



Plan d'actions

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ (PdMS)

Identification

N/Ref	V/Ref
P22.B08	CC BLI PDMS

Indice	Evolution
1	Version de travail
2	Version suite COFIL de restitution

Indice	Date	Rédacteur	Relecteur	Approbateur
1	23/06/2023	Alizée BELTRANO Héloïse MASCLET	Alizée BELTRANO	Florian DERIBLE
2	29/06/2023	Alizée BELTRANO Héloïse MASCLET	Alizée BELTRANO	Florian DERIBLE

Sommaire

Objet du PDMS et rappel des orientations

- Objectifs et méthodologie de l'étude PdMS
- Rappel des chiffres clés du territoire
- Les flux
- Les solutions existantes sur le territoire
- Les 4 grandes orientations stratégiques

Aménager l'espace public et sécuriser les déplacements de tous les publics

- Action 1.1 – Travailler l'accessibilité de l'espace public
- Action 1.2 – Rendre visibles et accessibles les arrêts de cars
- Action 1.3 – Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu

Manager et animer la mobilité auprès des différents publics de BLI

- Action 2.1 – Manager la mobilité des scolaires
- Action 2.2 – Manager la mobilité des publics fragiles
- Action 2.3 – Manager la mobilité des actifs

Questionner l'avenir de la voiture individuelle et sa décarbonation

- Action 3.1 – Créer des transversales vélos pour desservir les territoires voisins
- Action 3.2 – Accompagner le développement de l'offre TC régionale sur les lignes existantes et vers le sud du territoire
- Action 3.3 – Etudier les opportunités d'outils et de services mobilités au profit des habitants et salariés du territoire

Connecter les territoires voisins, vecteur de déplacement à l'échelle de BLI

- Action 4.1 – Accompagner et développer la pratique du covoiturage
- Action 4.2 – Développer des services en lien avec le vélo

Programmation des actions

OBJET DU PDMS ET RAPPEL DES ORIENTATIONS

- Objectifs et méthodologie de l'étude PdMS
- Rappel des chiffres clés du territoire
- Les flux du territoire
- Les solutions existantes sur le territoire
- Les 4 grandes orientations stratégiques

Objectifs et méthodologie de l'étude PdMS

Le PDMS, une démarche volontaire

L'objectif est de de **préciser sa stratégie de mobilité** et de définir un **plan d'actions pour améliorer la mobilité des habitants et salariés** de son territoire.

Il doit permettre :

- **de définir et de prioriser les actions à engager** par la CC BLI et les différents acteurs du territoire (CD, Région, Mission Mobilité...) pour répondre aux enjeux de mobilité de son territoire,
- **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 CC BLI.

Thématiques

Le PDMS pourra agir sur l'ensemble des thématiques de déplacement suivant les besoins retenus :

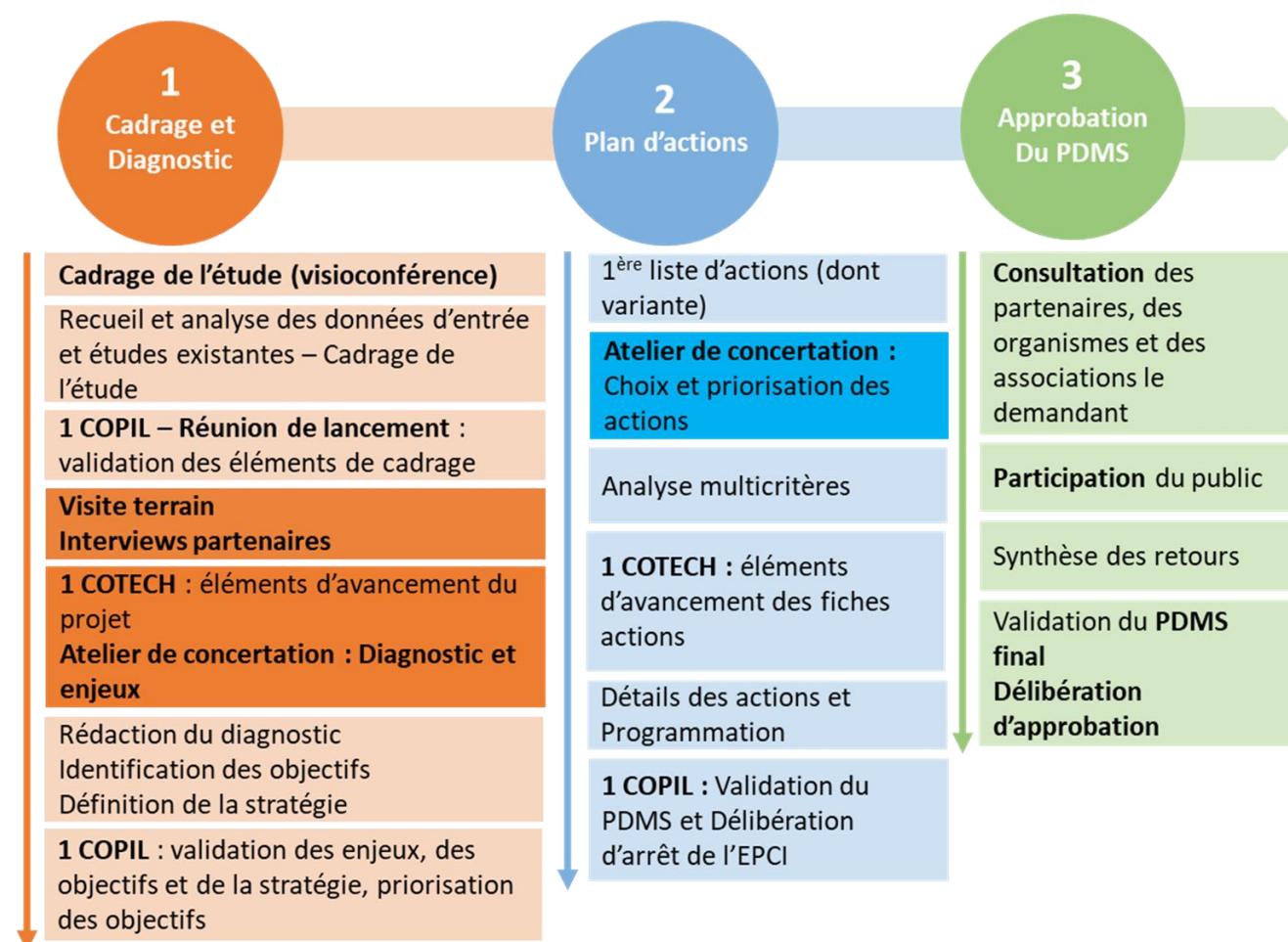
- Réseau routier
- Réseau ferroviaire
- Transports collectifs
- Aménagements cyclables
- Cheminements piétons
- Covoiturage
- Mobilité électrique
- Démobilité
- Mobilité solidaire
- Transport de marchandises

Concertation

Le PDMS est une démarche co-construite avec des périodes de concertation auprès des partenaires et des citoyens. Il 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 la 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.

Méthodologie



Le Portrait du territoire en chiffres

Démographie

- Population qui est constante autour de **28 000** habitants
- **63%** des ménages sont des familles avec enfants
- **35,5%** des habitants ont plus de 60 ans et cette catégorie de population est en augmentation

Economie et flux de déplacement

- Plus de **10 000** emplois sur le territoire
- **75,5%** de la population est active soit **12 043** habitants dont **10 700** ont un emploi
- **90%** des ménages ont au moins une voiture

