LA DOMBES
communauté de communes

item
CONSEIL EN MOBILITÉ

Etude globale de mobilité

Communauté de communes de la Dombes

Sommaire

Sommaire 2

Objectifs de l'étude 4

Phase 1 - Diagnostic global des mobilités tous modes 5

1 . Contexte territorial 6
2. Pratiques de déplacement 13
3. Réseau routier 29
4. Transports en commun 36
5. Modes Actifs 55
6. Covoiturage et IRVE 65
7. Conclusions et attentes pour la suite de l'étude 69

Phase 2 – Stratégie opérationnelle globale et programme pluriannuel d'investissement 73

1 . Elaboration de la concertation 74

2. Le détail du plan d'actions hiérarchisé et chiffré 79

Action 1 - Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable 80
Action 2 - Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public 84
Action 3 - Développer une offre de location VAE longue durée 87
Action 4 - Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux 89
Action 5 - Créer une signalisation vélo en direction des principaux pôles touristiques 99
Action 6 - Engager des discussions avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes afin de renforcer l'offre de services 101
Action 7 - Echanger avec les EPCI voisins pour le prolongement de leurs dispositifs de transport 102
Action 8 - Densifier le maillage d'aires de covoiturage 106
Action 9 - Développer le covoiturage au quotidien 113
Action 10 - Créer des pôles multimodaux locaux 118

Sommaire

Action 11 - Créer un répertoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité 120
Action 12 - Organiser des événements et structurer un programme d'écomobilité pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité 122
Action 13 - Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité pour la mise en œuvre opérationnelle de la politique de mobilité de la CCD 125

3 . Le schéma directeur cyclable intercommunal **126**
1 . Les préconisations d'aménagement 127
2. Le chiffrage global du schéma directeur cyclable 141
3. Les fiches itinéraires 152

4 . La mobilisation des dispositifs d'aide **200**

5. Le bilan financier **211**

ANNEXES **213**

Annexe 1 – Le détail des secteurs apaisés 214
Annexe 2 – Les schémas des aires de covoiturage 221
Annexe 3 – Les parts modales des actifs par commune 229
Annexe 4 – Evolution de la population diurne par commune 232
Annexe 5 - Le taux de motorisation et stationnement par commune 235

Objectifs de l'étude globale de mobilité

Dans le cadre de la loi LOM du 26 décembre 2019, la CCD a dû se positionner sur la prise de Compétence Mobilité, et a choisi de la transférer à la Région Rhône – Alpes-Auvergne.

Une convention de coopération pour l'organisation des services de mobilités a été signée entre les deux parties pour les domaines suivants :

- Les services réguliers de transport de personnes : le prolongement, sur son territoire, des dispositifs de mobilité mis en place par les EPCI voisins ;
- Les mobilités actives : le Vélo ;
- Les mobilités partagées : l'auto-stop organisé et le covoiturage, ainsi qu'une réflexion sur l'aménagement et l'extension de parkings-relais pour les gares du territoire.

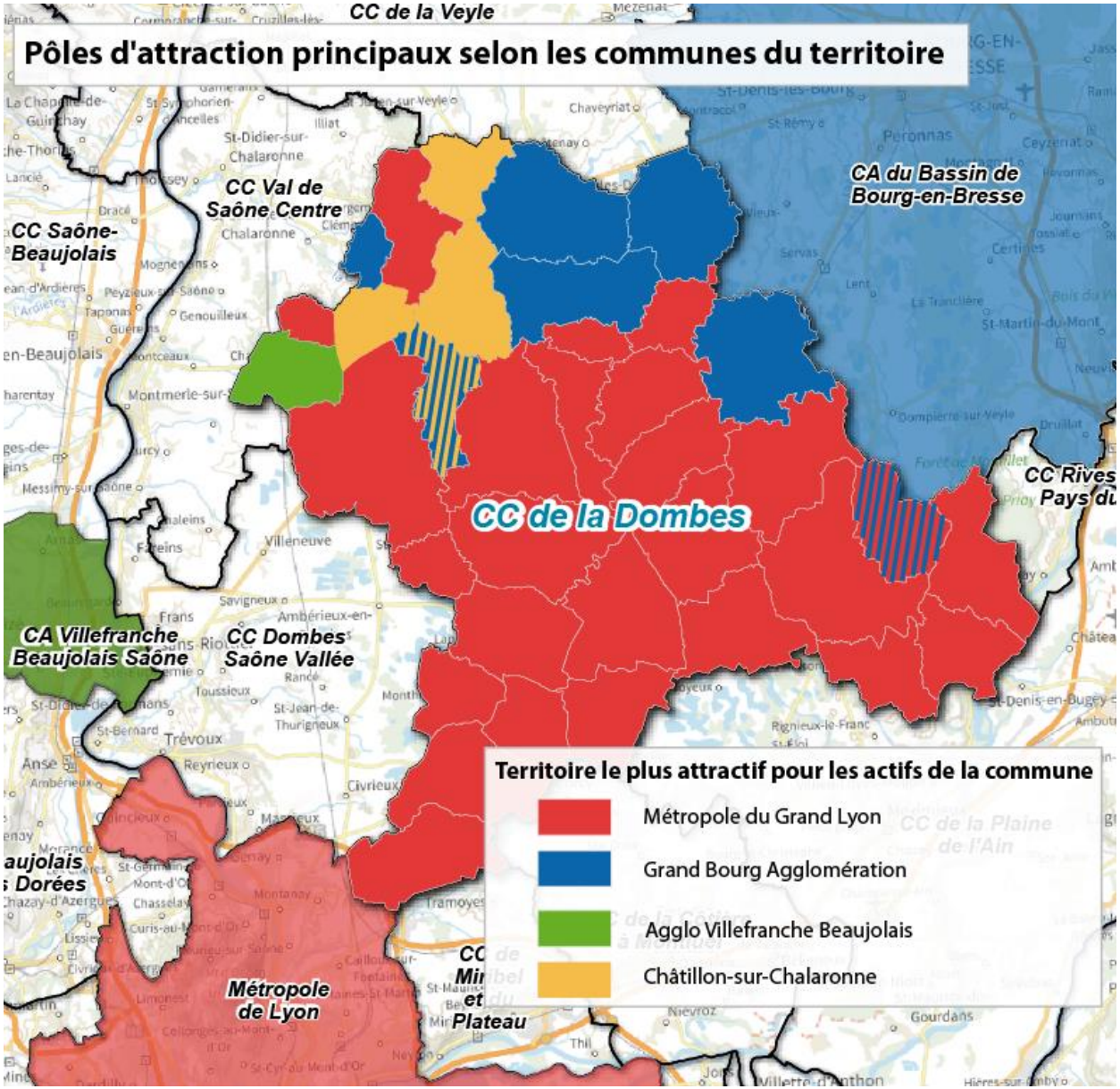
A noter que la convention de coopération avec la Région mentionne la possibilité de mettre en place un service de transport à la demande à moyen terme.
De plus, la CCD ne dispose pas de la compétence voirie, la réalisation d'aménagements cyclables passera soit par le transfert d'une compétence voirie pour la mise en œuvre du projet de mobilité de la CCD dans le cadre de la délégation de compétence par la Région, soit par une délégation de la compétence voirie de la/des commune(s) concernée(s).

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

1. Diagnostic global des mobilités tous modes

1. Contexte territorial

Un territoire périurbain fortement attiré par le Grand Lyon, mais également au Nord-Est par Bourg-en-Bresse



Un territoire de 36 communes à proximité de deux pôles urbains importants :

- Lyon : 37 km de Villars-les-Dombes *1 411 571 habitants dans la Métropole de Lyon.*
- Bourg-en-Bresse : 30 km de Villars-les-Dombes *133 120 habitants dans la CA de Bourg-en-Bresse*

Et de pôles secondaires :

- Villefranche-sur-Saône : 27 km de Villars-les-Dombes - *72 815 habitants dans la CA de Villefranche.*
- Mâcon : 43 km de Villars-les-Dombes - *78 281 habitants dans la CA de Mâcon.*

Un territoire largement attiré par la métropole lyonnaise :

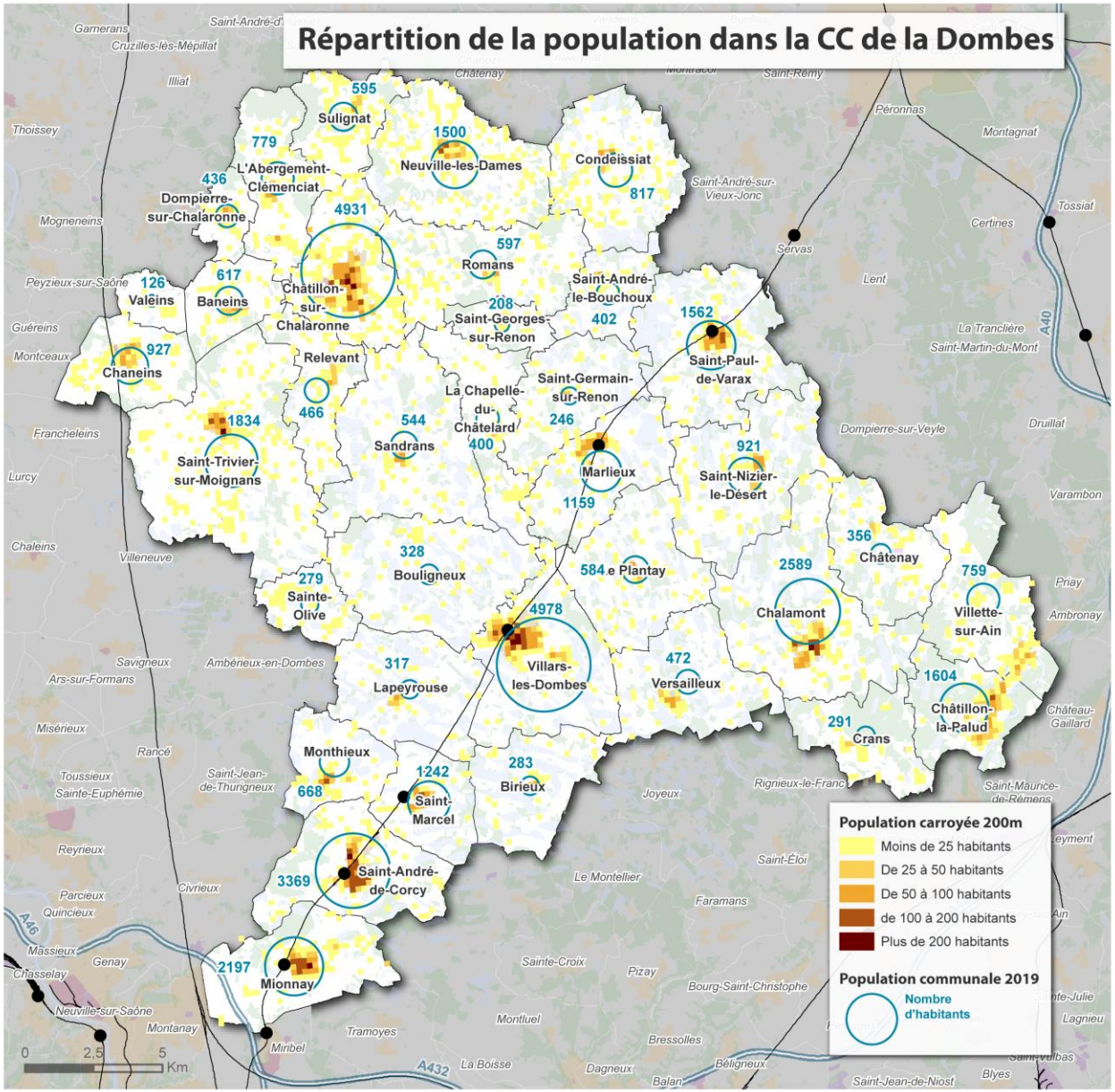
27 communes sur les 36 ont une part plus importante d'actifs qui y travaillent.

Quelques communes du Nord-Ouest davantage attirées par Bourg-en-Bresse

Peu de communes retiennent leurs actifs pour travailler dans leur commune.

La commune de Châtillon-sur-Chalaronne est la plus attractive du territoire.

Une population concentrée autour de plusieurs pôles, dont notamment Châtillon-sur-Chalaronne et Villars-les-Dombes



Source : IGN BDTopo 2022 - INSEE 2019 / Réalisation : ITEM 2022

39 383 habitants sur le territoire de la CC de la Dombes en 2019

Trois pôles principaux, qui regroupent le tiers de la population du territoire :

- **Villars-les-Dombes**
  4 978 habitants
- **Châtillon-sur-Chalaronne**
  4 931 habitants
- **Saint-André-de-Corcy**
  3 369 habitants

Chalamont, bien que moins peuplée (2 589 hab.) joue également un rôle de polarité sur l'Est du Territoire

62,4 habitants / km² en moyenne sur le territoire

- De 274 hab./ km² à Châtillon-sur-Chalaronne
- À 12,6 hab./km² à Bouligneux

Une **densité de population en moyenne plus importante dans les pôles**, et dans les **communes du Sud du territoire.**

Beaucoup de communes de petite taille : sur les 36 communes du territoire, 25 ont moins de 1 000 habitants.

Un territoire attractif démographiquement, notamment dans les communes moyennes

Communes	Population 2019	Population 2013	Population 1999	Densité de population en 2019	Evolution de la population (2013 – 2019)
Baneins	617	573	529	69,2	+ 8 %
Birieux	283	280	145	17,9	+ 1 %
Bouligneux	328	304	290	12,6	+ 8 %
Chalamont	2 589	2 409	1 658	78,7	+ 7 %
Chaneins	927	847	560	73,4	+ 9 %
Châtenay	356	339	308	23,8	+ 5 %
Châtillon-la-Palud	1 604	1 573	1 074	114,5	+ 2 %
Châtillon-sur-Chalaronne	4 931	4 957	4 137	274,2	- 1 %
Condeissiat	817	806	649	37,8	+ 1 %
Crans	291	264	258	22	+ 10 %
Dompierre-sur-Chalaronne	436	402	279	91,2	+ 8 %
L'Abergement-Clémenciat	779	767	728	48,8	+ 2 %
La Chapelle-du-Châtelard	400	375	263	29,9	+ 7 %
Lapeyrouse	317	316	226	15,8	0 %
Le Plantay	584	527	417	29,3	+ 11 %
Marlieux	1 159	995	677	68,8	+ 16 %
Mionnay	2 197	2 121	2 109	112	+ 4 %
Monthieux	668	669	578	62,1	0 %
Neuville-les-Dames	1 500	1 492	1 231	56,4	+ 1 %
Relevant	466	471	367	37,6	- 1 %
Romans	597	602	522	26,7	- 1 %
Saint-André-de-Corcy	3 369	2 926	3 101	162,5	+ 15 %
Saint-André-le-Bouchoux	402	354	191	43,1	+ 14 %
Sainte-Olive	279	294	253	37,8	- 5 %
Saint-Georges-sur-Renon	208	214	161	36,7	- 3 %
Saint-Germain-sur-Renon	246	230	215	15,6	+ 7 %
Saint-Marcel	1 242	1 324	1 059	106,7	- 6 %
Saint-Nizier-le-Désert	921	894	489	36,9	+ 3 %
Saint-Paul-de-Varax	1 562	1 475	1 187	60,1	+ 6 %
Saint-Trivier-sur-Moignans	1 834	1 826	1 537	43,7	0 %
Sandrans	544	508	416	18,7	+ 7 %
Sulignat	595	557	485	55,1	+ 7 %
Valeins	126	119	67	28,9	+ 6 %
Versailleux	472	375	255	25,1	+ 26 %
Villars-les-Dombes	4 978	4 449	4 190	201,9	+ 12 %
Villette-sur-Ain	759	681	472	39,2	+ 11 %
CC de la Dombes	**39 383**	**37 315**	**31 083**	**62,4 hab. / km²**	**+ 5,5 %**

2 068 habitants en plus sur le territoire *entre 2013 et 2019*

Soit une **augmentation de la population de 5,5 %...**

Et un **taux de croissance annuel moyen de 0,9 %** sur la période

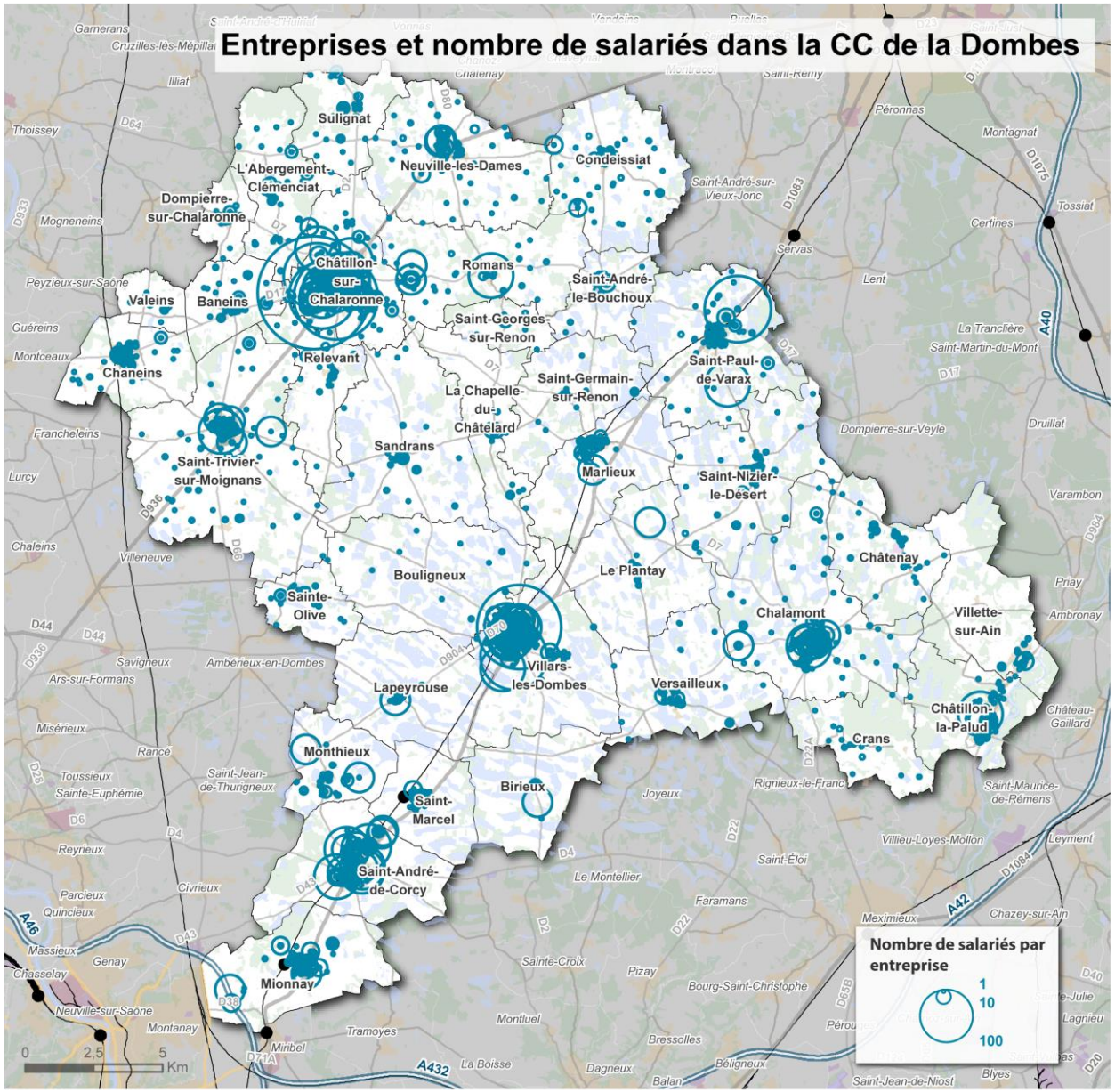
Un territoire attractif sur le plan démographique, à l'image du département de l'Ain :

- *Département de l'Ain : taux de croissance annuel moyen 2013 – 2019 : 0,87 %*
- *Région Auvergne Rhône Alpes : 0,6 %*

Un dynamisme qui varie beaucoup entre communes

De + 26 % à Versailleux et +16% à Marlieux, à – 1 % à Romans, Relevant et Chatillon-sur-Chalaronne.

De grandes entreprises sur la CC de la Dombes, concentrées dans les pôles d'emploi du territoire



7 055 entreprises sont recensées sur la CC par le fichier SIRENE

Avec environ 6 000 établissements, **les entreprises non-employeurs représentent 80 % des entreprises du territoire.**

Plus d'un tiers des entreprises de plus de 20 salariés sont localisées à Châtillon sur Chalaronne

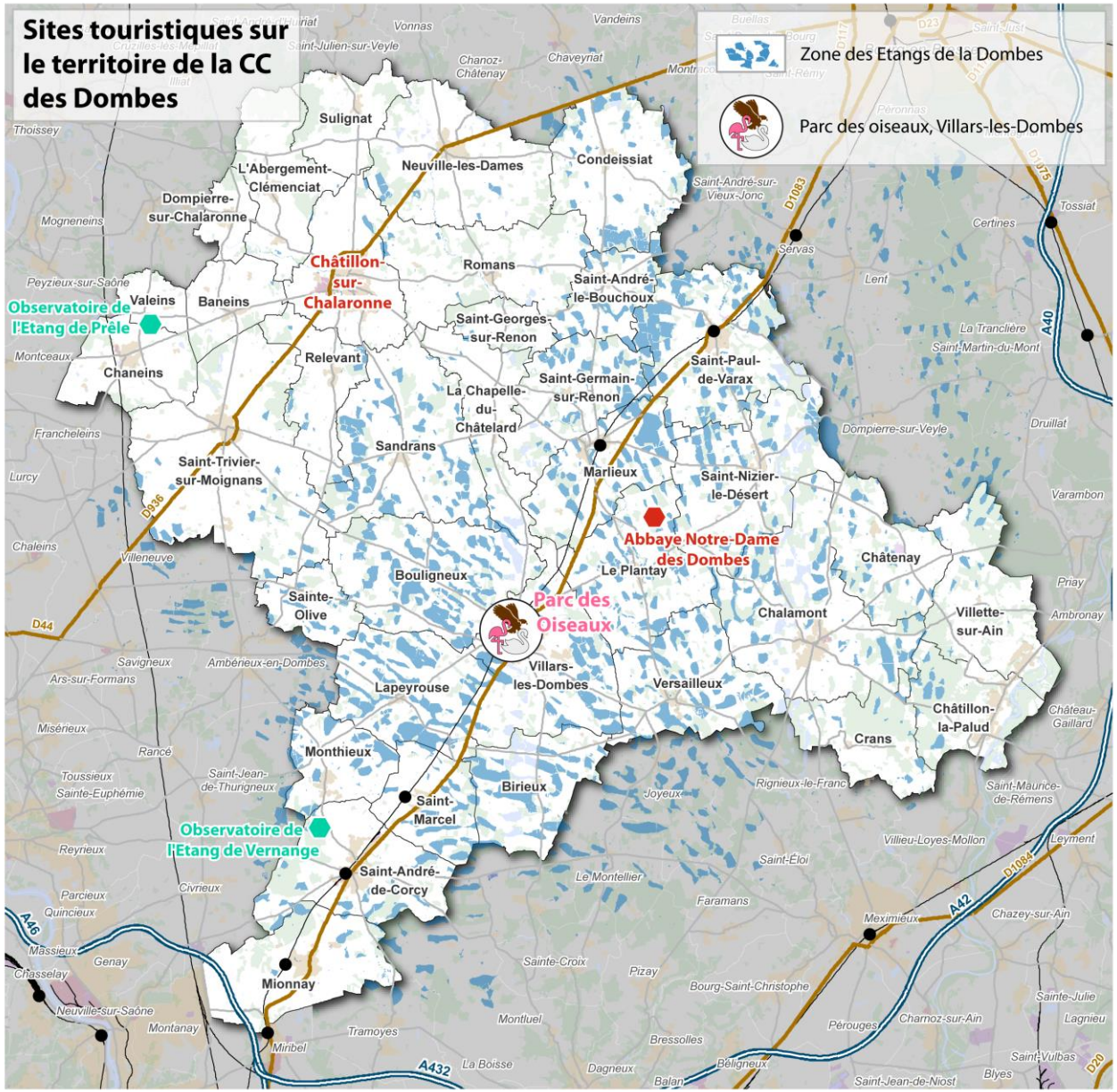
- 21 % à Villars-les-Dombes
- 12 % à Saint-André-de-Corcy

Sur le territoire 7 établissements de plus de 100 salariés :

- **Dont 4 sont situés à Châtillon-sur-Chalaronne** : Viatris (industrie pharmaceutique), Maison de retraite La Montagne, MSA Gallet (fabrication de casques), Intermarché
- **2 à Villars-les-Dombes :** Axe Froid, Transport Brevet SA (Transport)
- **1 à Saint-Paul-de-Varax :** ASS DEP Amis Enfants Inadaptés (Action sociale sans hébergement)

On remarque une concentration plus importante d'entreprises à fort effectif le long de la voie ferrée.

Deux espaces touristiques importants sur le territoire, le Parc des Oiseaux à Villars-les-Dombes, et les étangs de la Dombes



Un site touristique majeur à l'échelle départementale : le Parc des Oiseaux à Villars-les-Dombes

- **107 000** visiteurs pendant l'été 2021, soit **1 427 visiteurs/jour** et un flux de **571 véhicules/jour** en direction de Villars-les-Dombes *(estimation de **2,5 personnes/voitures**)*.

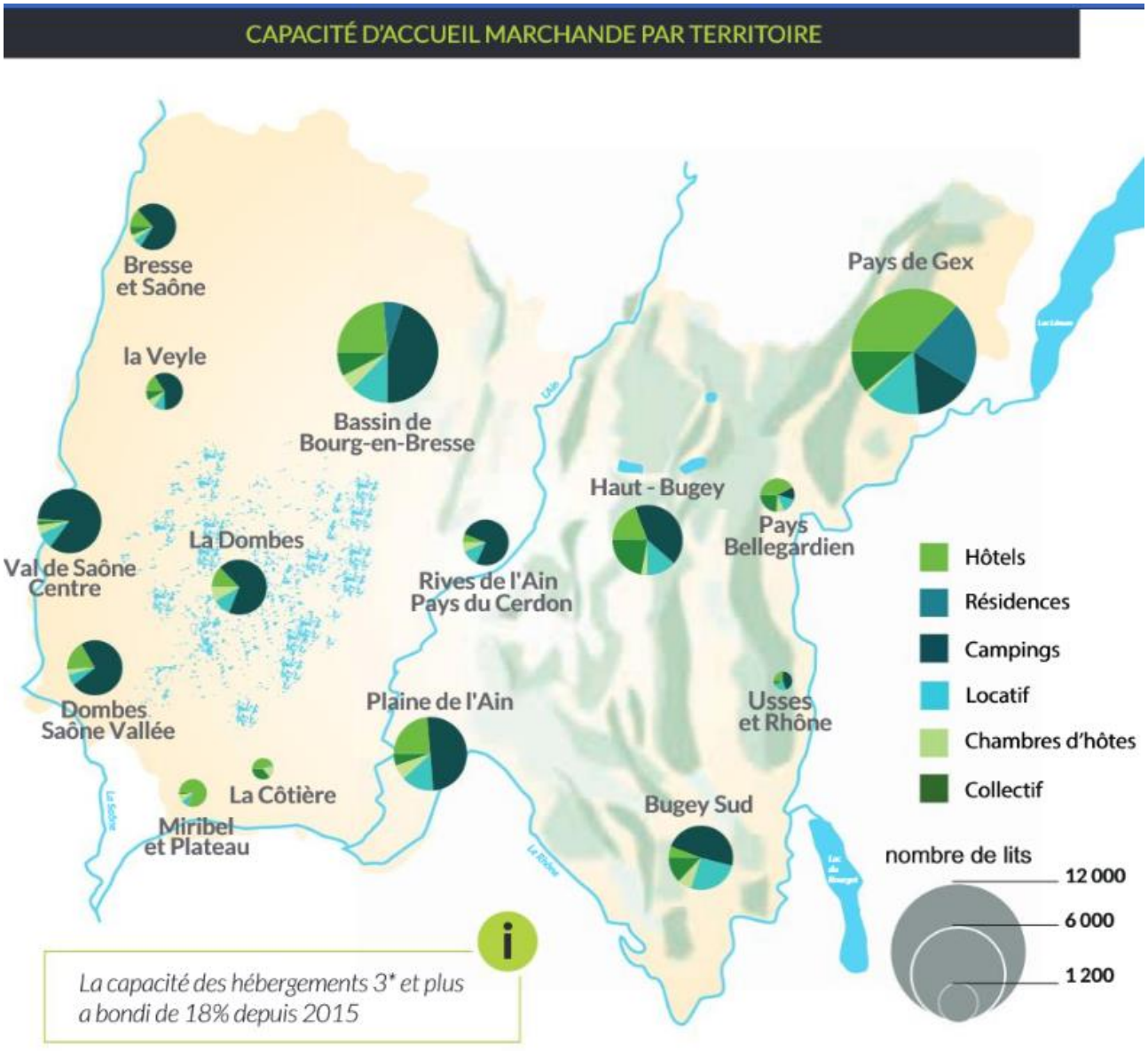
- Mise en place d'un évènement au sein du parc : la Musicale du Parc des Oiseaux. **22 600** spectateurs entre le 28 août et le 12 septembre 2021, soit **1 413 visiteurs/jour** et **565 véhicules/jour** durant cette période.

Les Etang de la Dombes : un secteur attractif pour les excursionnistes : **87 % de la fréquentation touristique du territoire était réalisée par des excursionnistes** *(personnes restant moins de 24h en dehors de son territoire de domicile)* **selon Dombes Tourisme.**

Dombes Tourisme recense environ 1 628 000 personnes dans le département de l'Ain (dont 73% de français « non locaux »). Ce chiffre semble cependant très élevé.

La commune de Châtillon-sur-Chalaronne est elle aussi attractive sur le plan touristique.

Un nombre de lits faible sur le territoire de la Dombes



121 000 lits touristiques sur le département de l'Ain

Le territoire de la Dombes a peu de lits en comparaison des territoires proches qui sont de taille similaire (Val de Saône Centre, Dombes Saône Vallée, Plaine de l'Ain).

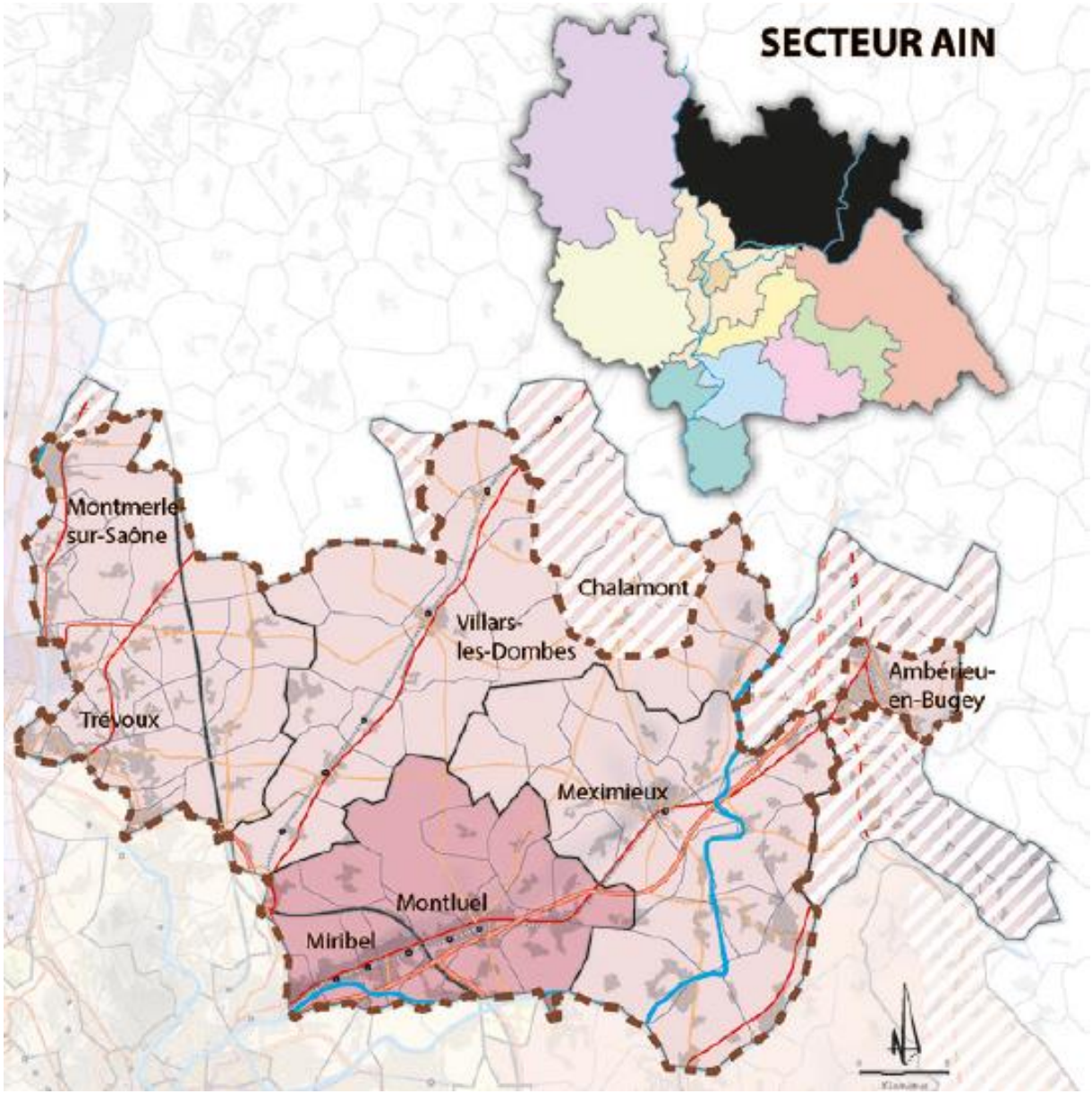
Les deux-tiers des lits sur le territoire sont dans des campings. La part d'hôtels est faible.

Une fréquentation touristique concentrée en été (52 % de la fréquentation se fait en été).

Une fréquentation essentiellement par les CSP + : Les CSP + représentent 50 % de la fréquentation, et seulement 20 % de classes populaires. 53 % d'entre-eux sont des urbains.

2. Pratiques de déplacement

L'EMD 2015 de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise : une étude pour appréhender les mobilités à l'échelle du secteur « Ain »



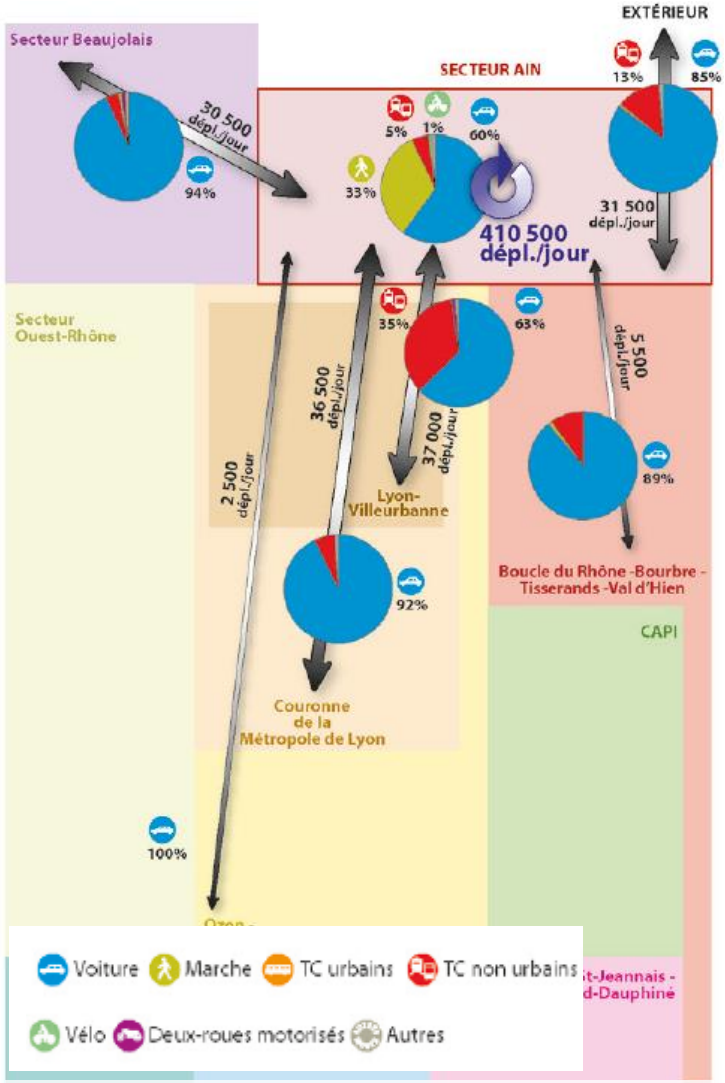
L'EMD (Enquête Ménages Déplacements) 2015 de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise :

- Renseigne les pouvoirs publics sur les pratiques de déplacements d'un secteur géographique
- Une prise en compte de l'ensemble des motifs de déplacements (pendulaires, loisirs, démarches administratives, achats, …)
- La CC de la Dombes est intégrée au secteur « Ain »
- Un échantillon de 1 950 personnes de 5 ans et plus enquêté entre octobre 2014 et avril 2015

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

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

EMD 2015 secteur Ain : des flux principalement internes au secteur Ain et des flux externes tournés vers la métropole lyonnaise

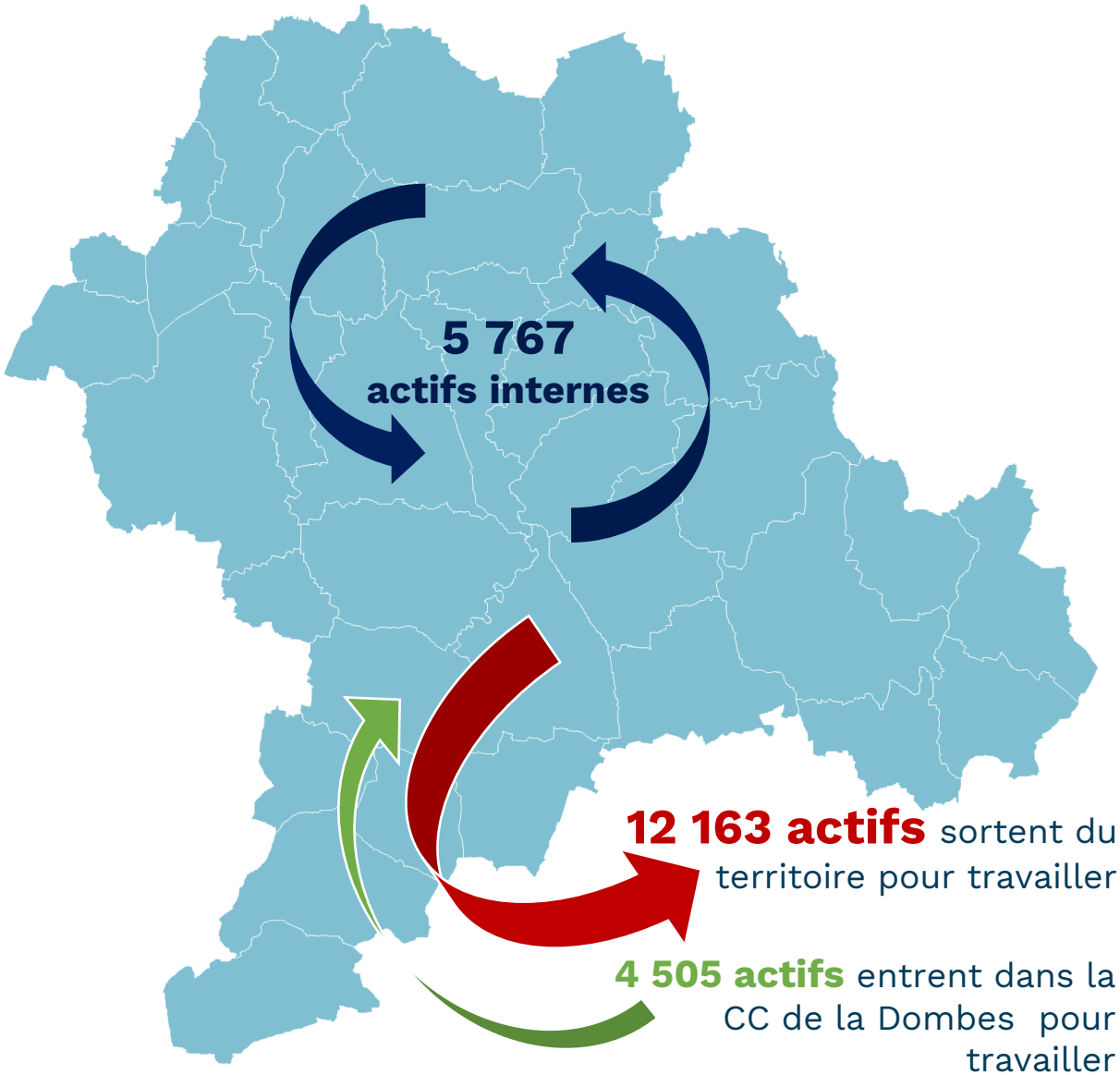


Déplacements des habitants du secteur Ain dans l'aire métropolitaine lyonnaise lors d'un jour ouvré et répartition modale

Chiffres clés :

- 410 500 déplacements / jour internes au secteur Ain
  - 60% des déplacements réalisés en voiture
  - 33% des déplacements réalisés à pied
  - 1% des déplacements réalisés en vélo
- 147 000 déplacements / jour en lien avec l'extérieur du secteur
  - 73 000 déplacements avec la métropole lyonnaise, dont 37 000 vers Lyon et/ou Villeurbanne
  - 35 % de part modale des TC pour se rendre sur Lyon / Villeurbanne
- 62 minutes / jour en moyenne consacrées aux déplacements pour les habitants du secteur Ain
  - Une baisse de 5 minutes par rapport à l'EMD 2006
  - 63 min pour les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise
- 35 km parcourus / jour en moyenne pour les habitants du secteur Ain
  - 23 km pour les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise

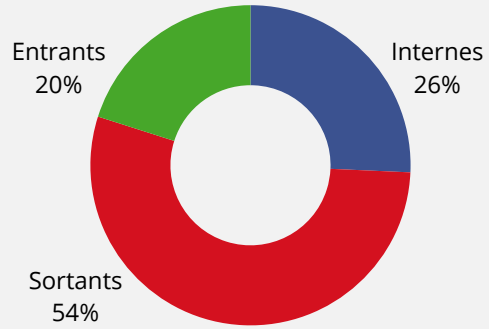
Un rapport emploi / actif déficitaire, compensé par des flux d'actifs sortants importants



17 930 actifs

10 272 emplois

Répartition des flux d'actifs en lien avec le territoire



Un territoire déficitaire en termes de flux d'actifs. Le territoire compte 17 930 actifs, pour 10 272 emplois.

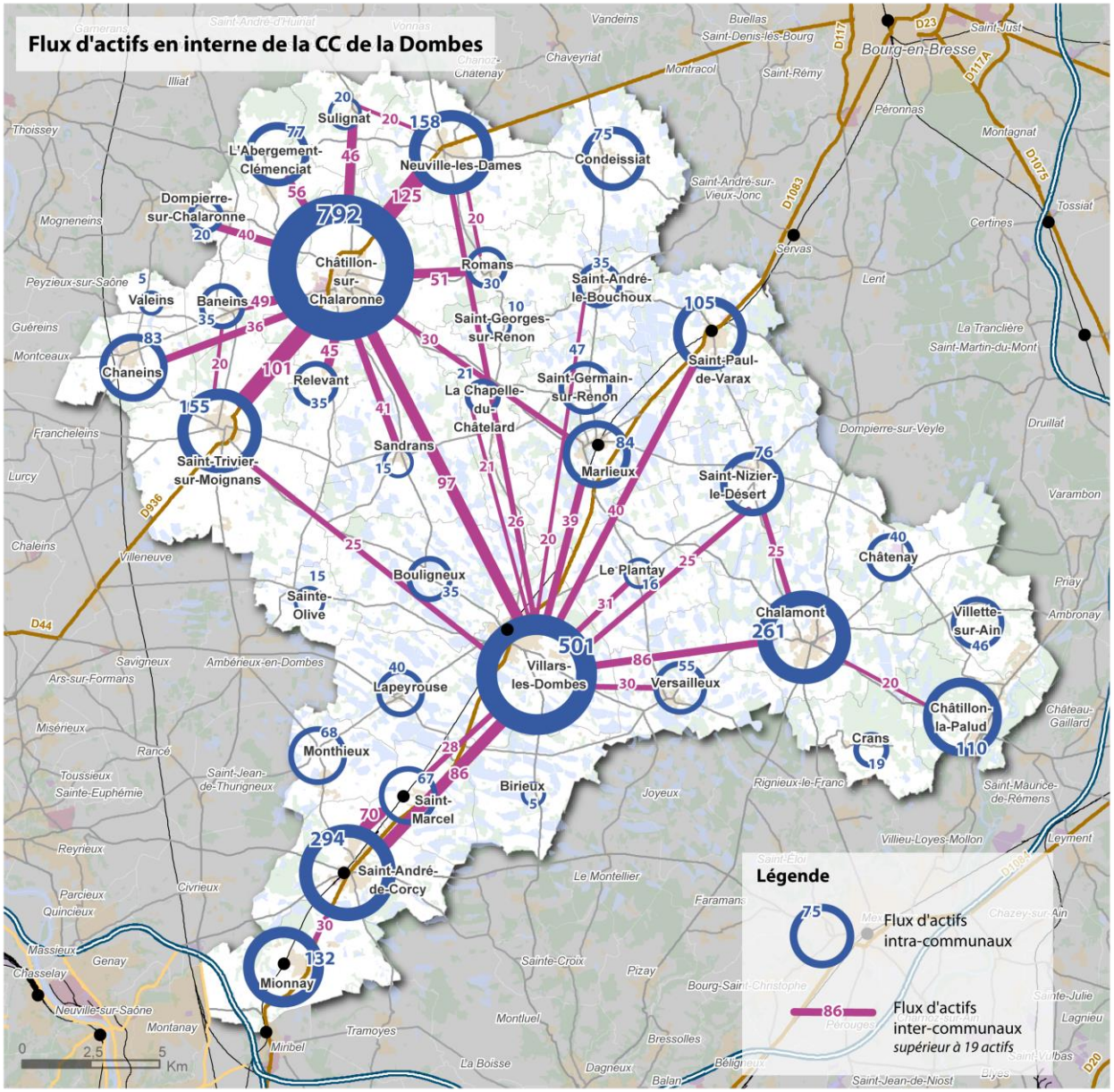
Un rapport emploi / actifs de 0,57 : Une part des actifs est contrainte de trouver un emploi en dehors de la CC de la Dombes.

Au total, 5 767 actifs ont un emploi sur le territoire, soit 32 % des actifs.

12 163 actifs résidant sur le territoire en sortent pour travailler, soit 68 % des actifs du territoire.

En contrepartie, 4 505 actifs entrent sur le territoire pour travailler.

62 % des actifs internes travaillent dans leur commune de résidence



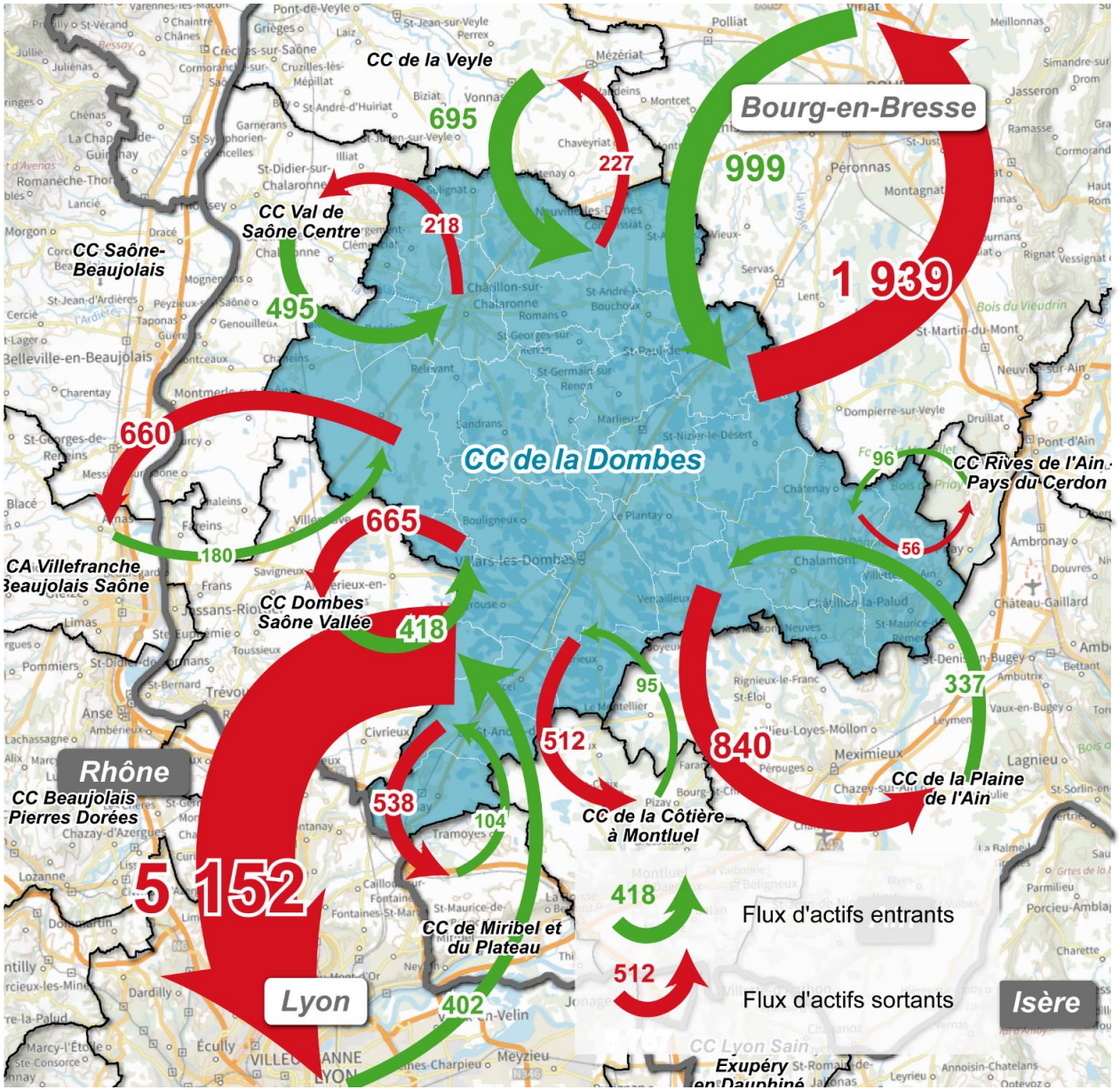
5 767 actifs résidant dans la CC de la Dombes travaillent sur le territoire
Soit 32 % des actifs du territoire.

Au total, 3 583 d'entre eux travaillent dans leur commune de résidence
Les actifs « intra-communaux » représentent ainsi **62 % des actifs internes**, et **20 % du total des actifs du territoire.**

La commune de Châtillon-sur-Chalaronne est la plus attractive pour les actifs internes : 38 % des actifs internes qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence y travaillent.

Les pôles secondaires du territoire en termes d'emploi sont Villars-les-Dombes (15 %) et Saint-André-de-Corcy (12 %) et Chalamont (8 %).

Des flux d'actifs très soutenus avec la métropole lyonnaise, mais aussi avec l'agglomération de Bourg-en-Bresse



Les actifs du territoire ont pour destination privilégiée le Grand Lyon et la CA de Bourg-en-Bresse :

- **42 %** des actifs qui sortent du territoire pour travailler **ont pour destination le Grand Lyon**. Soit 5 152 actifs, dont 2 023 à Lyon
- **16 %** vont travailler dans une commune du **Grand Bourg Agglomération**. Soit 1 939 actifs, dont 1 152 à Bourg-en-Bresse

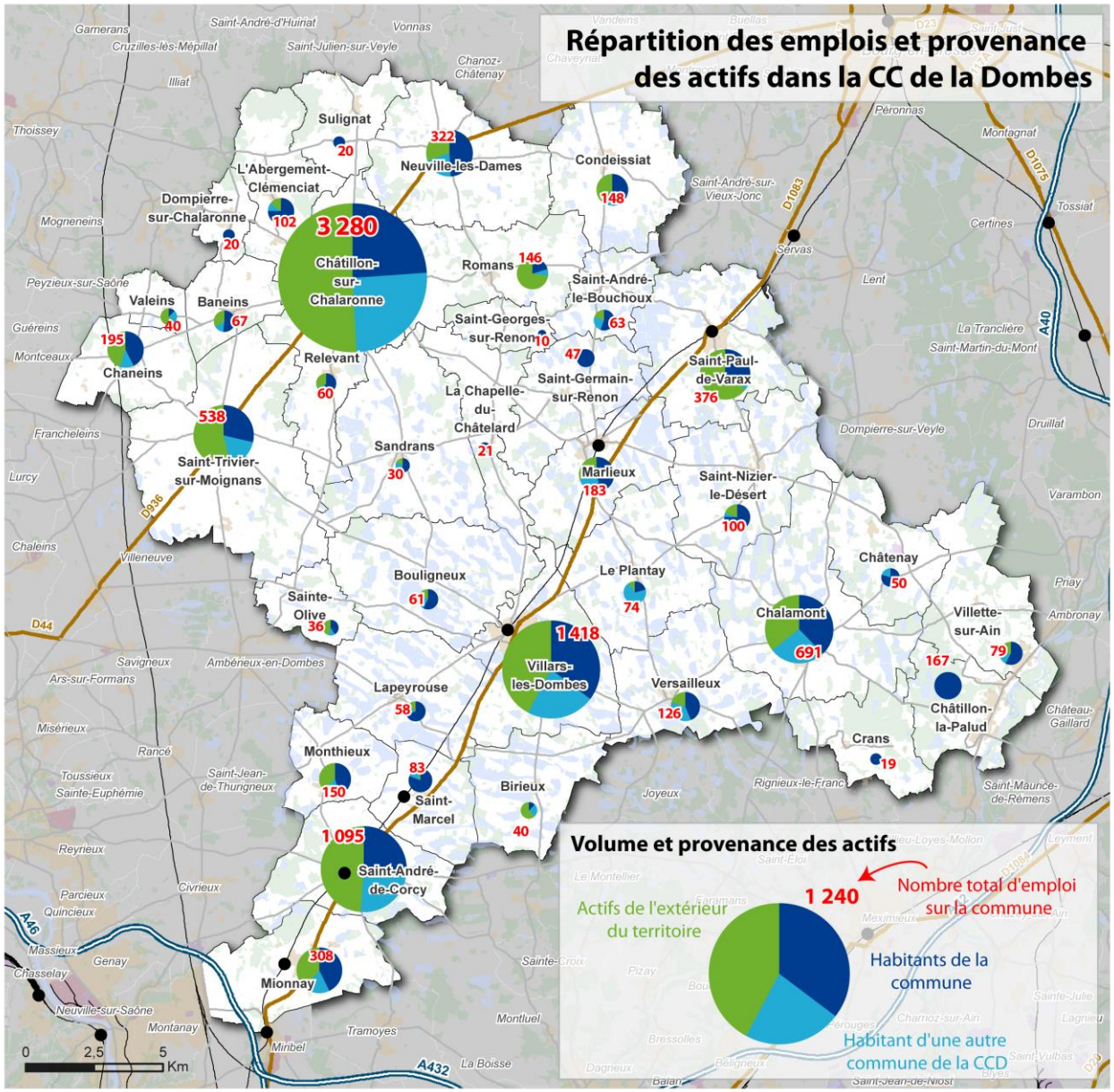
Les actifs qui rentrent sur le territoire viennent en grand nombre de la CA de Bourg

- **22 %** des actifs qui entrent dans le territoire pour travailler ont pour **origine le Grand Bourg Agglo**. *Soit 999 actifs*
- **11 %** d'entre eux viennent de la **CC Val de Saône Centre**. *Soit 495 actifs*

37 % des actifs qui entrent pour travailler sur le territoire ont un emploi à Châtillon-sur-Chalaronne. *Soit 1 659 actifs.*

10 premières destinations des actifs de la CC de la Dombes	Flux
Lyon	2 023
Bourg-en-Bresse	1 152
Villeurbanne	546
Villefranche-sur-Saône	483
Rillieux-la-Pape	375
Miribel	267
Saint-Priest	240
Trévoux	232
Meximieux	223
Montluel	215

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*

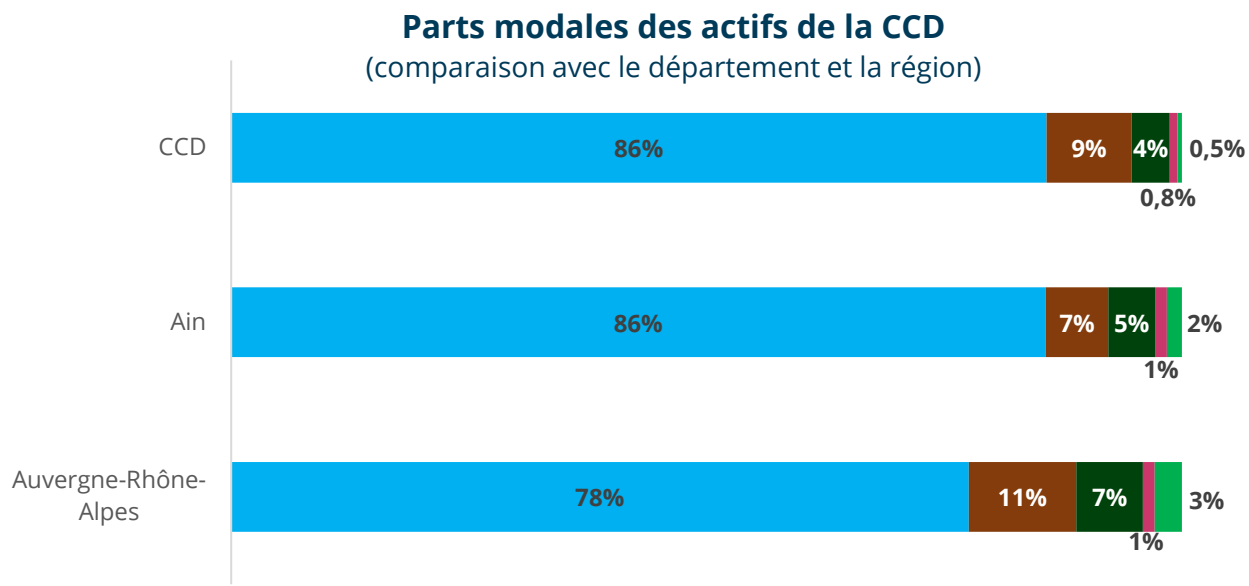
Dans les pôles d'emploi du territoire, on retrouve une proportion importante d'actifs en provenance de l'extérieur du territoire :

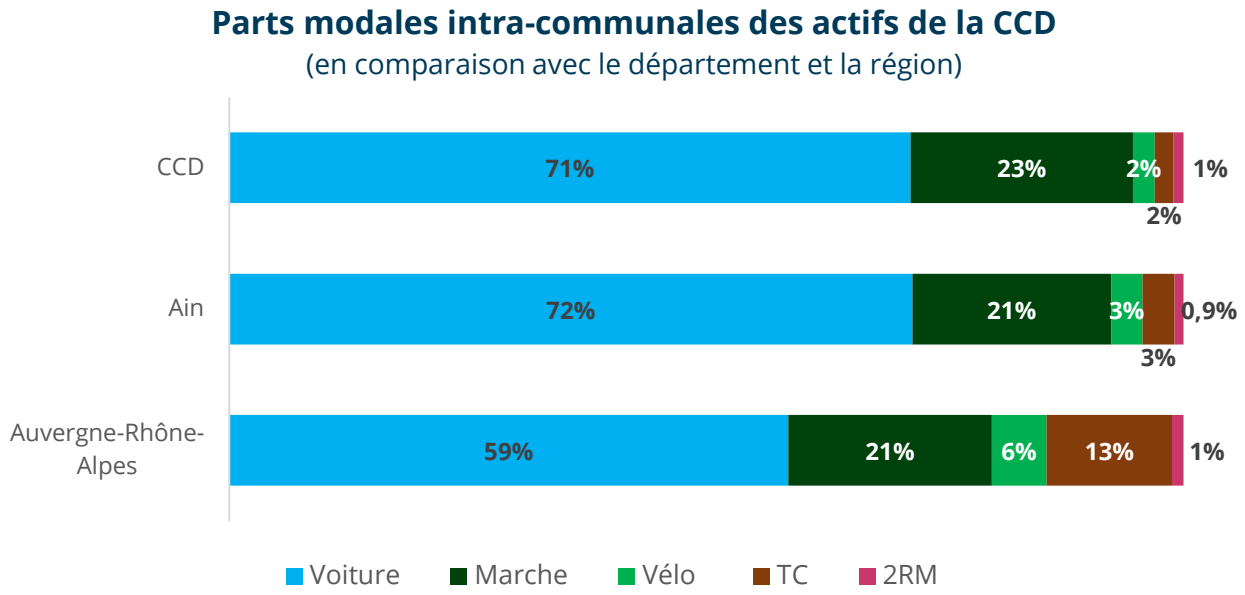
- *51 % des actifs qui travaillent à Châtillon-sur-Chalaronne n'habitent pas sur le territoire*
- *42 % à Villars-les-Dombes*
- *49 % à Saint-André-de-Corcy*
- *65 % à Saint-Paul-de-Varax*

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

La voiture comme mode de déplacement favorisé chez les actifs de la CCD





La voiture est le principal mode de déplacement des actifs de la CCD *(voir annexe 3 p. 229 pour le détail par commune)* qui travaillent :

- À 86% en part modale générale
- À 71 % en part modale intra-communale

Une part modale des transports en commun de 9 %, au-dessus de la moyenne départementale

Un usage des transports en commun plus important sur les communes bénéficiant d'une desserte de train (ex : 17% de part modale des TC à Villars-les-Dombes)

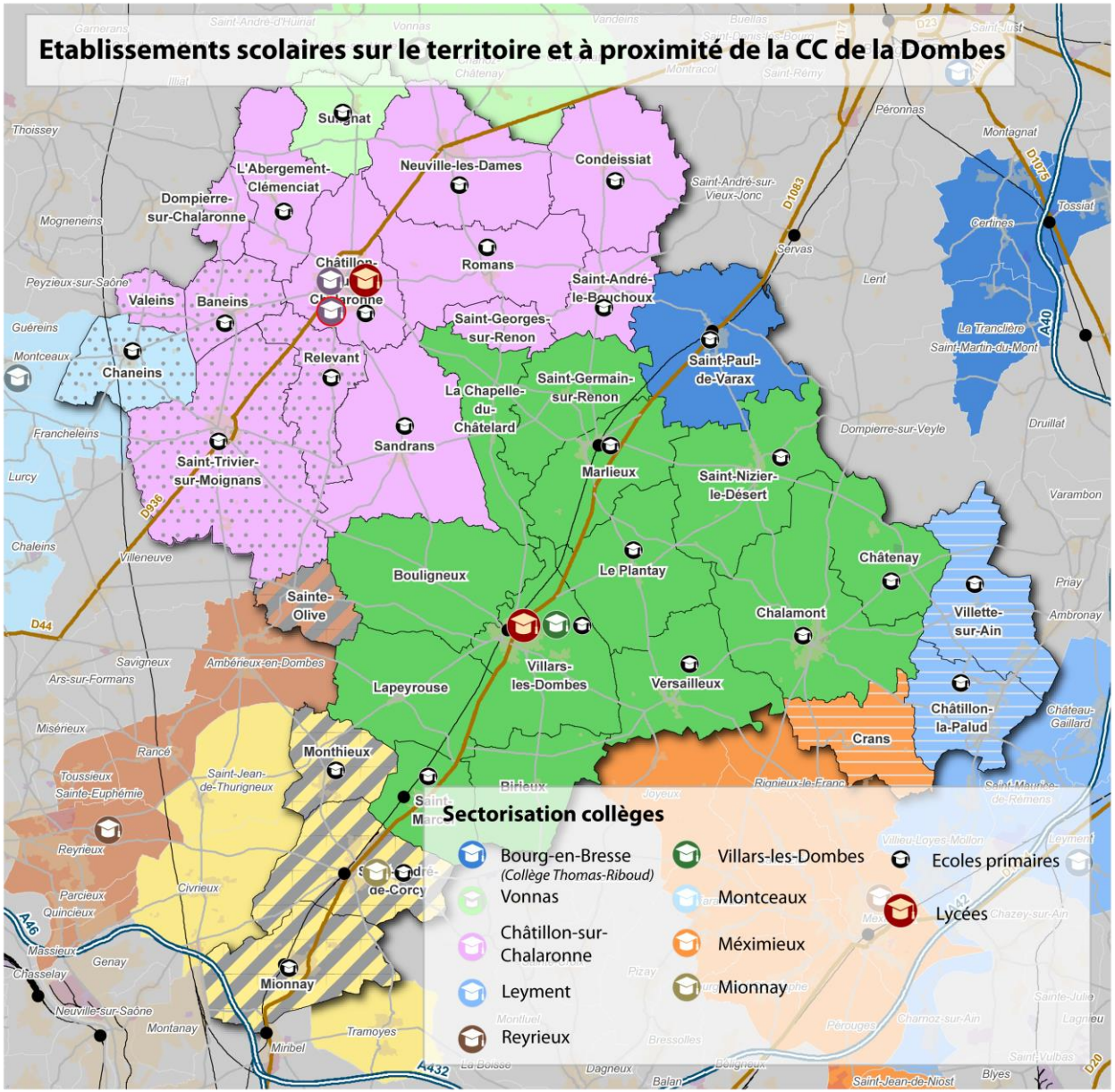
Une pratique de la marche très développée pour les déplacements intra-communaux : 23 % des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence y vont à pied.

Une part modale de la marche plus importante chez les actifs de Châtillon-sur-Chalaronne : 10% contre 4 % pour la moyenne du territoire.

Un usage très faible du vélo pour les actifs du territoire :

- 0,5 % de part modale contre 2 % à l'échelle du Département et 3 % au niveau régional
- Seulement 2 % en intra-communal, (3 % pour le Département et 6 % pour la Région).

