



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ (PdMS)

Fiches Actions

Sommaire

Objet du PDMS et rappel des orientations	Page 3
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Objectifs et méthodologie de l'étude PdMS</i> • <i>Rappel des chiffres clés du territoire</i> • <i>Les flux d'échanges et les flux internes de la 3CM</i> • <i>Les solutions existantes de transports collectifs</i> • <i>Les grandes orientations</i> 	
Aménager l'espace public et partager la voirie pour faciliter les déplacements de tous	Page 11
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Action 1.1 – Apaiser la RD1084</i> • <i>Action 1.2 – Créer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé, aménageable à court et long terme</i> • <i>Action 1.3 – Mettre en place une politique de stationnement vélo</i> • <i>Action 1.4 – Aménager les centres-bourgs pour la marche à pied</i> • <i>Action 1.5 – Poursuivre l'aménagement des pôles multimodaux avec un rayonnement à 360°</i> • <i>Action 1.6 – Conforter les parkings de covoiturage</i> • <i>Action 1.7 – Accompagner la transition vers les nouvelles motorisations</i> 	
Créer un bouquet d'offres et de services de mobilité active, partagée et inclusive	Page 40
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Action 2.1 – Optimiser et déployer le réseau « solutions transport 3CM »</i> • <i>Action 2.2 – Mettre en place des services vélo</i> • <i>Action 2.3 – Développer la pratique du covoiturage</i> • <i>Action 2.4 – Développer des outils et des usages numériques au service de la mobilité</i> 	
Faire émerger une politique de mobilité en connexion avec les territoires limitrophes	Page 57
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Action 3.1 - Créer des transversales vélos pour desservir les territoires voisins et la métropole de Lyon</i> • <i>Action 3.2 - Faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de TC</i> • <i>Action 3.3 – Accompagner le développement de l'offre TC régionale</i> 	
Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable	Page 64
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Action 4.1 - Faire connaître les services de mobilité</i> • <i>Action 4.2 - Management de la mobilité des actifs</i> • <i>Action 4.3 - Management de la mobilité des scolaires</i> • <i>Action 4.4 - Faciliter la mobilité des publics fragiles</i> • <i>Action 4.5 - Accompagner les nouvelles façons de travailler et de consommer</i> 	

OBJET DU PDMS ET RAPPEL DES ORIENTATIONS

Objectifs et méthodologie de l'étude PdMS

Le PDMS, une démarche volontaire

La 3CM à travers son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), souhaite agir efficacement à l'échelle de son territoire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, favoriser les énergies renouvelables, améliorer la qualité de l'air et son cadre de vie.

La mobilité, est un des vecteurs sur lesquels la 3CM, Autorité Organisatrice de la Mobilité, souhaite agir et notamment par le déploiement et l'expérimentation de nouvelles solutions de mobilité alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture sur son territoire.

Pour ce faire, la 3CM a choisi une démarche volontaire de réalisation d'un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS), qui doit permettre :

- de définir et de prioriser les actions à engager par la 3CM pour favoriser le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle sans pour autant condamner l'usage de la voiture qui reste pour beaucoup indispensable,
- d'apporter de la cohérence et une meilleure coordination de l'offre mobilité existante et à mettre en place,
- de proposer des solutions de mobilité supportables d'un point de vue environnemental, financier et social,
- de prioriser et de phaser le déploiement de l'offre en fonction de la volonté politique et de la capacité budgétaire de la 3CM.

Thématiques

Le PDMS agira sur l'ensemble des thématiques de déplacement:

- Réseau routier
- Réseau ferroviaire
- Transports collectifs
- Aménagements cyclables
- Cheminements piétons
- Covoiturage
- Mobilité électrique
- Démobilité
- Mobilité solidaire
- Transport de marchandises

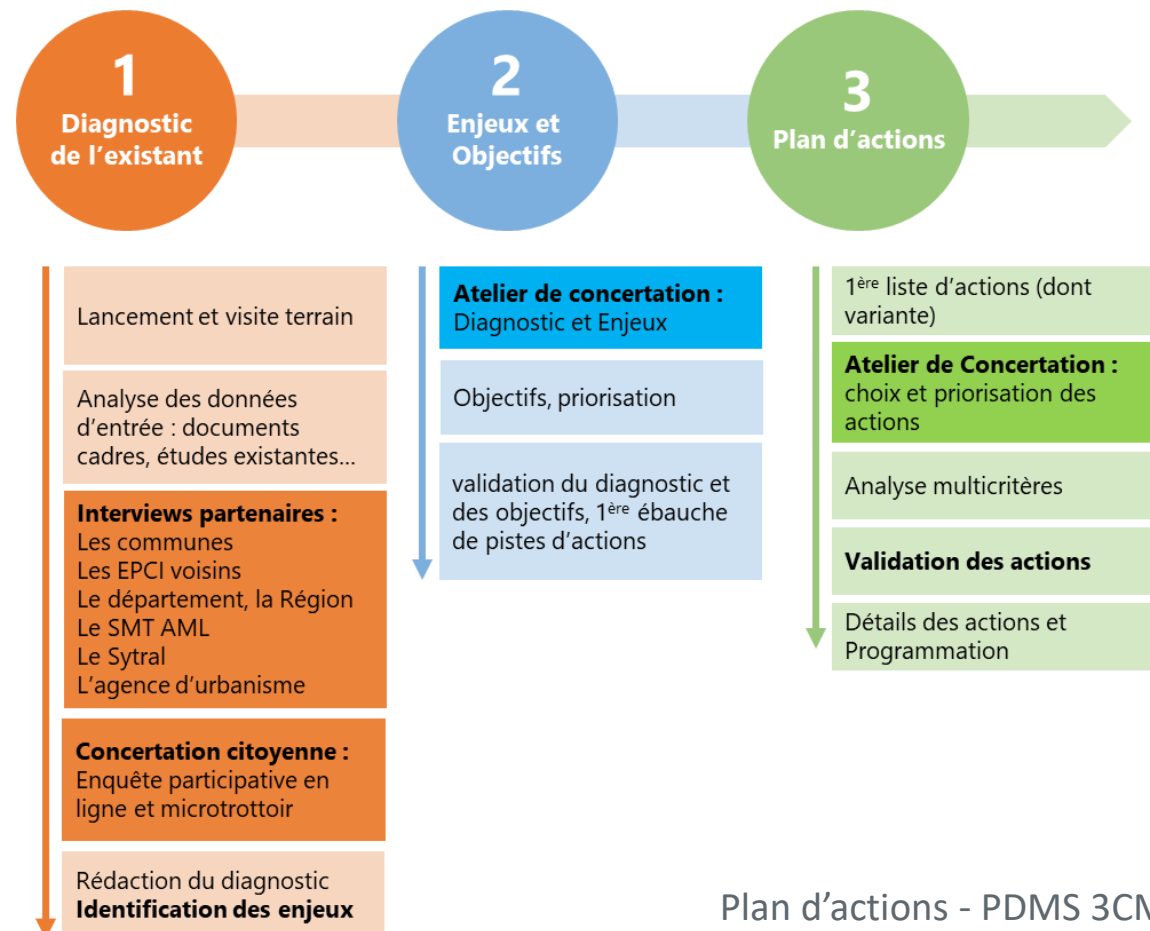
Concertation

Le PDMS doit intégrer une procédure de concertation et une consultation du comité partenaires.

Le PDMS fera également l'objet d'une consultation sur 3 mois auprès des partenaires suivants pour avis obligatoire : les conseils municipaux, le conseil départemental, le conseil régional et les AOM limitrophes. Pourront également émettre un avis suivant demande : la chambre consulaire, associations de PMR, associations agréées de protection de l'environnement, autorités chargées des infrastructures de charge de véhicules électriques, gaz ou hydrogène.

L'étude comprend également une enquête auprès des citoyens en phase 1, plusieurs ateliers de concertation avec les entreprises (phase 2 et 3), les citoyens (phase 3) et les partenaires de la 3CM (phase 1 et 3).

Méthodologie



Rappel des chiffres clés du territoire

En chiffres

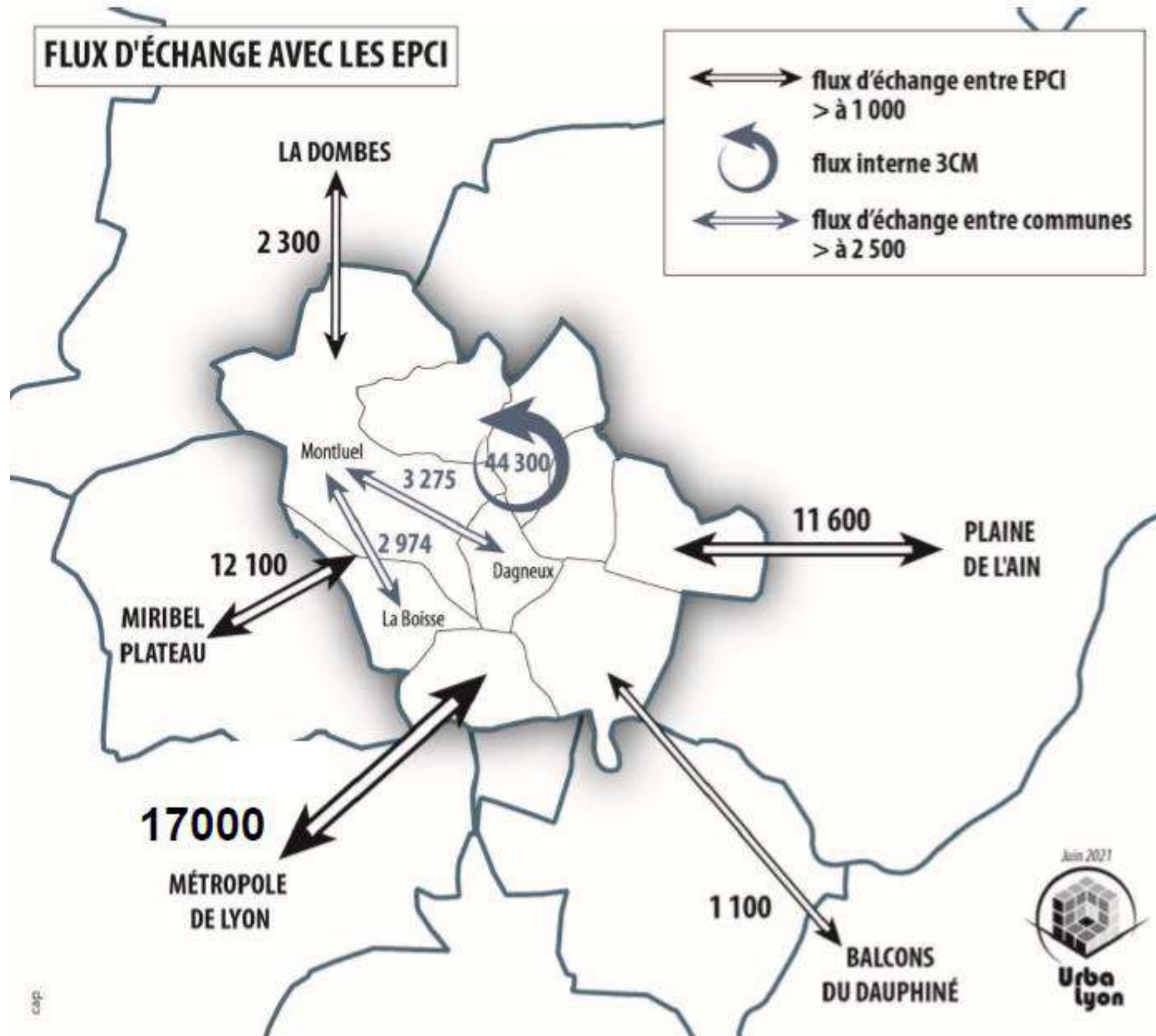
- **73%** de la population (de 15 à 64 ans) est active occupée soit **12 000** habitants
- **36%** des ménages sont des familles avec enfants
- **20%** des habitants ont plus de 60 ans et cette catégorie à tendance à augmenter
- **93%** des ménages ont au moins une voiture
- Une part modale voiture de près de **77%** pour les déplacements domicile-travail
- Population en augmentation : **+3000 à 4700** habitants d'ici 2040
- Plus de **10 000** emplois sur le territoire
- Près de **1 500 à 2 000 emplois supplémentaires** à terme avec le développement des zones d'activités
- **Près de 60%** des emplois sont occupés par des personnes venant en dehors de la 3CM ce qui représentent **6 000 navetteurs par jour**
- **37%** des actifs de la 3CM travaillent sur le territoire, soit près de **4 500 salariés**
- **63%** des actifs de la 3CM travaillent en dehors du territoire ce qui représentent près de **8 000** personnes
- Plus de **6 000** flux d'échanges Domicile - Travail par jour avec la Métropole de Lyon et **2 500** avec la CCPA
- Plus de **18 000** trajets domicile-travail en lien avec la 3CM
- **44 000** flux d'échanges quotidiens en internes à la 3CM dont 50% en voiture et 43% à pied

Avec :

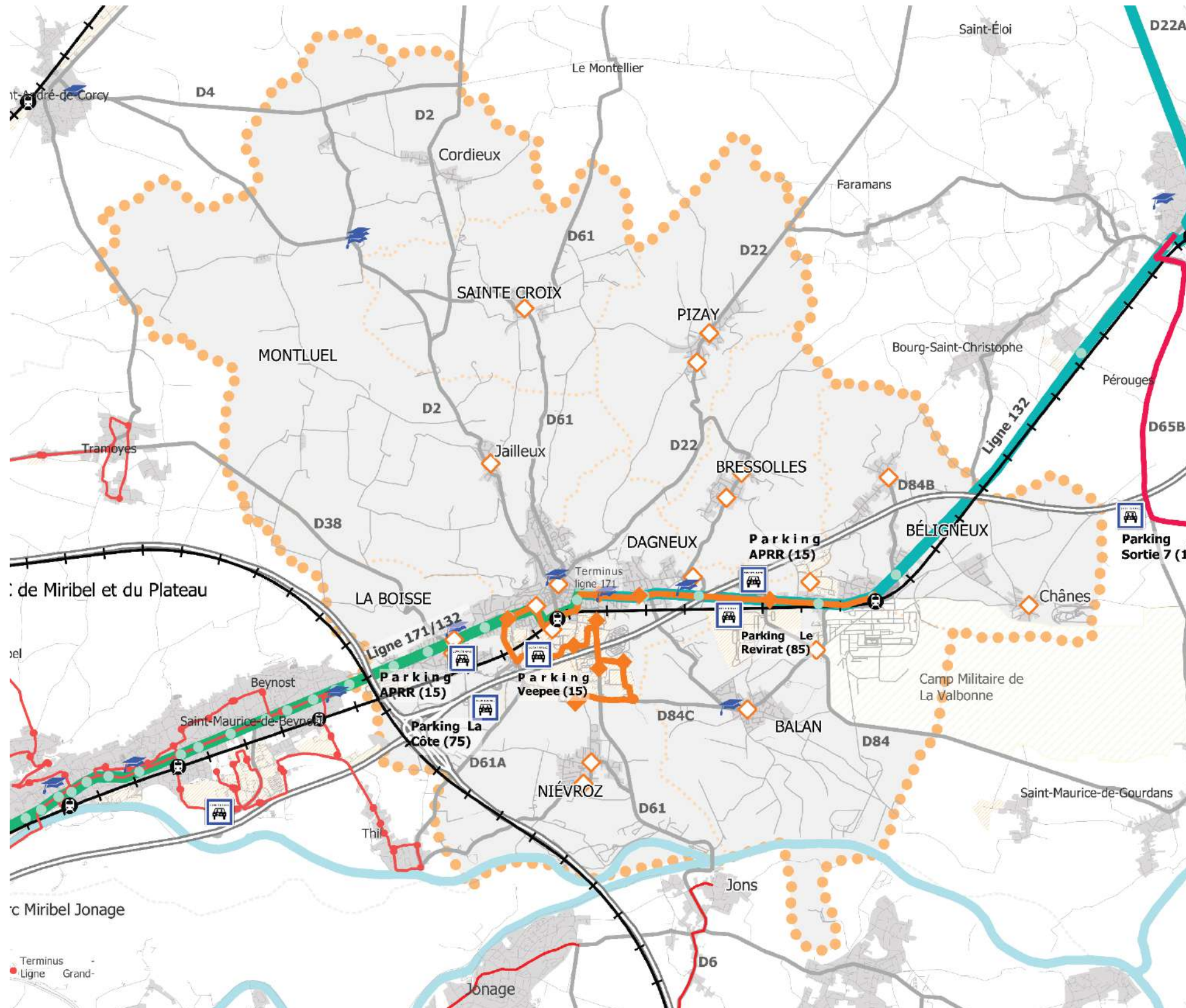
- Des besoins de se déplacer à venir en augmentation,
- des profils aux besoins de mobilités différents,
- des flux en internes, vers et depuis l'extérieur,

Le défi pour la 3CM est de construire une **stratégie de mobilité** avec une **vision long terme** et avec un **bouquet de services** répondant à tous les besoins de mobilité sur son territoire.

Les flux d'échanges et les flux internes de la 3CM

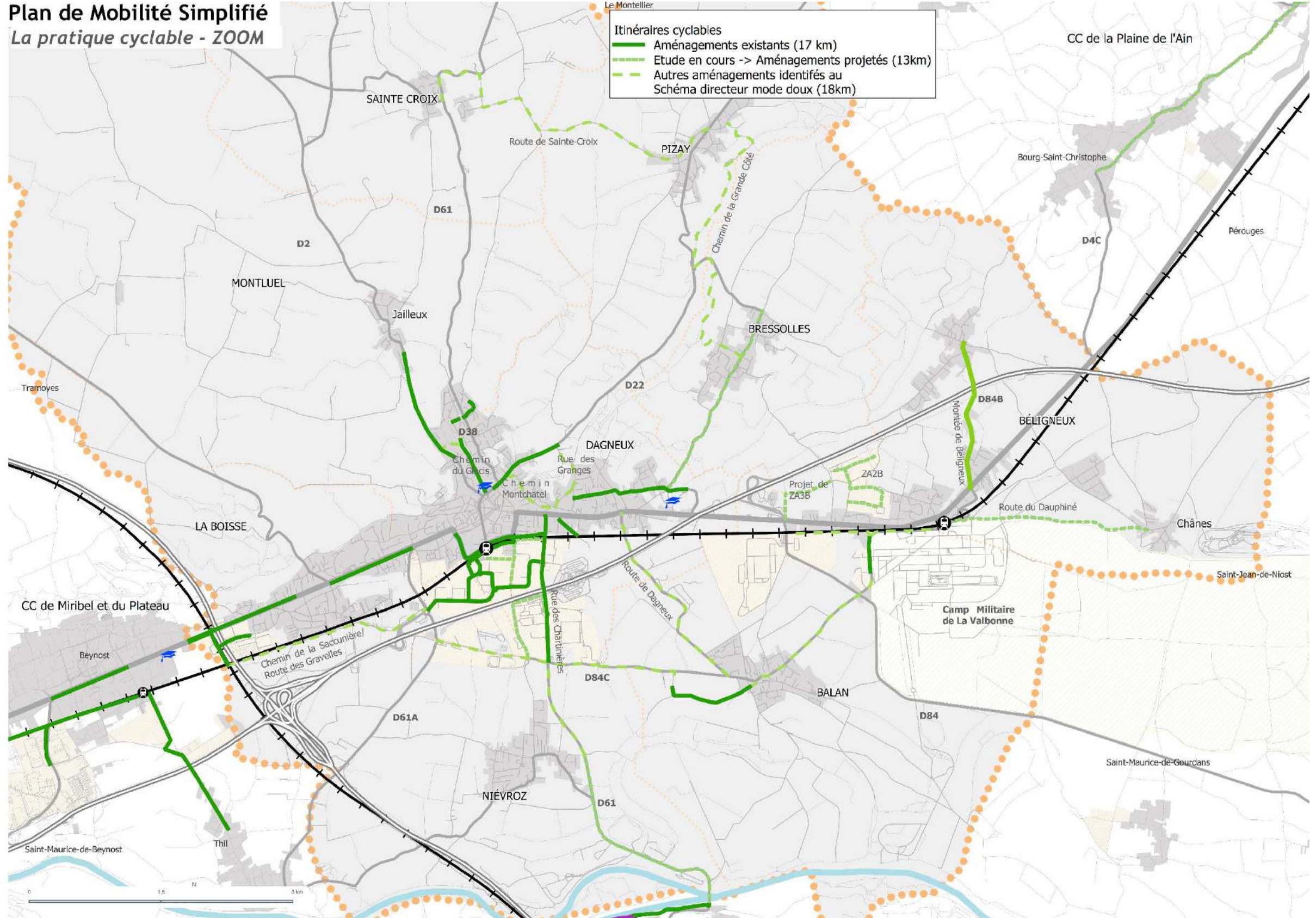


Les solutions existantes de transports collectifs



Les aménagements cyclables

Plan de Mobilité Simplifié La pratique cyclable - ZOOM



Synthèse du territoire

Le diagnostic territorial a mis en lumière les éléments clés suivants :

ATOUPS :

- Un **territoire attractif** du point de vue résidentiel et économique ;
- Une **proximité attractive avec plusieurs pôles d'emplois majeurs** : Métropole de Lyon, PIPA et Lyon Saint-Exupéry ;
- Un territoire maillé par **2 échangeurs autoroutiers qui facilitent la desserte PL** des ZAE et ainsi ne contraignent pas le territoire ;
- Une concentration d'équipements, pôles économiques, de réseau de transport et commerciaux sur la **RD 1084** ;
- Un **bouquet de solutions mobilité** déjà développé par la 3CM.

FAIBLESSES :

- Une utilisation forte de la voiture (**taux de motorisation élevé**) ;
- Des **aménagements cyclables discontinus** et souvent **non réglementaires** ;
- **Compétence voirie éclatée** entre communes, 3CM et Département
- Une **faible appropriation** de l'offre de mobilité de la 3CM ;
- Un territoire avec des **problématiques de mobilité contrastées** : communes rurales et communes le long du corridor de transport.

MENACES :

- Une **augmentation des besoins en mobilité**
- Des **besoins de mobilité très différents** : scolaires, seniors, population fragile, salariés ;
- Hausse des **contraintes foncières** : flambée du prix de l'immobilier, ZAN (Zéro Artificialisation Nette)... ;
- De **nouvelles réglementations** à anticiper : ZFEm, déploiement des véhicules électriques, accessibilité de la voirie et des TC.

OPPORTUNITES :

- Un **contexte national favorable** au développement d'alternative à la mobilité : plan vélo avec un objectif de 9% et objectif véhicules à faibles émissions de 40%...
- Des **entreprises sensibles à la problématique de mobilité**
- Un potentiel de développement du **tourisme à vélo** ;
- De **nombreux projets de mobilité sur le territoire ou limitrophes**

Les grandes orientations

Le diagnostic territorial a permis de mettre en lumière 4 grandes orientations qui ont guidé l'élaboration du plan d'actions du PDMS avec les élus et les partenaires de la 3CM.



Aménager l'espace public et partager la voirie pour faciliter les déplacements de tous

Le diagnostic a révélé la marche à pied comme un levier très important de déplacement au sein des 9 communes de la 3CM.

La volonté territoriale des citoyens et des élus montre également le vélo comme une pratique à développer sur la 3CM et au-delà.

L'aménagement de la voirie est alors indispensable pour les piétons et les cyclistes. Il s'agit à la fois **d'interroger les aménagements et les services à mettre en place pour les modes actifs** mais aussi de **raisonner la place et l'avenir de la voiture** dans l'espace public et aux gares.

On parle alors de mailler le territoire en aménagement cyclable et **d'apaiser la RD1084**.

Ce maillage comprend également le stationnement, l'accès aux gares et centre-bourgs et les parkings de covoiturage.



Créer un bouquet d'offres et de services de mobilité active, partagée et inclusive

Le développement de services de mobilité est indispensable pour **réduire l'usage de la voiture en proposant une alternative économique, fiable et écologique** aux habitants et usagers de la 3CM.

Les « Solutions de Transports 3CM » se doivent de devenir une marque du territoire. Sa promotion doit le permettre et les rendre visibles auprès du grand public.

Il s'agit à la fois de développer le **TC** via la 3CM, de la **location de vélo** et le **covoiturage dynamique** en l'inscrivant dans une **numérisation de l'accès à la mobilité**.



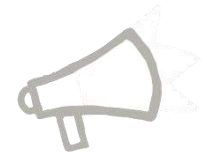
Faire émerger une politique de mobilité en connexion avec les territoires limitrophes

La 3CM est aux portes de la Métropole de Lyon, vectrice de déplacements, et est interconnectée à ses voisins.

Des flux d'échanges sont marqués avec ce territoire, notamment pour les déplacements domicile-travail.

Des choix de **mobilité alternative à la voiture individuelle** sont à mettre en place pour favoriser les déplacements en **transports collectifs** et **développer une politique cyclable à grande échelle**.

La multiplication des acteurs compétents et des autorités organisatrices de la mobilité engendre des actions partenariales de grandes ampleurs et des discussions entre porteurs de projets sur l'avenir de la mobilité.



Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable

La mise en place de services de mobilité est indispensable pour favoriser l'usage de mode de transport plus durable. Cependant, leurs utilisations sont profondément liées à leur appropriation par les usagers et aux dynamiques de changement de comportement. **Des mesures d'accompagnement et de promotion** auprès des différents publics est nécessaire pour **lever les freins psychologiques** à l'utilisation de mode de transport alternatif à la voiture individuelle ou pour rendre visible auprès des publics fragiles les offres de transport disponibles pour les **sortir de l'isolement social et professionnel**.

On pense notamment à la mise en place de **pédibus** pour les scolaires ou encore, à la **solidarité entre voisins** pour les publics fragiles.

ORIENTATION 1

AMÉNAGER L'ESPACE
PUBLIC ET PARTAGER LA
VOIRIE POUR FACILITER LES
DÉPLACEMENTS DE TOUS

Action 1.1 – Apaiser la RD1084

Contexte et constat

La RD1084 est un axe à fort enjeu qui concentre beaucoup de contraintes :

- Une route départementale classée itinéraire de transport exceptionnel et de délestage PL, qui contraint les profils de voirie à respecter.
- Un trafic très fort lié en grande partie au trafic évitant la section payante de l'A42 (14 000 véh/jour jusqu'à l'échangeur gratuit de Beynost puis 6 000 au-delà).
- Une urbanisation dense qui va se poursuivre et s'accroître du fait de la proximité des 2 gares TER.
- Un axe aujourd'hui peu adapté aux modes actifs : une absence d'aménagement pour les vélos sur la majeure partie de l'axe et des aménagements sur trottoir à La Boisse et Montluel, peu confortables et présentant des risques aux intersections et accès riverains.
- Un profil en travers élargi sur certaines sections avec des espaces alloués à la voiture (stationnements latéraux, voies de tourne à gauche) dont l'usage est à requestionner.



- Un projet de requalification en boulevard urbain sur les communes de Balan et Bèlignieux, en lien avec le projet d'extension et de requalification de la ZA des 2B en ZA des 3B avec une urbanisation mixte entre habitat, services et économie (voir page suivante).



Deux larges voies de circulation.
Des trottoirs paysagers et larges.
Des revêtements pour l'espace public peu qualitatif sur un espace partagé entre vélo et piéton.

- Un projet également en cours sur la commune de Saint-Maurice-de-Beynost (CCMP) de requalification de la RD1084 en boulevard apaisé et partagé.