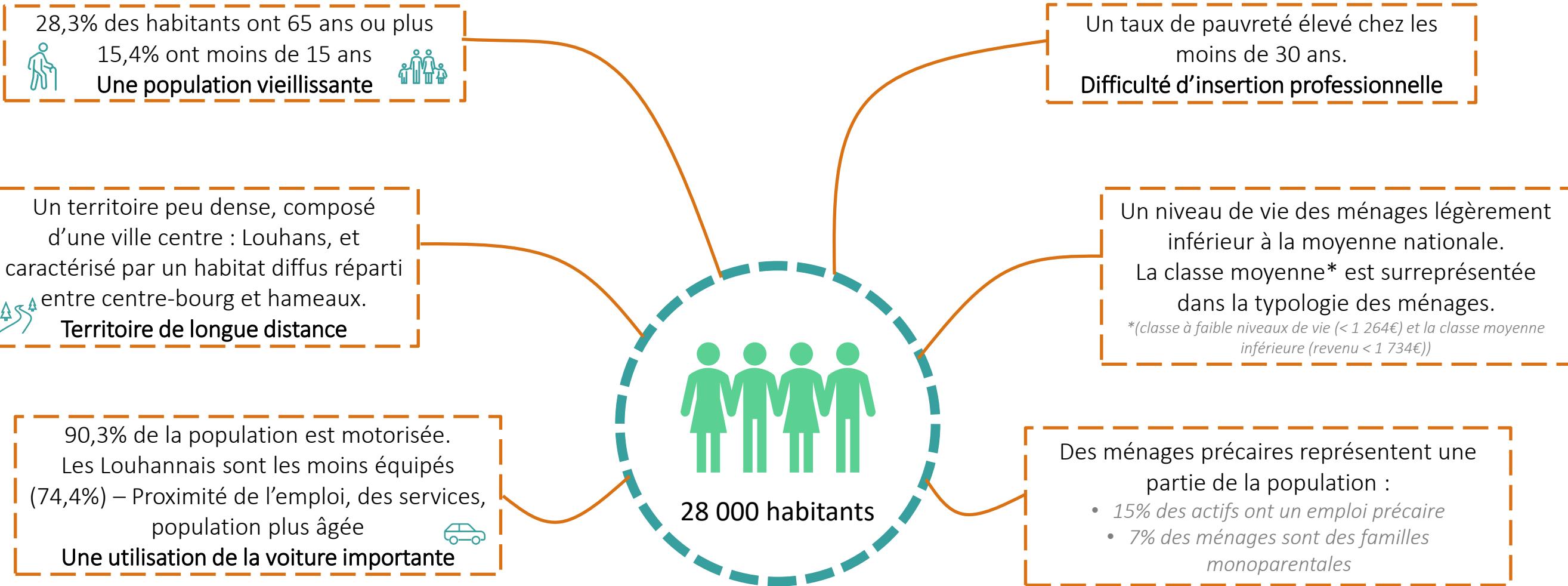
- Une part modale voiture de près de **87%** pour les déplacements domicile-travail
- **30%** des emplois sont occupés par des personnes venant en dehors de BLI ce qui représentent près de **3 000 navetteurs par jour**
- **70%** des actifs de BLI travaillent sur le territoire, soit **7 500 salariés**
- **30%** des actifs de BLI travaillent en dehors du territoire ce qui représentent **3 000** personnes
- Près de **1 400** flux d'échanges Domicile - Travail par jour avec Terres de Bresse et plus **1 000** avec Porte du Jura

Avec :

- des profils aux besoins de mobilités différents,
- des flux en internes, vers et depuis l'extérieur,

Le défi pour BLI 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 éléments socio-démographiques



Répondre aux besoins des actifs du territoire aujourd'hui tournés vers une utilisation quotidienne et individuelle de la voiture.
Accompagner la mobilité comme un droit de chacun à avoir accès à l'emploi, aux services marchands ou non marchands, aux soins...

Les Flux de déplacement

2 pôles internes de déplacement majeurs :
unité urbaine de Louhans et Cuiseaux.
Louhans, ville remarquable, avec son
marché traditionnel qui rayonne au-delà
de la Bresse bourguignonne

La voiture est le mode de déplacement
prioritaire sur le territoire pour les flux
domicile – travail (87%)

Un territoire majoritairement tourné
sur lui-même en terme de
déplacement.
Louhans, concentre le plus d'échanges

12 zones d'activités à desservir à la fois
pour les salariés mais aussi pour le Fret
avec des entreprises de logistiques et
de grosses industries.

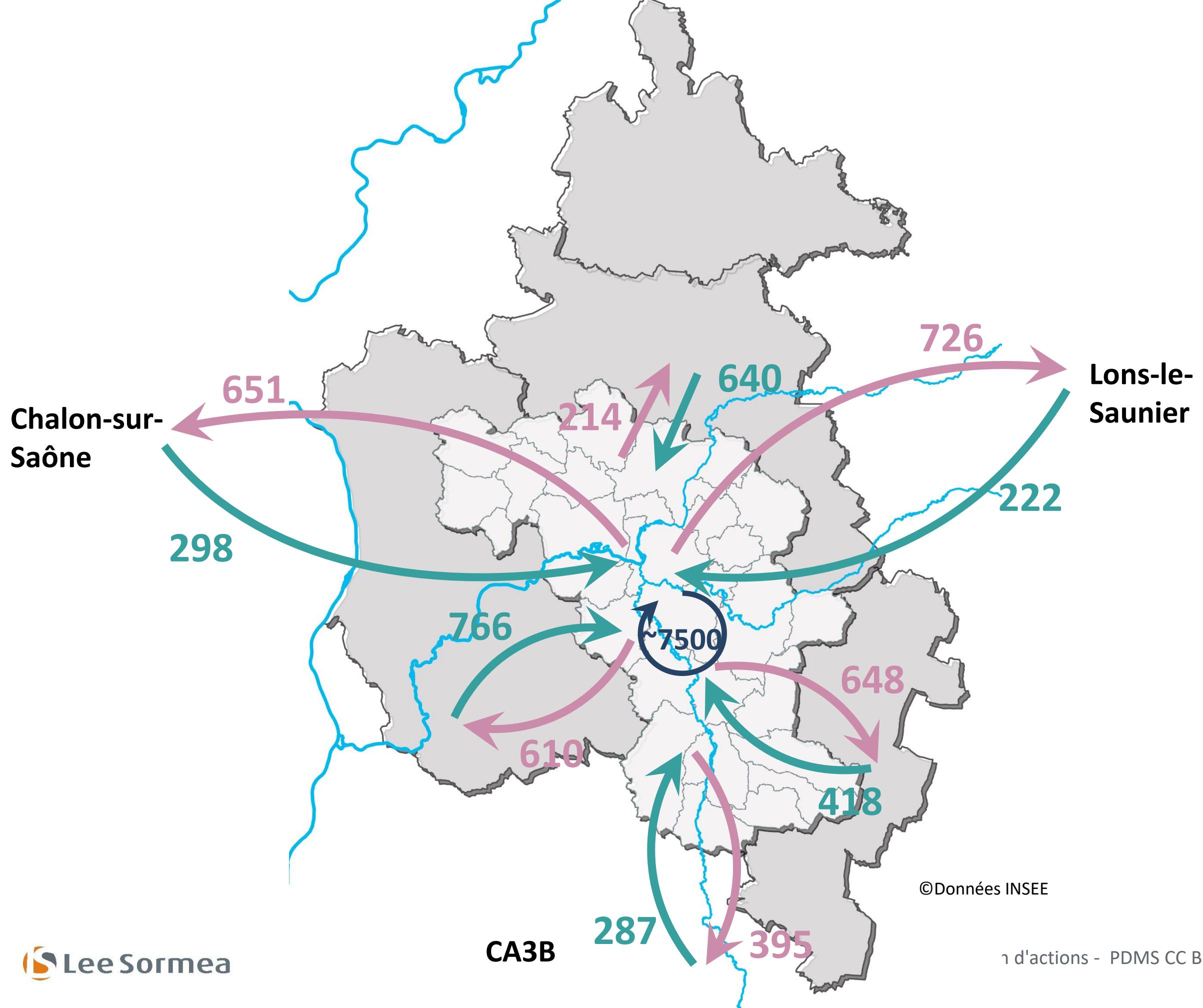
Des flux externes concentrés sur Lons-le-
Saunier, Chalon-sur-Saône et Bourg-en-
Bresse.

Un emploi porté par l'artisanat, le
commerce et les services avec des
établissements inférieurs à 10 salariés et
Louhans, sous-préfecture du CD71.

Des flux concentrés sur Louhans, ville marchande du territoire avec de nombreux commerces à
desservir en centre-ville.

Des pôles relais de service et d'équipement qu'il ne faut pas négliger.

Des connexions avec les territoires voisins à prendre en compte.



©Données INSEE

Les mobilités sur BLI



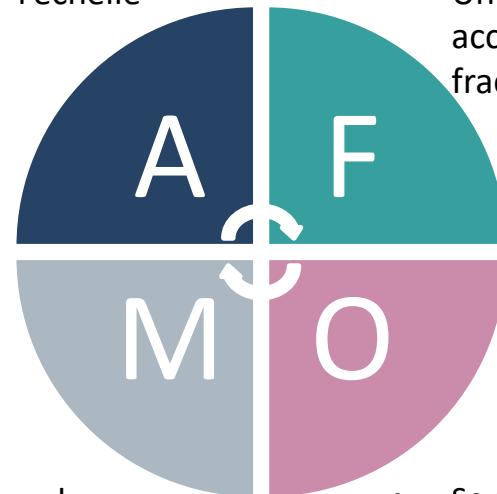
Matrice AFOM

Atouts

- Un cadre de vie naturel et paysager, identité de la Bresse bourguignonne – Qualité de vie recherchée
- De nombreux sites touristiques, un marché renommé et des événements populaires qui attirent à la fois une clientèle locale, nationale et étrangère
- Un territoire d'emploi avec plusieurs zones d'activité dont notamment des industries agroalimentaires historiques importantes,
- Une centralité Louhannaise qui rayonne à l'échelle du SCoT et qui concentre de nombreux services marchands et non marchands
- Un échangeur autoroutier qui dessert le territoire à l'échelle nationale.
- 3 gares qui rayonnent pour les habitants de BLI

Faiblesses

- Un territoire de longue distance
- Un réseau cyclable peu engageant avec peu d'aménagements
- Une compétence voirie éclatée entre département et communes
- Une utilisation de la voiture et un taux de motorisation important
- Une desserte en transport collectif Région insatisfaisante et fracturée sur le territoire
- Des flux d'échanges de salariés fortement motorisés à l'échelle des territoires voisins
- Des jeunes qui ont tendance à quitter le territoire pour étudier à l'extérieur
- Un territoire avec des problématiques de mobilité contrastées : accès à l'emploi, transport scolaire, tourisme, mobilité solidaire, fracture numérique