Un territoire bien pourvu en établissements scolaires, y compris dans le cycle secondaire



Deux lycées sur le territoire, dans les communes de Châtillon-sur-Chalaronne et Villars-les-Dombes :

- **Lycée des Métiers Georges Charpak,** Châtillon-sur-Chalaronne (Lycée Public)
- **Lycée Professionnel Privé Rural de l'Ain**, Villars-les-Dombes

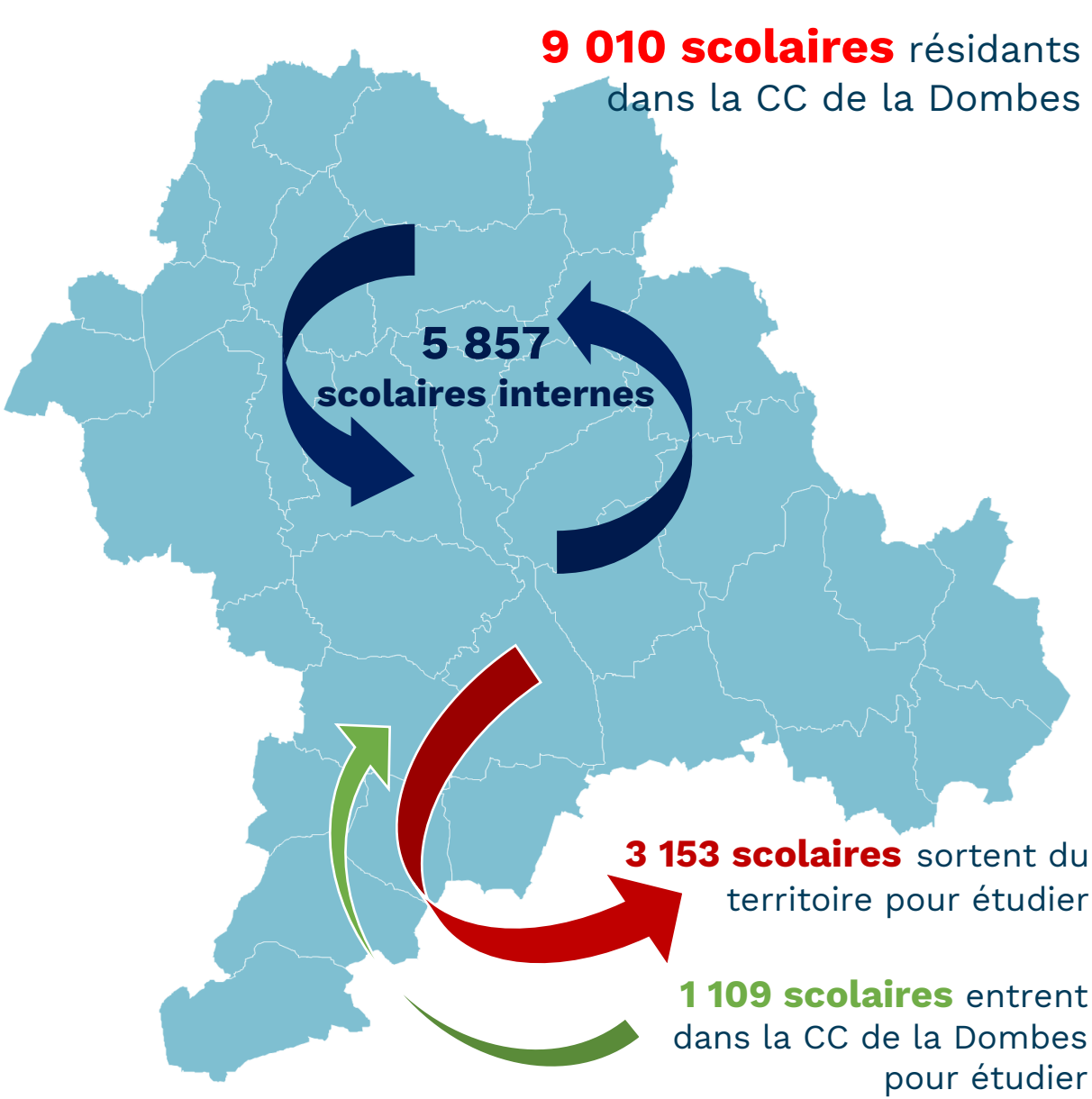
Quatre collèges :

- **Collège Public Eugène Dubois,** Châtillon-sur-Chalaronne
- **Collège Privé Saint-Charles**, Châtillon-sur-Chalaronne
- **Collège Léon Comas,** Villars-les-Dombes
- **Collège de la Dombes**, Saint-André-de-Corcy

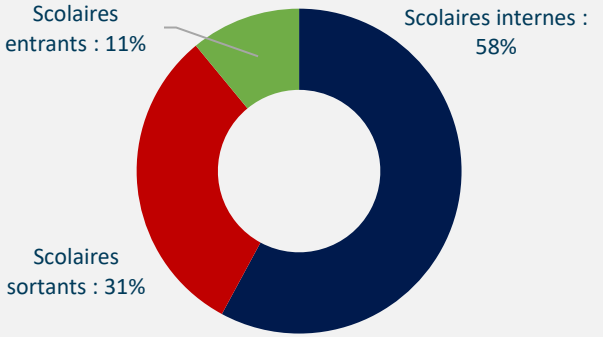
Les flux scolaires avec les autres territoires limitrophes sont plus équilibrés ou plus marginaux.

Le Collège privé St-Charles sur Châtillon-sur-Chalaronne dispose d'une aire de chalandise plus large que celle des collèges publics ainsi certains élèves ne disposent pas d'une offre de transport scolaire au départ de leur commune de résidence.

Des flux scolaires majoritairement internes à la CCD



Répartition des flux de scolaires en lien avec le territoire



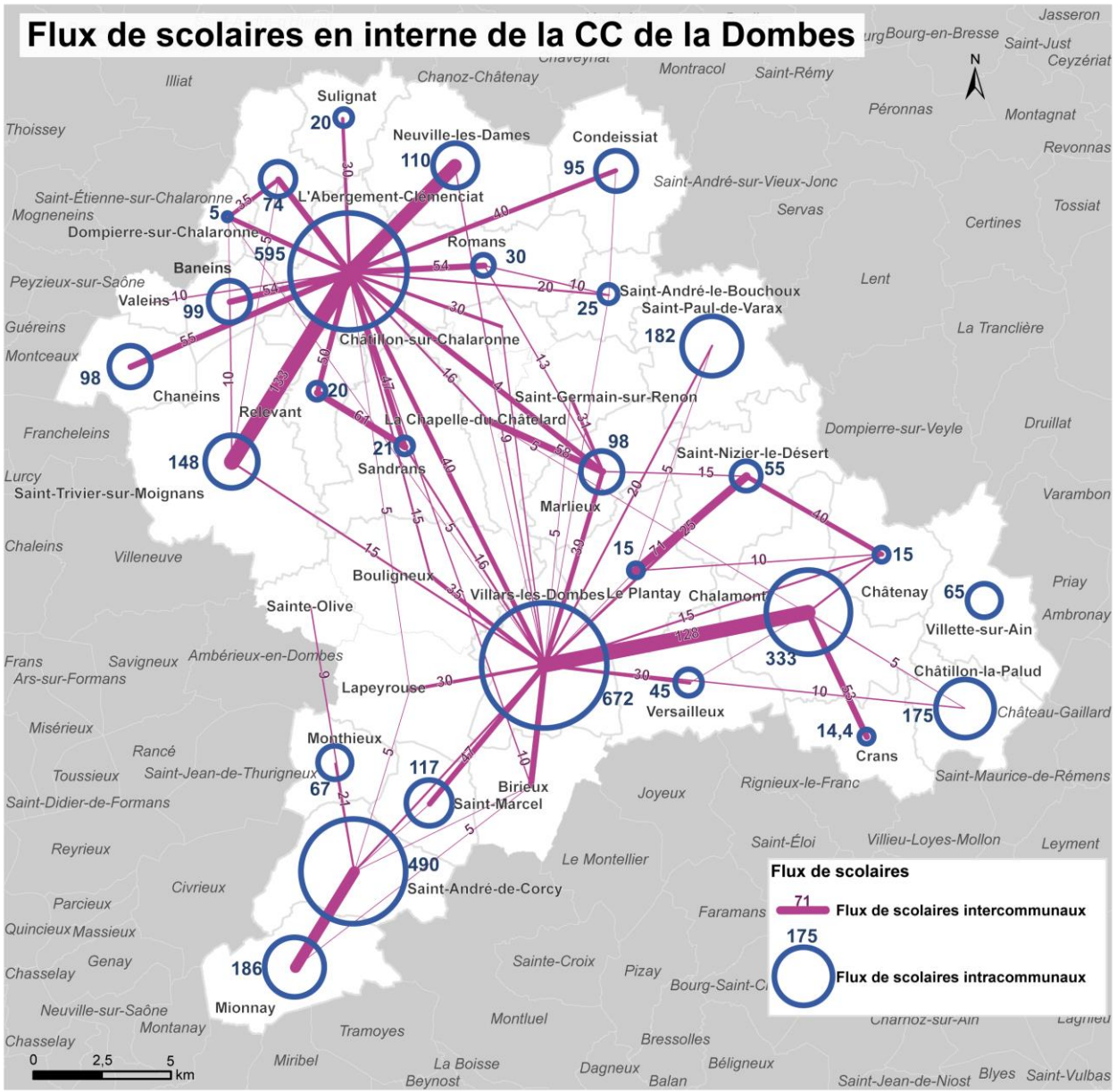
La majorité des scolaires de la CCD étudient au sein du territoire :

- **65%** des scolaires de la CCD y **restent pour étudier** ;
- **62%** d'entre eux **étudient au sein de leur commune de résidence** ;
- **58%** des flux de scolaires en lien avec la CCD se font à l'intérieur du territoire.

3 153 scolaires sortent du territoire pour étudier, soit 35% des scolaires de la CCD. La nécessité de sortir du territoire pour se rendre sur son lycée de secteur est un facteur explicatif de ces flux.

Seuls 1 109 scolaires extérieurs entrent dans la CCD pour étudier, soit 11 % des flux de scolaires en lien avec le territoire.

Une majorité des flux scolaires intracommunaux et en lien avec les polarités



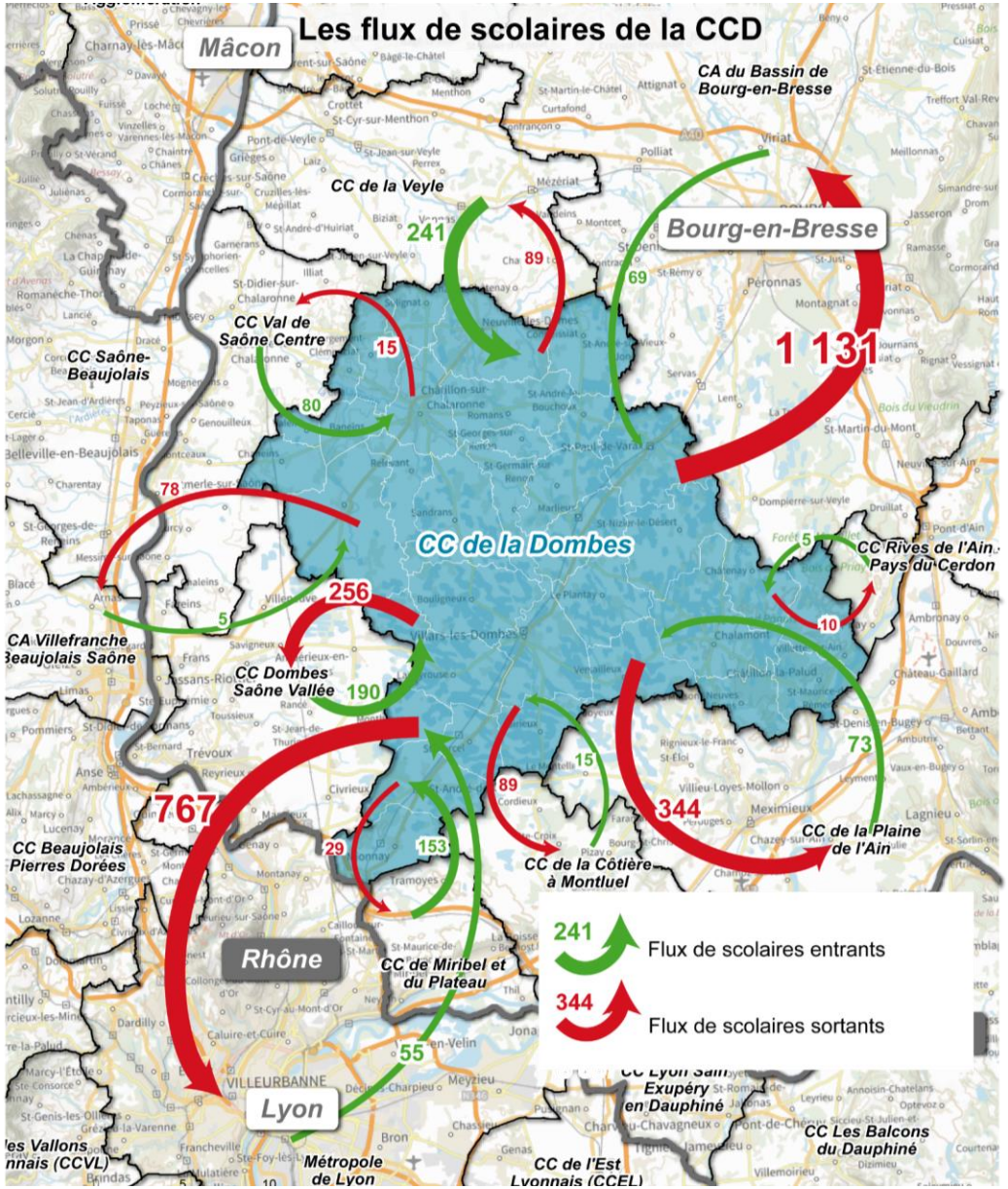
62% des scolaires étudient au sein de leur commune de résidence *(3 658 scolaires)*

- **48%** de ces flux se font dans **Châtillon-sur-Chalaronne** (595 scolaires), **Villars-les-Dombes** (672 scolaires) et **Saint-André-de-Corcy** (490 scolaires).

Des flux scolaires intercommunaux concentrés sur Châtillon-sur-Chalaronne et Villars-les-Dombes

- **863** déplacements de scolaires vers **Châtillon-sur-Chalaronne**, soit **39 %** des flux scolaires intercommunaux dans la CCD ;
- **564** déplacements de scolaires vers **Villars-les-Dombes**, soit **26 %** des flux scolaires intercommunaux dans la CCD,

Des déplacements scolaires externes dominés par les flux en direction de Bourg-en-Bresse, de Lyon et d'Ambérieu-en-Bugey



Trois territoires ressortent comme des pôles attractifs pour les scolaires de la CCD :

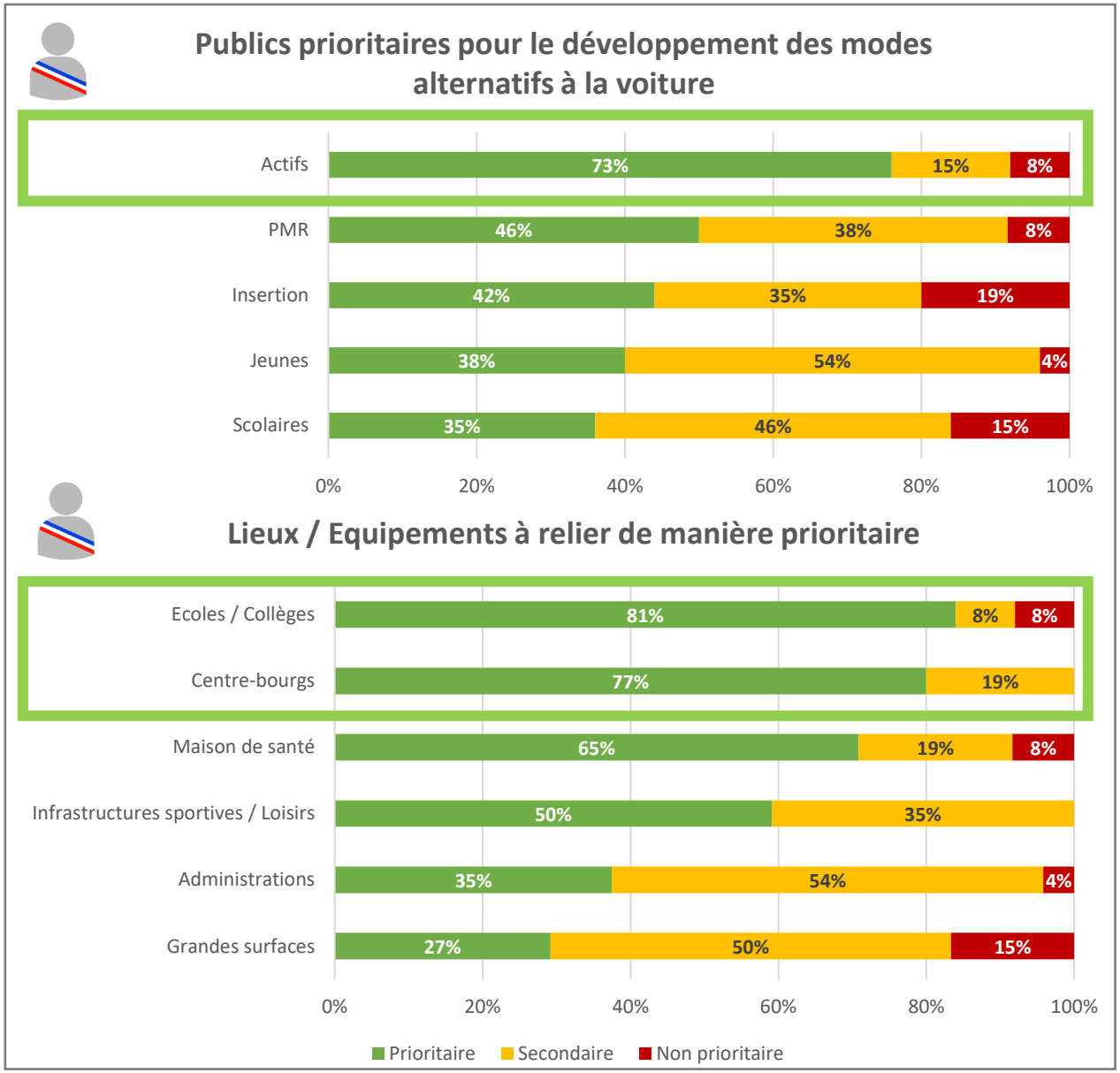
- La CA du Bassin de Bourg-en-Bresse avec 1 131 scolaires qui sortent de la CCD vers ce territoire, dont 1 034 vers Bourg-en-Bresse ;
- La Métropole Grand Lyon avec 767 scolaires qui sortent de la CCD vers ce territoire, dont 440 vers Lyon ;
- La CC de la Plaine de l'Ain avec 344 scolaires qui sortent de la CCD vers ce territoire, dont 206 vers Ambérieu-en-Bugey.

La CCD ressort comme un territoire attractif chez les scolaires pour deux intercommunalités :

- La CC de la Veyle avec 241 scolaires qui entrent sur la CCD ;
- La CC de Miribel et du Plateau avec 153 scolaires qui entrent sur la CCD.

Les flux scolaires avec les autres territoires limitrophes sont plus équilibrés ou plus marginaux.

Enquête communes : Les publics et lieux à relier de manière prioritaire

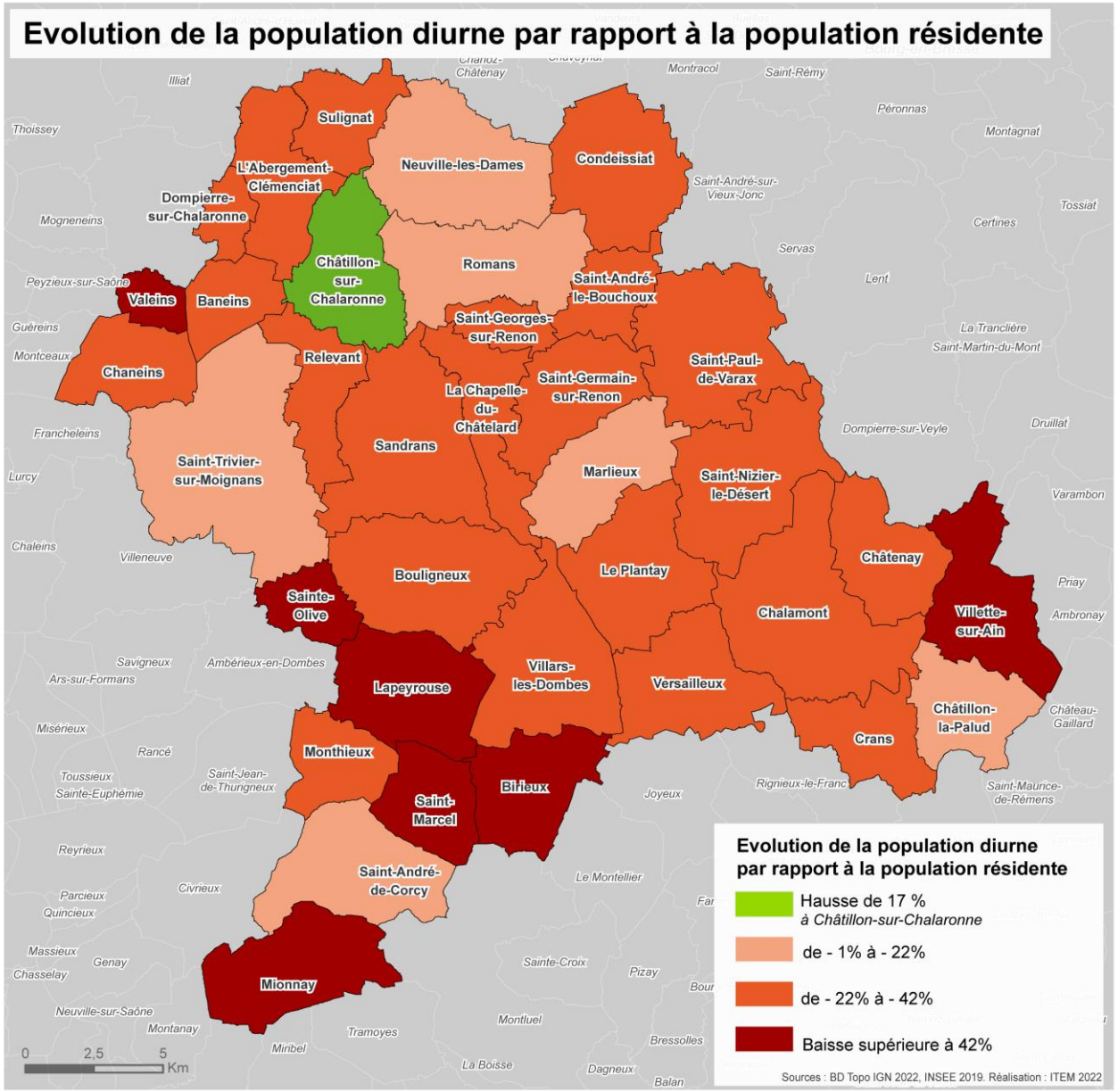


Les élus ont désigné à 73% les actifs comme public le plus prioritaire pour le développement des modes alternatifs. Les Personnes à mobilité réduite sont le deuxième public prioritaire, avec 46 %.

Les équipements prioritaires à relier selon les élus sont les écoles et collèges, ainsi que les centres bourgs et les commerces de proximité.

Châtillon-sur-Chalaronne – Collège E. Dubois

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



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 Annexe 4 p.232)*, la perte de population diurne sur la CCD représente 24% de la population totale.

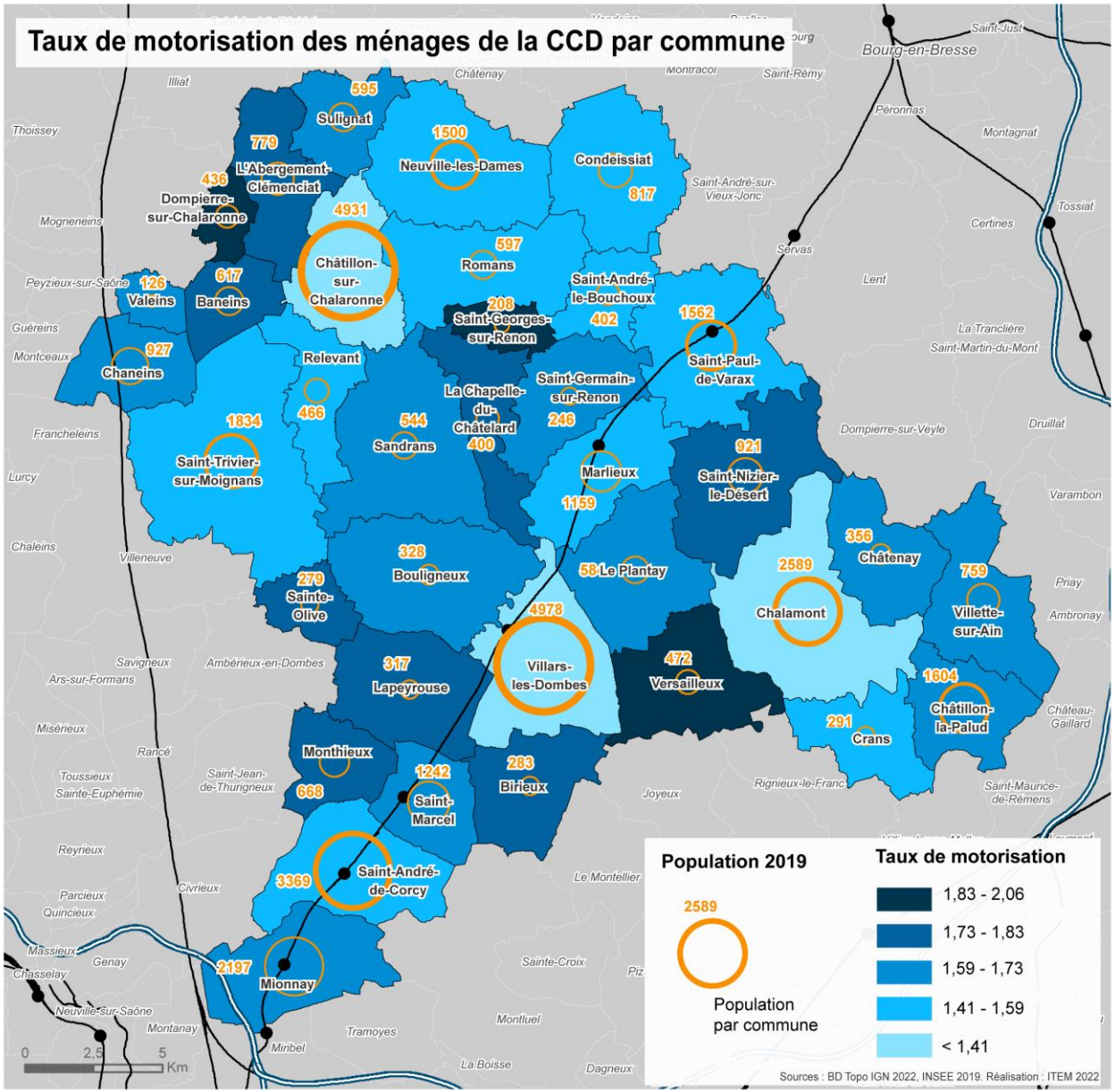
Certaines communes perdent près de la moitié de leur population du fait des déplacements pendulaires, comme Mionnay *(-47%)* et Saint-Marcel (-51%).

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

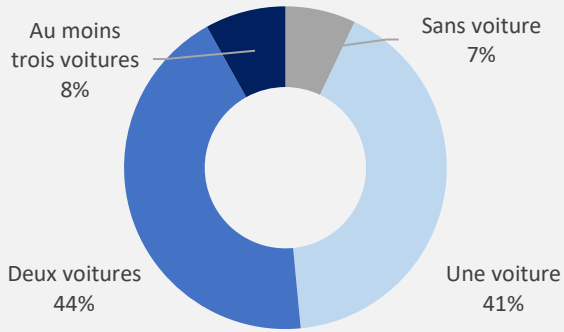
Un territoire dans l'ensemble majoritairement « dortoir »

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.

Une motorisation importante des ménages, notamment dans les petites communes



Répartition des ménages par nombre de voitures possédées



Un taux de motorisation moyen de 1,53, au-dessus des niveaux départemental (1,46) et régional (1,29).

93 % des ménages de la CCD sont motorisés, et 54 % sont multi-motorisés.

Une motorisation qui diffère en fonction de la taille des communes

- Les principales polarités, Châtillon-sur-Chalaronne et Villars-les-Dombes, possèdent un taux de motorisation à peine supérieur, voire inférieur, au niveau régional *(respectivement 1,28 et 1,35)*.
- Les communes moins peuplées sont bien plus motorisées, comme à St-Georges-sur-Renon, Versailleux et Dompierre-sur-Chalaronne où ce taux avoisine, voire dépasse 2.

Une possession de véhicules importante ayant des répercussions sur le stationnement

Sur les pôles du territoire, une pression sur le stationnement en voirie peut exister du fait d'une part des ménages ayant au moins 1 place de stationnement plus faible que sur l'ensemble du territoire et d'un plus grand nombre de véhicules possédés par les ménages (*voir Annexe 5 p. 235*).

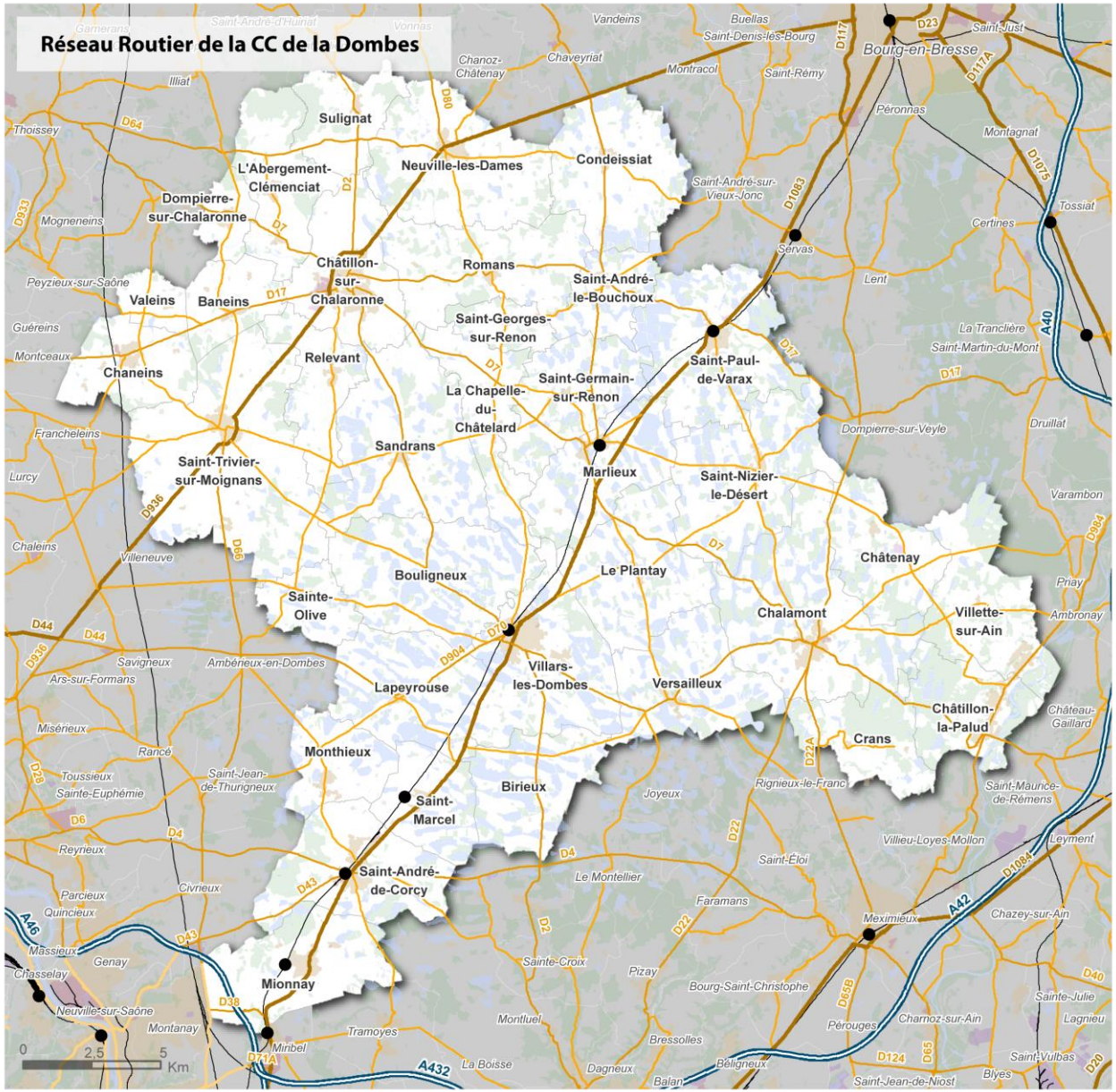
La situation est accentuée à Châtillon-sur-Chalaronne avec ainsi une part plus réduite des ménages ayant au moins 1 place de stationnement privative *(67 %, contre 82 % en moyenne sur la CCD)* ainsi on peut estimer que chaque nuit 964 véhicules de résidents doivent occuper une place sur voirie.

Saint-André-de-Corcy – Zone Bleue

Villars-les-Dombes – Parking de la Gare

3. Réseau routier

Un territoire ceinturé par des axes autoroutiers qui ne le traversent pas, mais structuré par deux départementales majeures



Deux routes départementales traversent le territoire en diagonale, de Bourg-en-Bresse à Lyon

- **La D1083** : qui longe la voie ferrée et dessert les communes de Saint-Paul-de-Varax à Saint-André-de-Corcy
- **La D936 :** qui dessert notamment Châtillon-sur-Chalaronne

L' A46 vers Villefranche-sur-Saône et Lyon : le seul axe autoroutier du territoire, qui dessert le sud de la CCD.

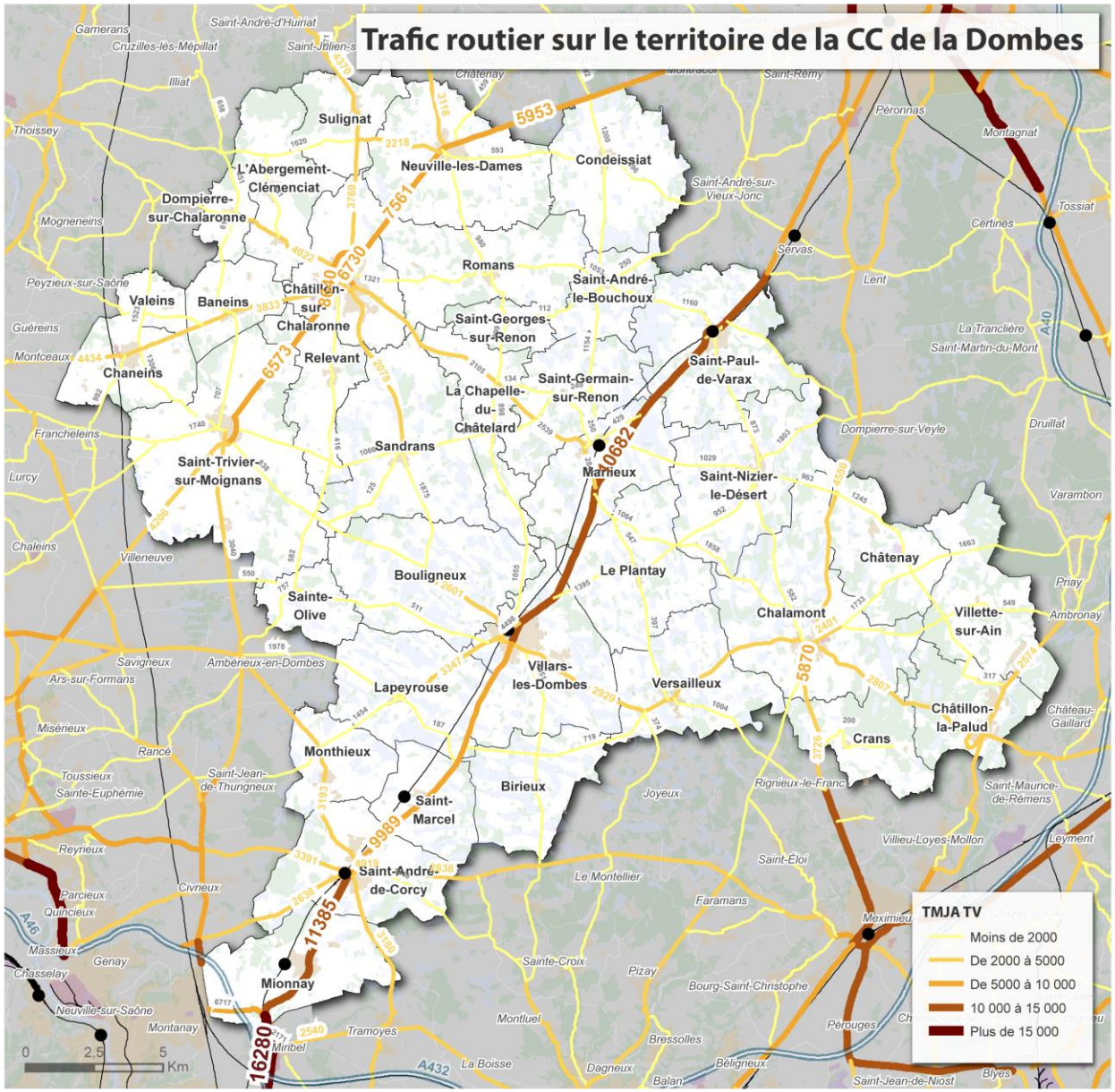
Il traverse le sud de la commune de Mionnay uniquement sur le demi-échangeur 2.1 situé sur la commune permet de la rejoindre.

D'autres axes autoroutiers sont à proximité immédiate du territoire :

- **A40/A42** : Vers Lyon ou Ambérieu-en-Bugey et Bourg-en-Bresse
- **A432** : au sud du territoire, vers l'agglomération lyonnaise
- **A6** : sur la rive ouest de la Saône, vers Mâcon et Lyon

Un réseau de départementales secondaires qui relie les différents bourgs entre eux

Un niveau de trafic important sur les deux départementales traversantes du territoire



Source : IGN BDTopo 2022 - INSEE 2019 / Réalisation : ITEM 2022

	TMJA	Axe	Tronçon
Min	112	**D67**	St-André-le-Bouchoux <> St-Georges-sur-Renon
Max	16 280	**D1083**	Mionnay Sud <> Lyon Nord
Max 2	11 385	**D1083**	St-André-de-Corcy <> Mionnay

Un axe routier avec un trafic particulièrement important : La D1083 Bourg-en-Bresse <> Villars-les-Dombes <> Lyon. Entre 9 900 et 11 400 en TMJA (soit un véhicule toutes les 3,1 à 3,6 secondes dans les deux sens en heure de pointe).

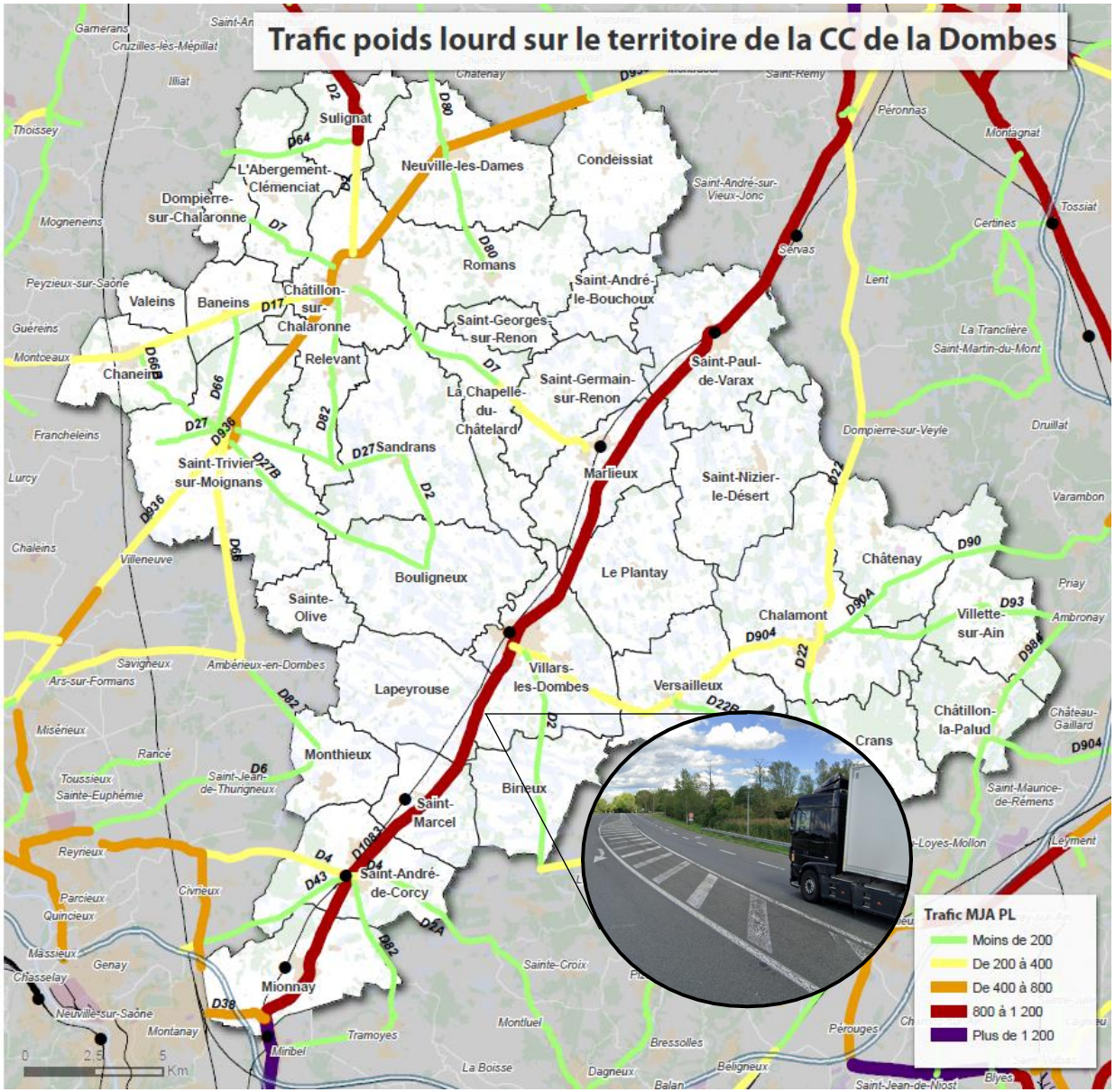
Un deuxième axe majeur : la D936 Villefranche-sur-Saône <> Châtillon-sur-Chalaronne <> Bourg-en-Bresse. Entre 4 200 et 8 600 en TMJA (soit un véhicule toutes les 4,2 à 8,3 secondes dans les deux sens en heure de pointe).

Quelques axes du territoire ont un niveau de trafic intermédiaire (Entre 2 000 et 5 000 véh./j) :

- La **D7** entre Châtillon et Marlieux
- La **D2** entre Châtillon et Mâcon
- La **D904** entre Villars et Ambérieu
- La **D22A** entre Chalamont et Meximieux

Un niveau de trafic globalement faible sur le reste du territoire avec moins de 2 000 véh./j.

Un trafic poids lourd concentré sur la D1083, sur l'axe direct entre Lyon et Bourg-en-Bresse



Une circulation des poids lourds concentrée sur les axes majeurs:

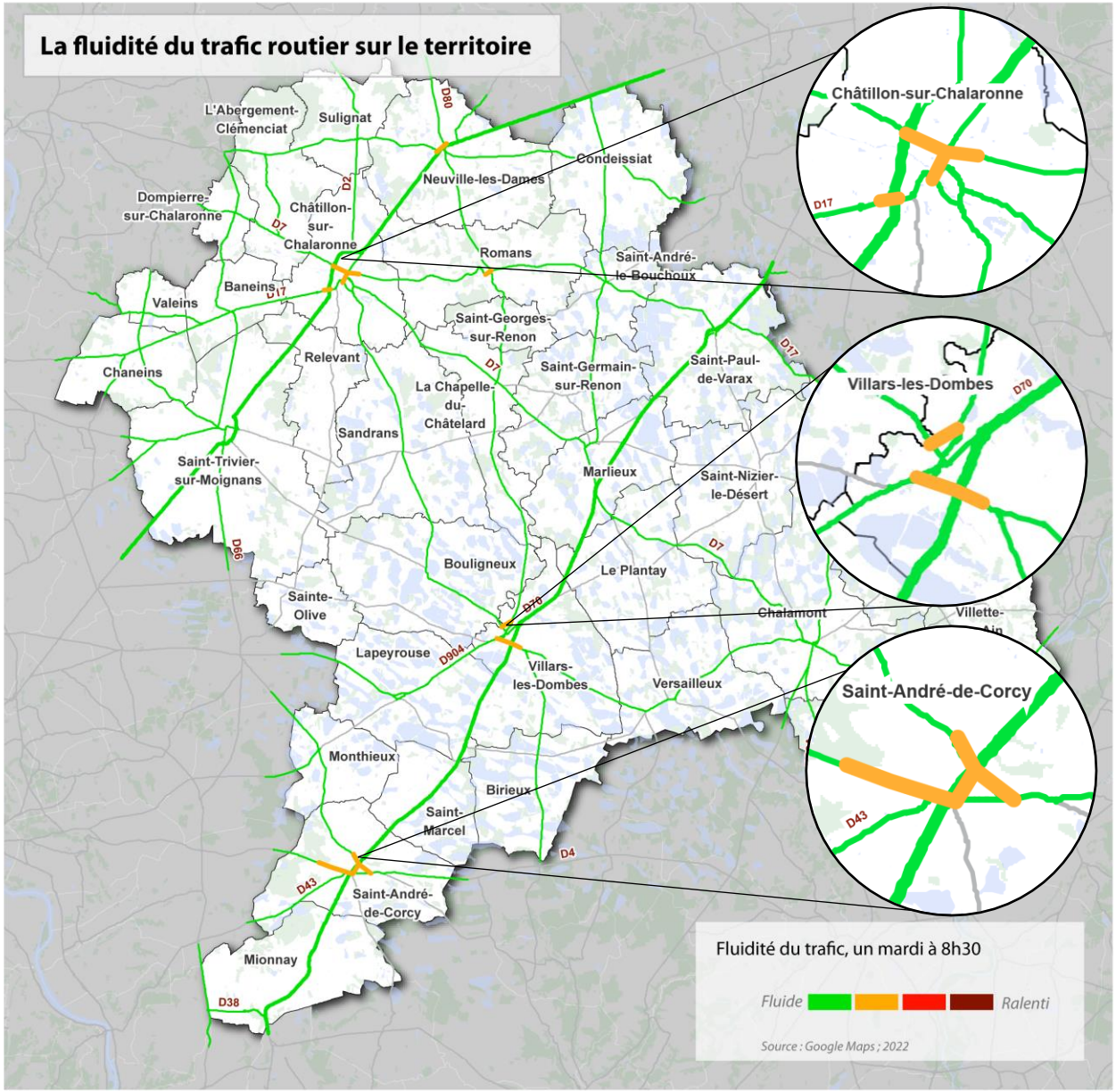
- D1083 : entre 900 et 1 100 poids lourds / jour, soit 10 % du trafic routier
- D936 : entre 300 et 600 poids lourds / jour, soit 7 % du trafic routier

Quelques axes de desserte locale connaissent un trafic notable sur certaines portions (entre 200 et 400 poids lourds / jour)

- D2
- D17
- D22
- D904

Un trafic poids lourds faible sur la majorité du territoire intercommunal.

Un trafic routier fluide sur le territoire, avec quelques points de ralentissements dans les polarités en heure de pointe



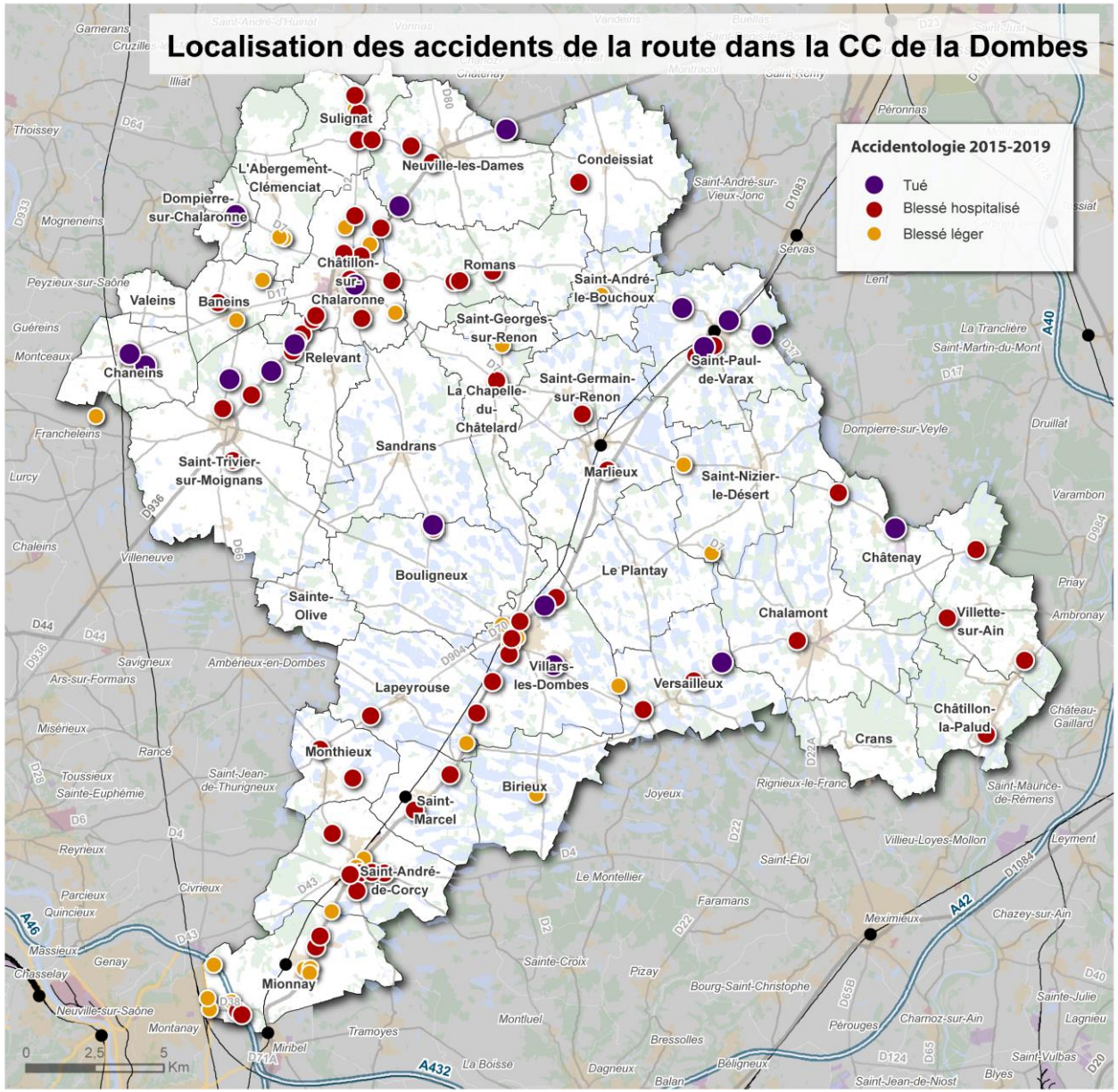
Pour évaluer la fluidité du trafic sur le territoire, ITEM utilise le simulateur de trafic de Google Maps. Pour avoir une idée du trafic en heure de pointe, nous prenons l'exemple d'un mardi à 08h30

Un trafic routier fluide sur l'ensemble du territoire, y compris sur les départementales à fort trafic.

Quelques ralentissements tout de même enregistrés dans les centres-bourgs en heure de pointe :

- La continuité entre la route de Trévoux, la place de la Croix-Blanche et la route de Bourg-en-Bresse à **Saint-André-de-Corcy ;**
- Le carrefour entre les RD1083 et RD904 et la route de Villars-les-Dombes à **Villars-les-Dombes ;**
- Le secteur du Champ de Foire à **Châtillon-sur-Chalaronne.**

Les deux départementales principales du territoire sont également les plus accidentogènes



185 accidents recensés sur le territoire , entre 2015 et 2019. Impliquant au total 434 accidentés, soit une moyenne de 2,4 personnes par accident

38 % des accidentés sont graves, entre 2015 et 2019. Avec 140 accidentés hospitalisés, et 24 tués.

Un territoire accidentogène à l'échelle départementale et régionale : 4,7 accidents recensés pour 1 000 habitants sur la période 2015 - 2019.

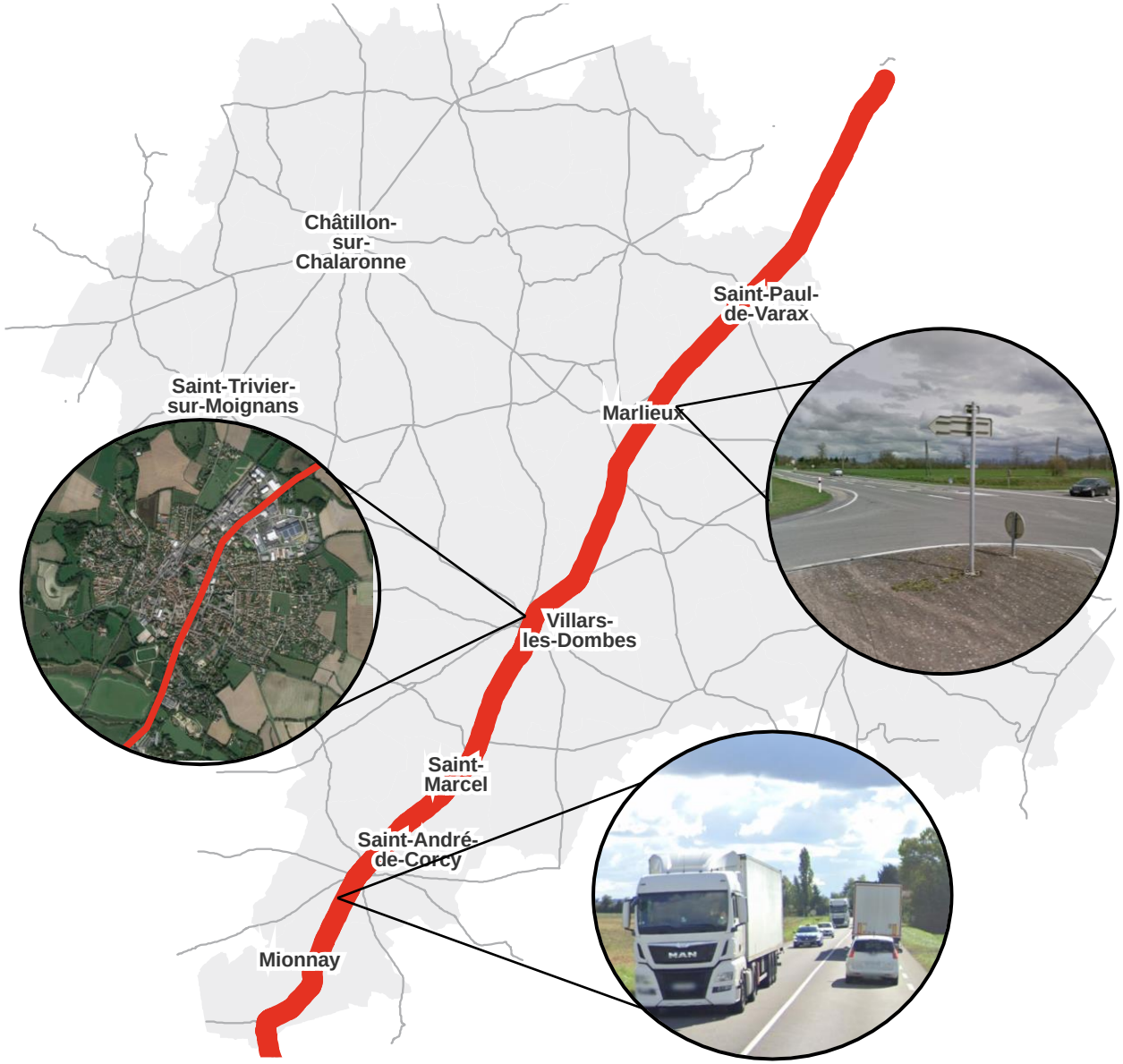
- 2,6 pour le département de l'Ain
- 3,7 pour la région Auvergne-Rhône-Alpes

La majorité des accidents, notamment les graves, sont localisés sur la D1083 et la D936 :

- La portion de D936 entre Châtillon-sur-Chalaronne et Saint-Trivier-sur-Moignans semble particulièrement dangereuse avec beaucoup d'accidents mortels, notamment sur l'extrémité de la commune de Relevant.
- La D1083 entre Mionnay et Villars-les-Dombes compte également de nombreux accidents graves.

En dehors des axes principaux, certaines communes sont également davantage touchées par les accidents graves. Notamment Saint-Paul-de-Varax, et Chaneins.

La D1083 : un axe particulièrement dangereux qui représente une fracture entre le Sud-Est et le Nord-Ouest du territoire



Un axe qui concentre les niveaux de trafic les plus importants du territoire. De 10 000 à plus de 16 000 véh./j au sud du territoire.

Un trafic poids lourds conséquent. Entre 900 et 1 100 poids lourds par jour, qui représente environ 10 % du trafic

Des intersections dangereuses pour les usagers : tournes à droite / gauche compliqués du fait du haut niveau de trafic.

Un axe accidentogène, notamment sur la partie Sud, entre Villars-les-Dombes et Mionnay

Une réelle rupture sur le territoire :

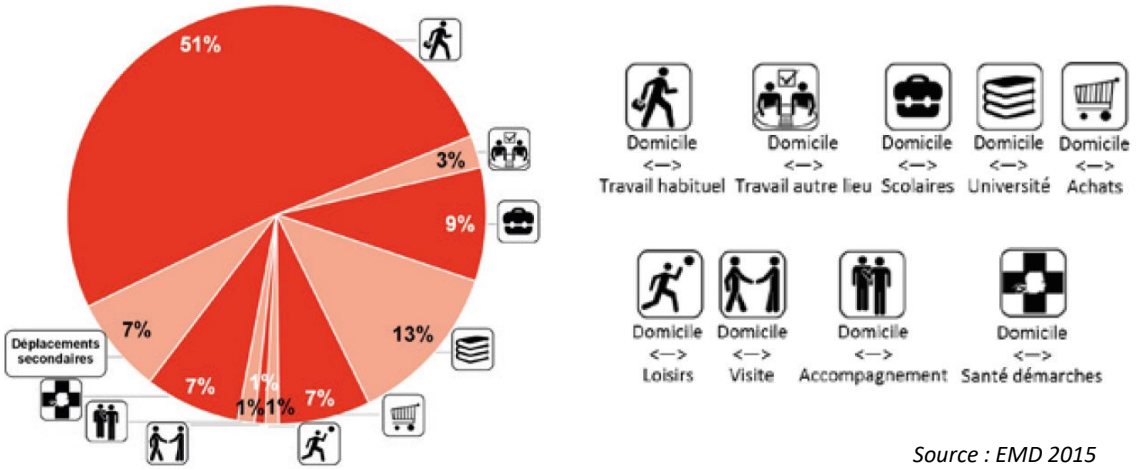
- Des **traversées peu nombreuses et dangereuses**.
- Un axe qui **coupe certaines villes en deux**, notamment Villars-les-Dombes et Saint-André-de-Corcy
- Une coupure entre Sud-Est et Nord-Ouest du territoire

Dans une optique de favorisation des modes doux, un intérêt particulier est à apporter à cet axe (aménagement cyclable en site propre, sécurisation importante des intersections…)

4. Transports en commun

EMD 2015 secteur Ain : 76% des déplacements liés à un motif pendulaire

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



Source : EMD 2015

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

76% des déplacements des habitants du secteur Ain sont réalisés pour des déplacements depuis le domicile vers le lieu de travail et d'étude

Principaux chiffres du Département de l'Ain de l'EMD 2015 par jour :

- 26 500 passagers des **cars interurbains** (dont **76%** liés au transport scolaire)
- 17 500 passagers trains et car **SNCF**
- 11 500 passagers du réseau **TCL** (dont les ¾ pour des motifs **pendulaires**)

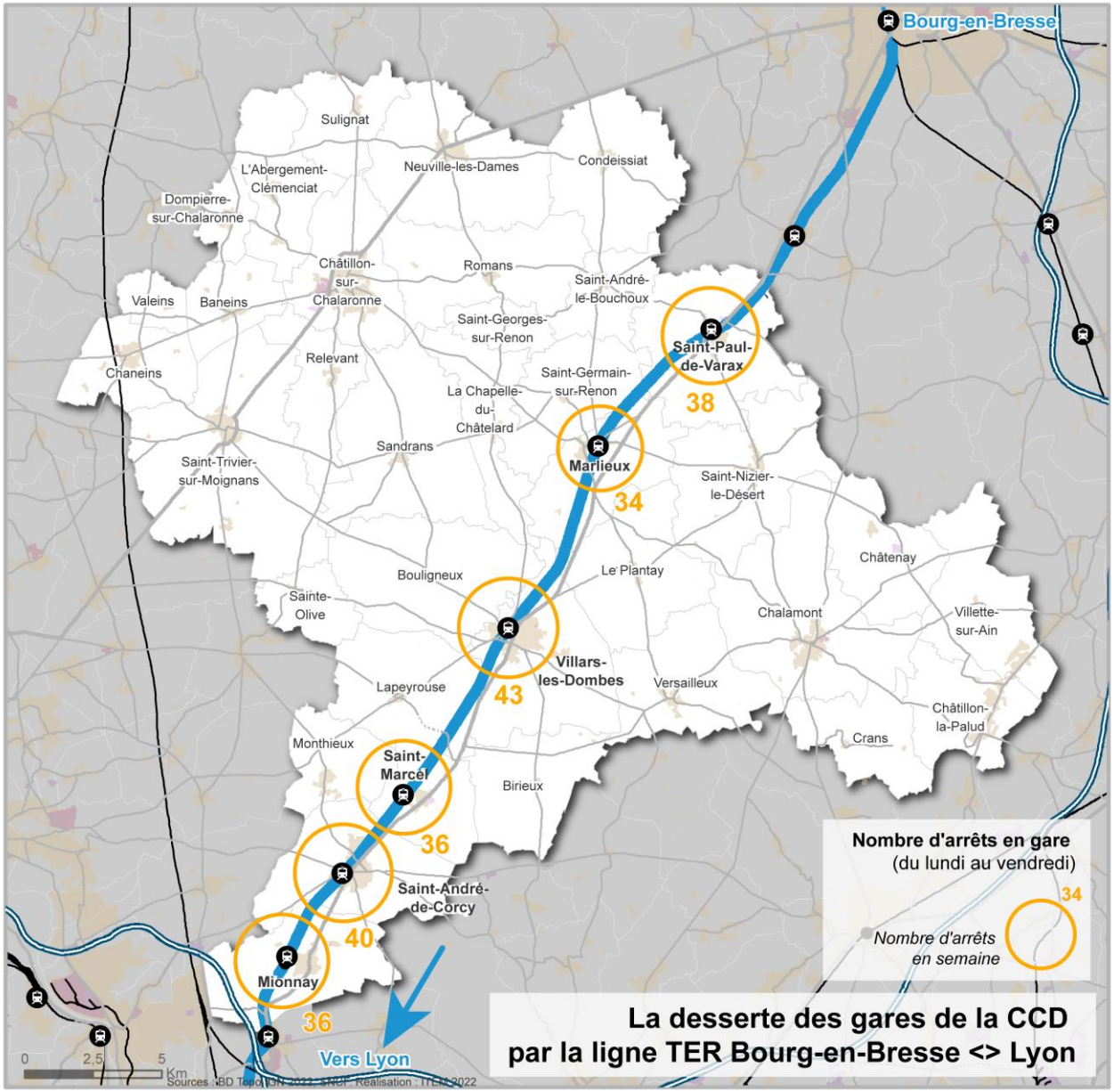
Dans le secteur Ain, 46 % des habitants interrogés estiment être mal ou ne pas être desservis par les transports en commun

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

Les principaux freins à l'utilisation des transports en commun :

- **L'accès à l'offre de TC** (29%) ;
- **L'offre de TC qui ne répond pas aux besoins** (23%) ;
- **La préférence pour la voiture** (20%)

Une ligne de TC structurante sur le territoire : La ligne TER Bourg-en-Bresse <> Lyon



La ligne TER Bourg-en-Bresse < > Lyon est la principale offre de transport du territoire

Des destinations intéressantes pour les actifs de la CC de la Dombes

- 2 023 actifs vers Lyon, et 546 vers Villeurbanne
- 1 152 actifs vers Bourg-en-Bresse

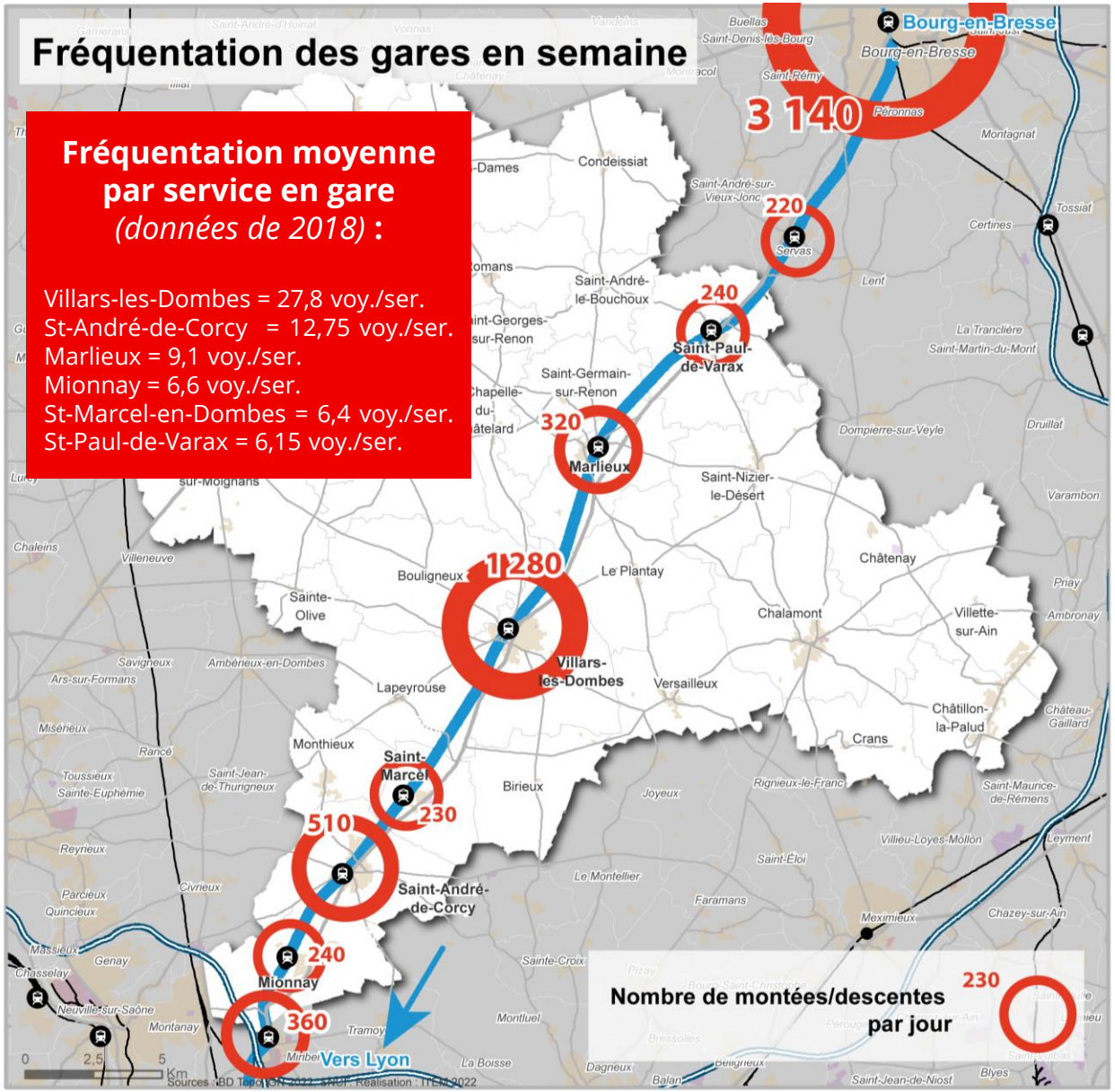
43 services par semaine en gare de Villars-les-Dombes, et 40 en gare de Saint-André-de-Corcy.