Objectifs

- Transformer la RD1084 en boulevard urbain apaisé où tous les modes trouvent leur place dans la continuité du projet de la CCMP
- Atténuer l'effet purement routier de l'axe et accentuer son rôle de desserte locale
- Engager les discussions autour de l'autoroute et de son lien avec la RD1084

Description de l'action

Engager des réflexions stratégiques partenariales sur la vision long terme

- Promouvoir auprès du Département et de l'Etat la nécessité de relancer le projet de déviation par la RD84c, et d'étudier des mesures alternatives ou complémentaires comme l'incitation au report vers l'autoroute (par une gratuité du péage ou une baisse tarifaire entre la sortie 5.1 et le péage de la Boisse).
- Esquisser le centre-ville de demain avec l'intégration à terme d'un transport en commun en site propre sur la RD1084 à réfléchir avec la Région.

Réaliser des améliorations à moyen terme pour apaiser et sécuriser le trafic :

- Réduire la vitesse sur les parties urbaines denses : zones 30, réduction de largeur de voie, aménagements modérateurs de vitesse (ex: effet entonnoir). Exemple : tronçon à l'étude par la Ville de Montluel entre Carrier et Cheval Blanc
- Sécuriser les intersections notamment les carrefours à feux
- Végétaliser pour limiter l'aspect routier,
- Améliorer l'éclairage des zones piétonnes, cyclables et arrêts de bus, par des luminaires à faible consommation adaptés,
- Améliorer la visibilité des traversées piétonnes par la suppression du stationnement sur les 10m en amont (5m en zone 30) et la conversion des places en espace végétalisé, stationnement vélo ou moto ou encore conteneurs enterrés,



- Mettre en place les dispositions réglementaires en faveur des vélos :
 - Franchissement des feux rouge : panneaux M12
 - SAS vélos au niveau des lignes de feux

Engager une requalification tronçon par tronçon à plus long terme :

- Privilégier la création de pistes cyclables séparées du trafic ET séparées des piétons
- Améliorer les cheminements piétons
- Réduire la place du stationnement et des tourne-à-gauche pour gagner de l'espace dans le profil en travers au profit des modes actifs.

Action 1.1 – Apaiser la RD1084

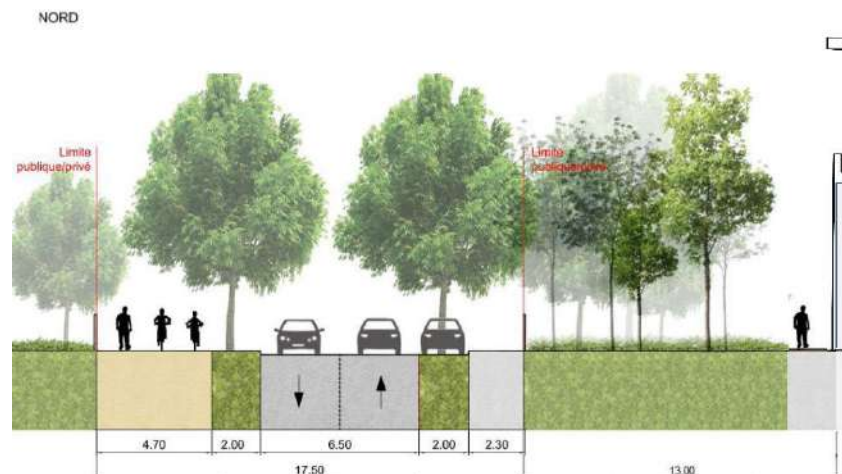
Ce qui se passe à proximité

- Le projet de requalification de la RD1084 sur Saint-Maurice de-Beynost :
 - Un projet qui laisse de la place à la nature avec +11% de surface végétalisée
 - 40% de l'espace dédiés aux modes actifs
 - Un coût de projet entre 2,5 à 3 M€ sous MOA communale



- Le projet de requalification en boulevard urbain de la RD1084 sur la future zone des 3B :
 - Un partage des usages sur la RD avec des liaisons qui raccordent les points de services et d'emplois
 - Un projet qui laisse de la place à la nature avec de nouvelle surface végétalisée

Transformation de la RD en boulevard urbain



Moyens à mobiliser

Sans Objet

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- Communes : aménagement des espaces publics et de la voirie en lien avec la compétence voirie, éclairage
- CD01 : mise en accessibilité des arrêts de cars
- 3CM : carte de cyclabilité et compteurs vélo, coordination et accompagnement technique sur les projets de réaménagement de voirie, animations et communication
- Police Municipale : contrôle et sensibilisation

Échéance

- 2024 :
 - Etude sur les points accidentogènes et sécurisation
 - Etudier la mise en œuvre de zone 30 et autres
- D'ici 2026 :
 - Lancer les études d'aménagement à long terme
 - Mettre en œuvre l'éclairage
- A horizon 2030 :
 - Maillage partiel voir complet de la RD1084 apaisée

Indicateurs de suivi

- Cyclabilité de l'itinéraire et nombre de kilomètres d'aménagement
- Baromètre cyclable
- Part modale vélo
- Indicateur de sécurité routière : vitesse circulée, stationnement sauvage...

Action 1.2 – Créer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé, aménageable à court et long terme

Contexte et constat

La pratique du vélo connaît un fort essor à l'échelle nationale, avec l'objectif de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien (de 3% en 2018 à 9% en 2024). Sur la 3CM, près de 20% des citoyens interrogés lors de l'enquête se disaient prêt à changer de mode de déplacement pour utiliser le vélo.

La 3CM est un territoire à fort potentiel cyclable pour le tourisme (ViaRhôna), les trajets de proximité (courses, loisirs, scolaires, actifs locaux) et les trajets domicile-travail plus longs en vélo+TER (proximité de 2 gares) ou en Vélo à Assistance Electrique (VAE). Pour autant, le territoire souffre d'un manque d'aménagements sécurisés, ressenti comme le principal frein à la pratique du vélo par les habitants.

Objectifs

- Augmenter l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail
- Expérimenter des aménagements transitoires pour un territoire cyclable à court terme

Description de l'action

Prioriser le schéma directeur des modes doux – 29 km à aménager

Les 16 liaisons du schéma directeur ont été analysées, complétées, priorisées :

- Les itinéraires de connexions entre communes et pôles urbains majeurs
- Les itinéraires de rabattement sur les gares (Cf. Action 1.5)

Développer un réseau cyclable économe et léger à court terme sur les itinéraires prioritaires – 25 km à sécuriser

- Zone de rencontre ou zone 30
- Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou mise en sens unique

Etudier l'expérimentation d'aménagements transitoires des points durs

Réaliser un plan de jalonnement pour rejoindre les pôles générateurs

Créer une culture vélo partagée

- Créer un référentiel technique et de retour d'expérience entre les aménageurs
- Créer une instance vélo multi partenariale avec les communes, associations... pour partager et valider les aménagements cyclables du territoire
- **Etudier la mise en place d'un fond de subvention par la 3CM**
- Mettre en place une politique participative avec les associations d'usagers du vélo :
 - Diagnostic des points noirs et cyclabilité du territoire
 - Table ronde sur les besoins et préconisations des usagers
 - Partage des projets d'aménagement et analyse commune

Moyens à mobiliser

- Bande cyclable : 160€/ml
- Piste cyclable bidirectionnelle : 220€/ml
- Voie verte : 500€/ml
- Vélorue : 45k€/rue
- Zone 30 : 128€/m² ou Zone de rencontre : 240€/m²
- CVCB : 12€/ml
- Signalisation verticale : 50 à 200€/u
- Signalisation horizontale : 4€/ml (marquage photoluminescent : 5,5€/ml)
- Edition d'un guide d'aménagement : 15k€

Pour aménager une politique cyclable, plusieurs dispositifs financiers sont mis à disposition des aménageurs :

- Le Fond européen LEADER
- Le plan vélo national et départemental
- Les Certificats d'Economies d'Energie
- Les dotations de soutien à l'investissement local
- Les dotations d'équipements des territoires ruraux
- CPER
- La Banque des territoires
- Fonds vélo CD01

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- Communes : aménagement par la compétence voirie
- Département : Plan vélo du CD01 pour aménager les tronçons sur les routes départementales
- 3CM : communication et animations de la pratique cyclable, jalonnement et aménagement des ZAE

Échéance

- 2023 : Etude pré-opérationnelle pour les réalisations d'aménagements légers ou transitoires, plan de jalonnement, création des instances partagées
- 2024 : Expérimentation des premiers tronçons légers et transitoires et jalonnement opérationnel
- Horizon 2030 : Aménagement de l'ensemble des tronçons identifiés

Indicateurs de suivi

- Part modale du vélo dans les déplacements du quotidien
- Kilométrage des aménagements cyclables suivant le type
- Baromètre cyclable et suivi de fréquentation

Action 1.2 – Créer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé, aménageable à court et long terme

Les dispositions réglementaires :

Code de la route :

- Art R414-4 : distances de dépassement : 1,50 m en rase campagne et 1 m en milieu urbain
- Art R415-15 : « l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules ».
- Article R110-2 : la piste cyclable désigne une chaussée exclusivement réservée aux cycles

Loi de Solidarité et du renouvellement urbain (SRU – 2000) :

- Art 1 : la maîtrise des déplacements doit être inscrite dans les PLU et SCOT.
- Art 98 : prévoir du stationnement vélos dans les nouvelles constructions.

Loi pour la transition énergétique pour la croissance verte (2015) :

- Instauration de l'indemnité kilométrique vélo (IKV),
- des flottes vélos dans les entreprises,
- généralisation des zones à circulation apaisée,
- modification des règles de stationnement vélos dans les constructions neuves...

La loi LOM (2018) :

- Un forfait mobilité durable, jusqu'à 400 €/an pour aller au travail en covoiturage ou en vélo
- Un plan vélo : création d'un fonds vélo de 350 M€, lutte contre le vol avec la généralisation progressive du marquage des vélos et des stationnements sécurisés, création du forfait mobilité durable, généralisation du savoir-rouler à l'école
- Article 61 (// article L228-2 du code de l'environnement) : « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements »

Guides et recommandations du CEREMA :

- Rendre sa voirie cyclable
 - Les fiches pratiques des « Aménagements en faveur du vélo »
 - Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement
- « Aucune disposition juridique ne s'oppose à la mise en œuvre d'aménagement provisoire sur la voirie. En effet, dans le cadre d'un changement d'exploitation de voirie, la prise d'un arrêté de circulation par l'autorité en charge du pouvoir de police est suffisant. »

Les aménagements cyclables réalisés sur la CCMP (inscrit à son Plan Global de Déplacements)



CVCB Réalisée à Saint-Maurice-de-Beynost - CCMP



Schéma d'aménagement transitoire - CEREMA

Action 1.2 – Créer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé, aménageable à court et long terme

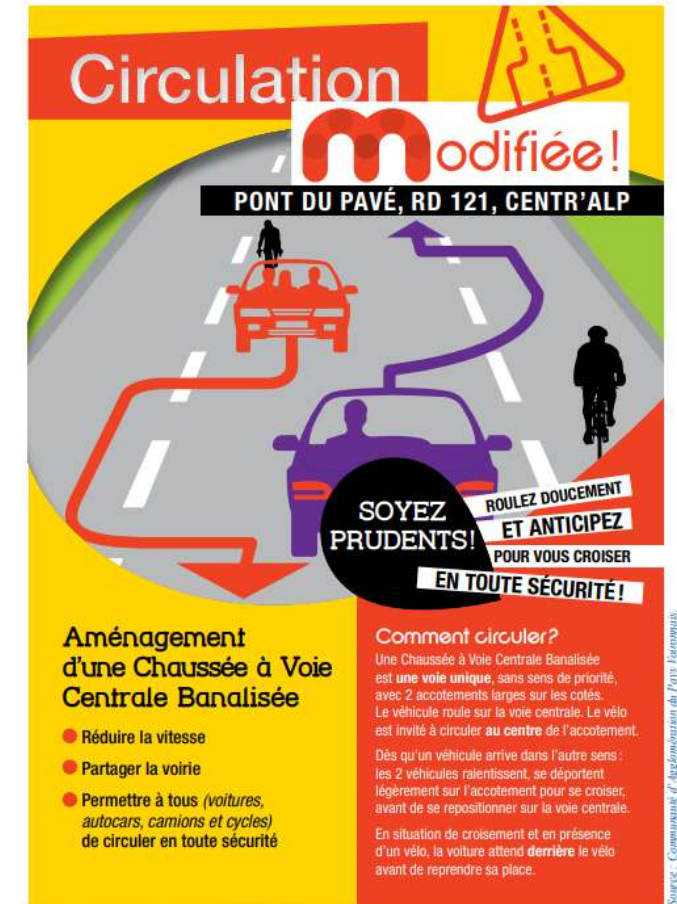
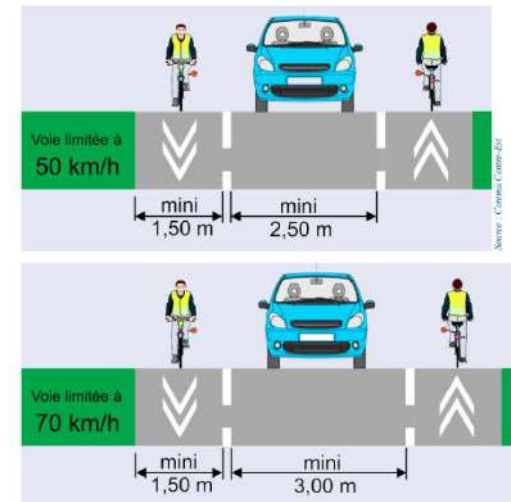
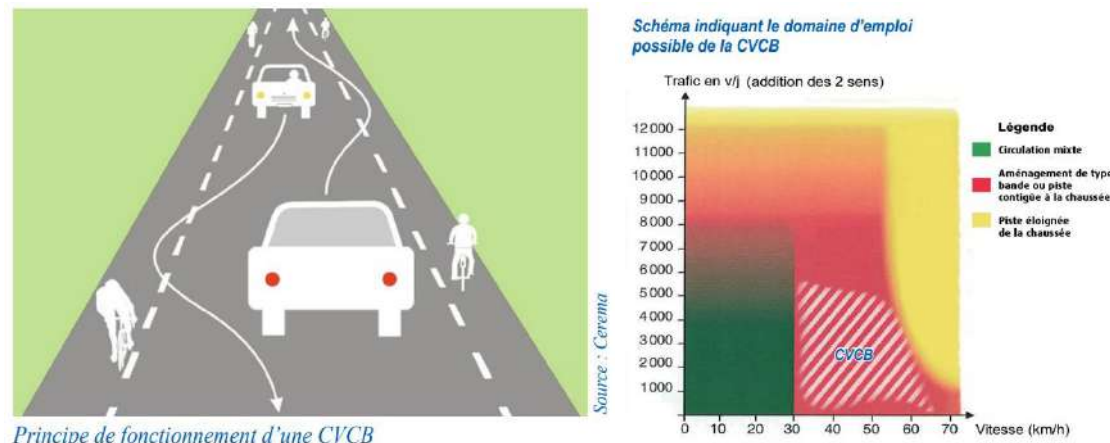
Les différents principes d'aménagements économes

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) :

La CVCB est une chaussée étroite 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. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

La CVCB permet d'améliorer la circulation des cyclistes, là où il est impossible de créer des aménagements cyclables. C'est également un aménagement à moindre coût.

Les schémas ci-contre présentent le principe d'aménagement.



La Zone de rencontre (illustration de la Rue Jeanne d'Arc à Rouen) :

- Article R.110-2 du Code de la route :
 - Vitesse des véhicules et des vélos limitées à 20 km/h avec double sens pour les cyclistes et EDPM.
 - Les entrées et sorties sont signalées par une signalisation.
 - Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans s'y stationner.
 - Idéalement le stationnement est à supprimer ou alors limité et matérialisé.
- Les zones de rencontre se situent idéalement en centre-ville, en zone résidentielle et commerçantes, à proximité d'établissement scolaire ou en traversée d'agglomération.
- Signalisation de la zone et aménagement des entrées et sorties par les panneaux B52, B30 ou B53, panneau d'entrée dans une autre zone ou panneau de sortie d'agglomération.
- Il est préférable d'aménager la zone de rencontre à l'intérieur d'une zone 30.
- Un marquage au sol peut servir à animer la zone, les dessins doivent être différents de ceux répertoriés par l'arrêté du 24 novembre 1967.



Action 1.2 – Créer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé, aménageable à court et long terme

Le traitement des points durs :

Traitement des giratoires – Expérimentation d'un giratoire à la Hollandaise à Rennes :

Pour sécuriser et isoler les cyclistes du reste de la circulation, la ville de Rennes a testé l'aménagement ci-contre sur le giratoire des Gayeulles pour s'inscrire dans la continuité des aménagements mis en place sur les branches connexes.

L'aménagement cyclable est matérialisé par un marquage au sol et la pose de balises jaune qui font office d'îlots séparateurs pour sécuriser les déplacements des cyclistes. Des zones de stockages pour les véhicules sont également matérialisées sur la chaussée du giratoire afin d'éviter les remontées de files dans l'anneau du giratoire.

Ce type d'aménagement doit tenir compte de l'environnement du giratoire, de sa fréquentation, des modes de déplacements concernés... Il doit également limiter les angles morts pour les véhicules, modérer la vitesse et conforter la priorité aux cyclistes.



©Myriam Thiebaut

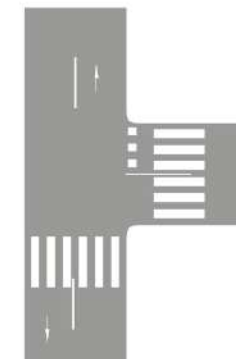
Le traitement des points durs :

Traitement des intersections en section courante :

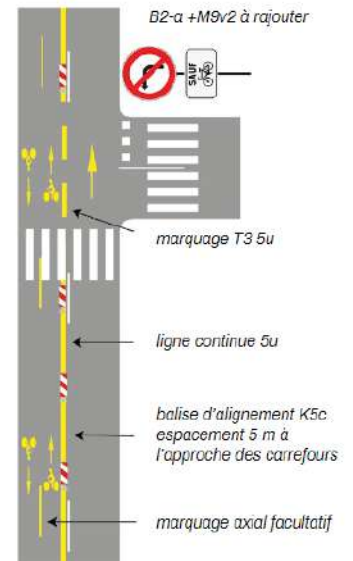
Créer des conditions favorables à l'utilisation du vélo dans les déplacements du quotidien nécessite de garantir la sécurité des cyclistes et la continuité des aménagements, c'est pourquoi il est intéressant d'expérimenter des aménagements transitoires sur les points durs, notamment les intersections. Il s'agit de solutions techniques qui peuvent être mises en place rapidement et de manière réversible. Il nécessite toutefois une étude préalable avant sa mise en place de manière transitoire ou pérenne. Le Cerema a édité le guide « aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement » qui reprend des principes d'aménagements.

Traitement d'un carrefour sur une 2x1 voie avec suppression d'un sens pour les voitures

Situation initiale



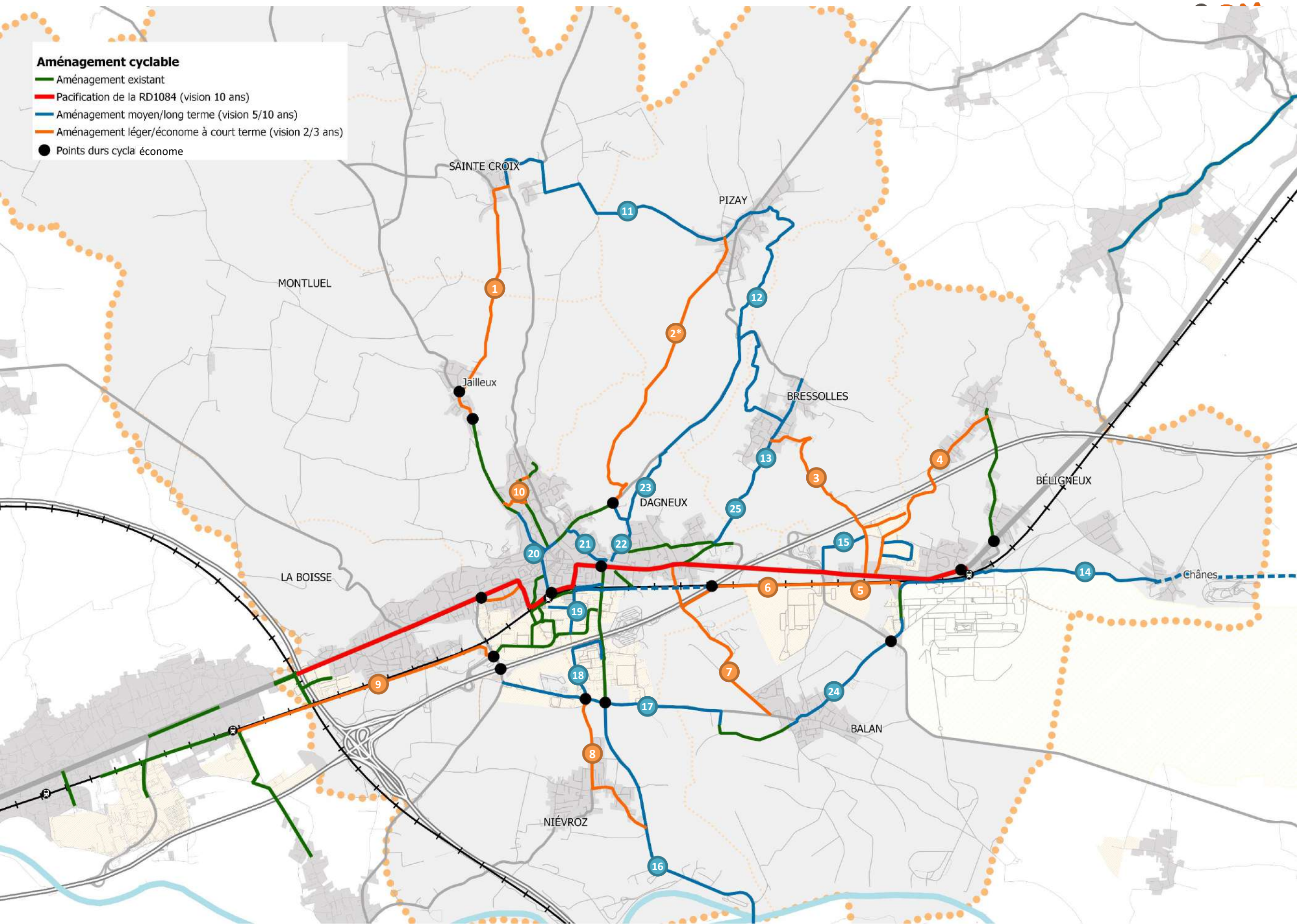
Aménagement temporaire



Noisy-le-Grand ©Nicolas Zaugra

Aménagement cyclable

- Aménagement existant
- Pacification de la RD1084 (vision 10 ans)
- Aménagement moyen/long terme (vision 5/10 ans)
- Aménagement léger/économique à court terme (vision 2/3 ans)
- Points durs cyclable économique



Action 1.2 – Créer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé, aménageable à court et long terme

	Indicateur	Nom du tronçon	Nombre de km	Type d'aménagement	Coût prévisionnel	Trafic moyen journalier	Gestionnaire de voirie	Inscrit au schéma directeur des modes doux	Perénisation
Economies et légers	1	Chemin des Gabets	3,4 km	Jalonnement Chicanes		-	Sainte-Croix Montluel	Non	
	2*	Chemin de la Coupe	3,5 km	Jalonnement		-	Pizay Dagneux	Non	
	3	Chemin de la Plaine	1,6 km	CVCB	19 200,00 €		Bressolles	Non	
	4	Route de Cruisseau	1,2 km	CVCB	14 400,00 €		Bressolles	Non	
	5	Rue des Balmettes	900m	Jalonnement			Balan	Liaison 14	
	6	Chemin du Bichoux	1,8 km	Jalonnement			Balan	Non	
	7	Route de Dagneux	2,5 km	CVCB	30 000,00 €	587 véhicules/jour	Balan Dagneux CD01	Liaison 12	
	8	Route de Montluel	2 km	CVCB / Zone 30	24 000,00 €		Nievroz	Liaison 10	
	9	Chemin de la Saccunières	3,4 km	CVCB	40 800,00 €		La Boisse Beynost	Liaison 9	
	10	Chemin du Glacis	1 km	Jalonnement			Montluel	Liaison 16	

*L'axe 2 est à destination du loisirs mais peut servir aux usages du quotidien.

