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

1/ Organiser un évènement festif grand public et généraliste de type « Fête de la Mobilité » à l'échelle de la CCD tous les 2 ans lors de la semaine de la mobilité

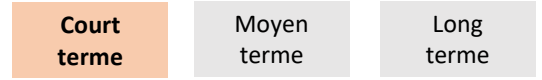
- Il s'agira d'un moyen de faire connaître l'offre de mobilité de façon ludique et de sensibiliser aux changements de comportement, d'essayer de nouveaux modes de déplacements, ...
- L'évènement serait à organiser, tous les deux ans, de manière tournante sur le territoire.
- De plus, la collectivité pourra s'appuyer sur des manifestations locales existantes pour faire connaître à cette occasion l'offre de mobilité aux habitants via un stand d'informations, des animations ludiques (essai de VAE, balades urbaines en vélo ...).

2/ 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 :

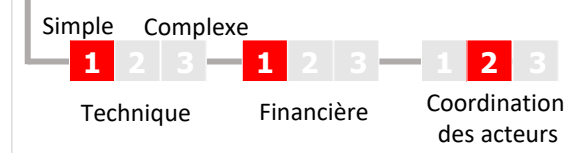
- Une promotion du challenge auprès des entreprises ;
- Un témoignage d'une entreprise du territoire déjà engagée dans la mobilité durable pour faire écho ;



Planification



Faisabilité



Acteurs	Rôles
CCD	Coordinateur de l'action
Associations / entreprises / commerçants / écoles / habitants	Participation aux activités, promotion
ADEME, CD01, Région	Partenaires techniques et/ou financiers

€ Coûts potentiels

- Organisation d'évènement festif suivant l'ampleur de la manifestation : +/- 15 K€
- Challenge mobilité : +/- 3 500€ pour la communication et impression + dotation du challenge de 5 000 €
- Programme « Savoir Rouler à Vélo » : +/- 34 K€ / an pour 20 classes, soit 57 € / élève pour 10h de formation (programme éligible aux CEE, jusqu'à 50% du coût des interventions)
- Programme de remise en selle : si la prise en charge par la CCD est totale, le coût annuel est estimé entre 2,5 et 5 K€

➔ Mesures à mettre en place

3/ Développer l'apprentissage pour circuler à vélo en toute autonomie et sécurité auprès des scolaires :

- Le **programme national "Savoir Rouler à Vélo"** : destiné aux enfants de 6 à 11 ans, ce dispositif vise à **généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire** à une réelle autonomie sur la voie publique avec une formation de 10h réparties en 3 étapes et encadrée par des professionnels.
- **Insuffler des initiatives de pédibus/vélocar 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'élèves. Dans un premier temps, expérimenter sur une commune volontaire.
- **Des ateliers de pratique du vélo, des ateliers pédagogiques** dans le cadre des programmes scolaires et **l'obtention de l'ASSR** pour des ateliers dans les collèges.
- **La distribution de kits vélos permettant de sécuriser la pratique** (gilets fluos, lumière, ...).



Suivi des mesures

- Nombre d'événements réalisé ;
- L'évolution du nombre de participants à chaque édition ;
- Nombre de guides mobilités distribués lors des événements
- Nombre d'élèves/de classes ayant reçu une formation ;
- Nombre de séniors remis en selle ;
- Nombre de vélocar, pédibus mis en fonctionnement ;
- Nombre de participants/entreprises au challenge

4/ Organiser des stages « remise en selle » pour les séniors:

- **Créer un partenariat avec une association locale pour remettre en selle** les personnes qui souhaiteraient utiliser leur vélo, mais ne l'utilisent pas par peur de se mettre en danger.

Ce type d'atelier peut s'organiser autour de plusieurs points : évaluation de l'état du cycle et des équipements de la personne, des exercices d'équilibre et de maniabilité, un accompagnement en situation réelle sur un trajet, un rappel du code de la route pour les cyclistes ...



Pour les mesures 3 et 4, l'objectif est de s'appuyer sur un partenariat avec une association locale pour mettre en œuvre de façon opérationnelle le programme d'écomobilité décidé par la CCD.

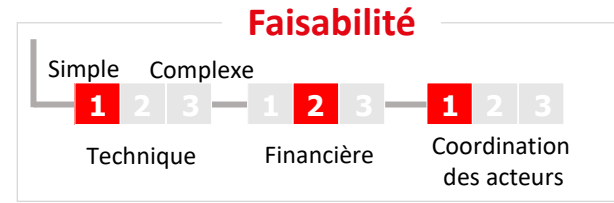
Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité

Objectif

- Mettre en œuvre de manière opérationnelle la stratégie mobilité de la CCD ;

Mesures à mettre en place

- 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 CCD qu'à l'échelle communale;
- 2/ Quelle(s) mission(s) pour le chargé(e) de mission, en complément de la conduite des actions ?
 - Suivi des actions qui ne relèvent pas des compétences directes de la CCD ;
 - 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 ;
 - **La mise en œuvre des actions menées par la CDD**
 - **Veille sur les initiatives de mobilité applicables à la CCD ;**



Acteurs	Rôles
CCD	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

2. • Mobilisation des dispositifs d'aide

Détail des aides ou subventions de la Région Auvergne Rhône-Alpes

Actions concernées 1, 9, 10

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.

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.

Détail des aides ou subventions du département de l'Ain

Actions concernées 1, 2, 9 & 10

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

Détail des aides de l'Etat 1/3

Actions concernées 1, 2, 10

Aide n°3: « Le Fonds Mobilités actives »

Objectif de l'aide

Le fonds national a pour objectif de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'itinéraires cyclables sécurisés au sein des collectivités. Il est pérennisé pour la période 2023-2027 à hauteur de 250 millions d'euros par an.

- L'appel à projets « aménagements cyclables », il concerne soit le traitement d'une discontinuité, soit la réalisation d'un itinéraire sécurisé inférieur à 15km. Il privilégie les territoires ruraux pour lesquels les taux de financement peuvent atteindre 50% (15% en zone urbaine).
- Nouveau dispositif pilote appelé Appel à programmes « territoires cyclables » : à travers ce fonds, l'Etat accompagne dans la durée quelques territoires pour accélérer la réalisation des itinéraires structurants prévus dans leur schéma directeur.