Une offre de service adaptée pour les actifs :

- **4 services en heure de pointe du matin** dans chaque sens
- **4 services également en heure de pointe de soirée** dans chaque sens

Les autres gares présentent un niveau de service plus faible, mais tout de même satisfaisant. De 34 services à Marlieux à 38 services à Saint-Paul-de-Varax.

Une fréquentation importante en gare de Villars-les-Dombes, et des problèmes de saturation & de régularité de l'offre ces dernières années



La gare la plus fréquentée du territoire est Villars-les-Dombes, avec 1 280 montées descentes par jour. La gare totalise 45 % du nombre de montées / descentes par jour sur le territoire

La deuxième gare la plus fréquentée est Saint-André-de-Corcy , avec 510 montées / descentes par jour.

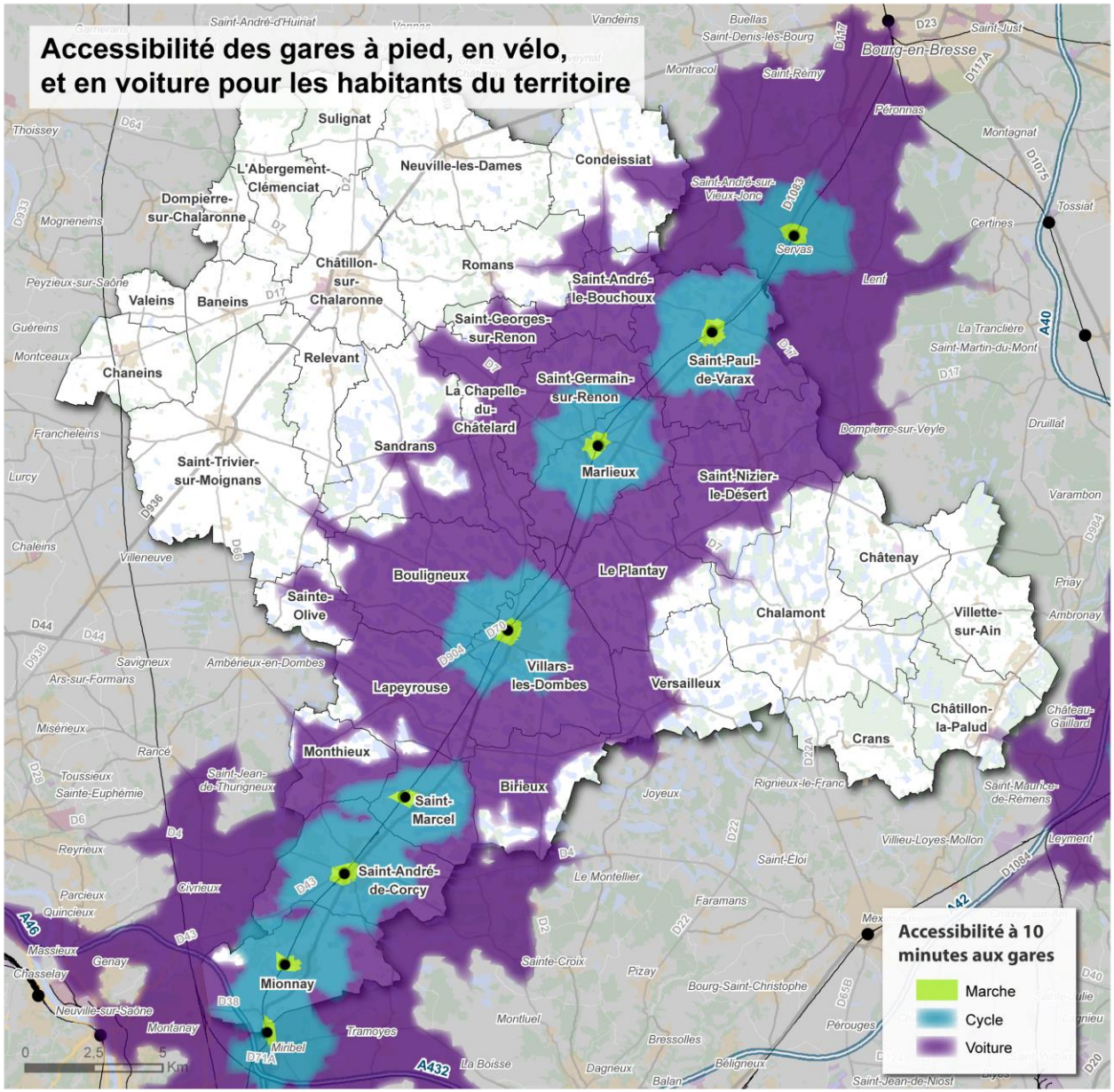
Les gares les plus fréquentées de la ligne sont Lyon Part Dieu avec 5 470 montées / descentes – et Bourg-en-Bresse, avec 3 140 montées / descentes

Des soucis importants de saturation en heure de pointe (source: entretien Région). Une voie d'amélioration avec la mise en place du RER métropolitain ?

Un contexte décourageant pour les usagers ces dernières années :

- Une ligne qui a été très impactée par les travaux du nœud ferroviaire lyonnais (retards, suppressions de trains).
- Une baisse de l'offre a également été enregistrée pendant le Covid

Plus d'un tiers des habitants du territoire sont à moins de 10 minutes en vélo d'une gare TER



Des gares accessibles rapidement sur le territoire pour une part importante de la population :

4 831 habitants sont à moins de 10 minutes d'une gare A PIEDS. Soit 12 % de la population du territoire.

A l'exception de la commune de Bouligneux, où 91 habitants y ont accès, seuls les habitants des villes qui possèdent une gare sont concernées.

13 992 habitants sont à moins de 10 minutes d'une gare A VELO. Soit 36 % de la population du territoire.

Bien que ne possédant pas de gare, les communes de **Bouligneux**, **Saint-Germain-sur-Renon** et **Monthieux** (quelques habitants au Plantay et à Lapeyrouse), sont également concernées.

19 983 habitants sont à moins de 10 minutes d'une gare EN VOITURE. Soit 51 % de la population du territoire. **12 communes du territoire ne sont cependant pas concernées, notamment Châtillon-sur-Chalaronne**.

On note ainsi un enjeu important sur le rabattement vélo en gare, dans une optique d'intermodalité

ZOOM : Détail par commune du pourcentage de la population qui a accès à une gare en moins de 10 min (à pied, à vélo, en voiture)

Communes	Population	*Nombre d'habitants à moins de 10min d'une gare …*		
		A pied	A vélo	En voiture
Baneins	617			
Birieux	283			100 %
Bouligneux	328	28 %	48 %	98 %
Chalamont	2 589			1 %
Chaneins	927			
Châtenay	356			5 %
Châtillon-la-Palud	1 604			22 %
Châtillon-sur-Chalaronne	4 931			
Condeissiat	817			31 %
Crans	291			
Dompierre-sur-Chalaronne	436			
L'Abergement-Clémenciat	779			
La Chapelle-du-Châtelard	400			96 %
Lapeyrouse	317		2 %	100 %
Le Plantay	584			83 %
Marlieux	1 159	50 %	87 %	91 %
Mionnay	2 197	27 %	100 %	100 %
Monthieux	668		10 %	100 %
Neuville-les-Dames	1 500			
Relevant	466			
Romans	597			28 %
Saint-André-de-Corcy	3 369	27 %	98 %	99 %
Saint-André-le-Bouchoux	402			92 %
Sainte-Olive	279			77 %
Saint-Georges-sur-Renon	208			99 %
Saint-Germain-sur-Renon	246		65 %	98 %
Saint-Marcel-en-Dombes	1 242	14 %	100 %	100 %
Saint-Nizier-le-Désert	921			99 %
Saint-Paul-de-Varax	1 562	53 %	90 %	93 %
Saint-Trivier-sur-Moignans	1 834			1 %
Sandrans	544			80 %
Sulignat	595			
Valeins	126			
Versailleux	472			86 %
Villars-les-Dombes	4 978	33 %	88 %	90 %
Villette-sur-Ain	759			
CC de la Dombes	**39 383**	**12 %**	**36%**	**51%**

Sur les 36 communes du territoire, 8 d'entre elles présentent une part importante de la population à moins de 10 min à vélo d'une gare, dont **deux qui ne disposent pas de gare dans la commune : Bouligneux**, Marlieux, Mionnay, Saint-André-de-Corcy, **Saint-Germain-sur-Renon**, Saint-Marcel en Dombes, Saint-Paul-de-Varax, et Villars-les-Dombes.

Pour favoriser l'usage du vélo, il s'agit non seulement de créer des cheminements cyclables sécurisés depuis les zones d'habitation vers les gares, mais également de créer suffisamment de places de stationnement vélo en gare.

Une vingtaine de communes présentent également une part importante de leur population à moins de 10min en voiture d'une gare. Dans une **optique de report modal vers le train**, il serait intéressant d'étudier **l'adéquation de l'offre de stationnement en gare**, et **de favoriser également le covoiturage depuis les différentes communes** (installation de places réservées covoiturage en gare, placement d'aires de covoiturage dans les bourgs proches …).

ZOOM Gare de Villars-les-Dombes, la gare principale du territoire

43 services TER / jour

1 280 voyageurs / jour 27,8 voyageurs / service en moyenne

170 places de parking **voiture, soit 0,13 places par voyageur**

16 places de vélo en consignes individuelles

Une gare desservie par les transports en communs (Navettes A01 et A02 depuis Châtillon et Chalamont)

Un espace de stationnement saturé, dans le parking principal, les parkings annexes et rues à proximité.

Des cheminements modes doux à parfaire aux abords de la gare, et en direction de celle-ci : pas d'aménagements cyclables, et des intersections avec la D1083 non sécurisées pour les cyclistes : complique le cheminement depuis l'Est de la ville.

Une Zone 30 sur la rue de l'Agriculture, qui passe devant la gare.

Un projet d'installation par la Région de 4 nouvelles consignes individuelles en gare.

ZOOM Gare de Marlieux-Châtillon

34 services TER / jour

320 voyageurs / jour 9,1 voyageurs / service en moyenne

100 places de parking **voiture, soit 0,3 / voyageur**

4 places de vélo en consignes individuelles

Un ratio de places / voyageur plus important que dans les autres gares, mais un parking qui demeure plein (relevé terrain).

Présence de zones de modération de vitesse aux abords de la gare, qui facilitent le cheminement mode doux

Un projet d'installation par la Région de 6 nouvelles consignes individuelles en gare.

Une gare intéressante pour les actifs de Châtillon qui travaillent à Bourg-en-Bresse ou Lyon

ZOOM Gare de Saint-Marcel-en-Dombes

36 services TER / jour

230 voyageurs / jour 6,4 voyageurs / service en moyenne

60 places de parking **voiture, soit 0,26 / voyageur**

4 places de vélo en consignes individuelles

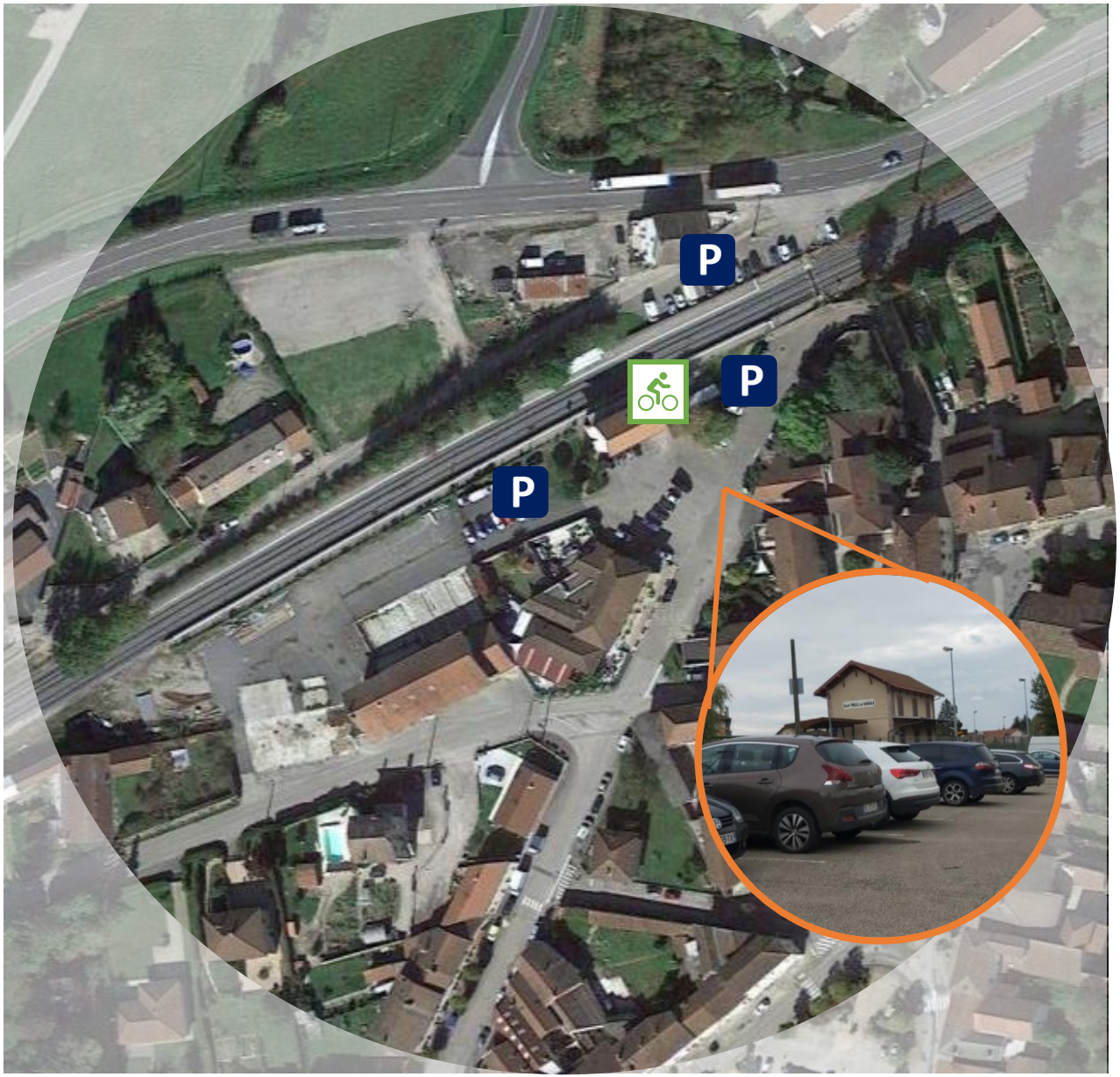
Une gare excentrée par rapport aux zones d'habitation.

Des cheminements modes doux à parfaire pour se rendre à la gare depuis le centre-ville :

- Pas d'aménagements cyclables
- Pas de zones de modération de vitesse à proximité de la gare

Pas de projet en cours par la Région pour l'installation de consignes vélo supplémentaires.

ZOOM Gare de Saint-Paul-de-Varax



38 services TER / jour

240 voyageurs / jour 6,15 voyageurs / service en moyenne

33 places de parking **voiture, soit 0,13 / voyageur**

4 places de vélo en consignes individuelles

Un nombre de stationnement faible, mais des travaux de création de parking constatés lors du déplacement sur le terrain.

Pas de projet en cours par la Région pour l'installation de consignes vélo supplémentaires.

ZOOM Gare de Saint-André-de-Corcy

40 services TER / jour

510 voyageurs / jour 12,75 voyageurs / service en moyenne

100 places de parking **voiture, soit 0,2 / voyageur**

8 places de vélo en consignes individuelles

Deuxième gare la plus importante du territoire, après Villars-les-Dombes

Présence d'une voie verte qui facilite la circulation entre la gare et la zone d'activité. Cependant, les cheminements modes doux sont à parfaire en direction des zones d'habitation.

Pas de ZMV à proximité de la gare

Un projet d'installation par la Région de 2 nouvelles consignes individuelles en gare.

ZOOM Gare de Mionnay

36 services TER / jour

360 voyageurs / jour 6,6 voyageurs / service en moyenne

70 places de parking **voiture, soit 0,19 / voyageur**

4 places de vélo en consignes individuelles

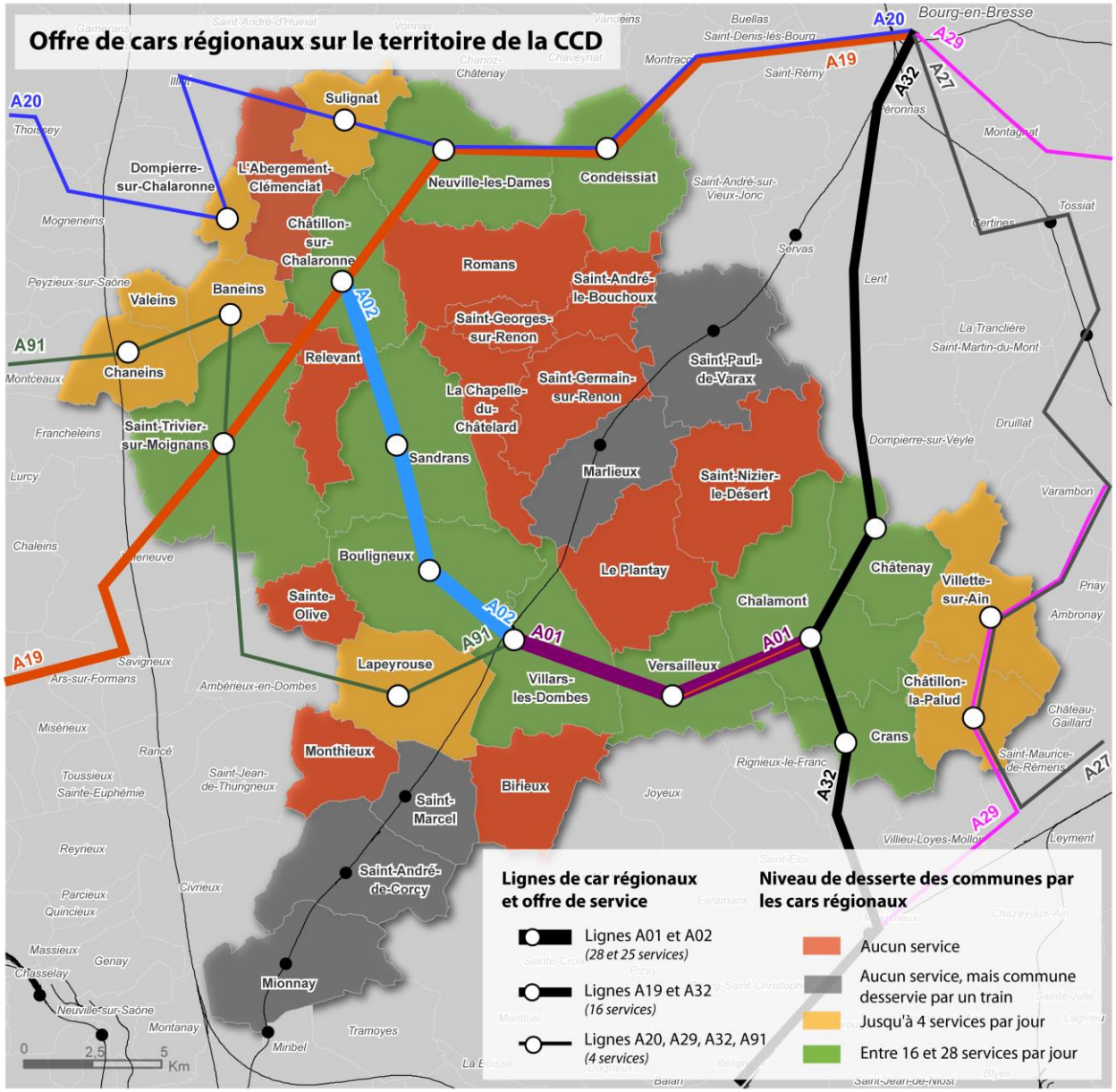
Une gare excentrée par rapport aux zones d'habitation.

Un trottoir large et sécurisé qui permet de rejoindre la gare depuis le centre-ville

Des cheminements modes doux qui restent cependant à parfaire

- Pas d'aménagements cyclables
- Pas de zones de modération de vitesse à proximité de la gare, ni d'aménagement de limitation de vitesse (ligne droite)

8 lignes de car régionales desservent le territoire, avec une couverture faible pour les communes du Nord-Ouest



La CCD est desservie par 8 lignes d'autocar du réseau régional couvrant 17 communes du territoire.

La moitié des communes du territoire n'est pas desservie par l'offre de car

Des lignes pour le rabattement en gare de Villars-les-Dombes :

- La ligne A01 Chalamont <> Villars-les-Dombes ;
- La ligne A02 Châtillon-sur-Chalaronne <> Villars-les-Dombes.

Deux lignes commerciales interurbaines :

- La ligne A19 Bourg-en-Bresse <> Châtillon-sur-Chalaronne <> Villefranche-sur-Saône
- La ligne A32 Bourg-en-Bresse <> Chalamont <> Lyon

Des lignes destinées au transport des scolaires :

- La ligne A20 Belleville <> Neuville-les-Dames <> Bourg-en-Bresse,
- La ligne A27 Bourg-en-Bresse <> Ambérieu-en-Bugey
- La ligne A29 Poncin <> Meximieux

Une ligne de TàD : La ligne A91 Villars-les-Dombes <> Saint-Trivier <> Belleville

Détail sur le niveau de service des 8 lignes de car régionales

Lignes	A01	A02	A19	A20	A27	A29	A32	A91
Origine-Destination	Chalamont <> Villars-les-Dombes	Châtillon-sur-Chalaronne <> Villars-les-Dombes	Bourg-en-Bresse <> Châtillon-sur-Chalaronne <> Villefranche-sur-Saône	Belleville <> Neuville-les-Dames <> Bourg-en-Bresse	Bourg-en-Bresse <> Ambérieu-en-Bugey	Poncin <> Meximieux	Bourg-en-Bresse <> Chalamont <> Lyon	Villars-les-Dombes <> Saint-Trivier /Moignans<> Belleville
Communes du territoire desservies	Chalamont Versailleux Villars-les-Dombes	Châtillon/Chalaronne Sandrans Bouligneux Villars-les-Dombes	St-Trivier/Moignans Châtillon/Chalaronne Neuville-les-Dames Condeissiat	Neuville-les-Dames Dompierre/Chalaronne	Villette/Ain Châtillon-la-Palud	Villette/Ain Châtillon-la-Palud	Châtenay Chalamont Crans	Villars-les-Dombes Lapeyrouse St-Trivier/Moignans Baneins Chaneins Bouligneux & Sandrans (uniquement le samedi pour le marché)
Mode de fonctionnement	Annuel	Annuel	Annuel	Période scolaire + TaD en V.S.	Période scolaire + TAD en V.S.	Période scolaire + TaD à l'année	Annuel	TaD + services de marché en TaD le Samedi
Nombre de services en semaine	24 + 4 en TaD le soir	25	10 + 6 services Express*	4*	2 + 2 services TaD en V.S.	2 + 2 services TaD	16	4*
Nombre de services le (Samedi)	0	0	6	2	0	0	8	2 + 2 services de marché en TaD
Nombre de services (Dimanche)	0	0	9	0	0	0	4	0
Services en HPM (semaine)	8	5	2 + 4 services Express	2 + 1 en V.S.	1	1	3	2
Services en HPS (semaine)	4	5	2 services Express	1 + 1 en V.S.	1	1	2	1
Amplitude horaire	06h15-21h11	06h00-21h12	05h45-20h43	06h00-19h44	06h10-18h57	06h30-18h46	05h45-21h55	06h30-19h05

Des lignes de car qui ne desservent pas finement le territoire

Communes	Population	Ligne de car qui dessert la commune	Nombre de points d'arrêt par ligne	Détail des points d'arrêt
Baneins	617	A91	1	Village
Bouligneux	328	A02	1	Village
Chalamont	2 589	A01	1	Gendarmerie
		A32	1	Centre
Chaneins	927	A91	1	Village Ecole
Châtenay	356	A32	1	Bifurcation
Châtillon-la-Palud	1 604	A27	4	Bublanne Eglise; Gevrieux Superette ; Ecole ; Pont de Gevrieux
		A29	3	Bublanne Eglise; Gevrieux Superette ; Ecole
Châtillon-sur-Chalaronne	4 931	A02	1	Office du tourisme
		A19	2	Office du tourisme ; ZI Route de Belleville
Condeissiat	817	A19	1	Genetière
Crans	291	A32	1	D22a
Dompierre-sur-Chalaronne	436	A20	1	Village
Neuville-les-Dames	1 500	A19	1	Centre
		A20		
Saint-Trivier-sur-Moignans	1 834	A19 A91	1	Village
Sandrans	544	A02	1	Village
Versailleux	472	A01	1	Village
Villars-les-Dombes	4 978	A01	1	Gare SNCF
		A02		
		A91		
Villette-sur-Ain	759	A27 A29	2	Lotissement Rivages de l'Ain ; Lavoir
CC de la Dombes	**22 983**		**8**	

En tout, 17 communes sont traversées par une ligne de car.

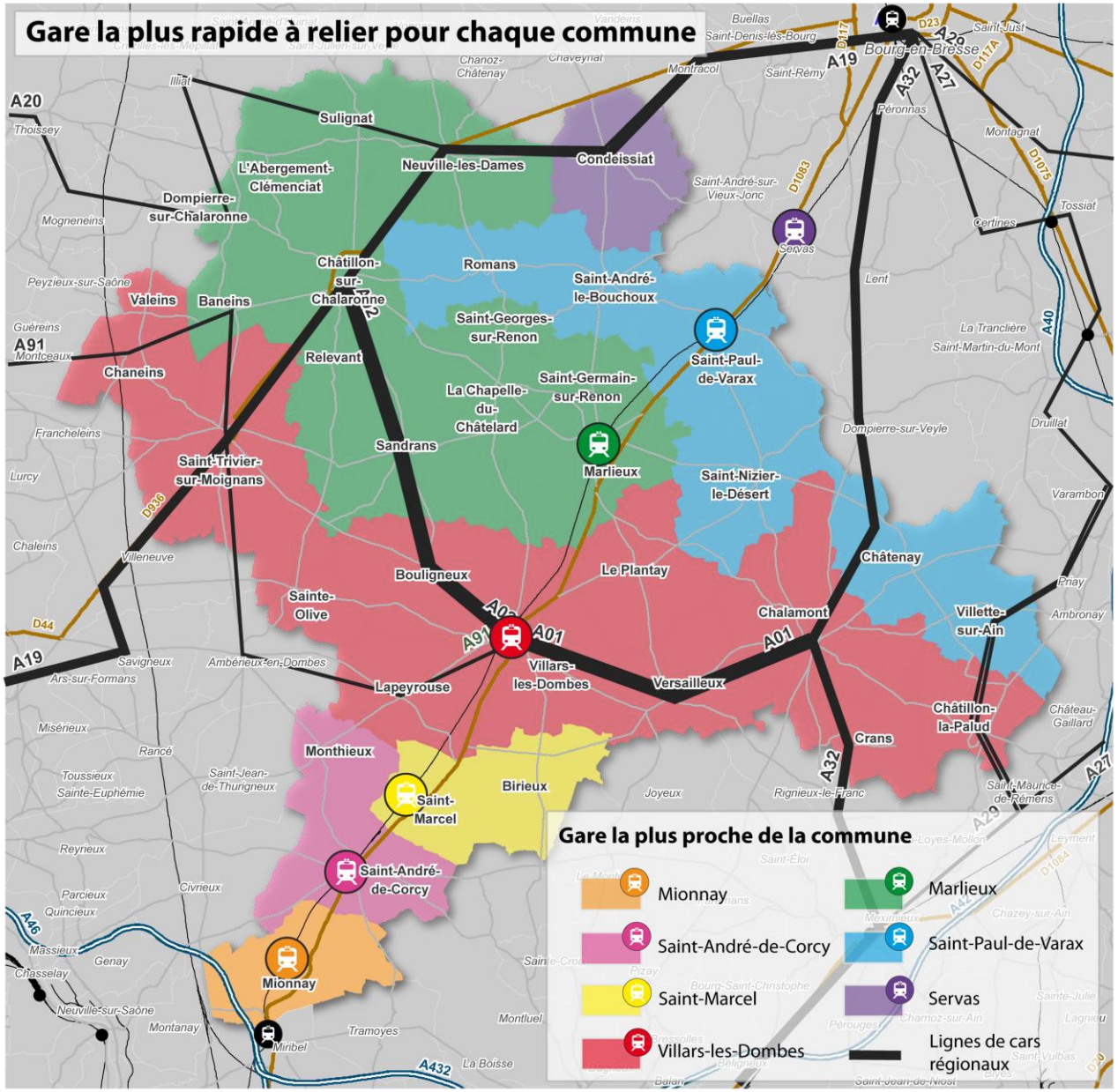
Ces 17 communes regroupent 22 983 habitants, soit 58 % de la population

Sur la majorité des lignes, y compris celles avec un niveau de service important, il n'y a qu'un seul arrêt par commune. Par exemple, à Villars-les-Dombes, qui est desservie par trois lignes, le seul point d'arrêt est la gare SNCF.

Les seules lignes qui ont un niveau de desserte plus fin, sont des lignes secondaires (A27 et A29), qui desservent de petites communes (Châtillon-la-Palud et Villette-sur-Ain).

Ce manque de finesse pour la desserte du territoire est dommageable, notamment pour les navettes qui relient la gare de Villars-les-Dombes. Un nombre d'arrêt plus important par commune, notamment à Châtillon-sur-Chalaronne, permettrait de la rendre plus attractive.

Un rabattement en car assuré depuis Châtillon et Chalamont vers la gare de Villars-les-Dombes, mais pas en provenance des plus petites communes



Sur le territoire, les gares les plus intéressantes sur le plan géographique sont Villars-les-Dombes et Marlieux - Châtillon.

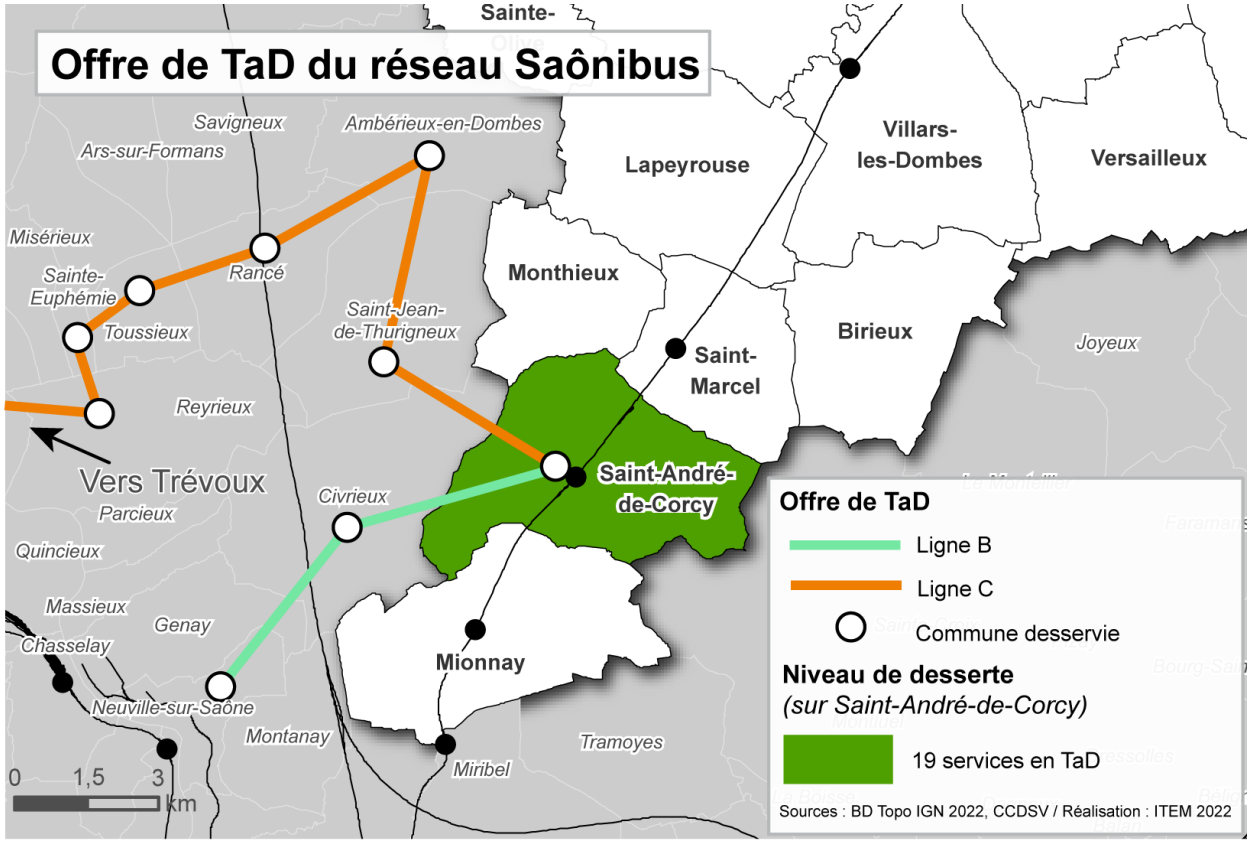
Deux lignes de car en rabattement sont organisées vers la gare de Villars (navettes A01 et A02).

Les communes principales qui ne sont pas traversées par la ligne de train, Châtillon et Chalamont, sont desservies par ces navettes de rabattement. Ainsi que plusieurs petites communes sur leur trajet.

Cependant, c'est la gare de Marlieux qui est la plus proche de la ville principale, Châtillon-sur-Chalaronne. Le rabattement vers Villars-les-Dombes semble pertinent pour les actifs en direction de la région lyonnaise, mais pas pour les actifs de Châtillon qui se rendent à Bourg-en-Bresse.

La majorité des communes du territoire, y compris celles qui sont proches des gares, n'ont accès à aucune alternative à la voiture particulière pour se reporter vers les gares.

2 lignes de transports à la demande du réseau Saônibus



Lignes	B	C
Origine-Destination	Neuville-sur-Saône <> Saint-André-de-Corcy	Trévoux <> Saint-André-de-Corcy
Commune du territoire desservie	Saint-André-de-Corcy (gare)	Saint-André-de-Corcy (gare)
Mode de fonctionnement	TaD annuel	TaD annuel
Nombre de services en semaine	13	6
Nombre de services le Samedi	0	0
Nombre de services le Dimanche	0	0
Services en HPM (semaine)	5	2
Services en HPS (semaine)	5	1
Amplitude horaire	06h55-18h39	06h34-19h06

Le réseau de TC de la CC de la Dombes Saône Vallée, Saônibus, est connecté au territoire de la CCD par la gare ferroviaire de Saint-André-de-Corcy via 2 lignes de TaD :

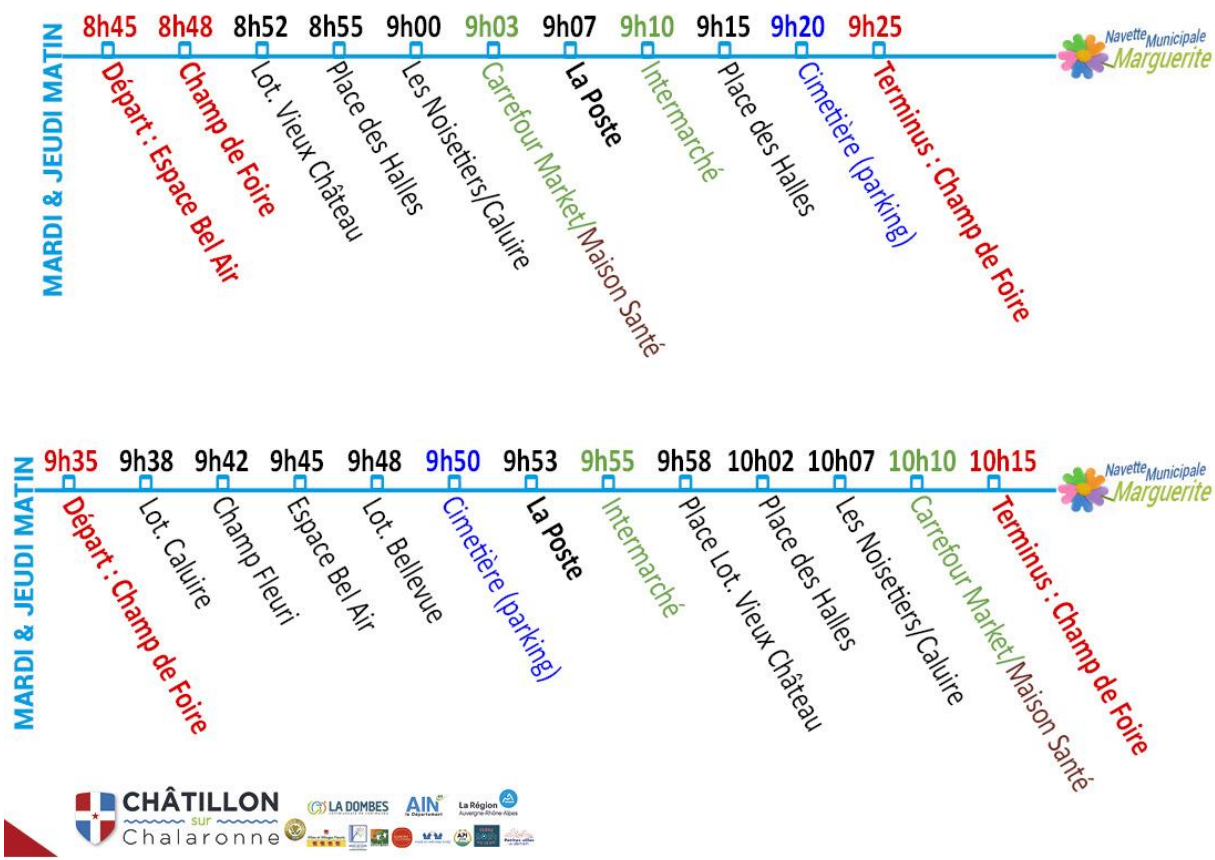
- La Ligne B Neuville-sur-Saône <> Saint-André-de-Corcy ;
- La ligne C Trévoux <> Saint-André-de-Corcy.

Des lignes adaptées pour les actifs (notamment la ligne B) et pour les captifs avec des possibilités de déplacement à la journée et à la demi-journée.

La réservation du trajet se fait la veille *(ou le vendredi pour lundi)* et nécessite de s'inscrire via un formulaire en amont.

Ce réseau est en cours de restructuration et la CC de la Dombes est associée à cette démarche.

Une navette intra-urbaine à Châtillon-sur-Chalaronne : la navette *Marguerite*

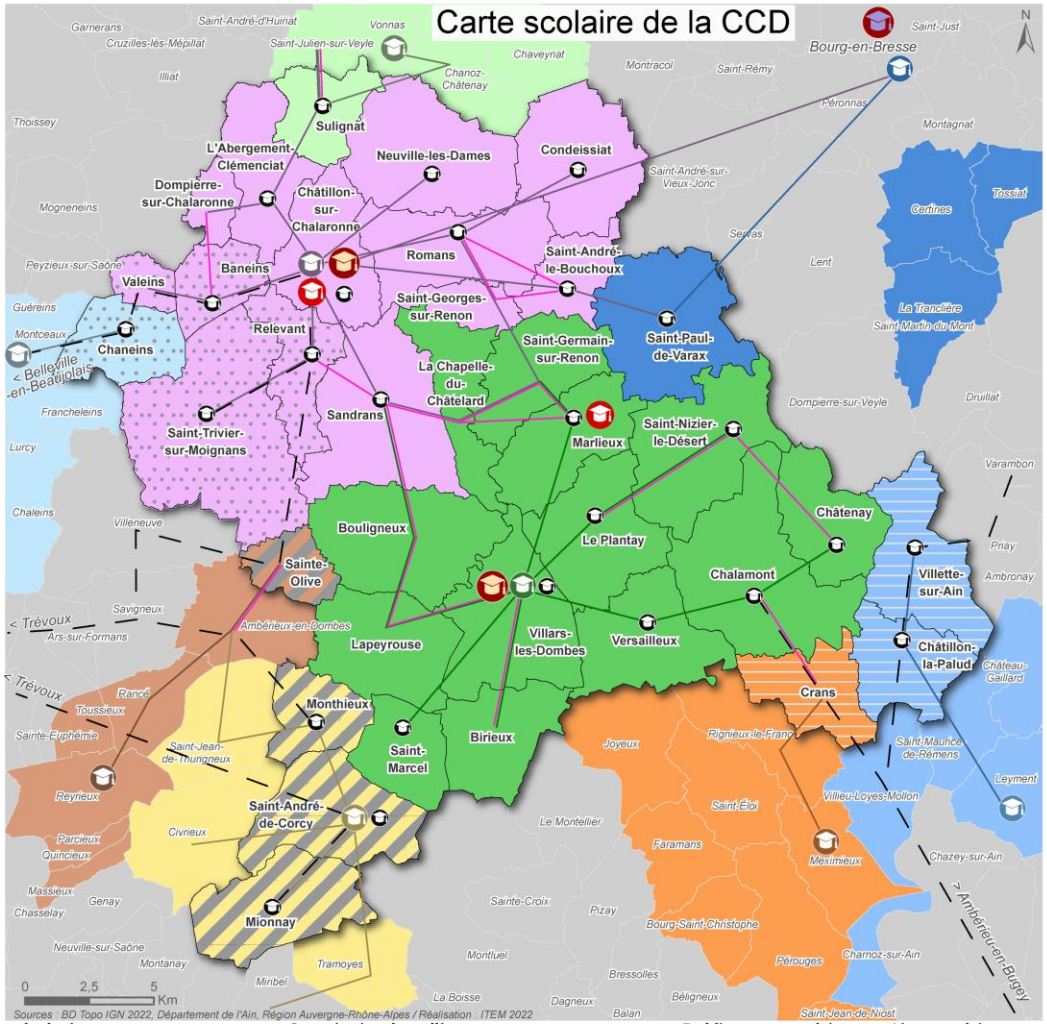


Châtillon-sur-Chalaronne est dotée d'une navette gratuite, la navette *Marguerite*, pour les déplacements intra-communaux à destination des personnes âgées et des PMR.

La navette réalise un circuit dans le centre-ville entre la place du Champ de Foire, Intermarché et le cimetière.

Des informations incomplètes au regard de ce qui est annoncé sur le site de la commune *(itinéraires réguliers, fonctionnement du mardi au vendredi … alors que la présentation du circuit ne montre que 2 trajets les Mardi et Jeudi matins)*.

Une offre de transport scolaire desservant l'ensemble de la CCD



27 communes possèdent au moins une école élémentaire

29 communes sont rattachées à l'un des trois collèges de la CCD

- L'aire de rattachement du collège de Saint-André-de-Corcy comprend des communes **extérieures** à la CCD.
- Les collégiens de **7** communes doivent se rendre dans un collège **extérieur** à la CCD.

Les lycéens sont contraints de sortir du territoire pour leurs études

- **24** communes sont rattachées à l'un des lycées de **Bourg-en-Bresse** ;
- Les **12** autres communes sont partagées entre le lycée de **Belleville-en-Beaujolais** *(Nord-Ouest)*, de **Trévoux** *(Sud-Ouest)* et d'**Ambérieu-en-Bugey** *(Sud-Est)*.
- **2** lycées professionnels sont présents à Châtillon-sur-Chalaronne et Villars-les-Dombes.

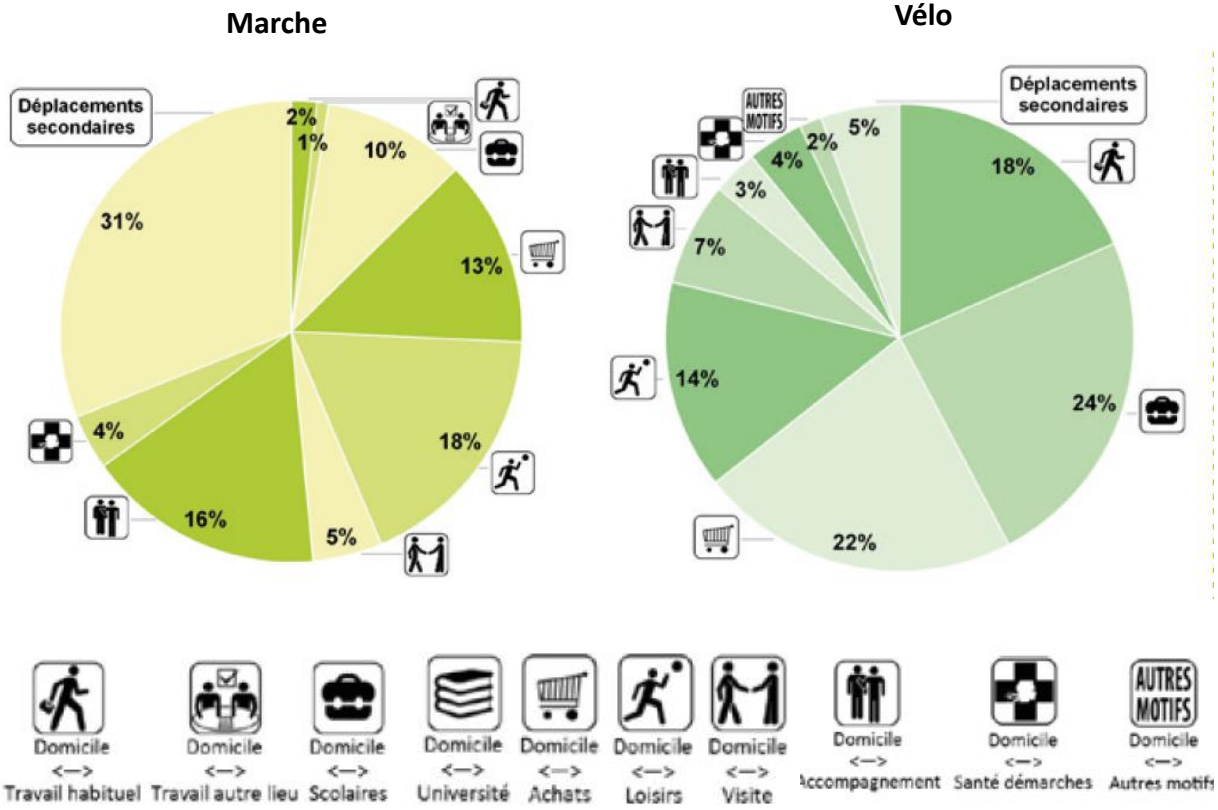
Des lignes scolaires qui maillent finement le territoire

- **L'ensemble** des communes de la CCD est desservi par **au moins une ligne scolaire**.
- L'ouverture de ces lignes au public permettrait de **renforcer** l'offre de transports en commun sur le territoire.

5. Modes actifs

EMD 2015 secteur Ain : une forte pratique de la marche et une faible pratique cyclable orientée vers les déplacements pendulaires

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



Source : EMD 2015

154 000 déplacements quotidiens à pied

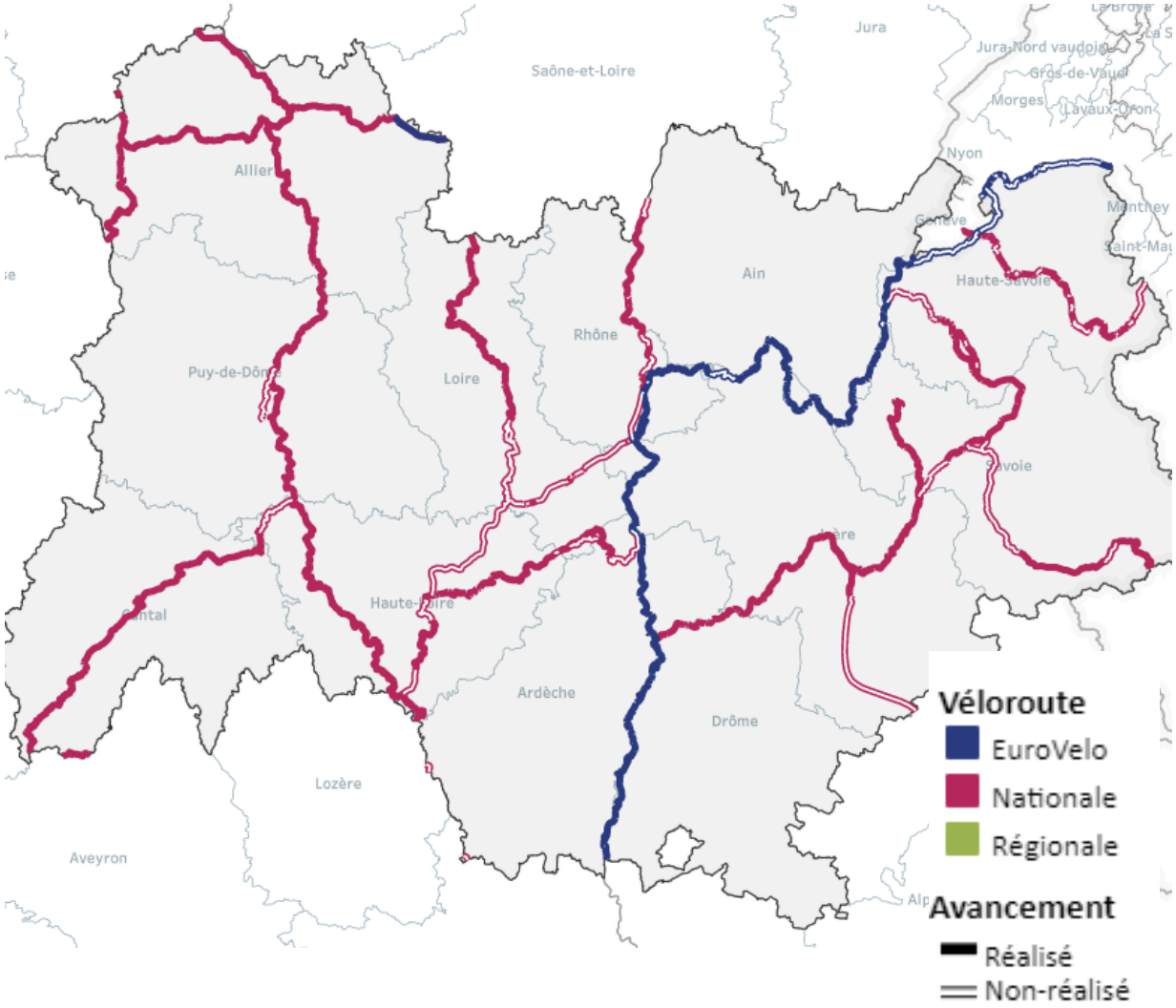
- **62 %** des habitants du secteur Ain réalisent un déplacement à pied au moins **2 fois / semaine ;**
- **31 %** des déplacements à pied sont des **déplacements secondaires** *(déplacements n'ayant pas pour point de départ ou d'arrivée le domicile) ;*
- Une **très faible** utilisation de la marche pour se rendre au **travail** (3%).

Seulement 6 000 déplacements quotidiens en vélo

- **42%** des déplacements en vélo en semaine relèvent des **déplacements pendulaires** ;
- **22%** des déplacements en vélos en semaine sont liés aux **achats.**

Pas de grands itinéraires régionaux qui traversent le territoire, mais une proximité avec la Voie Bleue et la Via Rhôna

Maillage cyclable régional



Un Région maillée par des itinéraires EuroVélo et nationaux

Aucun itinéraire régional programmé pour le moment pour compléter le maillage.

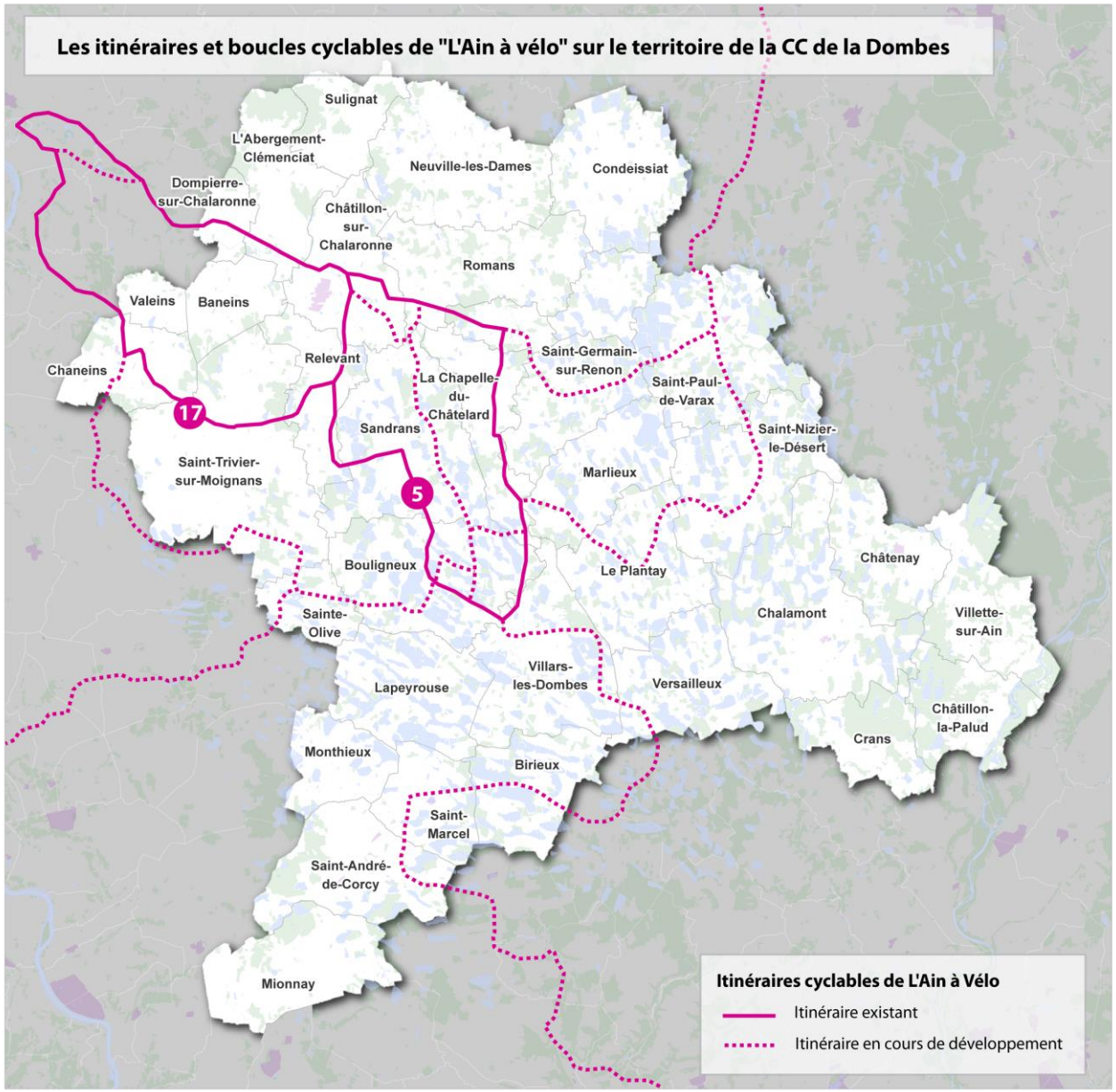
Actuellement, pas de dispositif d'aide aux collectivités pour financer des aménagements. Un plan Etat – Région en cours de rédaction, à échéance septembre 2023.

Pas d'itinéraire majeur qui traverse la CC de la Dombes

Deux itinéraires cyclables majeurs à proximité du territoire :

- La Voie Bleue
- La ViaRhôna

Un maillage cyclable à usage cyclo-touristique en cours de développement



Un réseau de boucles cyclotouristiques en construction avec seulement 2 boucles du réseau *Ain à Vélo*, représentant 75 km de parcours, existe actuellement sur la CCD :

- La boucle n°5 reliant Villars-les-Dombes à Châtillon-sur-Chalaronne ;
- La boucle n°17 reliant Châtillon-sur-Chalaronne à Thoissey.

De nouvelles boucles sont en développement, principalement en raccordement avec Châtillon-sur-Chalaronne et Villars-les-Dombes.

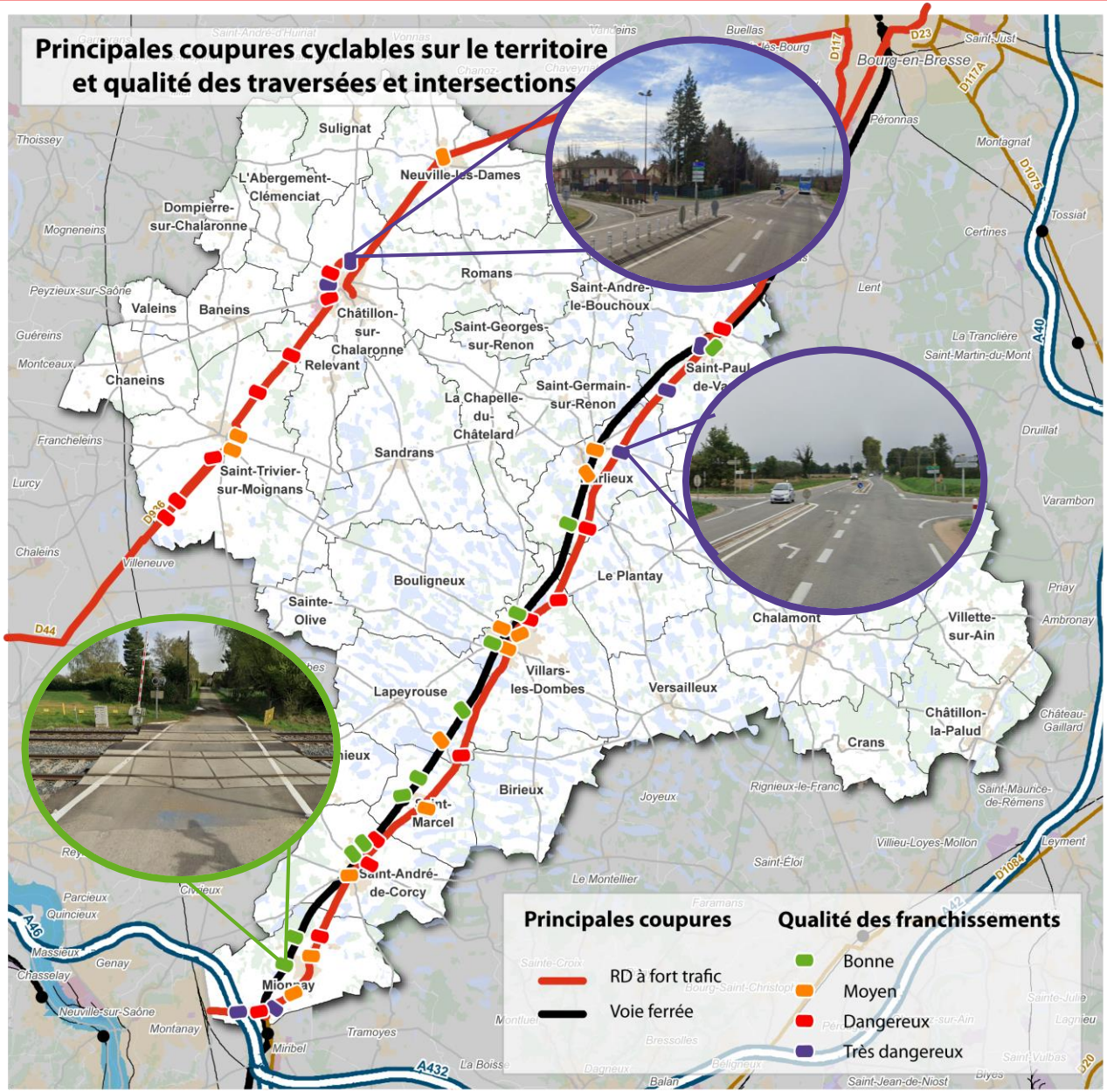
On retrouve 2 itinéraires cyclables majeurs à proximité du territoire :

- La Voie Bleue à l'Ouest de la CCD
- La ViaRhôna, située à environ 10 km au Sud de Mionnay.

Un projet de type véloroute devant relier la Voie Bleue et la ViaRhôna est en cours d'étude avec les 5 intercommunalités voisines.

Un maillage cyclable à vocation touristique et de loisirs en cours de développement qui pourra s'appuyer sur la proximité d'itinéraires cyclables nationaux.

Un territoire traversé en diagonale par des axes de transport



Trois coupures principales sur le territoire :

- Deux routes départementales : la D1083 et la D936. La D1083 est tout particulièrement impactante du fait de sa position centrale et des niveaux de trafic encore plus élevés
- La voie ferrée

Des traversées de la voie ferrée qui ne représentent pas des obstacles importants pour une traversée à vélo.

A l'inverse, des traversées particulièrement dangereuses des routes départementales :

- La D1083 : Des traversées très dangereuses notamment aux parties nord et sud de l'axe sur le territoire.
- La D936 : Des traversées particulièrement dangereuses au niveau du contournement Ouest de Châtillon-sur-Chalaronne.

Même les traversées en centre-bourg ne sont pas bien sécurisées (peu de ZMV, et d'aménagements de limitation de vitesse)

Le traitement des intersections de la D1083 est un élément majeur pour le développement de la cyclabilité sur le territoire.

Un réseau cyclable peu développé et discontinu

Un réseau cyclable peu développé, et cantonné à certains axes en centre-bourg.