Action 1.2 – Créer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé, aménageable à court et long terme

Tableau récapitulatif des principaux points de conflits aux intersections

Nom de l'intersection	Points durs	Type d'expérimentation	Coût prévisionnel	Trafic moyen journalier	Gestionnaire de voirie
Giratoire de l'autoroute	<ul style="list-style-type: none"> Trafic VL et PL important Proximité d'un passage inférieur et supérieur Dénivelé et visibilité 	Expérimentation en giratoire à la hollandaise	Compter près de 600 k€ pour un aménagement pérenne	9 000 véhicules/jour	CD01
D22 / Chemin de la Coupe	<ul style="list-style-type: none"> Trafic VL important Bande dérasée de l'autre côté de la voirie Dénivelé et visibilité modérée 	Pré-signalisation de danger Marquage au sol de traversée cyclable	5k€	3 841 véhicules/jour	CD01
Giratoire Front de Bandière	<ul style="list-style-type: none"> Croisement de deux flux importants 	Expérimentation en giratoire à la hollandaise Bande cyclable sur trottoir	k€	2 500 véhicules/jour	CD01
Giratoire de la Montée de Béligneux	<ul style="list-style-type: none"> Trafic VL et PL important 	Expérimentation en giratoire à la hollandaise Soigner les traversées cyclables	k€	9 000 véhicules/jour	Balan
Jailleux	<ul style="list-style-type: none"> Trafic VL et PL important Visibilité modérée 	Pré-signalisation de danger Marquage au sol de traversée cyclable	5k€	4 310 véhicules/jour	Montluel
Giratoire du pensionnat	<ul style="list-style-type: none"> Trafic important Vitesse des véhicules Sortie d'établissement scolaire 	Pré-signalisation de danger Marquage au sol de traversée cyclable Soigner les traversées cyclables	5k€	9 000 véhicules/jour	Dagneux
Rue des Balmettes / Autoroute*	<ul style="list-style-type: none"> Traversée sous l'autoroute aujourd'hui inexistant 	Création de buse Cession de foncier avec un privé	k€	-	Privé
D61A / Passage inférieur sous l'A42	<ul style="list-style-type: none"> Largeur de voirie contrainte Trafic VL et PL important 	Pré-signalisation de danger Marquage au sol Régime de priorité	k€	9 000 véhicules/jour	CD01
Giratoire de la Paix	<ul style="list-style-type: none"> Trafic VL et PL important 	Expérimentation en giratoire à la hollandaise Soigner les traversées cyclables	k€	7 000 véhicules/jour	CD01

* Point de conflit optionnel avec possibilité de report sur la route de Dagneux

Action 1.2 – Créer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé, aménageable à court et long terme

	Indicateur	Nom du tronçon	Nombre de km	Type d'aménagement	Coût prévisionnel	Trafic moyen journalier	Gestionnaire de voirie	Inscrit au schéma directeur des modes doux	Perénisation
Moyen / Long terme	11	Route de Sainte-Croix (liaison Pizay/Sainte-Croix)	4,8 km	Bande Cyclable	768 000,00 €		Sainte-Croix Pizay	Liaison 3	
				Piste cyclable	1 056 000,00 €				
				Voie verte	2 400 000,00 €				
				Jalonnement					
	12	Mont du Pontet (Liaison Pizay/Bressolles)	4 km	Bande Cyclable	640 000,00 €		Pizay Bressolles	Liaison 2	
				Piste cyclable	880 000,00 €				
				Voie verte	2 000 000,00 €				
				Jalonnement					
	13	Grande rue (Bressolles)	2,3 km	Bande Cyclable	368 000,00 €	1 668 véhicules/jour	Bressolles	Liaison 1	
				Piste cyclable	506 000,00 €				
				Zone 30 / Zone de rencontre	460 000,00 €				
				Jalonnement					
	14	Route du Dauphiné (Chânes)	2,4 km	Bande Cyclable	384 000,00 €		Béligueux	Non	
				Piste cyclable	528 000,00 €				
				Voie verte	1 200 000,00 €				
				Jalonnement					
	15	ZAE 3B	2 km				3CM	Liaison 19	
	16	D61 (liaison Jons/Montluel)	3,5 km	Bande Cyclable	560 000,00 €	6 733 véhicules/jour	Niévroz Montluel CD01	Liaison 18	
				Piste cyclable	770 000,00 €				
				Voie verte	1 750 000,00 €				
	17	D84C	2 km	Bande Cyclable	320 000,00 €	6 979 véhicules/jour	Montluel CD01	Liaison 11	
				Piste cyclable	440 000,00 €				
				Voie verte	1 000 000,00 €				
	18	Chemin de la Plaine (Dagneux)	1,2 km				3CM	Non	
	19	Ancienne Route de Niévroz	1 km				3CM	Non	
20	Avenue de la Gare/ Avenue Pierre Cormoreche	1,3 km	Bande Cyclable	208 000,00 €	4 500 véhicules/jour	Montuel	Non		
			Piste cyclable	286 000,00 €					
			Zone 30 / Zone de rencontre	260 000,00 €					
			Jalonnement						
21	Chemin Montchâtel	675 m	Bande Cyclable	108 000,00 €		Dagneux	Liaison 6		
			Piste cyclable	148 500,00 €					
			Voie verte	337 500,00 €					
			Zone 30 / Zone de rencontre	135 000,00 €					
22	Rue des Granges	830 m	Bande Cyclable	132 800,00 €		Dagneux	Liaison 6		
			Piste cyclable	182 600,00 €					
			Voie verte	415 000,00 €					
			Zone 30 / Zone de rencontre	166 000,00 €					
23	Chemin des Irandes / D22	2,7 km	Bande Cyclable	432 000,00 €	3 841 véhicules/jour	Dagneux	Non		
			Piste cyclable	594 000,00 €					
			Voie verte	1 350 000,00 €					
			Jalonnement						
24	D84b (Rue Centrale)	2,1 km	Bande Cyclable	336 000,00 €	2 186 véhicules/jour	Balan CD01	Liaison 13		
			Piste cyclable	462 000,00 €					
			Voie verte	1 050 000,00 €					
			Jalonnement						
25	D84b (Bressolles)	1,8 km	Bande Cyclable	288 000,00 €	1 668 véhicules/jour	Bressolles Dagneux CD01	Liaison 1		
			Piste cyclable	396 000,00 €					
			Voie verte	900 000,00 €					
			Jalonnement						

Action 1.3 – Mettre en place une politique de stationnement vélo

Contexte et constat

1 Français sur 5 renonce à utiliser le vélo comme mode de déplacement au quotidien suite à un vol. Sur la 3CM, les freins recensés auprès des citoyens sont les suivants :

- Méconnaissance de l'offre en consigne vélo sécurisée
- Insatisfaction sur l'offre en stationnement jugée non sécurisé avec des pinces-roues

Objectifs

- Lever un frein à l'usage du vélo pour les déplacements courts (courses, loisirs...) et le domicile-travail (lieux d'intermodalité : gare, parkings de covoiturage)

Description de l'action

Conforter l'usage des consignes vélo 3CM existantes :

- Jalonner les accès aux consignes depuis l'espace public
- Intégrer les consignes dans les abonnements T-Libr pour les usagers du TER ou des Cars Région et ainsi uniformiser les consignes de la SNCF avec celles de la 3CM.
- Équiper les consignes de la gare de Montluel et de La Côte d'un dispositif de recharge pour les VAE

Créer une consigne 3CM sur le parking de covoiturage du Revirat :

- A moyen terme, en lien avec la requalification de la RD 1084 et le projet d'aménagement des 3B.

Développer les arceaux en centre-bourg et à proximité des équipements culturels, sportifs et scolaires :

- Recenser les arceaux existants, identifier les besoins et suivre les déploiements
- Privilégier les arceaux vélo avec attache par cadre plus que les pinces-roues
- Privilégier des endroits bien visibles, bien éclairés et avec du passage pour limiter les risques de vandalisme et de vol.
- Tester des emplacements en temporaire avec des aménagements légers
- Communiquer sur le programme AVELO (aide financière pour les dispositifs de stationnement) auprès des bénéficiaires (Collectivités, copropriétés privées, bailleurs sociaux, établissements scolaires...)

Inciter les entreprises et centres-commerciaux à s'équiper en arceaux vélo et en bornes de recharge pour les VAE :

- Conseils techniques
- Mise en avant des expériences réussies via la communication institutionnelle

Rappeler les exigences réglementaires et intégrer une politique de stationnement vélo dans les documents d'urbanisme (PLU) et de planification territoriale

Moyens à mobiliser

- Compter près de 120€ pour la mise en place d'un arceau
- 3 000€ pour un abri-vélo à 4-6 places
- Près de 5 000€ pour la mise en œuvre d'un box vélo 2 places
- Rampe vélo / Goulotte : 150 à 1k€/u
- Station de gonflage ou de réparation complète : 1,7k€
- Signalisation verticale : 50 à 200€/u
- Signalisation horizontale : 4€/ml (marquage photoluminescent : 5,5€/ml)

Dispositif financier : voir action 1.2

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- Communes :
 - Etat des lieux des stationnements
 - Création de stationnement dans leur centre-ville
 - Communication auprès des habitants
- 3CM :
 - Etat des lieux des stationnements
 - Portage auprès du SMT-AML et de la région du tarif T-Libr des consignes
 - Communication et animation
 - Jalonnement de ses consignes
- Les entreprises et zones commerciales :
 - Développement de leur parc de stationnement vélo en interne

Échéance

- 2023 : jalonnement des consignes vélo
- 2023 : interventions auprès des entreprises et centres-commerciaux sur les équipements VAE
- 2024 : intégration des consignes vélo dans les abonnements TER
- 2024 : mise en œuvre de la consigne vélo sur le parking du Revirat
- 2025 : équipement complet des centres-bourgs en arceaux vélo

Indicateurs de suivi

- Nombre de stationnements créés
- Taux de remplissage des stationnements
- Augmentation de la part modale vélo

Action 1.3 – Mettre en place une politique de stationnement vélo

Ce qui existe ailleurs

La CAPI a développé son Guide Vélo qui fait état des stationnements à mettre en œuvre sur le territoire.

Sont préconisés à cette échelle :

- Les arceaux pour les stationnements de courte et moyenne durée. Ils sont à mettre en œuvre à proximité directe des lieux de commerces et en approche des traversées piétonnes et carrefours. 4 à 5 arceaux peuvent être mis en place de manière sécurisée sur une place de stationnement réservée aux VL.
- Des arceaux couverts peuvent également être envisagés près des équipements publics, en dehors de l'espace public lié à la voirie
- Les consignes sécurisées pour les stationnements de longue durée et pour faciliter l'intermodalité

On peut également citer l'innovation des cadenas connectés et sécurisés Sharelock. Des cadenas sont disposés sur l'espace public, notamment sur le mobilier urbain (attention à l'espace dédié aux piétons, ne doit pas empiéter ou sur des trottoirs larges), ils sont reliés à une application mobile. Celui-ci s'ouvre lorsque vous sélectionnez le cadenas choisi sur l'application et se verrouille une fois le vélo déposé. Il s'agit d'un service payant : 10€/mois ou 0,5€ après 15 minutes d'utilisation, qui s'adapte à près de 80% des vélos.

Les dispositions réglementaires :

Code la construction et de l'habitation :

- Article R113-12 et Article R113-14 : Espace réservés pour les bâtiments de bureaux neufs
- Article R113-15 : « Lorsque les bâtiments neufs à usage principal industriel comprennent un parc de stationnement destiné aux salariés, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos. »
- Article R113-16 : « Lorsque les bâtiments neufs accueillant un service public sont équipés de places de stationnement destinées aux agents ou usagers du service public, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement des vélos. »
- Article R113-17 : concerne les nouveaux ensembles commerciaux
- Article L111-5-2 : pour les ensembles d'habitations

Guide et recommandation du CEREMA :

- Rendre sa voirie cyclable

Le programme Alvéole + :

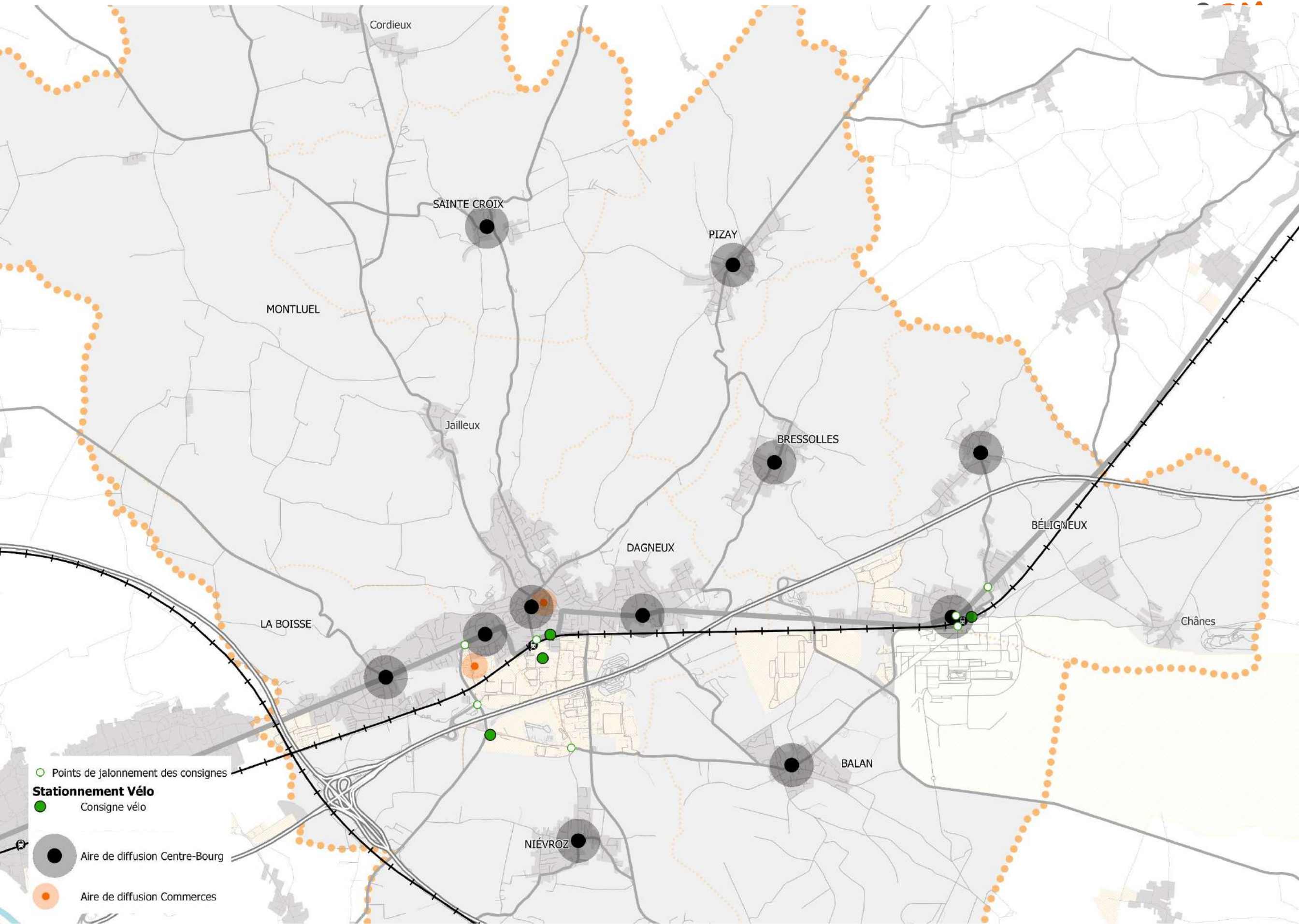
Programme d'accompagnement des acteurs privés et publics pour l'installation de stationnement vélo. Le programme propose une prestation de conseil pour identifier les lieux et les types optimaux de stationnement. Il propose également le cofinancement de solutions de stationnement.



Métropole de Grenoble



Dispositif ShareLock



Action 1.4 – Aménager les centres-bourgs pour la marche à pied

Contexte et constat

La marche à pied est un mode de déplacement fortement sollicité sur les flux internes à la 3CM, qui représente 43% de la répartition modale. Il est alors important d'assurer la sécurité et de valoriser ces itinéraires piétons pour faciliter ce type de déplacement. Au-delà de cet aspect, il est nécessaire de réduire ou de supprimer les discontinuités pour les personnes à mobilité réduite et rendre accessible et convivial les centres-villes pour tous.

Objectifs

- Rendre l'espace public accessible aux personnes à mobilité réduite
- Sécuriser les traversées piétonnes
- Rendre confortable la marche à pied sur les centres-villes et les zones d'activités
- Promouvoir et valoriser la marche à pied pour les déplacements jusqu'à 2 km

Description de l'action

Créer une instance de travail 3CM / communes pour partager les PAVE et créer un référentiel d'aménagement commun

Réaliser un diagnostic participatif des itinéraires piétons stratégiques

- Identifier les points noirs et les traiter (rendre visible le piéton sur l'espace public, éclairage, signalétique, animation de l'espace public...)

Favoriser la marche à pied, accessible à tous, dans les centres-bourgs et autour des gares :

- **Etudier la mise en place d'un fond de subvention par la 3CM**
- Aménager les intersections les plus dangereuses en donnant la priorité aux piétons
- Aménager des trottoirs confortables et accessibles pour les PMR (cf. réglementation)
- Rendre confortable et agréable la marche à pied avec la mise en place de mobilier urbain et en accentuant la végétalisation et les haltes de repos
- Traiter la cohabitation des modes dans l'espace public : mettre en œuvre les outils réglementaires à disposition des aménageurs (zone piétonne, zone de rencontre, zone 30) pour rétablir les continuités. Allier espaces publics et dynamisme économique
- Communiquer sur les bienfaits de la marche sur la santé

Prendre en compte la marche dans les documents d'urbanisme et de planification territoriale

Accorder une place prioritaire aux piétons, notamment dans les PADD des PLU et sur les enjeux du SCoT.

Moyens à mobiliser

- Sans Objet

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- Communes :
 - Aménagement de l'espace public
 - Eclairage
- 3CM :
 - Aménagement de l'espace public sur les zones d'activités
 - Animation et communication

Échéance

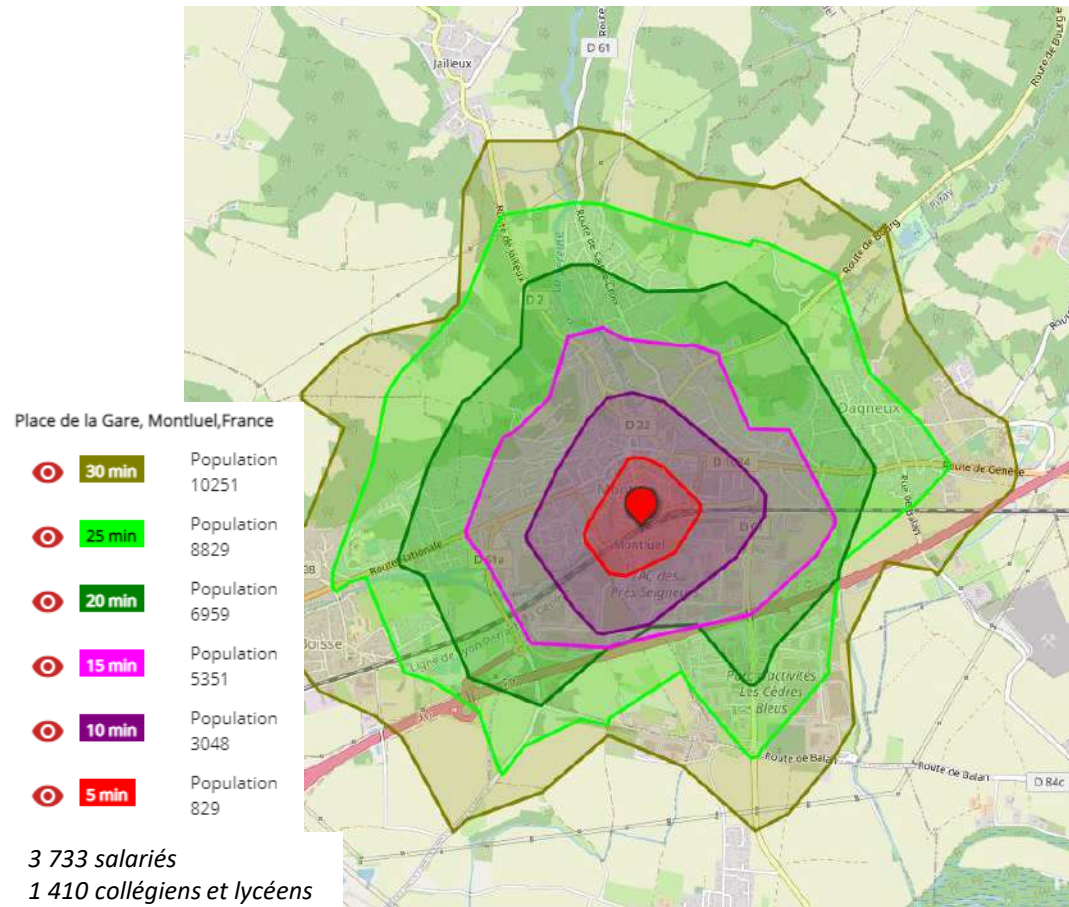
- 2023 : étude de marchabilité des centres-bourgs
- 2024 : édition du référentiel d'aménagement
- 2025 : édition des PAVE
- Dès 2023 à horizon 2030 : aménagement des centres-bourgs

Indicateurs de suivi

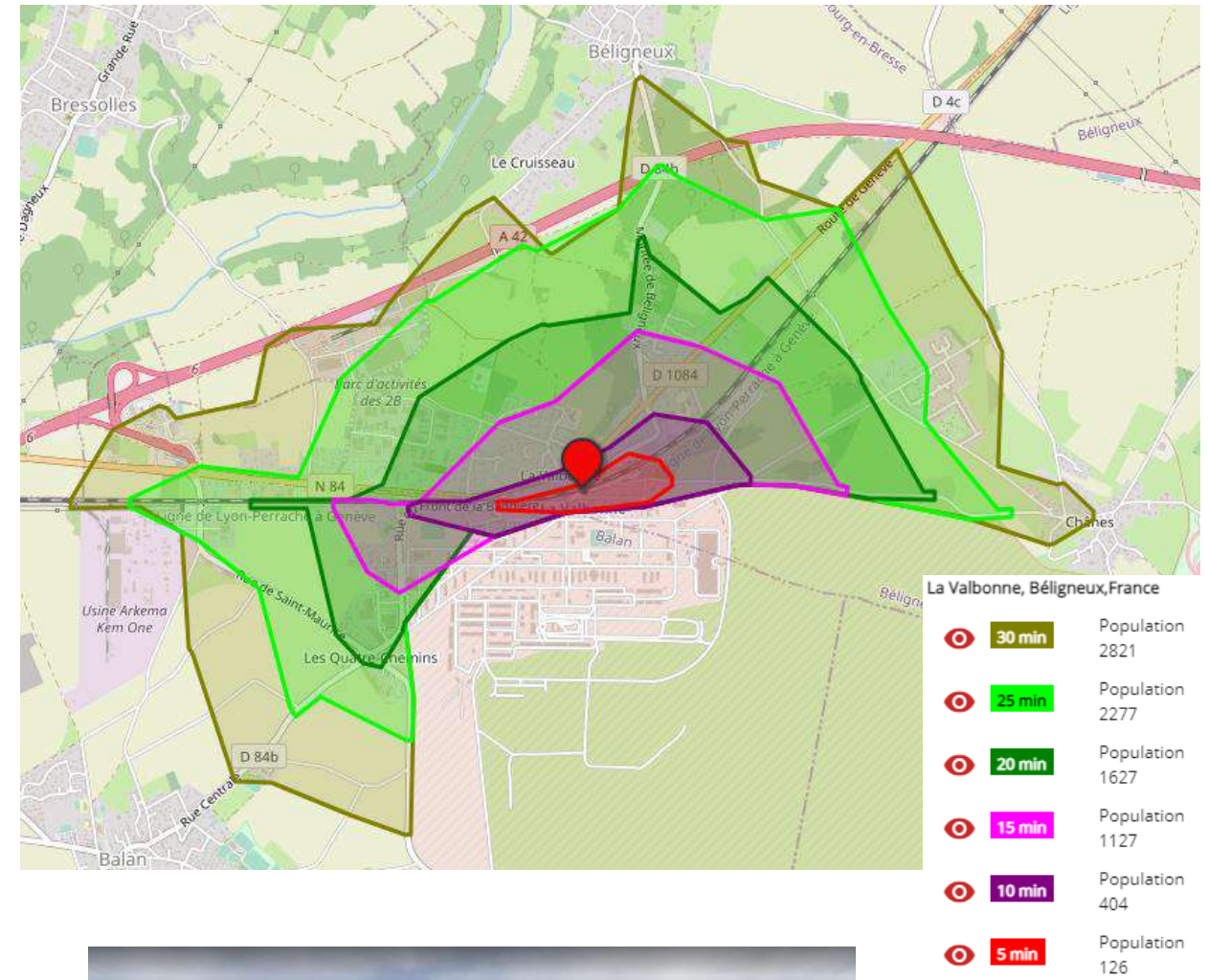
- Part modale de la marche à pied
- Marchabilité et accessibilité de l'espace public

Action 1.4 – Aménager les centres-bourgs pour la marche à pied

Potentiel de la marche à pied depuis la gare de Montluel dans un rayon de 30 minutes :



Potentiel de la marche à pied depuis la gare de La Valbonne dans un rayon de 30 minutes :



884 salariés
0 collégiens et lycéens



Les aménagements modes doux développés par la 3CM au sein des ZAE qui accentue le potentiel de rabattement sur la marche à pied comme mode de déplacement



Action 1.4 – Aménager les centres-bourgs pour la marche à pied

Les dispositions réglementaires :

Code de la route :

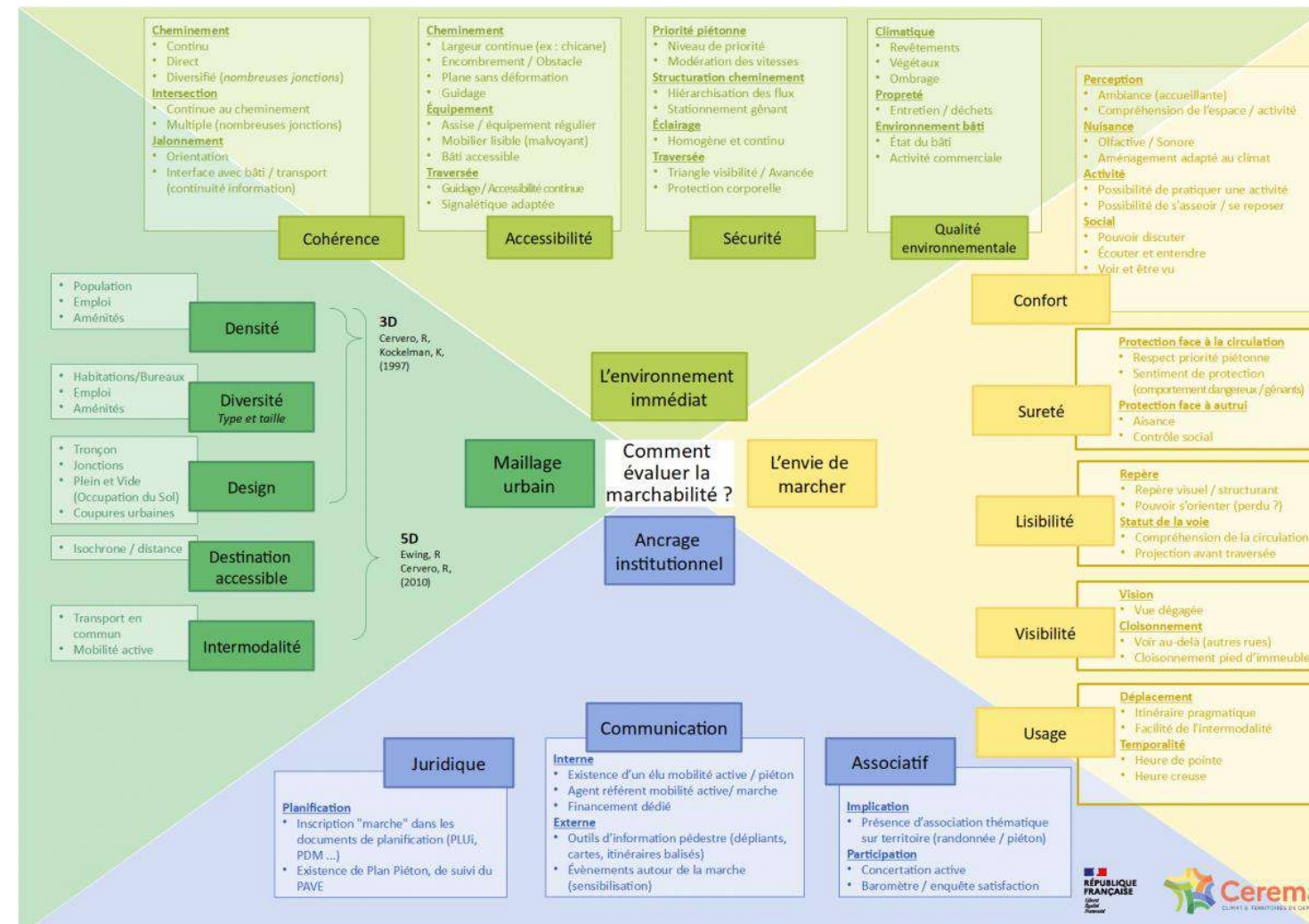
- Décret du 20/07/2008 : introduction du principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables
- Art R415-11 : « Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre. »
- Décret du 02/07/2015 : permet un meilleur respect des cheminements piétonniers en requalifiant comme très gênants l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé sur : les passages piétons, les trottoirs, voies vertes, bandes et pistes cyclables, au droit des bandes d'éveil et de vigilance, sur une distance de 5 m en amont des passages piétons (hors emplacements matérialisés).

La loi LOM (2018) :

- Neutralisation des zones de stationnement 5 m avant les passages piétons
- Le développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives au quotidien mobilisera par ailleurs l'Etat, à travers plusieurs appels à projets à hauteur de 1,2 Md€ sur 10 ans, pour accompagner les autorités organisatrices.

Guides et recommandations du CEREMA :

- Cœurs de villes accessibles
- Revitalisation Centre – Bourg
- Fiches pratiques : Voirie et Espaces Publics
- Fiches pratiques : Circulation Apaisée
- Aménager des rues apaisées
- Voirie urbaine – Guide d'aménagement



Les indicateurs de marchabilité par le CEREMA : 4 approches complémentaires

- Les méthodes de modélisation de la marchabilité : le maillage urbain est analysé, souvent via des données il s'agit de relever les grands indicateurs qui influencent la marche sur un territoire ou un quartier : densité, diversité d'activités, design destination accessible, intermodalité ;
- Les audits de marchabilité : l'environnement urbain immédiat est relevé "in situ" à l'aide de grilles d'analyses sur : la cohérence, l'accessibilité, la sécurité, ou la qualité environnementale ;
- Les enquêtes de marchabilité "in situ" pour repérer de ce qui donne envie de marcher et pour recueillir des témoignages sur : le confort, la sûreté, la lisibilité, la visibilité, les usages ;
- Les questionnaires pour comprendre l'ancrage institutionnel du sujet "marche": une politique "marche" est-elle affichée et traduite dans les documents de planification, des associations d'usagers piétons sont-elles actives sur ce territoire, quelle perception des habitants a été recueillie dans le baromètre des villes marchables ?