Bénéficiaires

Appel à projets « aménagements cyclables » : toutes les collectivités sont concernées

Appel à programmes « territoires cyclables » : intercommunalité dans les territoires peu ou moyennement denses disposant d'un schéma directeur cyclable approuvé

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

L'appel à projets « aménagements cyclables » est en général renouvelé tous les ans en début d'année.

Toutes les informations sont à retrouver sur [Le fonds mobilités actives | Ministères Écologie Énergie Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](#).

Détail des aides de l'Etat 2/3

Actions concernées 1, 2, 8, 9 & 10

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 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 €.

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.

Détail des aides de l'Etat 3/3

Actions concernées 8,9 & 10

Aide n°6: Fonds 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 affectée 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 Fonds sera au maximum de 80% de l'assiette éligible.

Autres aides 1/2

Aide n°7: ACOTE « Acteurs et collectivités engagés 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 9 & 10

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 12

Autres aides CEE 2/2

Action concernée 2

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

Nature des projets soutenus

Le programme Alvéole Plus a pour but :

- la création de places de stationnement vélo sécurisés et abrités 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 ;

Détail des aides de l'ADEME 1/3

Actions concernées 11, 12 & 13

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

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.

Détail des aides de l'ADEME 2/3

Actions concernées 3, 11 & 12

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.

Modalités de l'aide :

Appel à projet régulier, être en veille.

Détail des aides de l'ADEME 3/3

Actions concernées 1 & 4

Aide n°12: AAP MARCHÉ DU QUOTIDIEN

Objectif de l'aide

L'ADEME lance pour la 1^{ère} fois en 2023 un appel à projet focalisé sur les piétons dans le cadre du Plan Vélo et marche 2023-2027. Il vise à accompagner les collectivités qui ont l'ambition de replacer le piéton au cœur des politiques de mobilités et d'aménagements de la ville.

Bénéficiaires

Communes, EPCI à fiscalité propre

Nature des projets soutenus

Cet accompagnement permet :

- Le cofinancement d'études stratégiques permettant d'intégrer la mobilité piétonne ;
- Le cofinancement d'expérimentation des aménagements des espaces publics favorables à la marche ;
- Le cofinancement des actions d'animation et communication.

Modalités de l'aide :

Appel à projet renouvelé annuellement

3. Bilan financier

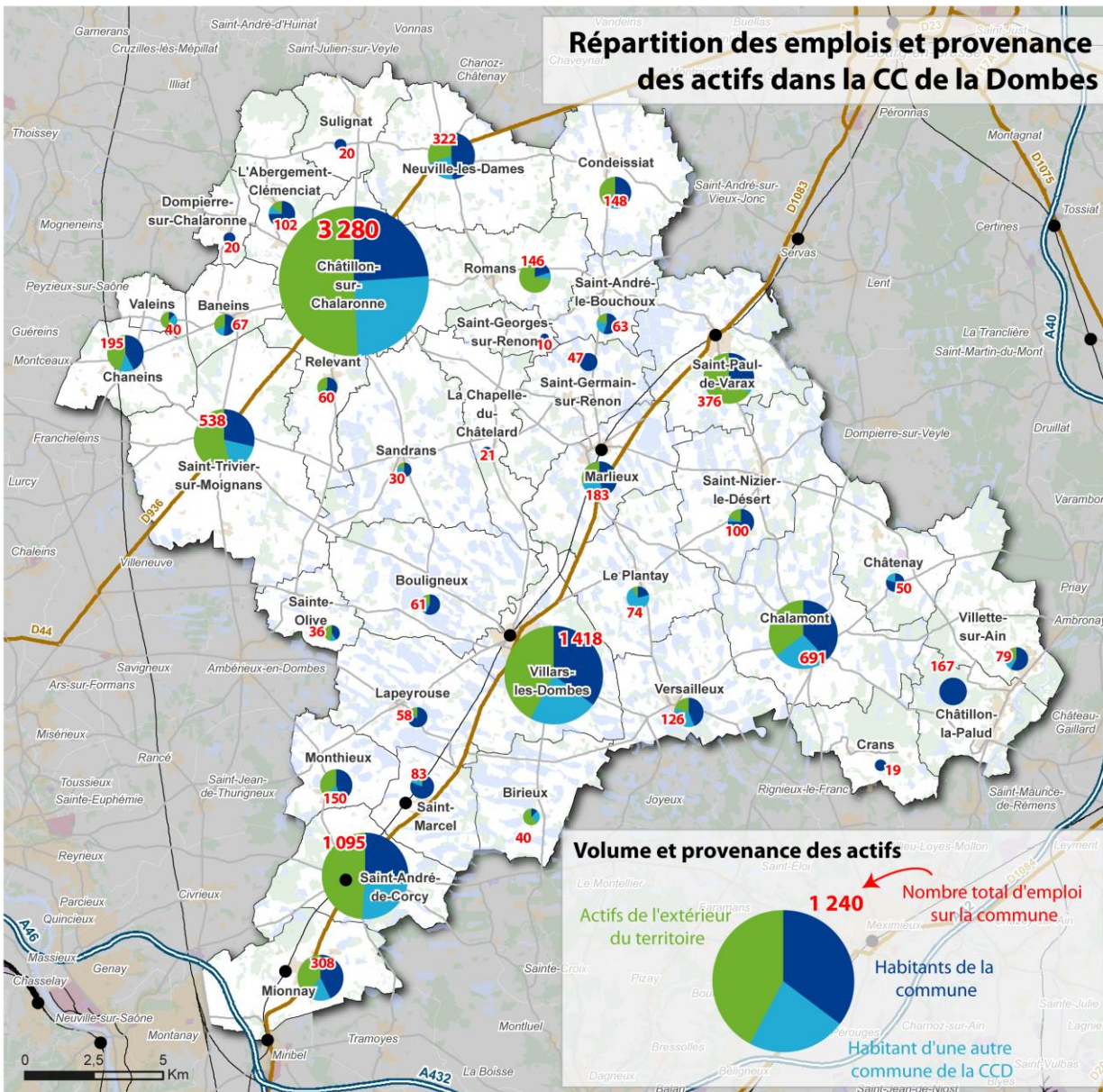
		Communauté de Communes de la Dombes			Communes				Aides
		Total	Moyenne par an	Durée	Total	Moyenne par an	Durée	Modalités pour les communes	
Action 1	Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable (pour les priorités 1 et 2)	9 200 000 €	920 000 €	2024 à 2033 et au-delà	2 220 000 €	222 000 €	2024 à 2033	Les dépenses peuvent être incluses dans les programmings d'entretiens et de réfection des voiries des PPI communaux	Aide pouvant aller jusqu'à 50 % (cf. aides n° 2 / 3 / 4 / 5 / 12)
Action 2	Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public	36 000 €	18 000 €	2024 et 2025	36 000 €	18 000 €	2024 et 2025	Idem	Aide pouvant aller jusqu'à 50 % (cf. aides n° 2 / 3 / 4 / 5 / 9)
Action 3	Développer une offre de location VAE moyenne et longue durée	50 000 €	10 000 €	2027 à 2033					Aide possible par appel à projet (cf. n°11)
Action 4	Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux				Développement de la pacification en lien avec les travaux courants des	de 2024 à 2033		Idem	Aide pouvant aller jusqu'à 50 % (cf. aides n° 4 / 5)
Action 5	Créer une signalisation vélo en direction des principaux pôles touristiques	8 000 €	8 000 €	2029					
Action 6	Engager des discussions avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes afin de renforcer l'offre de services								
Action 7	Echanger avec les EPCI voisins pour le prolongement de leurs dispositifs de transport	1 890 000 €	270 000 €	2026 à 2033 et au-delà					Le montant est maximisé sans prise en compte des recettes et il conviendra d'établir une convention avec les deux autres
Action 8	Densifier le maillage d'aires de covoiturage	150 000 €	30 000 €	2024 à 2028	Mise à disposition du foncier pour la réalisation des aires de covoiturage				Aide pouvant aller jusqu'à 50 % (cf. aides n° 4 / 5 / 6)
Action 9	Développer le covoiturage au quotidien	295 000 €	29 500 €	2024 à 2033	Mise à disposition du foncier pour la réalisation des aires de covoiturage				Aide pouvant aller jusqu'à 50 % (cf. aides n° 1 / 2 / 4 / 5 / 6 / 7)
Action 10	Créer des pôles multimodaux locaux	46 000 €	4 600 €	2024 à 2033	Mise à disposition du foncier pour la réalisation des aires de covoiturage				Aide pouvant aller jusqu'à 50 % (cf. aides n° 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7)
Action 11	Créer un répertoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité	42 000 €	4 200 €	2024 à 2033					Aide pouvant aller jusqu'à 50 % avec aide n°10
Action 12	Organiser des événements pour sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité	434 500 €	43 450 €	2024 à 2033					Aide pouvant aller jusqu'à 50 % avec aide n°10
Action 13	Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité pour la mise en œuvre opérationnelle de la politique de mobilité de la CCD	350 000 €	35 000 €	2024 à 2033					Aide pouvant aller jusqu'à 50 % avec aide n°10
TOTAL sans aide		Total	Moyenne par an		Total	Moyenne par an			
		12 501 500 €	1 372 750 €		2 256 000 €	240 000 €			
TOTAL avec aides maximum		Total	Moyenne par an		Total	Moyenne par an			
		7 199 750 €	825 375 €		1 128 000 €	120 000 €			