Aucun axe cyclable intercommunal sur le territoire

En tout, 19,4 km de Zones à Modération de Vitesse recensées sur le territoire :

- 9,6 km en **L30**
- 8,7 km en **Z30**
- 1,1 km de **Zone de Rencontre** (ZR)

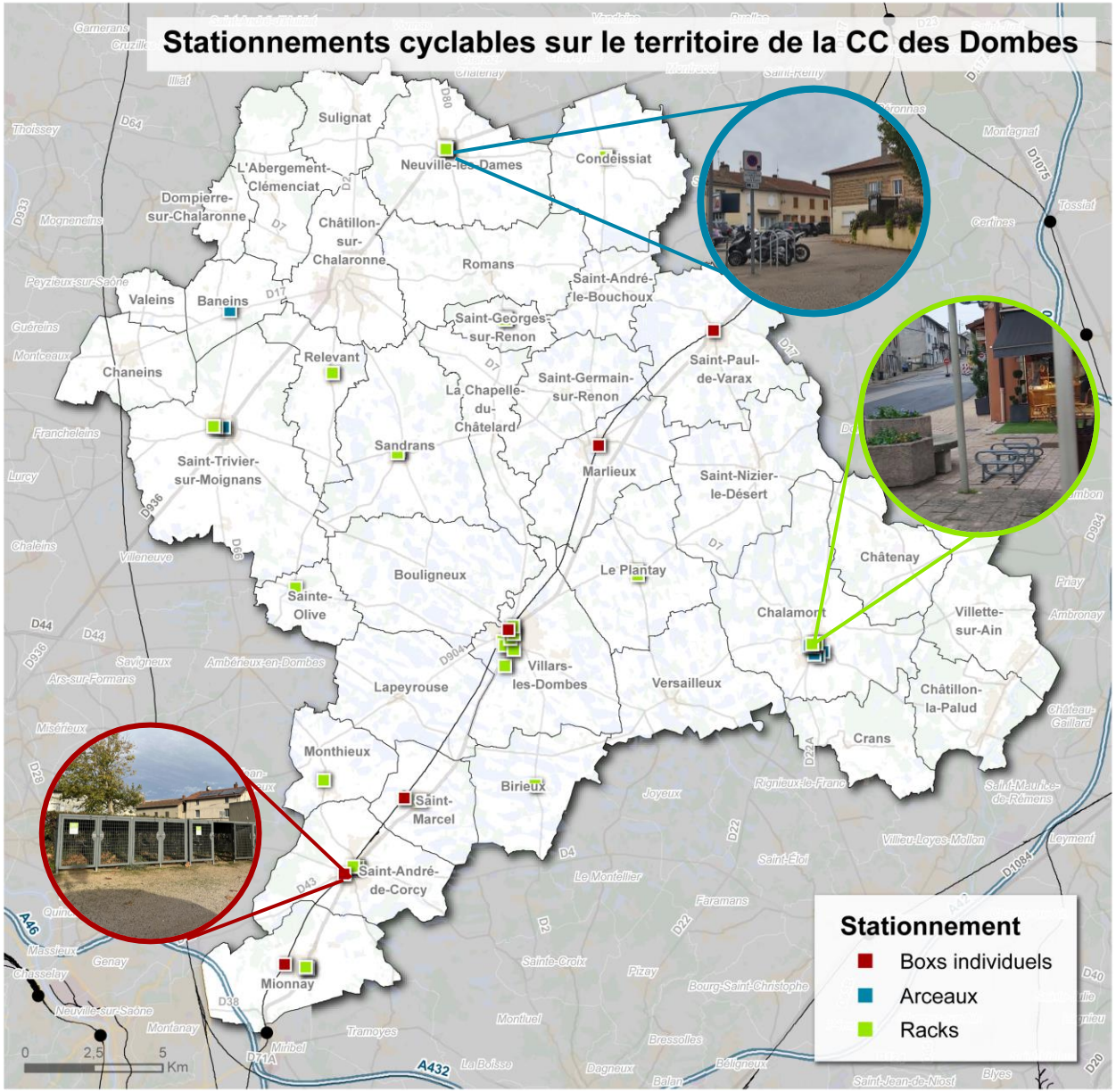
Seulement 4,9 km d'aménagements cyclables sur la CC de la Dombes. Plusieurs types d'aménagements existants :

- **La CVCB (Chaussée à Voie Centrale Banalisée)**
- **Piste cyclable**
- **Voie mixte piétons / cycles**
- **Voie verte**

Détail de la longueur des Zones à modération de vitesse et des aménagements cyclables par commune (en km)

Communes	L30	Z30	ZR	Total ZMV	CVCB	Piste cyclable	Voie mixte	Voie verte	Zone piétonne	Total Cyclo
Baneins	0,6			0,6						
Bouligneux	0,2			0,2						
Chalamont	0,4			0,4						
Chaneins		1,0		1,0						
La Chapelle-du-Châtelard	0,2			0,2						
Châtillon-la-Palud	0,4			0,4						
Châtillon-sur-Chalaronne	0,3			0,3		0,9	0,2		0,8	1,9
Condeissiat	0,9	0,2		1,1		0,9	0,1			1
Dompierre-sur-Chalaronne	1,2			1,2						
Lapeyrouse		0,9		0,9						
Marlieux	0,3	1,1	0,2	1,6						
Mionnay		0,7		0,7						
Monthieux	0,5			0,5						
Neuville-les-Dames	0,3			0,3						
Le Plantay	0,5			0,5						
Romans		0,2	0,8	1,0						
Saint-André-de-Corcy	0,4	0,4		0,8			0,1	0,7		0,8
Saint-Marcel	1,2			1,2						
Saint-Nizier-le-Désert	0,1			0,1						
Sainte-Olive		1,1	0,1	1,2						
Saint-Paul-de-Varax		1,1		1,1						
Saint-Trivier-sur-Moignans	0,7			0,7		0,2				0,2
Sandrans		0,2		0,2						
Sulignat		0,3		0,3						
Versailleux	0,3	0,1		0,4						
Villars-les-Dombes	0,9	1,2		2,1	1					1
Villette-sur-Ain	0,2	0,2		0,4						
CC de la Dombes	**9,6 km**	**8,7 km**	**1,1 km**	**19,4 km**	**1 km**	**2 km**	**0,4 km**	**0,7 km**	**0,8 km**	**4,9 km**

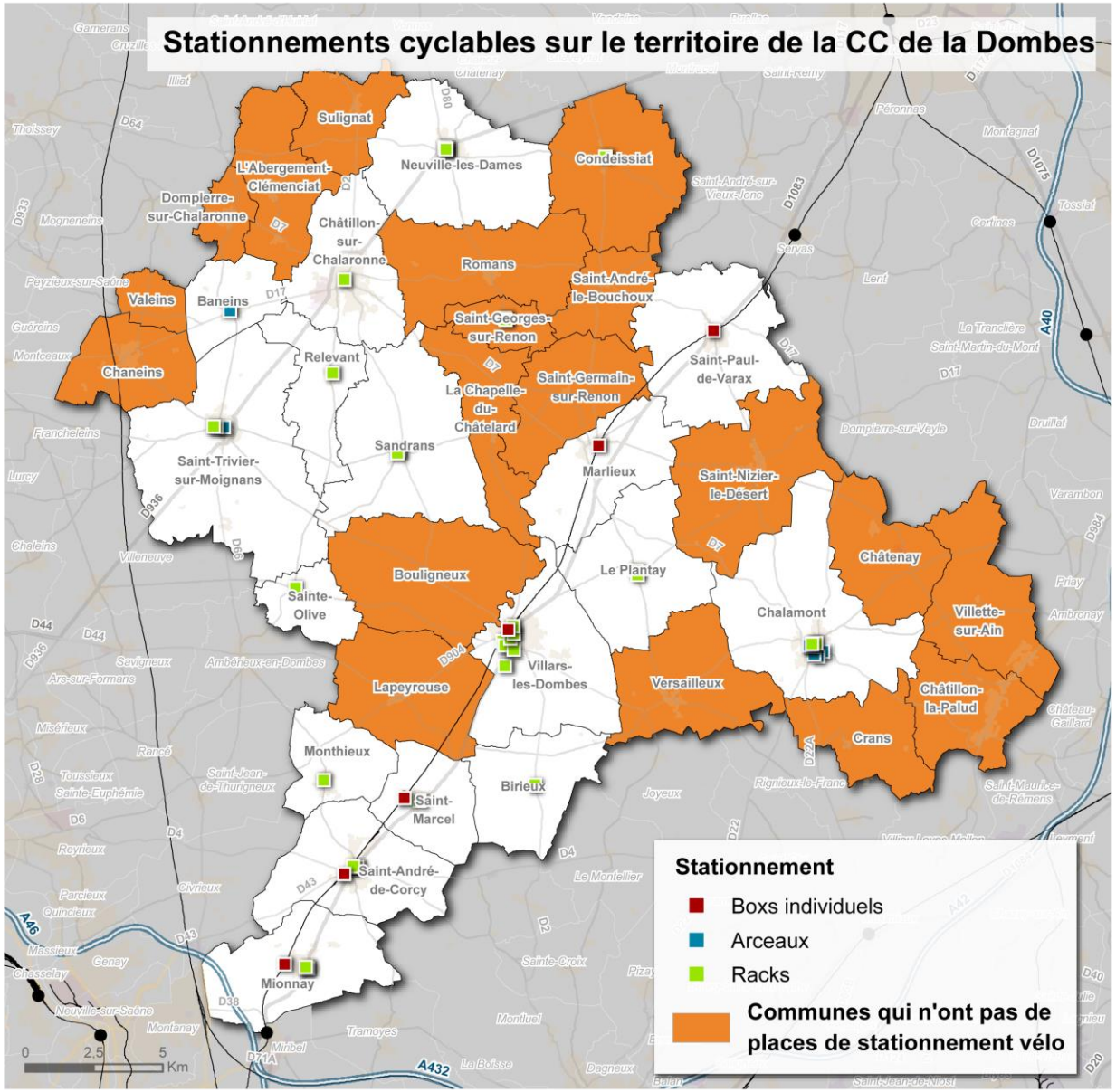
Des stationnements cyclables sécurisés développés dans les gares, et de façon hétérogène en fonction des communes



214 emplacements de stationnement vélo recensés sur le territoire, dont 75 % sont des racks. A noter que les racks ne constituent pas une solution optimale de stationnement pour vélo. Ils posent un problème non seulement de sécurité, mais aussi de dégradation du vélo.

Communes	Arceaux	Consignes	Racks	Total
Baneins	4			4
Birieux			6	6
Chalamont			8	8
Condeissiat			3	3
Le Plantay			7	7
Marlieux		4		4
Mionnay		4	18	22
Monthieux			5	5
Neuville-les-Dames	3		15	18
Relevant			5	5
St-André-de-Corcy	3	8	23	34
Sainte-Olive			5	5
St-Georges-sur-Renon			5	5
Saint-Marcel		4	5	9
St-Paul-de-Varax		4		4
St-Triviers	3		12	15
Sandrans			11	11
Villars-les-Dombes		16	33	49
CC de la Dombes	**13**	**40**	**161**	**214**

Des stationnements cyclables sécurisés développés dans les gares, et de façon hétérogène en fonction des communes



214 emplacements de stationnement vélo au total. Répartis dans 16 communes

20 communes du territoire n'en sont pas pourvues.

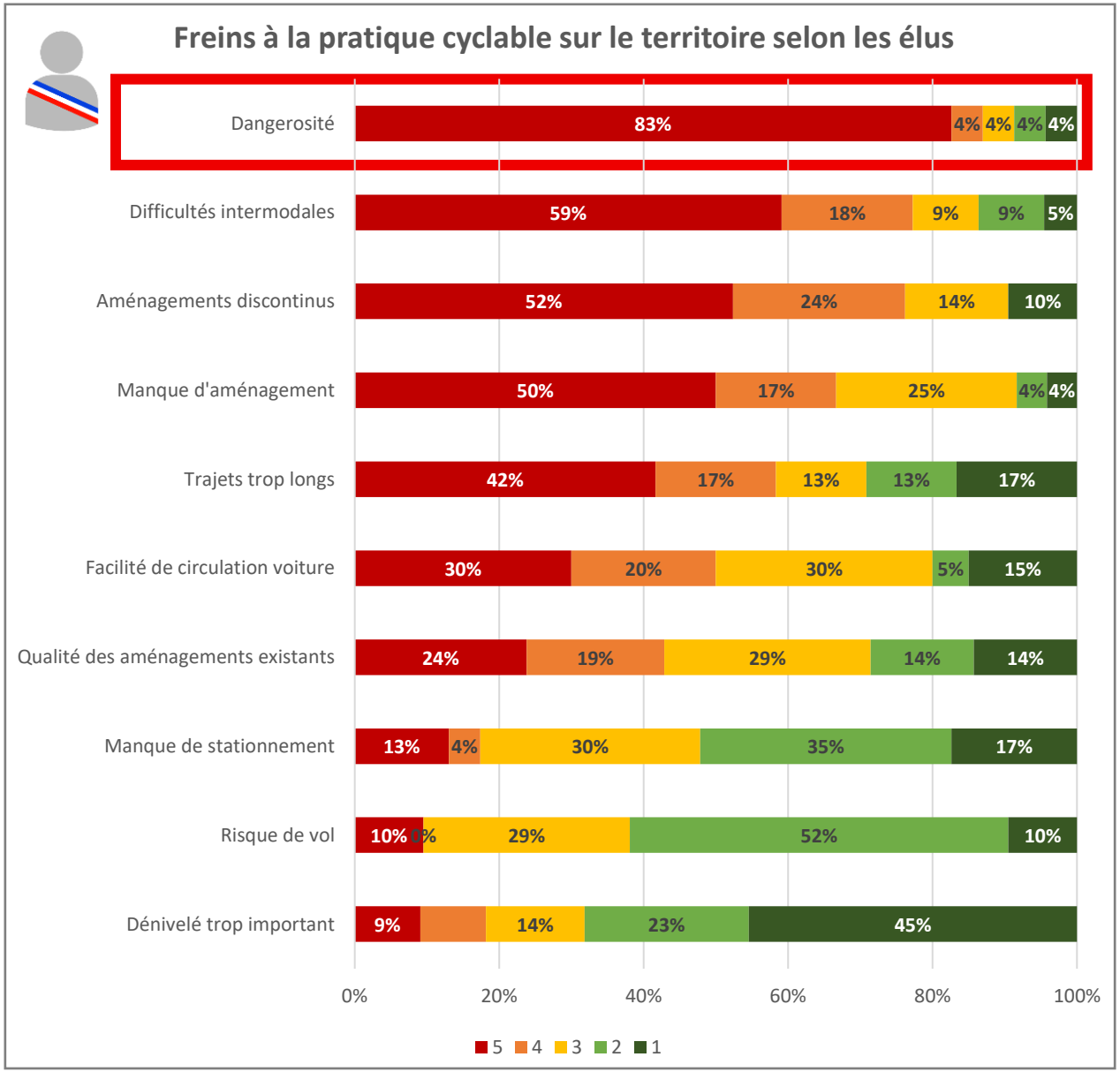
Toutes les gares du territoire sont équipées de consignes individuelles

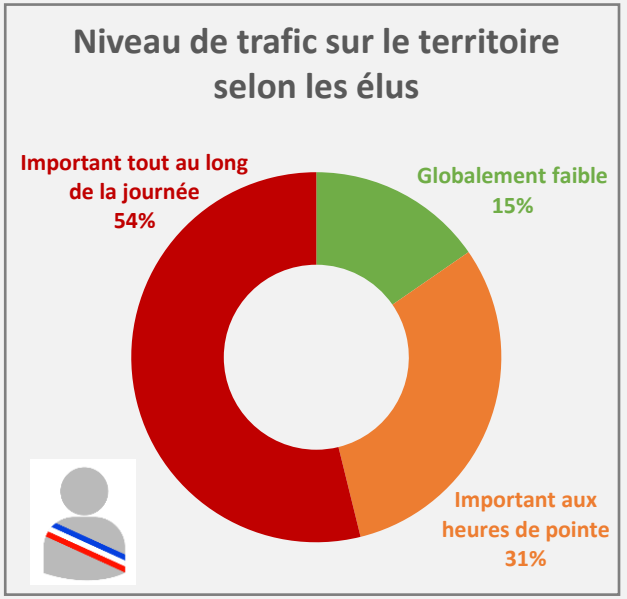
- 16 places en gare de Villars-les-Dombes
- 8 en gare de Saint-André-de-Corcy
- 4 dans les autres gares

Des projets de renforcement de l'offre de stationnement en gare par la Région qui devraient aboutir en 2024.

En raison de l'augmentation de la fréquentation des trains, la Région envisage de limiter le transport des vélos dans les trains en heure de pointe, et d'encourager le stationnement en gare.

Enquête commune : freins à la pratique cyclable



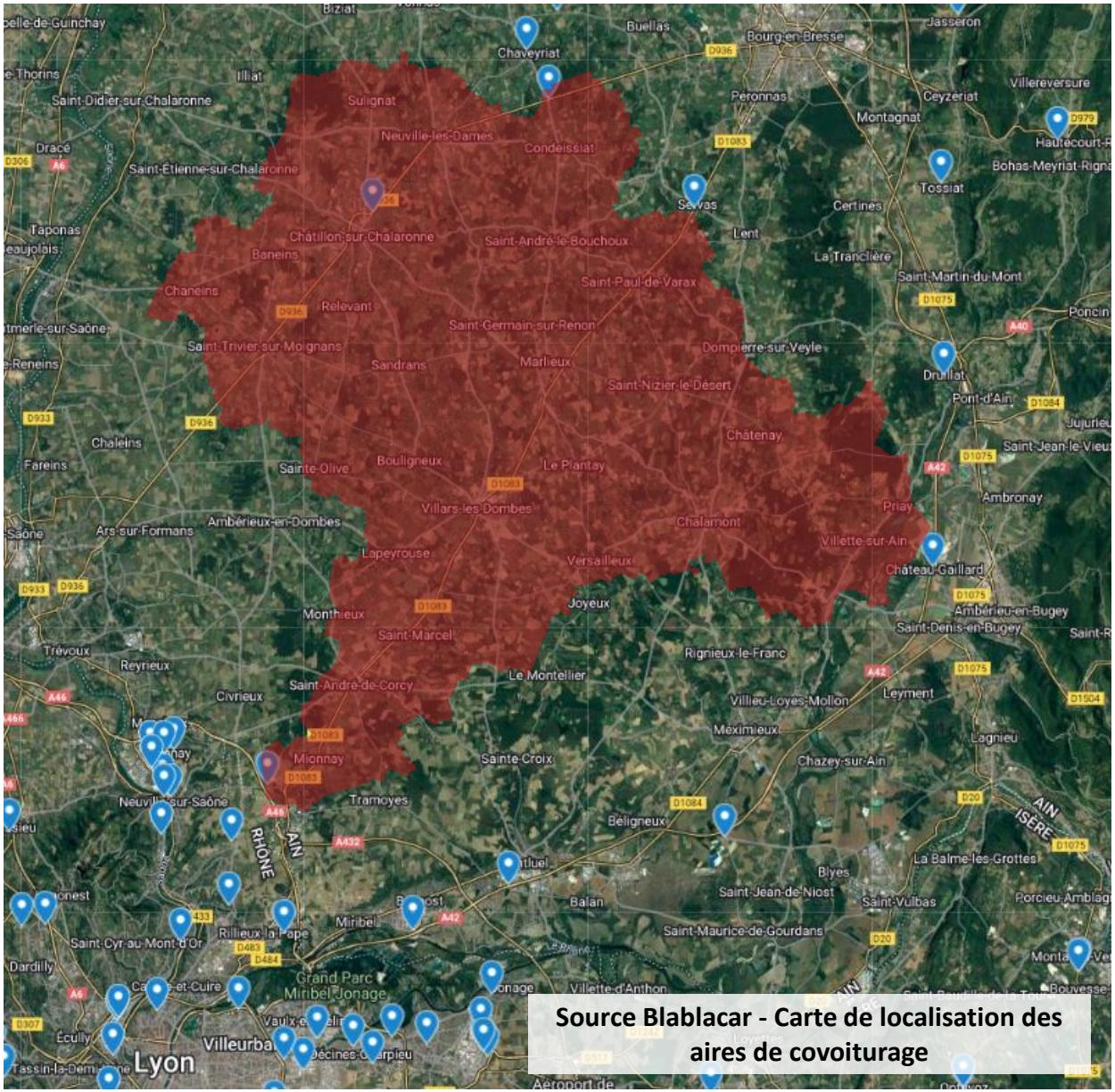


54 % des élus jugent que le niveau de trafic sur leur commune est important toute la journée. Seuls 15 % estiment qu'il est globalement faible.

La dangerosité est le frein principal selon les élus suivi par les difficultés intermodales, la discontinuité et le manque d'aménagements.

6. Covoiturage & IRVE

Une pratique du covoiturage peu ancrée dans le secteur de l'Ain, et particulièrement sur le territoire de la Dombes



Source Blablacar - Carte de localisation des aires de covoiturage

Selon l'EMD 2015, 78 % des habitants du secteur Ain ne covoiturent jamais, et 11 % ne le font qu'exceptionnellement. La part des covoitureurs dans la population est plus faible que pour l'ensemble des territoires voisins (67 % dans l'aire métropolitaine).

Une pratique du covoiturage liée au travail et aux études … mais aussi aux loisirs : 38 % des covoitureurs voyagent ainsi pour le travail ou les études et 32 % pour les loisirs.

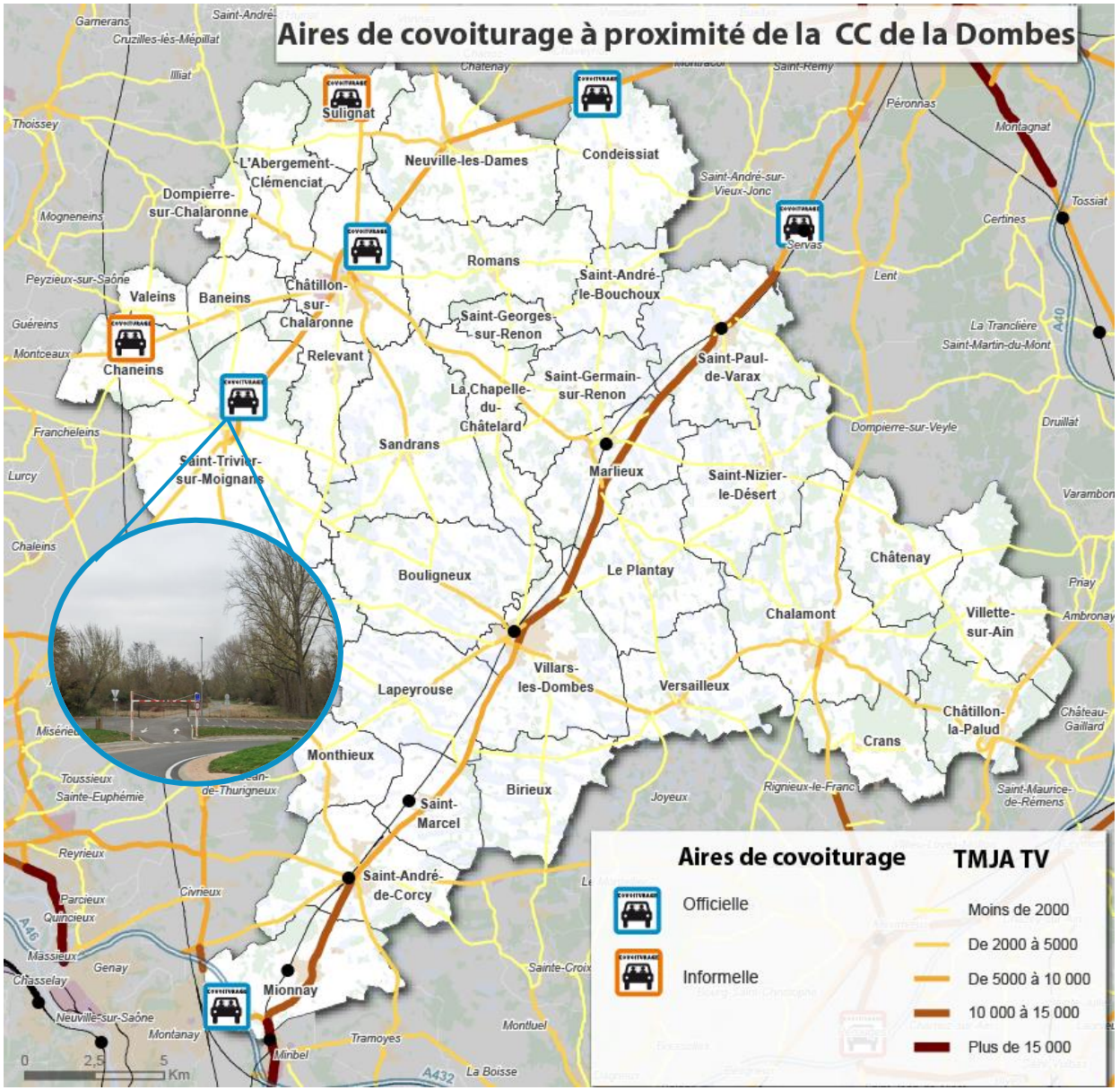
Des raisons très diverses avancées par ceux qui ne covoiturent jamais

- Principal frein : l'aspect trop contraignant du covoiturage, (23 % des réponses)
- L'absence d'une autre personne intéressée (13 %)
- Les raisons « Autre » représentent 40 % des réponses

Un maillage très faible d'aires recensées en comparaison avec la Région lyonnaise

Toutes les aires du territoire ne sont pas recensées dans la base BlaBlaCar

Six aires de covoiturage sur le territoire, mais aucune sur l'axe majeur de la D1083



En tout, 6 aires de covoiturage sur le territoire, dont :

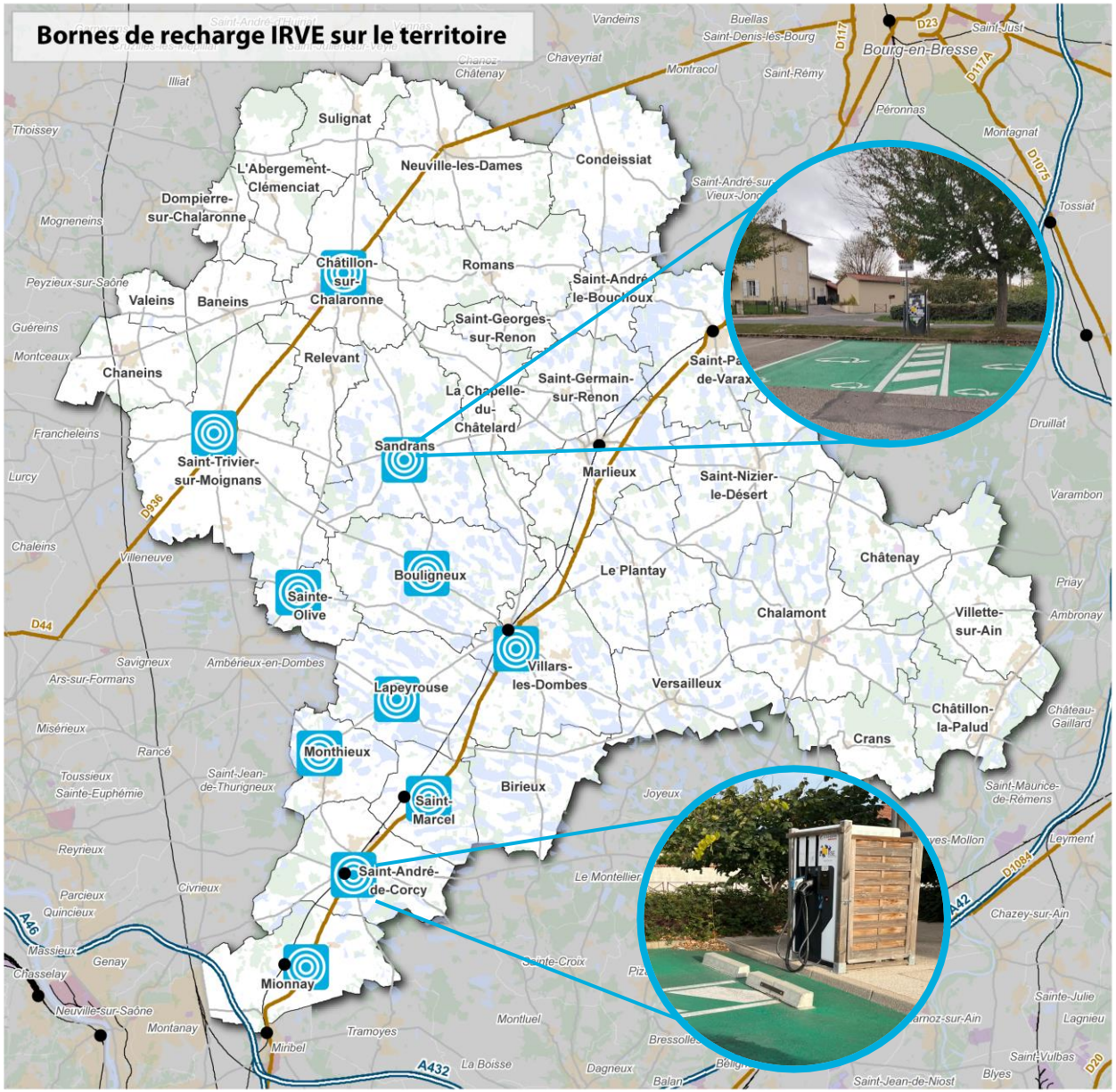
- Trois aires officielles sur la D936 *(Condeissiat, Châtillon-sur-Chalaronne et Saint-Trivier-sur-Moignans)*
- Une aire de covoiturage officielle *sur la sortie de l'A42 à Mionnay au niveau du demi-échangeur de 21 places.*
- Deux aires de covoiturage informelles *recensées par les communes à Sulignat et Chaneins*

Aucune aire de covoiturage sur le territoire pour l'axe majeur, la D1083. L'aire la plus proche du territoire est située sur cet axe est à Servas, au Nord-Est de Saint-Paul-de-Varax.

Aucune aire de covoiturage à proximité d'une gare. Ni aucun emplacement réservé covoiturage dans les parkings des gares.

Un axe de la D936 qui est bien pourvu, avec des aires de qualité.

La partie Sud-Ouest du territoire est bien couverte en bornes de recharge IRVE



11 communes disposent de bornes de recharge IRVE sur le territoire

Les communes du Nord et de l'Est du territoire ne sont pas équipées.

- Y compris des communes plus importantes comme Chalamont
- Y compris des communes qui possèdent une gare, comme Marlieux ou Saint-Paul-de-Varax

Une réelle différence d'équipement entre le Sud-Ouest et le reste de la CC de la Dombes

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

Principales conclusions du diagnostic

Atouts

- **Proximité géographique avec des pôles** locaux, régionaux et nationaux (Lyon, Bourg-en-Bresse, Mâcon …)
- Un pôle attracteur sur le territoire : Châtillon-sur-Chalaronne
- **Présence de 6 gares, desservies par une offre TER intéressante : la ligne Lyon <> Bourg-en-Bresse**
- **Stationnement vélo sécurisé dans toutes les gares**
- Plus d'un tiers de la population à moins de 10min en vélo d'une gare
- Une offre de car (A01 et A01) intéressante en rabattement vers la gare de Villars-les-Dombes
- Deux lignes interurbaines qui relient le territoire à Lyon et/ou Bourg-en-Bresse (A19 et A32)
- Des efforts de déploiement de stationnement cyclable dans la moitié des communes du territoire
- Présence **d'aires de covoiturage sur l'axe structurant de la D936**
- Un **équipement avancé en bornes IRVE des communes du Sud-Ouest** de la CC de la Dombes

Faiblesses

- **La voie ferroviaire et la RD 1083 constituent une coupure du Nord au Sud du territoire** qui engendre des difficultés.
- Un **territoire attiré par plusieurs polarités externes, ce qui complique l'organisation d'une politique de mobilité**
- **La CCD est ceinturée par des axes autoroutiers, mais aucune ne la traverse véritablement. Seules deux départementales accidentogènes relient le territoire aux pôles externes**
- **Peu d'actifs du territoire y travaillent** : des distances importantes pour rejoindre le lieu de travail.
- **Un usage de la voiture très important,** même sur des distances intra-communales
- **Des aménagements cyclables peu développés et discontinus**
- **La moitié des communes ne dispose pas de stationnement cyclable**
- **La majorité du stationnement cyclable est sous forme de racks,** qui ne sont pas des équipements qualitatifs

Opportunités

- **Des flux d'actifs tout de même très concentrés vers l'agglomération lyonnaise,** avec un grand nombre d'actifs qui font le trajet tous les jours
- **La Région va déployer de nouvelles places de stationnement vélo en gare d'ici 2024**
- **Le déploiement du RER métropolitain dans les prochaines années pourrait entrainer une hausse importante de l'offre sur la ligne Lyon <> Bourg-en-Bresse.**

Menaces

- **Des trains saturés en heure de pointe :** risque de découragement et de report modal des usagers
- **Du fait de cette saturation : discussion à la Région sur la limitation des vélos dans les wagons, au profit du stationnement en gare :** un report modal plus contraignant
- Développement des transports en commun jugé suffisant par les services régionaux sur le territoire : **pas de prévision de renfort de l'offre à moyen-terme.**

Conclusions de l'Atelier : 4 Enjeux Prioritaires, et 10 Enjeux Secondaires

Enjeux prioritaires retenus par lors de l'atelier

1. Améliorer le rabattement vers les gares du territoires *(en transports en commun / TAD, cheminements modes doux, stationnement vélo en gare, communication …)*

3. Créer des pôles de mobilité sur le territoire, où se concentrent plusieurs offres *(gare, arrêt de transport en commun, aire de covoiturage, borne de recharge électrique…)*

7. Améliorer le rabattement en vélo vers les principales communes du territoire

17. Sécuriser les intersections routières *(notamment le long de la D1083)*

Enjeux secondaires

2. Améliorer le rabattement vers les arrêts de car structurants *(en TAD, cheminements modes doux,, stationnement vélo, communication …)*
4. Faciliter l'accès en modes alternatifs aux structures touristiques *(cheminements modes doux, stationnements vélos en parc, location de vélos en gare, navette depuis la gare …)*
5. Développer une offre de TAD, *en particulier pour les communes qui ne sont pas reliées en transports en commun.*
6. Travailler avec les EPCI sur des lignes de transports en commun à l'échelle de plusieurs territoires
10. Poursuivre la pacification des centres-bourgs *pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux*
11. Sécuriser les entrées/sorties et les abords des établissements scolaires *pour encourager l'usage des modes doux*
13. Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public *au regard des besoins des cyclistes*
14. Mettre en œuvre les moyens pour encourager la pratique du covoiturage au quotidien pour lutter contre l'autosolisme *(aires de covoiturage, plateformes de covoiturage, ligne de covoiturage dynamique …)*
15. Encourager les autres usages partagés de la voiture *(autopartage, autostop organisé)*
18. Mieux informer et communiquer sur les offres de mobilité *afin de les rendre plus visibles et d'en développer l'usage*

Détail des propositions d'action débattues lors de l'Atelier avec les élus

	GROUPE 1	GROUPE 2	GROUPE 3	BILAN PROPOSE PAR LE BUREAU D'ETUDES
1.**Améliorer le rabattement vers les gares du territoire** (en transport en commun / TAD, cheminements modes doux, stationnement vélo en gare, communication …)	Prioritaire	Prioritaire	Prioritaire	Prioritaire
2.**Améliorer le rabattement vers les arrêts de cars structurants** (en TAD, cheminements modes doux, stationnement vélo en gare, communication …)	Prioritaire	Secondaire	Secondaire	pas de consensus
3.**Créer des pôles de mobilité attractifs sur le territoire, où se concentrent plusieurs offres (**gare, arrêt de transport en commun, aire de covoiturage, borne de recharge électrique, services …)	Prioritaire	Prioritaire	Prioritaire	Prioritaire
4.**Faciliter l'accès en modes alternatifs aux structures touristiques**, (cheminements modes doux, location vélos en gare, stationnements vélos au parc, navette depuis la gare …)	Secondaire	Prioritaire	Ecarté	pas de consensus
5.**Développer une offre de TAD** en particulier pour relier les communes qui ne sont pas desservies par les transports en commun	Secondaire	Secondaire	Secondaire	Secondaire
6.**Travailler avec les EPCI sur des lignes de TC à l'échelle de plusieurs territoires**	Secondaire	Ecarté	Secondaire	pas de consensus
7. Améliorer le rabattement en vélo en direction des principales communes du territoire	Prioritaire	Ecarté	Prioritaire	pas de consensus
8. Développer des services vélo sur le territoire	Ecarté	Ecarté	Ecarté	Ecarté
9. Valoriser les boucles cyclotouristiques départementales (communication, organisation d'évènement autour du vélo …)	Ecarté	Ecarté	Ecarté	Ecarté
10. Poursuivre la pacification des centres-bourgs pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux	Prioritaire	Secondaire	Secondaire	pas de consensus
11. Sécuriser les entrées/sorties, et les abords des établissements scolaires pour encourager l'usage des modes doux	Secondaire	Ecarté	Secondaire	pas de consensus
12. Faciliter l'acquisition et la location de VAE pour inciter à la pratique cyclable sur des distances plus importantes.	Ecarté	Ecarté	Ecarté	Ecarté
13. Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public au regard des besoins attendus par les cyclistes	Ecarté	Prioritaire	Ecarté	pas de consensus
14.**Mettre en œuvre les moyens pour développer la pratique du covoiturage au quotidien pour lutter contre l'autosolisme** (aires de covoiturage, plateformes de covoiturage, lignes de covoiturage dynamique …)	Secondaire	Secondaire	Prioritaire	pas de consensus
15.**Compléter l'équipement du territoire en bornes de recharge électrique (IRVE),** pour encourager le développement des véhicules propres	Secondaire	Ecarté	Ecarté	pas de consensus
16.**Encourager les autres usages partagés de la voiture** (autopartage, autostop organisé)	Secondaire	Secondaire	Prioritaire	pas de consensus
17. **Sécuriser les intersections routières** (notamment le long de la RD 1083)	Prioritaire	Prioritaire	Ecarté	pas de consensus
18. **Mieux informer et communiquer sur les offres de mobilité** afin de les rendre plus visibles et d'en développer l'usage	Ecarté	Secondaire	Prioritaire	pas de consensus
19.**Développer des tiers-lieux pour limiter les déplacements contraints,** notamment liés aux flux pendulaires	Ecarté	Ecarté	Secondaire	pas de consensus

2. Stratégie opérationnelle globale et programme pluriannuel d'investissement

1. Elaboration de la concertation

Elaboration de la stratégie de l'étude globale de mobilité de la CCD

Un **atelier de co-construction de la stratégie** s'est déroulé 17 avril 2023 réunissant un panel varié d'acteurs (élus de la CCD, des communes, représentants des structures publiques, territoires voisins …).

A la suite de la présentation du diagnostic, chaque groupe s'est interrogé sur les pistes d'actions (+/- 15 actions) à retenir pour construire le plan d'actions de l'étude mobilité.

Sur les 22 actions proposées par le bureau d'études, et via les trois groupes de travail :

- 8 actions ont fait consensus ;
- 5 actions ont été choisies par deux groupes sur trois ;
- 2 actions ont été retenues par un seul groupe ;
- 7 actions ont été écartées ;

Pour chaque action retenue, les groupes devaient travailler sur le contour opérationnel à l'aide de questions et propositions précises (quel public cible, lieu d'implantation, fonctionnement, partenaires …).

Un arbitrage a été effectué en comité de pilotage afin d'arrêter la stratégie finale de la CCD.

Elaboration du schéma directeur cyclable de la CCD

Deux **ateliers de construction du maillage cyclable ont été réalisés les 22 février et 5 juin 2023** réunissant les mêmes acteurs

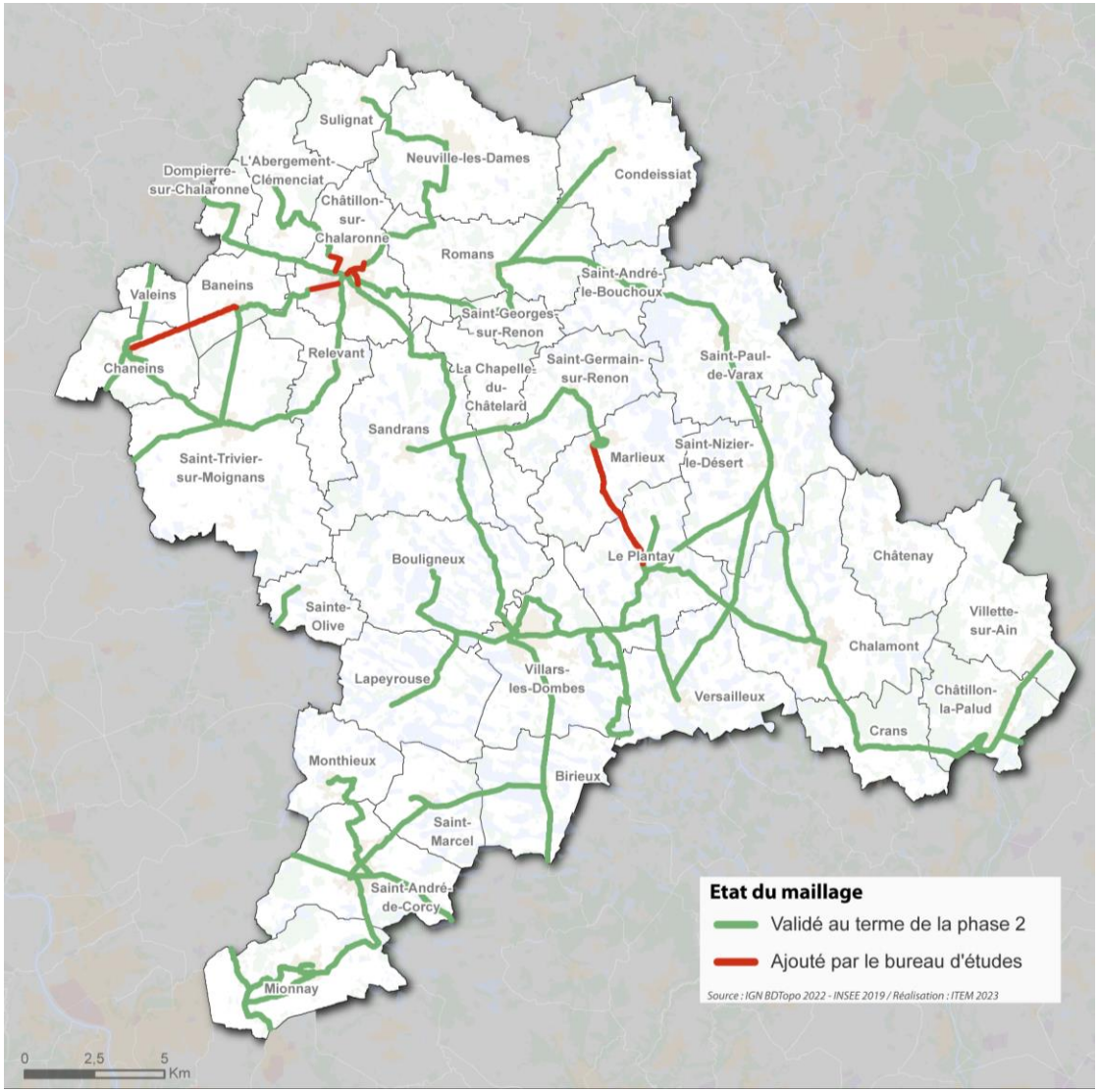
A l'issue du travail de concertation dans le cadre des deux ateliers de travail et de l'arbitrage du COPIL, le maillage cyclable de la CCD se compose de **48 itinéraires et d'un linéaire de 244 km** .

Un maillage complet permettant :

- Un rabattement en direction des gares et des principales polarités ;
- Une liaison touristique s'appuyant sur l'Ain à Vélo et permettant de se connecter à la V50 ;
- Et avec une volonté de relier, à long terme, certaines communes extérieures au territoire ;

Le maillage a été validé par le comité de pilotage. Quelques tronçons ont été ajoutés par le bureau d'études lors du chiffrage afin d'assurer une continuité du maillage.

Proposition de maillage pour l'un des 4 groupes



La stratégie et le plan d'actions retenus

- La stratégie validée est composée de **13 actions** en réponse aux enjeux territoriaux et **structurées autour de 4 grands axes d'intervention** :
  - **Axe 1 : Intensifier le recours aux modes actifs :** encourager et sécuriser les déplacements à pied ou à vélo pour les déplacements de courte et moyenne distance ;
  - **Axe 2 : Développer l'usage des transports collectifs :** proposer une offre de transports publics attractive et de qualité sur le territoire ;
  - **Axe 3 : Favoriser une diversification des usages de l'automobile :** proposer une offre alternative à la voiture particulière ;
  - **Axe 4 : Communiquer et accompagner le changement de comportement des habitants :** levier majeur de la transition énergétique, le changement de comportement est un moyen de conduire les citoyens vers des comportements, des usages plus vertueux.

- Nous présentons ci-après, pour chaque action, une fiche projet reprenant les éléments de contours et principes opérationnels. Ils restent toutefois indicatifs, puisque les modalités définitives (porteur, budget…) pourront s'ajuster lors de la mise en œuvre des actions.

Le plan d'actions retenu

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 ;

2. Le détail du plan d'actions hiérarchisé et chiffré

Action 1 — Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable

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 17,14 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

17,14 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

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

Détails de l'action

2/ 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 CCD ne détient pas la compétence, celle-ci est partagée actuellement entre les **communes** et le **Département de l'Ain** pour l'essentiel (ponctuellement de la CCD sur les voiries de desserte des zones d'activités).

C'est à la CCD de définir son propre rôle d'intervention dans la mise en œuvre du schéma, car même en l'absence de compétence voirie, les possibilités sont multiples.

Les différents niveaux d'interventions possibles :

- Un **simple rôle de sensibilisation auprès des communes et de vérification** de l'homogénéité des aménagements/projets en lien avec le SDC .

- **Un rôle d'ingénierie** :
  - Accompagnement/suivi des études opérationnelles sur les aménagements complexes ;
  - Accompagnement technique dans la recherche de subventions et montage des dossiers de subventions ;
  - Rédaction d'un cahier des charges pour des études d'avant travaux, pour des marchés de Maîtrise d'Œuvre ; …

- **Une intervention financière à travers un fonds de concours** :
  - Sur les études en amont des projets / prestations de suivi des travaux ;
  - Sur les aménagements ;

- En proposant **des conventions de « Maîtrise d'Ouvrage déléguée »** à des communes ou au Département. Ce mécanisme n'entraine aucun transfert de compétence.

- **Prise de compétence voirie sur les voies identifiées comme relevant de l'intérêt communautaire** en lien avec le Schéma en amont des travaux.

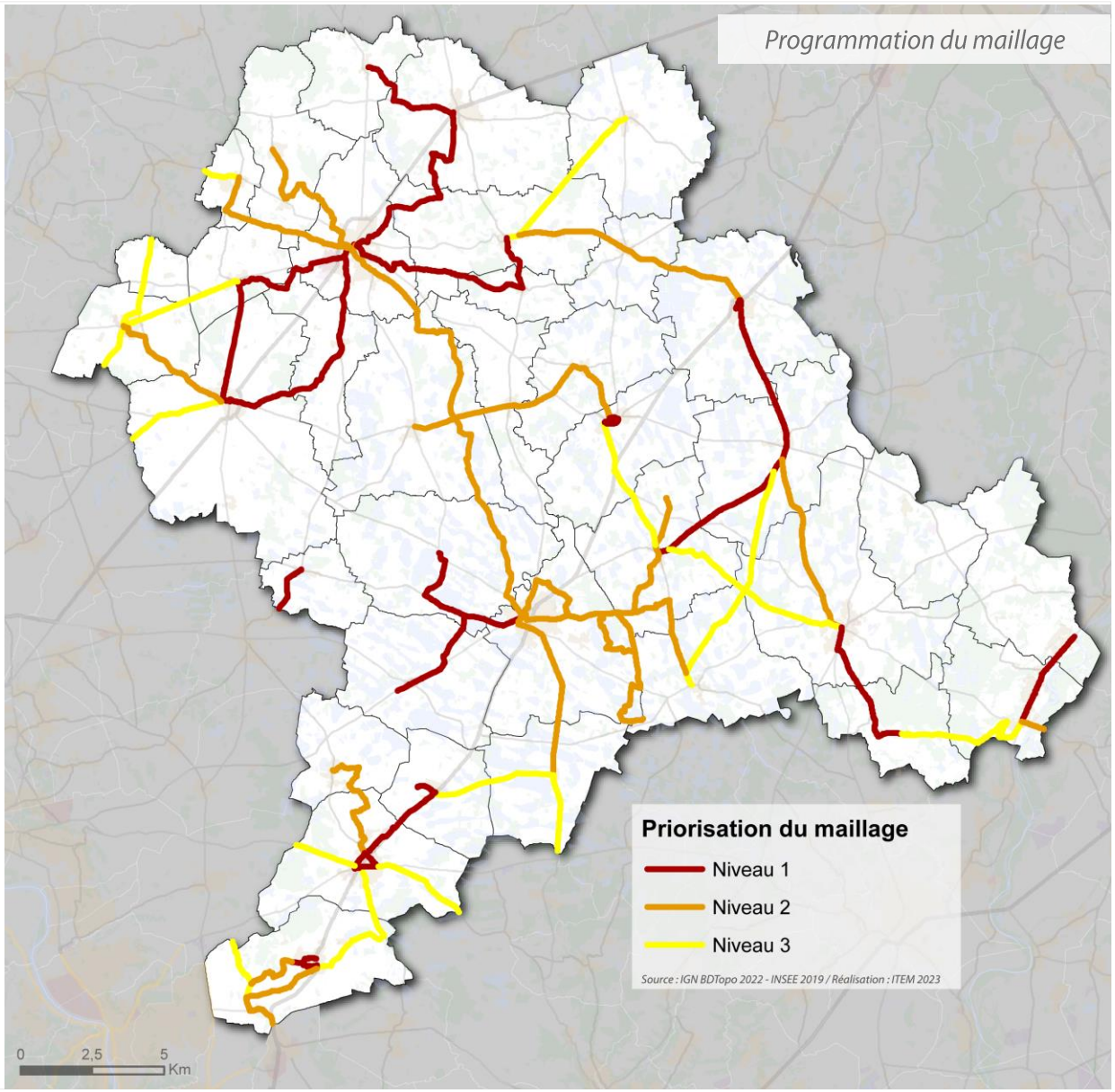
La mise en œuvre du schéma sera le fruit **d'un travail collaboratif avec les gestionnaires** pour définir conjointement une **programmation à court terme** avec la visibilité dont chacun dispose sur les travaux prévus.

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

Détails de l'action

3/ Une proposition de priorisation technique

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.



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

Détails de l'action

4/ Encourager des réflexions sur la restructuration des espaces publics

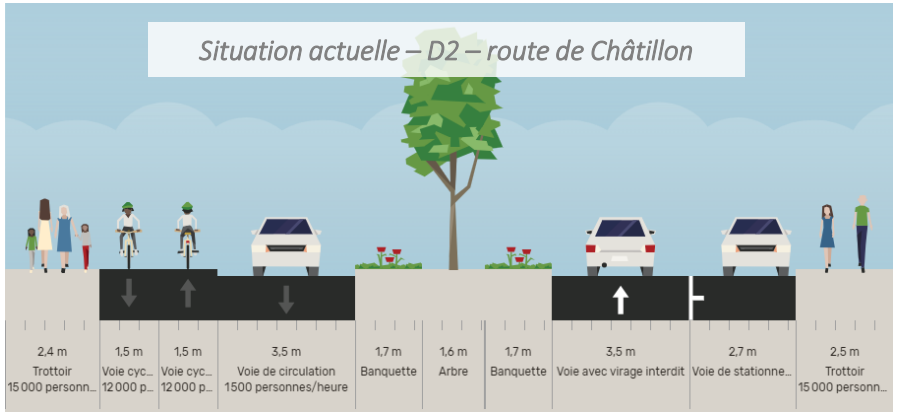
Les piétons, et dans une moindre mesure les cyclistes, sont logiquement les usagers les plus impactés par les distances à parcourir. Le moindre bâti, équipement, voirie constituera un détour. **Une requalification globale de certains espaces permet de répondre aux enjeux collectifs** de transition écologique, adaptation au changement climatique, accessibilité pour tous, … Pour répondre à la multitude de ces enjeux, elle doit impliquer le croisement des disciplines, des échelles et des acteurs pour une meilleure cohérence en matière de développement territorial.

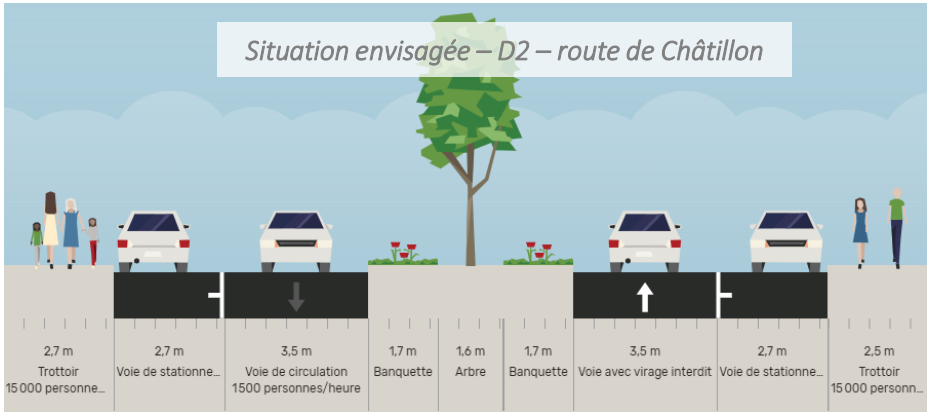
L'objectif est de **rééquilibrer la place accordée à chaque mode dans l'espace public** en traitant l'impact de l'automobile par une pacification, un meilleur partage de la voirie, une réorganisation du plan de circulation, une sécurisation des espaces urbains et une meilleure gestion du stationnement.

Dans l'optique de la réalisation de certains itinéraires, **il s'agira d'anticiper plus largement la requalification de certains espaces.**

<u>Zoom sur la place du Champ de Foire à Châtillon-sur-Chalaronne</u>

Une place de +/- 23 000 m² où, pour le moment, aucune place n'est accordée aux cyclistes.
Le route de Châtillon d'un gabarit de 22 mètres, le stationnement latéral (d'un seul côté des voies) pourrait être utiliser pour créer une piste cyclable bidirectionnelle en continuité le long de la route de Châtillon. Globalement, le profil de la voirie resterait inchangé et la capacité de stationnement quasi-intact.





Action 2 — Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public

Objectif

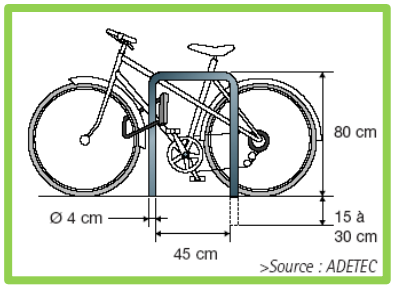
- **Favoriser la pratique cyclable utilitaire sur la CCD en réalisant une augmentation tant quantitative que qualitative du stationnement vélo, sur l'espace public et aux abords des pôles générateurs pour laisser son vélo en toute sécurité**

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, 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

Court terme	Moyen terme	Long terme

Faisabilité

	Simple	Complexe
Technique	1 2 3	
Financière		1 2 3
Coordination des acteurs	1 2 3	

Acteurs	Rôles
CCD	Maître d'ouvrage
Communes	Partenaires techniques (*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 K€, 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

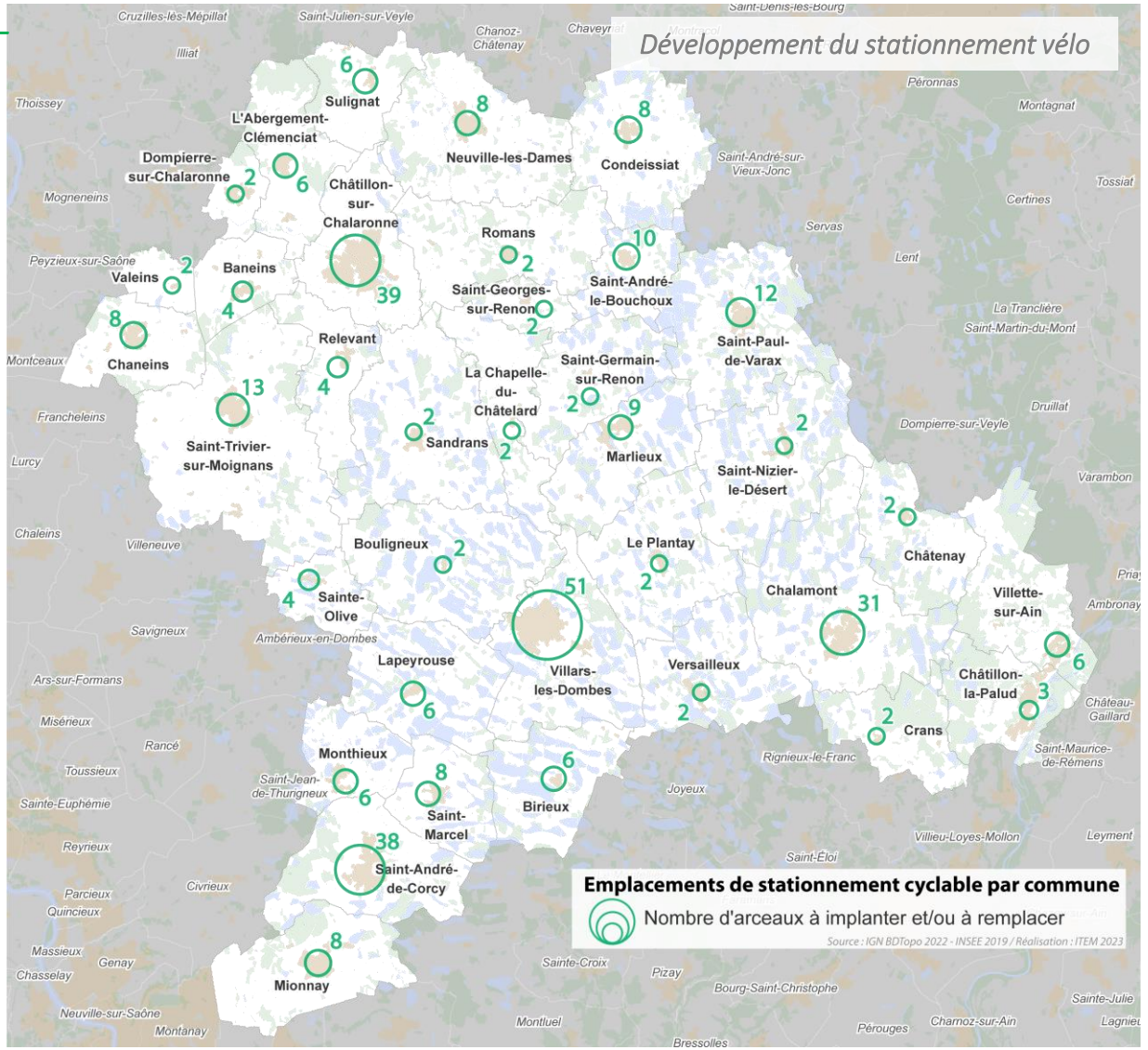
- Nombre de stationnements vélos et taux d'occupation
- Part modale du vélo chez les actifs

Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public

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 anti-vol 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…)*.



Action 2 — Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public

➘ Mesures à mettre en place

Pour longue durée avec des stationnements sécurisés :

Sur les 4 principaux pôles de la CCD, que sont Chalamont, Châtillon-sur-Chalaronne, Saint-André-de-Corcy & Villars-les-Dombes, il serait intéressant **de proposer des consignes résidentielles au niveau des centres-bourgs.** Notamment pour les résidents qui n'ont pas la possibilité de stationner leur vélo dans leur copropriété.

Exemple de consignes résidentielles pour le stationnement de 6 vélos (coût +/-5 K€)

Exemple de consignes pour les gares principales (coût +/- 25 K€)

Pôles à équiper avec mutualisation si très proches (hors écoles ou entreprises dont le stationnement est interne)	Type de stationnement
Gare	3 arceaux abrités et 3 box ou consigne pour gare principale
Arrêt de TC	3 arceaux abrités en centre bourgs ou 3 box / arrêts principaux servant de PEM
Aire de covoiturage	3 box si accessible en vélo
Place / Centre bourgs	3 arceaux
Équipements administratifs	2 arceaux / équipement
Équipements sportifs / loisirs / culturels	4 arceaux / équipement
Commerces de proximité	2 arceaux / 5 commerces
Supermarché	5 arceaux / établissement
Établissements de santé	3 arceaux / établissement

Préconisation pour une vague d'équipement

Exemple de module de 3 box vélos à installer aux gares et aire de covoiturage (coût +/- 5 K€ pour 1 module 3 box)

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

Action 3 — Développer une offre de location VAE moyenne et longue durée

Objectif

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

Planification

Court terme	Moyen terme	Long terme

Faisabilité

	Simple		Complexe
Technique	1	2	3
Financière	1	2	3
Coordination des acteurs	1	2	3

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 €

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 : 2 K€/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 une offre de location VAE moyenne et longue durée

Exemples de tarification

Exemple de tarifs	1 jour	1 semaine	1 mois	3 mois	6 mois	1 an	Commentaires
Communauté de communes du Bassin d'Aubenas (07)				80 €	150 €	260 €	Location au trimestre, dégressif sur l'année
Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche (07)	8 € / 15 €	15 € / 30 €	25 € / 50 €	40 € / 80 €			Tarif réduit pour les demandeurs d'emploi, les personnes bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active et les étudiants
Plateforme mobilité Emploi 37 (location solidaire)	1 €*	10 € / 22 €	30 € / 67 €				Distinction entre : - Tarif subventionné (jeunes de moins de 25 ans, stagiaires, apprentis, bénéficiaires du RSA…) - Tarif classique (retrait de permis, pannes ou vol de véhicules…) * Réservé aux intérimaires dans la limite de 90 jours / an
Atelier MOB sur le Pays d'Alençon (61) (location solidaire)		5 € / 10 €	10 € / 20 €				Tarif réduit : étudiants, demandeurs d'emploi, retraités, personnes bénéficiaires des minimas sociaux, salariés en contrat d'insertion ou contrat aidé
Ploërmel Communauté (56)			30 € / 60 €	60 € / 120 €			Tarif réduit d'octobre à mars inclus
Communauté de communes du Pays de Craon (53)			35 €	80 €	140 €	250 €	Tarifs incluant au moins une maintenance préventive annuelle du vélo, qui comme les retraits et les retours, sont confiés à une entreprise privée Location sous conditions : Avoir + de 18 ans, résider et travailler dans l'EPCI

Action 4 — 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 cheminements 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

Court terme	Moyen terme	Long terme

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 : +/- 5 K€

Suivi des mesures

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

Action 4 — Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux

Détail de l'action :

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 :

En fonction du mode cible à sécuriser et du lieu, différentes réglementations de vitesse existent :

- Les **aires piétonnes,** comme son nom l'indique, dédient l'espace aux piétons et à l'animation urbaine (accès motorisé restreint) ;
- Les **zones de modération de vitesse à règlementation de vitesse à 20 km/h, appelées zone de rencontre**, donnent la priorité aux modes actifs sur la chaussée et favorise la vie locale (rue commerçante en centre-bourg par exemple) ;
- Les **zones de modération de vitesse à règlementation de vitesse à 30 km/h, L30 ou Z30,** établissent un équilibre entre circulation et vie locale.

Condeissiat

Il existe un large panel de dispositifs d'apaisement des vitesses à réaliser selon les configurations locales, les contraintes techniques et financières et les opportunités de travaux. Ces dispositifs se distinguent en 3 types :

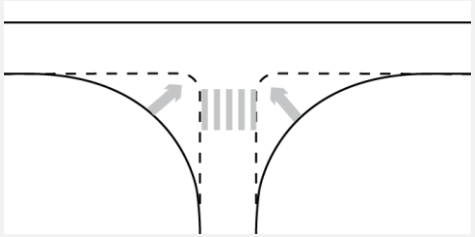
- **Les réductions de largeur de voie** : la réduction physique ou visuelle de la largeur des voies a un effet immédiat sur l'abaissement des vitesses ;
- **Les surélévations de chaussée** ;
- **Les déflexions de trajectoire afin de casser les lignes droites favorables aux vitesses.**

Villars-les-Dombes

Action 4 — Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux

Détail de l'action :

Les aménagements de pacification (1/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les réductions de largeur de voie	Les réductions « physiques » de largeur	L'espace ainsi récupéré pourra être valorisé en faveur des piétons ou des cycles. Il faut toutefois laisser la largeur nécessaire pour les véhicules à gros gabarit (bus, collecte des déchets…).	
	Les réductions « visuelles » de largeur (ou effet paroi)	Le rehaussement d'une bordure, la plantation d'arbustes en bordures de chaussée ou la pose d'un mobilier urbain créent un sentiment d'étroitesse.	
	Les écluses	Dans les voies à doubles sens, la largeur de la chaussée est réduite ponctuellement empêchant le croisement des véhicules. Les écluses doivent prévoir des bypass pour les vélos.	Ecluse avec bypass vélo
	La réduction des rayons de courbure dans les intersections	Elle permet de « fermer » les virages et intersections et d'orthogonaliser les flux. Cet aménagement a l'avantage de diminuer les vitesses aux intersections, de libérer de l'espace pour les piétons, de réaliser des passages piétons plus courts et perpendiculaires au trottoir et de dissuader le transit de véhicules à grand gabarit.	

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

Détail de l'action :

Les aménagements de pacification (2/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les surélévations de chaussée	Les ralentisseurs	Leur usage est réglementé par le décret n°94-447 du 27 mai 1994. Ils doivent être implantés sur des voies à trafic inférieur à 3000 véh./j n'accueillant pas de ligne TC.	
	Les coussins berlinois	Il est intéressant sur les voies empruntées par une ligne régulière de transport en commun mais n'est pas aussi efficace qu'un plateau et peut être contourné par les deux roues motorisées. Son usage n'est pas réglementé ni normé.	
	Les plateaux piétons	D'une longueur supérieure à 10 m, le plateau occupe toute la largeur de la chaussée et recouvre l'ensemble d'une intersection. Ils s'intègrent très bien dans le paysage urbain et facilitent la traversée des piétons. Son usage n'est pas réglementé ni normé.	
	Les trottoirs traversants	Ceux-ci vont plus loin que le plateau et opèrent un renversement des rôles : c'est l'automobiliste qui franchit l'espace du piéton, et non le piéton qui emprunte la chaussée. Ces aménagements sont à réaliser en priorité sur les itinéraires piétons prioritaires et les secteurs à enjeux aux abords de pôles générateurs de déplacements.	

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

Détail de l'action :

Les aménagements de pacification (3/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les déflexions de trajectoire	Les chicanes	Elle modifie le tracé de la voie en créant une sinuosité. Elle peut s'appuyer sur l'architecture. Contrairement à l'écluse, les deux sens de circulation sont maintenus.	
	Les « chicanes-écluses » avec du stationnement longitudinal alterné	La matérialisation du stationnement longitudinal de manière alternée (par exemple en changeant de côté tous les 30 mètres) permet de casser la ligne droite et créer un rétrécissement.	

Action 4 — Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux

Détail de l'action :

Ces aménagements seront à réaliser pour rejoindre, à pied ou à vélo, les aires/arrêts de covoiturage et/ou pôles multimodaux.
Au regard du SDC (action 1) et des actions 8,9 et 10, des aménagements de pacification doivent être mis en place afin de rejoindre les Points de Rencontre des Mobilités, les aires et les arrêts de covoiturage.

Plusieurs cas sont possibles sur le linéaire du SDC :

- Cas 1 : le SDC préconise déjà la mise en place de zones apaisées complétées par des aménagements (plateaux piétons, chicanes …), aucuns aménagements supplémentaires ne sont à prévoir (hors SDC) ;
- Cas 2 : le SDC préconise un aménagement cyclable (type CVCB, voie verte, bande cyclable …), il s'agira de complémenter en proposant des aménagements de pacification pour sécuriser le cheminement des piétons.

Liste des lieux où un développement de la pacification est souhaité :

1. Chalamont – route du Bugey
2. Châtillon-la-Palud – Place du Bief
3. Châtillon-sur-Chalaronne – Place du Champ de Foire (D2)
4. Saint-André-de-Corcy – D82A & gare TER
5. Villars-les-Dombes – rue des Acacias – gare TER
6. Surlignat – grande rue
7. Mionnay – rue principale
8. Saint-Marcel – place de l'Eglise
9. Saint-Trivier-sur-Moignans : place de la mairie
10. Neuville-les-Dames – place du commerce

Le détail des zones à pacifier est à retrouver dans l'annexe n°1 p. 214.

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

Détail de l'action :

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

Rappel législatif et réglementaire :

Article L118-5-1 du code de la voirie routière

Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.

Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.

Article R417-11 du code de la route

I.- Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement :

[…]

8° D'un véhicule motorisé à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclo-mobiles légers et des cycles à pédalage assisté :

[…]

c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet.

Le non-respect de cette règle est puni d'une amende forfaitaire de 135 €.

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

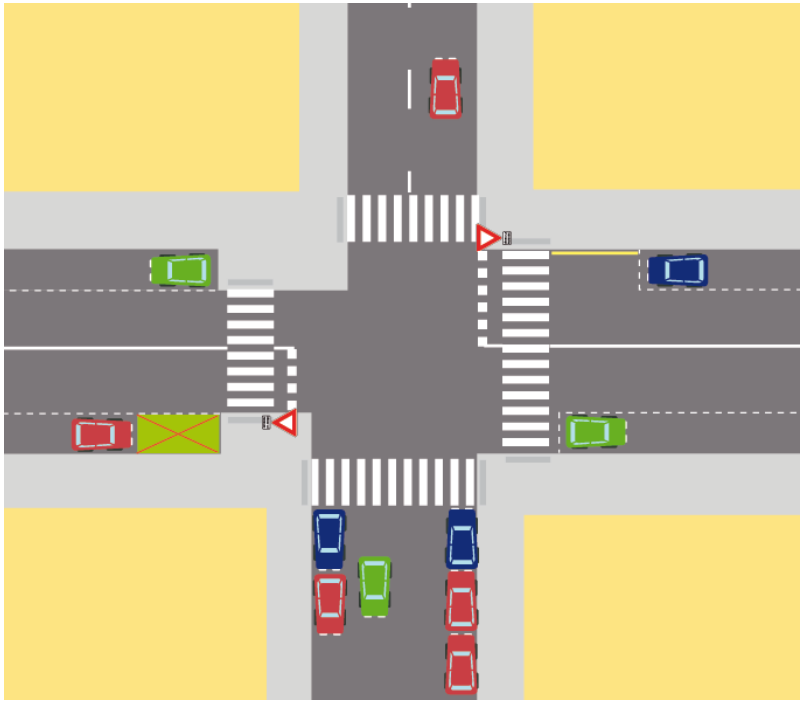
Détail de l'action :

Qu'est-ce qu'un passage piéton aux normes ?