©CEREMA

Action 1.5 – Poursuivre l'aménagement des pôles multimodaux avec un rayonnement à 360°

Contexte et constat

2 gares desservent le territoire de la 3CM pour rejoindre Lyon et Ambérieu dont Montluel est l'une des gares les plus fréquentées de la ligne de TER avec près de 1 200 montées/descentes par jour. Le levier que représente cette ligne entraîne des problématiques et enjeux quant à leur desserte peut importe le mode de déplacement.

Objectifs

- Faciliter l'accès à la gare pour les modes actifs sur un rayon d'1km
- Faciliter l'intermodalité avec les Cars Région et Solutions Transport 3CM
- Réguler l'accès en voiture à la gare pour inciter au report modal

Description de l'action

Suivre l'étude en cours du SMT sur le corridor ferroviaire Lyon Ambérieu

Aménager les itinéraires d'accès aux gares pour les modes actifs :

- Aménager des cheminements piétons sécurisés et accessibles dans un rayon d'1km autour des gares, en lien avec les cheminements réalisés dans les zones d'activités
- Mailler un réseau cyclable sécurisé et performant autour des gares
- Poursuivre et compléter le dispositif Espace Multimodal Augmenté (EMA) qui offre des services pour les vélos, du jalonnement et des informations pour les modes actifs.
- Jalonner les consignes vélo de la 3CM

Faciliter les échanges entre le Nord et le Sud de la gare de Montluel :

- Mettre en valeur la passerelle comme trait d'union entre le centre de Montluel et la ZAC CAP&CO (traitement architectural, jalonnement, goulottes vélo...)
- En complément, rendre plus attractif le passage inférieur (éclairage, fresque...)

Faciliter l'intermodalité avec les Cars Région et Solutions Transport 3CM :

- Affichage des horaires en gare ou sur le parvis (affichage dynamique pour Cars Région)
- Rendre visible les arrêts depuis la gare
- Améliorer les correspondances entre les trains et les navettes 3CM

Organiser et réguler l'accès en voiture à la gare pour inciter au report modal

- Identifier les usages actuels, jalonner les parkings en fonction des usages souhaités
- Echanger sur l'éventualité de réglementer le stationnement aux abords des gares (ex: parking P+R avec contrôle d'accès, gratuit pour les détenteurs d'un titre de transport, voire parking payant, ou a minima des places dédiées aux covoitureurs...)

Moyens à mobiliser

- Sans objet – Voir fiche action 1.3

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- SNCF : dispositif EMA
- SMT-AML : Etude en cours sur les gares du corridors Côtière Plaine de l'Ain
- 3CM : animation et communication
- Commune : aménagement de l'espace public

Échéance

- Dès 2023 : amélioration des cheminements piétons et pose de mobilier urbain
- Dès 2023 : diffusion optimisée de l'information voyageur en gare
- Dès 2023 : lancement de l'étude sur la restructuration du parking de la gare de Montluel
- 2026 : valorisation de la passerelle de la gare de Montluel

Indicateurs de suivi

- Part modale TER
- Fréquentation du stationnement
- Utilisation des solutions de transport 3CM pour du rabattement ou de la diffusion gare
- Nombre d'abonnements multimodaux

Action 1.5 – Poursuivre l'aménagement des pôles multimodaux avec un rayonnement à 360°



Points 8 AMÉNAGEMENT MODE DOUX DE LA PARTIE SUD DE LA GARE

- Création aménagement modes doux sur le chemin des Prés Seigneurs, chemin Gillard et l'ancienne route de Niévroz
- Jalonnement depuis la gare
- Eclairage
- MOA : 3CM



Points 1 SECURISER LES CARREFOURS

- Simplifier le fonctionnement et étudier la faisabilité de carrefours à feux
- Sécuriser les traversées piétonnes et les traversées cyclables
- Indiquer les services en gare
- MOA : Montluel



Points 2 REAMENAGEMENT DE LA RD1084

- Apaisement du trafic (zone 30)
- Création d'un aménagement cyclable
- Végétalisation
- MOA : Montluel



Points 3 REAMENAGEMENT L'AVENUE DE LA GARE

- Apaisement du trafic (zone 30)
- Elargissement des trottoirs et reprise de l'accessibilité
- Insérer les cyclistes dans la circulation
- Rationaliser le stationnement
- MOA : Montluel



Points 7 REAMENAGEMENT DU PARVIS DE LA GARE

- Pose de signalétique et de totems des offres de transports et des consignes vélos
- Aménager les traversées piétonnes depuis le nord de la voirie : ouverture à 180° depuis le parvis
- Installation de mobilier urbain
- Arceaux vélo et mobiliers vélo
- Bâtiment gare : accentuer le relais mobilité de l'office du tourisme
- Végétalisation
- MOA : SNCF



Points 6 EMBELLISSEMENT DE LA PASSERELLE ET PORTE D'ENTREE PIETON

- Jalonnement depuis Le parvis de la gare et les voies connexes
- Marquage de l'entrée de la passerelle
- MOA : SNCF



Points 5 AMELIORATION DE L'ACCES ET DU PASSAGE SOUTERRAIN

- Jalonnement depuis la gare et les voies connexes
- Marquage de l'entrée du passage
- Eclairage
- Pose de mobilier urbain
- Fresque artistique
- MOA : SNCF



Points 4 ORGANISATION DU STATIONNEMENT

- P+R pour les usagers de la gare et des cars région
- Place de covoiturage
- Végétaliser le parking
- Pose de mobilier urbain
- MOA : SNCF, 3CM, Montluel

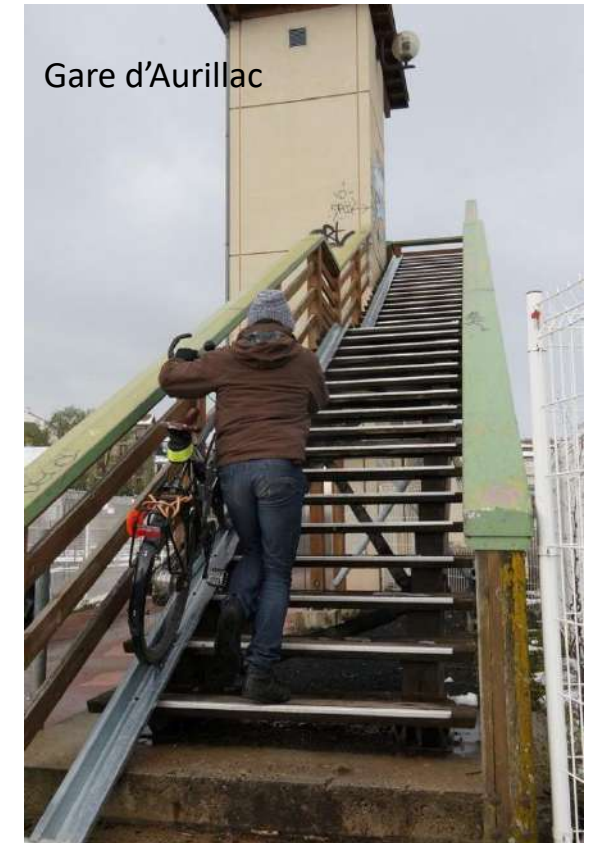


Action 1.5 – Poursuivre l'aménagement des pôles multimodaux avec un rayonnement à 360°



Action 1.5 – Poursuivre l'aménagement des pôles multimodaux avec un rayonnement à 360°

Le projet EMA – Gare de Montluel



Exemples
d'aménagements
dans des gares



Gare de Sathonay - Rillieux

Action 1.6 – Conforter les parkings de covoiturage

Contexte et constat

La 3CM a déjà investi dans des infrastructures de covoiturage avec la création de 2 parkings de covoiturage à proximité des accès autoroutiers, représentant près de 200 places. Ces parkings viennent en complément de ceux développés par APRR. Toutefois, la fréquentation des parkings développés par la 3CM reste timide avec une pratique peu répandue sur le territoire mais qui devrait s'accroître avec l'extension de la ZFE de la Métropole de Lyon et des différents enjeux économiques et environnementaux.

Objectifs

- Limiter l'autosolisme
- Augmenter la fréquentation des parkings de covoiturage
- Permettre aux non motorisés de se rendre sur les parkings de covoiturage
- Spécifier les usages des parkings de covoiturage

Description de l'action

Mettre en cohérence les parkings de covoiturage de la 3CM avec les préconisations et la charte du schéma directeur des aires du SMT AML

- **Aires structurantes** à proximité des voies à grandes circulations et des échangeurs autoroutiers pour les trajets du quotidien à destination de Lyon : jalonnement à mettre en place depuis les gares de péage, point de dépose pour les modes actifs, 2km d'aménagement piéton et 6 km d'aménagement cyclable sont à créer entre l'aire et les habitations, et mise en place de service comme une desserte en TC...
=> **Concerne les parkings de covoiturage de La Côte (La Boisse) et le Revirat (Balan)**
- **Aires intermédiaires** en dehors des centres-villes pour les trajets du quotidien vers des zones d'emplois mineures : pré-signalisation nécessaire
=> **Concerne le parking de covoiturage de la ZAE des Prés Seigneurs**
- **Aires de proximité** à destination des personnes non-motorisées et pour tous types de déplacements, situées en centres-bourgs : places d'autostop organisées, banalisation de place de stationnement

Favoriser l'intermodalité sur les parkings de covoiturage :

- Stationnements des vélos sécurisés et itinéraires cyclables sécurisés
- Desserte par les réseaux de TC (Cars Région, Solutions de transport 3CM...)
- Trottoirs aménagés

Etudier l'opportunité de nouveaux parkings à moyen terme :

- Parking intermédiaire dans le cadre de ligne de covoiturage dynamique
- Parking de proximité sur les centres-bourgs

Moyens à mobiliser

- Signalisation verticale : 50 à 200€/u et signalisation horizontale : 4€/ml
- Stationnement vélo : voir fiche action 1.3
- Arrêt de bus : 4k€ à 10k€

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- APRR : signalisation des parkings de covoiturage
- Communes : promotion de la pratique
- 3CM : développement de service d'intermodalité sur les parkings, jalonnement, communication et animation
- CD01 : schéma des mobilités
- Région AURA : gestion de Mov'Ici
- SMT AML : Schéma de Développement des Aires de Covoiturage

Échéance

- 2024 : aménagement des aires structurantes
- Horizon 2030 : évaluer les nouveaux besoins en parkings de covoiturage

Indicateurs de suivi

- Part modale du covoiturage
- Taux de fréquentation des parkings de covoiturage
- Inscription sur des sites de covoiturage et les communautés dédiées

Les dispositions réglementaires : Loi LOM

- Article 189 - 1: « accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal [...] en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) »
- Article 35 : les Régions , au même titre que les AOM locales, doivent élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage. Elle peuvent toutefois le faire conjointement avec les autres AOM de leur territoire.
- « En zone dense, l'Etat privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets comme, par exemple, les actions de promotion du covoiturage. »

Action 1.6 – Conforter les parkings de covoiturage

Matrice des cinq type de lieux de covoiturage issus du schéma de développement des aires de covoiturage de l'Aire Métropolitaine Lyon – SMT-AML

	Aire de covoiturage			Lieux de diffusion	
	Structurante	Intermédiaire	De proximité	Prise / Dépose	P+R covoiturage
Situation géographique	Entrées de voies rapides	Carrefour entre au moins deux axes structurants ou centre communes.	Centre bourg	Entrée d'agglomération / Gare / ZA - ZI	Gare / Arrêt TC structurant
Nombre de place	~50 – 300	~15-50	~2-15	-	Une proportion à définir
Enjeux clés	Accessibilité, visibilité, qualité des équipements Visibilité, facilité d'accès, intersection	Visibilité, facilité d'accès, intersection	Proximité, visibilité, accessibilité modes actifs	Intermodalité, accessibilité, visibilité	Accessibilité, services covoiturage, contrôle
Fonction (lors du trajet aller)	Point de rendez-vous	Point de rendez-vous	Point de rendez-vous	Point de rendez-vous & Point de dépose	Point de dépose
Intermodalité (TC & modes actifs)	Cheminement modes actifs pour habitations proches	Cheminement modes actifs pour habitations proches	Forte en termes de modes actifs	Très forte (TC & modes actifs)	Très forte (TC & modes actifs)
Service complémentaires possibles	Ligne de bus express Ligne de covoiturage		Autostop organisé Ligne de covoiturage	Autostop organisé Ligne de covoiturage	Ligne de covoiturage

Action 1.6 – Conforter les parkings de covoiturage

Résumé de la charte commune des aires de covoiturage du SMT-AML

Cette charte est aujourd'hui appliquée sur le périmètre statutaire du SMT-AML mais pourra s'appliquer à d'autres partenaires s'ils en émettent le souhait.

Trois grands principes sont présents dans cette charte :

- Mettre en cohérence le maillage existant en dressant une typologie des lieux de covoiturage ;
- Porter des actions clés en termes de visibilité, accessibilité et sécurité des aires ;
- Inscire le développement des lieux de covoiturage dans une démarche écoresponsable.

Les extraits du schéma de développement des aires de covoitages de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne montrent les critères déterminants pour la réalisation d'une aire de covoiturage structurante comme sont concernées celles de La Côte et du Revirat, et les recommandations d'aménagement en fonction du type d'aires.

ordre	Critères aires structurantes	Sélection du secteur	Sélection de la parcelle
1	Entrée de voie rapide / autoroute	PRÉREQUIS	
2	Présence d'une barrière de péage	✓	
3	Existence d'une pratique spontanée de covoiturage	✓	
4	Trafic routier constaté	✓	
5	Accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important		✓
6	Lieu situé à plus de 10 km de la destination où se rend la majorité des navetteurs si grande aire urbaine, 15 / 20 km si zone péri-urbaine / rurale	✓	
7	Absence de parking ouvert à proximité (privé ou public) ~500m	✓	
8	Possibilité d'extension	OPTIONNEL	✓
9	Visibilité du lieu depuis la route / carrefour principal		✓
10	Parcelle déjà «artificialisée»		✓
11	Desserte TC	✓	
12	Accessibilité modes actifs (marche, vélo)	✓	
13	Réseau électrique disponible		✓
Classement selon MOA	Coût d'aménagement		✓
Non pris en compte	Présence de services tierces à proximité (collège, école, boulangerie, ...)		

Critère	Catégorie	Aire structurante	Aire intermédiaire	Aire de proximité
Revêtement perméable	Aménagement	✓	✓	✓ si création sur sol non artificialisé
Aménagements paysagers	Aménagement	✓	✓	✓
Place PMR	Aménagement	respect de la législation	respect de la législation	respect de la législation
Dépose/prise minute	Signalétique	✓	Optionnel	
Signalétique directionnelle	Signalétique	✓	✓	✓
Relais info service	Signalétique	✓	Optionnel	Optionnel
Signalisation d'indication	Signalétique	✓	✓	✓
Totem d'entrée	Signalétique	✓	✓	
Panneaux d'informations - Relais info	Signalétique	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Intermodalité bus/car	Intermodalité	Optionnel	Optionnel	
Stationnement vélo sécurisé	Intermodalité	✓	✓	✓
Arceaux vélos	Intermodalité	✓	✓	✓
Stationnement 2RM	Intermodalité	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Cheminement piéton sécurité interne	Intermodalité	✓		
Portique	Sécurité	✓	Optionnel	
Éclairage	Sécurité	au cas par cas en fonction de l'éclairage environnement	Optionnel	
Caméra surveillance	Sécurité	Optionnel		
Système de comptage	Sécurité	Optionnel	Optionnel	
Abri	Service / équipement	✓	Optionnel	Optionnel
Toilettes / poubelle	Service / équipement	Optionnel Poubelle couplé à l'espace d'attente	Optionnel à étudier si parking multi-usage	Optionnel - à étudier si parking multi-usage
Borne de recharge électrique	Service / équipement	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Services annexe (casier livraison, autres)	Service / équipement		Optionnel à mettre en place si parking multi-usage	Optionnel à mettre en place si parking multi-usage

Action 1.6 – Conforter les parkings de covoiturage

Préconisations d'aménagement sur les aires structurantes de la 3CM

Aire de covoiturage de La Côte

- Marquage de places de dépose minute
- Signalétique directionnelle depuis
 - Giratoire de l'Europe
 - Giratoire des Cèdres Bleus
 - Giratoire de la Paix
- Spécifier sur le giratoire de l'autoroute et du parking, la mention « covoiturage » ou le pictogramme associé
- Mettre en œuvre l'idéogramme d'indication de recharge véhicule électrique sur les panneaux directionnels
- Mise en œuvre d'un totem d'entrée
- Panneau de relais d'informations au sein de l'arrêt de bus déjà en place
- Baliser du stationnement pour les deux-roues motorisés
- Sécuriser les cheminements piétons et cyclables sur deux kilomètres autour du parking

Aire de covoiturage Le Revirat

- Implanter une borne de recharge pour véhicule électrique
- Mise en place d'une consigne vélo
- Mise en place de caméras de vidéosurveillance
- Marquage de places de dépose minute
- Signalétique directionnelle depuis
 - Giratoire de la Montée de Béligneux
- Mise en place d'un abri bus avec relais d'information mobilité au droit de la RD1084
- Mise en place d'un panneau d'information service au sein du parking
- Sécuriser les cheminements piétons et cyclables sur deux kilomètres autour du parking

- Baliser du stationnement pour les deux-roues motorisés
Consigne Vélo sur le parking de La Côte



Totem d'entrée sur le parking du Revirat



Action 1.7 – Accompagner la transition vers les nouvelles motorisations

Contexte et constat

La loi de transition énergétique pour la croissance verte fixe des objectifs dès 2023 de déploiement de points de recharge pour les véhicules électriques, de station de ravitaillement en gaz et hydrogène. Ces objectifs complètent l'ambition de développement de 7 millions de points de recharge électrique publics et privés à 2030.

Objectifs

- Renouvellement du parc automobile vers des véhicules moins émetteurs
- Développement des stations de carburant alternatif

Description de l'action

Accompagner les réflexions déjà engagées par la 3CM et ses partenaires sur les carburants alternatifs et l'impact du transport :

- Suivre la mention des IRVE dans le schéma des énergies de la 3CM
- Intégrer les discussions autour du SDIRVE du SIEA
- Être force de proposition auprès de la Métropole de Lyon sur le sujet de sa ZFE et de son périmètre pour limiter les impacts sociaux et économiques pour les habitants, usagers et employeurs de la 3CM
- Elaboration d'une étude d'opportunité sur la mise en place d'une ZFEm à l'échelle de la 3CM

Développer les infrastructures de recharge pour véhicules électriques

- Inciter les entreprises à s'équiper de bornes de recharge pour leurs salariés
- Rappeler les obligations réglementaires aux bailleurs de logements collectifs
- Poursuivre le développement des bornes de recharge en accès public sur les zones d'activités, sur les parkings de covoiturage, dans les centres-bourgs...
- Communiquer sur le réseau de bornes déployées

Inciter au renouvellement du parc automobile

- Accompagner les entreprises et les artisans dans l'adaptation de leur flotte aux réglementations nationales et à la ZFE de la Métropole de Lyon
- Communication auprès des habitants et des salariés sur les émissions des véhicules thermiques, de leurs impacts financiers et écologiques mais aussi des aides disponibles pour changer de véhicule

Développer les autres carburants alternatifs

- Suivre le projet de station GNV et étudier l'opportunité d'autres stations
- Communiquer sur ces nouveaux carburants

Moyens à mobiliser

- Suivant le type de borne, compter (hors travaux de VRD) :
 - Charge lente : entre 3 à 4 k€
 - Charge semi-rapide : 4 à 7 k€
 - Charge rapide : plusieurs dizaines de milliers d'euros

Les schéma directeurs (SDIRVE) bénéficient d'un soutien financier :

- A partir de 2022, seuls les territoires couverts par un SDRIVE pourront bénéficier de la prise en charge à 75% de leur raccordement au réseau électrique

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- 3CM : sensibilisation et promotion des carburants alternatifs auprès des différents acteurs porteurs de projets, des particuliers et des entreprises
- Communes : déploiement des bornes en accès public sur leur patrimoine de voirie
- Chambres consulaires: communication auprès des entreprises et des artisans
- SIEA : déploiement du SDIRVE
- Métropole de Lyon : réforme de la ZFE

Échéance

- Dès à présent et jusqu'au renouvellement du SDIRVE ou du schéma des énergies

Indicateurs de suivi

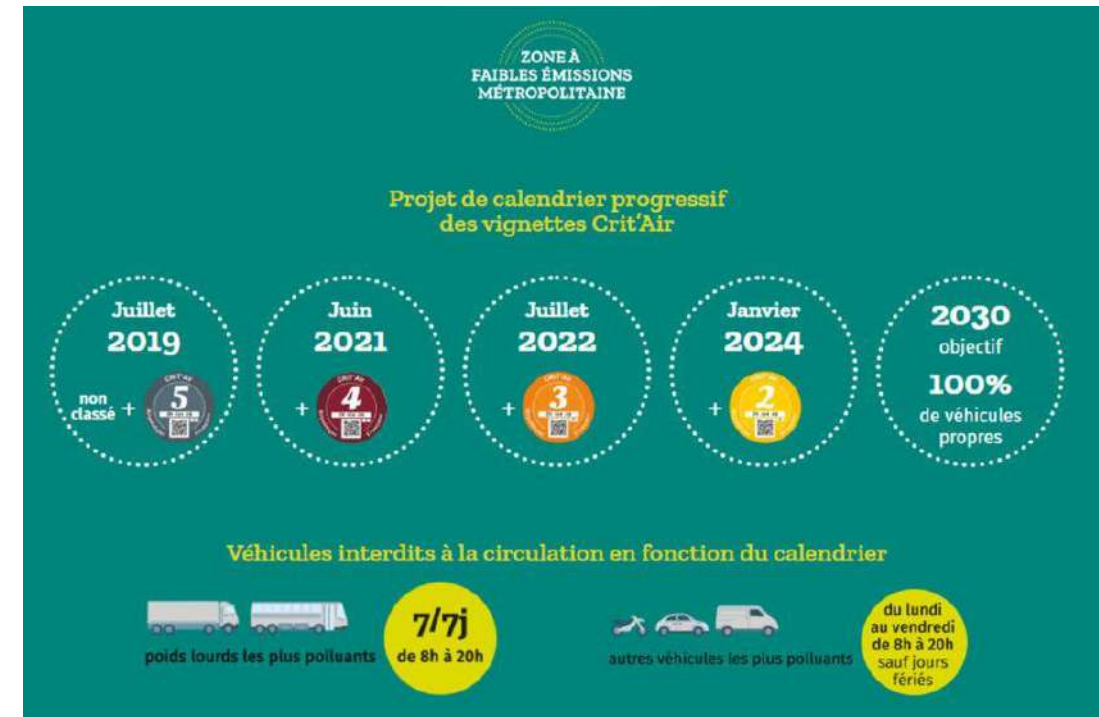
- Nombre de bornes de recharge disponibles
- Nombre de véhicules électriques dans le parc des habitants de la 3CM
- Nombre de campagnes de communication

Action 1.7 – Accompagner la transition vers les nouvelles motorisations

Les dispositions réglementaires :

La loi LOM (2018) :

- Réduction de 37,5% des émissions de CO2 à 2030.
- L'interdiction de la vente de voitures utilisant des énergies fossiles carbonées d'ici 2040.
- La possibilité de mettre en place des zones à faibles émissions dont la Métropole de Lyon fait partie.
- multiplier par 5 d'ici 2022 des points de recharge pour les véhicules électriques, avec pour cela :
 - *l'équipement obligatoire dans les parkings de plus de 10 places des bâtiments neufs ou rénovés,*
 - *la création d'un véritable droit à la prise en habitat collectif,*
 - *la possibilité de recharger gratuitement sur son lieu de travail,*
 - *la division par plus de 2 du coût de raccordement des équipements de recharge...*
 => 7 Millions de points de charge publics et privés à 2030
- Les entreprises possédant plus de 100 véhicules auront l'obligation de commander un minimum de véhicules électrifiés dès le 1er janvier 2022. Il faudra qu'elles achètent au moins 10 % de modèles électriques ou hybrides rechargeables (rejetant moins de 60 g/km de CO2). Les pourcentages augmenteront crescendo : 20 % à partir du 1er janvier 2024, 40 % en 2027 et 70 % en 2030.
- En ce qui concerne la commande publique, les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices qui gèrent un parc de plus de 20 véhicules (légers, lourds, autobus/autocars) doivent, lorsqu'elles renouvellent leur parc, acquérir une part de véhicules à faibles émissions (VFE) et de véhicules à très faibles émissions (VTFE).
- D'ici 2025 sera obligatoire la mise en place d'une borne pour 20 places de stationnement pour les parkings publics ou les parkings attenants à un bâtiment non résidentiel (équipements, culturels et sportifs...)