4. Annexes

Origine	Commune origine	Code INSEE travail	Commune travail	Flux
1348	Saint-Didier-sur-Chalaronne	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	90,7
1351	Saint-Étienne-sur-Chalaronne	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	71,1
1368	Saint-Julien-sur-Veyle	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	66,7
1053	Bourg-en-Bresse	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	62,1
1457	Vonnas	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	49,3
69264	Villefranche-sur-Saône	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	47,3
1289	Péronnas	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	46,8
69019	Belleville-en-Beaujolais	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	44,1
1084	Chanoz-Châtenay	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	43,7
1046	Biziat	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	40,8
1096	Chaveyriat	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	35,8
71270	Mâcon	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	34,6
1134	Crottet	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	33,8
69123	Lyon	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	30,9
1263	Montmerle-sur-Saône	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	30,1
1346	Saint-Didier-d'Aussiat	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	25,2
1065	Buellas	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	25
1188	Illiat	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	24,3
1203	Laiz	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	21,9
1446	Villeneuve	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	20,6
1420	Thoissey	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	20,3
1165	Francheleins	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	20,1
1264	Montracol	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	20
1115	Confrançon	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	19,9
1005	Ambérieux-en-Dombes	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	19,7
1246	Mézériat	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	15,6
1451	Viriat	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	15,5
69266	Villeurbanne	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	15,3
1021	Ars-sur-Formans	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	15,2
1306	Pont-de-Veyle	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	15,1
1355	Saint-Genis-sur-Menthon	1093	Châtillon-sur-Chalaronne	15,1

Code INSEE origine	Commune origine	Code INSEE travail	Commune travail	Flux
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	1053	Bourg-en-Bresse	131,8
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	69123	Lyon	80,7
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	69264	Villefranche-sur-Saône	69,9
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	1427	Trévoux	40,4
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	1457	Vonnas	30,9
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	71270	Mâcon	30,7
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	69278	Genay	30,1
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	69019	Belleville-en-Beaujolais	25,8
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	1451	Viriat	25,3
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	1159	Feillens	25
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	1075	Chaleins	15,4
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	1183	Guéreins	15,4
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	1249	Miribel	15,4
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	1322	Reyrieux	15,3
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	69266	Villeurbanne	15,3
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	69286	Rillieux-la-Pape	15,3
1093	Châtillon-sur-Chalaronne	69256	Vaulx-en-Velin	15,1

Les actifs qui entrent sur le territoire pour travailler rejoignent principalement les pôles d'emploi de la CC de la Dombes



10 892 emplois sont occupés dans la CC de la Dombes

30 % des emplois sont situés à Châtillon-sur-Chalaronne (soit 3 280 emplois)