>> l'emplacement à considérer est celui situé du côté d'où vient le premier flux de circulation

Cas des rues à double sens

Cas 2 : pas de stationnement possible dans la rue



Cas 1 : la place en amont a été supprimée au profit d'autres usages (stationnement vélo, végétalisation, etc…)

Cas 3 : une bande jaune interdit l'arrêt et le stationnement sur les 5 mètres en amont

Cas 4 : aucune place n'est matérialisée dans la rue
Ici les véhicules bleus ne respectent pas l'article R417-11 du code de la route

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

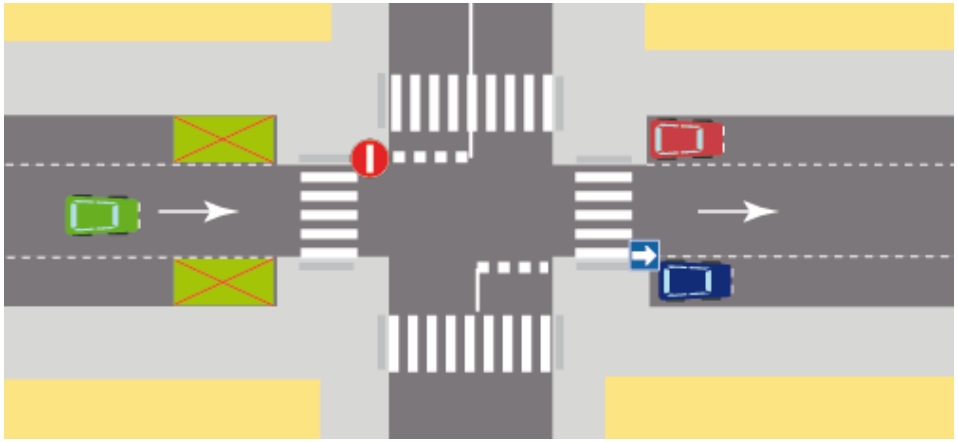
Détail de l'action :

Qu'est-ce qu'un passage piéton aux normes ?

Cas des rues à sens unique

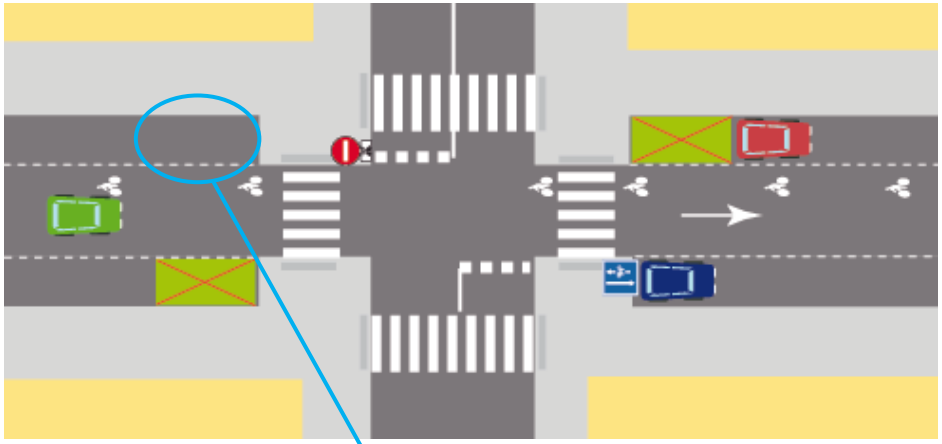
Configuration SANS double sens cyclable

2 places doivent être supprimées



Configuration AVEC double sens cyclable

Le double sens cyclable étant considéré comme un sens de circulation, il faut supprimer la place amont



Le CEREMA recommande aussi de supprimer cette place de stationnement

Action 4 — Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux

Détail de l'action :

Quelques exemples sur le territoire :

Châtillon-sur-Chalaronne

Châtillon-sur-Chalaronne

Villars-les-Dombes

Villars-les-Dombes

Villars-les-Dombes

Chalamont

Action 5 — 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 de 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

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

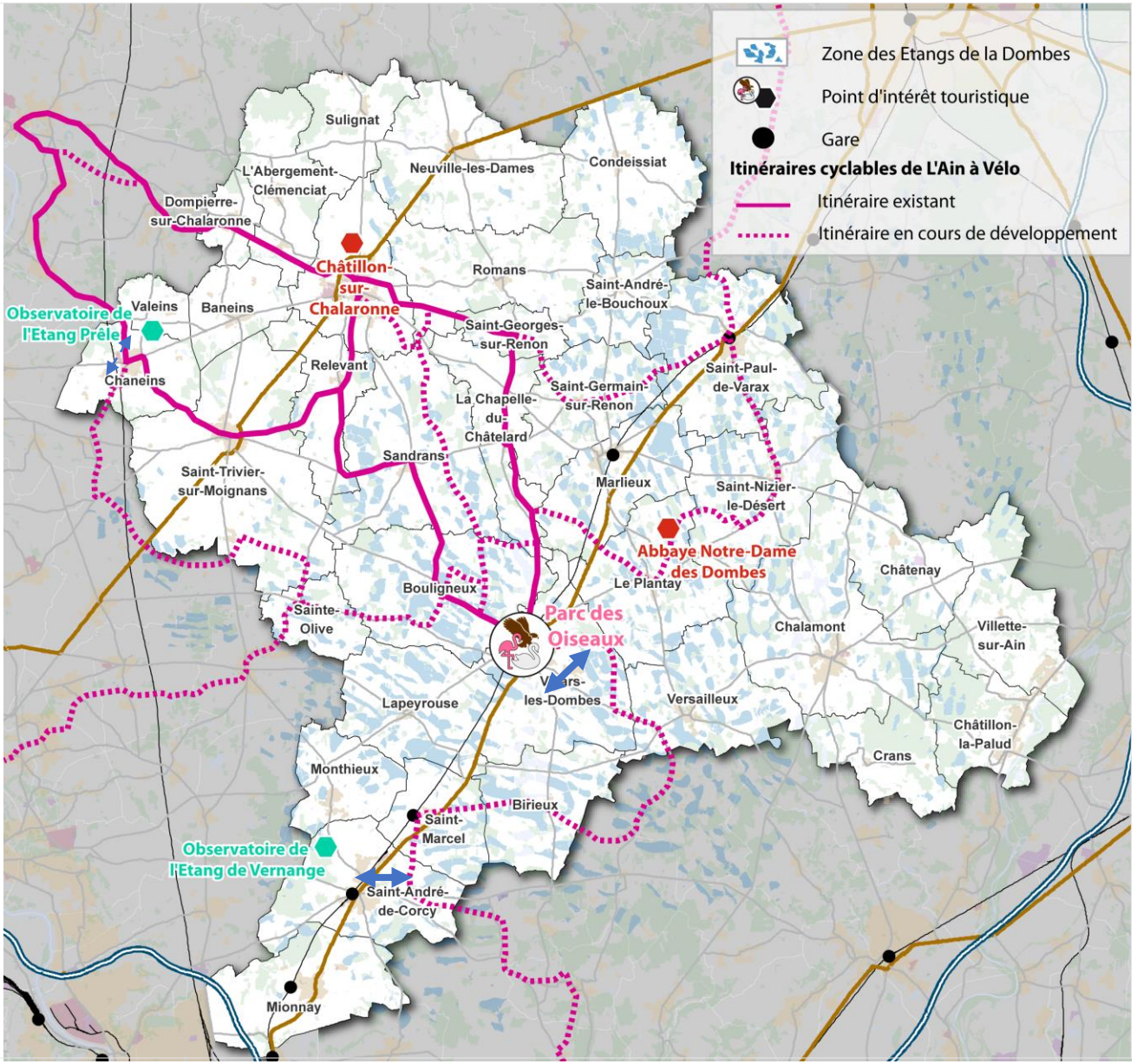
- Nombre de connexions aux pôles touristiques
- Evolution de la fréquentation de l'Ain à vélo

Action 5

Créer une signalisation vélo en direction des principaux pôles touristiques

Mesures à mettre en place

Propositions de liaisons à créer pour relier l'Observatoire de l'Etang Prèle, le Parc des Oiseaux et l'Observatoire de l'Etang de Vernange.



Action 6 — 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

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

Action 7 — 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 n'a pas été retenue à court terme.
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).

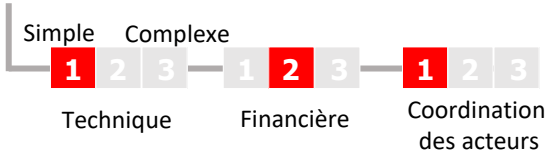
Seules les lignes 1 & 2 du réseau Saônibus et la ligne 4 du réseau Colibri ont suscitées de l'intérêt auprès des participants. Dans le détail, le prolongement des dispositifs de transport pourrait s'articuler de la façon suivante :

- 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 Mionnay, passant par la zone d'activités puis rejoint le centre-bourg (retournement via la rue principale).

Planification

Court terme	Moyen terme	Long terme

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

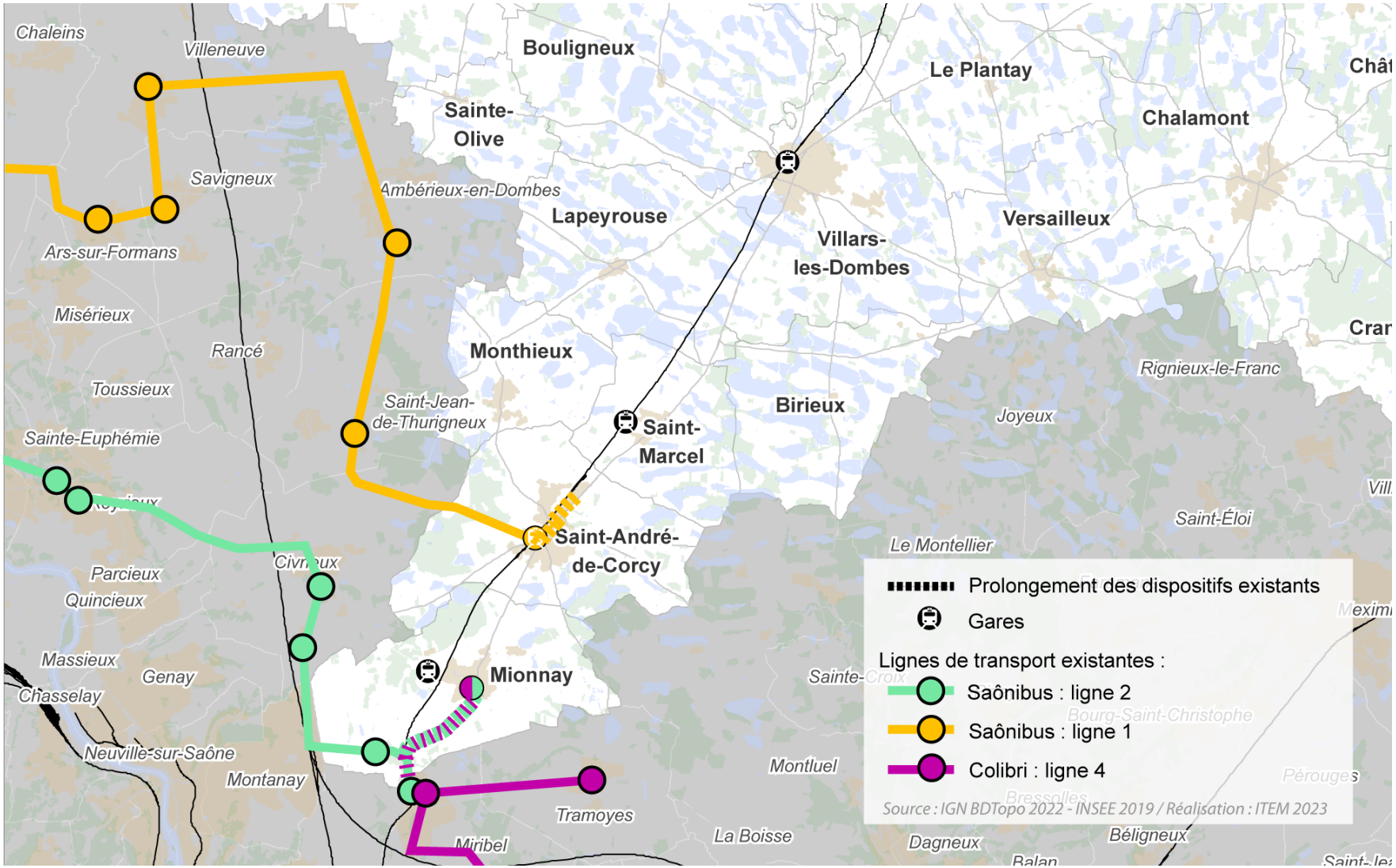
- Evolution de la fréquentation des services
- Taux de déclanchement des lignes de TAD sur le territoire

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

Détail de l'action

Cartographie des lignes actuelles et des prolongements proposés :

Prolongement des dispositifs de transport sur la CCD



Action 7 — Engager des discussions avec les EPCI voisin pour le prolongement de leurs dispositifs de transport

Détail 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 Échets 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.

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

Détail de l'action

Prolongement des lignes en détail :

Prolongement de la ligne 2 du réseau Saônibus

Prolongement de la ligne 1 du réseau Saônibus et de la ligne 4 du réseau Colibri

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.**

Action 8 — 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 :

Visible
Depuis un axe fréquenté

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

Facile d'accès
Dans les 2 sens de circulation

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 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

Court terme	Moyen terme	Long terme

Faisabilité

	Simple		Complexe
Technique	1 2 **3**		
Financière	1 2 **3**		
Coordination des acteurs	1 **2** 3		

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

+/- 147 K€ pour la création et l'aménagement des 10 aires
+/- 6 K€ pour la signalisation de places de covoiturage sur les PRM

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

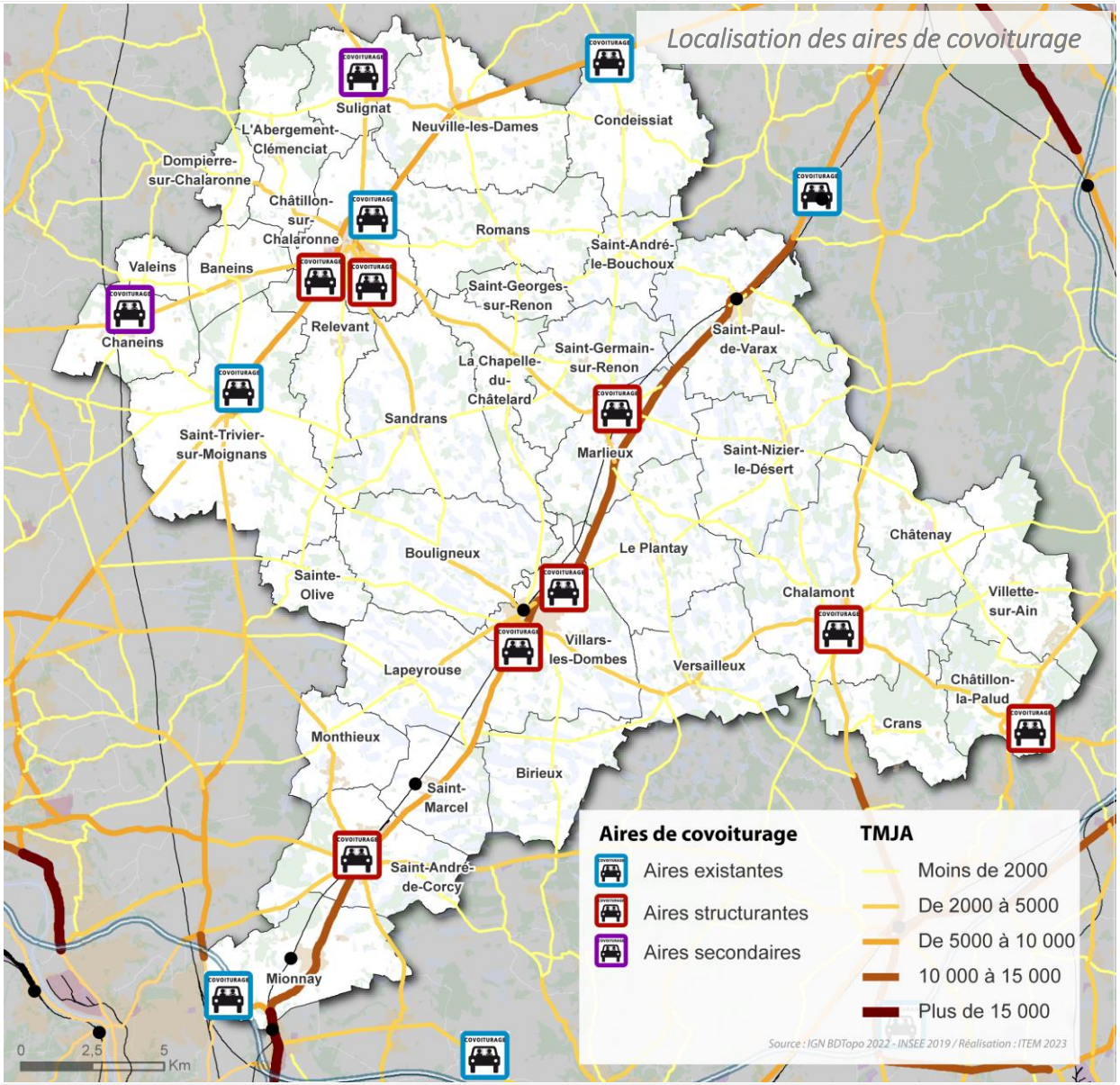
Détails de l'action

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).



Action 8

Densifier le maillage d'aires de covoiturage

Détails de l'action

Les aires structurantes

N°	Aire structurante	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
1	**Chalamont** - route du Bugey		5 places	A signaler	Aménagement de l'aire : +/- 250 €/place Jalonnement de l'aire : 2 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € **Total estimé : +/- 5 250 €**
2	**Châtillon-la-Palud** Place du Bief		7 places	A signaler	Aménagement de l'aire : +/- 250 €/place Jalonnement de l'aire : 2 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € **Total estimé : +/- 5 750 €**
3	**Châtillon-sur-Chalaronne –** Secteur ouest		15 places	A définir	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.

Action 8 — Densifier le maillage d'aires de covoiturage

Détails de l'action

N°	Aire structurante	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
4	**Châtillon-sur-Chalaronne** – Rue des Peupliers - Parking de la piscine		15 places	A signaler	Aménagement de l'aire : +/- 250 €/place Jalonnement de l'aire : 2 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total estimé : +/- 7 750 €
5	**Marlieux** - D7, à proximité du passage à niveau		9 places	A signaler	Aménagement de l'aire : +/- 1 000 €/place Jalonnement de l'aire : 2 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € **Total estimé : +/- 13 000 €**
6	**Saint-André-de-Corcy** D82A - Parking Tennis Club		20 places	A créer	Aménagement de l'aire : +/- 1 000 €/place Jalonnement de l'aire : 2 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € **Total estimé : +/- 24 000 €**

Action 8 — 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 : 2 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € **Total estimé : +/- 74 000 €**
8	Villars-les-Dombes Parc des Oiseaux		20 places	A signaler	Aménagement de l'aire : +/- 250€/place Jalonnement de l'aire : 2 000 € **Total estimé : +/- 7 000 €** 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.

Les schémas détaillés d'aménagements des aires de covoiturage sont à retrouver dans l'annexe 2 p.221 .

Action 8

Densifier le maillage d'aires de covoiturage

Détails de l'action

Les aires secondaires :

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

Action 8 — 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	**Châtillon-sur-Chalaronne** Champ de Foire 	5 places	Places à signaler	Signalisation des places : +/- 100 €/place Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € inclus dans l'action 10 **Total estimé: +/- 1 500 €** (hors arceaux vélo)
12	**Mionnay** Rue Principale 	3 places	Places à signaler	Signalisation des places : +/- 100 €/place Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € inclus dans l'action 10 **Total estimé: +/- 1 300 €** (hors arceaux vélo)
13	**Saint-André-de-Corcy** Gare TER 	5 places	Places à signaler	Signalisation des places : +/- 100 €/place Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € inclus dans l'action 10 **Total estimé: +/- 1 500 €** (hors arceaux vélo)
15	**Villars-les-Dombes** Gare TER 	5 places	Places à signaler	Signalisation des places : +/- 100 €/place Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € inclus dans l'action 10 **Total estimé: +/- 1 500 €** (hors arceaux vélo)

Action 9 — Développer le covoiturage au quotidien

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

1/ Développer et encourager le recours au covoiturage via les solutions existantes : +/- 5 000 € pour la promotion d'un des dispositifs

2/ 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

Action 8 — Densifier le maillage d'aires de covoiturage

Détails de l'action

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

MOV'ICI	Rézo-Mobicoop	Karos
La plateforme (ou via l'application mobile) met en lien gratuitement les personnes souhaitant partager leurs trajets. Les communautés permettent de regrouper les personnes partageant les mêmes intérêts (entreprises, zones d'activités, collectivités …). Un partenariat est mis en place avec les collectivités locales motrices afin de promouvoir ce service et ainsi favoriser le covoiturage dans la Région AURA.	La coopérative de la mobilité partagée développe une offre aussi bien de type auto-stop organisé (avec mise en relation par l'application ou à des arrêts matérialisés) que du covoiturage tous motifs…	Cette solution est plutôt spécialisée dans le covoiturage domicile-travail (mais aussi déplacements courts), avec une mise en relation des usagers ayant des trajets et des horaires similaires. L'application est capable de faire des propositions de trajet en intermodalité et les usagers se partagent les frais via l'application.

Développer le covoiturage au quotidien

Détail de l'action :

2/ Mettre en place des lignes de covoiturage dynamique

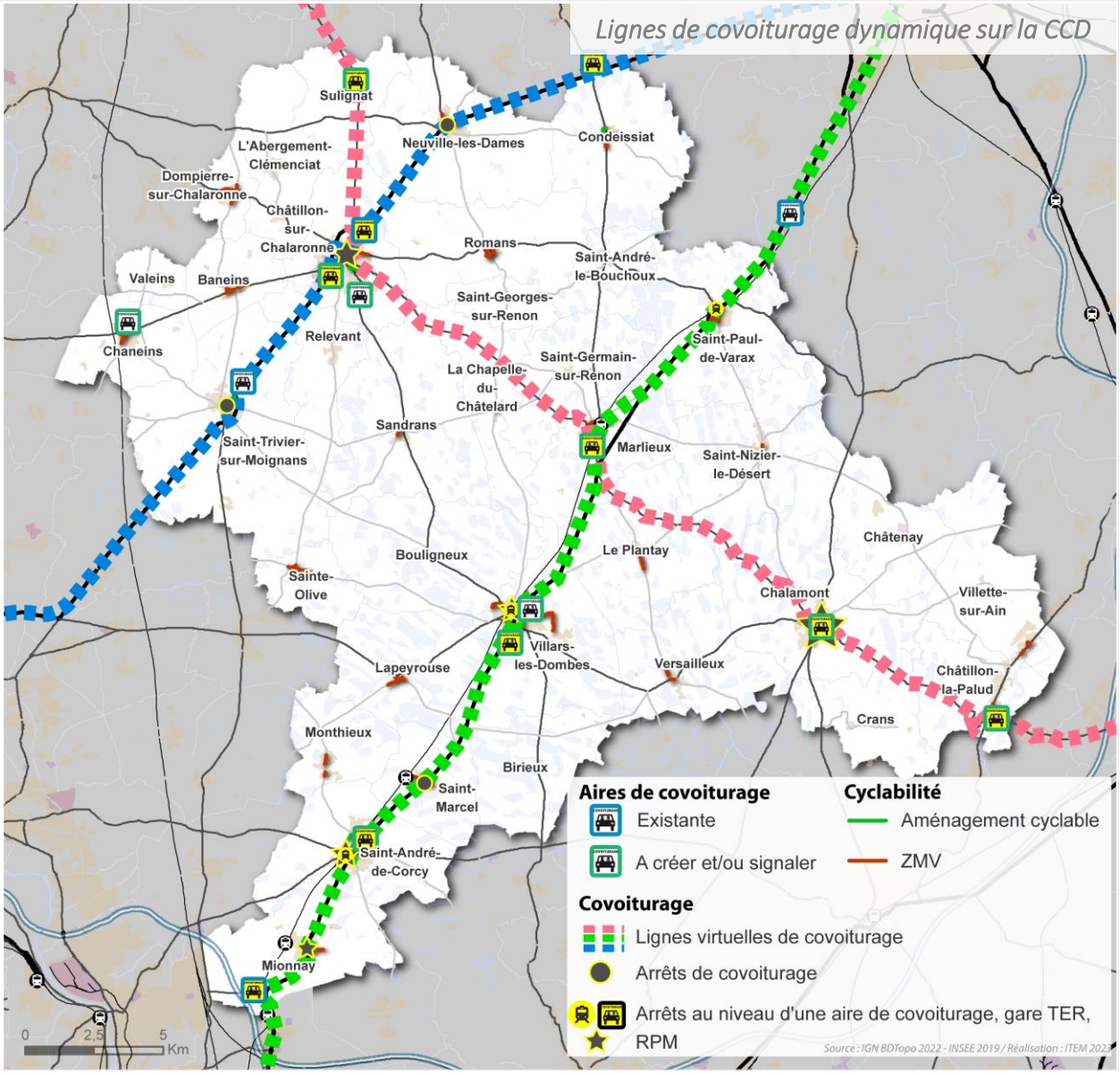
Trois lignes de covoiturage dynamique envisagées sur la CCD :

- 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)*.

Lignes de covoiturage dynamique sur la CCD



Développer le covoiturage au quotidien

Détail de l'action :

Détail & localisation des arrêts à matérialiser :

N°	Communes	Localisation de l'arrêt	Lignes de covoiturage concernées	Type d'arrêt
1	Chalamont	Aire de Covoiturage –Route du Bugey	L1	Point de rencontre des Mobilités
2	Chatillon-la-Palud	Place du Bief	L1	Aire de covoiturage
11	Châtillon-sur-Chalaronne	Champ de Foire	L1 / L2	Point de rencontre des Mobilités
3	Châtillon-sur-Chalaronne	Aire de Covoiturage –à définir	L1 / L2	Aire de covoiturage
-	Châtillon-sur-Chalaronne	Aire de covoiturage – Bel Air	L2	Aire de covoiturage existante
-	Chaveyriat (hors territoire)	Aire de Covoiturage – D936	L2	Aire de covoiturage existante
5	Marlieux	Aire de Covoiturage – D7	L1 / L3	Aire de covoiturage
-	Mionnay	Aire de Covoiturage – ZAC Mionnay	L3	Aire de covoiturage existante
12	Mionnay	Rue Principale	L3	Point de rencontre des Mobilités
-	Neuville-les-Dames	Place du Commerce	L2	Arrêt de covoiturage à signaler
8	Saint-André-de-Corcy	Aire de Covoiturage – Parc des Oiseaux	L3	Aire de covoiturage
13	Saint-André-de-Corcy	Gare TER	L3	Point de rencontre des Mobilités
-	Saint-Marcel	Place de l'Eglise	L3	Arrêt de covoiturage à signaler
-	Saint-Paul-de-Varax	Gare TER	L3	Arrêt de covoiturage à signaler
-	Saint-Trivier-sur-Moignans	Place de la mairie	L2	Arrêt de covoiturage à signaler
10	Sulignat	Parking de l'école et de la salle polyvalente	L1	Arrêt de covoiturage
14	Villars-les-Dombes	Gare TER	L1 / L3	Point de rencontre des Mobilités
8	Villars-les-Dombes	Aire de Covoiturage – Parc des Oiseaux	L3	Aire de covoiturage

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.

Action 10 — 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

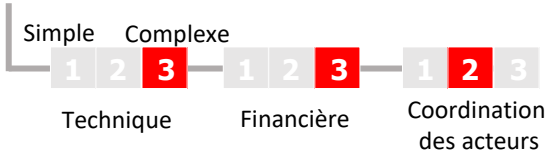
Places de covoiturage

Stationnements vélo

Planification

Court terme	Moyen terme	Long terme

Faisabilité



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

Coûts potentiels

+/- 38 K€ pour l'aménagement des 5 PRM

Suivi des mesures

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

Action 10 — 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	Signalisation des places de covoiturage à prévoir	Point d'arrêt à prévoir	A prévoir
11	Châtillon-sur-Chalaronne	Champ de Foire	Prévoir 5 arceaux abrités			
12	Mionnay	Rue Principale				
13	Saint-André-de-Corcy	Gare TER				
14	Villars-les-Dombes	Gare TER				
Coût total			2 K€ par abri **Soit 8k€**	**Coût inclus action 8**	**Coût inclus dans l'action 9**	6 K€ par PRM **Soit 30k€**

Action 11 — 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 multi-support 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

Court terme	Moyen terme	Long terme

Faisabilité

	Simple	Complexe	
Technique	**1** 2 3		
Financière		**1** 2 3	
Coordination des acteurs			**1** 2 3

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

Action 11 — Créer un répertoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité

Zooms sur des exemples

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	*non*	*non*	*non*	*Page d'accueil avec menu*
Nombre de pages / format	11 pages / format A4	11 pages / format A4	9 pages / format A4	8 sous menus
Présentation du territoire	*non*	*non*	*Oui avec carte de l'offre*	*non*
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 négatif, 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	*Oui (dont plan vélo, plan TC local et plan avec liaisons extérieures)*	*Oui (mais schématique avec plan vélo, plan lignes TC)*	*Oui avec un plan de l'offre multimodale sur une double page*	*Non – juste plan de l'offre TC*
Grille / détail des horaires précis	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	*Non renvoi sur autre site alors que le téléchargement serait aisé*
Comparatif (tarif, temps, ...) entre les modes	*Non*	*Non*	*Oui*	*Renvoi sur le calculateur régional*
Sensibilisation	*Très limitée*	*Très limitée*	*Oui*	*Non*
A qui s'adresser pour en savoir plus ?	*Oui (nombreux contacts et renvoi web)*	*Oui (nombreux contacts et renvoi web)*	*Oui (nombreux contacts et renvoi web)*	*Oui (téléphone conseiller en mobilité et renvoi web)*
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.	-

Action 12 — Organiser des événements pour sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité

Objectif

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

Planification

Court terme	Moyen terme	Long terme

Faisabilité

	Simple	Complexe
Technique	1	2 3
Financière	1	2 3
Coordination des acteurs	1	2 3

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 nouveau 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 (essaie 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 ;

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

1. **Organisation d'évènement festif suivant l'ampleur de la manifestation** : +/- 15 K€
2. **Challenge mobilité** : +/- 3 500 € pour la communication et impression + dotation du challenge de 5 000 €
3. **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)
4. **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€

Action 12 — Organiser des événements pour sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité

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'école. 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, …).

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.

Suivi des mesures

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

Action 12 — Organiser des événements pour sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité

Exemples d'animations

Fête du Vélo à Fontenay-le-Comte
(dép 85 – 13 600 habitants)

Au programme :

- Défi vélo ;
- Circuit vélo avec accompagnement ;
- Ateliers de réparation de vélos et de prévention routière;
- Stand d'informations et de présentation de l'avancée de l'étude du Schéma cyclable.

Exemple d'atelier de remise en selle sur la CC Pays des Herbiers
(dép 85 – 8 communes - 30 131 habitants)

L'association Prévention Routière 85, en partenariat avec la CIAS du Pays des Herbiers, organise des initiations au VAE pour circuler en toute sécurité. Cet apprentissage est gratuit, réservé au plus de 60 ans, résidant sur l'une des 8 communes.

Fête de la mobilité à Baume-les-Dames
(dép 25 – 5 200 habitants)

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 …

Exemple de programme Ecomobilité scolaire
sur la CC Val d'Ille-Aubigné
(19 communes – 37 482 habitants)

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 prises en charge par l'intercommunalité, l'ADEME et le programme CEE.

Action 13 — 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.

Planification

Court terme	Moyen terme	Long terme

Faisabilité

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.

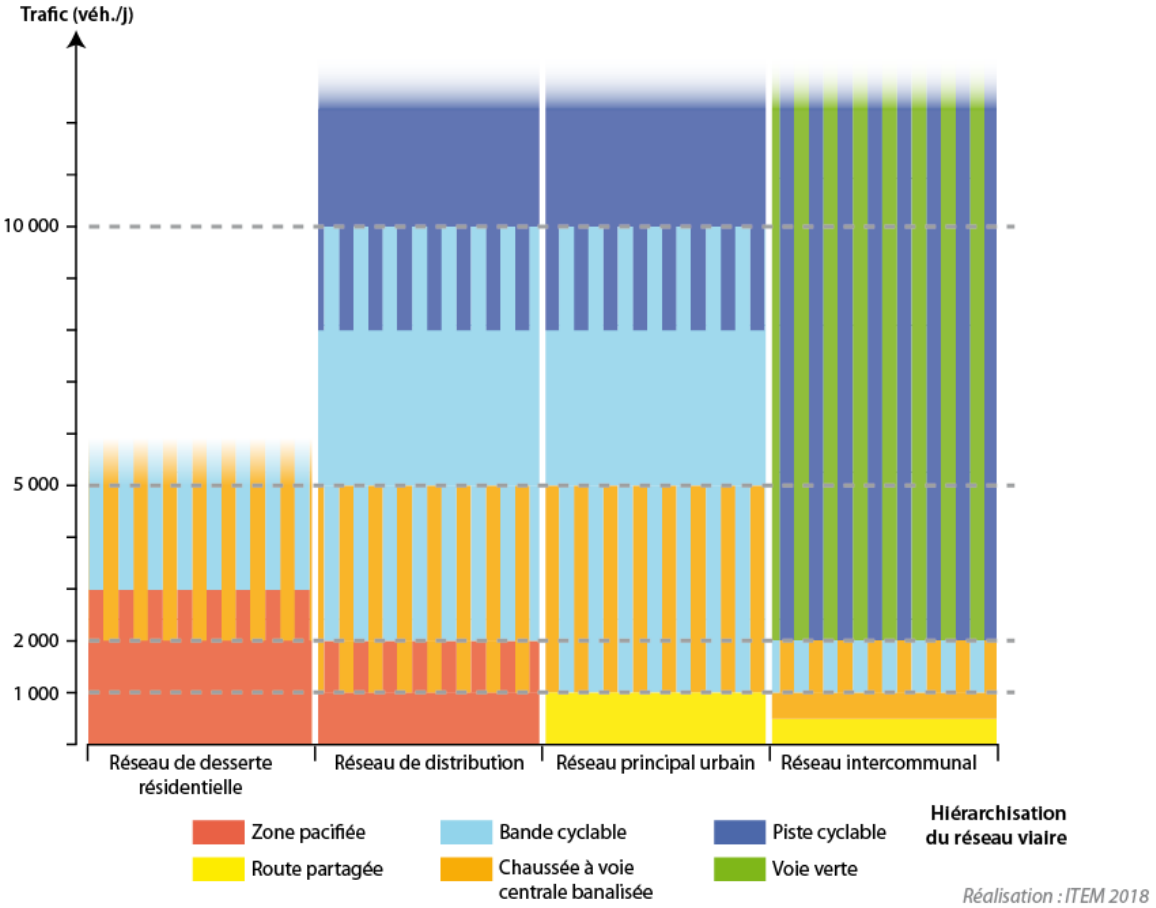
Suivi des mesures

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

3. Le schéma directeur cyclable intercommunal

Rappel sur les typologies d'aménagement

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



Pour une liaison intercommunale, il peut s'agir :

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

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

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

Détail des principaux types d'aménagements cyclables (I)

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

Détail des principaux types d'aménagements cyclables (II)

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

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

Méthodologie de chiffrage des itinéraires

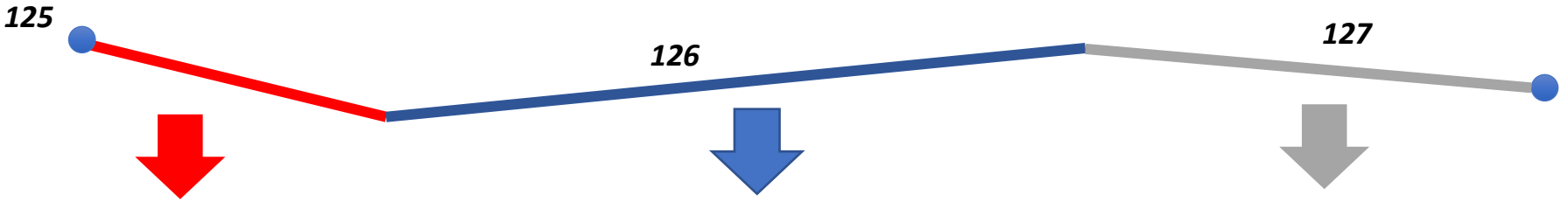
Un maillage découpé en tronçons, eux-mêmes découpés en tronçons de voirie…

- 49 itinéraires définis et détaillés en 314 tronçons

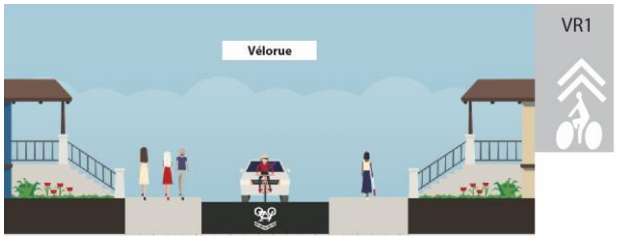
Pour chacun des tronçons, une préconisation a été faite en lien avec le potentiel, le trafic, le profil.

Exemple :

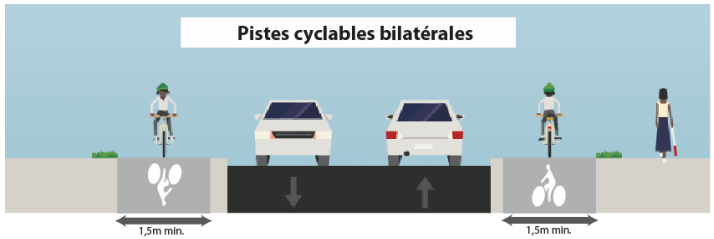
3 tronçons de voirie distincts et 3 préconisations d'aménagement



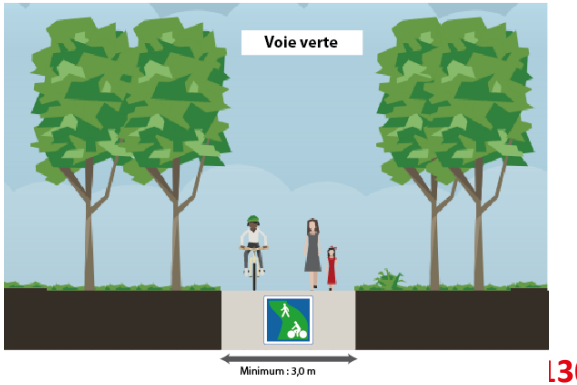
Aménagement préconisé : Vélorue



Aménagement préconisé : Pistes cyclables



Aménagement préconisé : Voie verte



Trois grandes familles d'aménagement

Les aménagements en site propre

Piste cyclable, voie verte, ,
route partagée à accès restreint…

Les aménagements sur chaussée

Bande cyclable, chaucidou

Les aménagements partagés

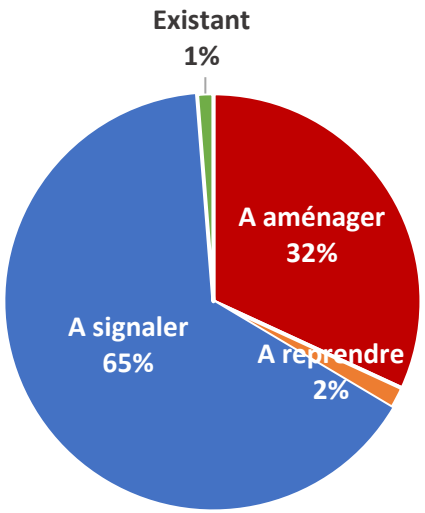
Zone 30, Zone de rencontre,
Vélorue, double sens cyclable…

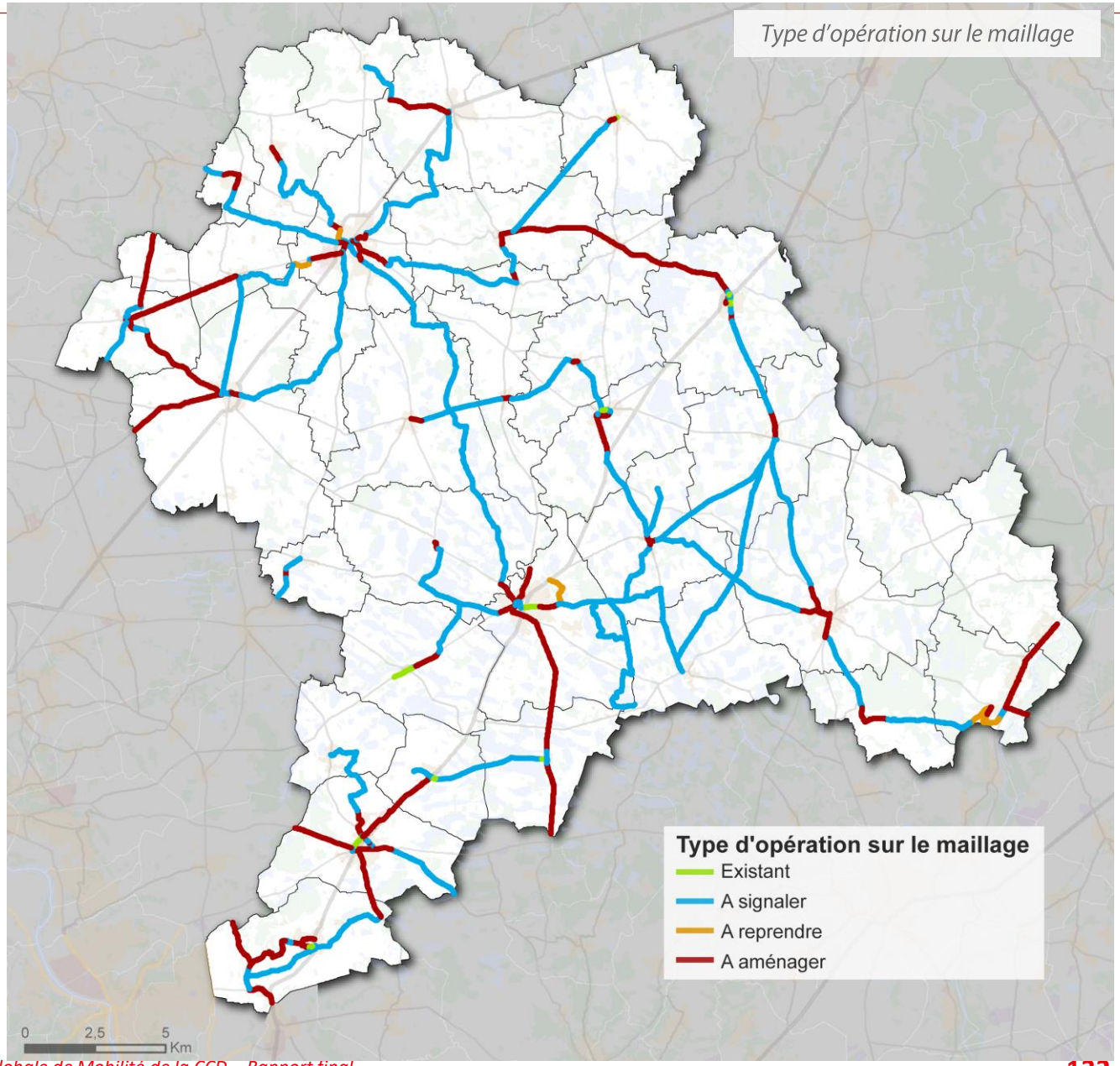
La recherche d'un juste milieu entre aménagements adaptés et pragmatisme financier, mais la nécessité de sécuriser les déplacements sur certains axes induit des investissements lourds.

Des niveaux d'intervention différenciés sur le maillage

Sur les 244 km projetés :

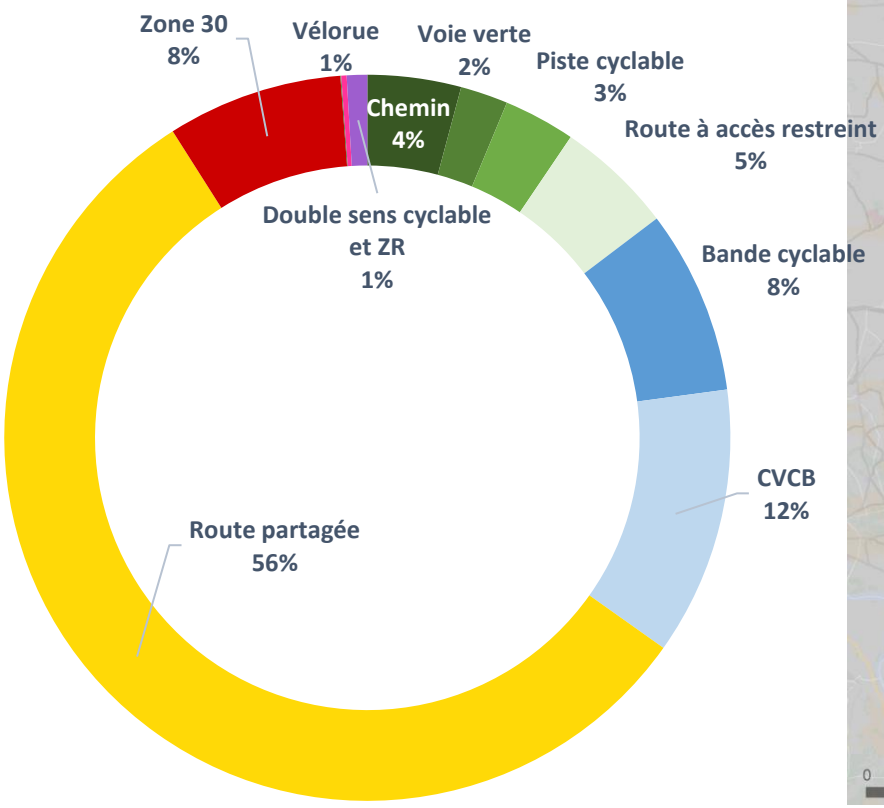
- **3** km s'appuient sur des aménagements existants ;
- 77,50 km sont à créer : un nouvel aménagement ou une pacification est à réaliser ;
- 4 km sont des aménagements existants mais qui nécessitent une reprise ;
- 158,50 km nécessitent simplement l'implantation d'une signalisation et d'un jalonnement, sans travaux d'infrastructure ;

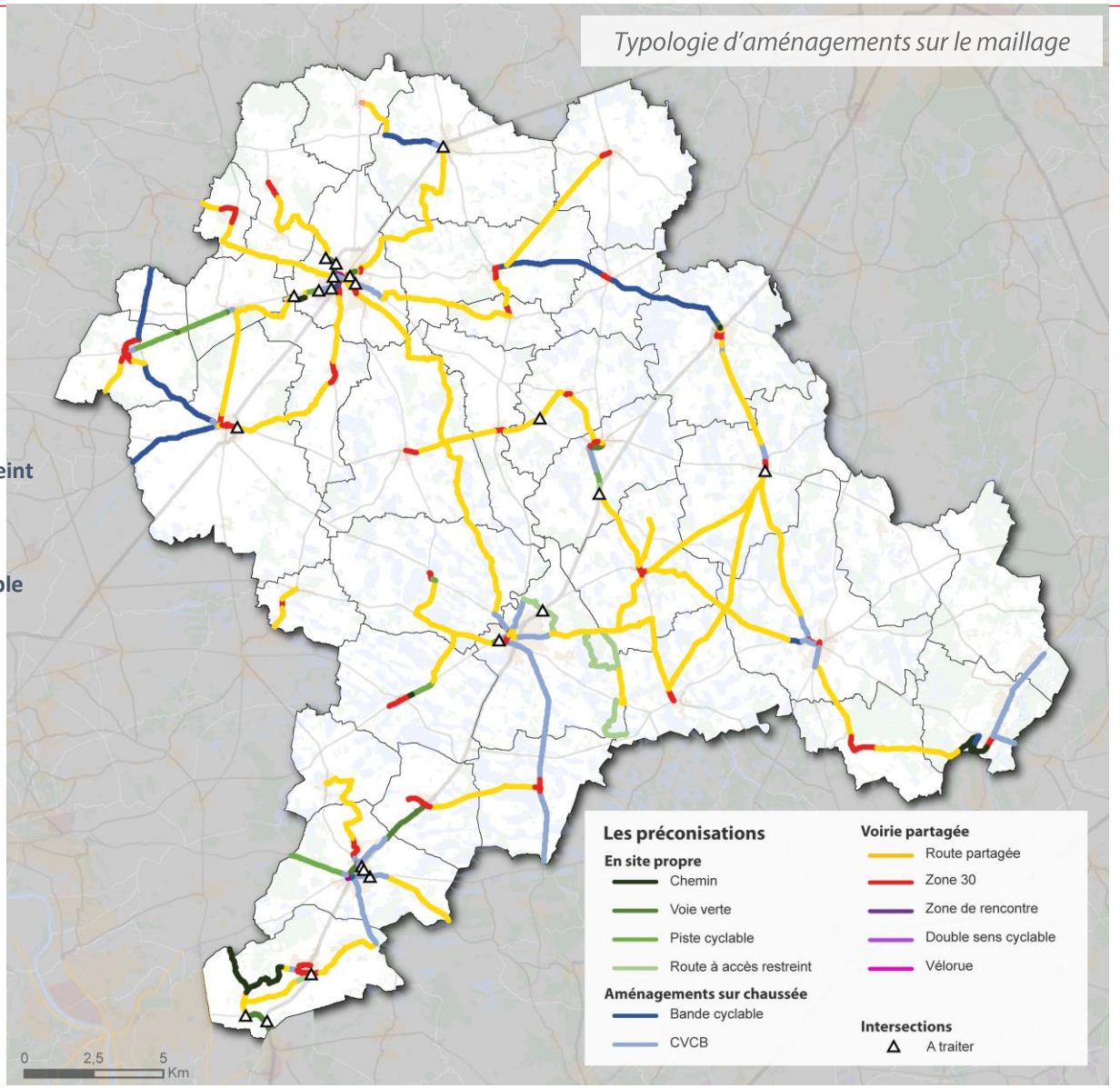




La synthèse des préconisations d'aménagements

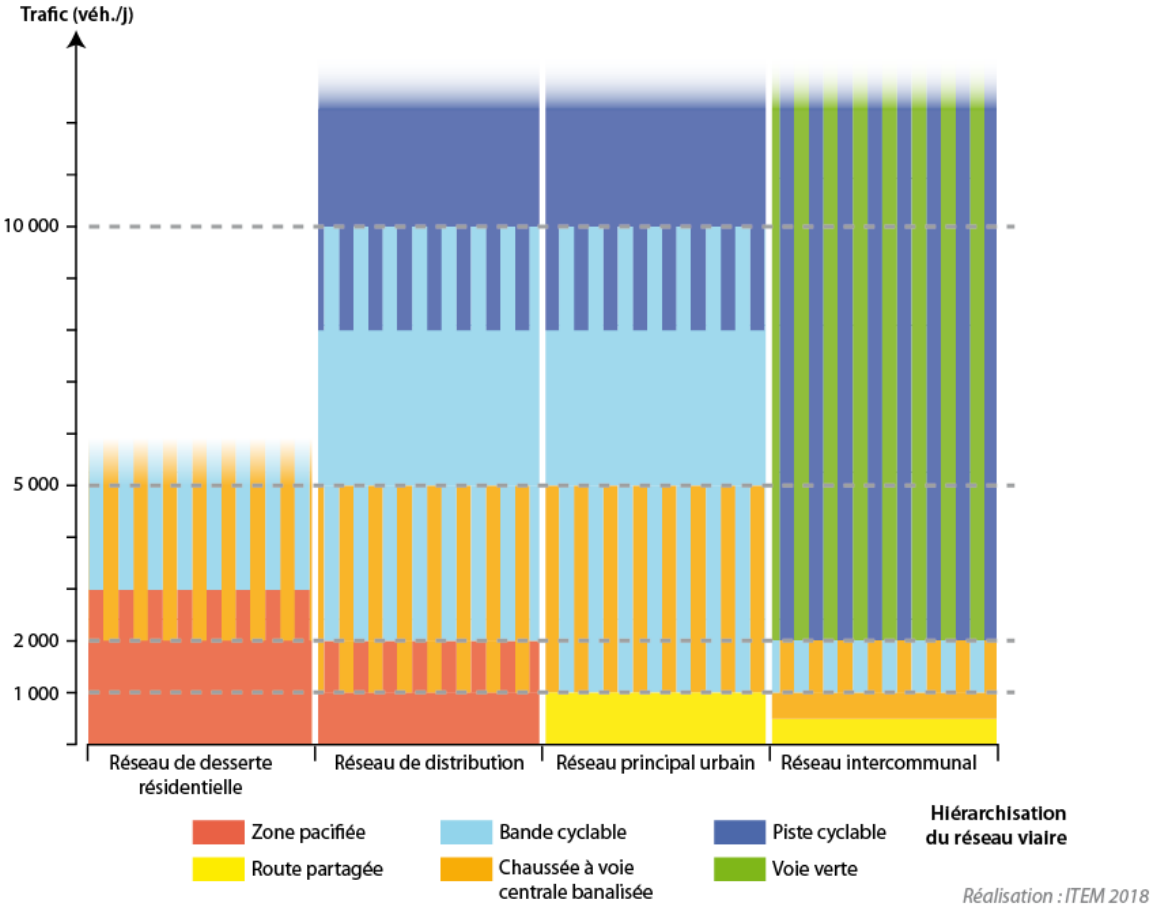
Aménagements en site propre	Aménagements sur chaussée	Aménagements partagés
29 km **12 %**	51 km **21 %**	164 km **67 %**





Rappel sur les typologies d'aménagement

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



Pour une liaison intercommunale, il peut s'agir :

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

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

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

Détail des principaux types d'aménagements cyclables (I)

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

Détail des principaux types d'aménagements cyclables (II)

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

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

Méthodologie de chiffrage des itinéraires

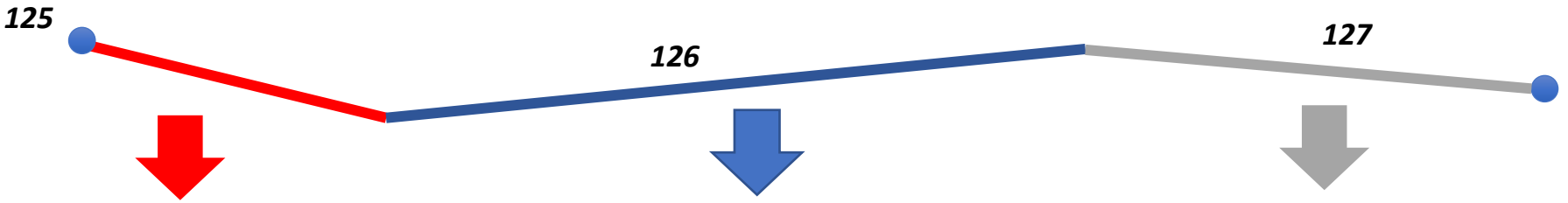
Un maillage découpé en tronçons, eux-mêmes découpés en tronçons de voirie…

- 49 itinéraires définis et détaillés en 314 tronçons

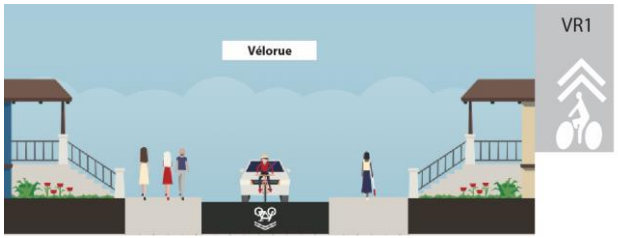
Pour chacun des tronçons, une préconisation a été faite en lien avec le potentiel, le trafic, le profil.

Exemple :

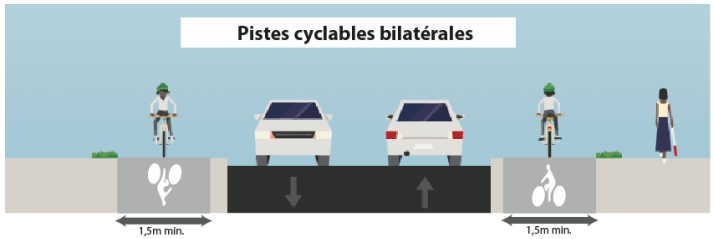
3 tronçons de voirie distincts et 3 préconisations d'aménagement



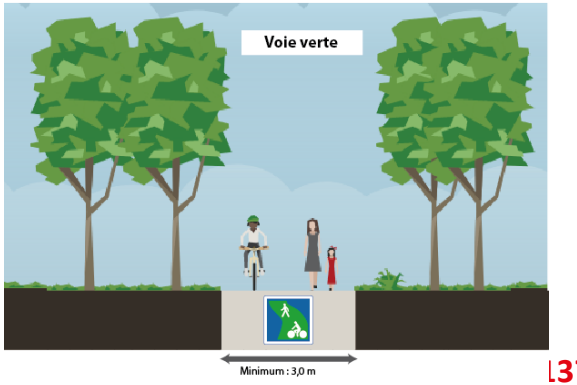
Aménagement préconisé : Vélorue



Aménagement préconisé : Pistes cyclables



Aménagement préconisé : Voie verte



Trois grandes familles d'aménagement

Les aménagements en site propre

Piste cyclable, voie verte, ,
route partagée à accès restreint…

Les aménagements sur chaussée

Bande cyclable, chaucidou

Les aménagements partagés

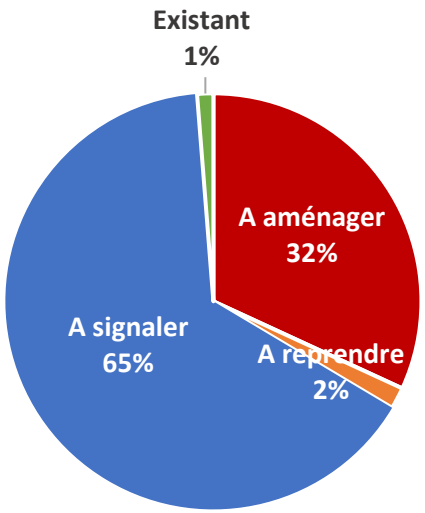
Zone 30, Zone de rencontre,
Vélorue, double sens cyclable…

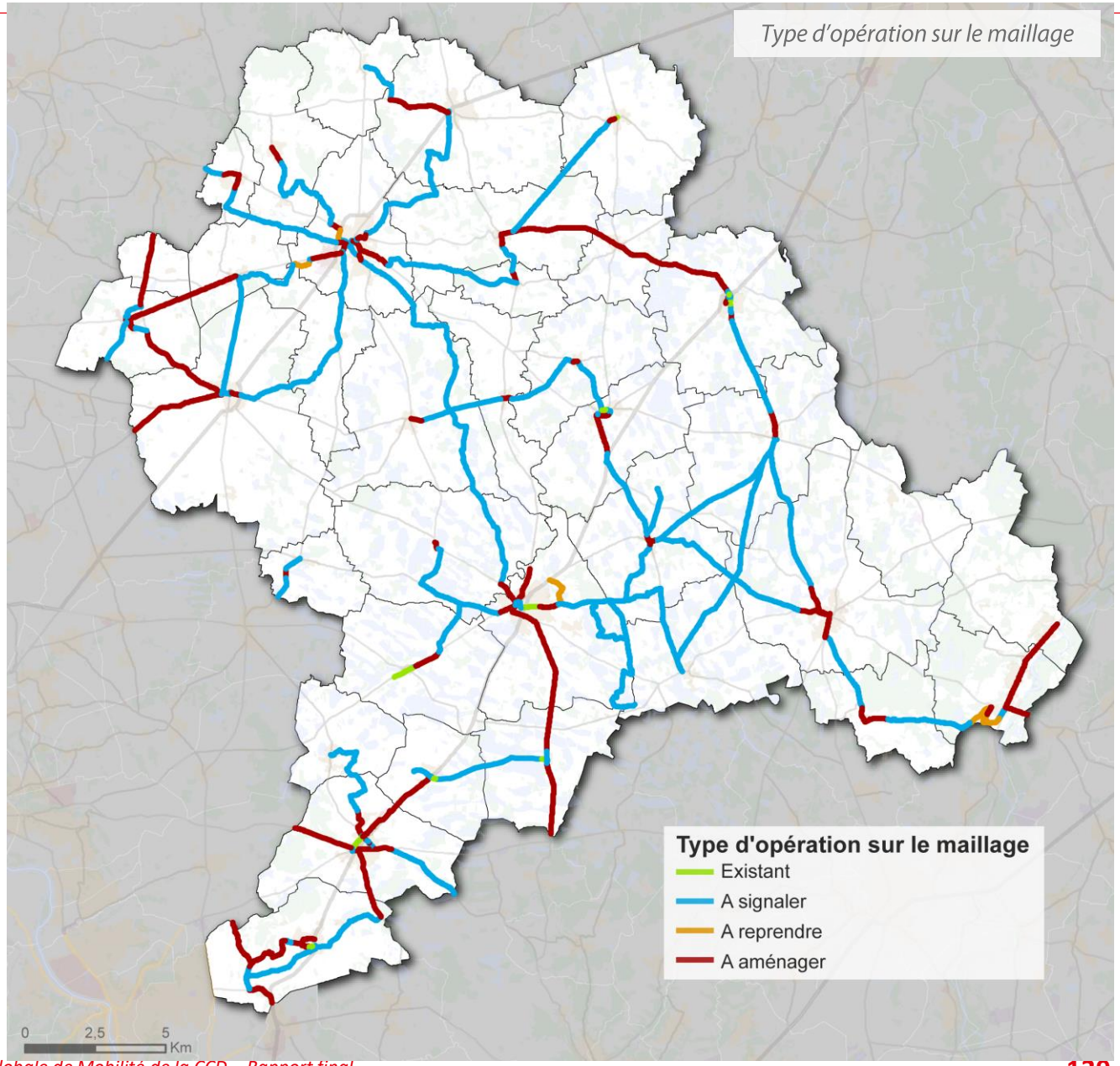
La recherche d'un juste milieu entre aménagements adaptés et pragmatisme financier, mais la nécessité de sécuriser les déplacements sur certains axes induit des investissements lourds.

Des niveaux d'intervention différenciés sur le maillage

Sur les 244 km projetés :

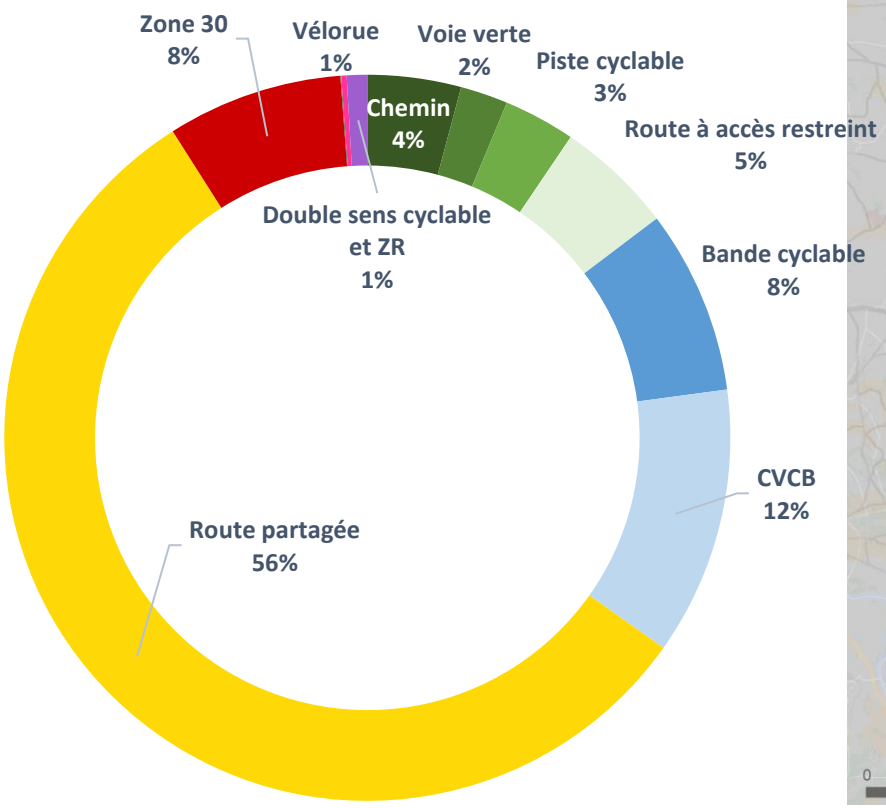
- **3** km s'appuient sur des aménagements existants ;
- 77,50 km sont à créer : un nouvel aménagement ou une pacification est à réaliser ;
- 4 km sont des aménagements existants mais qui nécessitent une reprise ;
- 158,50 km nécessitent simplement l'implantation d'une signalisation et d'un jalonnement, sans travaux d'infrastructure ;

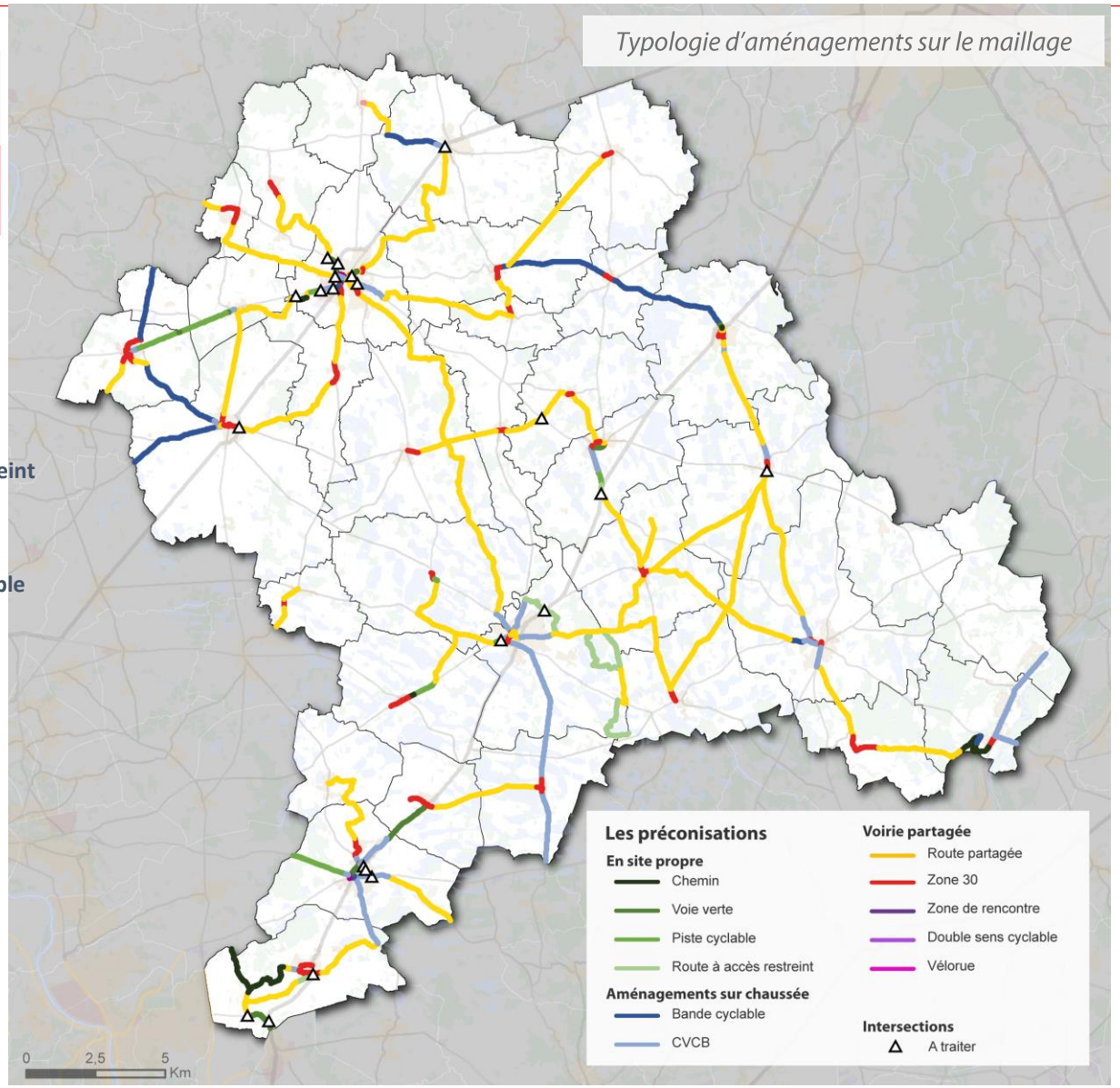




La synthèse des préconisations d'aménagements

Aménagements en site propre	Aménagements sur chaussée	Aménagements partagés
29 km **12 %**	51 km **21 %**	164 km **67 %**





Méthodologie de chiffrage des aménagements et des itinéraires

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

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

Le coût par itinéraire est la somme de chaque tronçon et des intersections.