Synthèse – Orientation 1

Actions		Action prioritaire	Planning prévisionnel					Coût approximatif	Rôle de la 3CM			Action partenariale	MOA envisagée
			2023	2024	2025	2026	Horizon 2030		Gouvernance	Implication	Subvention		
Orientation 1 - Aménager l'espace public et partager la voirie pour faciliter les déplacements de tous													
Action 1.1 – Apaiser la RD1084	Engager des réflexions stratégiques partenariales sur la vision long terme						kM€		x		x	Région AURA / APRR	
	Réaliser des améliorations à moyen terme pour apaiser et sécuriser le trafic						k€		x			Communes / CD01	
	Engager une requalification tronçon par tronçon à plus long terme						M€		x	x		Communes / CD01	
Action 1.2 – Créer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé, aménageable à court et long terme	Prioriser le schéma directeur des modes doux						4 à 11 M€	x	x	x		3CM (ZAE + jalonnement) Communes / CD01	
	Développer un réseau cyclable économe et léger à court terme sur les itinéraires prioritaires	x					200k€ à 400k€		x	x		Communes / CD01	
	Etudier l'expérimentation d'aménagements transitoires des points durs						k€		x	x	x	Communes / CD01	
	Jalonner les itinéraires cyclables						100k€		x	x	x	3CM / Communes / CD01	
	Créer une culture vélo partagée						30k€	x				3CM	
Action 1.3 – Mettre en place une politique de stationnement vélo	Conforter l'usage des consignes vélo 3CM existantes						10k€	x			x	3CM / SMT-AML	
	Créer une consigne 3CM sur le parking de covoiturage du Revirat						20 à 30 k€	x				3CM	
	Développer les arceaux en centre-bourg et à proximité des équipements						k€		x	x		Communes / Privés	
	Inciter les entreprises et centres-commerciaux à s'équiper en arceaux vélo et en bornes de recharge pour les VAE						k€	x	x			3CM	
Action 1.4 – Aménager les centres-bourgs pour la marche à pied	Créer une instance de travail 3CM / communes pour partager les PAVE et les projets d'aménagement de voirie						k€	x	x			Communes	
	Réaliser un diagnostic participatif des itinéraires piétons stratégiques						-	x	x			3CM	
	Favoriser la marche à pied, accessible à tous, dans les centres-bourgs et autour des gares en créant un référentiel d'aménagement à la 3CM						M€		x	x		Communes	
	Prendre en compte la marche dans les documents d'urbanisme et de planification territoriale						-		x		x	Communes / 3CM / SCoT	
Action 1.5 – Poursuivre l'aménagement des pôles multimodaux avec un rayonnement à 360°	Suivre l'étude en cours du SMT sur le corridor ferroviaire Lyon Ambérieu						-		x		x	3CM	
	Aménager les itinéraires d'accès aux gares pour les modes actifs						k€	x	x	x	x	SNCF / Communes	
	Faciliter les échanges entre le Nord et le Sud de la gare de Montluel						-		x	x	x	SNCF	
	Faciliter l'intermodalité avec les Cars Région et Solutions Transport 3CM						-		x		x	Région AURA / SMT-AML	
	Organiser et réguler l'accès en voiture à la gare pour inciter au report modal						-		x	x		Communes / 3CM	
Action 1.6 – Conforter les parkings de covoiturage	Réaffirmer les cibles et le rôle des parkings de covoiturage en lien avec le schéma directeur des aires du SMT AML	x					20 à 30 k€	x			x	3CM	
	Favoriser l'intermodalité sur les parkings de covoiturage						k€	x				3CM	
	Etudier l'opportunité de nouveaux parkings à moyen terme						-	x	x	x	x	3CM	
Action 1.7 – Accompagner la transition vers les nouvelles motorisations	Accompagner les réflexions déjà engagées par la 3CM et ses partenaires sur les carburants alternatifs et l'impact du transport :						-		x		x	SIEA / Grand Lyon	
	Développer les infrastructures de recharge pour véhicules électriques						k€		x	x		Communes / Privés	
	Inciter au renouvellement du parc automobile						-	x				3CM	
	Développer les autres carburants alternatifs						-	x	x		x	Privés / 3CM	

ORIENTATION 2

CRÉER UN BOUQUET
D'OFFRES ET
DE SERVICES DE MOBILITÉ
ACTIVE, PARTAGÉE ET
INCLUSIVE

Action 2.1 – Optimiser et déployer le réseau "solutions transport 3CM"

Contexte et constat

Les solutions de transport aujourd'hui déployées par la 3CM se présentent sous la forme d'un TAD, circulant en heures creuses, qui trouve son public auprès des personnes âgées, des personnes en insertion et de scolaires et présente un début de fréquentation encourageant. On retrouve aussi une ligne régulière en heure de pointe qui dessert les ZAE et a pour cible les actifs, c'est un service peu utilisé. Il est important de réinterroger cette offre pour l'adapter aux besoins des habitants ou des salariés du territoire.

Une première version a été développée entre février 2020 et Mars 2021, comprenant 3 lignes de TAD : un TAD zonal réservé aux salariés et deux lignes pour les habitants. L'épidémie de COVID 19 n'a pas permis un lancement optimal du service. Celui-ci a été repensé après 1 an de service mitigé.

Objectifs

- Déployer les « solutions transport 3CM » sur l'ensemble du territoire et en particulier sur les zones à forte densité de population
- Permettre le rabattement et/ou la diffusion des usagers depuis la gare de Montluel et/ou La Valbonne
- Assurer la desserte quotidienne de toutes les communes de la 3CM
- Rationaliser et optimiser les services de transport régis par la 3CM en complément des offres de transport interurbains existantes

Description de l'action

Restructurer l'offre « solutions transport 3CM » pour 2024, en particulier repenser la ligne régulière Costellane :

- Arbitrer les cibles d'usagers à desservir en priorité (salariés des ZAE ? Habitants ? Mixte ? => voir les scénarios en page suivante)
- Lancer une étude de définition d'offre pour affiner les scénarios, estimer les dépenses et les recettes et simuler le rendement du versement mobilité

Améliorer le fonctionnement du TAD zonal

- Étendre son fonctionnement aux heures de pointe
- Assouplir les modalités de réservation
- **A réfléchir en fonction du scénario retenu pour la ligne régulière**

Moyens à mobiliser

- (sur une base de 5€/km de fonctionnement du service – xxx km parcourus)
 - Aménagement d'un point d'arrêt : 2k€/arrêts
 - Etude de faisabilité du réseau : 15k€
- ⇒ Instauration du versement mobilité

Un tableau récapitulatif d'aide à la décision est en annexe. Il reprend les coûts estimés des différents scénarios présentés ci-après.

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- CD01 : aménagement des points d'arrêts sur les départementales
- 3CM : développement du service, aménagement des points d'arrêts, communication et animation
- Transporteur : gestion et exploitation du réseau de transport
- Communes : définition et aménagement des points d'arrêts communaux, promotion du service
- Entreprises : promotion du service

Échéance

- 2023 : lancer l'étude de restructuration du réseau
- 2024 : Rédaction du cahier des charges pour l'exploitation et mise en place du réseau

Indicateurs de suivi

- Taux de fréquentation
- Nombre de km parcourus
- Part modale TC

Les dispositions réglementaires :

Code des transports :

- Article D112-3 : Les véhicules routiers acquis à l'occasion de la création ou de l'extension de services publics de transports urbains ou non urbains de personnes, réguliers ou à la demande, doit être accessible aux personnes en situation de handicap
- Article D. 1112-9 : l'autorité organisatrice de transport compétente ou, en l'absence d'une telle autorité, l'État, établit, pour chaque mode de transport collectif, une liste des arrêts qui, par application des critères définis aux articles D. 1112-10 à D. 1112-12, doivent être de façon prioritaire rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, conformément aux dispositions de l'article L. 1112-1

Action 2.1 Optimiser et déployer le réseau Solutions transport 3CM

Scénario 1 : 2 lignes régulières distinctes, optimisées pour les salariés des ZAE + TAD zonal



Salarié

Habitants et emplois desservis :
4 000 habitants, 5 000 salariés

Dimensionnement :
3 navettes (navette 1, navette 2, navette TAD)
Fréquence : navette 1 : 2/heure,
navette 2 : 1/heure



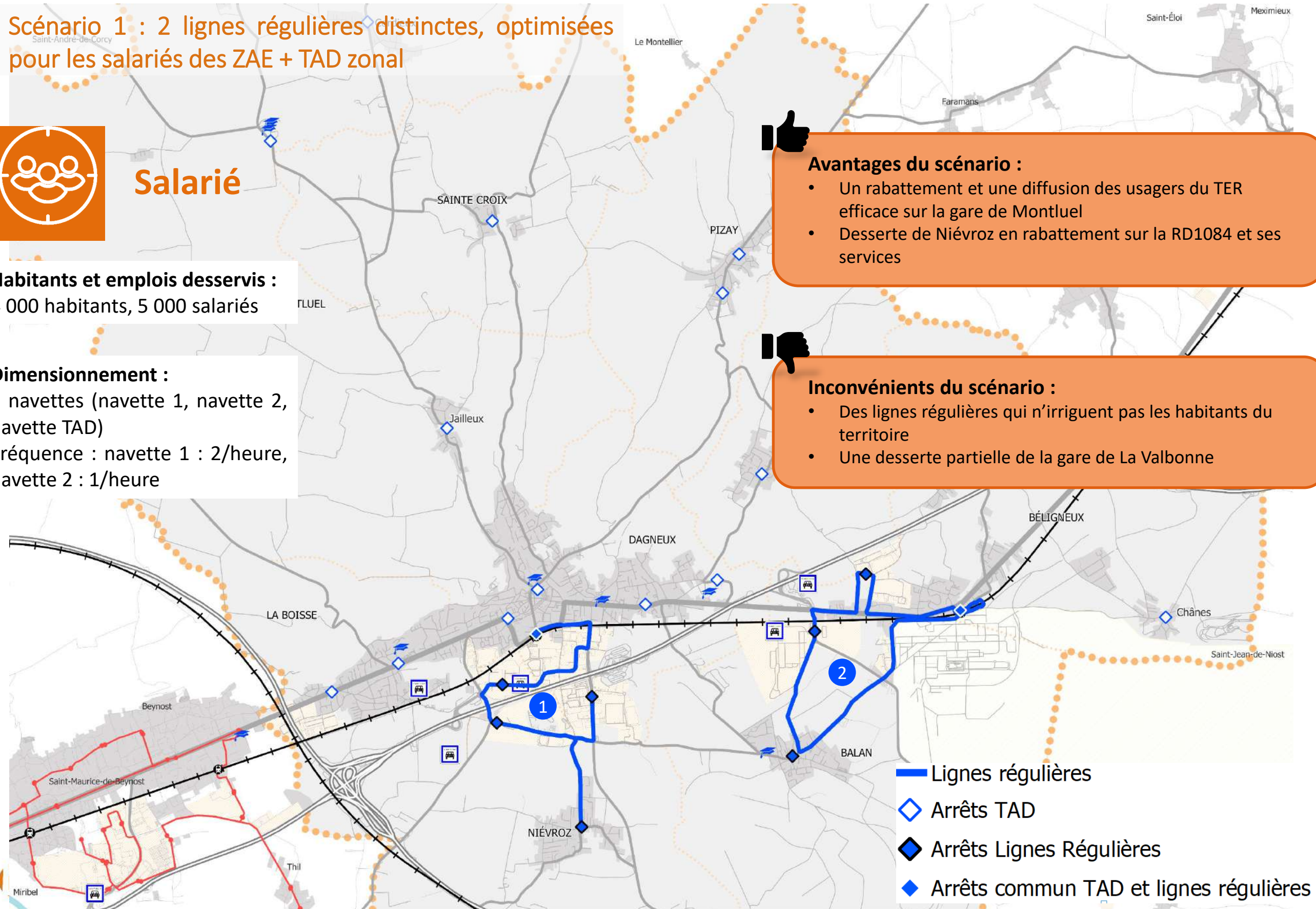
Avantages du scénario :

- Un rabattement et une diffusion des usagers du TER efficace sur la gare de Montluel
- Desserte de Niévroz en rabattement sur la RD1084 et ses services



Inconvénients du scénario :

- Des lignes régulières qui n'irriguent pas les habitants du territoire
- Une desserte partielle de la gare de La Valbonne



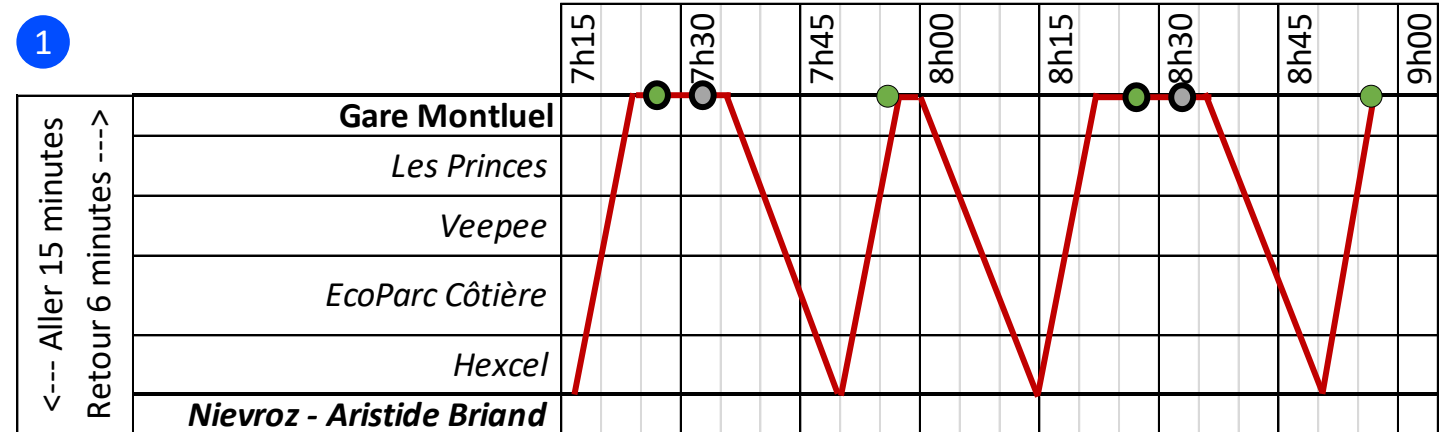
Scénario 1 (détail)

Lignes :

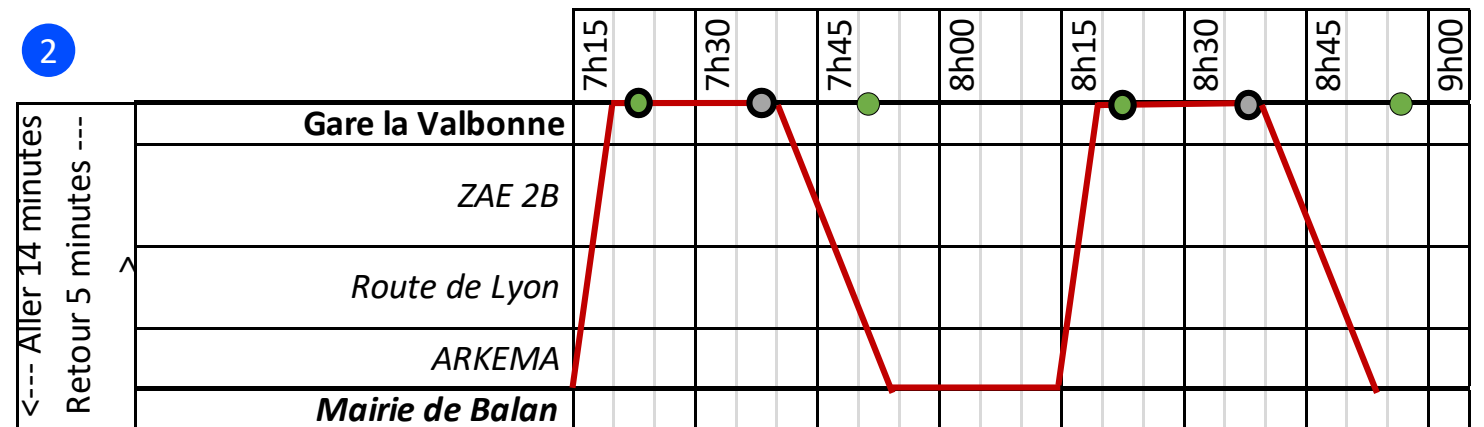
- **Navette 1** pour desservir en heure de pointe les ZAE autour de la gare de Montluel et jusqu'à Niévroz
- **Navette 2** pour desservir en heure de pointe les ZA autour de la gare de la Valbonne et jusqu'à Balan
- **TAD zonal** en heures creuses et en heures pleines sur tout le périmètre 3CM (extension horaire du TAD existant)

Correspondances assurées avec le TER sur la plage 7h/9h :

Liaison	Nb
En gare de Montluel	
Lyon => ZAE	2
Ambérieu => ZAE	4
Niévroz => Lyon	2
En gare de la Valbonne	
Lyon => ZAE	2
Ambérieu => ZAE	0
Balan => Lyon	2



- Correspondance TER Ambérieu -> Lyon : **7h27, 7h56, 8h27, 8h56, 9h27**
- Correspondance TER Lyon -> Ambérieu : Montluel **7h33, 8h33**



- Correspondance TER Ambérieu -> Lyon : **7h23, 7h51, 8h23, 8h51**
- Correspondance TER Lyon -> Ambérieu : Montluel **7h38, 8h38**

Action 2.1 Optimiser et déployer le réseau Solutions transport 3CM

Scénario 2 : une ligne régulière qui relie les communes de la Plaine, les gares et les ZAE + TAD zonal



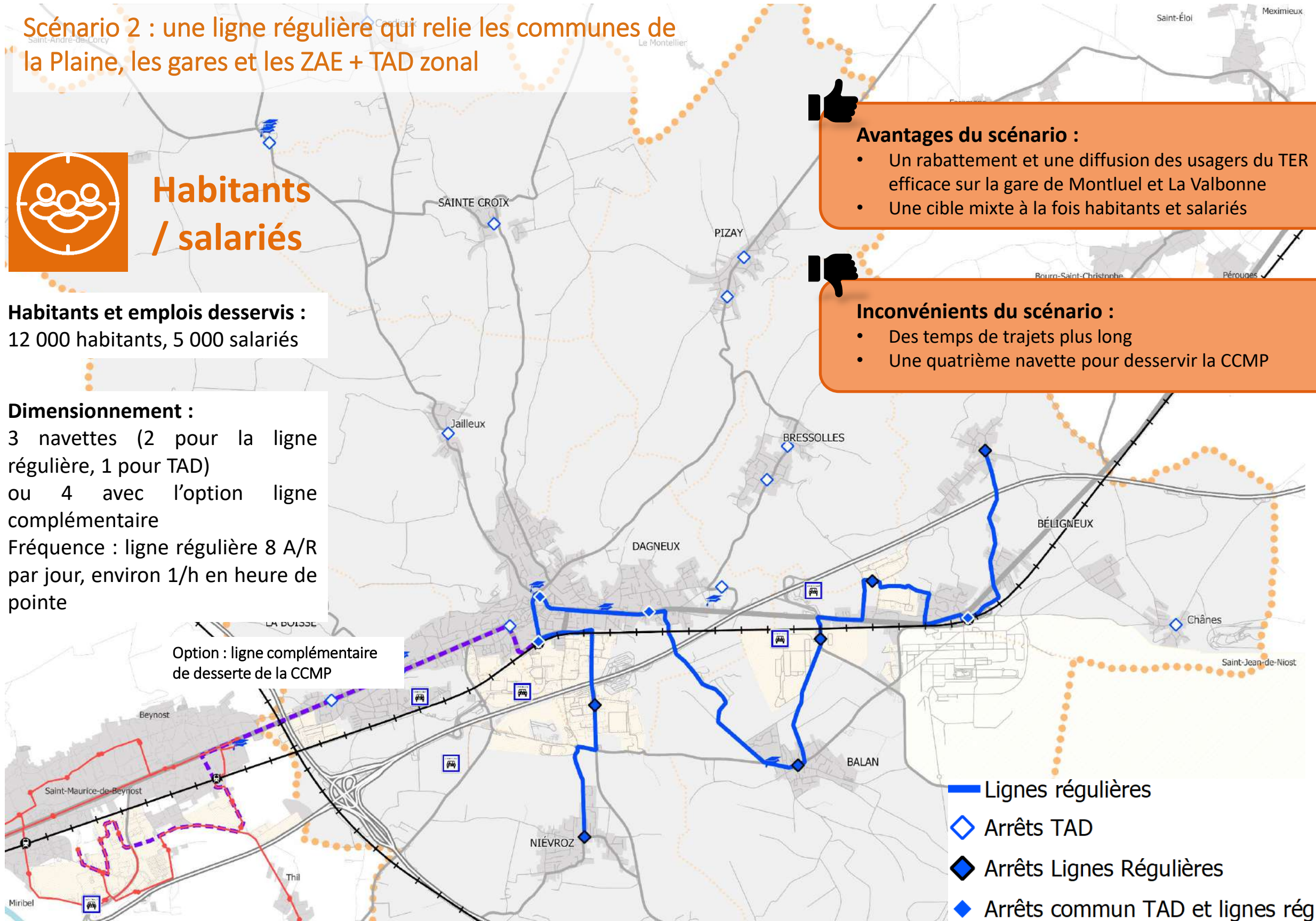
**Habitants
/ salariés**

Habitants et emplois desservis :
12 000 habitants, 5 000 salariés

Dimensionnement :

3 navettes (2 pour la ligne régulière, 1 pour TAD)
ou 4 avec l'option ligne complémentaire
Fréquence : ligne régulière 8 A/R par jour, environ 1/h en heure de pointe

Option : ligne complémentaire de desserte de la CCMP



Avantages du scénario :

- Un rabattement et une diffusion des usagers du TER efficace sur la gare de Montluel et La Valbonne
- Une cible mixte à la fois habitants et salariés

Inconvénients du scénario :

- Des temps de trajets plus long
- Une quatrième navette pour desservir la CCMP

— Lignes régulières

◇ Arrêts TAD

◆ Arrêts Lignes Régulières

◆ Arrêts commun TAD et lignes régulières

Action 2.1 Optimiser et déployer le réseau Solutions transport 3CM

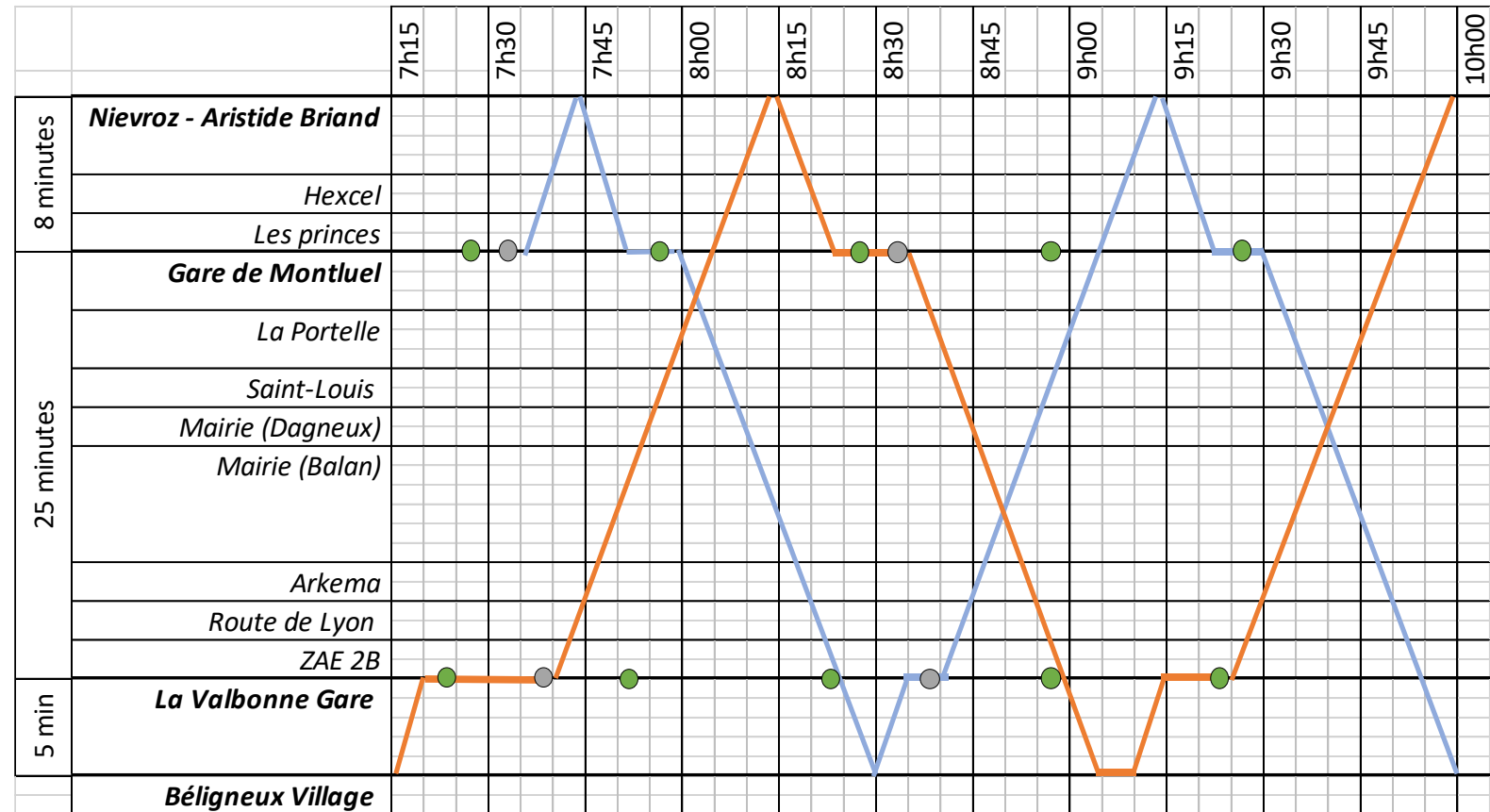
Scénario 2 (détail) :

Lignes :

- **Ligne régulière** Niévroz – ZAE – gare de Montluel – Dagneux – Balan – ZAE – Gare de la Valbonne - Béligneux
- **TAD zonal** en heures creuses et en heures pleines sur tout le périmètre 3CM (extension horaire du TAD existant)
- **Option** : ligne complémentaire en lien avec la CCMP (Lilô, zone commerciale) => portage à définir avec la CCMP

Correspondances assurées avec le TER sur la plage 7h/9h :

Liaison	Nb
En gare de Montluel	
Lyon => ZAE	2
Ambérieu => ZAE	3
Niévroz => Lyon	3
En gare de la Valbonne	
Lyon => ZAE	2
Ambérieu => ZAE	1
Béligneux => Lyon	2



- Correspondance TER Ambérieu -> Lyon : 7h27, **7h56**, 8h27, 8h56, 9h27 Correspondance TER Ambérieu -> Lyon : **7h23**, 7h51, 8h23, 8h51
- Correspondance TER Lyon -> Ambérieu : Montluel 7h33, **8h33** Correspondance TER Lyon -> Ambérieu : Montluel **7h38**, 8h38

Action 2.1 Optimiser et déployer le réseau Solutions transport 3CM

Scénario 2bis (détail) :

Lignes :

- **Ligne 1 et 2 heure de pointe** : liaisons gares - ZAE
- **Ligne 3 heure creuse** : idem scénario 2
- **TAD zonal** en heures creuses et en heures pleines sur tout le périmètre 3CM (extension horaire du TAD existant)

Dimensionnement :

- 4 navettes en heure de pointe, 3 en heure creuse
- Fréquence : lignes 1 et 2 : 15min à l'heure de pointe

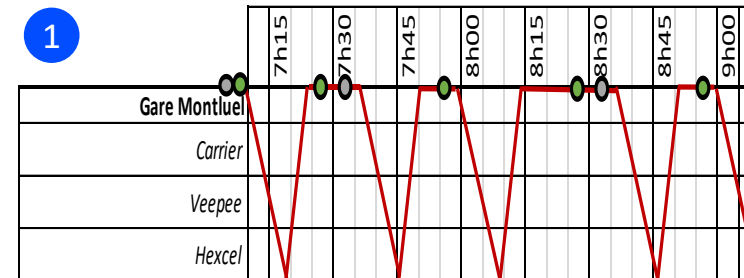
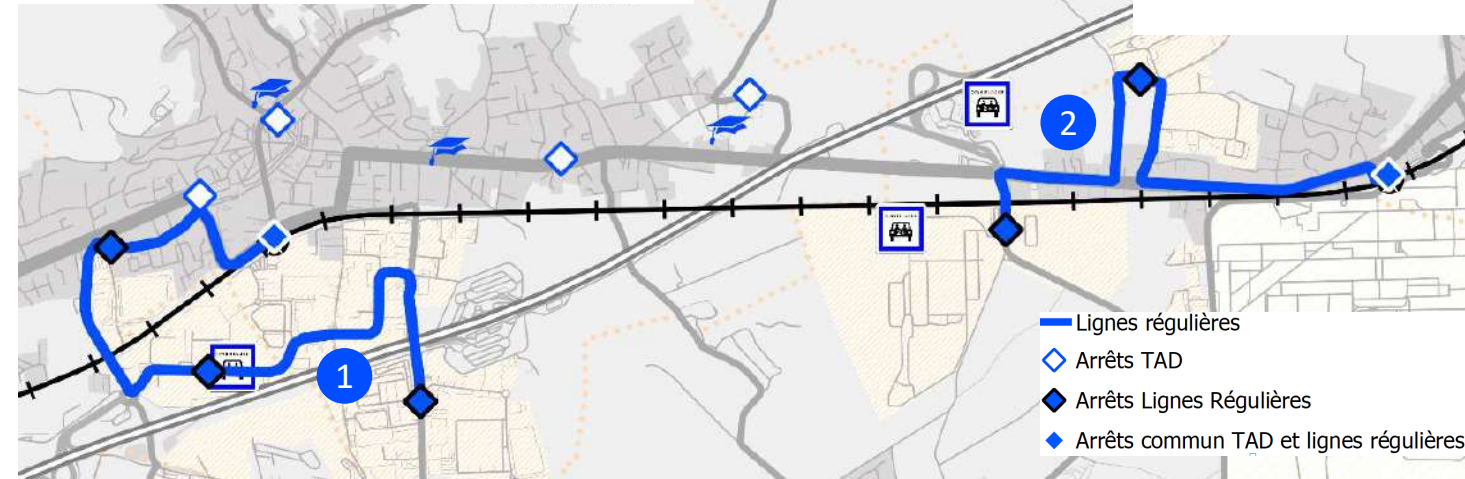
Correspondances assurées avec le TER sur la plage 7h/9h :