- 13 % à Villars-les-Dombes : 1 418 emplois
- 10 % à Saint-André de Corcy : 1 095 emplois

Dans les pôles d'emploi du territoire, on retrouve une proportion importante d'actifs en provenance de l'extérieur du territoire :

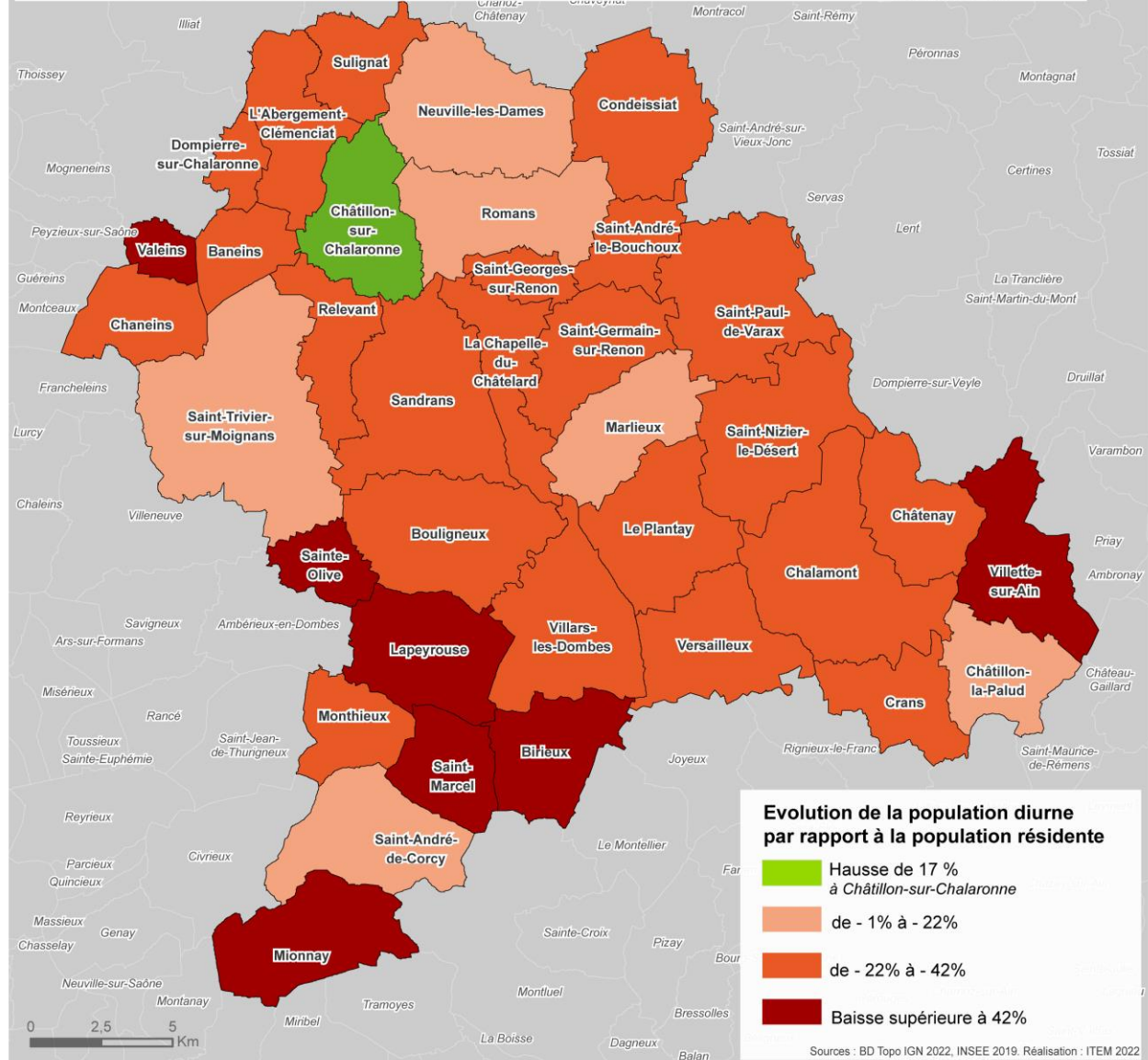
- 51 % des actifs qui travaillent à Châtillon-sur-Chalaronne n'habitent pas sur le territoire
- 42 % à Villars-les-Dombes
- 49 % à Saint-André-de-Corcy
- 65 % à Saint-Paul-de-Varax

A l'inverse, la part des entrants dans l'emploi des petits pôles est bien moins importante

Aucun actif hors du territoire ne travaille dans les communes de Châtenay, Saint-Germain-du-Renon, Valeins, Dompierre-sur-Chalaronne et Saint-Georges-sur-Renon

Un territoire essentiellement « dortoir », à l'exception de la ville de Châtillon-sur-Chalaronne

Evolution de la population diurne par rapport à la population résidente



Afin de faire une première analyse du besoin en stationnement, nous avons calculé pour chaque commune, l'évolution de la population diurne par rapport à la population résidente.

En cumulant les différentiels d'actifs et des scolaires (voir dans les Annexes), la perte de population diurne sur la CCD représente 24% de la population totale.

Certaines communes perdent près de la moitié de leur population du fait des déplacements pendulaires, comme Mionnay (-47%) et Saint-Marcel (-51%).

A l'inverse, **Châtillon-sur-Chalaronne est la seule commune qui voit sa population diurne augmenter de 17%.**

Un territoire dans l'ensemble majoritairement « dortoir »

Un rythme des flux à prendre en compte dans l'organisation et dans le dimensionnement de l'offre de mobilité à développer sur le territoire.