Menaces

- La voiture individuelle comme unique mode de transport pour les habitants du territoire
- Déséquilibre entre les communes qualifiées de plus urbaines et les communes rurales
- Vieillesse de la population
- Des besoins en mobilité très différents entre les publics
- Identité remarquable de la Bresse avec des hameaux et lieux-dits qui éloignent les zones d'habitats et d'emplois
- De nouvelles réglementation contraignante : ZAN, Déploiement IRVE...
- Un trafic PL important sur les départementales du territoire et une hausse du trafic PL à prévoir avec le développement des ZAE

Opportunités

- Se saisir du PDMS pour réaliser un plan d'action à la hauteur des enjeux de mobilité du territoire.
- Une voie ferrée et des gares à intégrer dans des réflexions d'intermodalité
- 2 communes sous programme « Petites villes de demain »
- De nombreuses structures associatives porteuses de projets et assujetties aux problématiques de mobilité
- Des outils de planification locaux et supra communaux : projet de territoire, SCoT
- Le département de la Saône-et-Loire qui développe son « Plan Tous A Vélo » et son Schéma Directeur Cyclable Départemental pour faciliter la pratique cyclable sur le CD71
- La Région développe le covoiturage : « Via MOBIGO » et « Mobigo covoiturage »
- L'OPAH en cours potentiellement prolongée d'une voire deux années.

Les grandes orientations à valider à l'issue du COPIL

Aménager l'espace public et sécuriser les déplacements de tous les publics

Manager et animer la mobilité auprès des différents publics de BLI



Connecter les territoires voisins, vecteur de déplacement à l'échelle de BLI

Questionner l'avenir de la voiture individuelle et sa décarbonation

Les grandes orientations stratégiques



Aménager l'espace public et sécuriser les déplacements de tous les publics

Le diagnostic a révélé la marche à pied au sein des centres-bourgs comme indispensable pour les déplacements de tous les publics.

La volonté territoriale des citoyens et des élus montre également le vélo comme une pratique à développer sur BLI et au-delà. L'implication du CD71 sur cette thématique révèle une opportunité à saisir.

L'aménagement de la voirie est alors indispensable pour les piétons et les cyclistes. Il s'agit alors **d'interroger les aménagements à mettre en place pour les modes actifs**.

On parle alors de mailler le territoire en aménagement cyclable, d'apaiser les centres-bourgs et de travailler la Seille comme un maillon de déplacement.

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



Manager et animer la mobilité auprès des différents publics de BLI

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.



Connecter les territoires voisins, vecteur de déplacement à l'échelle de BLI

BLI est frontalière avec plusieurs EPCI et est **vectrice de déplacements** à l'échelle de son bassin de mobilité. Elle est également interconnectée avec ses voisins plus éloignés.

Des flux d'échanges sont marqués avec ces territoires, 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.



Questionner l'avenir de la voiture individuelle et sa décarbonation

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 BLI.

Les transports collectifs de la Région sont un support à cette mobilité à condition de la rendre accessible à tous.

Il s'agit alors de développer à la fois le **TC/TER** via plusieurs porteurs, la **location de vélo**, et le **covoiturage** en inscrivant ses solutions de transport dans une **numérisation de l'accès à la mobilité**.

La promotion de ces nouveaux usages de la route doit les rendre visibles auprès du grand public et permettre une utilisation plus forte de ces services.

AMÉNAGER L'ESPACE PUBLIC ET SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS DE TOUS LES PUBLICS

Action 1.1 – Travailler l'accessibilité de l'espace public

Contexte et constat

La marche à pied est un mode de déplacement peu sollicité sur les flux domicile-travail de BLI. Les communes de Louhans et de Cuiseaux sont les plus arpentées par la marche à pied dans ces déplacements. Il est alors important d'assurer la sécurité et de valoriser ces itinéraires piétons pour les faciliter. 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-bourgs pour tous.

Objectifs

- Augmenter l'utilisation des modes actifs pour les déplacements domicile-travail
- Sécuriser et rendre confortable la marche à pied sur les centres-bourgs
- Réguler la place de la voiture sur les grands centres urbains

Description de l'action

Réaliser un diagnostic participatif des itinéraires piétons stratégiques par communes

- Identifier les points noirs et les traiter (rendre visible le piéton sur l'espace public, éclairage, signalétique, animation de l'espace public...)
- Relier par un aménagement sécuritaire les centres-bourgs et les hameaux distants de moins de 2 km

Favoriser la marche à pied, accessible à tous, dans les centres-bourgs et autour de la gare de Louhans

- 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 en organisant un stationnement favorable à la marche à pied et relié aux centres-bourgs
- 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, en faire un axe de travail à part entière pour la future version.

Échéance

- Année N : étude de marchabilité des centres-bourgs
- Horizon N+10 : aménagement des centres-bourgs
- Horizon N+10 : liaison des hameaux aux centres-bourgs

Public(s) cible(s)

- Tout public

Partie(s) prenante(s)

- Aménagement de la chaussée et des dépendances : par le bloc communal et sa répartition de la compétence
- BLI – Animation et communication

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) d'animation mobilité durable
- Etude et travaux – Etude de faisabilité 5 à 10% du budget d'aménagement

Indicateurs de suivi de l'action

- Part modale de la marche à pied
- Résultat de diagnostic ultérieur de marchabilité et d'accessibilité de l'espace public

Action 1.1 – Travailler l'accessibilité de l'espace public

Louhans - Châteaurenaud

Points 1 SECURISER LES CARREFOURS

- Etudier la faisabilité d'un cédez-le-passage sur la branche Nord de la D678
- Sécuriser les traversées piétonnes et matérialiser sur la chaussée et au giratoire les traversées cyclables
- Indiquer les services en gare

MOA : Louhans / CD71



Points 3 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 : préparer un relais mobilité en lien avec la médiathèque
- Végétalisation et aire d'attente

MOA : SNCF / Louhans



Points 5 ORGANISATION DU STATIONNEMENT ET DE LA MARCHÉ

- P+R pour les usagers de la gare et des cars région
- Place de covoiturage dans les parkings
- Végétaliser des parkings
- Pose de mobilier urbain
- Travailler l'accessibilité de l'espace public : largeur minimale à 1,4m, revêtement uniforme, éclairage public, abaissé de bordure...
- Rendre visible les vélos sur l'espace public : signalisation horizontale et verticale, stationnement...

MOA : SNCF, Louhans



Points 6 APAISEMENT DU CENTRE-BOURG

- Apaisement du trafic en zone de rencontre
- Rendre visible les vélos sur les intersections
- Halte de repos et mobiliers urbains
- Régulation du stationnement sous les arcades
- Végétalisation

MOA : Louhans / CD71



Points 4 AMÉNAGEMENT MODE DOUX DE LA D678

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

MOA : Louhans / CD71



Points 2 VISIBILITE DE LA PASSERELLE ET PORTE D'ENTREE PIETON

- Jalonnement depuis le giratoire D971 et les voies connexes
- Marquage de l'entrée de la passerelle

MOA : Louhans



- La voie bressane
- Itinéraire 1 du plan vélo de Louhans
- Itinéraire 2 du plan vélo de Louhans
- Itinéraire 4 du plan vélo de Louhans
- Itinéraire 5 du plan vélo de Louhans
- Stationnement vélo à mettre en place

Action 1.1 – Travailler l'accessibilité de l'espace public

Cuiseaux

Points 3 LIAISON CYCLABLE PROJETEE

- Jalonner depuis le centre-bourg la liaison cyclable projetée vers Louhans
- Aménager les accotements pour la pratique cyclable
- Rendre visible le cycliste sur la chaussée
- Travailler le carrefour en sortie de D1083

MOA : Cuiseaux



Points 4 APAISEMENT DU CENTRE-BOURG

- Apaisement du trafic en zone de rencontre sur la rue Edouard Vuillard – mise en place de modérateur de vitesse en conséquence
- Rendre visible les vélos sur les intersections
- Halte de repos et mobiliers urbains
- Régulation et organisation du stationnement sur la rue Edouard Vuillard et en approche de la piscine
- Végétalisation

MOA : Cuiseaux / CD71



Points 5 ORGANISATION DU STATIONNEMENT ET DE LA MARCHÉ

- Rendre visible les emplacements de stationnement sur l'espace public
- Réserver des places de stationnement dans les poches de stationnement ou sur la voirie au covoiturage
- Végétaliser les zones de stationnements et proposer des aires d'attentes sur l'espace public avec pose de mobilier urbain
- Travailler l'accessibilité de l'espace public : largeur minimale à 1,4m, revêtement uniforme, éclairage public, abaissé de bordure...
- Rendre visible les vélos sur l'espace public : signalisation horizontale et verticale, stationnement...
- Travailler les entrées d'établissement scolaire pour sécuriser la marche à pieds et le vélo : zone 30 et modérateur de vitesse en approche