Liaison	Nb
En gare de Montluel	
Lyon => ZAE	3
Ambérieu => ZAE	5
En gare de la Valbonne	
Lyon => ZAE	2
Ambérieu => ZAE	4

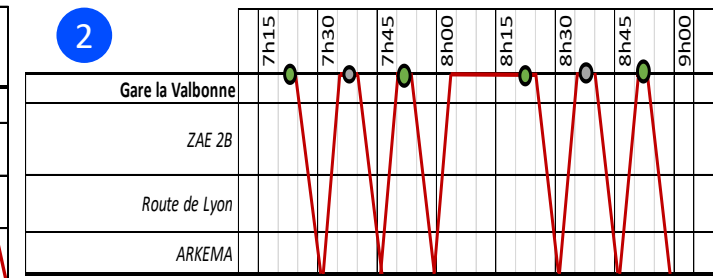
Habitants et emplois desservis par les lignes régulières :

- 12000 habitants en heure creuse
- 4000 salariés en heure de pointe

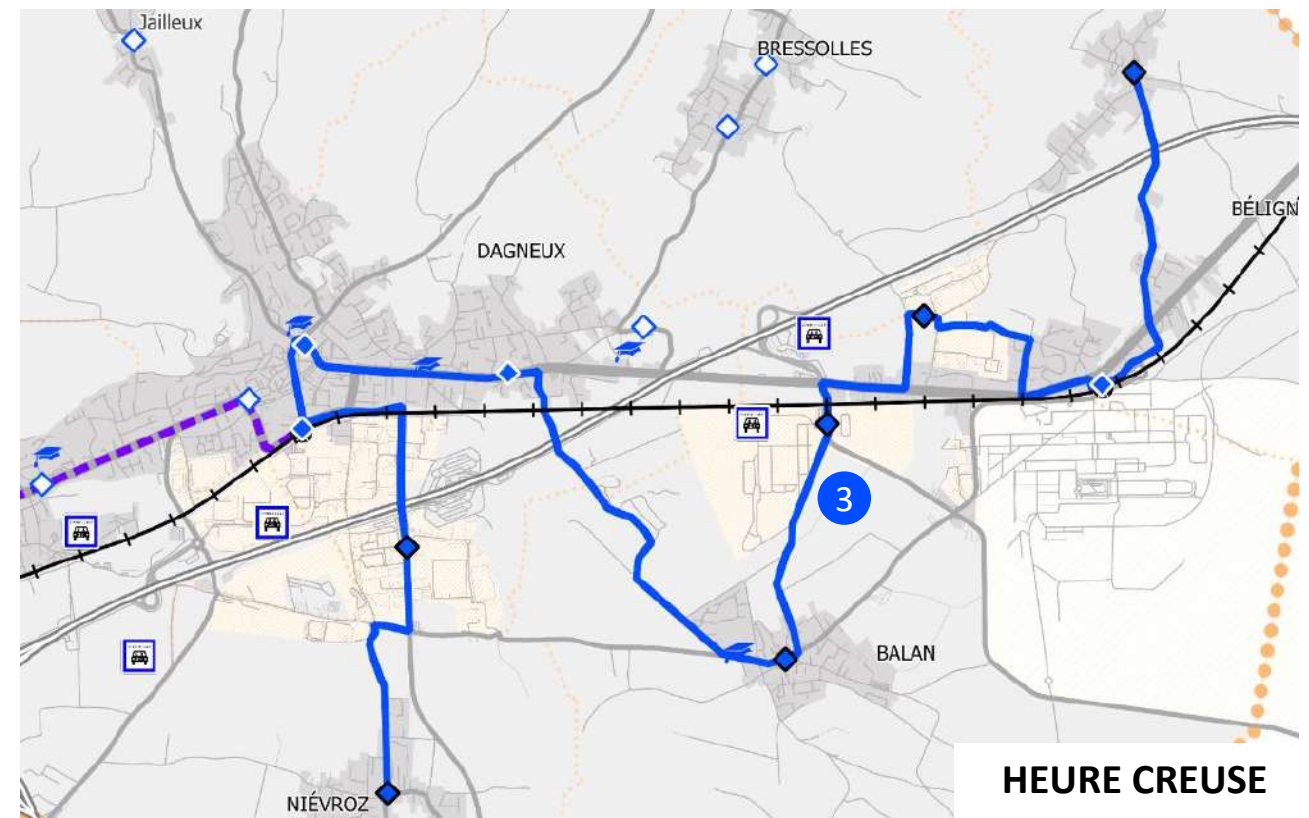
Zoom sur le périmètre des lignes régulières



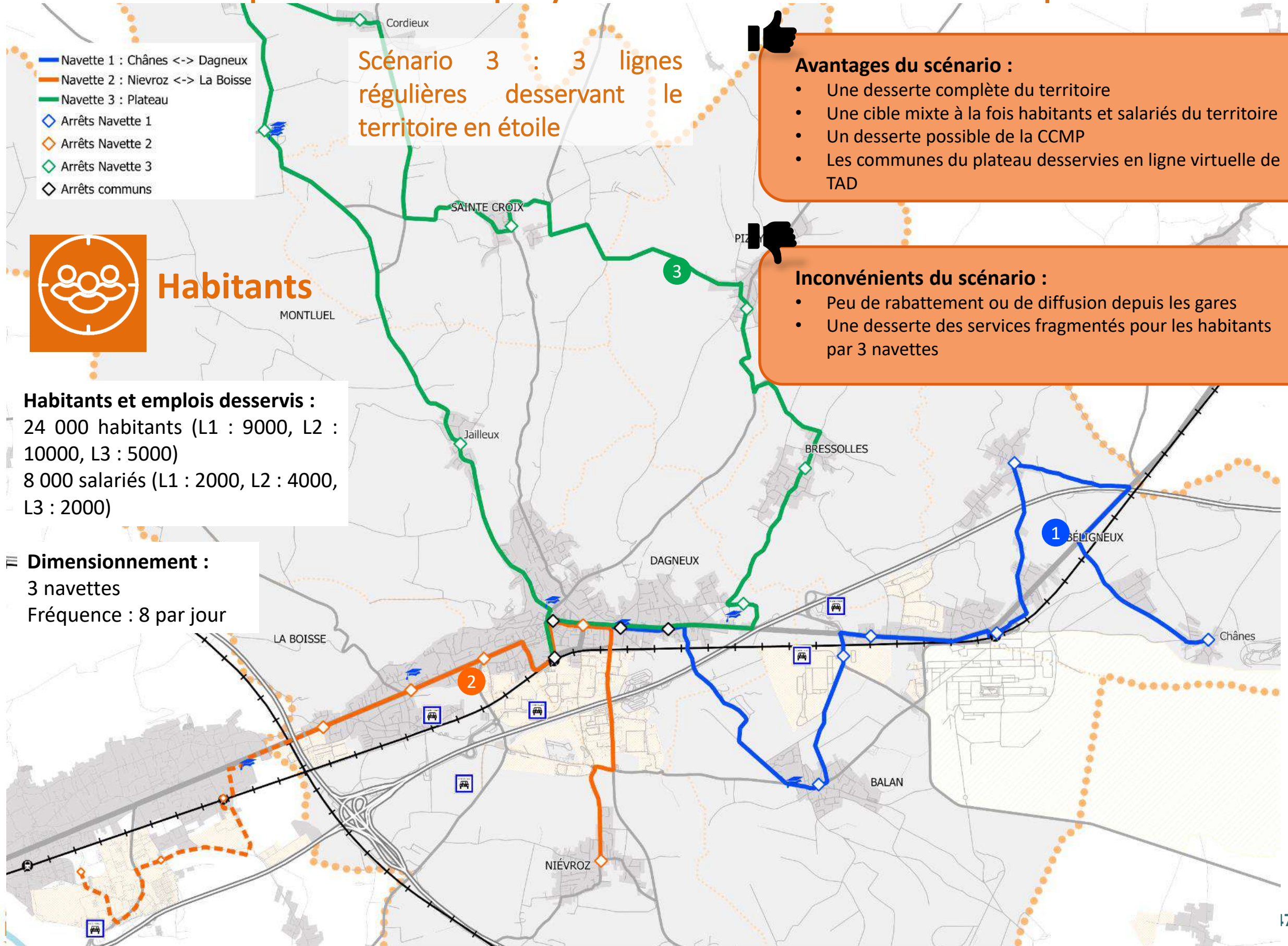
- Correspondance TER Ambérieu -> Lyon : 7h27, 7h56, 8h27, 8h56
- Correspondance TER Lyon -> Ambérieu : Montluel 7h33, 8h33



- Correspondance TER Ambérieu -> Lyon : 7h23, 7h51, 8h23, 8h51
- Correspondance TER Lyon -> Ambérieu : Montluel 7h38, 8h38



Action 2.1 Optimiser et déployer le réseau Solutions transport 3CM



- Navette 1 : Chânes <-> Dagneux
- Navette 2 : Niévroz <-> La Boisse
- Navette 3 : Plateau
- Arrêts Navette 1
- Arrêts Navette 2
- Arrêts Navette 3
- Arrêts communs

Scénario 3 : 3 lignes régulières desservant le territoire en étoile

Avantages du scénario :

- Une desserte complète du territoire
- Une cible mixte à la fois habitants et salariés du territoire
- Un desserte possible de la CCMP
- Les communes du plateau desservies en ligne virtuelle de TAD

Inconvénients du scénario :

- Peu de rabattement ou de diffusion depuis les gares
- Une desserte des services fragmentés pour les habitants par 3 navettes



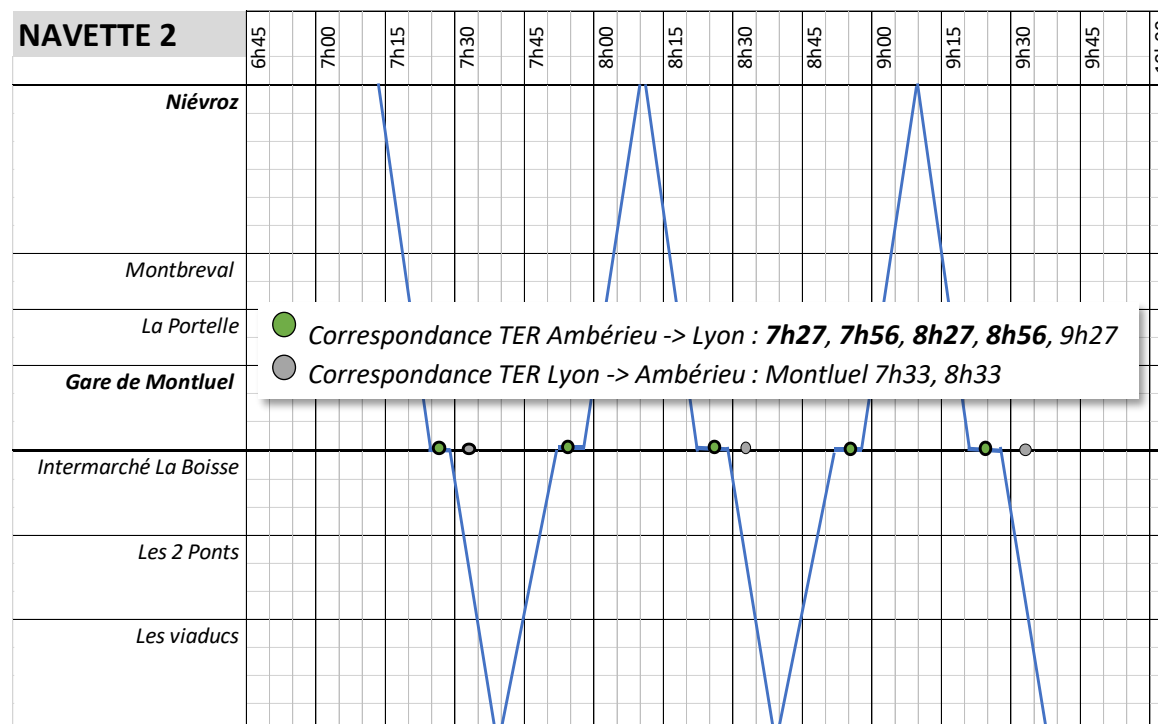
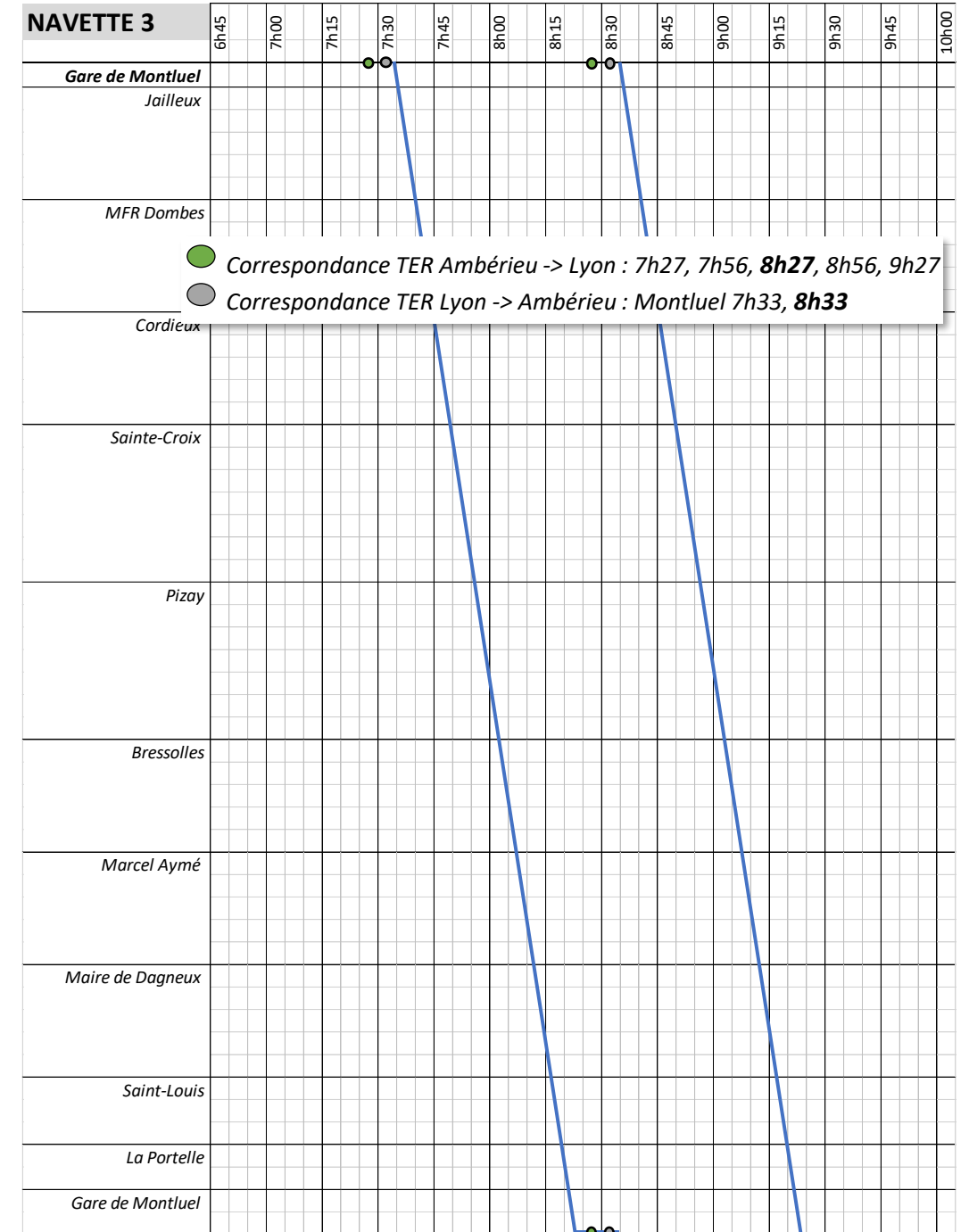
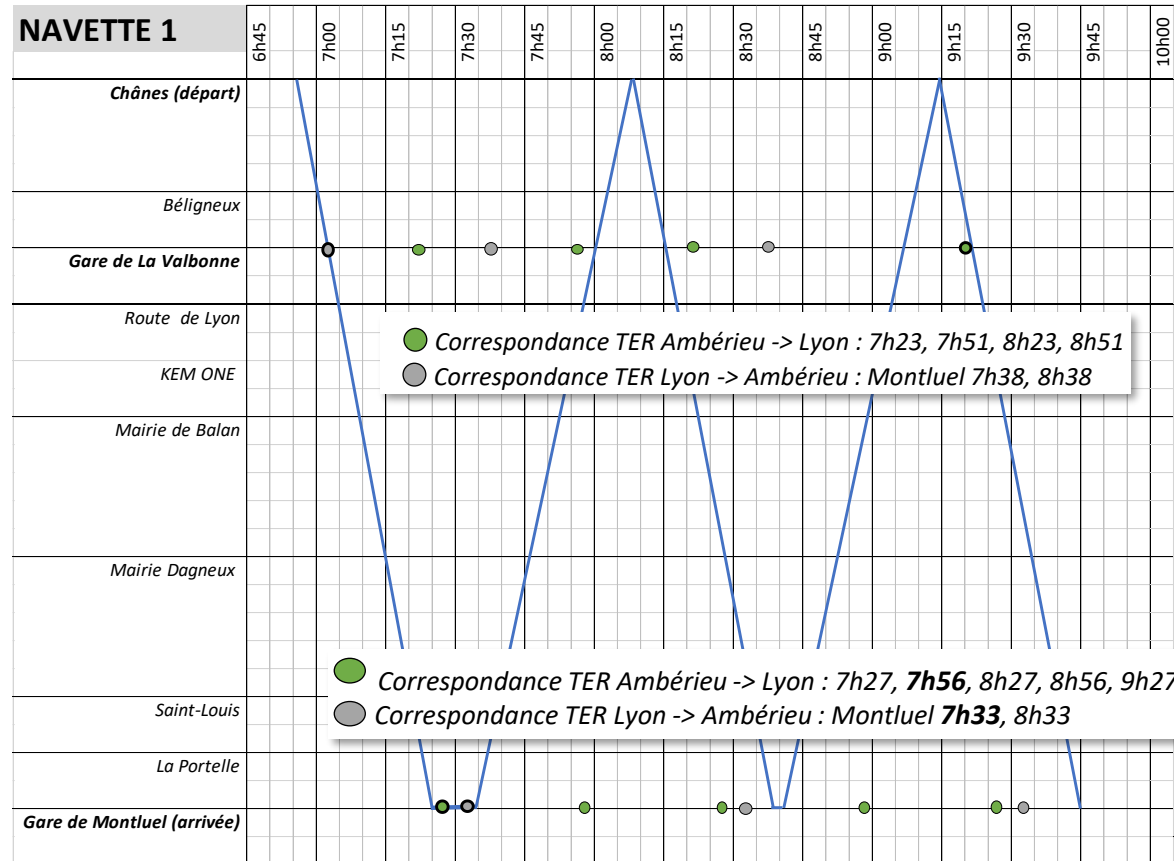
Habitants

Habitants et emplois desservis :
24 000 habitants (L1 : 9000, L2 : 10000, L3 : 5000)
8 000 salariés (L1 : 2000, L2 : 4000, L3 : 2000)

Dimensionnement :
3 navettes
Fréquence : 8 par jour

Action 2.1 Optimiser et déployer le réseau Solutions transport 3CM

Scénario 3 (détail) :



Action 2.1 – Optimiser et déployer le réseau "solutions transport 3CM"

Tableau récapitulatif des différents scénarios de ligne régulière

	Nombre d'habitants	Nombre de salariés	Nombre de navettes	Nombre d'aller-retour estimés	Correspondances en gares	Coût approximatif de fonctionnement
Scnénario 1	4000	5000	2	2 à 3 A-R/navette en HP	Partielles	409 500,00 €
Scénario 2	12000	5000	2	8 A-R/jour/navette	Partielles	665 600,00 €
Scénario 2bis	12000	4000	2			538 200,00 €
<i>Heure creuse</i>	12000	/	2	4 A-R/jour/navette	Partielles	332 800,00 €
<i>Heure de pointe</i>	/	4000	2	4 à 5 A-R/navette en HP	Complètes	205 400,00 €
Scénario 3			3			761 280,00 €
<i>Navette 1</i>	9000	2000	1	8 A-R/jour	Peu adaptées	322 400,00 €
<i>Navette 2</i>	10000	4000	1	8 A-R/jour	Partielles	158 080,00 €
<i>Navette 3</i>	5000	2000	1	8 boucles/jour	Partielles	280 800,00 €

Estimation approximative du coût du service basée sur le nombre de kilomètres parcourus (8 A-R, hors navettes exclusive à l'heure de pointe).

Ce tableau ne prend pas en compte le coût et les kilomètres parcourus par une navette de TAD.

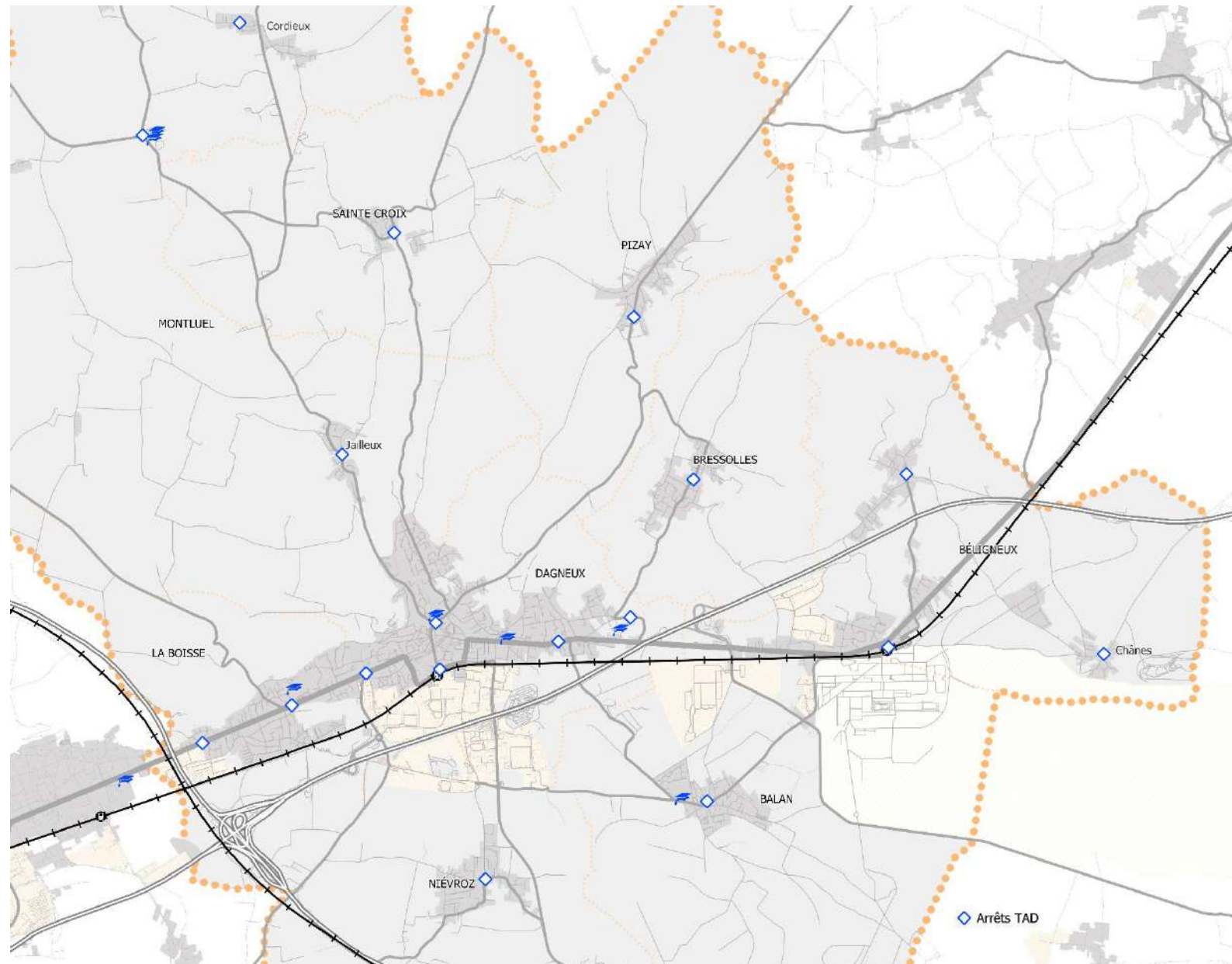
L'estimation du nombre d'habitants et de salariés est également approximative sur la base du nombre d'habitants par communes ou du nombre d'habitants irrigués par un arrêt de transport.

Action 2.1 Optimiser et déployer le réseau Solutions transport 3CM

Commun aux scénarios 1 et 2 : extension du TAD zonal

Etudier et chiffrer cette proposition de TAD :

- Un TAD qui circule à la fois en heures de pointes (7h30 – 9h et 17h-19h) ou en heures creuses suivant le scénario (hors scénario 3)
- Une desserte concentrée sur les communes du plateau en rabattement sur la RD1084 et ses points stratégiques
- Assure, si possible, les correspondances vers la gare de Montluel pour se rendre sur Lyon
- Faciliter la réservation par l'application 3CM&Moi et revoir les créneaux de réservations (réservation au moins 2 heures avant)
- Intégrer ce dispositif dans une tarification préférentielle en lien avec le SMT-AML
- Intégrer l'outil MAaS du SMT AML pour rendre visible les correspondances entre les réseaux de transport associés aux territoires.
- Ajout des arrêts de Cordieux, MFR de la Dombes, Lycée de La Côtière ...
- Suppression de certains arrêts suivant les scénarios



Action 2.2 – Mettre en place des services vélo

Contexte et constat

Pour proposer une solution alternative à la voiture individuelle et favoriser les modes doux sur les trajets à la fois internes et externes au territoire, il est nécessaire de mettre en œuvre un service de location de vélo et VAE. C'est un service qui est sollicité par les élus, habitants et associations du territoire.

C'est également une solution d'accès à la mobilité pour les publics fragiles.

Objectifs

- Promouvoir l'usage des Vélos à Assistance Électrique (VAE) pour les déplacements utilitaires, par une aide à l'achat et une location longue durée
- Inciter à découvrir le territoire à vélo, par une offre de location courte durée, accessible depuis la gare de Montluel

Description de l'action

Poursuivre la prime à l'achat de VAE pour les habitants en activité professionnelle

Le 03/11/2022, la 3CM recentre l'action de la prime à l'achat de VAE en la dédiant aux habitants exerçant une activité professionnelle à moins de 20km de son domicile ou étant usager du TER. L'enveloppe financière est annuellement de 20k€ depuis 2021. Si d'autres services vélo se développent en parallèle, il conviendra de se réinterroger sur le montant global dédié à cette prime à l'achat.