Densifier le maillage d'aires de covoiturage

Détails de l'action

Les aires structurantes

N°	Aire structurante	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
1	<p>Chalamont - route du Bugey</p> 		5 places	A signaler	<p>Aménagement de l'aire : +/- 250 €/place Jalonement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €</p> <p>Total estimé : +/- 4 250 €</p>
2	<p>Châtillon-la-Palud Place du Bief</p> 		7 places	A signaler	<p>Aménagement de l'aire : +/- 250 €/place Jalonement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €</p> <p>Total estimé : +/- 4 750 €</p>
3	<p>Châtillon-sur-Chalaronne – Secteur ouest</p> 		15 places	A définir	<p>Pas de localisation optimale actuellement pour la réalisation d'un parking d'une quinzaine de places, il conviendra d'avoir une veille sur les secteurs mutables dans un périmètre autour du giratoire et d'étudier alors les opportunités de préemption ou de mutualisation avec des parkings privés existants.</p>

Densifier le maillage d'aires de covoiturage

→ Détails de l'action

N°	Aire structurante	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
4	<p>Châtillon-sur-Chalarnonne – Rue des Peupliers - Parking de la piscine</p> 		15 places	A signaler	<p>Aménagement de l'aire : +/- 250 €/place Jalonement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €</p> <p>Total estimé : +/- 6 750 €</p>
5	<p>Marlieux - D7, à proximité du passage à niveau</p> 		9 places	A signaler	<p>Aménagement de l'aire : +/- 1 000 €/place Jalonement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €</p> <p>Total estimé : +/- 12 000 €</p>
6	<p>Saint-André-de-Corcy D82A - Parking Tennis Club</p> 		20 places	A créer	<p>Aménagement de l'aire : +/- 1 000 €/place Jalonement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €</p> <p>Total estimé : +/- 23 000 €</p>

Densifier le maillage d'aires de covoiturage

Détails de l'action

N°	Aire structurante	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
7	Villars-les-Dombes Rue des Hérons		20 places	A créer	Aménagement de l'aire : +/- 3 500 €/place Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total estimé : +/- 73 000 €
8	Villars-les-Dombes Parc des Oiseaux		20 places	A signaler	Aménagement de l'aire : +/- 250€/place Jalonnement de l'aire : 1 000 € Total estimé : +/- 6 000 € Une convention sera à discuter et à établir avec le Parc des Oiseaux . L'occupation du parking n'étant pas totale tout au long de l'année (exceptée lors de la saison estivale là où la pratique du covoiturage des actifs est moins importante), une vingtaine de places sera à signaler.



Aire de Chalamont

Description détaillée
des caractéristiques de l'aire

Localisation : route du Bugey 01320 CHALAMONT

Disponibilité foncière : 450 m² de disponible

Emprise : parking à signaler sur un emplacement public

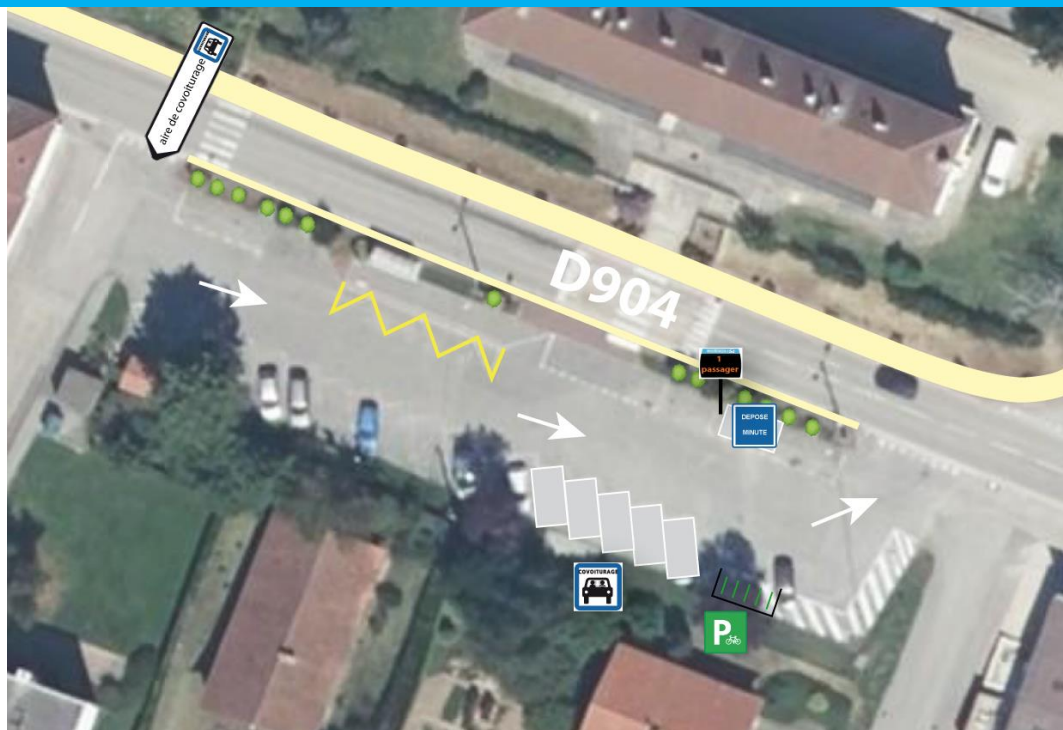
Capacité : 5 places sont à signaler (selon avis BE) sur les 16 existantes

Aménagement à prévoir et coût :


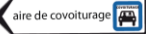

- Matérialisation des places : **1 250 €**
- Jalonnement de l'aire : **1 000 €**
- 5 arceaux vélos abrités : **2 000 €**
- Panneau de ligne de covoiturage dynamique : **coût détaillé dans l'action 9**




Total coût estimé **+/- 4 250 €**


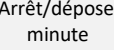

Plan de localisation



Légende

-  Panneaux de signalisation de l'aire
-  Aire de covoiturage
-  Stationnement vélo abrité

-  Cheminement piéton
-  Aménagement cyclable à créer (SDC)
-  Zone modération de vitesse (SDC)

-  Arrêt/dépose minute
-  Arrêt covoiturage dynamique
-  Arrêt de transports en commun