MOA : SNCF, Cuiseaux



Points 2 ACCESSIBILITE DE L'OUVRAGE

- Sécuriser la traversée de cet ouvrage (encorbellement, rétrécissement de chaussée...)
- Aménager les trottoirs de part et d'autre
- Rendre visible le cycliste sur l'ouvrage

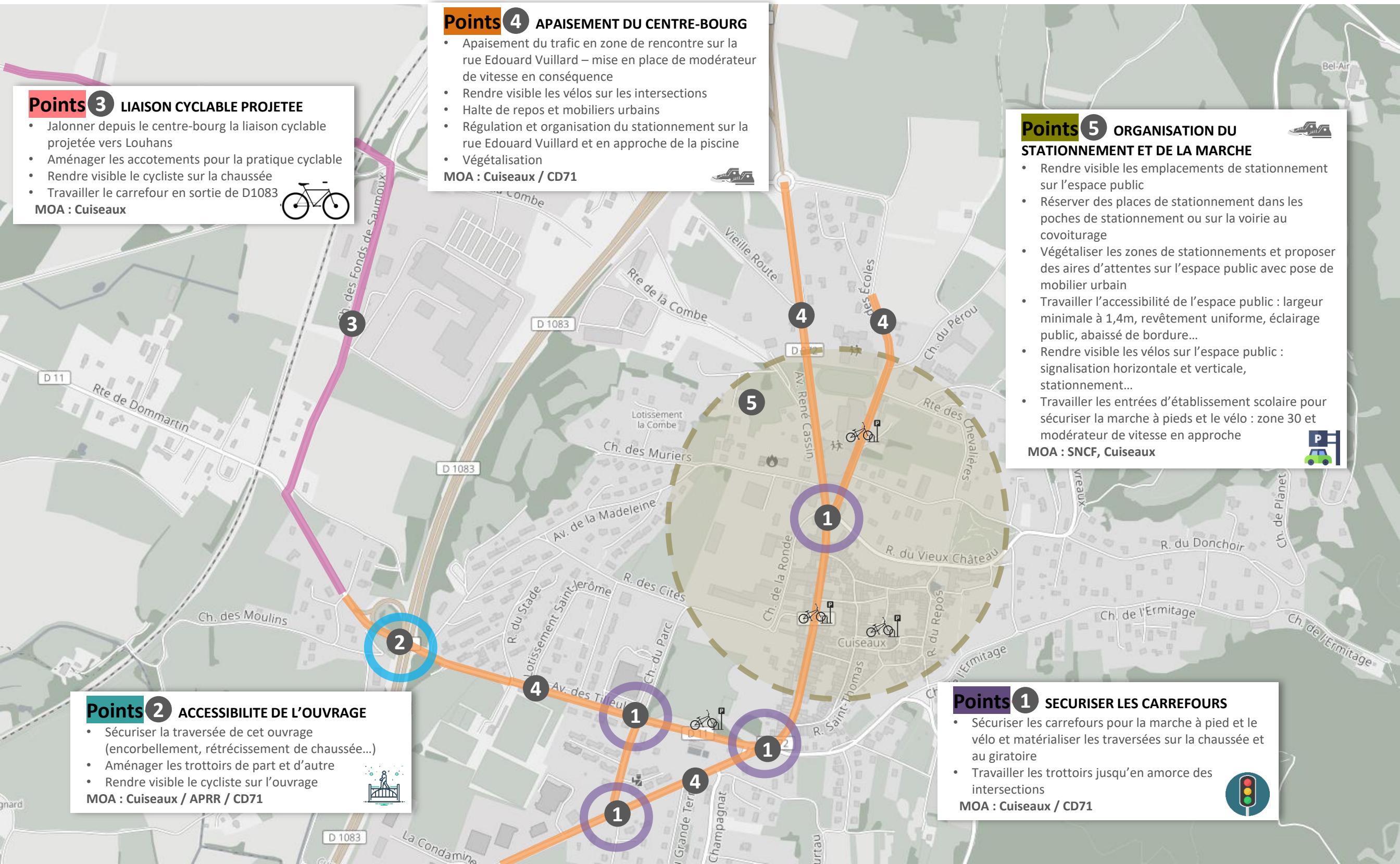
MOA : Cuiseaux / APRR / CD71



Points 1 SECURISER LES CARREFOURS

- Sécuriser les carrefours pour la marche à pied et le vélo et matérialiser les traversées sur la chaussée et au giratoire
- Travailler les trottoirs jusqu'en amorce des intersections

MOA : Cuiseaux / CD71



Action 1.1 – Travailler l'accessibilité de l'espace public

Les dispositions réglementaires :

Code de la route :

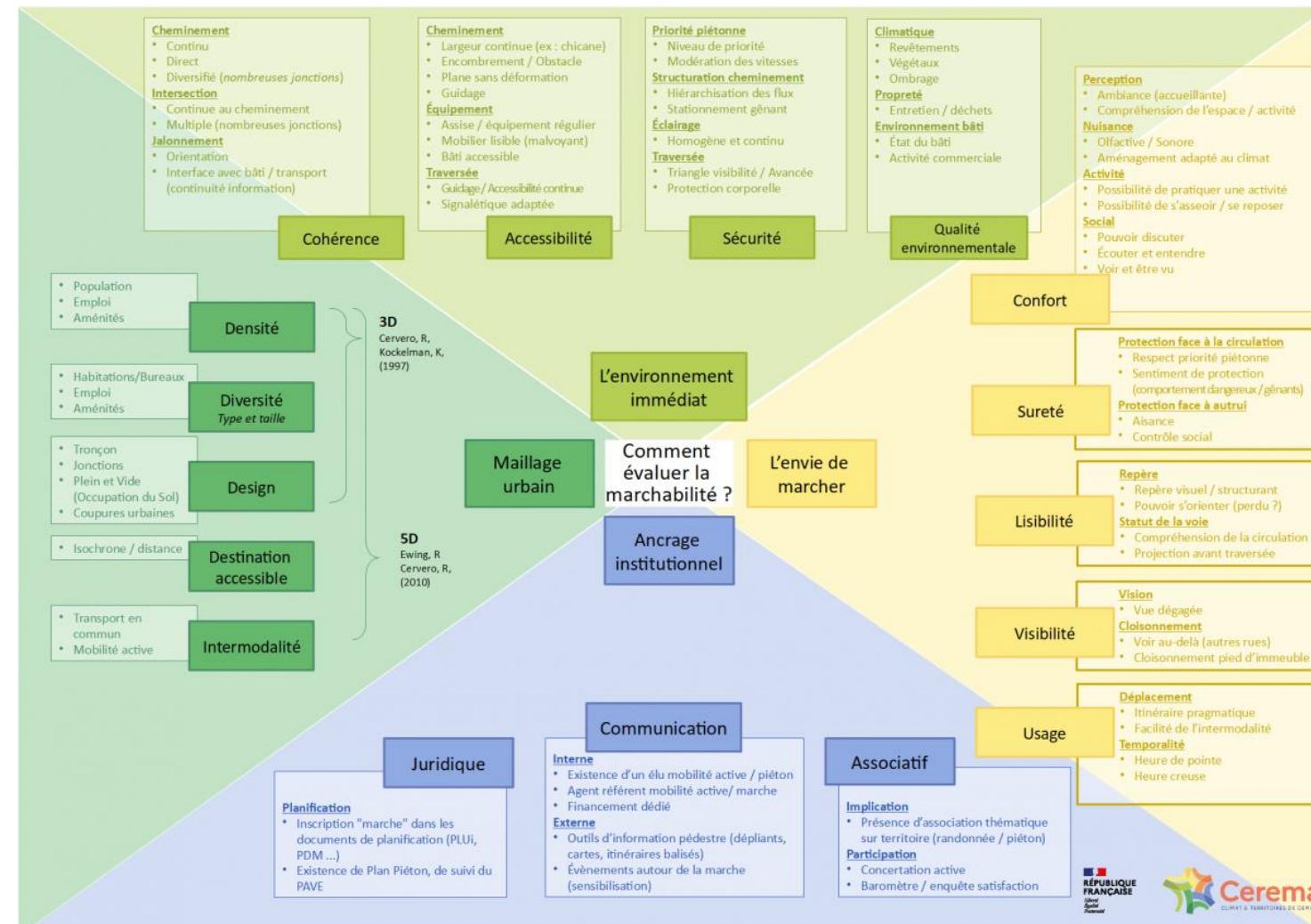
- Décret du 20/07/2008 : introduction du principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables
- Art R415-11 : « Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention 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 1.2 – Rendre visibles et accessibles les arrêts de cars

Contexte et constat

La desserte du territoire par deux systèmes de transports collectifs : le transport scolaire et le transport des cars région, impose la mise en œuvre d'arrêts de cars qui ressortent aujourd'hui comme peu perçus et peu sécuritaires pour les usagers. La volonté de poursuivre le développement des transports collectifs sur le territoire nécessite également de répondre à ces problématiques.

L'aménagement et l'accès aux arrêts de cars ressortent comme un besoin majeur exprimé par les citoyens, leur mise en accessibilité est indispensable.