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

Intégration des coûts de traitement de 21 intersections délicates (marquage dans giratoire, création d'un îlot central…)

Coût de jalonnement

Le jalonnement des itinéraires

Objectifs :

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

Les clés d'un jalonnement efficace :

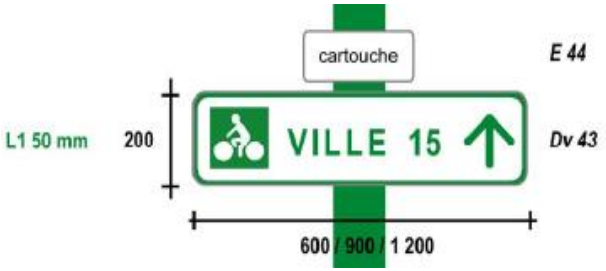
- **Uniformité** et **homogénéité** des panneaux ;
- **Simplicité** et **pertinence** des mentions jalonnées ;
- **Visibilité** des panneaux sur le réseau ;
- **Continuité** des itinéraires.

Cibler les besoins des habitants et touristes :

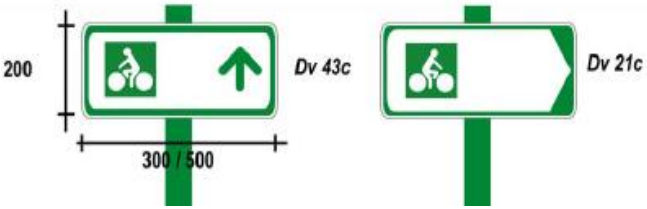
- **Les principaux pôles générateurs** (gares, établissements scolaires, équipements sportifs, zones d'activités, centre-ville…) ;
- **Les distances à parcourir** pour les liaisons intercommunales et si possible les **temps de parcours** qui ont une valeur communicative forte pour les non-initiés ;

Préconisations pour la mise en œuvre opérationnelle :

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



Panneau de pré-signalisation



Panneau simplifié (hors agglomération)

Panneau de position indiquant des pôles générateurs

Un coût total du jalonnement estimé à 138 000 € pour l'ensemble du schéma.

Zoom sur les franchissements de la D1083

La D 1083 constitue une véritable coupure avec un niveau de trafic situé entre 9 900 et 11 400 véh./j en moyenne.

- **9 franchissements** en lien avec le maillage du schéma cyclable sont identifiés.
- Une sécurisation importante sera à réaliser dans les zones non urbaines pour la traversée, impliquant des coûts parfois élevés :
  - **7 traversées sont répertoriées en zone urbaine et seront traitées et seront sécurisées** grâce à des aménagements réduisant les vitesses (passages surélevés, zone de modération de vitesse …). Le projet de Saint-Paul-de-Varax a été pris en compte.
  - **2 traversées en zone non urbaine situées à Marlieux et Villars-les-Dombes :** la sécurisation passera par la création d'un îlot central afin de réaliser une traversée en deux temps.

RD 1093 – Villars-les-Dombes

RD 1093 – Marlieux

Le chiffrage global du Schéma Cyclable de la Dombes

Détails des coûts	Global	Maillage validé	Maillage ajouté par le BE
Aménagement du linéaire	16,85 M€	15,10 M€	1,75 M€
Traitement des intersections	156 000 €	94 500 €	61 150 €
Installation du jalonnement	134 000 €	126 000 €	8 000 €
Longueur	244 km	232 km	12 km
Total	17,14 M€ *+/- 20 %*	15,32 M€	1,82 M€

sur 10 ans	1,71 M€ / an
sur 15 ans	1,15 M€ / an

Entretien : +/- 320 000 k€ / an à terme

Hors coûts d'acquisitions foncières et coût des études

La mise en œuvre opérationnelle du schéma

- La réalisation du Schéma Directeur Cyclable de la Dombes est portée par la CCD. Ce document n'a pas de caractère opposable, d'obligation de réalisation …
- La mise en œuvre opérationnelle du schéma fera appel :
  - A **la compétence voirie** pour la réalisation des aménagements, actuellement partagée entre les communes et le département pour l'essentiel.
  - **Un travail collaboratif** avec les gestionnaires de voiries.
  - **La CCD doit définir son rôle d'intervention, différents niveaux sont possibles :** simple rôle de sensibilisation, rôle d'ingénierie, intervention financière, prise de compétence sur certaines voies identifiées comme relevant de l'intérêt communautaire …

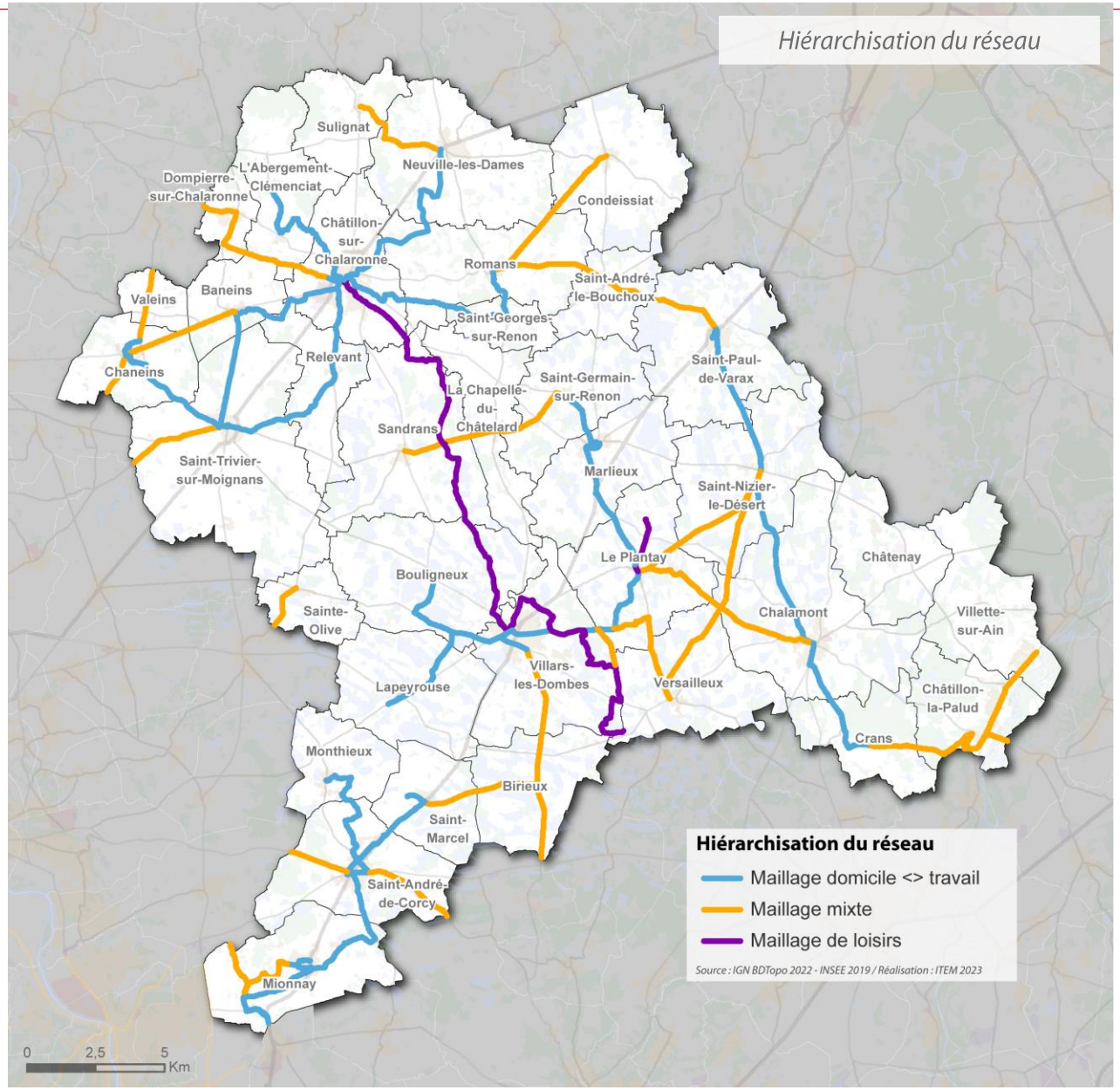
La fiche action sur la mise en œuvre opérationnelle du schéma cyclable intercommunal détaille les différents niveaux d'interventions possibles p 81.

Détail des préconisations avec intersection	Linéaire	Coût (aménagement + intersection)
Hors zone agglomérée	199 km	14,50 M€
En zone agglomérée	45 km	2,50 M€
Total	244 km	17 M€

Proposition de hiérarchisation du maillage

Trois types de hiérarchisation du maillage peuvent-être définis :

- Maillage à vocation « utilitaire » pour des déplacements domicile/travail ;
- Maillage exclusivement de loisirs ;
- Maillage à vocation mixte accueillant des déplacements du quotidien, domicile/travail mais pouvant accueillir une vocation de loisir en complément.



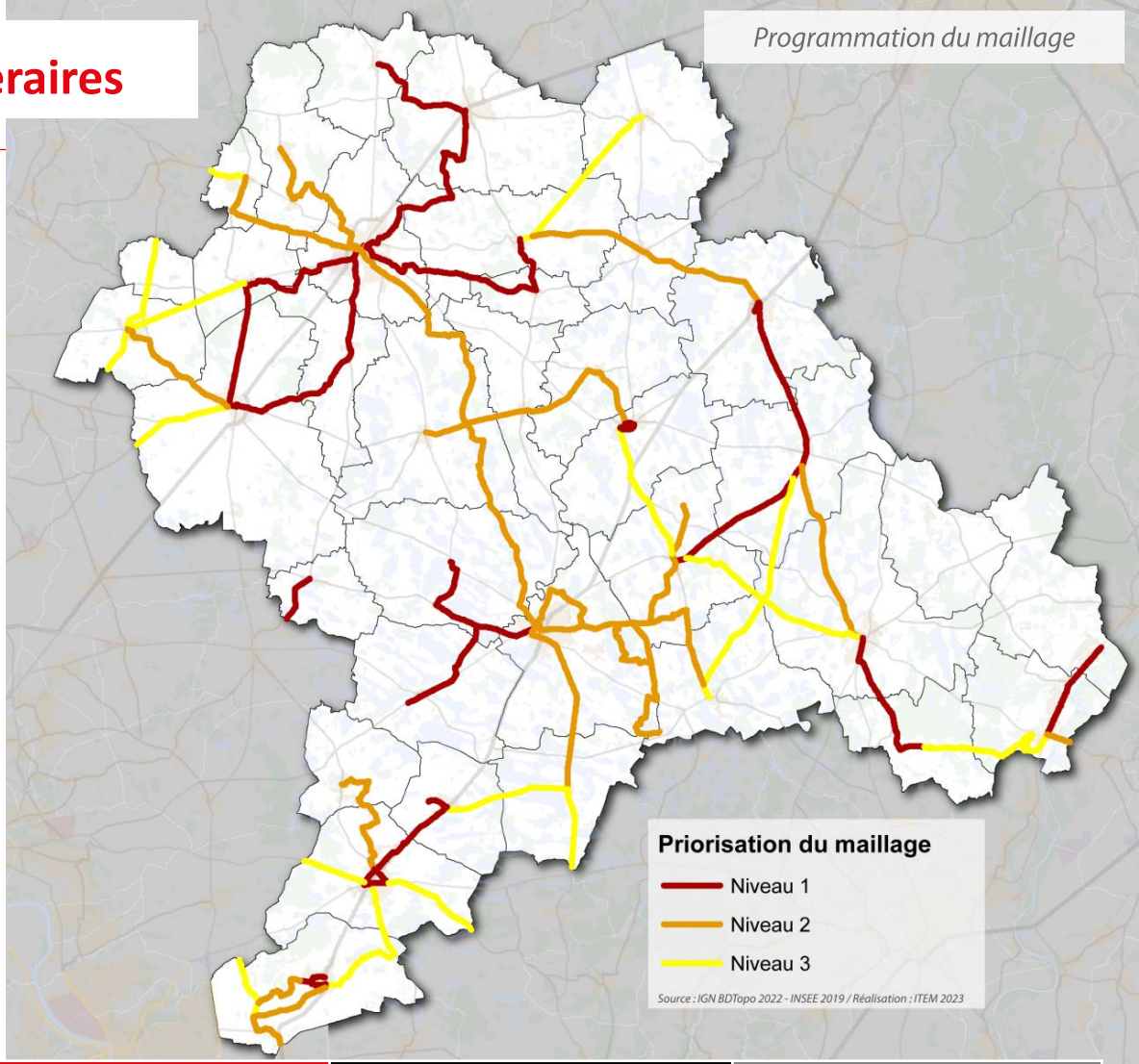
Proposition de priorisation des itinéraires

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'usagers attendus.



Priorisation	Global		En agglomération		Hors-agglomération	
	Longueur	Coût	Longueur	Coût	Longueur	Coût
1 : Court terme (0-5 ans)	85 km	5,60 M€	24 km	1,60 M€	61 km	4 M€
2 : Moyen terme (5-10 ans)	94 km	5,82 M€	14 km	620 000 €	80 km	5,20 M€
3 : Long terme (> 10 ans)	65 km	5,72 M€	8 km	560 000 €	57 km	5,16 M€

Détail des coûts par itinéraire (I)

N°	Itinéraire	Linéaire	Coûts			
			Aménagement	Intersection	Jalonnement	Total
1	**Châtillon-sur-Chalaronne <> Saint-Trivier-sur-Moignans via Baneins**	9,42	289 000 €	47 600 €	5 100 €	341 700 €
2	**Châtillon-sur-Chalaronne <> Chaneins**	9,36	1 441 000 €	47 600 €	5 400 €	1 494 000 €
3	**Châtillon-sur-Chalaronne <> Saint-Trivier-sur-Moignans via Relevant**	9,54	88 000 €	1 700 €	6 700 €	96 400 €
4	**Châtillon-sur-Chalaronne <> Villars-les-Dombes via l'Ain à Vélo**	16,60	92 000 €	1 400 €	8 800 €	102 200 €
5	**Châtillon-sur-Chalaronne <> Romans**	8,58	246 000 €	1 200 €	5 600 €	252 800 €
6	**Châtillon-sur-Chalaronne <> Sulignat via Neuville-les-Dames**	11,89	809 000 €	600 €	5 100 €	814 700 €
7	**Châtillon-sur-Chalaronne <> L'Abergement-Clémenciat**	6,52	109 000 €	11 600 €	4 300 €	124 900 €
8	**Châtillon-sur-Chalaronne <> Dompierre-sur-Chalaronne**	5,84	33 000 €	2 400 €	2 900 €	38 300 €
9	**Chaneins <> Saint-Trivier-sur-Moignans**	4,63	1 390 000 €	0 €	2 500 €	1 392 500 €
10	**Romans <> Condeissiat**	5,98	106 000 €	0 €	2 600 €	108 600 €
11	**Romans <> Saint-Paul-de-Varax**	8,91	3 263 000 €	0 €	3 700 €	3 266 700 €
12	**Saint-Paul-de-Varax <> Saint-Nizier-le-Désert**	4,79	72 000 €	0 €	2 300 €	74 300 €
13	**Saint-Nizier-le-Désert <> Le Plantay**	5,94	13 000 €	0 €	2 200 €	15 200 €

Détail des coûts par itinéraire (II)

N°	Itinéraire	Linéaire	Coûts			
			Aménagement	Intersection	Jalonnement	Total
14	Saint-Nizier-le-Désert <> Versailleux	9,28	14 000 €	0 €	3 600 €	17 600 €
15	Saint-Nizier-le-Désert <> Chalamont via la D70a	6,99	99 000 €	0 €	2 800 €	101 800 €
16	Chalamont <> Le Plantay	7,33	274 000 €	0 €	3 500 €	277 500 €
17	Chalamont <> Crans	5,08	114 000 €	0 €	4 200 €	118 200 €
18	Crans <> Châtillon-la-Palud	7,17	345 000 €	0 €	4 500 €	349 500 €
19	Châtillon-la-Palud <> Villette-sur-Ain	3,51	259 000 €	0 €	5 300 €	264 300 €
20	Villars-les-Dombes <> Le Plantay	6,69	30 000 €	0 €	4 400 €	34 400 €
21	Villars-les-Dombes <> Versailleux	8,72	33 000 €	0 €	5 500 €	38 500 €
22	Villars-les-Dombes <> Pérouges via l'Ain à Vélo	10,30	118 000 €	15 900 €	4 400 €	138 300 €
23	Le Plantay <> Ain à vélo	4,64	7 000 €	0 €	1 700 €	8 700 €
24	Le Plantay <> Abbaye de Notre-Dame des Dombes	2,07	3 000 €	0 €	1 000 €	4 000 €
25	Sandrans <> Saint-Germain-sur-Renon via La-Chapelle-du-Châtelard	6,62	34 000 €	900 €	3 300 €	38 200 €
26	Saint-Germain-sur-Renon <> Marlieux	2,20	10 000 €	0 €	900 €	10 900 €

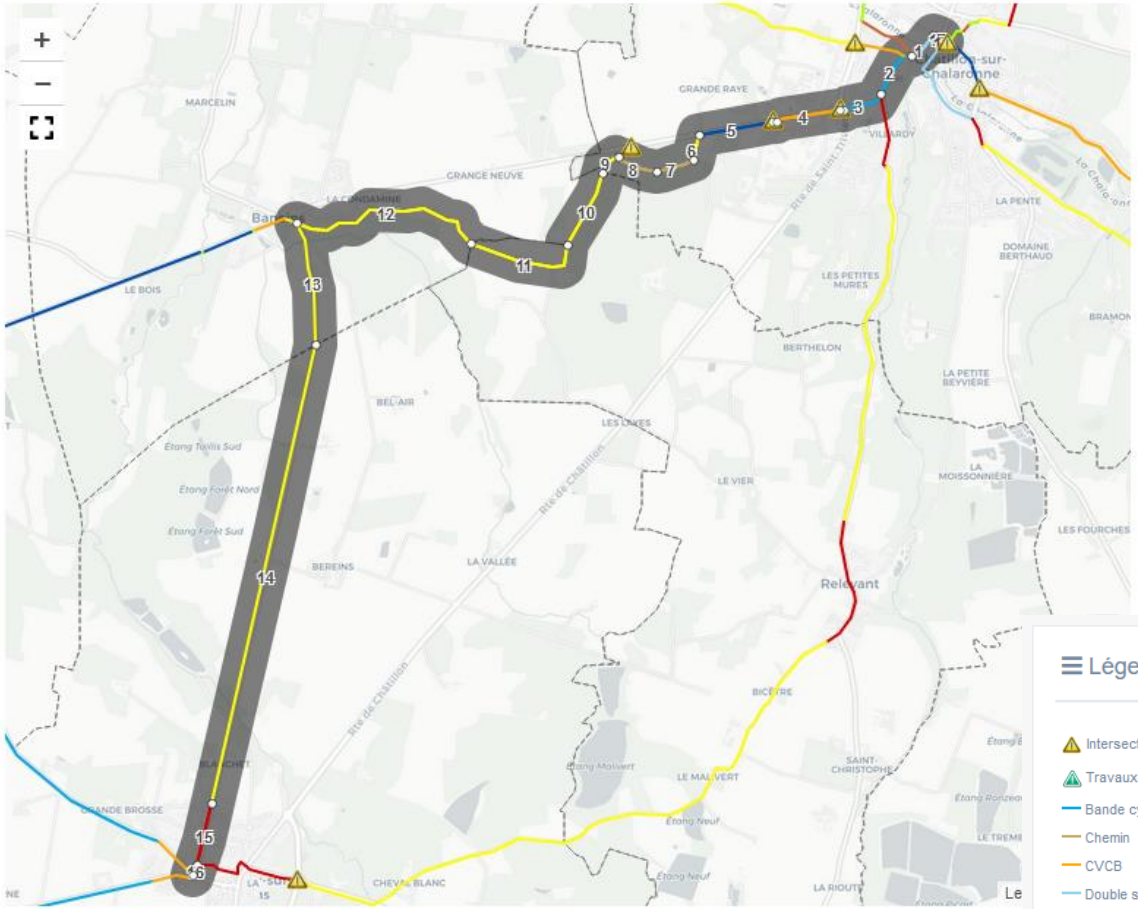
Détail des coûts par itinéraire (III)

N°	Itinéraire	Linéaire	Coûts			
			Aménagement	Intersection	Jalonnement	Total
27	**Marlieux <> Le Plantay**	5,08	251 000 €	2 000 €	3 100 €	256 100 €
28	**Villars-les-Dombes <> Bouligneux**	5,64	296 000 €	10 700 €	3 100 €	309 800 €
29	**Villars-les-Dombes <> Lapeyrouse**	5,99	706 000 €	10 700 €	3 700 €	720 400 €
30	**Villars-les-Dombes <> Birieux**	6,27	367 000 €	0 €	4 000 €	371 000 €
31	**Saint-Marcel <> Birieux**	4,28	6 000 €	0 €	1 900 €	7 900 €
32	**Saint-Marcel <> Saint-André-de-Corcy**	3,33	628 000 €	0 €	3 500 €	631 500 €
33	**Saint-André-de-Corcy <> Monthieux**	5,09	61 000 €	0 €	3 400 €	64 400 €
34	**Saint-André-de-Corcy <> Mionnay**	5,57	185 000 €	1 500 €	3 000 €	189 500 €
35	**Mionnay Gare**	1,56	71 000 €	1 500 €	2 300 €	74 800 €
36	**Saint-André-de-Corcy Gare**	2,16	129 000 €	4 500 €	3 200 €	136 700 €
37	**Saint-Marcel Gare**	0,69	1 000 €	0 €	1 000 €	2 000 €
38	**Marlieux Gare**	0,93	39 000 €	0 €	1 000 €	40 000 €
39	**Saint-Paul-de-Varax Gare**	0,95	12 000 €	0 €	1 400 €	13 400 €

Détail des coûts par itinéraire (IV)

N°	Itinéraire	Linéaire	Coûts			
			Aménagement	Intersection	Jalonnement	Total
40	**Chaleins <> Saint-Etienne -sur-Chalaronne via Valeins**	5,04	1 041 000 €	0 €	3 100 €	1 044 100 €
41	**Montmerle-sur-Saône <> Saint-Trivier-sur-Moignans**	3,48	1 302 000 €	0 €	1 500 €	1 303 500 €
42	**Dompierre-sur-Chalaronne <> Saint-Etienne-sur-Chalaronne**	1,25	84 000 €	0 €	1 200 €	85 200 €
43	**Châtillon-la-Palud <> Ambérieu-en-Bugey**	0,80	56 000 €	0 €	700 €	56 700 €
44	**Birieux <> Montluel**	2,67	179 000 €	0 €	1 000 €	180 000 €
45	**Trévoux <> Montluel via Saint-André-de-Corcy**	6,54	864 000 €	1 500 €	3 700 €	869 200 €
46	**Civrieux <> Gare de Mionnay**	4,41	115 000 €	0 €	1 500 €	116 500 €
47	**Mionnay <> Les Echets**	4,28	1 925 000 €	53 500 €	1 400 €	1 979 900 €
48	**Saint-Olive <>Ambérieux-les-Dombes**	1,71	15 000 €	0 €	900 €	15 900 €

1. Châtillon-sur-Chalaronne <> Saint-Trivier-sur-Moignans via Baneins



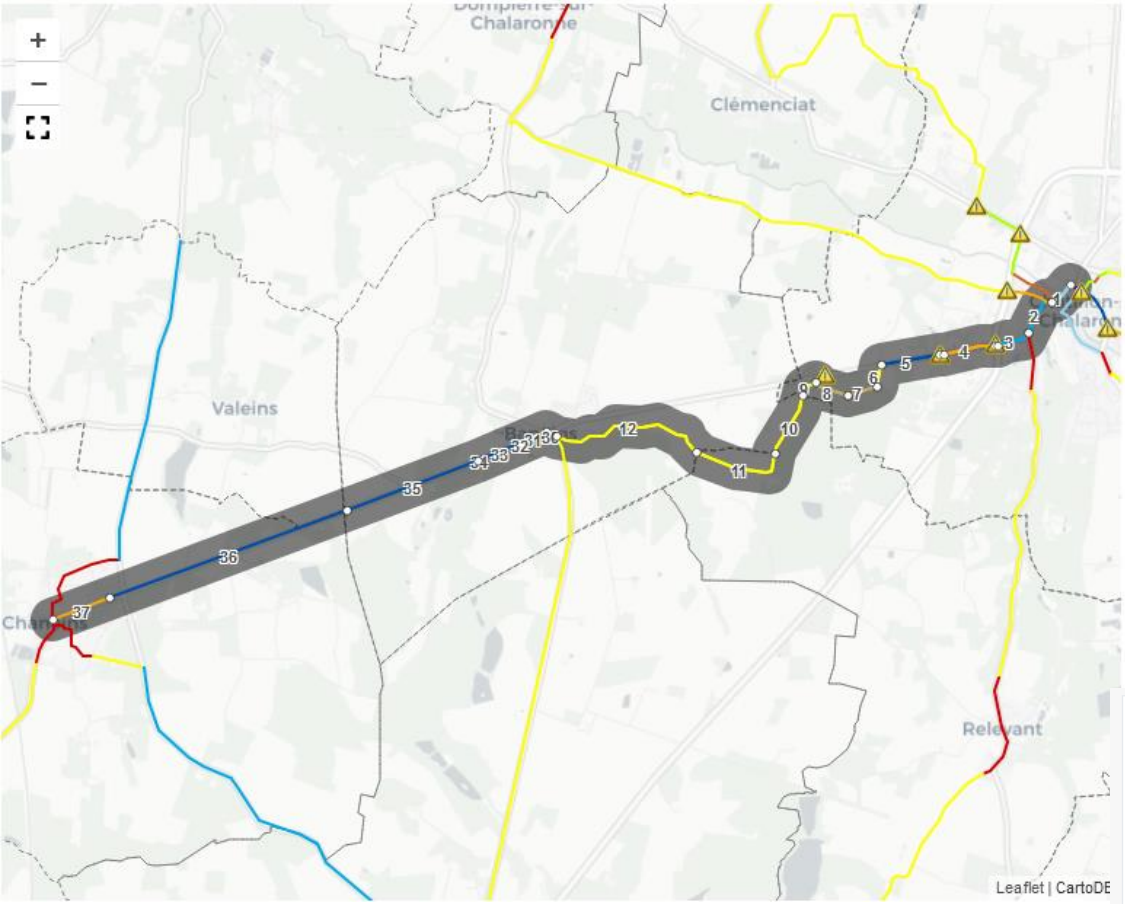
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**9.42 km**
Dont existant : - / à signaler : 7.39 / à reprendre : 0.52 / à aménager : 1.52 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Saint-Trivier-sur-Moignans, Châtillon-sur-Chalaronne, Relevant, Baneins**
Coût restant d'aménagements	**288 503 €**
Dont communal : 47 330 € / intercommunal : 241 173 €	
Coût restant des intersections	**47 600 €**
Coût restant de jalonnement	**5 090 €**
Dont communal : 1 920 € / intercommunal : 3 170 €	
Coût restant GLOBAL	**341 194 €**
Coût entretien annuel	**7 224 €/an**
Coût mètre linéaire	**36,2 €/ml**

2. Châtillon-sur-Chalaronne <> Chaneins



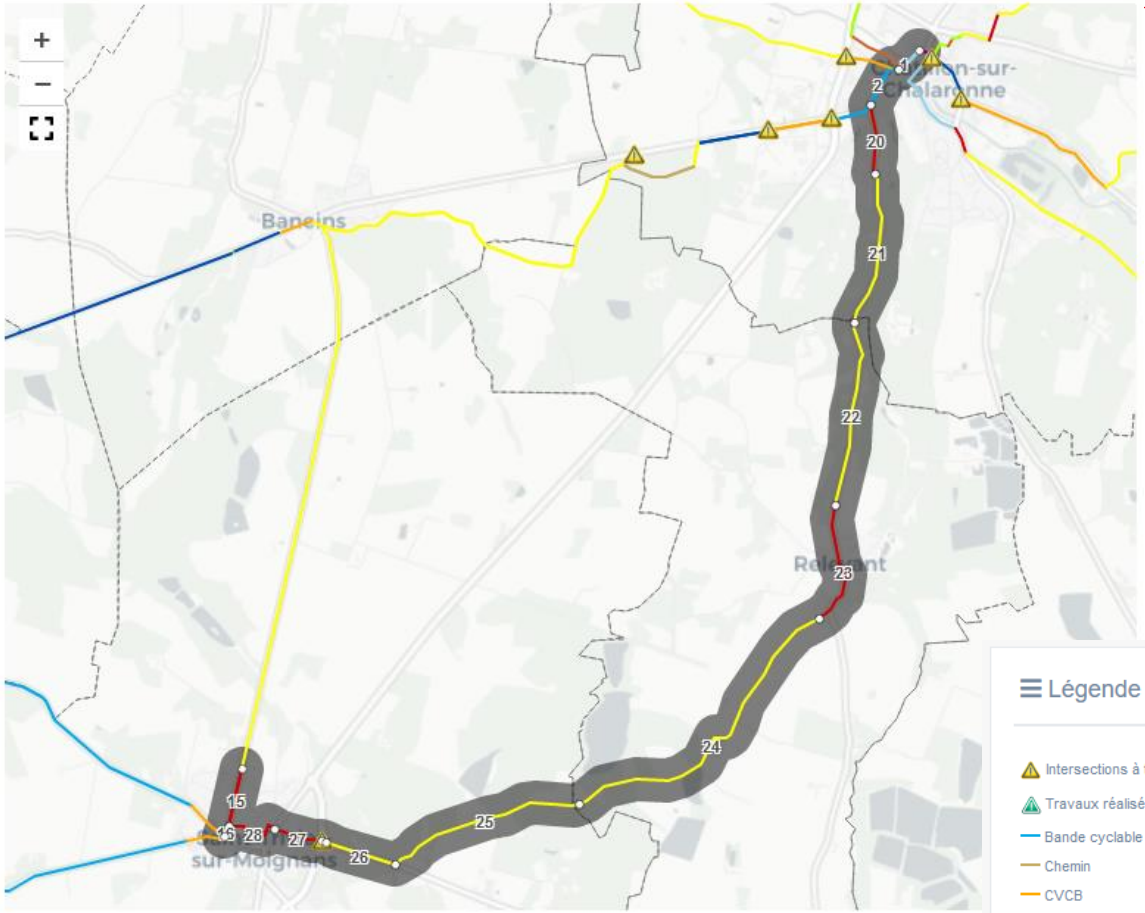
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	9.36 km
Dont existant : - / à signaler : 3.15 / à reprendre : 0.52 / à aménager : 5.69 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Valeins, Chaneins, Châtillon-sur-Chalaronne, Relevant, Baneins
Coût restant d'aménagements	1 399 480 €
Dont communal : 60 583 € / intercommunal : 1 338 898 €	
Coût restant des intersections	47 600 €
Coût restant de jalonnement	5 435 €
Dont communal : 2 389 € / intercommunal : 3 046 €	
Coût restant GLOBAL	**1 452 515 €**
Coût entretien annuel	26 228 €/an
Coût mètre linéaire	155,2 €/ml

3. Châtillon-sur-Chalaronne <> Saint-Trivier-sur-Moignans via Relevant



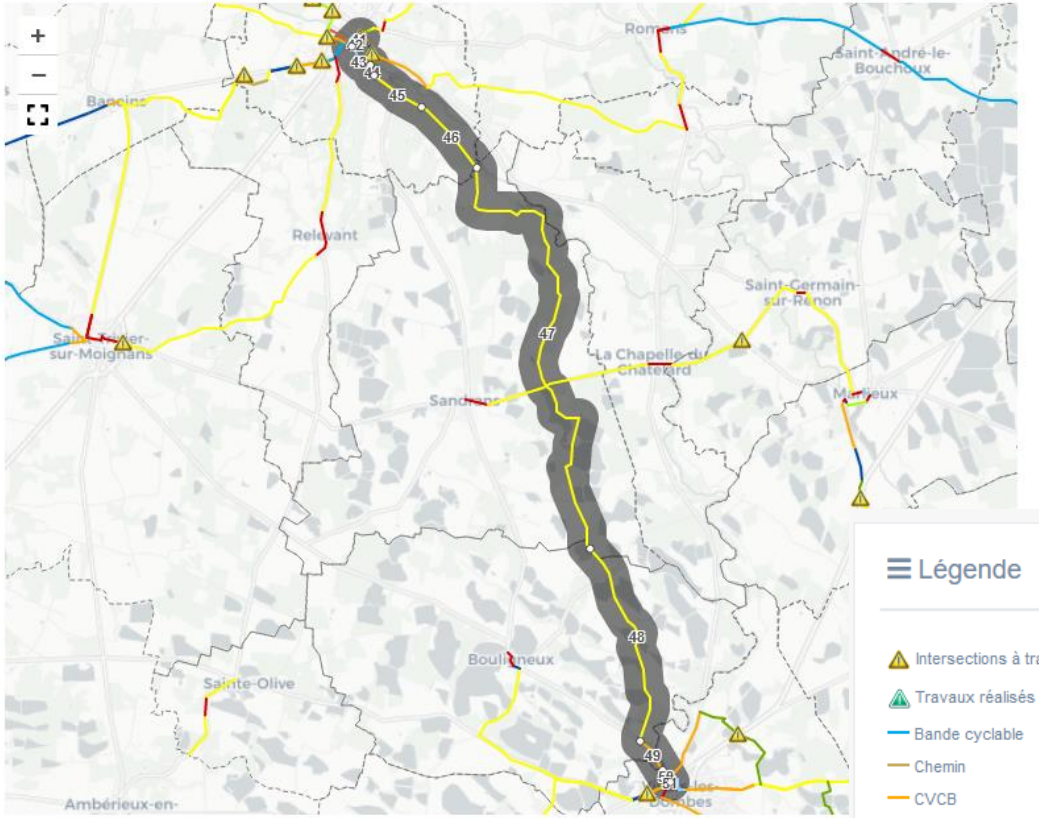
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**9.54 km**
Dont existant : - / à signaler : 8.88 / à reprendre : - / à aménager : 0.66 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Saint-Trivier-sur-Moignans, Châtillon-sur-Chalaronne, Relevant**
Coût restant d'aménagements	**87 697 €**
Dont communal : 81 154 € / intercommunal : 6 543 €	
Coût restant des intersections	**1 700 €**
Coût restant de jalonnement	**6 661 €**
Dont communal : 4 502 € / intercommunal : 2 159 €	
Coût restant GLOBAL	**96 058 €**
Coût entretien annuel	**752 €/an**
Coût mètre linéaire	**10,1 €/ml**

4. Châtillon-sur-Chalaronne <> Villars-les-Dombes via l'Ain à Vélo



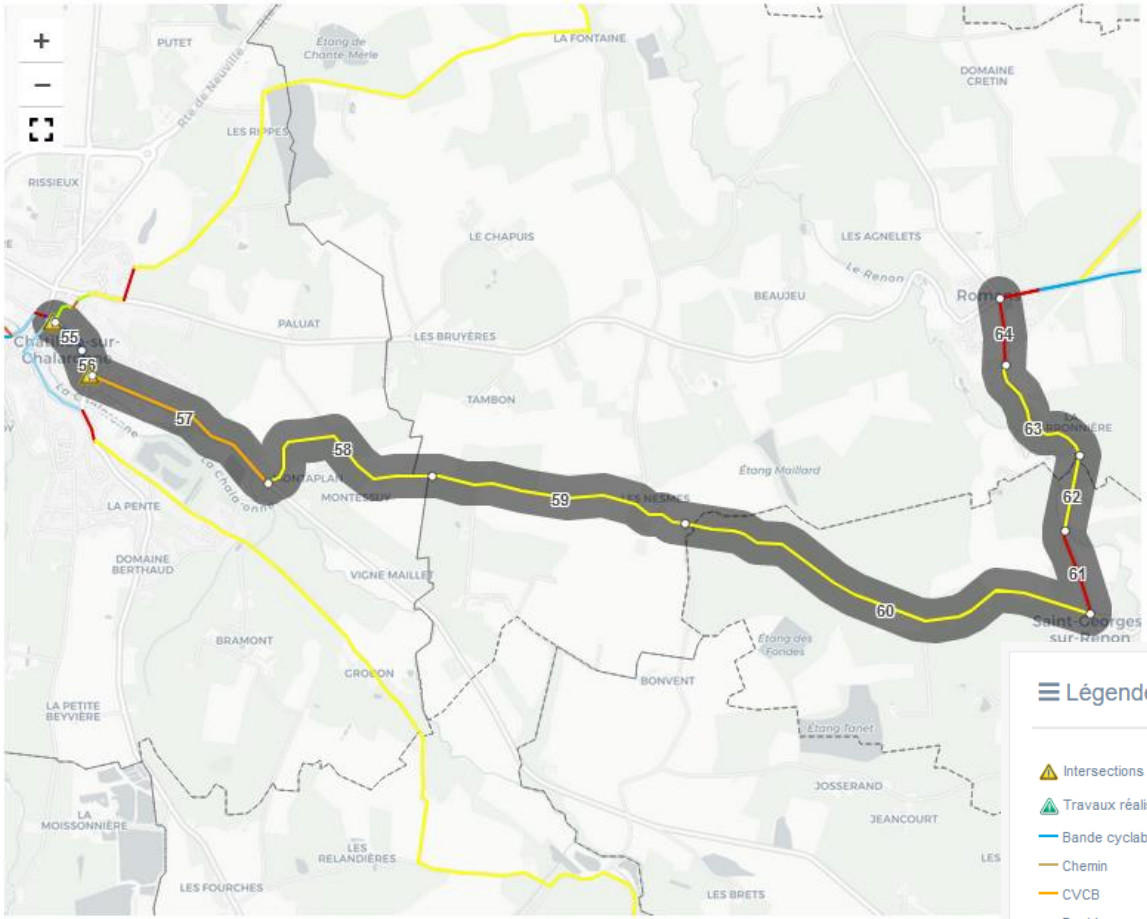
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**16.60 km**
Dont existant : - / à signaler : 15.51 / à reprendre : - / à aménager : 1.09 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Sandrans, Villars-les-Dombes, Bouligneux, Châtillon-sur-Chalaronne**
Coût restant d'aménagements	**91 894 €**
Dont communal : 55 105 € / intercommunal : 36 789 €	
Coût restant des intersections	**1 350 €**
Coût restant de jalonnement	**8 830 €**
Dont communal : 3 327 € / intercommunal : 5 503 €	
Coût restant GLOBAL	**102 074 €**
Coût entretien annuel	**10 042 €/an**
Coût mètre linéaire	**6,1 €/ml**

5. Châtillon-sur-Chalaronne <> Romans



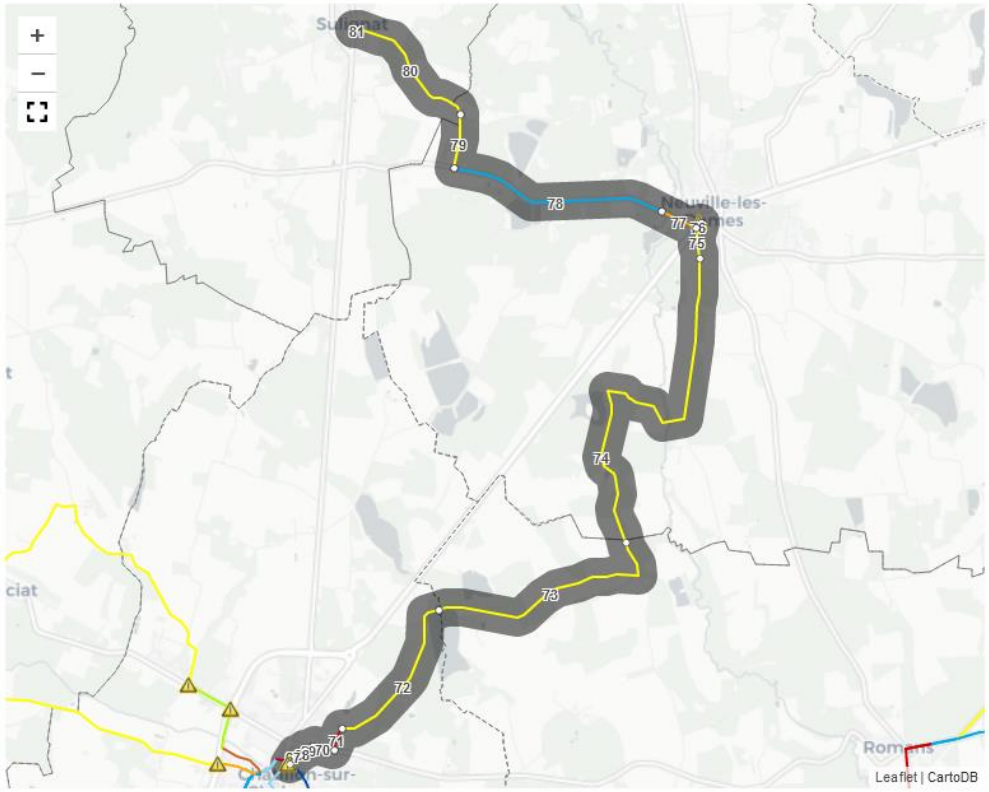
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**8.58 km**
Dont existant : - / à signaler : 6.21 / à reprendre : - / à aménager : 2.38 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Châtillon-sur-Chalaronne, Saint-Georges-sur-Renon, Romans**
Coût restant d'aménagements	**245 797 €**
Dont communal : 236 488 € / intercommunal : 9 309 €	
Coût restant des intersections	**1 200 €**
Coût restant de jalonnement	**5 615 €**
Dont communal : 3 567 € / intercommunal : 2 048 €	
Coût restant GLOBAL	**252 612 €**
Coût entretien annuel	**8 083 €/an**
Coût mètre linéaire	**29,4 €/ml**

6. Châtillon-sur-Chalaronne <> Sulignat via Neuville-les-Dames



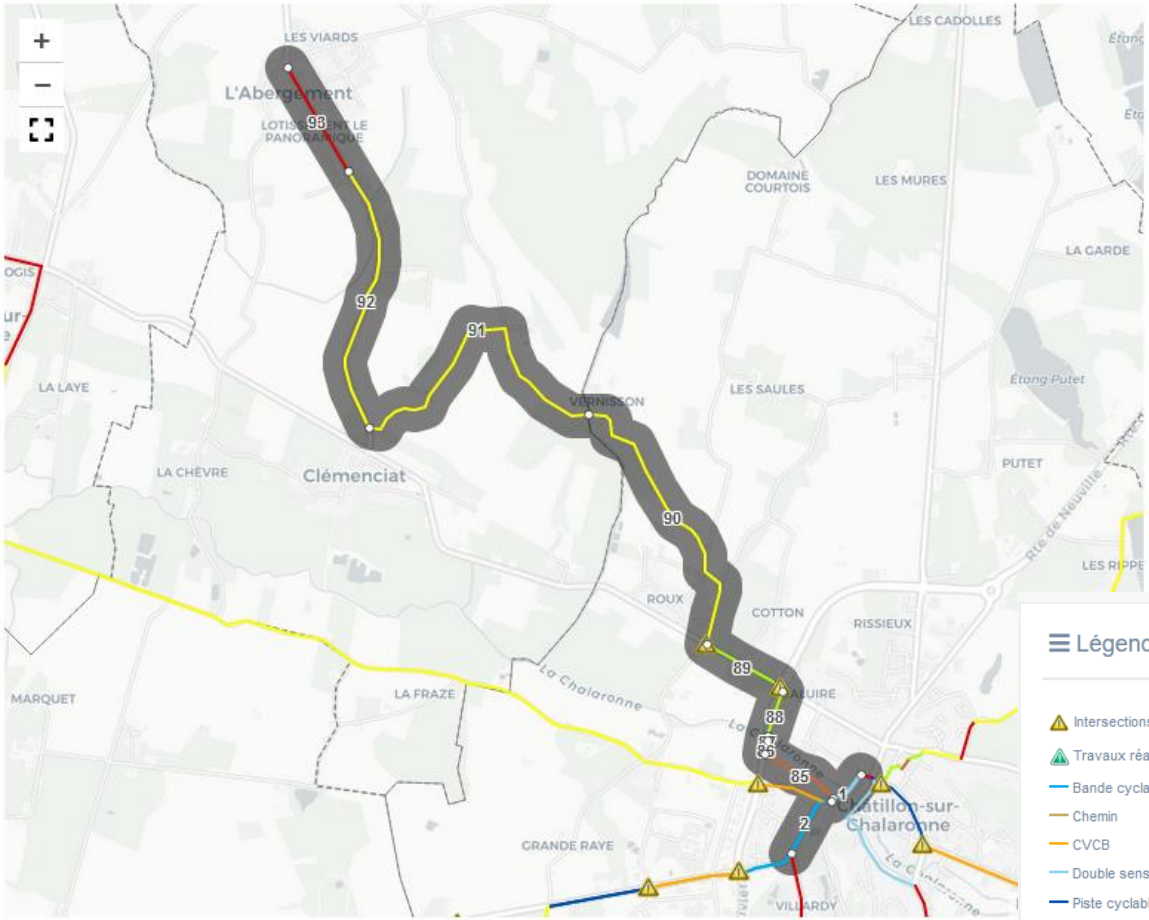
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**11.93 km**
Dont existant : - / à signaler : 9.23 / à reprendre : - / à aménager : 2.70 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Sulignat, Châtillon-sur-Chalaronne, Romans, Neuville-les-Dames**
Coût restant d'aménagements	**815 175 €**
Dont communal : 36 250 € / intercommunal : 778 925 €	
Coût restant des intersections	**600 €**
Coût restant de jalonnement	**5 196 €**
Dont communal : 1 615 € / intercommunal : 3 581 €	
Coût restant GLOBAL	**820 971 €**
Coût entretien annuel	**13 384 €/an**
Coût mètre linéaire	**68,8 €/ml**

7. Châtillon-sur-Chalaronne <> L'Abergement-Clémenciat



Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	6.52 km
Dont existant : 0.02 / à signaler : 4.89 / à reprendre : 0.29 / à aménager : 1.31 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Châtillon-sur-Chalaronne, L'Abergement-Clémenciat
Coût restant d'aménagements	296 236 €
Dont communal : 90 712 € / intercommunal : 205 524 €	
Coût restant des intersections	11 600 €
Coût restant de jalonnement	4 275 €
Dont communal : 2 724 € / intercommunal : 1 551 €	
Coût restant GLOBAL	**312 111 €**
Coût entretien annuel	5 936 €/an
Coût mètre linéaire	48,1 €/ml

8. Châtillon-sur-Chalaronne <> Dompierre-sur-Chalaronne

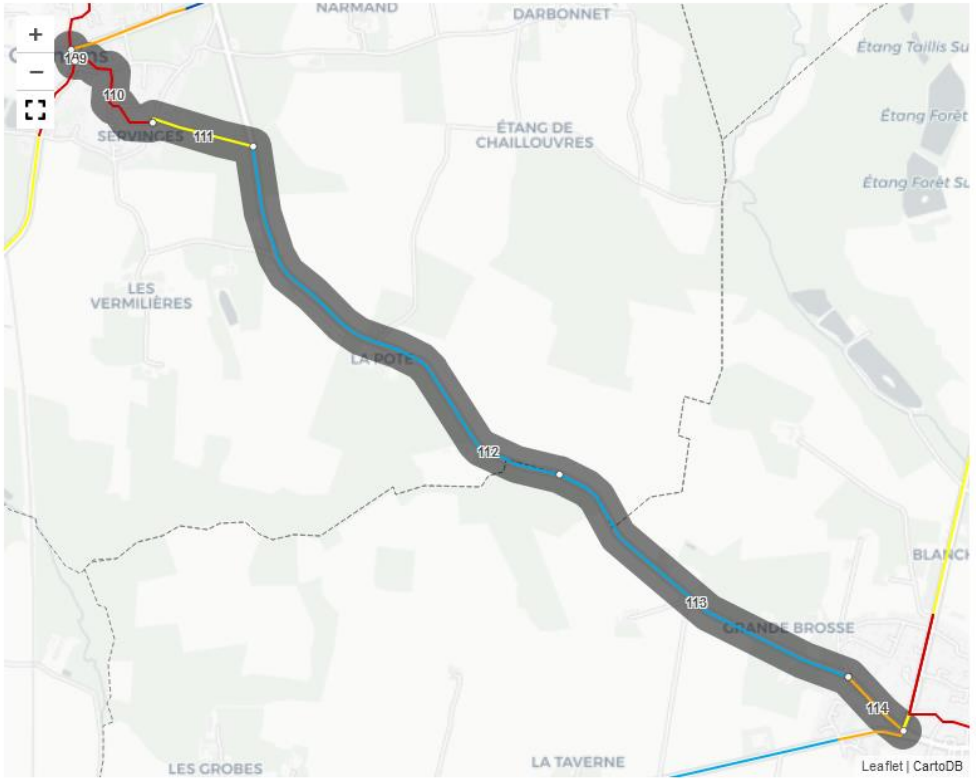
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**5.84 km**
Dont existant : - / à signaler : 5.02 / à reprendre : - / à aménager : 0.82 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Châtillon-sur-Chalaronne, L'Abergement-Clémenciat, Dompierre-sur-Chalaronne, Baneins**
Coût restant d'aménagements	**33 020 €**
Dont communal : 25 497 € / intercommunal : 7 523 €	
Coût restant des intersections	**2 400 €**
Coût restant de jalonnement	**2 889 €**
Dont communal : 1 234 € / intercommunal : 1 655 €	
Coût restant GLOBAL	**38 309 €**
Coût entretien annuel	**3 495 €/an**
Coût mètre linéaire	**6,6 €/ml**

9. Chaneins <> Saint-Trivier-sur-Moignans



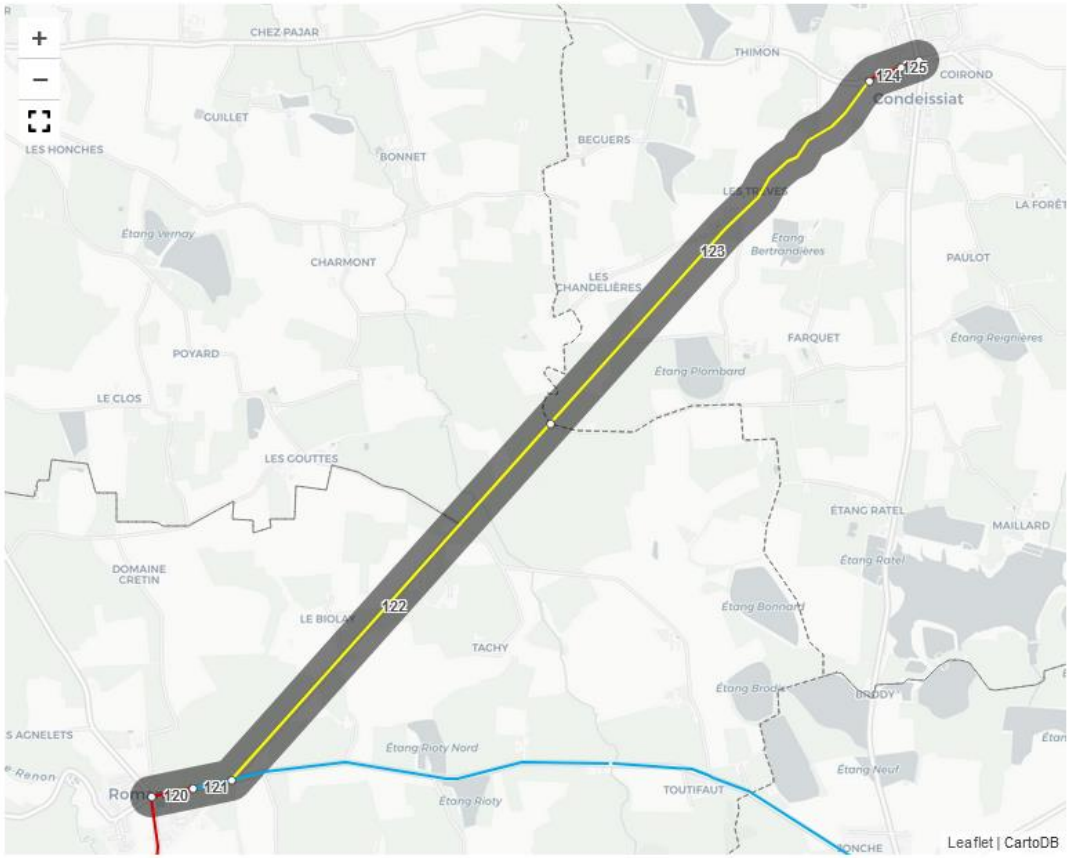
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**4.63 km**
Dont existant : - / à signaler : 0.47 / à reprendre : - / à aménager : 4.16 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Saint-Trivier-sur-Moignans, Chaneins**
Coût restant d'aménagements	**1 390 021 €**
Dont communal : 46 508 € / intercommunal : 1 343 513 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**2 524 €**
Dont communal : 1 276 € / intercommunal : 1 249 €	
Coût restant GLOBAL	**1 392 546 €**
Coût entretien annuel	**14 662 €/an**
Coût mètre linéaire	**300,5 €/ml**

10. Romans <> Condeissiat



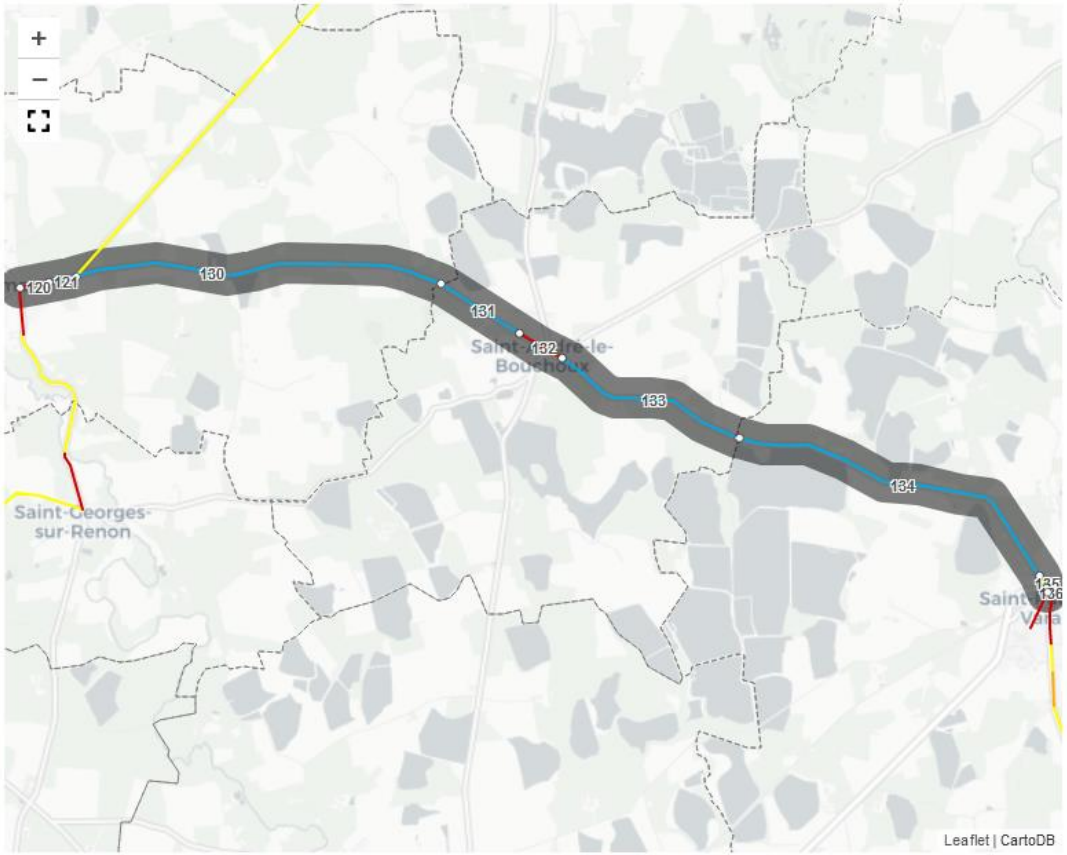
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	5.98 km
Dont existant : 0.11 / à signaler : 5.23 / à reprendre : - / à aménager : 0.64 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Condeissiat, Romans, Neuville-les-Dames
Coût restant d'aménagements	106 179 €
Dont communal : 12 270 € / intercommunal : 93 909 €	
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	2 593 €
Dont communal : 797 € / intercommunal : 1 797 €	
Coût restant GLOBAL	**108 772 €**
Coût entretien annuel	3 312 €/an
Coût mètre linéaire	18,5 €/ml

11. Romans <> Saint-Paul-de-Varax



Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**8.91 km**
Dont existant : 0.04 / à signaler : 0.12 / à reprendre : - / à aménager : 8.75 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Romans, Saint-Paul-de-Varax, Saint-André-le-Bouchoux**
Coût restant d'aménagements	**3 262 573 €**
Dont communal : 9 244 € / intercommunal : 3 253 330 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**3 709 €**
Dont communal : 986 € / intercommunal : 2 723 €	
Coût restant GLOBAL	**3 266 282 €**
Coût entretien annuel	**33 030 €/an**
Coût mètre linéaire	**368,1 €/ml**

12. Saint-Paul-de-Varax <> Saint-Nizier-le-Désert

Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	4.79 km
Dont existant : - / à signaler : 3.50 / à reprendre : - / à aménager : 1.29 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Saint-Nizier-le-Désert, Saint-Paul-de-Varax
Coût restant d'aménagements	71 702 €
Dont communal : 20 845 € / intercommunal : 50 858 €	
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	2 328 €
Dont communal : 957 € / intercommunal : 1 371 €	
Coût restant GLOBAL	**74 031 €**
Coût entretien annuel	4 534 €/an
Coût mètre linéaire	15,4 €/ml

13. Saint-Nizier-le-Désert <> Le Plantay

Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**5.94 km**
Dont existant : - / à signaler : 5.70 / à reprendre : - / à aménager : 0.24 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Saint-Nizier-le-Désert, Le Plantay**
Coût restant d'aménagements	**13 032 €**
Dont communal : 4 489 € / intercommunal : 8 544 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**2 246 €**
Dont communal : 366 € / intercommunal : 1 880 €	
Coût restant GLOBAL	**15 278 €**
Coût entretien annuel	**2 673 €/an**
Coût mètre linéaire	**2,6 €/ml**

14. Saint-Nizier-le-Désert <> Versailleux

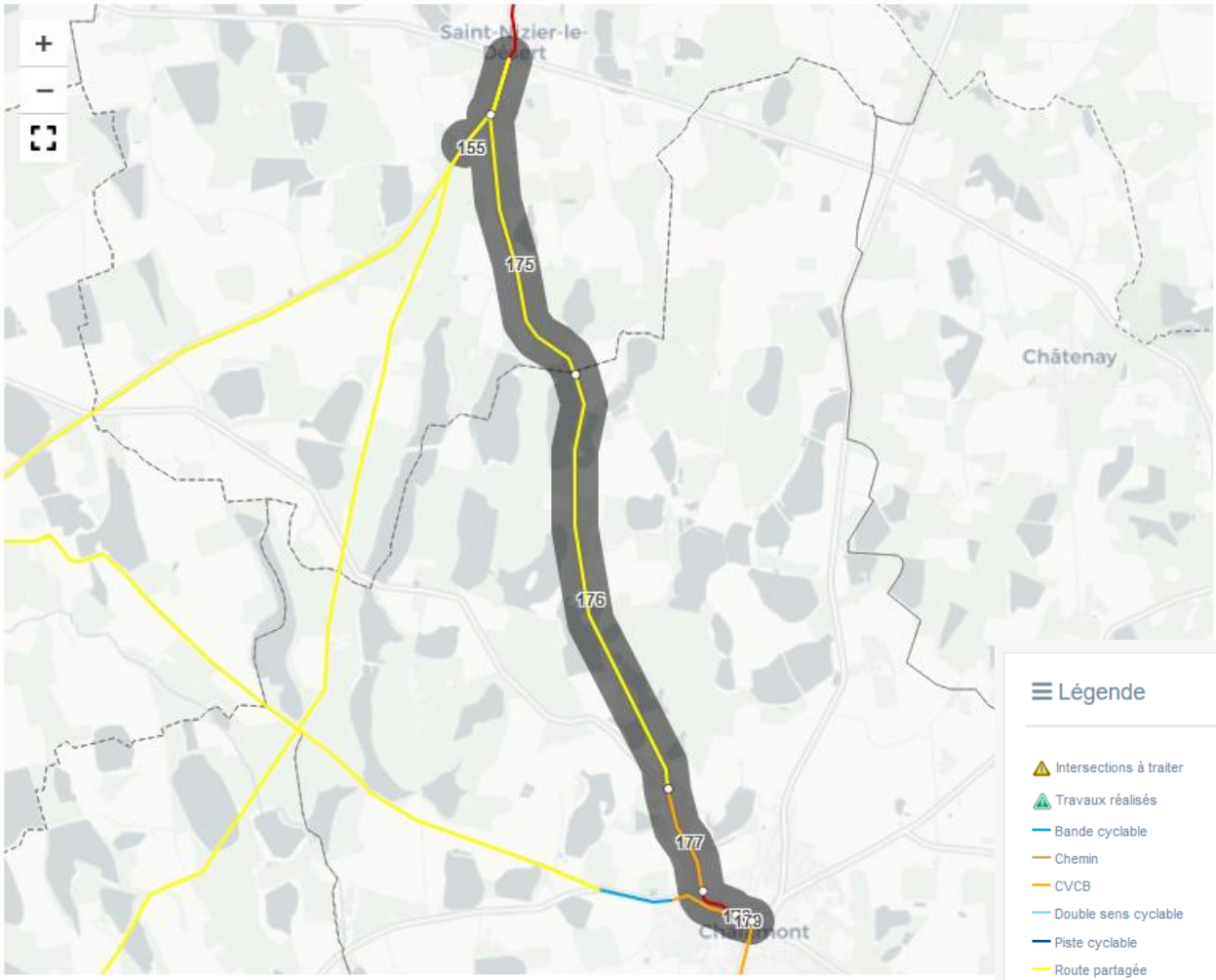
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	9.28 km
Dont existant : - / à signaler : 9.28 / à reprendre : - / à aménager : - km / Terminé : - km	
Communes concernées	Chalamont, Saint-Nizier-le-Désert, Versailleux
Coût restant d'aménagements	14 142 €
Dont communal : 910 € / intercommunal : 13 232 €	
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	3 594 €
Dont communal : 683 € / intercommunal : 2 911 €	
Coût restant GLOBAL	**17 736 €**
Coût entretien annuel	4 174 €/an
Coût mètre linéaire	1,9 €/ml

15. Saint-Nizier-le-Désert <> Chalamont via la D70a



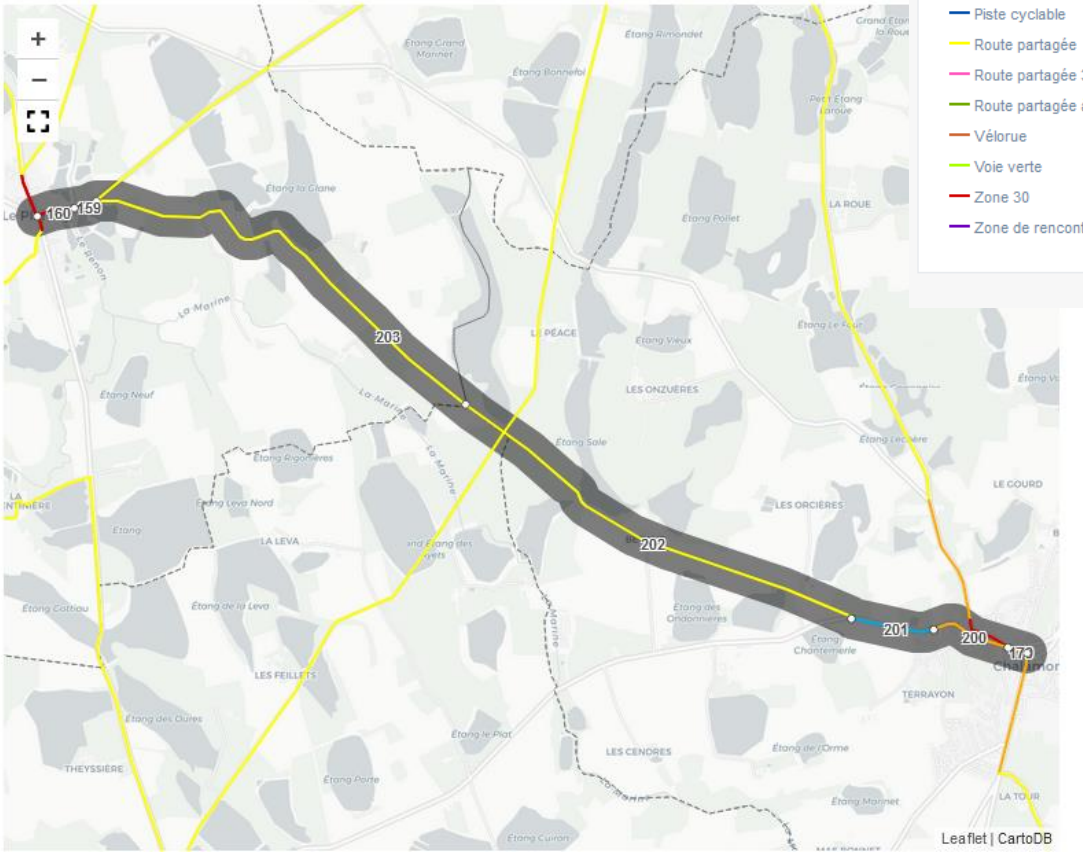
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	6.99 km
Dont existant : - / à signaler : 5.73 / à reprendre : - / à aménager : 1.25 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Chalamont, Saint-Nizier-le-Désert
Coût restant d'aménagements	98 823 €
Dont communal : 33 709 € / intercommunal : 65 114 €	
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	2 826 €
Dont communal : 667 € / intercommunal : 2 158 €	
Coût restant GLOBAL	**101 649 €**
Coût entretien annuel	5 673 €/an
Coût mètre linéaire	14,6 €/ml