Mettre en place un système de location longue durée pour les déplacements du quotidien des habitants de la 3CM

Critères de mise en œuvre à définir :

- Mode de gestion à définir : le lieu(x) de collecte (internalisé ou externalisé auprès d'un loueur, auprès de 'Côtère Avenir' ou d'un tiers-lieux dédié au vélo), la durée de la location (de 1 à 6 mois) et du renouvellement, le prix de la location et de la caution (tarification sociale...), le nombre de location éligible par foyers
- Type de matériel : VAE, vélo cargo, vélo mécanique, vélo pour enfant, VTT...
- Nombre de vélos à quantifier : flotte réduite au cours de la première année de service (20 VAE et 10 vélos mécaniques) puis augmentation de la flotte suivant le retour d'expérience.
- Maintenance et entretien : magasin de cycle ou un loueur, auprès d'une structure d'insertion (comme 'Côtère Avenir') ou d'un tiers-lieux dédié au vélo
- La communication à mettre en place : auprès des employeurs (prise en charge à 50% du prix de la location cumulable avec le remboursement des frais de TC)

Mettre en place de la location courte durée à destination des touristes et du loisir

Critères de mise en œuvre à définir :

- Mode de gestion à définir : collecte à l'office du tourisme ou sur plusieurs points du territoire, une location à la journée, aux week-ends ou à la semaine, le prix de la location et caution à définir
- Le type de matériel : VAE, VTT et vélo pour enfants
- Nombre de vélo : limiter à 5 vélos dans un 1er temps en location auprès de l'office du tourisme et augmentation de la flotte aux besoins sur d'autres points de collecte.

Encourager la location entre particuliers

- Communiquer sur les applications existantes (BeBike, Spinlister...) ou par voie d'affichage les locations possibles, les avantages de la location...
- Encourager les communes à recenser les possibilités de location auprès des habitants

Moyens à mobiliser

- Coût d'investissement (achat VAE + accessoires) : entre 1 500 à 1 900 €TTC/vélo
- Coût de fonctionnement (gestion de la flotte (masse salariale, local...)) : entre 15 000€ à 40 000€ annuel, en fonction du mode de gestion défini et du nombre de VAE.

=> Financement AVELO2, versement mobilité

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- 3CM : mise en place des services, communication et animation
- Communes : communication
- Côtère Avenir : intégration dans la définition du service de location longue durée

Échéance

- 2023/2024 : dimensionnement des services longues et courtes durées
- 2024 : lancement des services

Indicateurs de suivi

- Nombre de primes à l'achat VAE délivrées
- Nombre et type de vélos loués sur une année avec une comparaison entre la période hivernale et estivale
- Evolution de la part modale vélo

Action 2.2 – Mettre en place des services vélo

Ce qui se passe ailleurs

Location de VAE ou de vélo cargo par le biais du réseau de transport urbain dans le cadre d'une DSP sur la collectivité de la CAPI

Le service de location de vélo :

- Forfait à **350 km/mois** au-delà 0.10€/km supplémentaire
- Fourni avec Antivol, accessoires de sécurité et un panier
- Maintenance à la charge de RUBAN /Entretien et réglages à la charge de l'utilisateur
- 2 lieux de collecte et de dépôt

	1 mois	3 mois	6 mois	1 an
Abonnés RUBAN	25 €	50 €	95 €	160 €
Non-abonnés	35 €	70 €	130 €	225 €

Mise en place d'un service de location longue durée de VAE sur la communauté de communes Bugey Sud en gestion internalisée.

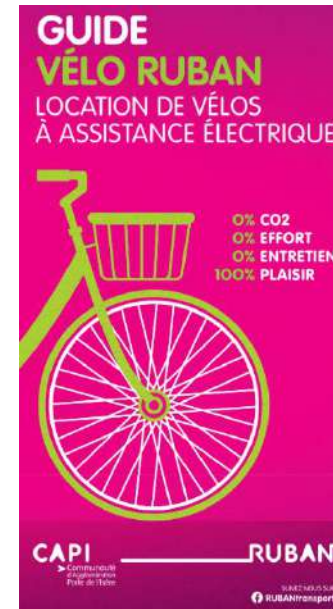
Le service de location de vélo :

La CC Bugey Sud a mis en place un service de location de VAE longue durée (1, 2 ou 3 mois) pour permettre à ses habitants de tester ce mode déplacement. C'est un service proposé à 40€/mois. L'objectif à moyen terme est que les personnes ayant testées ce service, achètent leur propre vélo.

La collectivité a fait l'acquisition de 38 VAE y compris les accessoires.

La réservation se fait en ligne sur le site internet de la communauté de communes. La gestion du service est attribuée à la chargée de mission Mobilité de la collectivité (contrats, régie, relation prestataire et usagers, communication...). La gestion de la flotte est attribuée à l'ESAT ODYNEO – pôle du Colombier, employant des personnes en situation de handicap.

Ce service a été en partie subventionné dans le cadre d'une convention interrégionale du Massif du Jura par le Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire, à hauteur de 50%. Il a aussi été subventionné par le programme AVELO1 à hauteur de 22%.



Action 2.3 – Développer la pratique du covoiturage

Contexte et constat

La pratique du covoiturage est aujourd'hui peu répandue auprès des entreprises du territoire. C'est également une pratique peu visible auprès des habitants de la 3CM. Au vu du nombre de flux d'échanges entre les territoires voisins, on se questionne sur comment accentuer la pratique au-delà des frontières du territoire sur les zones d'emplois majeures.

La Loi LOM prévoit à cet effet la possibilité à l'AOM de rémunérer les conducteurs qui pratiquent le covoiturage, on estime alors qu'étudier la mise en place de covoiturage dynamique devient intéressant.

Objectifs

- Lever les freins à la pratique du covoiturage par l'accompagnement et la sécurisation du covoiturage spontané
- Proposer une solution de mobilité en complément des offres de transport en commun, notamment pour les publics fragiles et salariés non motorisés

Description de l'action

Créer un service de covoiturage dynamique avec les territoires voisins :

- Etudier l'opportunité de mise en place de 5 lignes de covoiturage dynamique :
 - vers Lyon via A42
 - vers Meyzieu Zi
 - vers le Parc industriel de la Plaine de l'Ain, en complément du service Covoit'Ici
 - vers l'aéroport
 - En interne à la 3CM (liaison avec la gare de Montluel depuis les communes excentrées Bressolles, Pizay, Nievroz, Sainte-Croix)
- Définir le portage partenarial et le montage administratif et financier pour les lignes desservant plusieurs EPCI, et la mise en place opérationnelle (arrêts, signalétique...)
- Etudier l'opportunité de nouveaux parkings de covoiturage en lien avec les territoires voisins suivant l'offre développée

Suivre l'étude de VR2+ initié par APRR sur l'A42 aux portes de Lyon

Communiquer et créer des communautés locales de covoiturage :

- S'appuyer sur le site de mise en relation Mov'Ici pour créer des communautés sur la 3CM en fonction des lieux de desserte
- Communiquer sur les différentes plateformes de covoiturage : Mov'Ici, Blablacar,...
- Créer et accompagner des volontaires pour expérimenter des actions de covoiturage entre voisins sur des parcours réguliers ou des rabattements TC

Moyens à mobiliser – Prix de l'opérateur de lignes de covoiturage ECOV

- Le coût des lignes de covoiturage dynamique sont différents en fonction du niveau de service souhaité, il faut compter entre 200 k€ à 1M€ sur 3 ans.
- Mobilisation en 2023 du Fonds Vert du gouvernement, à hauteur de 50M€ pour soutenir les collectivités dans le développement d'infrastructures de covoiturage. Mesures également pour aider les collectivités à hauteur de 50M€ avec le soutien aux covoitureurs en complément des collectivités sur le principe « 1 € de l'État pour 1 € de la collectivité »

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- 3CM : pilotage des études (étude d'implantation et installation du mobilier urbain connecté par ECOV) et REX / Communication et animation du covoiturage auprès des habitants et des entreprises
- Métropole de Lyon et collectivités voisines : suivi et communication des études
- Région : déploiement de la plateforme Mov'Ici

Échéance

- Fin de l'étude de covoiturabilité : fin 2023
- Définition et montage du portage administratif et financier entre les EPCI : fin 2023
- Expérimentation de la première ligne de covoiturage dynamique : 2024
- Mise en place des premières lignes de covoiturage dynamique : 2025

Indicateurs de suivi

- Taux de remplissage des parkings de covoiturage
- Part modale du covoiturage
- Utilisation d'un service de covoiturage dynamique et émissions de CO2 évitées

Action 2.3 – Développer la pratique du covoiturage

Ce qui se passe ailleurs

CAPL : la ligne Lane, service de covoiturage courte-distance.

Projet innovant pour faciliter le covoiturage qui se base sur le principe d'une ligne de transport en commun via l'autoroute

C'est un service gratuit et sans réservation. Le passager se rend à un point d'arrêt Lane et renseigne sa destination sur une application, par SMS ou sur une borne installée à l'arrêt.

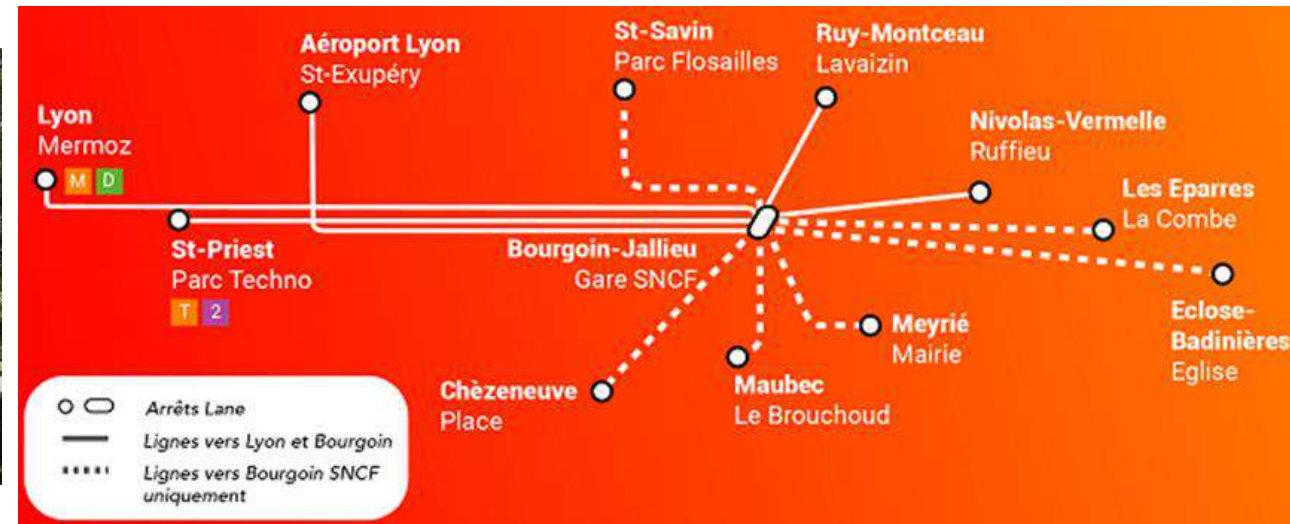
Les conducteurs lancent l'application et sont prévenus de la présence d'un passager par l'application ou grâce à des panneaux lumineux. (rémunéré 1€ pour la mise à dispositions de sièges et 2€ par passager transporté, 2 trajets/jour).

Moyen mobilisé : coût du système à 1M€ sur 3 ans + 300k€/an de budget de fonctionnement. Subventionné à 80% par l'Europe via le fonds FEDER et l'ADEME.

CCPA : Covoit'ici

Sur le même principe que la ligne LANE, la CCPA a développé des lignes de covoiturage dynamique, sans réservation pour faciliter les trajets des salariés du PIPA.

Le conducteur met à disposition des sièges libres dans son véhicule. Il sélectionne les arrêts de la ligne sur lesquels il passera au cours de son trajet. Il récupère alors sur un arrêt, les passagers qui auront préalablement demandé un trajet (via une application, par sms ou grâce aux panneaux lumineux). Le trajet est actif lorsque le conducteur informe son code auprès des passagers pour se faire indemniser. Le passager débourse 0,5€/trajet avec un départ garanti au bout de 10 minutes si aucun conducteur ne l'a pris en charge.



Itinéraire	Gains conducteurs	
PIPA/EDF <-> Ambérieu Montalieu Tignieu Meximieux	0.50€** Pour chaque trajet avec ou sans voyageurs	2€ Pour chaque passager transporté
PIPA/EDF <-> Autres arrêts	2€ Pour chaque passager transporté	

** indemnité valable uniquement du lundi au vendredi de 4h à 9h, 12h à 14h et 16h à 19h hors jours fériés

Action 2.4 – Développer des outils et des usages numériques au service de la mobilité

Contexte et constat

Les informations de mobilité sont difficilement perceptibles sans communication efficace et sans centralisation au sein d'un dispositif unique. Il existe aujourd'hui plusieurs formats pour accéder à l'information voyageurs mais aussi plusieurs entités qui diffusent l'information. Il est nécessaire de conserver plusieurs formats pour rendre l'information lisible par tous les publics : application, site internet, affichage... Toutefois, il est important de développer un système d'information homogène qui regroupe toutes les possibilités de voyages pour les habitants de la 3CM.

Objectifs

- Favoriser l'accès aux transports et l'intermodalité
- Faire connaître les offres de transport sur un outil unique
- Développer une application interne à la 3CM pour la réservation des tickets de transport ou en lien avec OURA

Description de l'action

Faire évoluer l'appli 3CM & Moi vers un système de MAAS :

- Calculateur d'itinéraire monomodal au sein de la 3CM suivant plusieurs critères : le plus rapide, l'empreinte écologique, le temps de marche, le temps de vélo, l'accessibilité PMR, les stationnement vélo et VL disponibles à proximité
- Calculateur d'itinéraire depuis la 3CM vers les autres bassins de vie en lien avec l'outil Multitud'4 du SMT AML, par le biais du calculateur OURA
- Plateforme de réservation et d'achat de titres de transport en lien avec le site OURA

Accentuer l'information voyageur :

- Communiquer sur le site et l'application OURA intégrant les solutions de transport 3CM
- Communiquer sur l'outil 3CM&Moi
- Distribuer et communiquer auprès des entreprises les plans du réseau et les offres disponibles
- Proposer un plan du réseau à l'échelle de la Métropole de Lyon et du PAI du SMT incluant le bassin du de la Plaine de l'Ain jusque La Dombes
- Intégrer un système de suivi en temps réel dans l'exploitation du prochain réseau de TC

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de communication
- Site internet et application
- Création de la carte de suivi des bus en temps réel

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- 3CM: communication et gestion de l'application 3CM&Moi
- SMT-AML : outil Multitud'4, évolution de la tarification, plan d'actions intermodalité, gestion de l'application OURA
- Région AURA : gestion de l'application OURA

Échéance

- 2024/2025 : transfert de l'appli 3CM&Moi en MAAS
- 2023 : communication et animation sur les offres de transport

Indicateurs de suivi

- Nombre de visites sur le site ou l'application
- Nombre de réservations de titre de transport en ligne

Les dispositions réglementaires :

Loi LOM :

- Article L1115-8 du code des transports : les AOM «veillent à l'existence d'un service d'information, à l'intention des usagers, portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial.» « elles veillent également à ce que leur service d'information réponde à des exigences d'accessibilité aux personnes handicapées »
- Article L1115-10 du code des transports« Un service numérique multimodal est un service numérique qui permet la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation. »

Synthèse – Orientation 2

Actions		Action prioritaire	Planning prévisionnel					Coût approximatif	Rôle de la 3CM			Action partenariale	MOA envisagée
			2023	2024	2025	2026	Horizon 2030		Gouvernance	Implication	Subvention		
Orientation 2 - Créer un bouquet d'offres et de services de mobilité active, partagée et inclusive													
Action 2.1 – Optimiser et déployer le réseau « solutions transport 3CM »	Poursuivre la réflexion autour du réseau urbain (ligne(s) régulière(s)) des « solutions transport 3CM » par une étude de restructuration complète à partir des 4 scénarios suivants	x	Etude de restructuration - 15k€	Nouveau service - 800k€ à 1,2M€/an				800k€ à 1,2M€	x				3CM
	Etudier en complémentarité le fonctionnement du TAD zonal suivant la déclinaison suivante	x						200k€ à 300k€	x				3CM
Action 2.2 – Mettre en place des services vélo	Poursuivre la prime à l'achat de VAE pour les habitants en activité professionnelle		20k€	15k€	10k€	10k€		20 k€	x				3CM
	Mettre en place d'un système de location longue durée pour les déplacements du quotidien des habitants de la 3CM	x	Etude de calibrage - 15k€	1ères années de service - 70k€		Augmentation de la flotte - +k€		70k€	x				3CM
	Mettre en place de la location courte durée à destination des touristes et du loisir			15k€	Augmentation de la flotte - +k€			15k€	x				3CM
	Encourager la location entre particuliers							-	x				3CM
Action 2.3 – Développer la pratique du covoiturage	Créer un service de covoiturage dynamique avec les territoires voisins	x	Etude de covoiturabilité - 15k€	Mise en place de la première ligne - 100k€ à 400k€	2ème année de service - 10k€ à 225k€	3ème année de service - 10k€ à 140k€		40k€ à 250k€	x	x	x	x	3CM / EPCI voisins
	Suivre l'étude de VR2+ initié par APRR sur l'A42 aux portes de Lyon							-		x			APRR
	Communiquer et créer des communautés locales de covoiturage							-	x	x		x	3CM
Action 2.4 – Développer des outils et des usages numériques au service de la mobilité	Faire évoluer l'appli 3CM & Moi vers un système de MAAS							-	x			x	3CM
	Accentuer l'information voyageur							-	x				3CM

ORIENTATION 3

FAIRE ÉMERGER UNE
POLITIQUE DE MOBILITÉ EN
CONNEXION AVEC LES
TERRITOIRES LIMITROPHES

Action 3.1 - Créer des transversales vélos pour desservir les territoires voisins et la métropole de Lyon

Contexte et constat

La 3CM est un territoire fortement lié à ses voisins au regard des flux qu'elle partage avec la Métropole de Lyon, la CCMP, CCPA et CCEL.

L'aménagement cyclable de la 3CM doit alors s'inscrire dans un schéma plus large que sa propre échelle, pour les déplacements utilitaires comme pour le cyclotourisme. Sont concernés à la fois les aménagements et le jalonnement.

Aux frontières de deux aménagements d'envergures, la ViaRhôna et la Voie Bleue, la 3CM a également un rôle dans la définition touristique de l'Ain.

Objectifs

- Favoriser les déplacements en vélo à plus grande échelle
- Créer des transversales cyclables pour le tourisme en lien avec la ViaRhôna et la Voie Bleue

Description de l'action

S'inscrire dans un développement cyclable partenarial :

- Partager avec la Métropole de Lyon, le besoin de connexion entre les territoires en lien avec le développement des voies lyonnaises
- Engager les discussions pour lier les territoires depuis les chemins de halage à proximité de la voie ferrée jusque Rillieux-la-Pape et l'anneau bleu dans la continuité des aménagements de la CCMP
- Participer aux réflexions du CD01 sur la définition d'une stratégie cyclable à l'échelle du Département
- Créer des rabattements sur les itinéraires touristique à haut niveau de service pour combiner pratique quotidienne et loisir
- Définir à l'échelle du SCOT BUCOPA, les liaisons prioritaires et les aménagements à mettre en œuvre pour un réseau continu et fiable entre les territoires d'un même bassin de vie

Développer le tourisme à vélo :

- Aménager les rabattements vers la ViaRhôna en sécurisant la traversée du pont de Jons et en intégrant un aménagement cyclable en site propre sur la RD61
- Suivre l'étude du projet cyclable « Grande Dombes » entre la ViaRhôna et la Voie Bleue, porté par la CC de la Dombes en lien avec 6 EPCI du sud de l'Ain dont la 3CM.
- Définir et jalonner les boucles de loisirs (Cf. étude vélo Grande Dombes) - 2023
- Accompagner les professionnels du tourisme dans la labellisation « Accueil Vélo »
- Diffuser depuis l'office du tourisme les points d'intérêts touristiques et paysagers de la Côtière.

Moyens à mobiliser

- Sans Objet

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- Territoires voisins : connexion des réseaux et jalonnement
- 3CM : échanges avec les territoires voisins, aménagements complémentaires en fonction des tracés, signalétique sur les ZAE
- Grand Lyon : projet des voies lyonnaises
- Communes : aménagement de l'espace public
- CD01 : itinéraire cyclo touristique, plan vélo et jalonnement des boucles de l'Ain, schéma de mobilité
- Office du tourisme : information, promotion, animation de l'office du tourisme
- Associations : promotion du vélo et du tourisme à vélo

Échéance

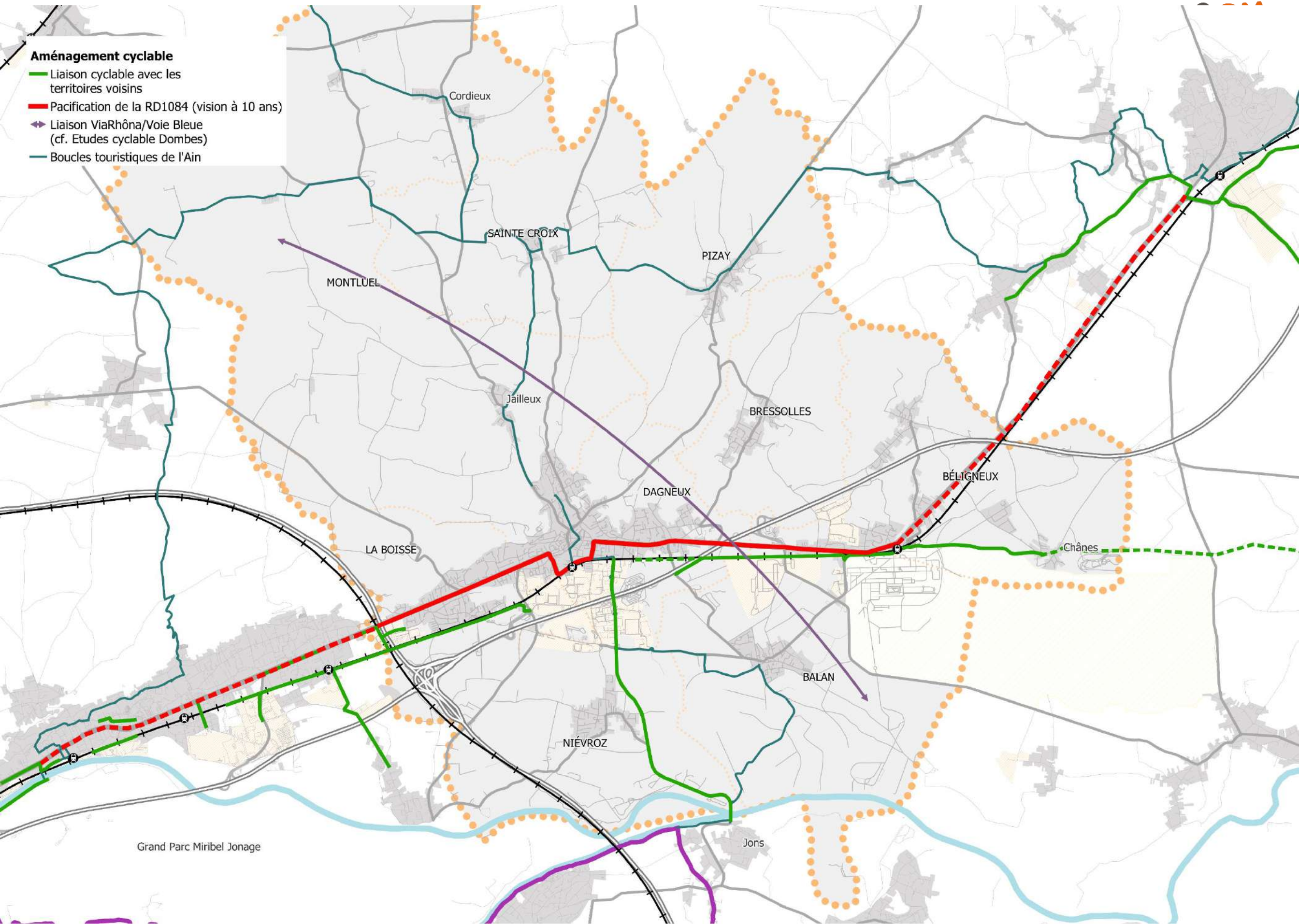
- 2030

Indicateurs de suivi

- Les kilomètres d'aménagements cyclables continus sur La Côtière et au-delà
- L'évolution du cyclotourisme sur le territoire
- Le nombre d'établissements labélisés Accueil Vélo
- L'évolution de la part modale vélo dans les flux d'échanges

Aménagement cyclable

- Liaison cyclable avec les territoires voisins
- Pacification de la RD1084 (vision à 10 ans)
- Liaison ViaRhôna/Voie Bleue (cf. Etudes cyclable Dombes)
- Boucles touristiques de l'Ain



Action 3.2 - Faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de TC

Contexte et constat

La 3CM est desservie par plusieurs réseaux de transports collectifs dont un réseau interurbain (Cars Région), une ligne régulière urbaine et un TAD et une ligne de TER en direction de Lyon et Ambérieu.

Faciliter et combiner les abonnements de transport collectif assurerait une meilleure compréhension du réseau avec les possibilités d'itinéraires et d'intermodalité possibles, et une tarification plus avantageuse pour les usagers.

Aujourd'hui, une tarification exceptionnelle existant sur les lignes Cars Région pour les déplacements entre la CCMP et la 3CM.

Réfléchir à une tarification combinée T-Libr entre les trois réseaux de transport, améliorera le quotidien des abonnés et facilitera l'intermodalité.

Depuis 2020, la 3CM est partenaire du SMT AML dans la cadre de l'élaboration des PAI (Plan d'actions Intermodalité) et du dispositif Multitud 4.

Depuis le 1 janvier 2023, la 3CM est devenue membre du comité syndical du SMT AML, dans la perspective d'être partie prenante des principaux projets multimodaux de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (RER métropolitain...) et de déployer un abonnement combiné T-Libre sur le secteur de la Côtière.

Objectifs

- Améliorer la compréhension du réseau de transport
- Faciliter l'accès aux transports collectifs, notamment par l'intermodalité

Description de l'action

Mettre en place une tarification combinée T-Libr via le SMT AML sur le secteur Côtière :

- Intégrer les solutions de transport 3CM (TAD, ligne régulière et services vélos), les Cars Région, le TER, le réseau TCL et le réseau Colibri
- Rendre interopérable les différents réseaux pour faciliter l'usage des TC avec un titre de transport unique
- Faire évoluer les moyens de paiement des titres de transport
- Communication auprès des usagers des évolutions du système

Aménager des "points de connexion" entre les différentes offres de transport :

- Créer une signalétique dédiée aux arrêts desservis par plusieurs réseaux de transport dont les gares, les arrêts mutualisés entre les Cars Région et les Solutions de Transports 3CM. Reporter ces modifications aux plans des réseaux

- Identifier et hiérarchiser les points d'interconnexion : structurant (gare, PEM...) ou local
- Equiper les points d'interconnexion structurants : stationnement vélo, place de covoiturage (en lien avec le schéma de covoiturage du SMT-AML), information voyageurs

Moyens à mobiliser

- Sans Objet

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- SMT – AML : mise en place des tarifications multimodales T-Libr, exploitation de Multitud'4, plan d'actions intermodalité
- Région AURA : organisation du réseau Cars Région
- 3CM : communication et animation, marquage des points de connexion
- CCMP : communication et animation, marquage des points de connexion en lien avec le réseau Colibri

Échéance

- Tarification T-Libr en septembre 2023
- Aménager les points de connexion : dès 2024

Indicateurs de suivi

- Evolution de la part modale TC
- Fréquentation des différents réseaux de transport
- Nombre d'abonnements délivrés

Contexte et constat

Plusieurs lignes de transport collectif parcourent le territoire de manière fine sur le tronçon de la RD1084 depuis trois pôles urbains majeurs : Lyon, Ambérieu et Bourg-en-Bresse.