Objectifs

- Améliorer les conditions d'accès aux services des transports collectifs

Description de l'action

Rendre accessible les arrêts de cars

- Mise en accessibilité des arrêts pour les personnes à mobilités réduites
- Equiper quand cela est possible et pertinent les arrêts de mobiliers urbains de confort d'attente
- Réduire la fracture psychique et cognitive que peuvent représenter les arrêts de cars en accentuant la mise en valeur des arrêts : totem, abri-bus, signalisation horizontale et verticale...
- Mettre en place des traversées piétonnes en proximité des arrêts avec des SAS d'attente pour les piétons
- Aménager des cheminements piétons sécurisés et accessibles, d'une largeur minimale de 1,4m, dans un rayon de 1km autour d'un arrêt

Accentuer l'information voyageur aux arrêts

- Affichage des lignes aux arrêts de cars
- Prévoir l'affichage de QRCode qui renvoie à l'information en temps réel, au paiement des titres de transport grâce au numérique

Equiper la gare de Louhans pour en faire un Pôle d'échanges multimodal

Le projet de la médiathèque de Louhans sur le parvis de la gare de Louhans redonnera une fonction à la gare et la fera rayonner au-delà des usagers du train. C'est projet qui doit permettre de repenser la gare pour en faire un véritable pôle d'échange pour les citoyens, notamment depuis la fermeture du guichet physique.

- Mettre en œuvre un panneau d'informations en temps réel
- Planter du mobilier urbain confortable
- Travailler le stationnement entre les fonctions gare et médiathèque
- Faire de la médiathèque, un point de vente local des titres de transport TER lors de ses horaires d'ouvertures

Échéance

- N+1 – Mise en accessibilité des arrêts de cars
- N+1 – Information voyageur aux arrêts
- Horizon N+5 – Pôle d'échanges multimodal sur la gare de Louhans

Public(s) cible(s)

- Tout public

Partie(s) prenante(s)

- SNCF – Gare de Louhans
- Aménagement de la chaussée et des dépendances : par le bloc communal et sa répartition de la compétence
- BLI – Equipement des arrêts de bus

Moyens à mobiliser

- Projets 1001 gares – SNCF
- Projets EMA

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre d'arrêts équipés et accessibles
- Fréquentation de la gare et des bus
- Montées/descentes des bus à la gare de Louhans

Action 1.3 – Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu

Contexte et constat

La pratique du vélo connaît un essor à l'échelle nationale, avec l'objectif de tripler sa part modale dans les déplacements du quotidien (3% en 2018 à 9% en 2024).

Sur BLI, l'aménagement et le balisage d'itinéraires cyclables ressortent comme un besoin fort de la part des citoyens interrogés lors des différentes enquêtes réalisées auprès de la population.

Le territoire de la Bresse Bourguignonne révèle un potentiel pour la pratique cyclable : dénivelé faible, cadre naturel, voie verte Ouest/Est... Toutefois, le manque d'aménagements sécurisés et les sensations d'insécurité associées freinent la pratique du vélo.

Objectifs

- Augmenter l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail
- Développer l'usage du vélo sur les trajets courts et réduire celui de la voiture

Description de l'action

Développer un réseau cyclable léger pour relier les pôles majeurs générateurs de déplacement

- Plan de jalonnement d'itinéraires pour rejoindre les pôles générateurs
- Travailler des revêtements adéquats pour la pratique du vélo domicile-travail sur les chemins de halage
- Créer un réseau cyclable à partir des chemins de hallage, notamment une transversale Nord/Sud
- Aménager les points durs avec des solutions adaptées aux usages : aménagement transitoire, aménagement léger...

Identifier les itinéraires cyclables prioritaires et les aménager

En support et rabattement de la voie verte, plusieurs itinéraires doivent être aménagés pour la pratique cyclable en liaison des pôles relais du territoire. Sur un périmètre de 10km autour de la voie verte. Celle-ci doit évoluer pour accueillir les déplacements domicile <-> travail. Il faut alors travailler à un revêtement qualitatif, exempt de végétation et de coupure.

- Simard <-> Louhans

- Saint-Etienne-en-Bresse, Saint-Vincent-en-Bresse, Le Fay <-> Voie Verte
- Tronçons sur départementales non aménageables par ailleurs

Faciliter la pratique au sein des 12 zones de d'activités et avec les centres-bourgs associés

- Rue du Jura Louhans – ZA de l'Aupretin
- D678 - ZA Le Bois de Chize
- ZA Les Marosses
- D972 – ZA La Condamine
- Route de Dommartin – ZA La Charbonnière
- D996 – ZA Les Charmettes

Créer une culture vélo partagée

- Créer une instance vélo multi partenariale avec les communes, associations... pour partager et valider les aménagements cyclables du territoire
- Créer un atelier de réparation intergénérationnel pour animer la pratique sur le territoire auprès de tous les publics
- Etudier la mise en place d'un fond de subvention par BLI
- Mettre en place une politique participative avec les associations d'utilisateurs 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*

Échéance

- N+1 – Sécurisation des points noirs
- N+5 – Maillage cyclable complet du territoire

Public(s) cible(s)

- Tout public

Partie(s) prenante(s)

- Aménagement de la chaussée et des dépendances, du jalonnement : par le bloc communal et sa répartition de la compétence
- CD71 - Plan vélo pour aménager les tronçons sur les RD
- BLI - Communication et animations de la pratique cyclable

Action 1.3 – Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu

Moyens à mobiliser

Coût moyen TTC, les prix des aménagements varient en fonction du volume, des contraintes topographiques, les difficultés de mise en œuvre... Les coûts présentés ci-dessous sont des enveloppes moyennes.

- 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€
- Animation de la pratique cyclable : 0,5 à 1 équivalent ETP

Dispositifs financiers : les Certificats d'Economies d'Énergie, le fond européen LEADER, CPER, la Banque des territoires, le schéma directeur cyclable départemental et le programme « tous à vélo » du CD71, Les dotations de soutien à l'investissement local, les dotations d'équipements des territoires ruraux, programme AVELO de l'ADEME, le versement mobilité...

2 types d'itinéraires à prévoir :

- Les itinéraires de rabattement vers la voie verte depuis les centres-bourgs et les tronçons sur départementales avec des moyens à mobiliser plus important.
- L'équipement et le jalonnement des chemins de halages pour une transversale Nord/Sud entre Louhans et Cuiseaux avec des aménagements plus légers et un partage de la voirie assuré de manière sécurisé.

En définitif, il faut prévoir :

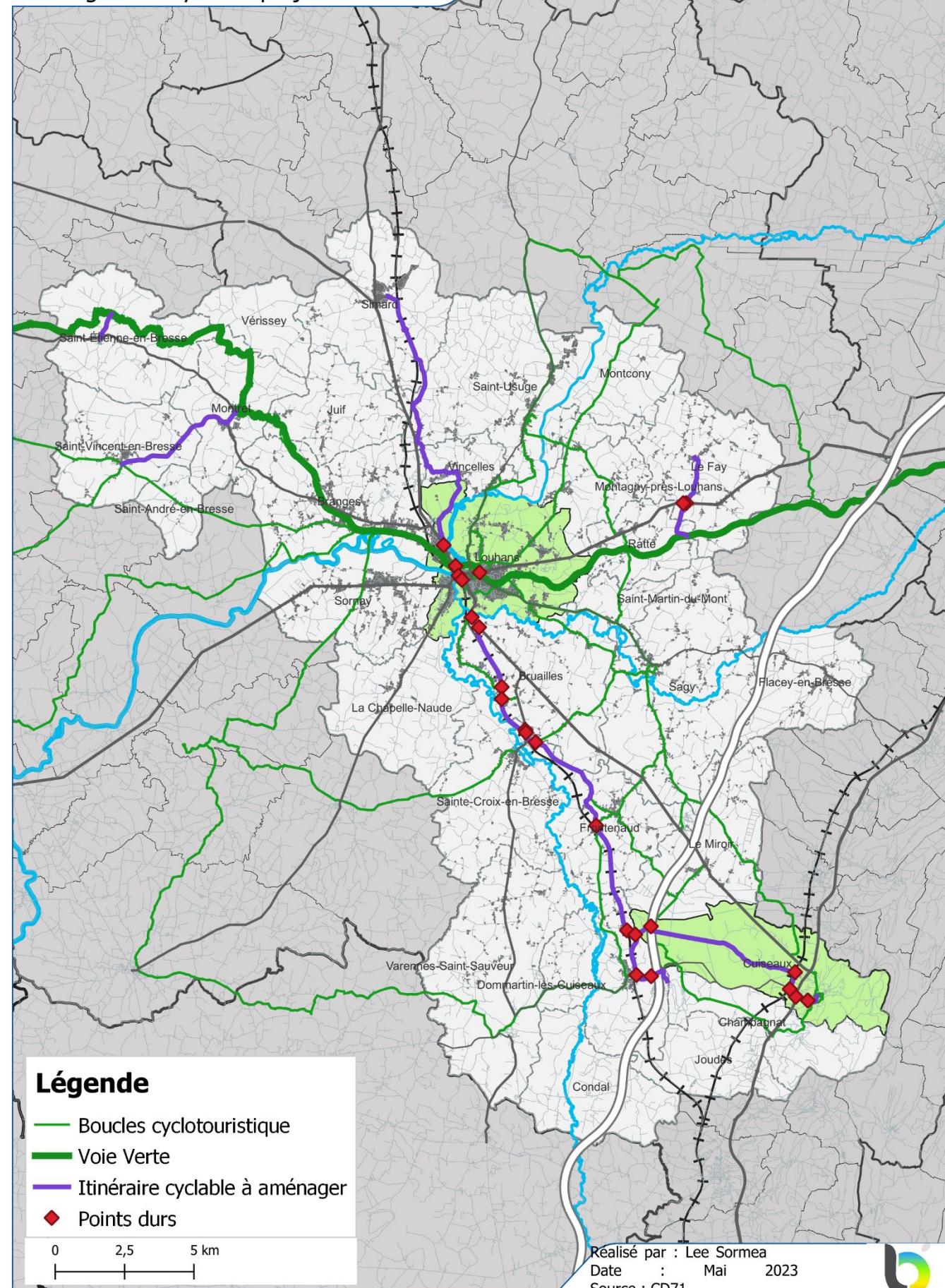
- ⇒ Sécuriser les points durs sur les itinéraires (intersections entre départementales et chemins, tronçons sur départementales, passages inférieurs, giratoires...)
- ⇒ Sécuriser les accotements des différents itinéraires
- ⇒ Jalonnement et signalisation performante à prévoir