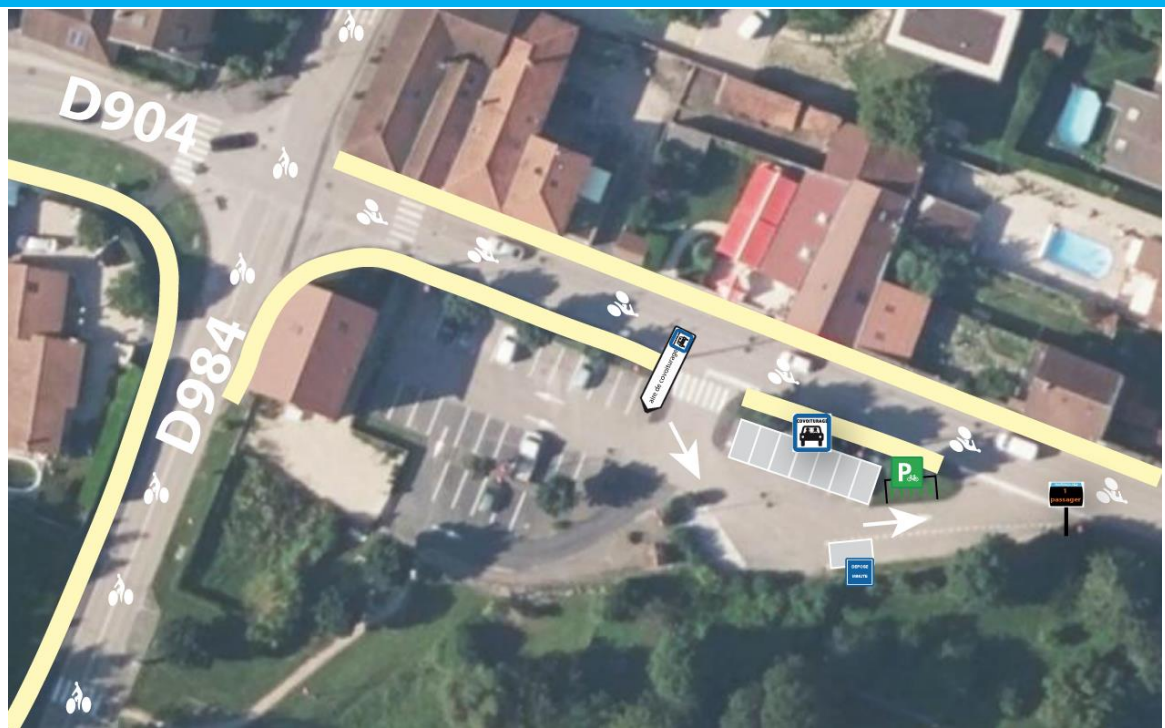
Aire de Châtillon-la-Palud

Description détaillée des caractéristiques de l'aire Plan de localisation

Localisation : place du bief 01320 CHÂTILLON-LA-PALUD
Disponibilité foncière : 450 m² de disponible
Emprise : parking à signaler sur un emplacement public
Capacité : 7 places sont nécessaires (selon avis BE) sur les 40 existantes

- Aménagement à prévoir et coût :**
- Matérialisation des places : **1 750 €**
 - Jalonnement de l'aire : **1 000 €**
 - 5 arceaux vélos abrités : **2 000 €**
 - Panneau de ligne de covoiturage dynamique : **coût détaillé dans l'action 9**

Total coût estimé +/- 4 750 €



Légende

- | | | | | | | | |
|--|-------------------------------------|--|------------------------------------|--|---------------------|--|-------------------------------|
| | Panneaux de signalisation de l'aire | | Cheminement piéton | | Arrêt/dépose minute | | Arrêt covoiturage dynamique |
| | | | Aménagement cyclable à créer (SDC) | | | | Arrêt de transports en commun |
| | Stationnement vélo abrité | | Zone modération de vitesse (SDC) | | | | |

Aire de Châtillon-sur-Chalaronne

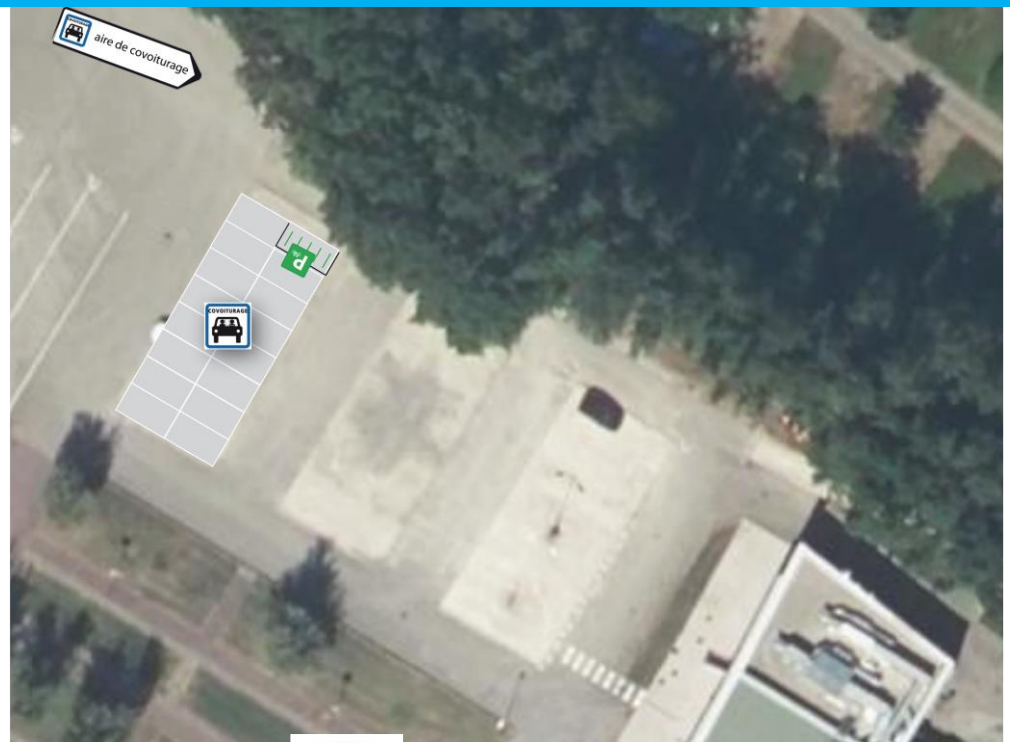
Description détaillée des caractéristiques de l'aire