16. Chalamont <> Le Plantay



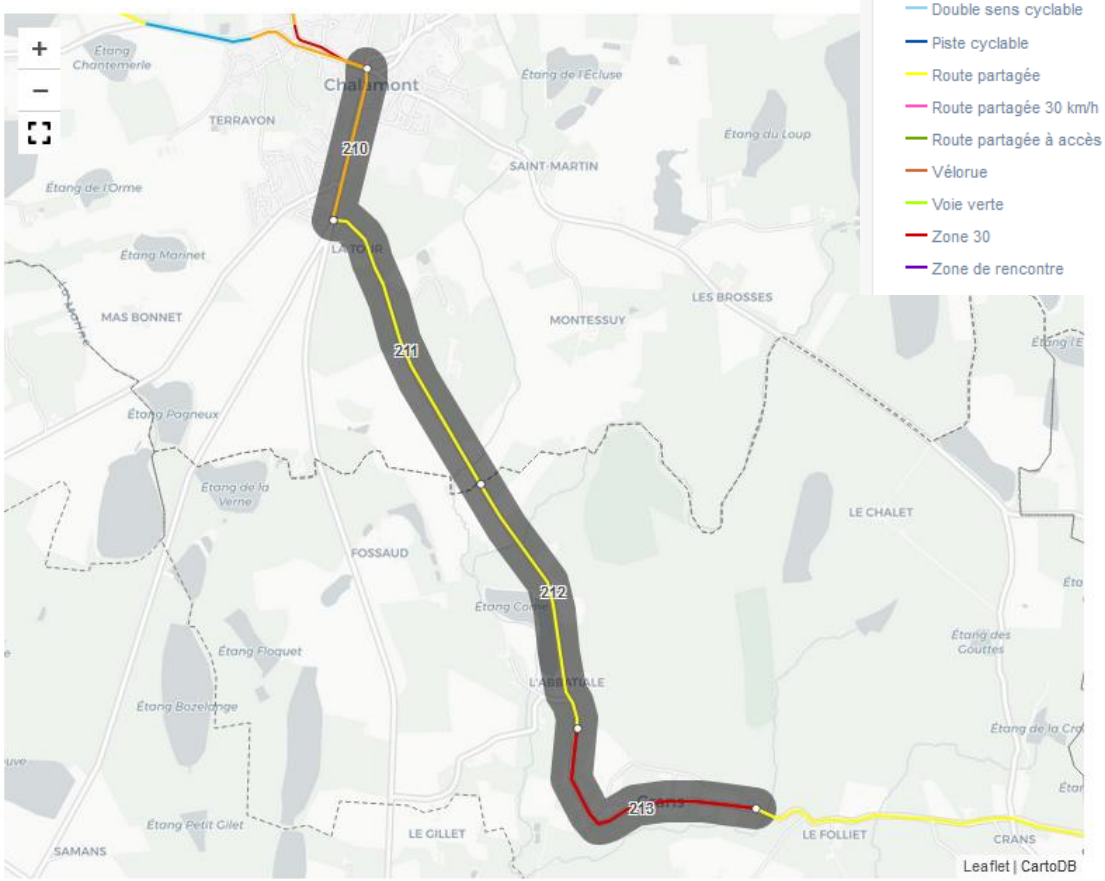
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	7.33 km
Dont existant : - / à signaler : 5.91 / à reprendre : - / à aménager : 1.42 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Chalamont, Versailleux, Le Plantay
Coût restant d'aménagements	274 315 €
Dont communal : 49 236 € / intercommunal : 225 079 €	
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	3 454 €
Dont communal : 1 325 € / intercommunal : 2 129 €	
Coût restant GLOBAL	**277 769 €**
Coût entretien annuel	6 921 €/an
Coût mètre linéaire	37,9 €/ml

17. Chalamont <> Crans



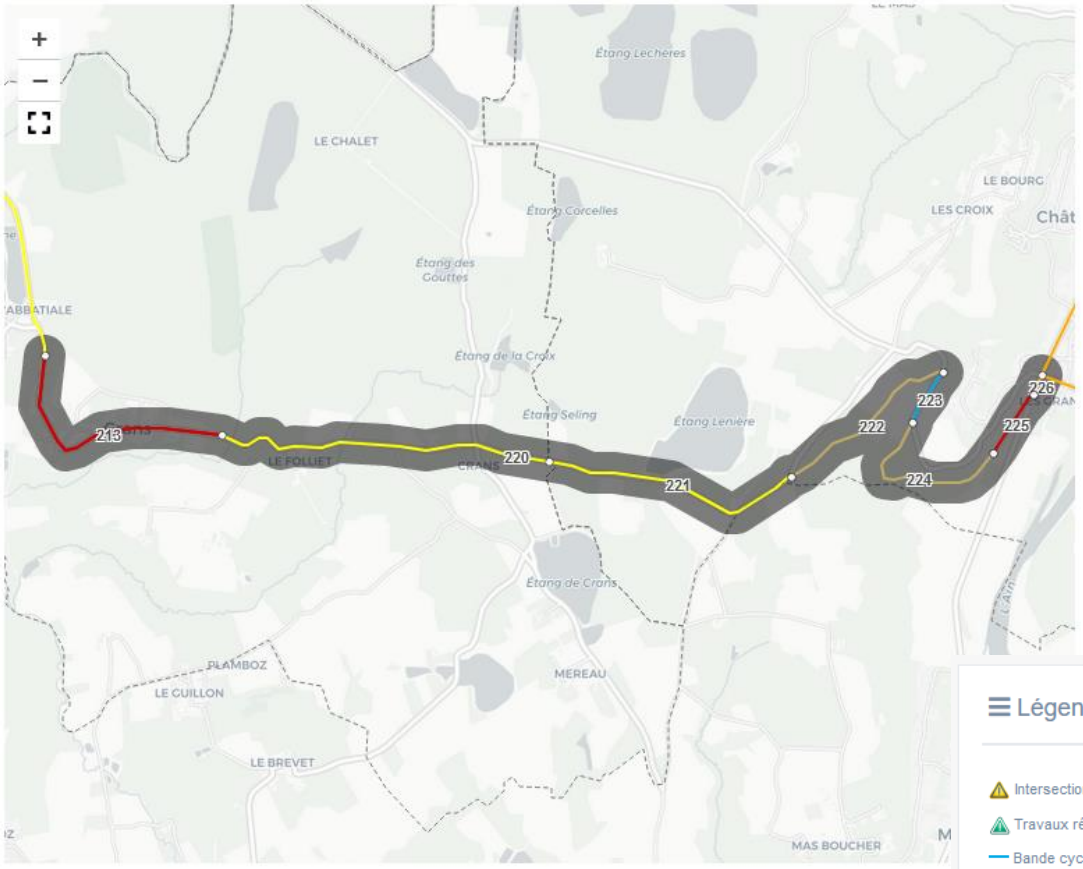
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**5.08 km**
Dont existant : - / à signaler : 2.93 / à reprendre : - / à aménager : 2.15 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Chalamont, Crans**
Coût restant d'aménagements	**114 099 €**
Dont communal : 109 697 € / intercommunal : 4 402 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**4 187 €**
Dont communal : 3 218 € / intercommunal : 968 €	
Coût restant GLOBAL	**118 286 €**
Coût entretien annuel	**3 855 €/an**
Coût mètre linéaire	**23,3 €/ml**

18. Crans <> Châtillon-la-Palud



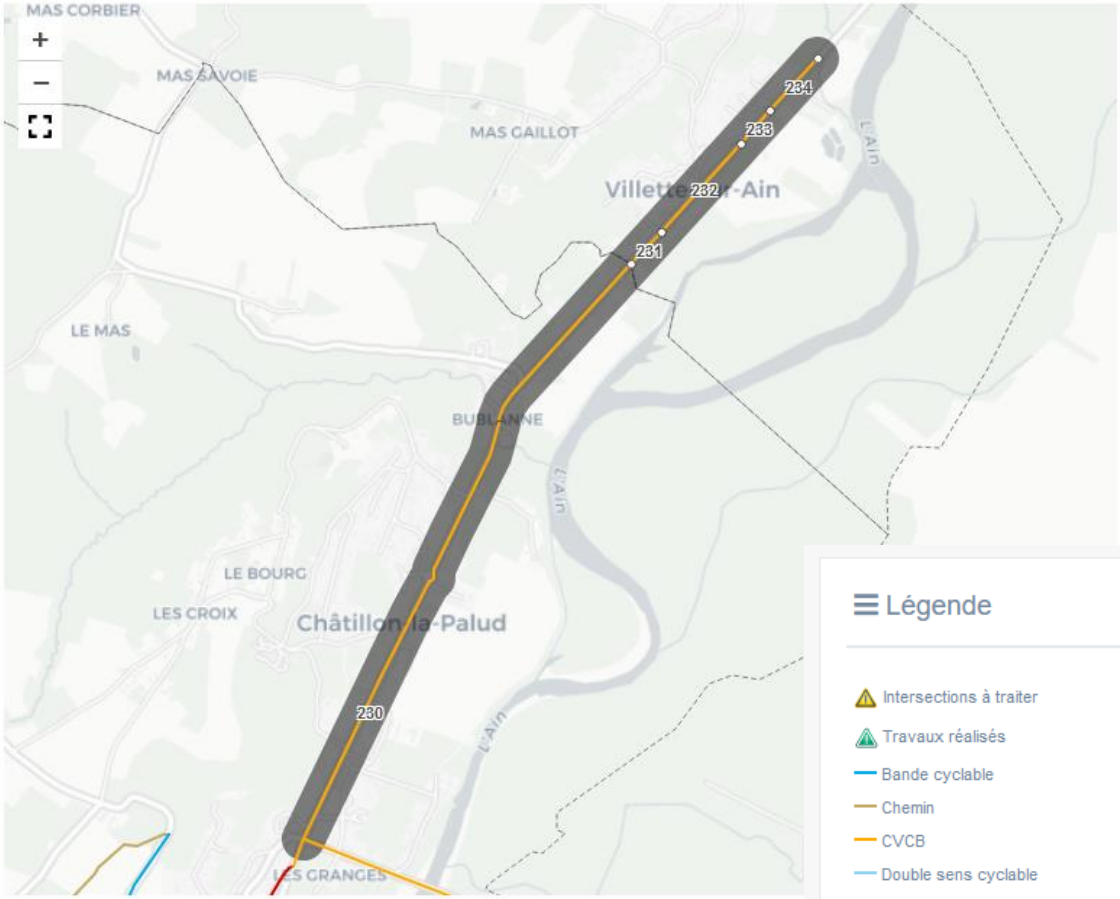
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**7.17 km**
Dont existant : - / à signaler : 3.45 / à reprendre : 1.95 / à aménager : 1.76 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Crans, Châtillon-la-Palud**
Coût restant d'aménagements	**345 152 €**
Dont communal : 62 378 € / intercommunal : 282 775 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**4 500 €**
Dont communal : 2 736 € / intercommunal : 1 764 €	
Coût restant GLOBAL	**349 652 €**
Coût entretien annuel	**10 545 €/an**
Coût mètre linéaire	**48,8 €/ml**

19. Châtillon-la-Palud <> Villette-sur-Ain



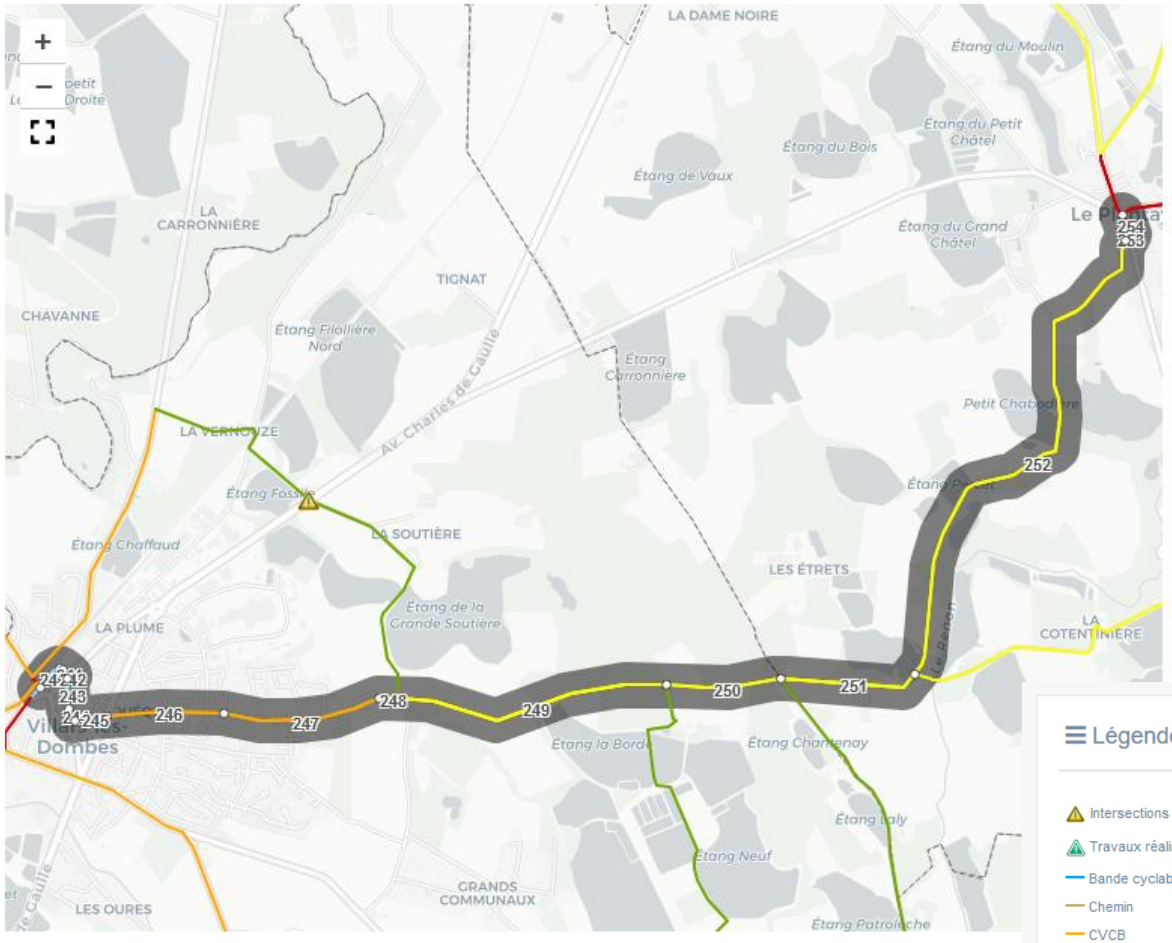
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**3.51 km**
Dont existant : - / à signaler : - / à reprendre : - / à aménager : 3.51 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Villette-sur-Ain, Châtillon-la-Palud**
Coût restant d'aménagements	**258 856 €**
Dont communal : 247 431 € / intercommunal : 11 425 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**5 267 €**
Dont communal : 5 022 € / intercommunal : 245 €	
Coût restant GLOBAL	**264 123 €**
Coût entretien annuel	**11 061 €/an**
Coût mètre linéaire	**75,2 €/ml**

20. Villars-les-Dombes <> Le Plantay



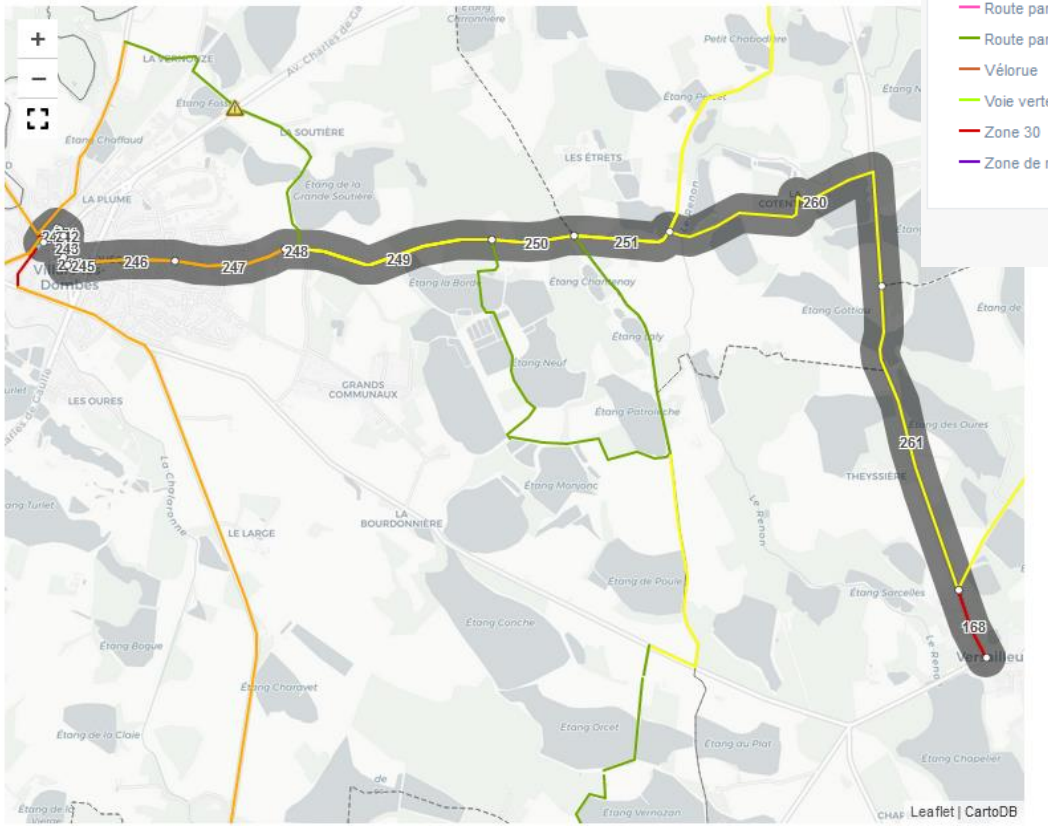
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**6.69 km**
Dont existant : 0.53 / à signaler : 5.36 / à reprendre : - / à aménager : 0.80 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Villars-les-Dombes, Le Plantay**
Coût restant d'aménagements	**29 790 €**
Dont communal : 22 563 € / intercommunal : 7 227 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**4 396 €**
Dont communal : 2 806 € / intercommunal : 1 590 €	
Coût restant GLOBAL	**34 186 €**
Coût entretien annuel	**6 375 €/an**
Coût mètre linéaire	**5,6 €/ml**

21. Villars-les-Dombes <> Versailleux



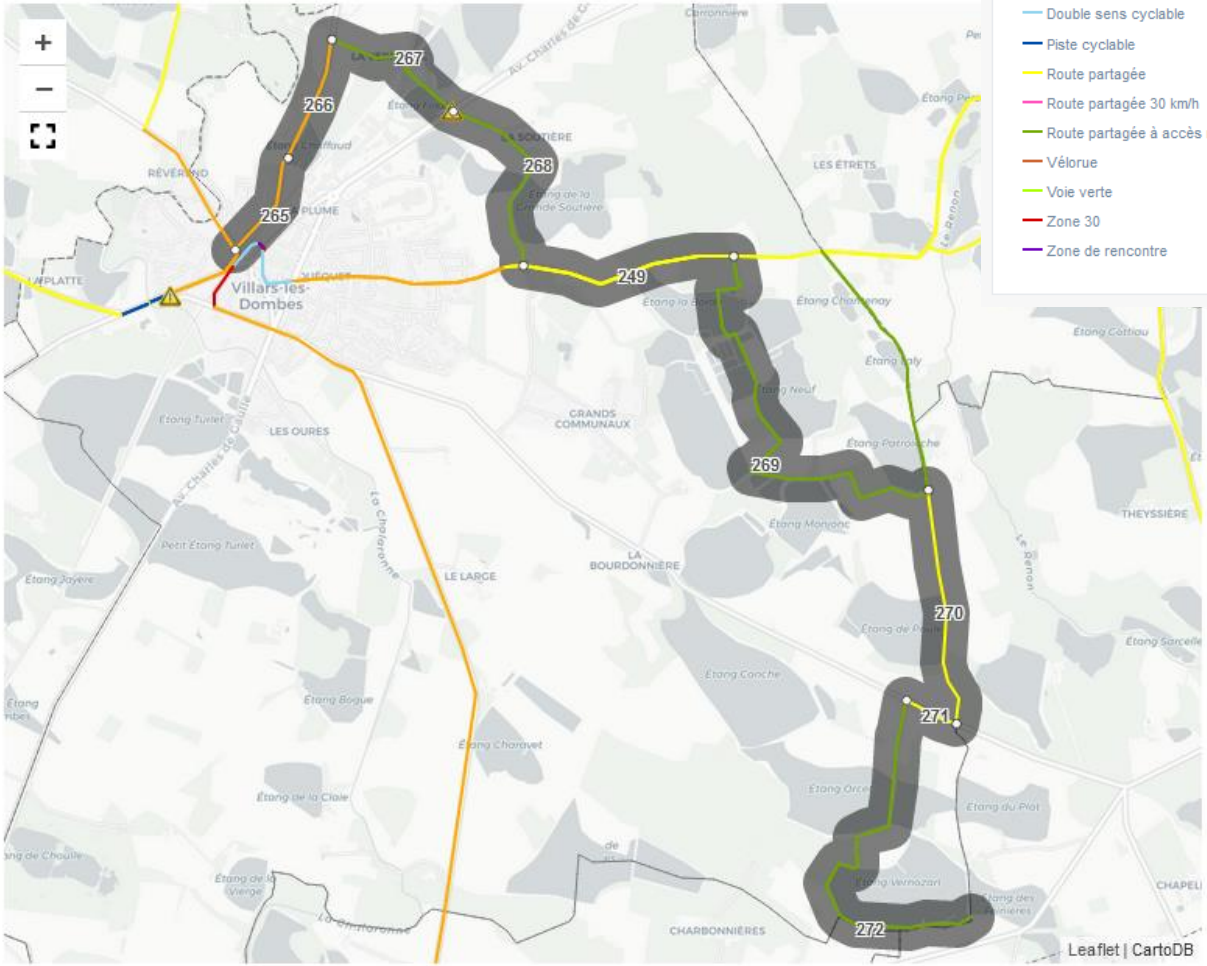
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**8.72 km**
Dont existant : 0.53 / à signaler : 7.49 / à reprendre : - / à aménager : 0.70 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Villars-les-Dombes, Versailleux, Le Plantay**
Coût restant d'aménagements	**33 019 €**
Dont communal : 23 236 € / intercommunal : 9 783 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**5 451 €**
Dont communal : 3 299 € / intercommunal : 2 152 €	
Coût restant GLOBAL	**38 471 €**
Coût entretien annuel	**7 290 €/an**
Coût mètre linéaire	**4,7 €/ml**

22. Villars-les-Dombes <> Pérouges via l'Ain à Vélo



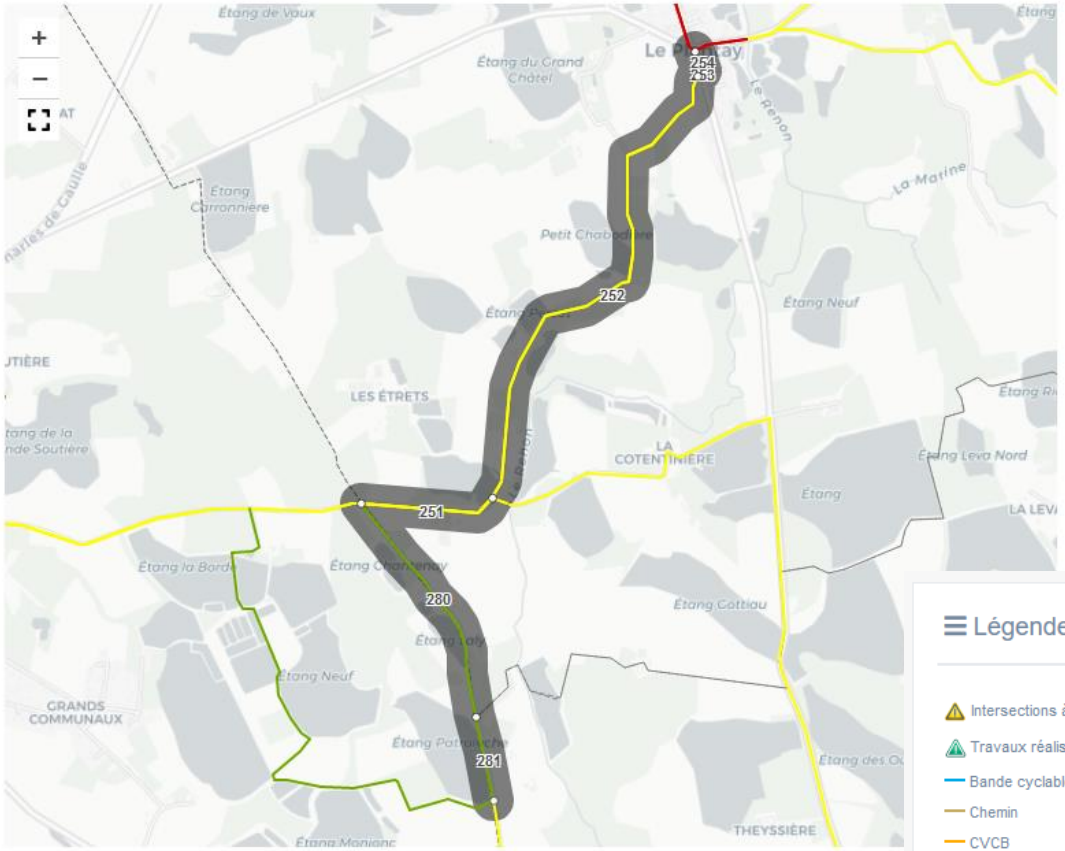
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**11.20 km**
Dont existant : - / à signaler : 7.76 / à reprendre : 2.11 / à aménager : 1.33 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Villars-les-Dombes, Versailleux**
Coût restant d'aménagements	**118 409 €**
Dont communal : 15 475 € / intercommunal : 102 935 €	
Coût restant des intersections	**15 900 €**
Coût restant de jalonnement	**4 421 €**
Dont communal : 928 € / intercommunal : 3 492 €	
Coût restant GLOBAL	**138 730 €**
Coût entretien annuel	**5 564 €/an**
Coût mètre linéaire	**12,4 €/ml**

23. Le Plantay <> L'Ain à vélo



Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	4.64 km
Dont existant : - / à signaler : 4.54 / à reprendre : - / à aménager : 0.10 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Villars-les-Dombes, Versailleux, Le Plantay
Coût restant d'aménagements	7 006 €
Dont communal : 237 € / intercommunal : 6 769 €	
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	1 679 €
Dont communal : 190 € / intercommunal : 1 489 €	
Coût restant GLOBAL	**8 685 €**
Coût entretien annuel	1 422 €/an
Coût mètre linéaire	1,9 €/ml

24. Le Plantay <> Abbaye de Notre-Dame des Dombes

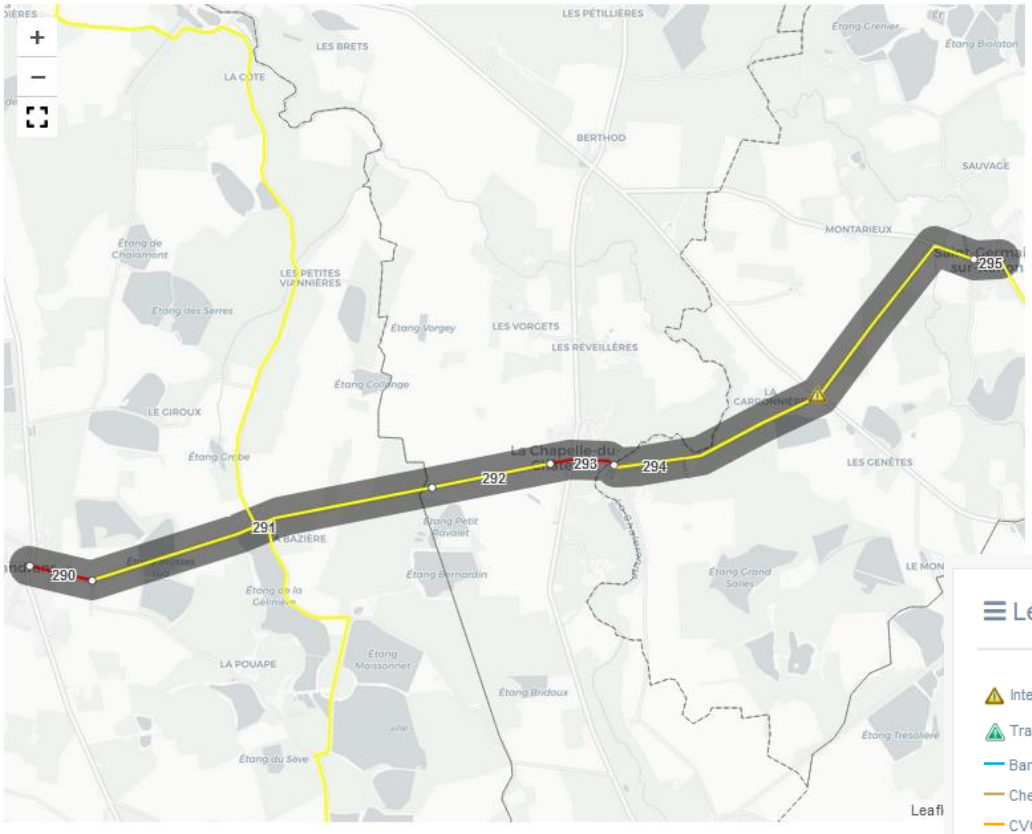
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**2.07 km**
Dont existant : - / à signaler : 1.78 / à reprendre : - / à aménager : 0.29 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Le Plantay**
Coût restant d'aménagements	**3 249 €**
Dont communal : 586 € / intercommunal : 2 663 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**1 025 €**
Dont communal : 440 € / intercommunal : 586 €	
Coût restant GLOBAL	**4 274 €**
Coût entretien annuel	**931 €/an**
Coût mètre linéaire	**2,1 €/ml**

25. Sandrans <> Saint-Germain-sur-Renon via La-Chapelle-du-Châtelard



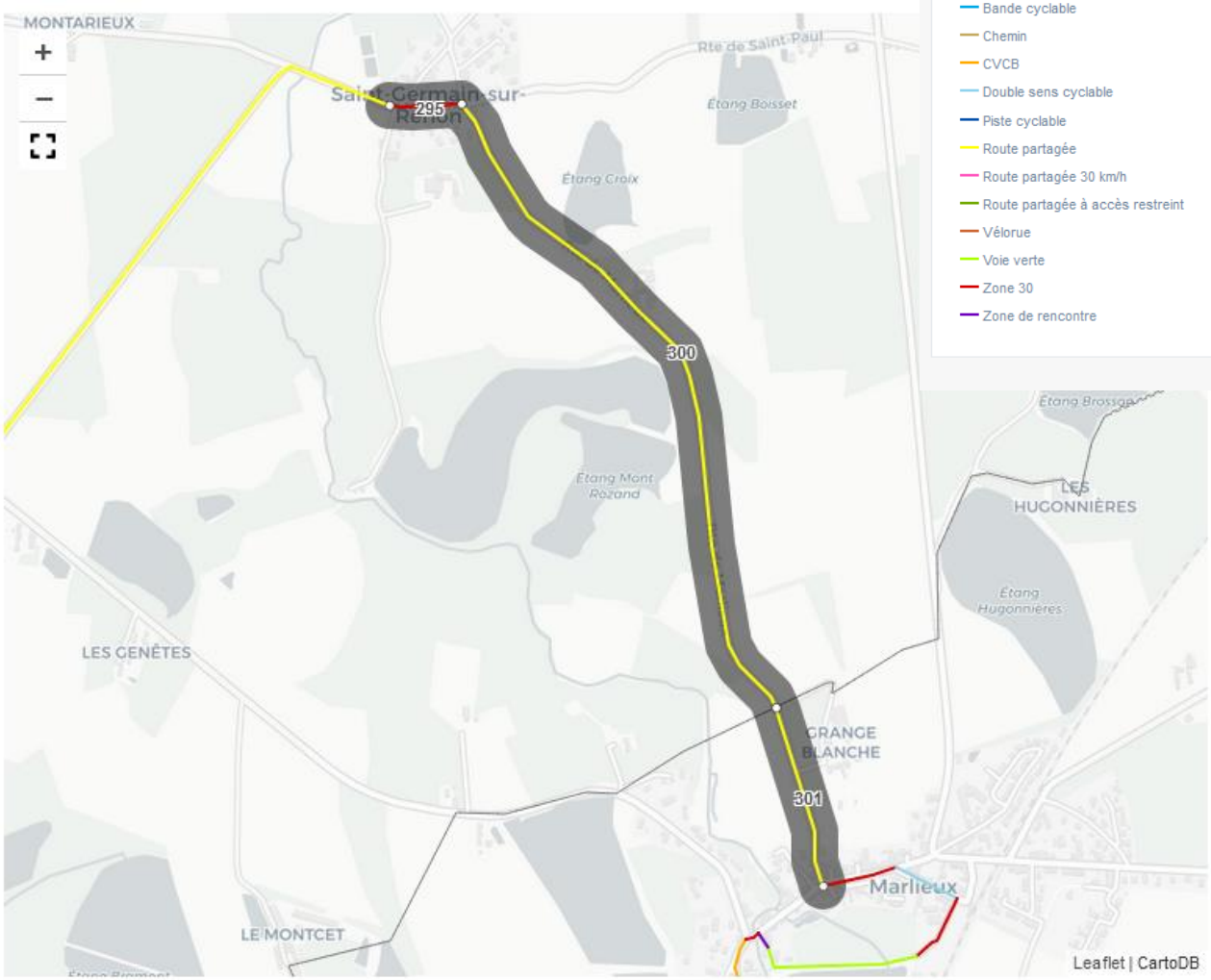
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**6.62 km**
Dont existant : - / à signaler : 5.66 / à reprendre : - / à aménager : 0.96 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Sandrans, La Chapelle-du-Châtelard, Saint-Germain-sur-Renon**
Coût restant d'aménagements	33 972 €
Dont communal : 25 483 € / intercommunal : 8 489 €	
Coût restant des intersections	900 €
Coût restant de jalonnement	3 307 €
Dont communal : 1 439 € / intercommunal : 1 867 €	
Coût restant GLOBAL	**38 179 €**
Coût entretien annuel	**2 734 €/an**
Coût mètre linéaire	**5,8 €/ml**

26. Saint-Germain-sur-Renon <> Marlieux



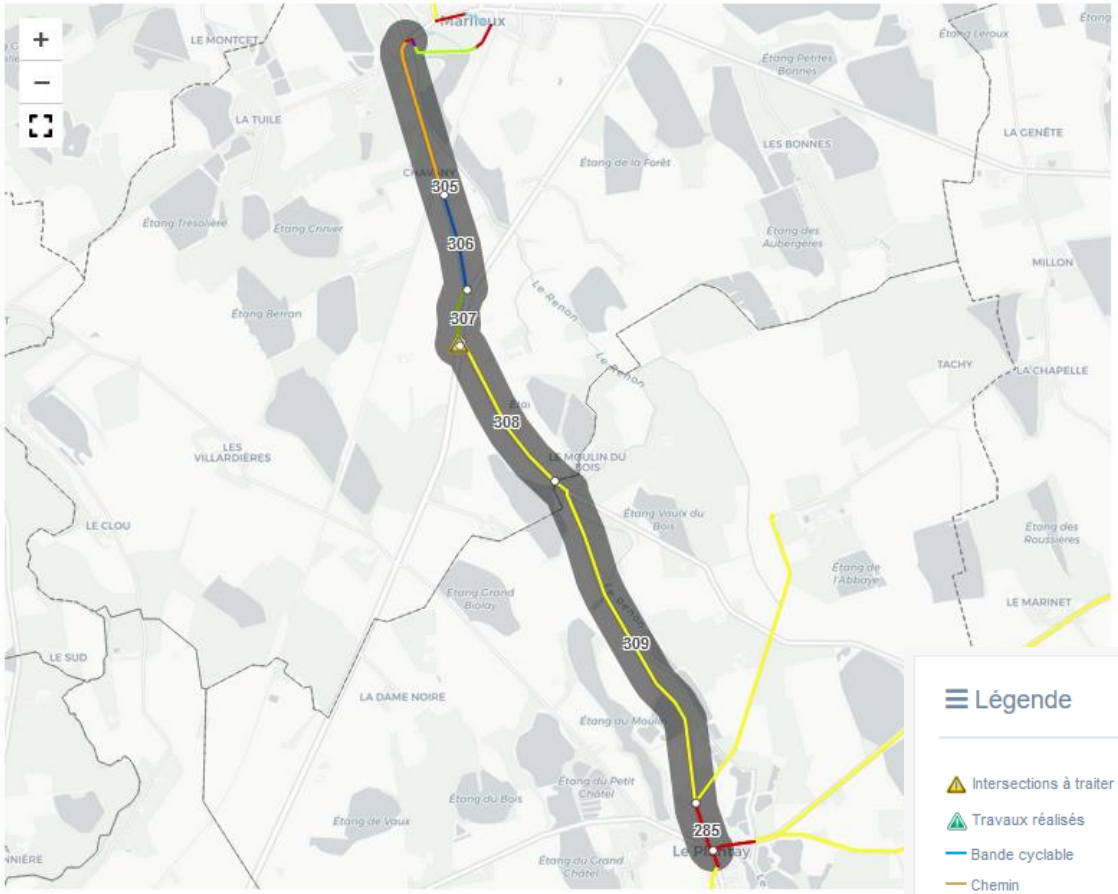
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	2.20 km
Dont existant : - / à signaler : 2.04 / à reprendre : - / à aménager : 0.16 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Marlieux, Saint-Germain-sur-Renon
Coût restant d'aménagements	9 615 €
Dont communal : 6 556 € / intercommunal : 3 059 €	
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	919 €
Dont communal : 246 € / intercommunal : 673 €	
Coût restant GLOBAL	**10 534 €**
Coût entretien annuel	921 €/an
Coût mètre linéaire	4,8 €/ml

27. Marlieux <> Le Plantay



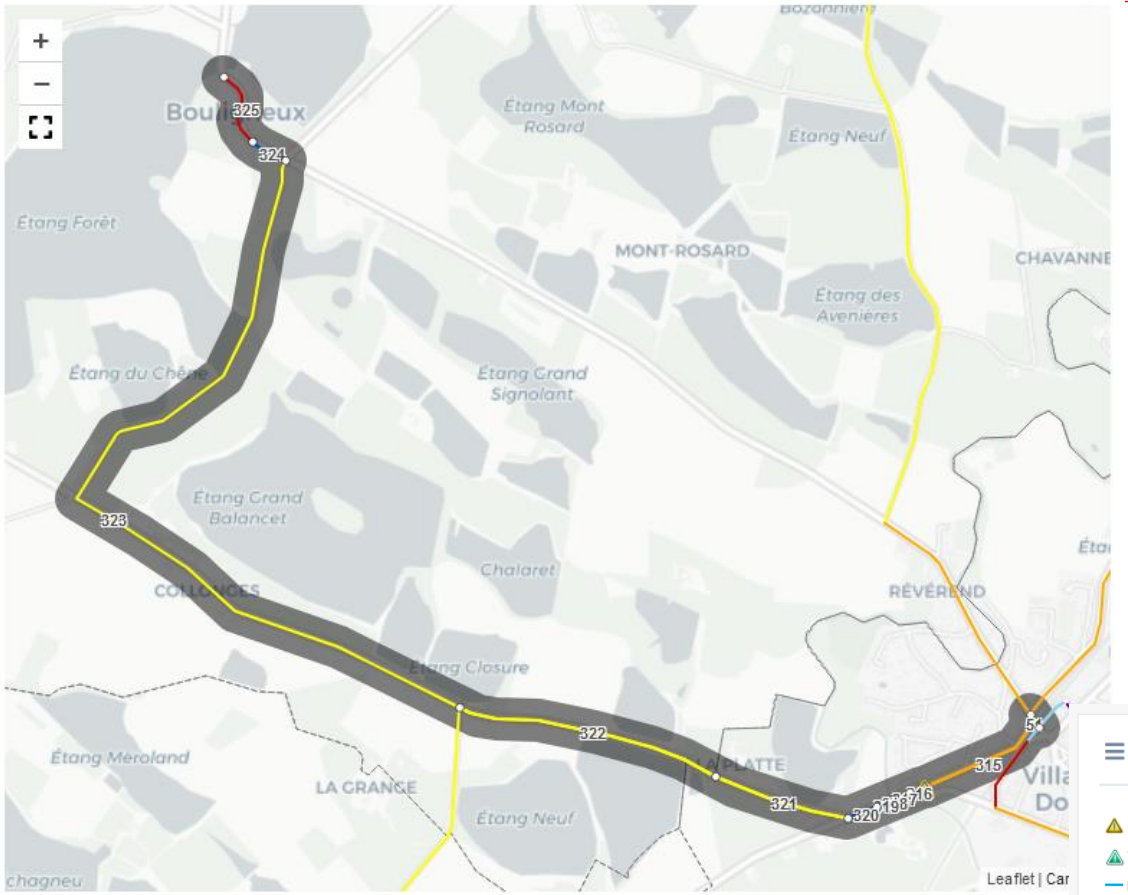
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**5.08 km**
Dont existant : - / à signaler : 3.34 / à reprendre : - / à aménager : 1.74 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Marlieux, Le Plantay**
Coût restant d'aménagements	**251 187 €**
Dont communal : 246 687 € / intercommunal : 4 500 €	
Coût restant des intersections	**1 950 €**
Coût restant de jalonnement	**3 064 €**
Dont communal : 2 074 € / intercommunal : 990 €	
Coût restant GLOBAL	**256 201 €**
Coût entretien annuel	**6 999 €/an**
Coût mètre linéaire	**50,4 €/ml**

28. Villars-les-Dombes <> Bouligneux



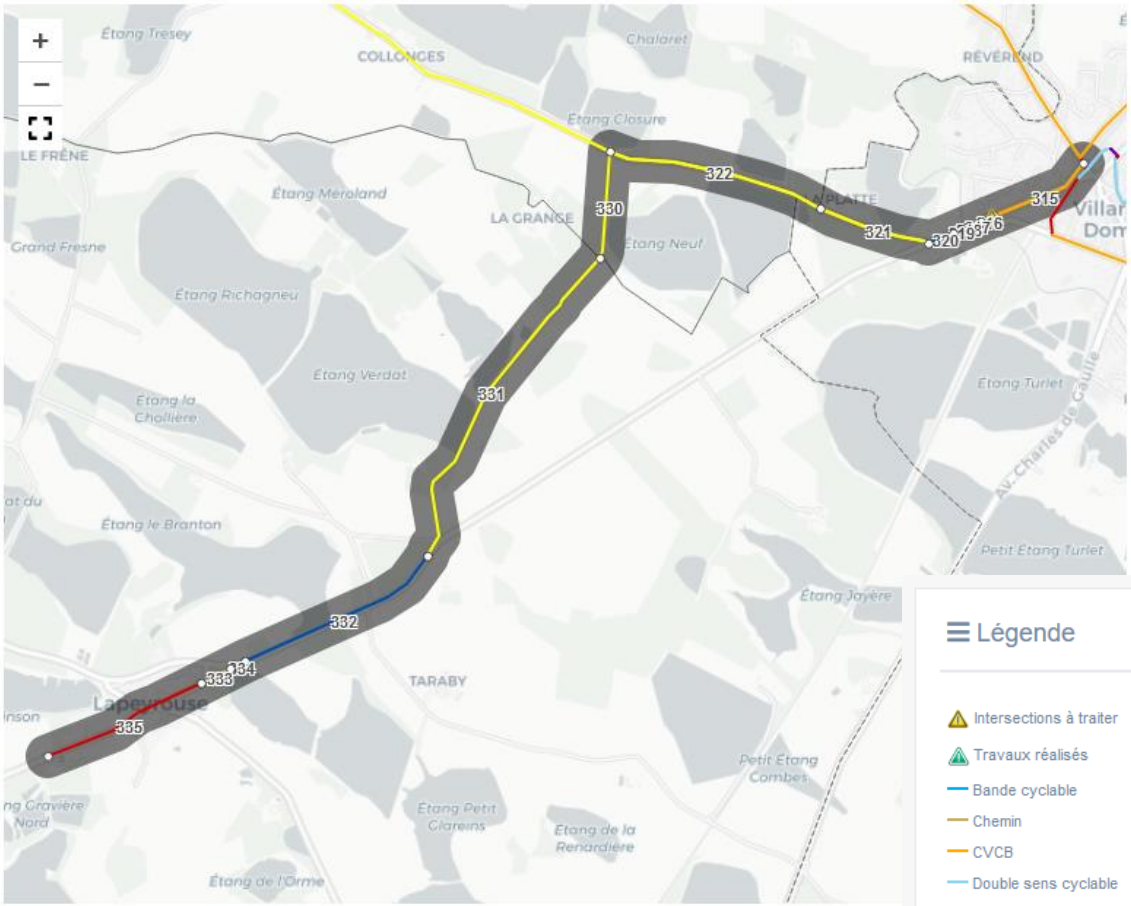
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	5.64 km
Dont existant : - / à signaler : 4.64 / à reprendre : - / à aménager : 1.01 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Villars-les-Dombes, Bouligneux
Coût restant d'aménagements	223 763 €
Dont communal : 170 010 € / intercommunal : 53 753 €	
Coût restant des intersections	10 700 €
Coût restant de jalonnement	3 103 €
Dont communal : 1 591 € / intercommunal : 1 512 €	
Coût restant GLOBAL	**237 566 €**
Coût entretien annuel	5 039 €/an
Coût mètre linéaire	42,1 €/ml

29. Villars-les-Dombes <> Lapeyrouse



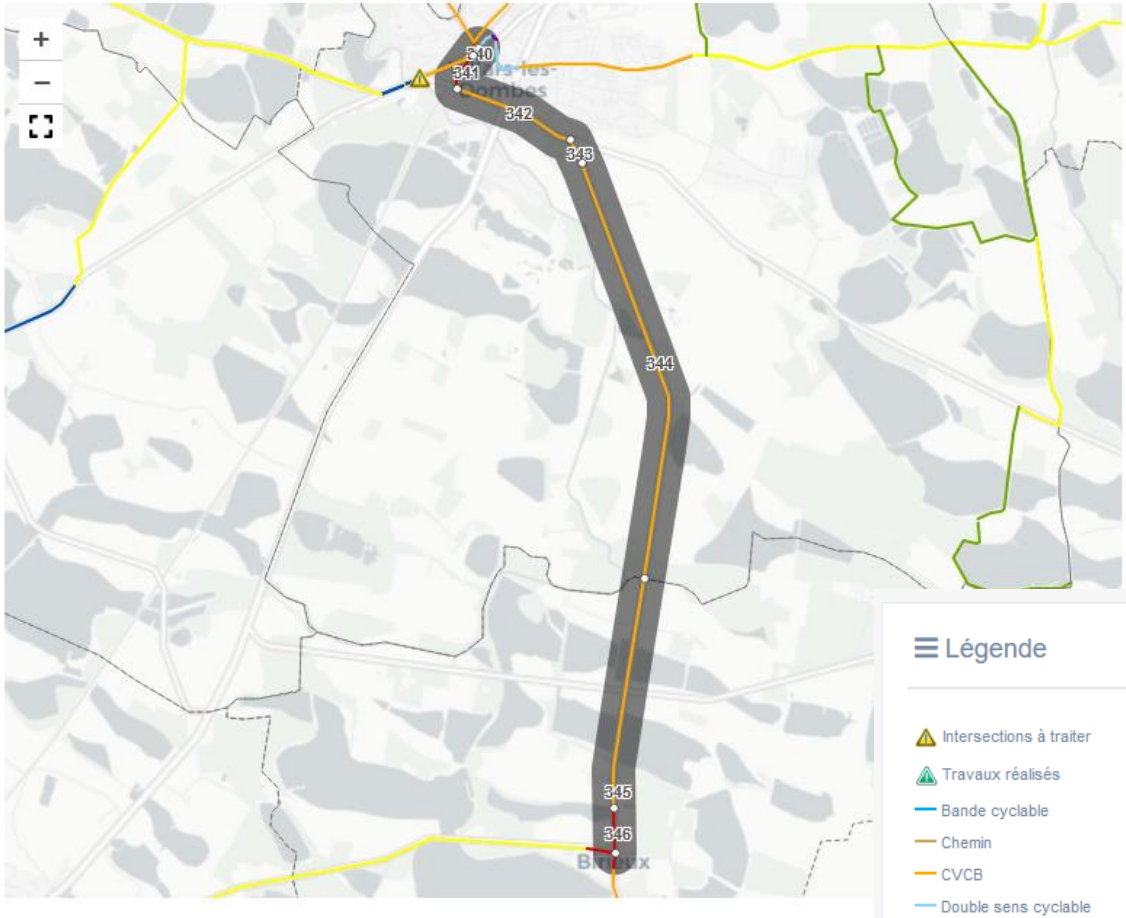
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**5.99 km**
Dont existant : 0.72 / à signaler : 3.55 / à reprendre : - / à aménager : 1.71 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Villars-les-Dombes, Lapeyrouse, Bouligneux**
Coût restant d'aménagements	**633 965 €**
Dont communal : 158 955 € / intercommunal : 475 010 €	
Coût restant des intersections	**10 700 €**
Coût restant de jalonnement	**3 677 €**
Dont communal : 2 181 € / intercommunal : 1 495 €	
Coût restant GLOBAL	**648 342 €**
Coût entretien annuel	**7 861 €/an**
Coût mètre linéaire	**123,2 €/ml**

30. Villars-les-Dombes <> Birieux



Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**6.27 km**
Dont existant : - / à signaler : 0.37 / à reprendre : - / à aménager : 5.90 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Villars-les-Dombes, Birieux**
Coût restant d'aménagements	**367 041 €**
Dont communal : 45 535 € / intercommunal : 321 506 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**4 035 €**
Dont communal : 2 520 € / intercommunal : 1 516 €	
Coût restant GLOBAL	**371 076 €**
Coût entretien annuel	**17 792 €/an**
Coût mètre linéaire	**59,2 €/ml**

31. Saint-Marcel <> Birieux

Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**4.28 km**
Dont existant : 0.35 / à signaler : 3.93 / à reprendre : - / à aménager : - km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Saint-Marcel, Birieux**
Coût restant d'aménagements	**5 843 €**
Dont communal : 103 € / intercommunal : 5 740 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**1 949 €**
Dont communal : 687 € / intercommunal : 1 263 €	
Coût restant GLOBAL	**7 792 €**
Coût entretien annuel	**1 731 €/an**
Coût mètre linéaire	**2,0 €/ml**

32. Saint-Marcel <> Saint-André-de-Corcy

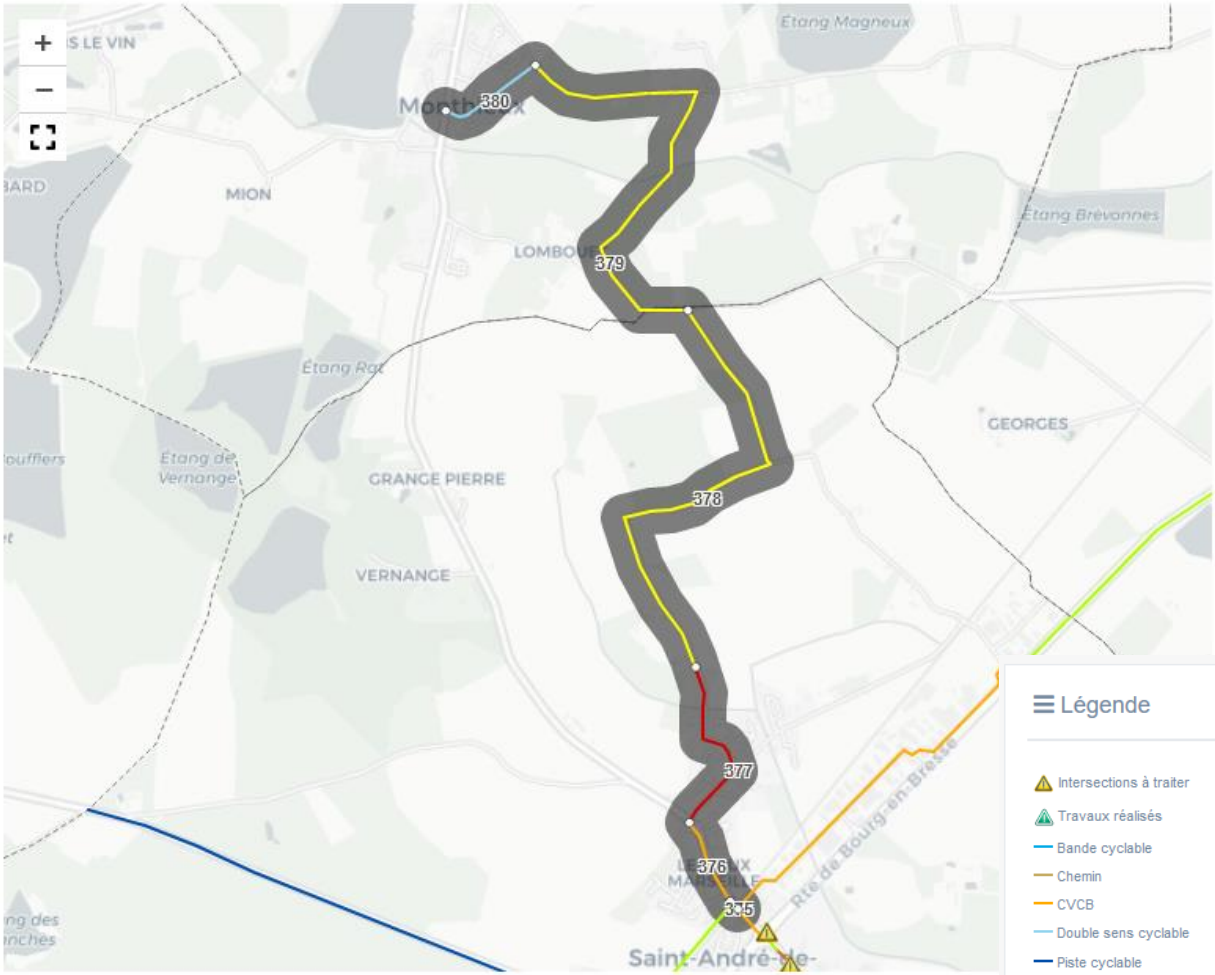
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	3.33 km
Dont existant : - / à signaler : 0.05 / à reprendre : 0.11 / à aménager : 3.16 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Saint-André-de-Corcy, Saint-Marcel
Coût restant d'aménagements	628 458 €
Dont communal : 255 837 € / intercommunal : 372 621 €	
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	3 540 €
Dont communal : 3 131 € / intercommunal : 410 €	
Coût restant GLOBAL	**631 998 €**
Coût entretien annuel	11 546 €/an
Coût mètre linéaire	189,8 €/ml

33. Saint-André-de-Corcy <> Monthieux



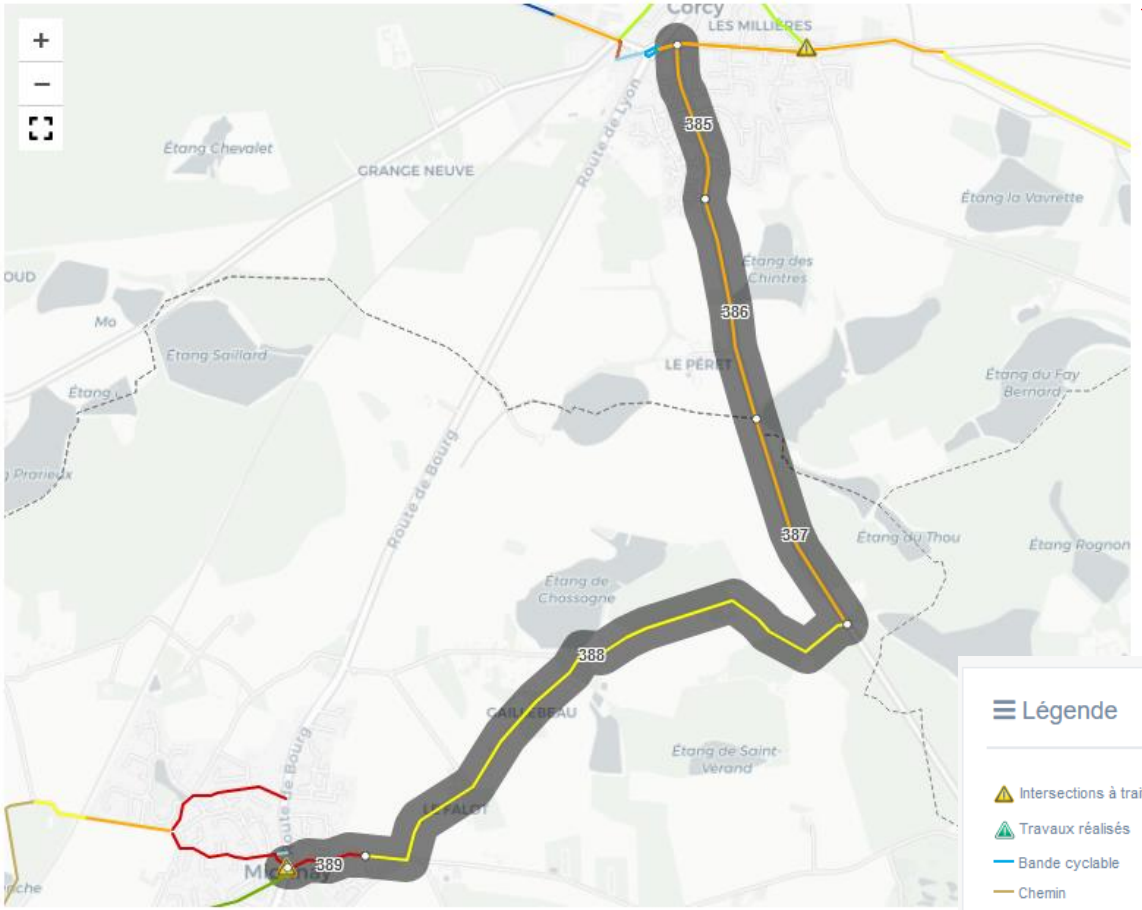
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	5.09 km
Dont existant : - / à signaler : 4.06 / à reprendre : - / à aménager : 1.03 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Saint-André-de-Corcy, Monthieux
Coût restant d'aménagements	60 537 €
Dont communal : 55 110 € / intercommunal : 5 427 €	
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	3 403 €
Dont communal : 2 209 € / intercommunal : 1 194 €	
Coût restant GLOBAL	**63 939 €**
Coût entretien annuel	2 920 €/an
Coût mètre linéaire	12,6 €/ml

34. Saint-André-de-Corcy <> Mionnay



Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**5.57 km**
Dont existant : - / à signaler : 2.99 / à reprendre : - / à aménager : 2.58 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Saint-André-de-Corcy, Mionnay**
Coût restant d'aménagements	**185 248 €**
Dont communal : 47 327 € / intercommunal : 137 921 €	
Coût restant des intersections	**1 500 €**
Coût restant de jalonnement	**3 028 €**
Dont communal : 1 523 € / intercommunal : 1 504 €	
Coût restant GLOBAL	**189 776 €**
Coût entretien annuel	**9 336 €/an**
Coût mètre linéaire	**34,0 €/ml**

35. Mionnay Gare

Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**1.56 km**
Dont existant : 0.17 / à signaler : 0.13 / à reprendre : - / à aménager : 1.26 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Mionnay**
Coût restant d'aménagements	**70 680 €**
Dont communal : 70 680 € / intercommunal : 0 €	
Coût restant des intersections	**1 500 €**
Coût restant de jalonnement	**2 347 €**
Dont communal : 2 347 € / intercommunal : 0 €	
Coût restant GLOBAL	**74 528 €**
Coût entretien annuel	**1 190 €/an**
Coût mètre linéaire	**53,4 €/ml**

36. Saint-André-de-Corcy Gare

Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**2.16 km**
Dont existant : 0.58 / à signaler : 0.50 / à reprendre : - / à aménager : 1.08 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Saint-André-de-Corcy**
Coût restant d'aménagements	**129 498 €**
Dont communal : 129 498 € / intercommunal : 0 €	
Coût restant des intersections	**4 460 €**
Coût restant de jalonnement	**3 238 €**
Dont communal : 3 238 € / intercommunal : 0 €	
Coût restant GLOBAL	**137 195 €**
Coût entretien annuel	**7 992 €/an**
Coût mètre linéaire	**86,8 €/ml**

37. Saint-Marcel Gare

Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	0.69 km
Dont existant : - / à signaler : 0.69 / à reprendre : - / à aménager : - km / Terminé : - km	
Communes concernées	Saint-Marcel
Coût restant d'aménagements	691 €
Dont communal : 691 € / intercommunal : 0 €	
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	1 036 €
Dont communal : 1 036 € / intercommunal : 0 €	
Coût restant GLOBAL	**1 727 €**
Coût entretien annuel	7 €/an
Coût mètre linéaire	2,5 €/ml

38. Marlieux Gare

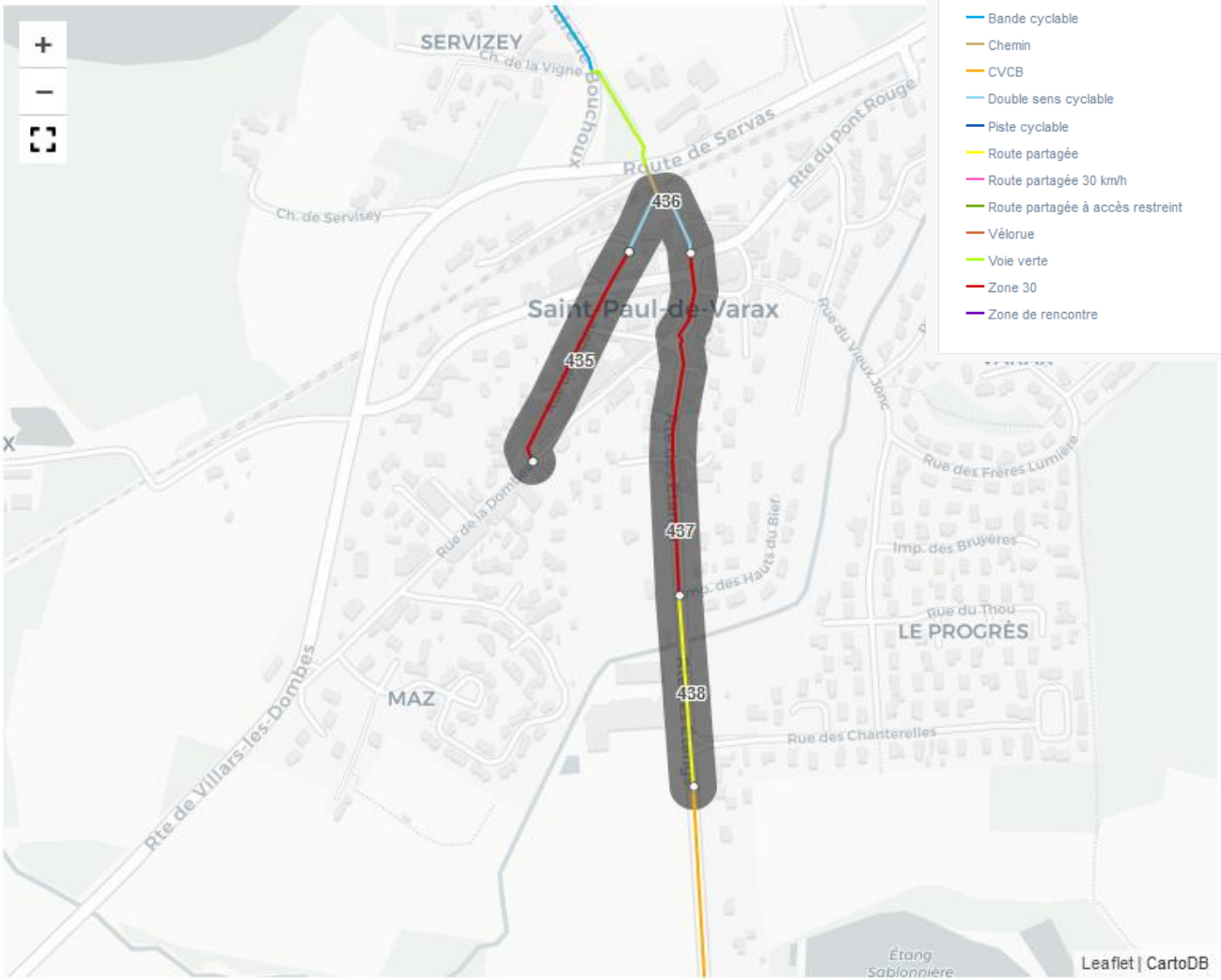
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**0.93 km**
Dont existant : 0.17 / à signaler : 0.39 / à reprendre : - / à aménager : 0.37 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Marlieux**
Coût restant d'aménagements	**39 249 €**
Dont communal : 39 249 € / intercommunal : 0 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**965 €**
Dont communal : 965 € / intercommunal : 0 €	
Coût restant GLOBAL	**40 214 €**
Coût entretien annuel	**1 895 €/an**
Coût mètre linéaire	**52,8 €/ml**

39. Saint-Paul-de-Varax Gare



Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	0.95 km
Dont existant : 0.36 / à signaler : 0.34 / à reprendre : - / à aménager : 0.25 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Saint-Paul-de-Varax
Coût restant d'aménagements	11 618 €
Dont communal : 11 618 € / intercommunal : 0 €	
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	1 429 €
Dont communal : 1 429 € / intercommunal : 0 €	
Coût restant GLOBAL	**13 047 €**
Coût entretien annuel	186 €/an
Coût mètre linéaire	22,1 €/ml

40. Chaleins <> Saint-Etienne -sur-Chalaronne via Valeins

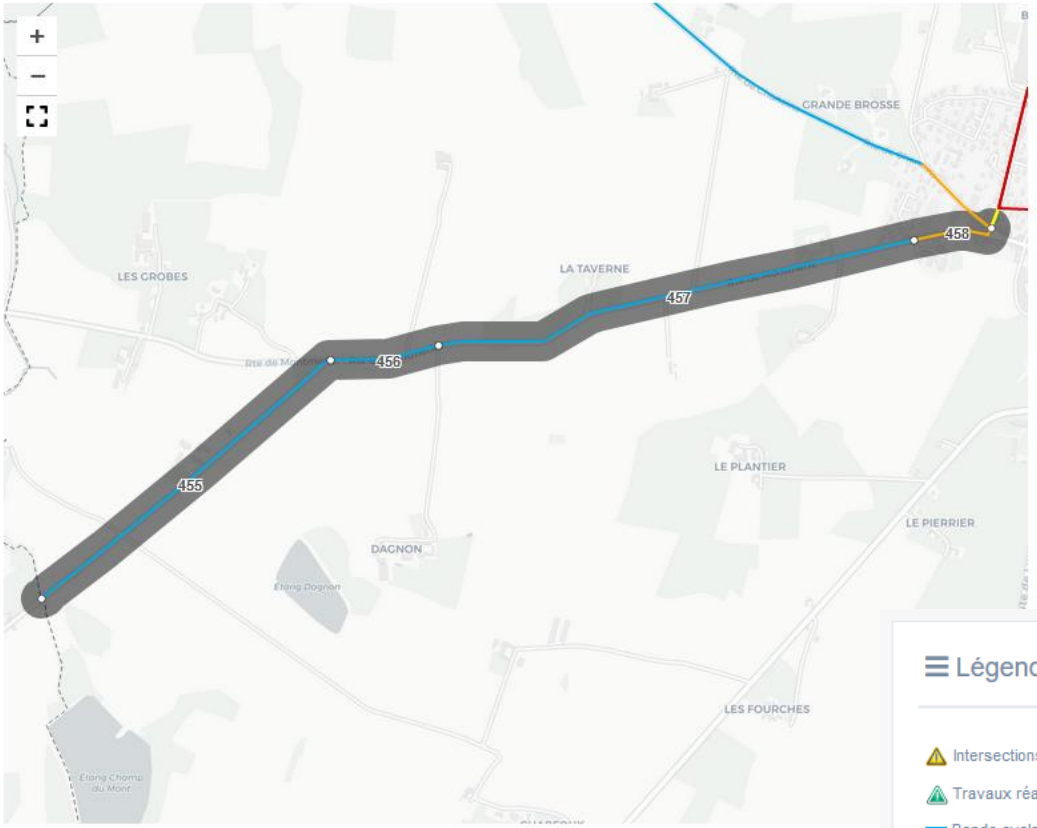
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**5.04 km**
Dont existant : - / à signaler : 2.33 / à reprendre : - / à aménager : 2.71 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Valeins, Chaneins**
Coût restant d'aménagements	**1 041 013 €**
Dont communal : 6 066 € / intercommunal : 1 034 947 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**3 124 €**
Dont communal : 1 874 € / intercommunal : 1 250 €	
Coût restant GLOBAL	**1 044 137 €**
Coût entretien annuel	**10 771 €/an**
Coût mètre linéaire	**207,3 €/ml**