L'évolution du service et le renforcement de l'offre permettront d'accentuer la pratique et de conforter l'attractivité des transports collectifs.

Objectifs

- Améliorer la desserte du territoire en TC
- Faciliter l'accès aux zones d'emplois

Description de l'action

Être force de proposition sur l'évolution du réseau des cars Région :

Etudier avec la Région AURA la création de nouvelles lignes de TC

- Liaison vers Saint-Exupéry
- Liaison vers Saint-André-de-Corcy
- Liaison vers le PIPA
- Echanger auprès de la Région AURA sur les réseaux de transports existants :
 - Faire évoluer le matériel roulant pour accueillir les vélos à l'avant ou à l'arrière des bus pour faciliter les déplacements multimodaux
 - Optimiser la fréquence de la ligne 132
 - Prolonger la ligne 171

Contribuer aux discussions autour de la ligne du REM C Lyonnais :

- Développer les P+R aux gares de La Valbonne et de Montluel, en corrélation avec l'étude du SMT AML sur les pôles multimodaux de l'axe Lyon Ambérieu (2022 / 2023)
- Suivre les travaux de création d'un troisième quai en gare de Montluel
- Défendre l'augmentation de la fréquence des trains et la fiabilisation de la ligne
- Création d'une tarification à l'échelle du REM et des réseaux de transport annexés. Soutenir l'adhésion des solutions de transport 3CM.

Moyens à mobiliser

- Sans objet

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- Région AURA : organisation du réseau Cars Région, financement de la suppression du passage à niveau de Balan
- SNCF : exploitation des voies ferrées, financement de la suppression du passage à niveau de Balan
- 3CM : communication et animation, financement de la suppression du passage à niveau de Balan
- SMT-AML : exploitation de Multitud'4, plan d'actions intermodalité
- CD01 : financement de la suppression du passage à niveau de Balan

Échéance

- Réseaux de transport région : DSP 2026

Indicateurs de suivi

- Evolution de la part modale du TC
- Fréquentation des lignes de Cars Région
- Fréquentation des TER
- Nombre de lignes de TC créées

Les attaches-vélos développés par la région AURA sur les cars



Le Développement du Réseau Express Métropolitain – Le RER à la lyonnaise



Synthèse – Orientation 3

Actions	Action prioritaire	Planning prévisionnel					Coût approximatif	Rôle de la 3CM			Action partenariale	MOA envisagée
		2023	2024	2025	2026	Horizon 2030		Gouvernance	Implication	Subvention		
Orientation 3 - Faire émerger une politique de mobilité en connexion avec les territoires limitrophes												
Action 3.1 - Créer des transversales vélos pour desservir les territoires voisins et la métropole de Lyon	S'inscrire dans un développement cyclable partenarial						kM€	x	x	x	x	3CM et ses communes EPCI voisins et ses communes Grand Lyon CD01
	Développer le tourisme à vélo		Etude Pont de Jons		Mise en œuvre		kM€	x	x	x	x	3CM et ses communes EPCI voisins et ses communes CD01
Action 3.2 - Faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de TC	Mettre en place une tarification combinée T-Libr en lien avec le SMT-AML						-		x		x	SMT-AML
	Aménager des "points de connexion" entre les différentes offres de transport						-	x	x		x	3CM / Région AURA
Action 3.3 – Accompagner le développement de l'offre TC régionale	Discuter autour de l'évolution des réseaux de transport		Initier les discussions jusqu'au renouvellement de la DSP 2026				-		x		x	Région AURA
	S'associer aux discussions autour de la ligne du REM C Lyonnais						-		x		x	Région AURA

ORIENTATION 4

ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS VERS UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

Action 4.1 - Faire connaître les services de mobilité

Contexte et constat

La communication est le cœur premier du management de la mobilité. C'est une action peu coûteuse qui permet d'obtenir des résultats probants en informant les usagers sur les alternatives de déplacement sur un bassin de vie.

Objectifs

- Disposer d'un outil fiable pour les usagers du territoire qui permet d'avoir accès à l'information voyageurs en temps réel de tous les réseaux de transport disponibles

Description de l'action

Les mesures d'information :

- Organiser des ateliers d'information et de conseil sur l'offre de mobilité via le relais mobilité (en partenariat avec l'ALEC pour le tout public) et via la Maison France Services pour des publics spécifiques
- Donner davantage de visibilité à l'Office de Tourisme dans son rôle de relais mobilité de l'Ain dont l'objectif est de conseiller et informer les usagers sur les offres disponibles.
- Rendre visible les applications 3CM&Moi, SNCF Connect...
- Communiquer sur les outils Mov'Ici.
- Communiquer sur le réseau et les services cyclables développés par la 3CM avec une carte de cyclabilité.
- Créer une identité commune forte et visuelle de l'ensemble des services de mobilité.

Les mesures de promotion et d'animation :

- Création d'un poste de chargé(e) de mission mobilités actives dans le cadre du programme AVELO2 pour assurer un rôle de management de la mobilité active.
- Organiser des défis mobilités :
 - *Promouvoir le challenge mobilité.*
 - *Coordonner un défi éco-mobilité durant une semaine auprès des entreprises du territoire pour encourager les salariés à tester d'autre mode de transport.*
 - *Organiser, sur le principe du « défi j'y vais » (partenariat entre l'ADEME et 45 collectivités du Grand-Est), une opération de sensibilisation ludique et participative aux modes de déplacements durables.*
 - *Mise en place d'ateliers de remise en selle et de découverte des itinéraires vélos.*
 - *Organiser une fête du vélo annuelle à l'échelle du bassin de vie pour faire découvrir le vélo à un plus large public.*
 - *Piétonner et rendre cyclable les centres-bourgs plusieurs fois par an*

- Réaliser des campagnes de publicités auprès des entreprises, commerçants et habitants concernant la mobilité, son impact financier, sur l'environnement et sur la santé, et ses alternatives.

Les mesures d'éducation et de formation :

- Voir action 4.3
- Voir action 4.2

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité durable
- Création d'événement : non quantifiable

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- 3CM : communication et animation
- Entreprises : communication et animation
- Citoyens : communiquer les besoins
- Associations : communication et animation

Échéance

- 2023 : prise de poste du chargé de mission mobilité - 1^{ers} ateliers d'information mobilité et communication
- 2023 : organisation des 1^{ers} défis mobilités
- 2024 : création d'une carte de cyclabilité

Indicateurs de suivi

- Nombre d'événements créés et de participants associés
- Evolution de la part modale des modes alternatifs à la voiture individuelle pour tous les déplacements

Action 4.1 - Faire connaître les services de mobilité



La fête du vélo est un rendez-vous annuel autour de la pratique du vélo. Collectivité et club vélo peuvent organiser un évènement avec des animations autour du vélo.

Dans le cadre du Plan vélo, l'État a proposé à tous les acteurs du vélo de se réunir pour porter ce moment fort de découverte dès 2021.

L'événement a lieu un week-end de juin et peut contenir des animations de sécurités routières, des initiations au vélo, la présentation des services de vélo, des randonnées...



Le Défi « J'y vais ! », crée en 2010 a pour objectif « d'initier de nouveaux comportements vis-à-vis des déplacements, en favorisant les mobilités durables. »

Sur plusieurs semaines, salariés et élèves d'un territoire participent à un défi qui comptabilise par participants les kilomètres parcourus en modes alternatifs à l'autosolisme, pour découvrir de nouvelle possibilité de déplacement sur le principe du Challenge Mobilité.

Ce défi se décline en plusieurs autres défis :

- « Au boulot j'y vais à vélo » ;
- « Au boulot j'y vais autrement » ;
- Défis scolaires auprès d'établissements du premier degré

Action 4.2 - Management de la mobilité des actifs

Contexte et constat

Avec plus de 10 000 emplois sur le territoire, la 3CM est parcourue par de nombreux flux domicile-travail, à la fois par des actifs de l'extérieur mais aussi de l'intérieur du territoire. Encourager et accompagner les initiatives des structures privées comme les entreprises est indispensable pour garantir une mobilité durable pour tous.

Objectifs

- Mutualiser les besoins en déplacement à l'échelle des zones d'activités
- Fédérer les entreprises autour de la question de la mobilité de leurs salariés

Description de l'action

Promouvoir le forfait mobilité durable

Dans la limite de 800€/an, l'employeur peut facultativement prendre en charge les frais de transport personnels. Sont concernés :

- *les vélos et vélos à assistance électrique (personnel et en location) ;*
- *la voiture dans le cadre d'un covoiturage (en tant que conducteur ou passager) ;*
- *les engins de déplacement personnels, cyclomoteurs et motocyclettes en location ou en libre-service ;*
- *les engins de déplacement personnel motorisés ou non motorisés des particuliers ;*
- *l'autopartage des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogènes ;*
- *les transports en commun (autres que ceux concernés par la prise en charge obligatoire des frais d'abonnement).*

Campagne de communication sur la mobilité durable au sein des entreprises

- Proposition à l'employeur de réaliser des stages
 - *d'éco-conduite*
 - *De remise en selle à vélo*
 - *De marchabilité*
 - *De sécurité routière*
- Présentation des offres de transport collectif du territoire
- Proposer des journées de déplacement collectif à vélo au-delà du challenge mobilité

Encourager la réalisation de Plans de Mobilités Inter-Employeurs auprès des zones d'activités et de leurs représentants

- *Auprès de la ZA des Pré-Seigneurs, Ecoparc Côtière, Gaucherottes*
- *Auprès de la ZA des 3B et de KEM ONE*
- *Auprès de la ZA des Viaducs*

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité durable

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- 3CM : communication et animation
- Entreprises et salariés : communication et animation, réalisation des PDM(I)E

Échéance

- 2023/2024 : interventions et sensibilisation en entreprises
- 2024 : lancement du premier PDMIE

Indicateurs de suivi

- Nombre de PDMIE réalisés
- Evolution de la part modale des modes alternatifs à la voiture individuelle dans les déplacements domicile-travail

Les dispositions réglementaires

Loi LOM :

- Les déplacements domicile-travail au cœur du dialogue social en entreprise
- La mise en place d'un forfait « mobilité durable » pour promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle
- La mise en œuvre d'un permis de conduire plus rapide et moins cher pour faciliter l'insertion professionnelle des jeunes

Action 4.3 - Management de la mobilité des scolaires

Contexte et constat

La 3CM est un territoire qui compte une importante densité en établissements scolaires, de l'élémentaire au lycée (Plus de 4 000 élèves). Ces équipements sont à la fois vecteur de déplacement au sein du territoire mais aussi depuis l'extérieur. La présence de ces établissements questionne leur accessibilité et les moyens de déplacement des élèves.

Objectifs

- Faciliter la pratique du vélo auprès des élèves de établissements du territoire
- Eduquer dès le plus jeune âge à la sécurité routière

Description de l'action

Aménagement des abords des écoles

- Aménager les espaces publics autour des établissements scolaires pour le rendre apaisant et y faciliter la marche à pied et le vélo (éclairage, aménagement paysagers, sas d'attente sur les traversées piétonnes, mobiliers urbains et stationnement vélo...).
- Sécuriser les déplacements des scolaires

Expérimenter la mise en place de Pédibus et Vélobus auprès d'établissements et proposer un accompagnement :

- Favoriser l'expérimentation de Bressolles qui a mis en place des pédibus pour solutionner l'accès à l'école pendant les importants travaux sur les réseaux de la commune (2021 à 2023)
- Relayer l'information sur la pratique, organiser des événements autour de la marche à pied et communiquer auprès des établissements
- Matérialiser des arrêts et aménager les carrefours dangereux

Déployer les animations scolaires et mettre à jour le programme proposé dans le catalogue 3CM

- Animer auprès des plus jeunes des ateliers de sensibilisation à la sécurité routière
- Sensibiliser les parents à la sécurité routières et à la prévention des maladies cardiovasculaires et de l'obésité infantile
- Organiser des challenges inter-établissements sur la mobilité et les activités physiques à la mesure du « challenge mobilité » des entreprises
- Promouvoir et communiquer sur le programme « Savoir rouler à vélo »

Intégrer le programme MOBY pour mieux connaître la mobilité scolaire du territoire

Moyens à mobiliser

Chargé(e) de communication

Dispositifs financiers : les Certificats d'Economies d'Energie

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- 3CM : communication et animation
- Etablissement scolaire : animation auprès des scolaires et mise en œuvre de Pédibus
- Communes : aménagement des abords des écoles
- Région AURA : aménagement des lycées (parkings vélo, gare routière...)
- CD01 : aménagement des collèges (parkings vélo, gare routière...)

Échéance

- Dès 2023 : sécurisation et aménagement des abords des écoles
- 2023 : mise en place du premier pédibus au printemps
- 2024 : reprise du catalogue d'animation scolaire de la 3CM

Indicateurs de suivi

- Nombre de lignes Pédibus ou Vélo-bus déployées
- Nombre d'évènements organisés

Action 4.3 - Management de la mobilité des scolaires



Le programme Moby aide les collectivités locales et les établissements scolaires à renforcer l'écomobilité scolaire.

Il permet pour les collectivités d'avoir accès à un chargé de mission mobilité qui accompagne la collectivité et le comité Moby. Il fournit un kit « clé en main » (fiches Outils et Actions) qui permet au comité Moby d'avoir les connaissances nécessaires pour décider collectivement des actions à mettre en place et suivre leur réalisation.



à vélo

Programme piloté par le Ministère de l'éducation nationale, il permet aux jeunes de 6 à 11 ans d'apprendre et de devenir autonome à vélo en 10 heures, avant leur entrée au collège.

Le gouvernement poursuit son action avec le programme « Génération Vélo » pour former les intervenants.



Le Pédibus s'inspire des lignes de bus mais pour la marche à pied des enfants pour se rendre à l'école. Le trajet suit un parcours prédéfini avec des arrêts que les enfants rejoignent. C'est une initiative à la charge des parents d'élèves qui sont à la fois accompagnateur et coordonnateur de la pratique.

Action 4.4 - Faciliter la mobilité des publics fragiles

Contexte et constat

Les publics fragiles sont une part importante des habitants de la 3CM qui sont à prendre en compte dans la définition d'un plan d'action mobilité. La perte d'autonomie des personnes âgées, la précarisation plus forte de certains foyers avec l'augmentation du coût de la vie, de l'énergie... impactent durablement et isolent ces populations de l'accès à l'emploi, aux services, aux commerces... Se tourner vers une mobilité plus solidaire et inclusive est indispensable avec un accompagnement de ces populations vers l'insertion sociale et professionnelle.

Objectifs

- Faciliter l'autonomie des seniors
- Permettre d'accéder au droit à la mobilité

Description de l'action

Faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite

- Coordonner et accompagner les communes de plus de 1 000 habitants dans leur obligation de mise en œuvre du PAVE
- Inciter et accompagner la solidarité entre voisins
- Rendre accessible aux PMR les solutions de transport 3CM

Favoriser l'inclusion des habitants en situation de précarité

- Communiquer sur les aides disponibles pour l'accès à la mobilité
- Créer un groupe de travail pour travailler sur la mobilité inclusive dans le cadre de l'accès à l'emploi et aux services
- Proposer des solutions de mobilité pour l'accès à l'emploi avec des tarifications solidaires : location de vélo en tarification réduite, Solutions de Transport 3CM, Cars de l'Ain, covoiturage...
- Agir sur les documents de planification urbaine pour rapprocher logement et emploi
- Mettre en place des ateliers de conseil en mobilité spécialisés, en partenariat avec LUSIE 01

Garantir la mobilité des personnes âgées

- Communiquer sur la Maison France Services et son action de relais des services publics
- Refondre le rôle de l'Office du Tourisme pour en faire le relais mobilité privilégié et assurer ce lien avec les personnes âgées

- Inciter et accompagner la solidarité entre voisins
- Communiquer sur les solutions aujourd'hui disponibles sur le territoire : Solutions de Transport 3CM, Cars Région, associations...

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité durable

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- 3CM : animation et communication
- Communes : mise en œuvre ou révision des PAVE, aménagement de l'espace public
- Transporteur : mise à disposition de matériel roulant accessible PMR

Échéance

- 2025 : approbation des PAVE communaux
- Dès à présent : mise en place de tarification solidaire sur les services de mobilité
- 2023 : mise en place des groupes de travail

Indicateurs de suivi

- Nombre de PAVE réalisés
- L'évolution de la pratique de covoiturage informel
- Nombre de primes à l'achat VAE délivrées

Les dispositions réglementaires

Loi LOM :

- Article L.12.15.2 : « Pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file, la région conclut, à l'échelle de chaque bassin de mobilité un contrat opérationnel de mobilité avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux concernés. »
- Article L.1215-3 : « La région, les AOM, les syndicats mixtes, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire »

Action 4.5 - Accompagner les nouvelles façons de travailler et de consommer

Contexte et constat

La pandémie de Covid19 et la prise de conscience écologique a modifié nos façons de travailler et de consommer. La recrudescence du télétravail et du commerce en ligne à changer le rapport des salariés à l'emploi et des usagers aux surfaces commerciales et aux déplacements associés. Ces nouveaux modes de vie nécessitent de repenser les espaces mis à disposition des habitants avec la mise en place d'espace de coworking, de tiers lieux, de Fablab...

Objectifs

- Réduire le nombre de kilomètres parcourus

Description de l'action

Promouvoir le télétravail

- Accompagner des entreprises dans l'expérimentation du télétravail
- Groupe de travail avec des salariés pour comprendre les freins à la pratique
- Communication auprès des habitants sur l'offre de coworking du territoire : Connect
- Prendre connaissance de la performance du réseau numérique
- Poursuivre la création d'espace de travail mutualisé (tiers lieux, espaces de coworking) en fonction de la demande

Faciliter l'accès aux services publics par le numérique, les services à domicile, les commerces de proximité...

- Sauvegarder les commerces de proximité et favoriser la vente directe
- Communiquer sur les services existants : Maison France Services...
- Encourager et promouvoir la dématérialisation des démarches administratives

Lancer la réflexion sur la livraison du dernier kilomètre

Avec l'avènement du e-commerce, la logistique est une part importante des déplacements induits par tous. S'intéresser à la livraison du dernier kilomètre semble essentielle. Elle cumule de nombreux enjeux tant financier qu'écologique puisqu'elle représente près d'un tiers des émissions de CO2 en ville et 50% du prix de supply chain.

- Recenser les besoins auprès des associations de commerçants
- Penser des modes de livraison vert : vélos cargos et véhicules aux carburants alternatifs
- Développer les consignes de colis sur les lieux vecteurs de flux

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité durable

Maitrise d'ouvrage et partenaires

- 3CM : animation et communication
- Entreprises et commerçants : réflexion autour des modes de livraison
- Habitants : communiquer les besoins

Échéance

- 2023 : intervention et promotion du télétravail auprès des entreprises
- 2024 : atelier de travail avec les associations de commerçants sur la livraison du dernier kilomètre

Indicateurs de suivi

- Déploiement de la Fibre
- La pratique du télétravail

Les dispositions réglementaires

Loi LOM :

- « La question des déplacements des travailleurs sera désormais inscrite comme un des thèmes des négociations obligatoires à mener dans les entreprises de plus de 50 salariés. Des accords devront être trouvés sur la manière dont les employeurs s'engagent pour faciliter les trajets de leurs salariés : aménagements d'horaire ou d'équipe, télétravail, facilitation de l'usage du vélo ou du covoiturage, prise en charge d'une partie des frais... »

Programme « Nouveaux Lieux, Nouveaux Liens »

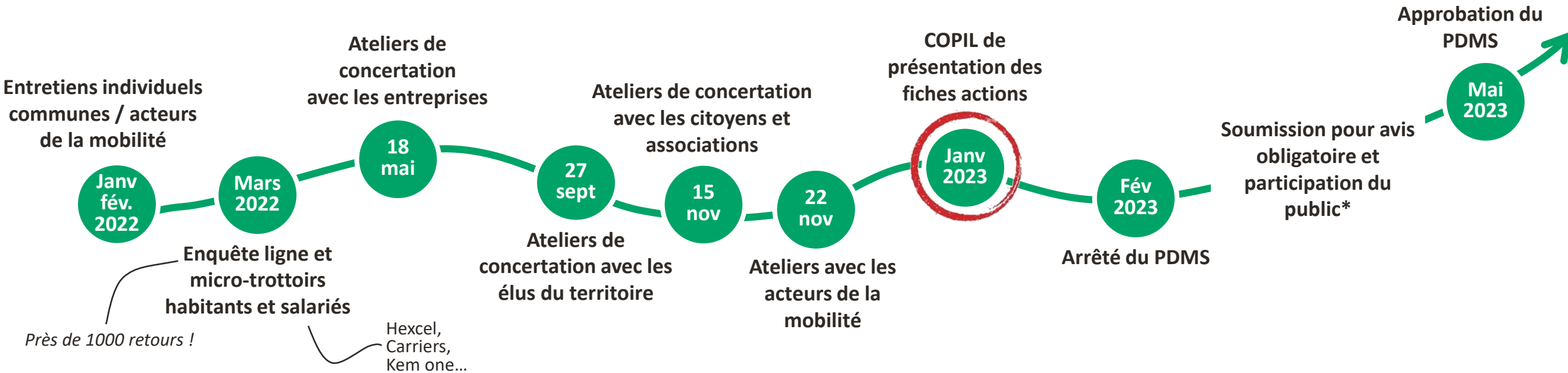
Synthèse – Orientation 4

Actions	Action prioritaire	Planning prévisionnel					Coût approximatif	Rôle de la 3CM			Action partenariale	MOA envisagée
		2023	2024	2025	2026	Horizon 2030		Gouvernance	Implication	Subvention		
Orientation 4 - Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable												
Action 4.1 - Faire connaître les services de mobilité	Les mesures d'information						k€	x				3CM
	Les mesures de promotion et d'animation						k€	x				3CM
	Les mesures d'éducation et de formation						k€	x				3CM
Action 4.2 - Management de la mobilité des actifs	Promouvoir le forfait mobilité durable						k€	x				3CM
	Campagne de communication sur la mobilité durable au sein des entreprises						k€	x				3CM
	Encourager la réalisation de Plans de Mobilités Inter-Employeurs auprès des zones d'activités et de leurs représentants						-	x				3CM
Action 4.3 - Management de la mobilité des scolaires	Aménagement des abords des écoles						k€	x		x		Communes
	Expérimenter la mise en place de Pédibus et Vélobus auprès d'établissement et proposer un accompagnement						-	x	x			Etablissements scolaires
	Déployer les animations scolaires et mettre à jour le programme proposé dans le catalogue 3CM						k€	x				3CM
	Intégrer le programme MOBY pour mieux connaître la mobilité scolaire du territoire						k€	x				3CM
Action 4.4 - Faciliter la mobilité des publics fragiles	Faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite						k€	x	x	x		Communes / 3CM
	Favoriser l'inclusion des habitants en situation de précarité						k€	x	x			3CM
	Garantir la mobilité des personnes âgées						k€	x	x			3CM
Action 4.5 - Accompagner les nouvelles façons de travailler et de consommer	Promouvoir le télétravail						k€	x	x	x		3CM
	Faciliter l'accès aux services publics par le numérique, les services à domicile, les commerces de proximité...						-		x	x		Communes
	Lancer la réflexion sur la livraison du dernier kilomètre						-		x			3CM / Associations commerces

Synthèse des fiches actions

Actions	Action prioritaire	Échéance	Coût approximatif	Rôle de la 3CM			Action partenariale	MOA envisagée
				Gouvernance	Implication	Subventionneur		
Orientation 1 - Aménager l'espace public et partager la voirie pour faciliter les déplacements de tous								
<i>Action 1.1 – Apaiser la RD1084</i>		2030	kM€		x	x	x	Communes CD01
Action 1.2 – Créer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé, aménageable à court et long terme	x	2030	5 à 15 M€	x			x	3CM (ZAE + jalonnement) Communes CD01
<i>Action 1.3 – Mettre en place une politique de stationnement vélo</i>		2024	20 à 30 k€	x	x	x	x	3CM Communes Privés
<i>Action 1.4 – Aménager les centres-bourgs pour la marche à pied</i>		2026	M€		x	x		Communes CD01
<i>Action 1.5 – Poursuivre l'aménagement des pôles multimodaux avec un rayonnement à 360°</i>		2024	k€		x	x	x	Communes SNCF SMT-AML 3CM
Action 1.6 – Conforter les parkings de covoiturage	x	2026	20 à 30 k€	x			x	3CM
<i>Action 1.7 – Accompagner la transition vers les nouvelles motorisations</i>		-	k€		x		x	SIEA Communes
Orientation 2 - Créer un bouquet d'offres et de services de mobilité active, partagée et inclusive								
Action 2.1 – Optimiser et déployer le réseau « solutions transport 3CM »	x	2023	800k€ à 1,2M€	x				3CM
<i>Action 2.2 – Mettre en place des services vélo</i>	x	2023	70 k€	x				3CM
Action 2.3 – Développer la pratique du covoiturage	x	2023	40k€ à 250k€	x				3CM
<i>Action 2.4 – Développer des outils et des usages numériques au service de la mobilité</i>		2026	-	x				SMT-AML 3CM Région AURA
Orientation 3 - Faire émerger une politique de mobilité en connexion avec les territoires limitrophes								
Action 3.1 - Créer des transversales vélos pour desservir les territoires voisins et la métropole de Lyon	x	2030	kM€	x	x	x	x	3CM et ses communes EPCI voisins et ses communes Grand Lyon CD01
<i>Action 3.2 - Faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de TC</i>		2024	-		x			SMT-AML SNCF Région AURA
<i>Action 3.3 – Accompagner le développement de l'offre TC régionale</i>		2026	-		x			SMT-AML SNCF Région AURA
Orientation 4 - Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable								
<i>Action 4.1 - Faire connaître les services de mobilité</i>		2023	k€	x				3CM
<i>Action 4.2 - Management de la mobilité des actifs</i>		2026	k€	x				3CM
<i>Action 4.3 - Management de la mobilité des scolaires</i>		2026	k€	x				3CM
Action 4.4 - Faciliter la mobilité des publics fragiles	x	2025	k€	x	x	x		Communes 3CM
<i>Action 4.5 - Accompagner les nouvelles façons de travailler et de consommer</i>		2026	k€	x				3CM

Et la suite ?



* Procédure d'approbation du PDMS

Concertation et participation	Soumissions obligatoires pour avis	<ul style="list-style-type: none"> - Conseil régional - Conseils départementaux concernés - Conseils municipaux concernés - AOM limitrophes - Comité de massif, si commune(s) de montagne
	Consultations à la demande	<ul style="list-style-type: none"> - Représentants des professions et des usagers des transports - Gestionnaires de voirie - Chambres consulaires - Associations agréées de protection de l'environnement - Associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite - Autorités compétences en matière d'infrastructures de charge pour véhicules électriques, gaz ou hydrogène
	Participation du public	Procédure de participation du public définie par le II de l'article L123-19-1 du code de l'environnement

La phase d'approbation du document consiste à rendre public un document validé, partagé, engageant pour son maître d'ouvrage et les partenaires impliqués. Au préalable, le PDMS est soumis pour avis, dans une version d'abord arrêtée par l'autorité organisatrice, aux autres institutions concernées par les politiques de déplacements de manière obligatoire pour certains partenaires ou de manière facultative pour d'autres (cf. tableau).

ANNEXE