Localisation : rue des Peupliers – parking de la piscine Aquadombes 01400 CHÂTILLON-SUR-CHALARONNE
Disponibilité foncière : 250 m² de disponible
Emprise : parking à signaler sur un emplacement public
Capacité : 15 places sont nécessaires (selon avis BE)

- Aménagement à prévoir et coût :**
- Matérialisation des places : 3 750 €
 - Jalonnement de l'aire : 1 000 €
 - 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €

Total coût estimé +/- 6 750 €

Plan de localisation



Légende

- Panneaux de signalisation de l'aire
- aire de covoiturage
- Stationnement vélo abrité
- Cheminement piéton
- Aménagement cyclable à créer (SDC)
- Zone modération de vitesse (SDC)
- Arrêt/dépose minute
- Arrêt de transports en commun

Aire de Marlieux

Description détaillée des caractéristiques de l'aire

Localisation : D7, à proximité du passage à niveau 01240 MARLIEUX

Disponibilité foncière : 260 m² de disponible

Emprise : parking à aménager, viabiliser sur un emplacement public le long de la D7

Capacité : 9 places sont nécessaires (selon avis BE et surface disponible)

Aménagement à prévoir et coût :









- Aménagement de l'aire: **9 000 €**
- Jalonnement de l'aire : **1 000 €**
- 5 arceaux vélos abrités : **2 000 €**
- Panneau de ligne de covoiturage dynamique : **coût détaillé dans l'action 9**

Total coût estimé +/- 12 000 €

Plan de localisation



Légende

- | | | | | | | |
|--|-------------------------------------|---|------------------------------------|---|---------------------|-------------------------------|
|  | Panneaux de signalisation de l'aire |  | Cheminement piéton |  | Arrêt/dépose minute | Arrêt covoiturage dynamique |
|  | |  | Aménagement cyclable à créer (SDC) |  | | Arrêt de transports en commun |
|  | Stationnement vélo abrité |  | Zone modération de vitesse (SDC) | | | |

Aire de Saint-André-de-Corcy

Description détaillée des caractéristiques de l'aire

Localisation : Parking Tennis Club (D82A) - 01240 SAINT-ANDRÉ-DE-CORCY

Disponibilité foncière : 1 200 m² de disponible

Emprise : parking à aménager, viabiliser sur un emplacement public




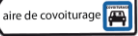




Capacité : 20 places sont nécessaires (selon avis BE)

Aménagement à prévoir et coût :

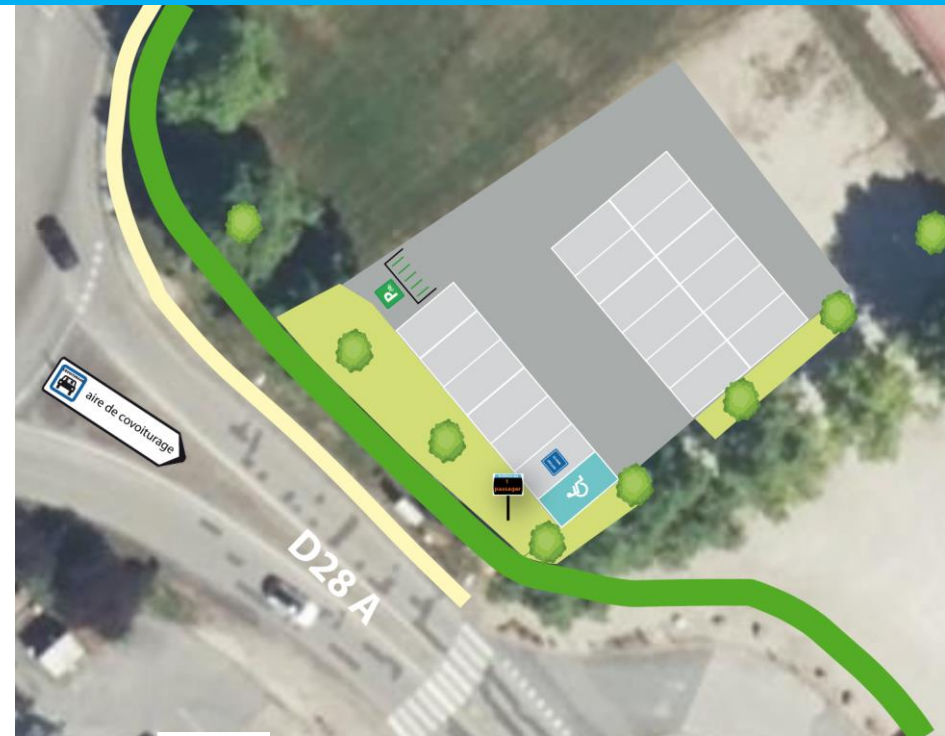
- Aménagement de l'aire: **20 000 €**
- Jalonnement de l'aire : **1 000 €**
- 5 arceaux vélos abrités : **2 000 €**
- Panneau de ligne de covoiturage dynamique : **coût détaillé dans l'action 9**

Total coût estimé +/- **23 000 €**

Légende

- | | | | | | | |
|--|-------------------------------------|---|------------------------------------|---|---------------------|-------------------------------|
|  | Panneaux de signalisation de l'aire |  | Cheminement piéton |  | Arrêt/dépose minute | Arrêt covoiturage dynamique |
|  | |  | Aménagement cyclable à créer (SDC) |  | | Arrêt de transports en commun |
|  | Stationnement vélo abrité |  | Zone modération de vitesse (SDC) | | | |

Plan de localisation



Développer le covoiturage au quotidien

Aire de Villars-les-Dombes

Description détaillée des caractéristiques de l'aire

Localisation : rue des Hérons - 01240 VILLARS-LES-DOBES
Disponibilité foncière : 690 m² de disponible
Emprise : parking à aménager, viabiliser sur un emplacement public
Capacité : 20 places sont nécessaires (selon avis BE)

Aménagement à prévoir et coût :

- Aménagement de l'aire: 70 000 €
- Jalonnement de l'aire : 1 000 €
- 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €

Total coût estimé +/- 73 000 €

Plan de localisation



Légende

- Panneaux de signalisation de l'aire
- Stationnement vélo abrité

- Cheminement piéton
- Aménagement cyclable à créer (SDC)
- Zone modération de vitesse (SDC)