41. Montmerle-sur-Saône <> Saint-Trivier-sur-Moignans



Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**3.48 km**
Dont existant : - / à signaler : - / à reprendre : - / à aménager : 3.48 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Saint-Trivier-sur-Moignans**
Coût restant d'aménagements	**1 302 080 €**
Dont communal : 18 940 € / intercommunal : 1 283 140 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**1 464 €**
Dont communal : 406 € / intercommunal : 1 059 €	
Coût restant GLOBAL	**1 303 544 €**
Coût entretien annuel	**13 539 €/an**
Coût mètre linéaire	**374,8 €/ml**

42. Dompierre-sur-Chalaronne <> Saint-Etienne-sur-Chalaronne

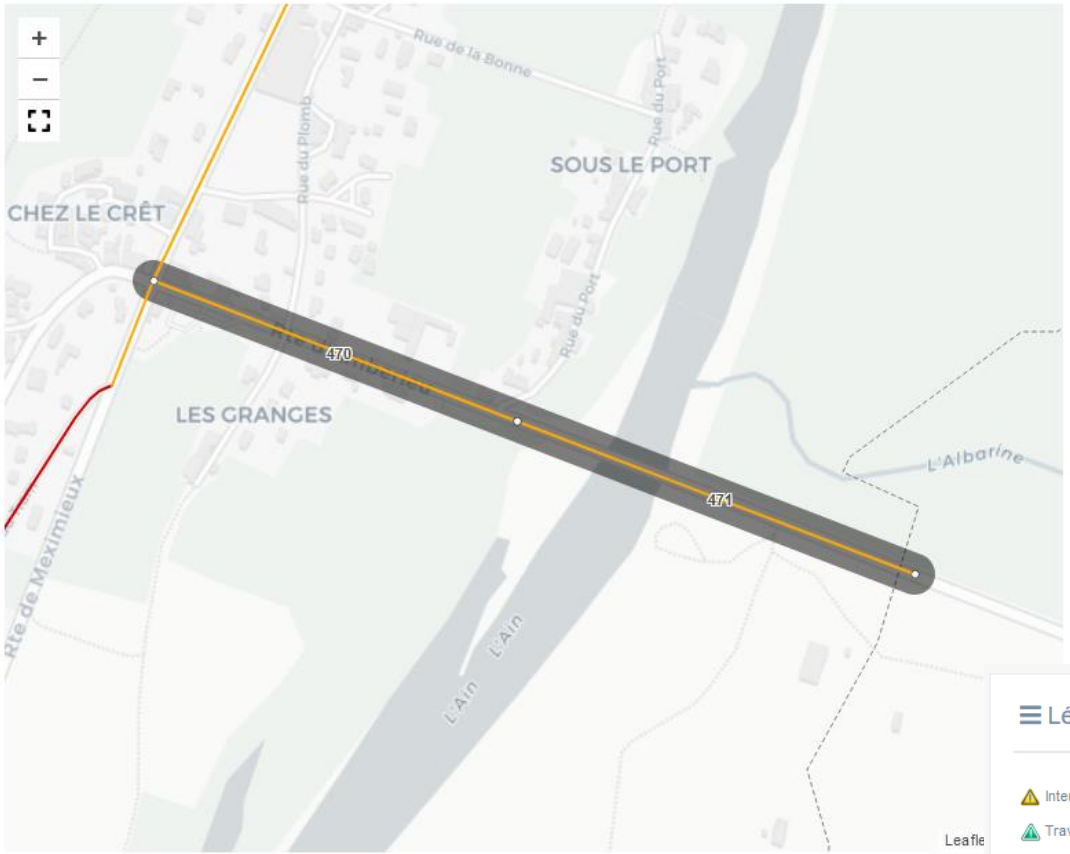
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	1.25 km
Dont existant : - / à signaler : 0.61 / à reprendre : - / à aménager : 0.63 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Dompierre-sur-Chalaronne
Coût restant d'aménagements	84 263 €
Dont communal : 83 344 € / intercommunal : 919 €	
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	1 152 €
Dont communal : 950 € / intercommunal : 202 €	
Coût restant GLOBAL	**85 415 €**
Coût entretien annuel	290 €/an
Coût mètre linéaire	68,6 €/ml

43. Châtillon-la-Palud <> Ambérieu-en-Bugey



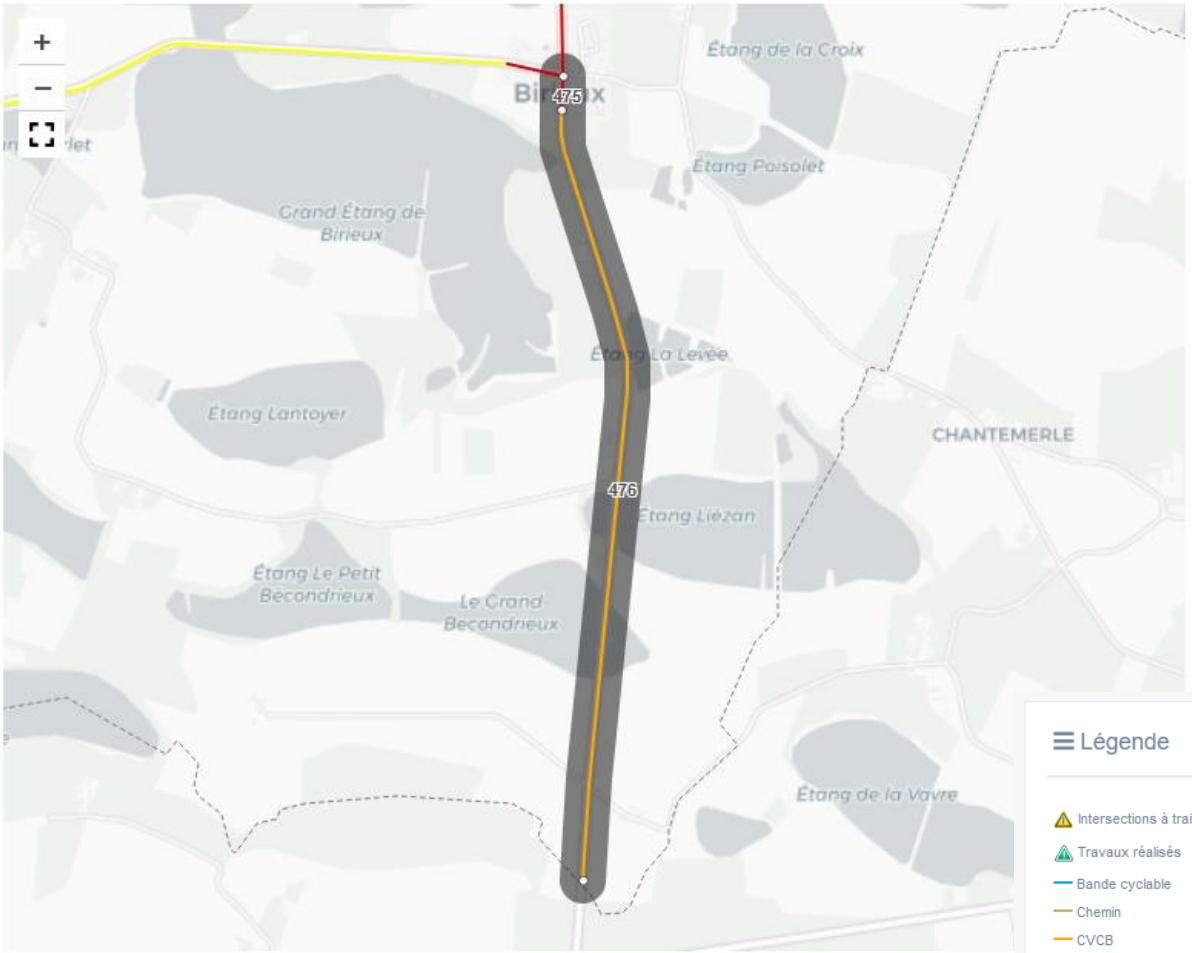
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	0.80 km
Dont existant : - / à signaler : - / à reprendre : - / à aménager : 0.80 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Châtillon-la-Palud
Coût restant d'aménagements	55 990 €
Dont communal : 26 738 € / intercommunal : 29 252 €	
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	711 €
Dont communal : 573 € / intercommunal : 138 €	
Coût restant GLOBAL	**56 701 €**
Coût entretien annuel	2 520 €/an
Coût mètre linéaire	70,9 €/ml

44. Birieux <> Montluel



Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**2.67 km**
Dont existant : - / à signaler : 0.11 / à reprendre : - / à aménager : 2.55 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Birieux**
Coût restant d'aménagements	**178 861 €**
Dont communal : 115 € / intercommunal : 178 747 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**1 015 €**
Dont communal : 172 € / intercommunal : 843 €	
Coût restant GLOBAL	**179 876 €**
Coût entretien annuel	**8 045 €/an**
Coût mètre linéaire	**67,4 €/ml**

45. Trévoux <> Montluel via Saint-André-de-Corcy

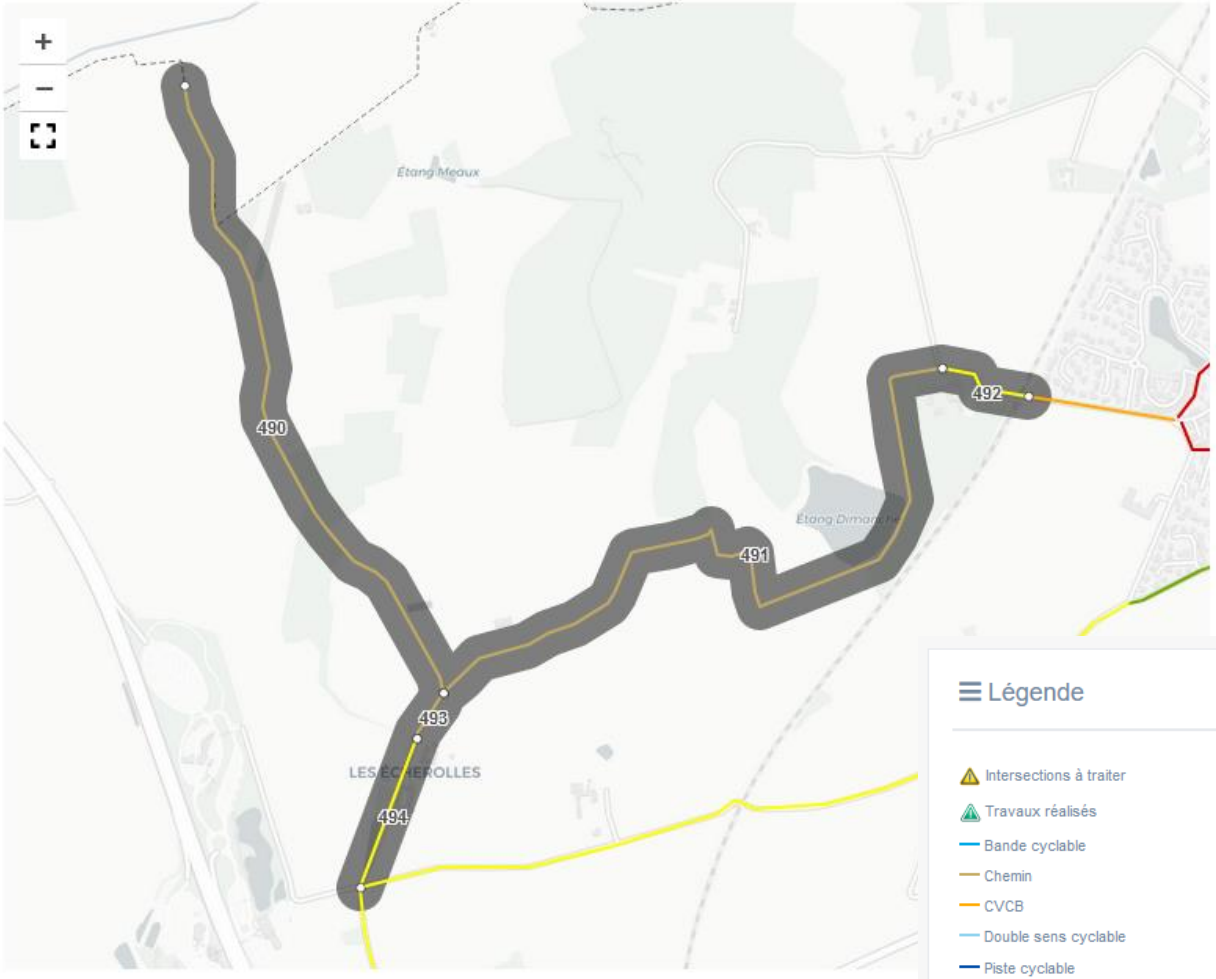
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	6.54 km
Dont existant : - / à signaler : 3.06 / à reprendre : - / à aménager : 3.48 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Saint-André-de-Corcy
Coût restant d'aménagements	864 179 €
Dont communal : 78 293 € / intercommunal : 785 886 €	
Coût restant des intersections	1 500 €
Coût restant de jalonnement	3 699 €
Dont communal : 1 976 € / intercommunal : 1 723 €	
Coût restant GLOBAL	**869 378 €**
Coût entretien annuel	15 950 €/an
Coût mètre linéaire	133,0 €/ml

46. Civrieux <> Gare de Mionnay



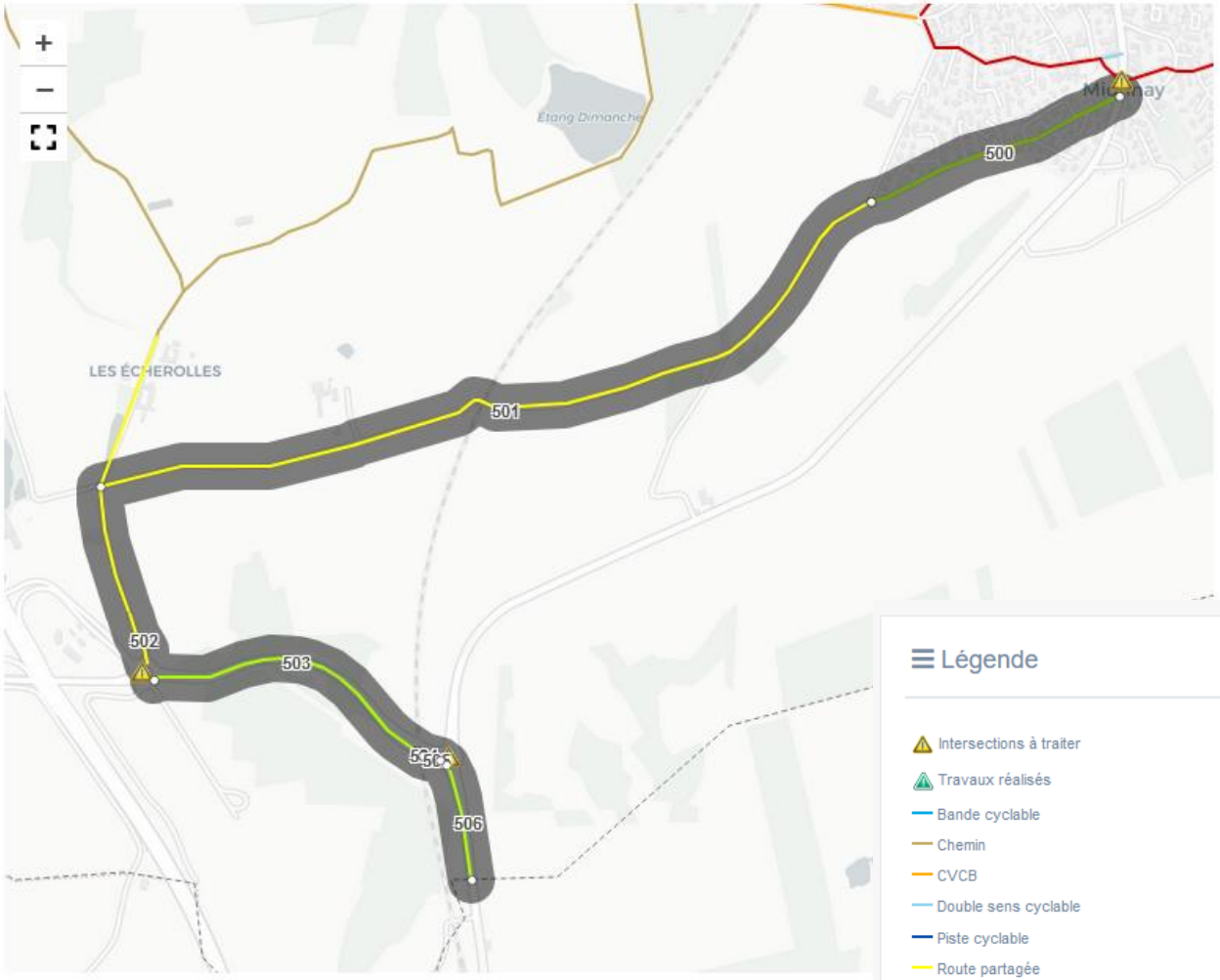
Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**4.41 km**
Dont existant : - / à signaler : 0.62 / à reprendre : - / à aménager : 3.79 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Mionnay**
Coût restant d'aménagements	**114 656 €**
Dont communal : 0 € / intercommunal : 114 656 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**1 457 €**
Dont communal : 0 € / intercommunal : 1 457 €	
Coût restant GLOBAL	**116 113 €**
Coût entretien annuel	**14 685 €/an**
Coût mètre linéaire	**26,3 €/ml**

47. Mionnay <> Les Echets



Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**4.28 km**
Dont existant : - / à signaler : 3.20 / à reprendre : - / à aménager : 1.08 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Mionnay**
Coût restant d'aménagements	**1 925 288 €**
Dont communal : 0 € / intercommunal : 1 925 288 €	
Coût restant des intersections	**53 500 €**
Coût restant de jalonnement	**1 411 €**
Dont communal : 0 € / intercommunal : 1 411 €	
Coût restant GLOBAL	**1 980 199 €**
Coût entretien annuel	**5 168 €/an**
Coût mètre linéaire	**463,1 €/ml**

48. Saint-Olive <>Ambérieux-les-Dombes

Légende

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

Données chiffrées

Longueur totale	**1.71 km**
Dont existant : - / à signaler : 1.38 / à reprendre : - / à aménager : 0.33 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Sainte-Olive**
Coût restant d'aménagements	**15 242 €**
Dont communal : 13 172 € / intercommunal : 2 069 €	
Coût restant des intersections	**0 €**
Coût restant de jalonnement	**949 €**
Dont communal : 494 € / intercommunal : 455 €	
Coût restant GLOBAL	**16 191 €**
Coût entretien annuel	**627 €/an**
Coût mètre linéaire	**9,5 €/ml**

4. La 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 perennisé 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 territoire 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 covoiturages 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.

Détail des aides via les CEE 1/2

Aide n°7: ACOTE « Acteurs et collectivités engagées pour l'éco-mobilité »

Objectif de l'aide

Le dispositif vise à lever les freins à la mise en place de nouvelles solutions de mobilité dans les territoires peu denses en formant les décideurs publics aux enjeux du covoiturage et en accompagnant les collectivités volontaires à faire émerger des lignes de covoiturage sur-mesure, coconstruites avec les futurs usagers.

Bénéficiaires

EPCI, PNR, PETR

Action concerné 9 & 10

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).

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).

Action concernée 12

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/

Détail des aides via les 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 MARCHE DU QUOTIDIEN

Objectif de l'aide

L'ADEME lance pour la 1ère 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

5. Le 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 programmens 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 203	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

ANNEXE 1 : Le détail des secteurs apaisés

Détail des secteurs apaisés

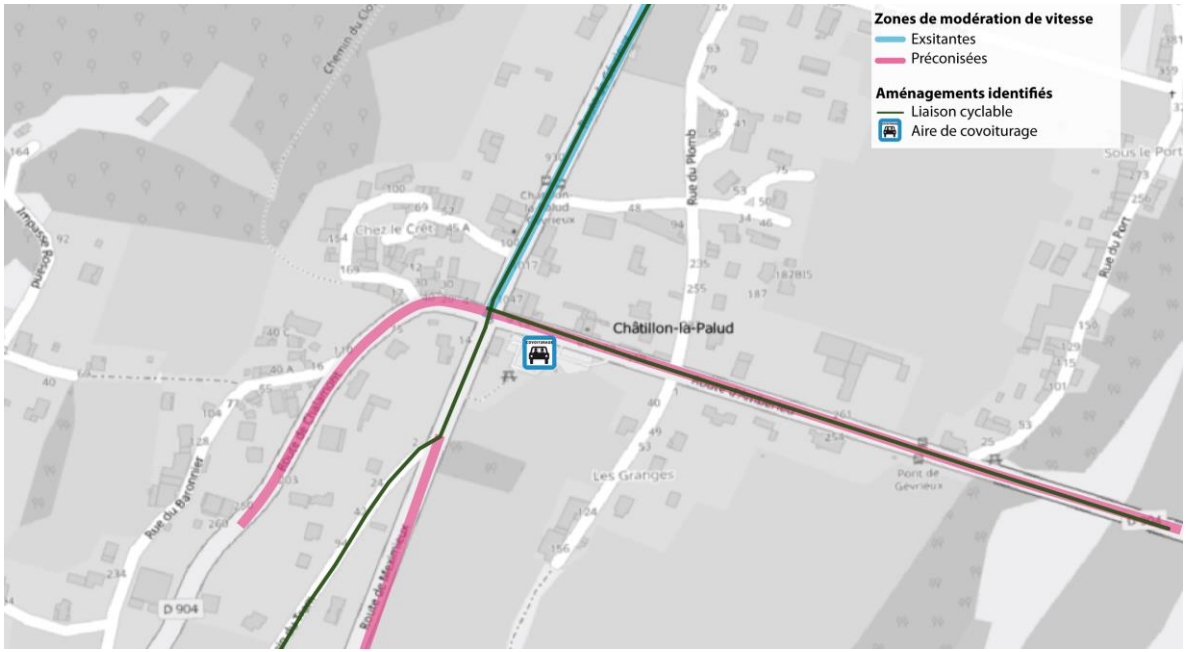
Au regard du SDC (action 1) et des actions 8,9 et 10, des aménagements de pacification doivent être mis en place afin de rejoindre les Points de Rencontre des Mobilités, les aires et les arrêts de covoiturage.

Plusieurs cas sont possibles sur le linéaire du SDC :

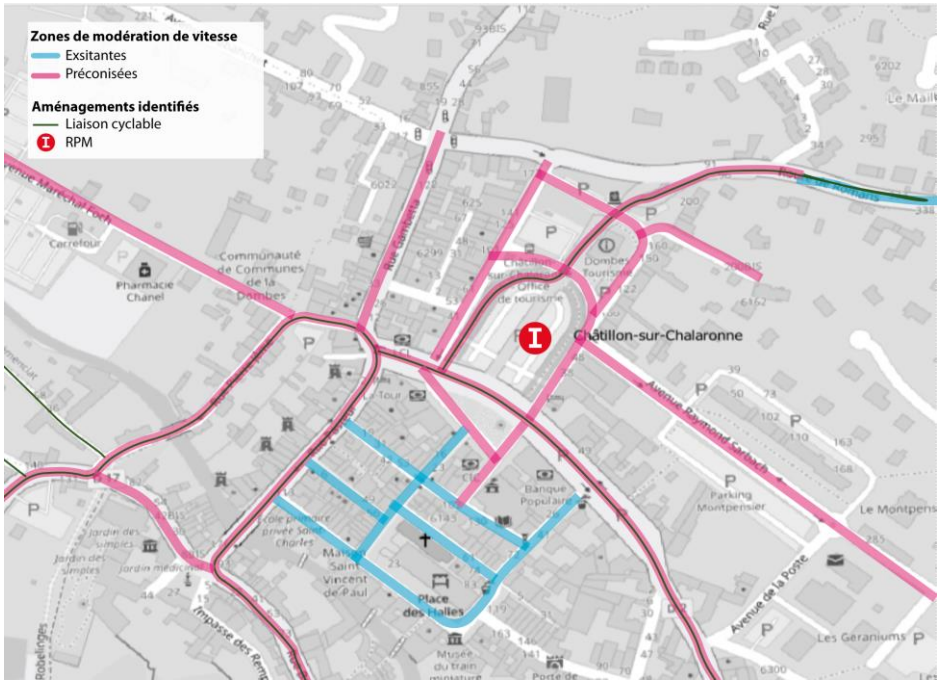
- Cas 1 : le SDC préconise déjà la mise en place de zones apaisées complétées par des aménagements (plateaux piétons, chicanes …), aucuns aménagements supplémentaires ne sont à prévoir (hors SDC) ;
- Cas 2 : le SDC préconise un aménagement cyclable (type CVCB, voie verte, bande cyclable …), il s'agira de complémenter en proposant des aménagements de pacification pour sécuriser le cheminement des piétons. Ces préconisations sont illustrées dans les schémas ci-après.

1. Chalamont – route du Bugey

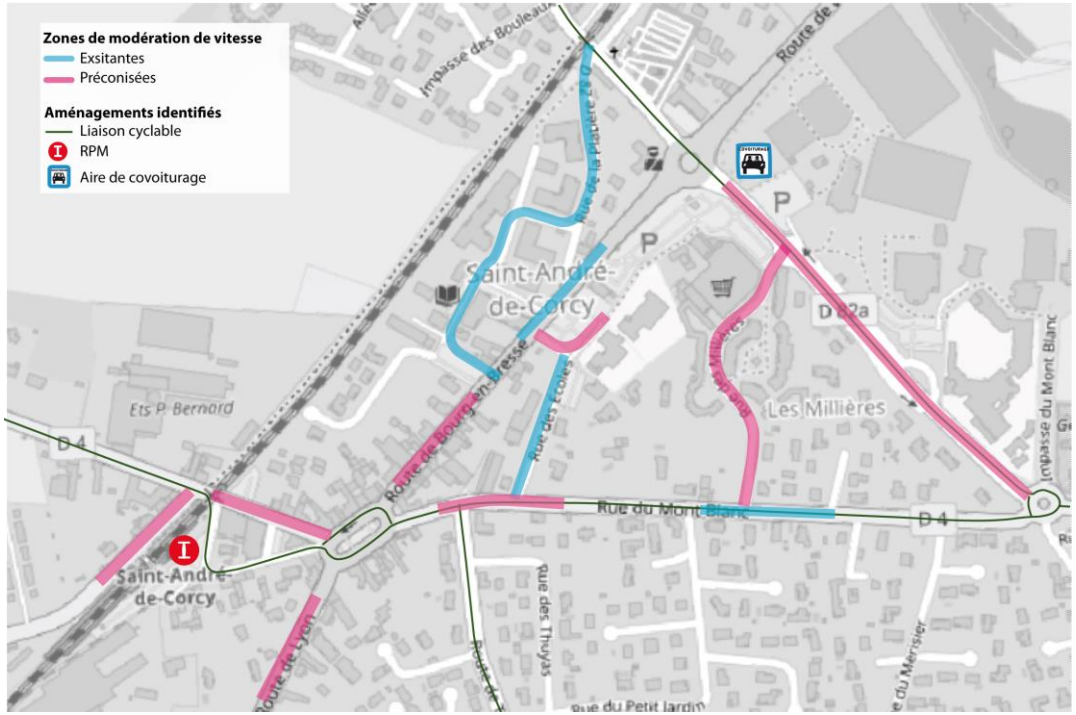
2. Châtillon-la-Palud – Place du Bief



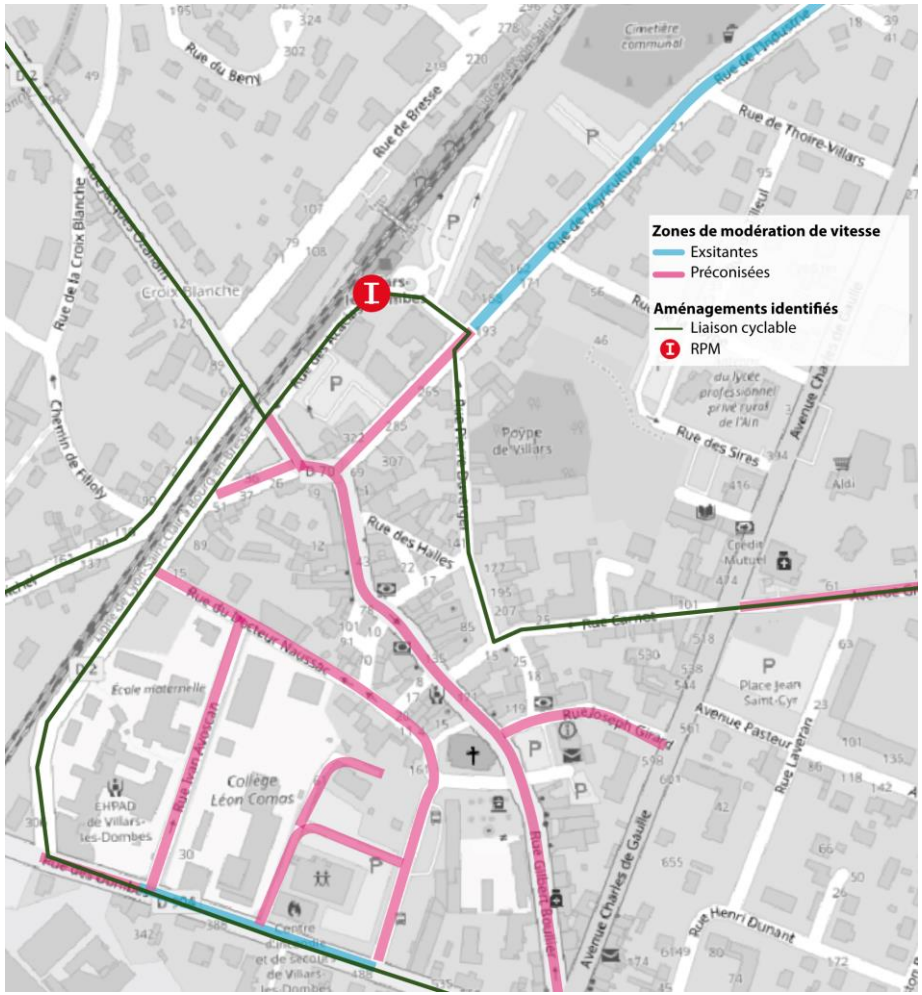
3. Châtillon-sur-Chalaronne – Place du Champ de Foire -D2



4. Saint-André-de-Corcy – D82A & gare TER

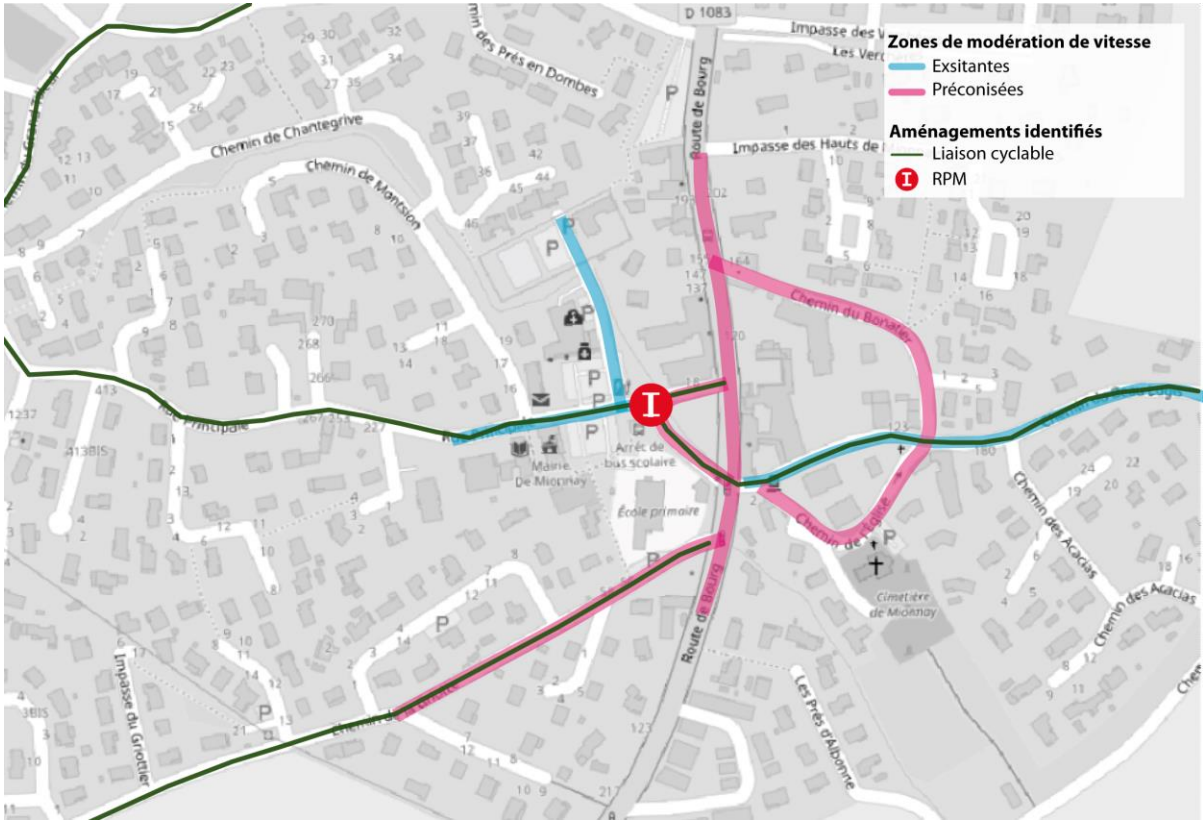


5. Villars-les-Dombes – rue des Acacias – gare TER

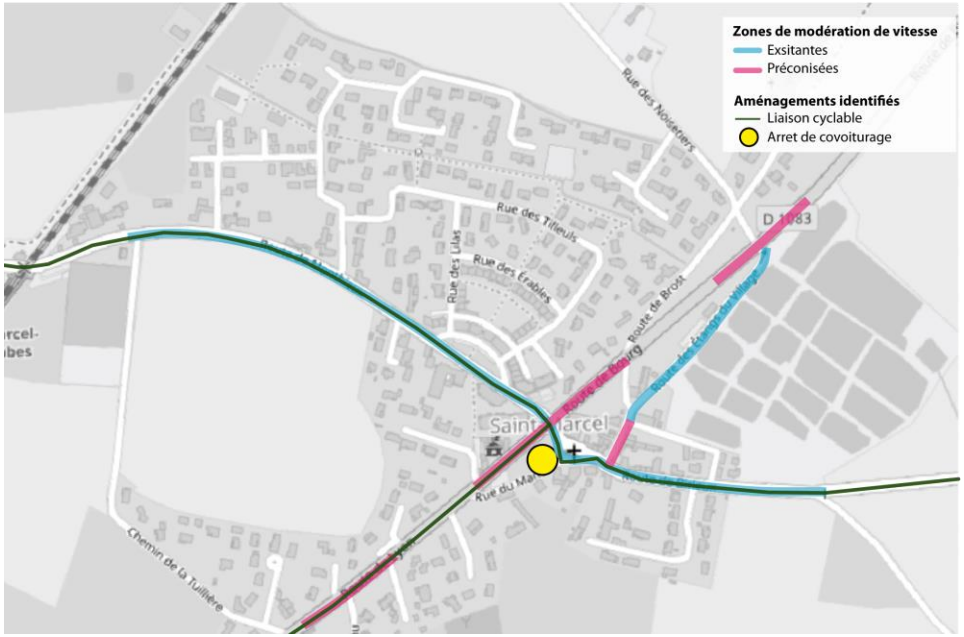


6. Surlignat – grande rue

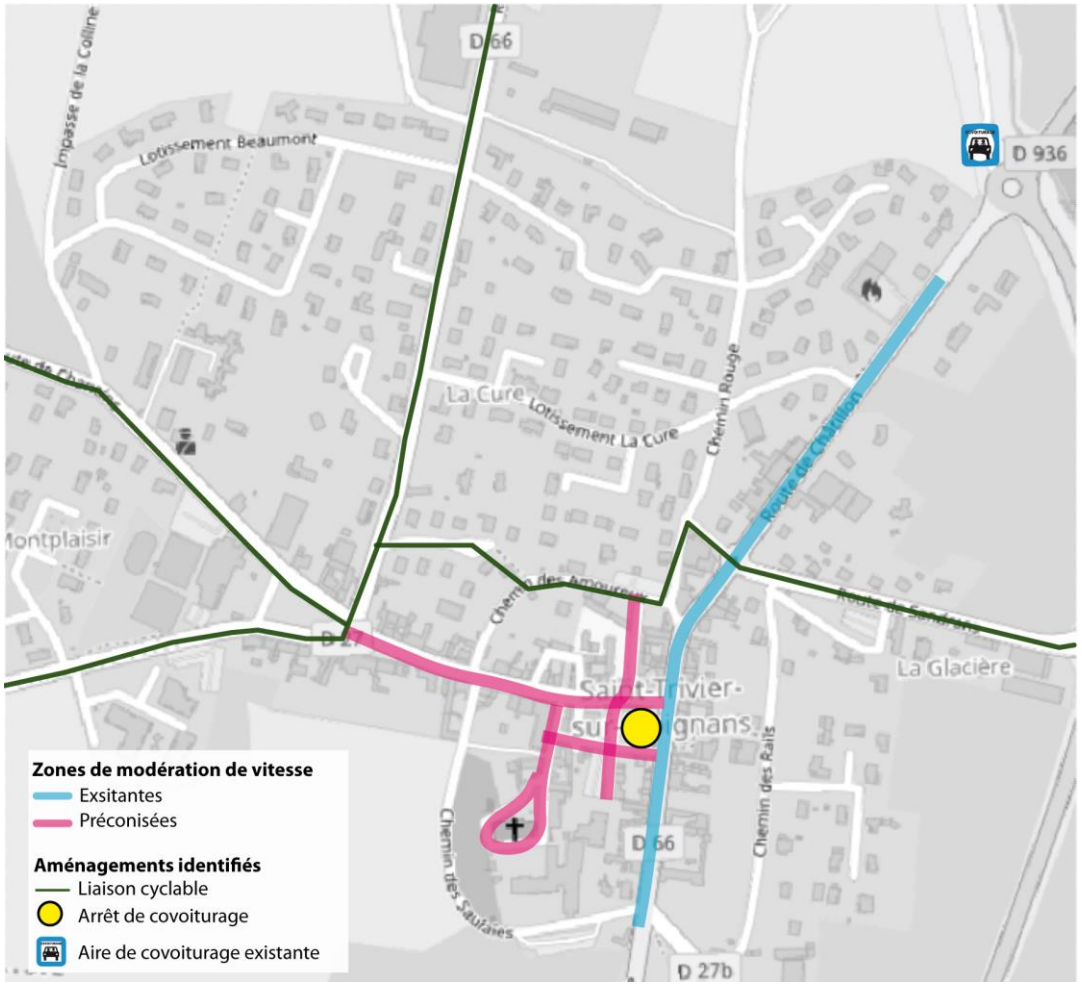
7. Mionnay – rue principale



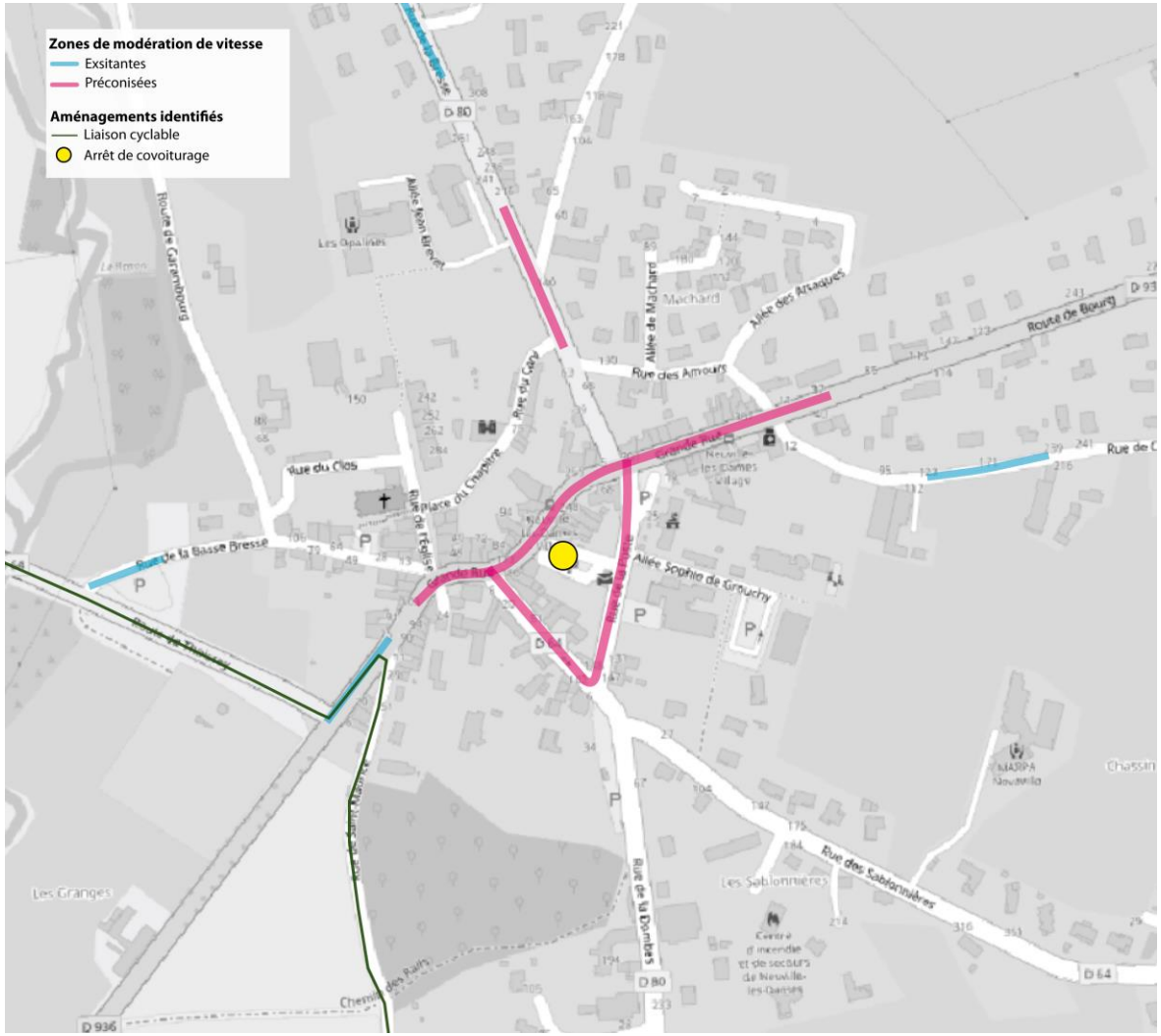
8. Saint-Marcel – place de l'Eglise



9. Saint-Trivier-sur-Moignans – place de la mairie



10. Saint-Trivier-sur-Moignans – place de la mairie



ANNEXE 2 : Les schémas des aires de covoiturage

Développer le covoiturage au quotidien

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
- 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

Développer le covoiturage au quotidien

Aire de Châtillon-la-Palud

Description détaillée des caractéristiques de l'aire

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 €**

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 covoiturage dynamique

Arrêt de transports en commun

Développer le covoiturage au quotidien

Aire de Châtillon-sur-Chalaronne

Description détaillée des caractéristiques de l'aire

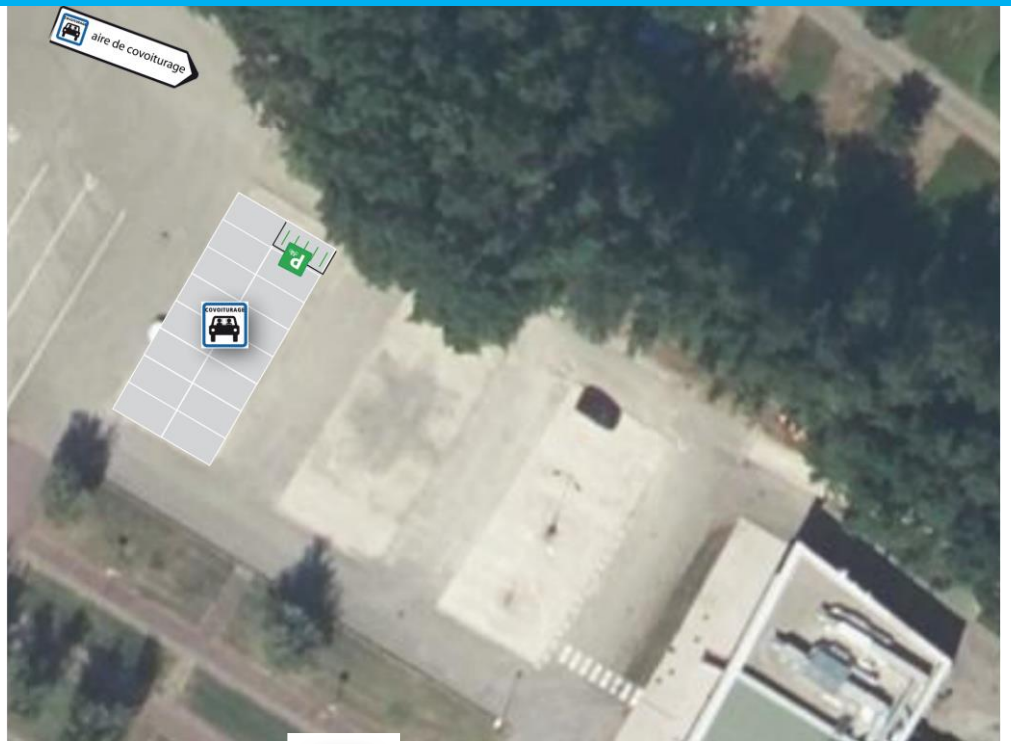
Localisation : rue des Peupliers – parking de la piscine Aquadombes 01400 CHÂTILLON-SUR-CHALARONNE
Disponibilité foncière : 250 m² de disponible
Emprise : parking à signaler sur un emplacement public
Capacité : 15 places sont nécessaires (selon avis BE)

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

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

Développer le covoiturage au quotidien

Aire de Marlieux

Description détaillée des caractéristiques de l'aire

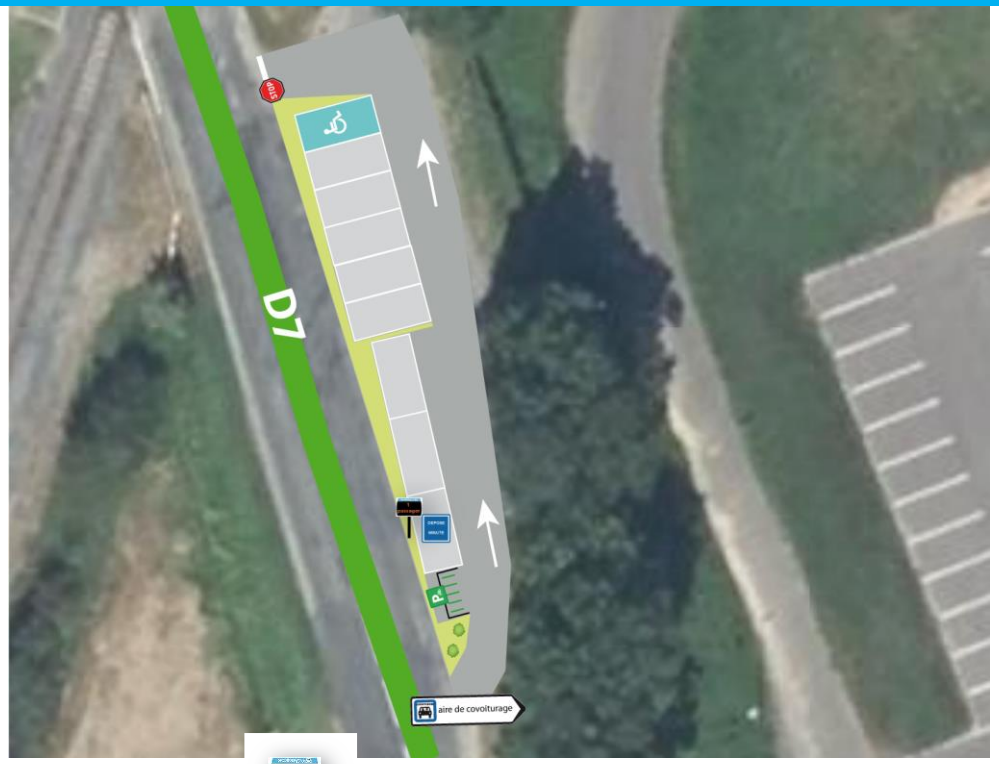
Localisation : D7, à proximité du passage à niveau 01240 MARLIEUX
Disponibilité foncière : 260 m² de disponible
Emprise : parking à aménager, viabiliser sur un emplacement public le long de la D7
Capacité : 9 places sont nécessaires (selon avis BE et surface disponible)

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
- 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

Développer le covoiturage au quotidien

Aire de Saint-André-de-Corcy

Description détaillée des caractéristiques de l'aire

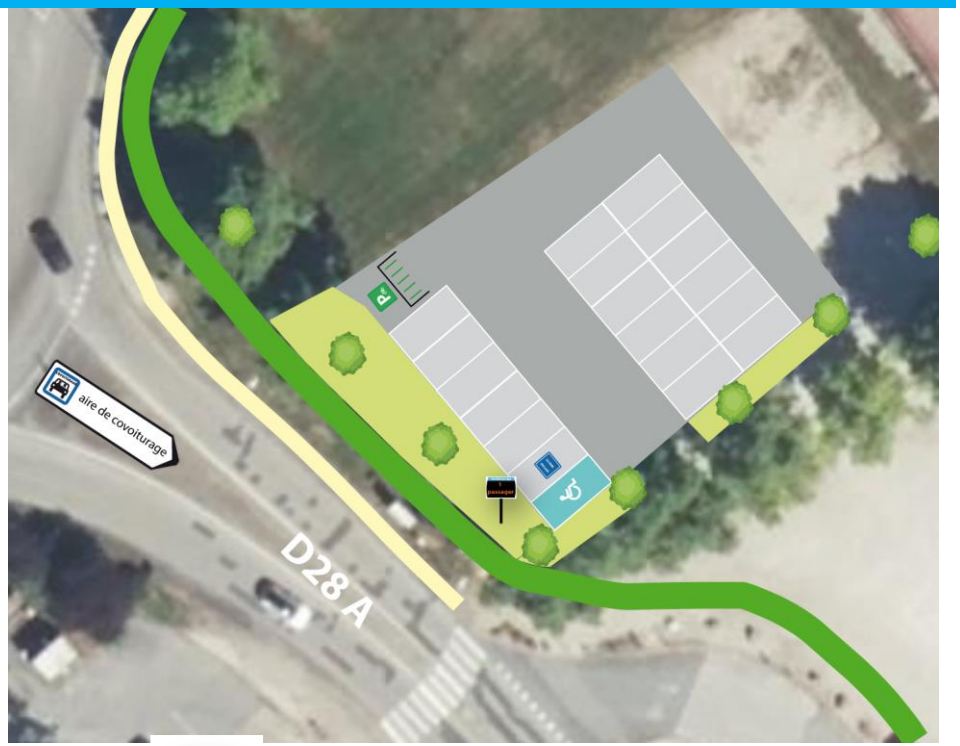
Localisation : Parking Tennis Club (D82A) - 01240 SAINT-ANDRÉ-DE-CORCY
Disponibilité foncière : 1 200 m² de disponible
Emprise : parking à aménager, viabiliser sur un emplacement public
Capacité : 20 places sont nécessaires (selon avis BE)

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 €

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 covoiturage dynamique
- Arrêt de transports en commun

Développer le covoiturage au quotidien

Aire de Villars-les-Dombes

Description détaillée des caractéristiques de l'aire

Localisation : rue des Hérons - 01240 VILLARS-LES-DOMBES
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 covoiturage dynamique
- Arrêt de transports en commun

Développer le covoiturage au quotidien

Aire de Villars-les-Dombes

Description détaillée des caractéristiques de l'aire

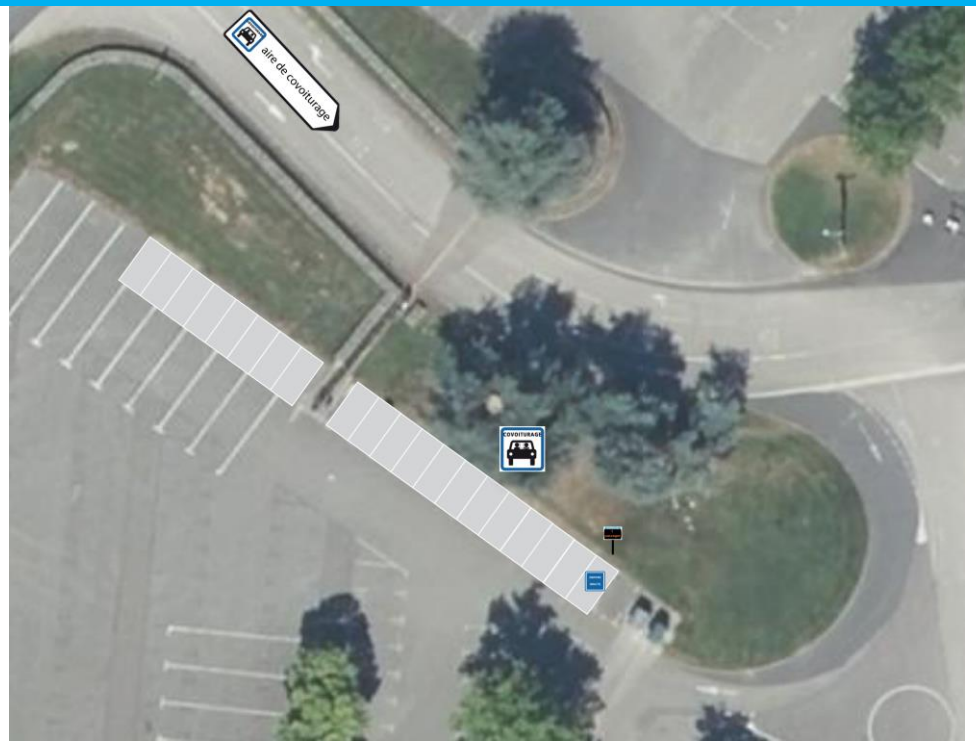
Localisation : parking du parc des Oiseaux - 01240 VILLARS-LES-DOMBES
Disponibilité foncière : 270 m² de disponible
Emprise : parking à aménager, viabiliser sur un emplacement public
Capacité : 20 places sont nécessaires (selon avis BE)

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
- 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

ANNEXE 3 : les parts modales des actifs par commune

Les parts modales des actifs de la CCD par communes

Communes	Parts modales				
	Marche à pied	Vélo	Deux roues	VP	TC
Baneins	0%	2%	2%	95%	2%
Birieux	0%	0%	0%	96%	4%
Bouligneux*	0%	0%	0%	81%	19%
Chalamont	4%	0%	1%	88%	7%
Chaneins	3%	0%	2%	90%	4%
Châtenay	0%	0%	4%	96%	0%
Châtillon-la-Palud	2%	0%	0%	94%	4%
Châtillon-sur-Chalaronne	10%	0%	1%	86%	3%
Condeissiat	7%	0%	3%	85%	5%
Crans	0%	0%	0%	95%	5%
Dompierre-sur-Chalaronne	0%	0%	0%	93%	8%
L'Abergement-Clémenciat	0%	0%	0%	96%	4%
La Chapelle-du-Châtelard	0%	0%	0%	94%	6%
Lapeyrouse	3%	0%	0%	94%	3%
Le Plantay	2%	0%	0%	86%	12%
Marlieux	3%	1%	0%	79%	17%
Mionnay	2%	0%	0%	82%	16%
Monthieux	0%	0%	0%	93%	7%
Neuville-les-Dames	3%	0%	1%	95%	1%
Relevant	6%	0%	0%	92%	2%
Romans	4%	4%	0%	88%	4%
Saint-André-de-Corcy	4%	1%	1%	80%	13%
Saint-André-le-Bouchoux	9%	0%	0%	85%	6%
Sainte-Olive	0%	0%	0%	96%	4%
Saint-Georges-sur-Renon	0%	0%	5%	95%	0%
Saint-Germain-sur-Renon*	14%	0%	0%	77%	9%
Saint-Marcel	1%	0%	1%	85%	14%
Saint-Nizier-le-Désert	0%	0%	0%	94%	6%
Saint-Paul-de-Varax	5%	0%	1%	79%	15%
Saint-Trivier-sur-Moignans	4%	1%	3%	86%	6%
Sandrans*	2%	0%	2%	84%	13%
Sulignat	0%	0%	0%	98%	2%
Valeins	0%	0%	0%	92%	8%
Versailleux	7%	0%	0%	83%	9%
Villars-les-Dombes	5%	1%	1%	76%	17%
Villette-sur-Ain*	2%	0%	2%	87%	10%

Les parts modales intra-communales des actifs de la CCD par communes

Communes	Parts modales intra-communales				
	Marche à pied	Vélo	Deux roues	VP	TC
Baneins*	0%	17%	0%	83%	0%
Birieux	0%	0%	0%	100%	0%
Bouligneux	0%	0%	0%	100%	0%
Chalamont	21%	2%	0%	77%	0%
Chaneins	24%	0%	0%	76%	0%
Châtenay	0%	0%	0%	100%	0%
Châtillon-la-Palud	27%	0%	0%	73%	0%
Châtillon-sur-Chalaronne	27%	0%	1%	71%	1%
Condeissiat	42%	0%	8%	50%	0%
Crans	0%	0%	0%	100%	0%
Dompierre-sur-Chalaronne	0%	0%	0%	100%	0%
L'Abergement-Clémenciat	0%	0%	0%	89%	11%
La Chapelle-du-Châtelard	0%	0%	0%	100%	0%
Lapeyrouse	0%	0%	0%	100%	0%
Le Plantay	100%	0%	0%	0%	0%
Marlieux	38%	13%	0%	38%	13%
Mionnay	20%	0%	0%	70%	10%
Monthieux	0%	0%	0%	100%	0%
Neuville-les-Dames	9%	0%	0%	86%	5%
Relevant	43%	0%	0%	57%	0%
Romans*	50%	25%	0%	25%	0%
Saint-André-de-Corcy	26%	4%	0%	70%	0%
Saint-André-le-Bouchoux	60%	0%	0%	40%	0%
Sainte-Olive	0%	0%	0%	100%	0%
Saint-Georges-sur-Renon	0%	0%	0%	100%	0%
Saint-Germain-sur-Renon	43%	0%	0%	57%	0%
Saint-Marcel	9%	0%	0%	80%	11%
Saint-Nizier-le-Désert	0%	0%	0%	100%	0%
Saint-Paul-de-Varax	39%	0%	0%	61%	0%
Saint-Trivier-sur-Moignans	24%	4%	8%	64%	0%
Sandrans	50%	0%	0%	50%	0%
Sulignat	0%	0%	0%	100%	0%
Valeins	0%	0%	0%	100%	0%
Versailleux	33%	0%	0%	67%	0%
Villars-les-Dombes	24%	7%	1%	64%	4%
Villette-sur-Ain*	14%	0%	14%	57%	14%

ANNEXE 4 : Evolution de la population diurne par commune

Le différentiel entrants-sortants des actifs par communes

Commune origine	Flux actifs sortants	Flux actifs entrants	Différentiel entrants / sortants	Différentiel entrants / sortants rapporté à la population totale
Baneins	187	22	-165	-27%
Birieux	111	25	-86	-30%
Bouligneux	100	11	-90	-27%
Chalamont	814	246	-568	-22%
Chaneins	358	87	-271	-29%
Châtenay	80	0	-80	-22%
Châtillon-la-Palud	550	341	-209	-13%
Châtillon-sur-Chalaronne	1003	1659	656	13%
Condeissiat	285	58	-227	-28%
Crans	62	13	-49	-17%
Dompierre-sur-Chalaronne	140	0	-140	-32%
La Chapelle-du-Châtelard	129	29	-100	-25%
L'Abergement-Clémenciat	234	15	-219	-28%
Lapeyrouse	105	9	-97	-31%
Le Plantay	141	7	-134	-23%
Marlieux	314	54	-260	-22%
Mionnay	960	121	-839	-38%
Monthieux	234	56	-178	-27%
Neuville-les-Dames	353	97	-256	-17%
Relevant	125	20	-105	-23%
Romans	188	106	-82	-14%
Saint-André-de-Corcy	1141	535	-606	-18%
Saint-André-le-Bouchoux	100	13	-87	-22%
Sainte-Olive	114	16	-97	-35%
Saint-Georges-sur-Renon	65	0	-65	-31%
Saint-Germain-sur-Renon	57	0	-57	-23%
Saint-Marcel	528	5	-523	-42%
Saint-Nizier-le-Désert	221	19	-202	-22%
Saint-Paul-de-Varax	472	245	-227	-15%
Saint-Trivier-sur-Moignans	495	287	-208	-11%
Sandrans	191	5	-186	-34%
Sulignat	183	43	-140	-24%
Valeins	35	0	-35	-28%
Versailleux	200	25	-175	-37%
Villars-les-Dombes	1620	597	-1024	-21%
Villette-sur-Ain	268	23	-245	-32%

Le différentiel entrants-sortants des actifs par communes

Commune origine	Flux scolaires sortants	Flux actifs entrants	Différentiel entrants / sortants (valeur absolue)	Différentiel entrants / sortants rapporté à la population totale
Baneins	49,2	0	-49	-8%
Birieux	45,3	0	-45	-16%
Bouligneux	20	0	-20	-6%
Chalamont	165,2	4,9	-160	-6%
Chaneins	59,8	5	-55	-6%
Châtenay	25	0	-25	-7%
Châtillon-la-Palud	175	42,3	-133	-8%
Châtillon-sur-Chalaronne	284,4	453,6	169	3%
Condeissiat	50	4,9	-45	-6%
Crans	19,2	0	-19	-7%
Dompierre-sur-Chalaronne	40	0	-40	-9%
La Chapelle-du-Châtelard	20,9	0	-21	-5%
L'Abergement-Clémenciat	39,8	0	-40	-5%
Lapeyrouse	46,9	0	-47	-15%
Le Plantay	71,8	0	-72	-12%
Marlieux	68,8	84,1	15	1%
Mionnay	190,9	4,9	-186	-8%
Monthieux	62	0	-62	-9%
Neuville-les-Dames	66,9	0	-67	-4%
Relevant	25	0	-25	-5%
Romans	34	0	-34	-6%
Saint-André-de-Corcy	312,5	320,4	8	0,2%
Saint-André-le-Bouchoux	30	0	-30	-7%
Sainte-Olive	72,3	0	-72	-26%
Saint-Georges-sur-Renon	20	0	-20	-10%
Saint-Germain-sur-Renon	15,7	0	-16	-6%
Saint-Marcel	111,8	0	-112	-9%
Saint-Nizier-le-Désert	84,5	0	-85	-9%
Saint-Paul-de-Varax	191,3	1	-190	-12%
Saint-Trivier-sur-Moignans	153,6	4,9	-149	-8%
Sandrans	15,6	0	-16	-3%
Sulignat	81	71,8	-9	-2%
Valeins	20	0	-20	-16%
Versailleux	20	7,2	-13	-3%
Villars-les-Dombes	318	104	-214	-4%
Villette-sur-Ain	146,1	0	-146	-19%

ANNEXE 5 : Taux de motorisation et stationnement par commune

Le taux de motorisation, le taux de places et le nombre de voitures par ménage par commune

Commune	Taux de motorisation	Part des maisons en résidence principale	Part des appartements en résidence principale	Part des ménages ayant une place min. de stationnement voiture	Nombre de voitures min. possédées par les ménages
Châtillon-sur-Chalaronne	1,28	54%	45%	67%	2921
Villars-les-Dombes	1,35	57%	42%	72%	2940
Saint-André-de-Corcy	1,55	66%	34%	78%	2179
Marlieux	1,49	66%	33%	76%	716
Chalamont	1,39	68%	32%	72%	1510
Saint-Marcel	1,61	71%	29%	79%	803
Mionnay	1,72	75%	24%	89%	1492
Neuville-les-Dames	1,52	75%	21%	73%	1030
Saint-Trivier-sur-Moignans	1,51	78%	22%	71%	1079
Condeissiat	1,54	80%	20%	83%	530
Saint-Paul-de-Varax	1,41	87%	13%	80%	832
Le Plantay	1,66	87%	11%	72%	357
Chaneins	1,64	91%	9%	85%	588
Monthieux	1,75	91%	9%	87%	458
Birieux	1,81	92%	7%	81%	190
Sandrans	1,7	93%	6%	83%	340
Saint-Nizier-le-Désert	1,81	93%	6%	89%	623
Bouligneux	1,59	93%	7%	82%	215
Saint-Georges-sur-Renon	2,06	94%	6%	81%	175
Dompierre-sur-Chalaronne	1,91	94%	6%	88%	305
Châtenay	1,65	95%	5%	83%	255
Châtillon-la-Palud	1,65	95%	5%	91%	1030
Baneins	1,74	95%	5%	86%	430
Villette-sur-Ain	1,68	96%	4%	86%	485
Valeins	1,67	96%	4%	87%	75
Romans	1,55	96%	4%	79%	311
Sulignat	1,73	96%	4%	91%	395
Saint-Germain-sur-Renon	1,61	97%	3%	85%	153
Saint-André-le-Bouchoux	1,56	97%	3%	87%	210
La Chapelle-du-Châtelard	1,79	97%	3%	81%	267
Lapeyrouse	1,83	98%	2%	80%	232
Versailleux	1,94	98%	2%	91%	340
Relevant	1,58	98%	2%	91%	300
Sainte-Olive	1,82	98%	2%	86%	200
L'Abergement-Clémenciat	1,81	98%	1%	84%	582
Crans	1,52	99%	0%	84%	181