Indicateurs de suivi de l'action

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

Plan de Mobilité Simplifié

Aménagement cyclable projeté



Action 1.3 – Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu

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

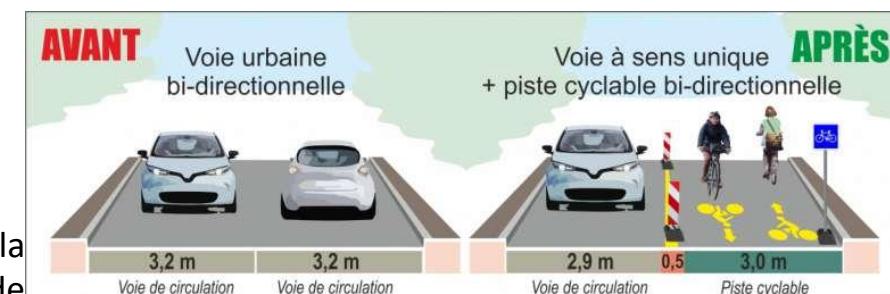


Schéma d'aménagement transitoire - CEREMA

Action 1.3 – Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu

Les différents principes d'aménagements économes

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) :

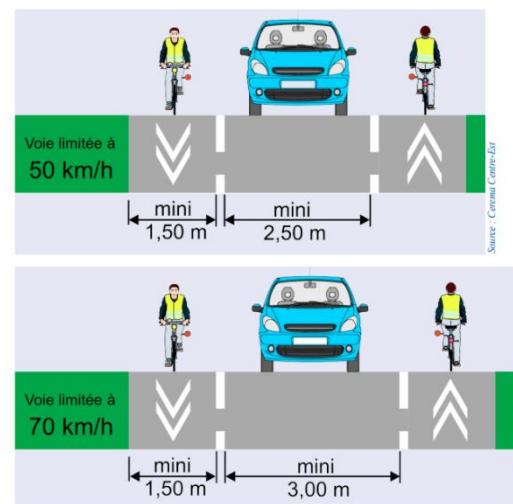
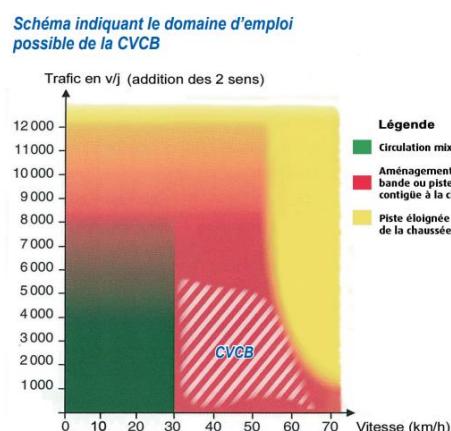
La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés 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.



Principe de fonctionnement d'une CVCB



Circulation modifiée!

PONT DU PAVÉ, RD 121, CENTR'ALP

SOYEZ PRUDENTS! ROULEZ DOUCEMENT ET ANTICIPEZ POUR VOUS CROISER EN TOUTE SÉCURITÉ!

Aménagement d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée

- Réduire la vitesse
- Partager la voirie
- Permettre à tous (voitures, autocars, camions et cycles) de circuler en toute sécurité

Comment circuler?

Une Chaussée à Voie Centrale Banalisée est une voie unique, sans sens de priorité, avec 2 accotements larges sur les côtés. Le véhicule roule sur la voie centrale. Le vélo est invité à circuler au centre de l'accotement.

Dès qu'un véhicule arrive dans l'autre sens : les 2 véhicules ralentissent, se déportent légèrement sur l'accotement pour se croiser, avant de se repositionner sur la voie centrale.

En situation de croisement et en présence d'un vélo, la voiture attend derrière le vélo avant de reprendre sa place.

Source : Communauté d'Agglomération du Pays Forançais

Exemple de flyer utilisé pour communiquer sur la CVCB

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 1.3 – Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu

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'ilôts 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 :

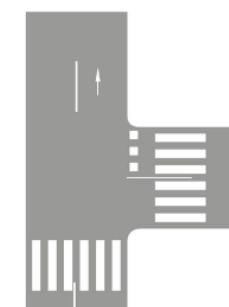
Traitement des intersections en section courante :

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.

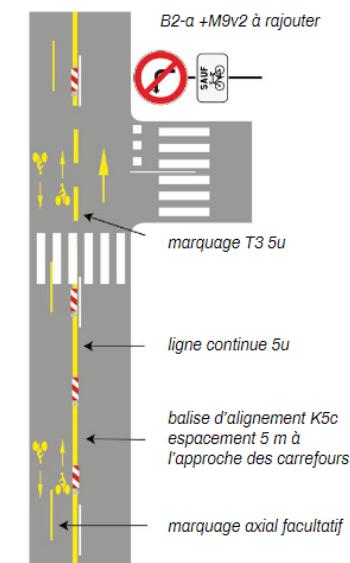
Le Cerema a édité le guide « aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement » qui reprend des principes d'aménagements.

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

MANAGER ET ANIMER LA MOBILITÉ AUPRÈS DES DIFFÉRENTS PUBLICS DE BLI

Action 2.1 – Manager la mobilité des scolaires

Contexte et constat

Près de 3 000 élèves et étudiants, de l'élémentaire au lycée vont à l'école sur le territoire, portés notamment par la cité scolaire de Louhans. Ces équipements sont à la fois vecteurs de déplacements 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 des établissements du territoire
- Eduquer dès le plus jeune âge à la sécurité routière

Description de l'action

Aménager les abords des écoles

- Aménager les espaces publics autour des établissements scolaires pour les rendre apaisants et y faciliter la marche à pied et le vélo (éclairage, aménagements paysagers, sas d'attente sur les traversées piétonnes, mobiliers urbains et stationnement vélo...), expérimenter la rue scolaire.
- Sécuriser les déplacements des scolaires en aménageant les trottoirs depuis les quartiers résidentiels et en organisant le stationnement en approche des établissements.

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

- Expérimenter auprès d'un pôle relais, la mise en place de pédibus pour solutionner l'accès aux écoles et le stationnement aux abords
- 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 pour inciter les véhicules à ralentir et en réguler les flux d'accès

Déployer les animations scolaires

- Animer auprès des plus jeunes des ateliers de sensibilisation à la sécurité routière, ainsi que les parents 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

Échéance

- N : sécurisation et aménagement des abords des écoles
- N+1 : mise en place du premier pédibus au printemps
- N : créer un catalogue d'animation scolaire et document pédagogique

Public(s) cible(s)

- Les élèves (élémentaires, collégiens et lycéens, supérieur)
- Les parents d'élèves et le personnel des établissements scolaire

Partie(s) prenante(s)

- BLI – Communication et animation
- Etablissement scolaire - animation auprès des scolaires et mise en œuvre de Pédibus
- Aménagement des abords des écoles : par le bloc communal et sa répartition de la compétence
- Région BFC : aménagement des lycées (parkings vélo, gare routière...)
- CD71 : aménagement des collèges (parkings vélo, gare routière...)

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) d'animation mobilité durable
- Animation sécurité routière – Appuie du DGO 2023-2027 du CD71
- Document pédagogique – Prévoir 15 à 20 k€ pour écriture et édition
- 5 à 10k€ pour un plan de déplacement scolaire
- Cours de remise en selle – 10 k€

Dispositifs financiers : les Certificats d'Economies d'Energie

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre de lignes Pédibus ou Vélo-bus déployées
- Nombre d'événements organisés autour de la sécurité routière et du savoir rouler à vélo

Action 2.1 – Manager 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.



©Grandlyon

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 2.2 – Manager la mobilité des publics fragiles

Contexte et constat

Les publics fragiles sont une part importante des habitants de BLI 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 impactent durablement et isolent ces populations de l'accès à l'emploi, aux services... Se tourner vers une mobilité plus solidaire et inclusive est indispensable avec un accompagnement de ces populations vers l'insertion sociale et professionnelle.