- Arrêt/dépose minute
- Arrêt de transports en commun
- Arrêt covoiturage dynamique

Développer le covoiturage au quotidien

Aire de Villars-les-Dombes

Description détaillée des caractéristiques de l'aire

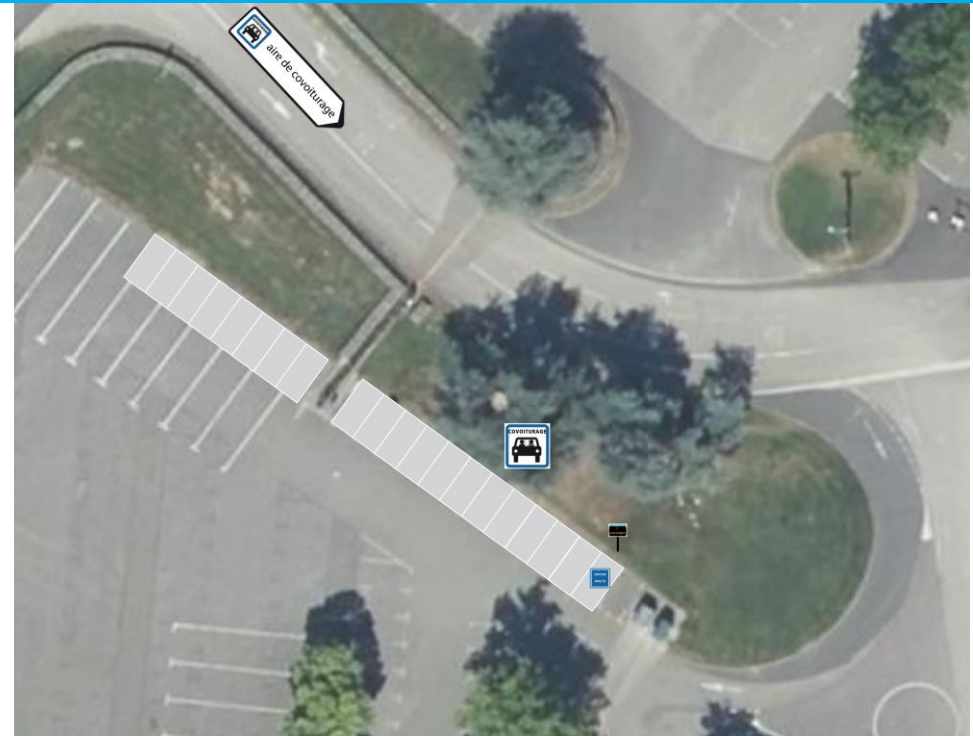
Localisation : parking du parc des Oiseaux - 01240 VILLARS-LES-DOBES
Disponibilité foncière : 270 m² de disponible
Emprise : parking à aménager, viabiliser sur un emplacement public
Capacité : 20 places sont nécessaires (selon avis BE)

Aménagement à prévoir et coût :


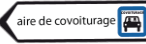






- Signalisation des places : +/- 5 000 €
- Jalonnement de l'aire : 1 000 €
- Panneau de ligne de covoiturage dynamique : **coût détaillé dans l'action 9**

Total coût estimé +/- 6 000 €

Plan de localisation





Légende

-  Panneaux de signalisation de l'aire
-  Panneaux de signalisation de l'aire
-  Stationnement vélo abrité
-  Cheminement piéton
-  Aménagement cyclable à créer (SDC)
-  Zone modération de vitesse (SDC)
-  Arrêt/dépose minute
-  Arrêt de transports en commun

Densifier le maillage d'aires de covoiturage

➔ Détails de l'action

Les aires secondaires :





N°	Aire secondaire	Capacité	Opération	Coût estimatif
9	<p>Chaneins Passerelle des Charmilles</p> 	2 à 4 places	A signaler	<p>Signalisation à créer : +/- 1 000 € Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €</p> <p>Total estimé : +/- 4 000 €</p>
10	<p>Sulignat Parking de salle polyvalente / école – grande rue</p> 	2 à 4 places	A signaler	<p>Signalisation à créer : +/- 1 000 € Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 €</p> <p>Total estimé : +/- 4 000 €</p>

Densifier le maillage d'aires de covoiturage

Détails de l'action

2/ Signaler des places réservées au covoiturage au niveau des Points de Rencontre des Mobilités (cf. action 9)

Les places à signaler sur les RPM :

N°	Aire RPM	Capacité	Opération	Coût estimatif
11	<p>Châtillon-sur-Chalaronne</p> <p>Champ de Foire</p> 	5 places	Places à signaler	<p>Signalisation des places : +/- 100 €/place</p> <p>Jalonnement de l'aire : 1 000 €</p> <p>5 arceaux vélos abrités : 2 000 € inclus dans l'action 10</p> <p>Total estimé: +/- 1 500 € (hors arceaux vélo)</p>
12	<p>Mionnay</p> <p>Rue Principale</p> 	3 places	Places à signaler	<p>Signalisation des places : +/- 100 €/place</p> <p>Jalonnement de l'aire : 1 000 €</p> <p>5 arceaux vélos abrités : 2 000 € inclus dans l'action 10</p> <p>Total estimé: +/- 1 300 € (hors arceaux vélo)</p>
13	<p>Saint-André-de-Corcy</p> <p>Gare TER</p> 	5 places	Places à signaler	<p>Signalisation des places : +/- 100 €/place</p> <p>Jalonnement de l'aire : 1 000 €</p> <p>5 arceaux vélos abrités : 2 000 € inclus dans l'action 10</p> <p>Total estimé: +/- 1 500 € (hors arceaux vélo)</p>
15	<p>Villars-les-Dombes</p> <p>Gare TER</p> 	5 places	Places à signaler	<p>Signalisation des places : +/- 100 €/place</p> <p>Jalonnement de l'aire : 1 000 €</p> <p>5 arceaux vélos abrités : 2 000 € inclus dans l'action 10</p> <p>Total estimé: +/- 1 500 € (hors arceaux vélo)</p>