Objectifs

- Permettre l'autonomie des jeunes dans l'accès à la mobilité
- Faciliter l'autonomie des seniors et rompre leur isolement
- Réduire les inégalités d'accès à la mobilité en accompagnement de la Mission 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 depuis les mairies

Favoriser l'inclusion des habitants en situation de précarité

- Communiquer sur les aides disponibles pour l'accès à la mobilité en lien avec les actions portées par Mission Mobilité, Croix Rouge Mobilité...
- Renforcer les groupes de travail sur la mobilité inclusive dans le cadre de l'accès à l'emploi et aux services avec les structures associatives du territoire (Mission Mobilité, CPIE, association Tremplin...)
- Communiquer sur le travail de la Mission Mobilité sur les solutions de mobilité pour l'accès à l'emploi avec des tarifications solidaires : solutions de transport interne, Cars Région, covoiturage, atelier mobilité...
- Relancer l'opportunité du dispositif transi-stop et l'animer auprès des clubs entreprises, des adhérents de la Mission Mobilité, des communes
- Inciter les élus à intégrer les enjeux de mobilités plus durables dans les réflexions urbaines– Suivre l'étude portée par la Mission Locale

Garantir la mobilité des personnes âgées

- Faciliter la présence des structures associatives auprès des habitants
- Communiquer sur les Maisons France Services (Saint-Etienne-en-Bresse et Saint-Croix-en-Bresse, Rancy) et la maison de l'Etat à Louhans pour leurs actions de relais des services publics
- Assurer un relais mobilité aux besoins des personnes âgées auprès des mairies et de l'office de tourisme
- Inciter et accompagner la solidarité entre voisins depuis les mairies
- Assurer l'itinérance de certains services et promouvoir leurs actions (En Roue Livre, Service postaux et commerçants...)

Consolider les bilans des différents services de TAD présents sur le territoire et les coordonner

Plusieurs services de transport à la demande (TAD) sont présents sur le territoire et répondent à une demande de la part des habitants du territoire, notamment les publics fragiles. On peut citer : le Transport solidaire de Croix-Rouge Mobilité, le TAD de BLI, le taxi à la demande de Mission Mobilité, le TAD de la Région.

Les cibles de chacun de ses moyens de transport sont différents et répondent à une demande particulière. Il est pertinent aujourd'hui, d'analyser cette offre, de réorienter les services sans les dupliquer pour toucher le plus grand nombre et répondre aux besoins de tous.

Un des besoins exprimé par les citoyens lors des enquêtes est la mise en place d'une navette pour accéder au marché de Louhans, le lundi. Il semble alors pertinent d'étudier les possibilités techniques et financières d'extension du service de TAD BLI aux lundis matin ou de création d'une navette en réinterrogeant le système de TAD actuellement porté par la collectivité.

Échéance

- N – Création des groupes de travail
- N – Campagne de communication
- N+2 – Réinterroger le TAD

Action 2.2 – Manager la mobilité des publics fragiles

Public(s) cible(s)

- Les séniors
- Les jeunes actifs en recherche d'emploi ou en situations précaires
- Les familles monoparentales

Partie(s) prenante(s)

- Mission Mobilité – Services mobilités actifs
- Mission Locale – Emplois des jeunes
- Office du tourisme – Relais mobilité
- Croix Rouge – Services mobilité
- Syndicat Mixte du Pays de la Bresse bourguignonne – Contrat Local de Santé
- BLI – Communication et animation

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) d'animation mobilité durable

Indicateurs de suivi de l'action

- Location de véhicule réalisées par Mission Mobilité
- Nombre d'atelier mobilité réalisé



Action 2.3 – Manager la mobilité des actifs

Contexte et constat

Avec plus de 10 000 emplois sur le territoire, BLI 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'emplois
- Fédérer les entreprises autour de la question de la mobilité de leurs salariés

Description de l'action

Encourager la réalisation de Plans de Mobilités (Inter-)Employeurs auprès des entreprises ou des zones d'activités et de leurs représentants, en lien avec l'action de la Mission Mobilité

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

- Soumettre BLI à la participation au challenge mobilité de la région
- Encourager les entreprises non soumises à la réalisation d'un PDME à mettre en place les pratiques
- 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 et développer l'offre avec la participation des entreprises pour répondre aux besoins de leurs salariés
- Proposer des journées de déplacement collectif à vélo au-delà du challenge mobilité

Échéance

- N : interventions et sensibilisation en entreprises
- N+1 : lancement du premier PDM(I)E

Public(s) cible(s)

- Les salariés du territoire
- Les entreprises du territoire
- Les personnes en insertion professionnelle

Partie(s) prenante(s)

- BLI – Communication et animation
- Mission Mobilité / Bresse Initiative – Réalisation et animation des PDMIE

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité en entreprise – Mission Mobilité

Indicateurs de suivi de l'action

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

CONNECTER LES TERRITOIRES VOISINS, VECTEUR DE DÉPLACEMENT À L'ÉCHELLE DE BLI

Action 3.1 – Créer des transversales vélos pour desservir les territoires voisins

Contexte et constat

BLI est traversée par une voie verte qui relie le Nord de la collectivité à Lons-le-Saunier et Chalon-sur-Saône. Au-delà de la création d'aménagement en rabattement sur cet itinéraire déjà aménagé, il faut travailler la connexion du territoire avec ses autres voisins, notamment sur les pôles à enjeux majeurs comme Saint-Amour et Bourg-en-Bresse.

Objectifs

- Favoriser les déplacements en vélo à plus grande échelle

Description de l'action

Travailler un réseau cyclable à une échelle partenariale

- Travailler en collaboration avec les 4 collectivités du syndicat mixte de la Bresse bourguignonne un réseau cyclable engageant et attractif pour desservir les pôles d'emplois et les pôles touristiques majeurs
- Collaborer avec la Communauté d'Agglomération du Bassin de Bourg-en-Bresse pour relier la Traverse à BLI depuis Saint-Trivier-de-Courtes (01)
- Etudier avec la Communauté de Communes Porte du Jura la mise en place d'un itinéraire cyclable entre Saint-Amour et Cousance en traversant BLI par Joudes, Champagnat et Cuiseaux.

Développer le tourisme à vélo

- Aménager la Seille pour la pratique du vélo : services sur les haltes fluviales de Louhans et Branges et liaison entre les centres-bourgs et la Seille aménagée de Louhans à Cuisery
- Jalonner les boucles touristiques et de loisirs sur le territoire avec les mentions vélos des lieux remarquables
- Renforcer l'accompagnement des professionnels du tourisme dans la labellisation « Accueil Vélo »
- Encourager la pratique du vélo loisir comme levier à la pratique quotidienne : initier des piétonnalisations de centre-bourg les dimanches...

Échéance

- N+1 – Equipement de la Seille pour la pratique du vélo
- N+5 – Maillage complet des itinéraires partenariaux

Public(s) cible(s)

- Habitants du territoire et des EPCI limitrophes
- Touristes

Partie(s) prenante(s)

- EPCI voisins – collaboration sur les études et les aménagements
- BLI – échanges avec les territoires voisins, études des tronçons, accompagnement et communication
- Aménagement de la voirie et jalonnement : par le bloc communal et sa répartition de la compétence
- CD71 – Plan « Tous à Vélo » et mise en place du service « Accueil Vélo »
- Office du tourisme – Information, promotion et animation autour du vélo et de la labellisation « Accueil Vélo »
- Associations – Evènement et promotion autour du vélo loisirs

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) d'animation mobilité durable
- Voir action 1.3 pour les aménagements
- Organisation fête du vélo : 5 à 10k€ - Challenge vélo : 10k€

Indicateurs de suivi de l'action

- Les kilomètres d'aménagements cyclables continus sur la Bresse bourguignonne et ses voisins
- 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
- Le nombre d'évènements créés autour du vélo

Action 3.2 – Accompagner le développement de l'offre TC régionale sur les lignes existantes et vers le sud du territoire

Contexte et constat

Le territoire est partiellement maillé en transport en commun sur sa franche nord mais enclavé sur le sud avec des services aujourd'hui incomplets pour répondre à la demande des différentes typologies d'habitants sur le territoire.

L'évolution du service est alors indispensable pour favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les solutions de transports collectifs.

Objectifs

- Développer et promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle
- Améliorer les conditions d'accès aux services de mobilité et l'efficacité des transports collectifs
- Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux routiers et ferroviaires pour inciter au report modal

Description de l'action

Œuvrer au développement du train

- Construire une structure relais mobilité auprès des commerçants ou de la future médiathèque à proximité de la gare de Louhans suite à la perte de son guichet (vente de billet, renseignement...)
- Accentuer la communication autour du train+vélo
- Echanger avec la Région BFC sur la ligne de TER Bourg-en-Bresse <-> Dijon pour l'augmentation des fréquences de train en arrêt à la gare de Louhans et travailler les horaires en cohérence avec l'offre des Cars Mobigo pour permettre l'intermodalité

Faire évoluer le réseau de transport des cars Mobigo

- Etudier avec la Région BFC la création d'une nouvelle offre en lien avec les entreprises du secteur et le lycée professionnel de Saint-Amour, comme évoqué précédemment :
 - Liaison Louhans <-> Cuiseaux <-> Saint-Amour

- Evolution du matériel roulant pour accueillir les vélos à l'avant des cars et faciliter les déplacements multimodaux
- Echanger avec la Région BFC sur l'évolution des lignes existantes
 - Travailler une offre en soirée et en week-end sur les lignes existantes, notamment pour l'accès aux loisirs sur Chalon-sur-Saône
 - Répondre aux besoins d'intermodalité entre le TER et les Cars en modifiant les horaires pour permettre à minima un aller-retour par jour
 - Optimiser la fréquence des 3 lignes

Échéance

- Future DSP de la Région BFC

Public(s) cible(s)

- Tout public

Partie(s) prenante(s)

- Région BFC - organisation du réseau Mobigo
- SNCF - exploitation de la voie ferrée
- BLI – porteur de discussion partenariale, communication et animation

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité

Indicateurs de suivi de l'action

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

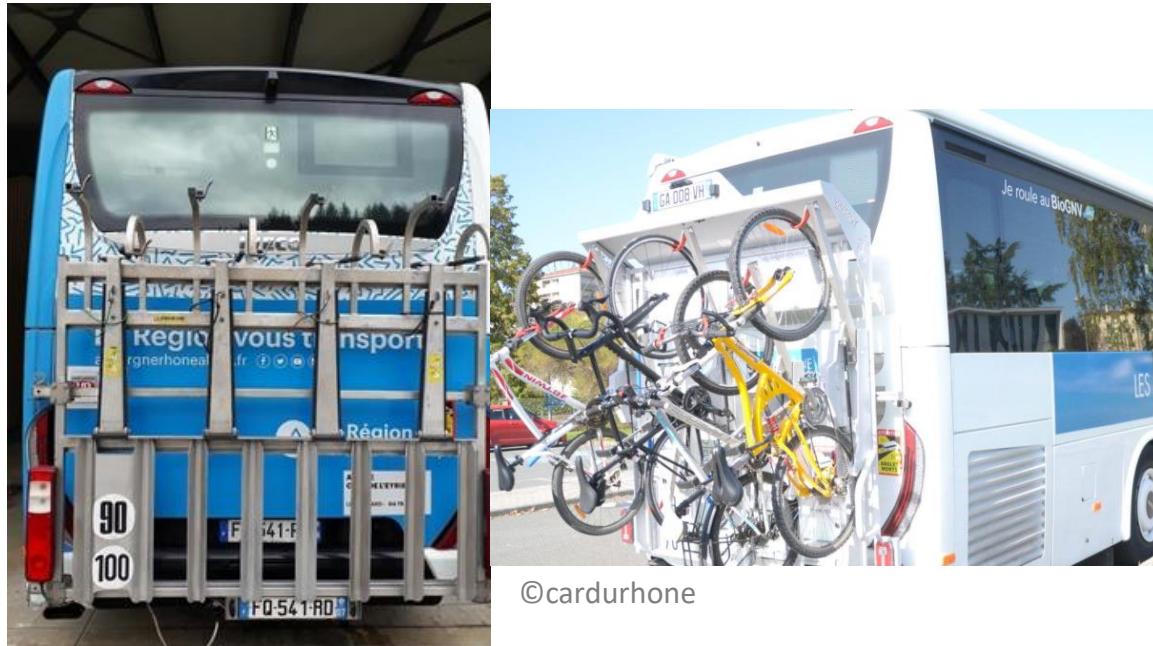
Action 3.2 — Accompagner le développement de l'offre TC régionale sur les lignes existantes et vers le sud du territoire

Exemple de création d'une ligne sur la franche sud : dessert en 14 points d'arrêts le sud du territoire depuis Saint-Amour. Les communes suivantes sont desservies :

- Joudes
- Champagnat
- Cuiseaux
- Dommartin-les-Cuiseaux
- Varennes-Saint-Sauveur
- Sainte-Croix-en-Bresse
- Bruailles
- Louhans

Le parcours de la ligne représente 50 minutes entre Louhans et Saint-Amour. C'est une ligne à imaginer à la fois pour les actifs et les scolaires du territoire avec une desserte en heure de pointe du matin et du soir et une fréquence à midi.

Exemple d'attaches-vélos développés par la région AURA sur ces cars

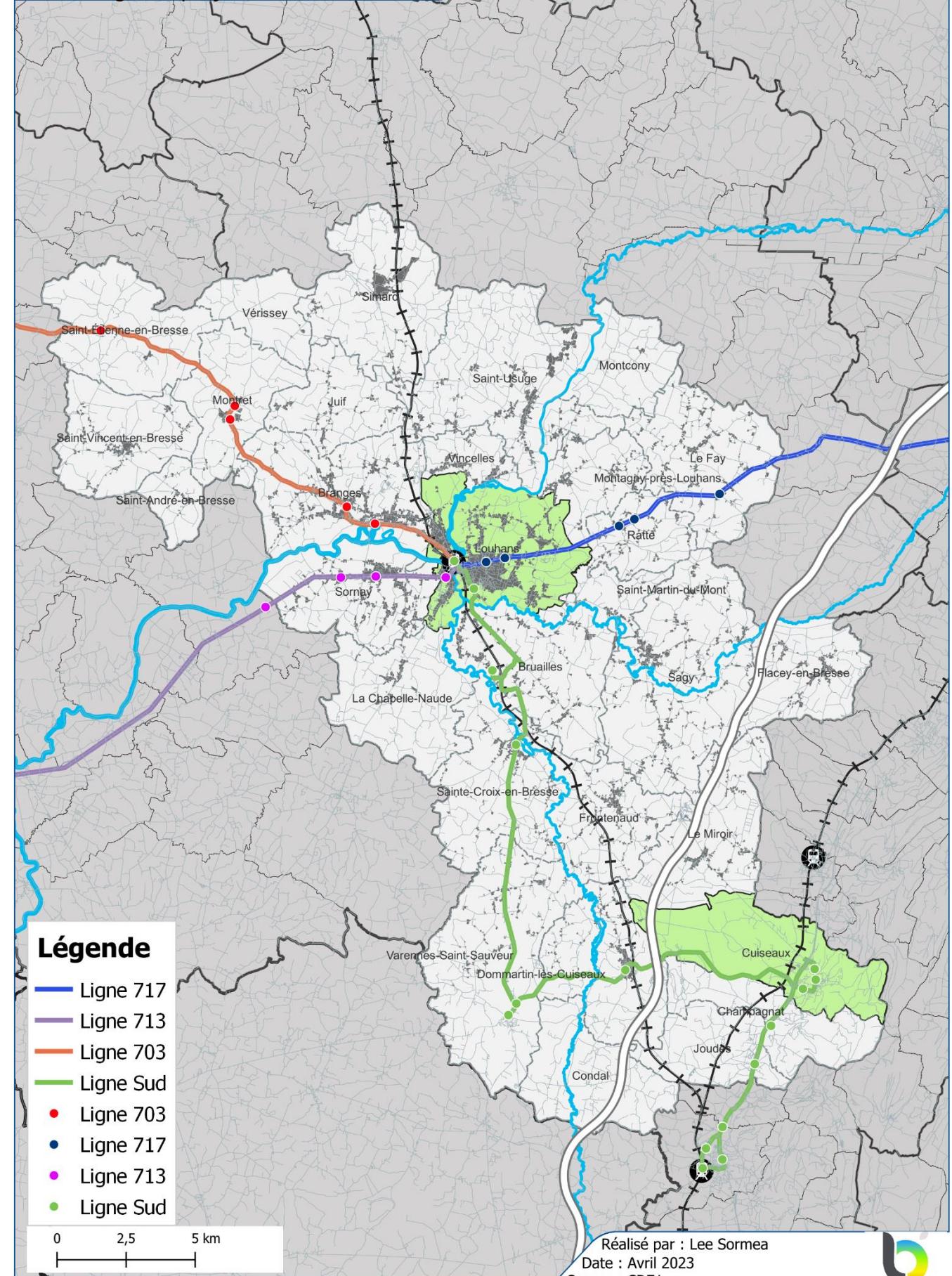


©cardurhone

©Galéo

Plan de Mobilité Simplifié

L'offre Région - projeté



Action 3.3 – Etudier les opportunités d’outils et de services mobilités au profit des habitants et salariés du territoire

Contexte et constat

Le territoire est aujourd’hui en pleine expérimentation des outils et service de mobilité comme tend à le prouver la réalisation du PDMS de BLI. Toutefois, l’opportunité de leur mise en œuvre nécessite de les réfléchir à une échelle multi-partenarial pour aboutir à une synergie de la mobilité entre tous les acteurs.

Objectifs

- Fédérer les entreprises autour de la question de la mobilité de leurs salariés
- Développer de manière vertueuse les déplacements à l’échelle du Pays de la Bresse bourguignonne.

Description de l’action

Etudier la possibilité de centraliser les réflexions autour de la mobilité à l’échelle du bassin de mobilité

La Région a établi la carte des bassins de mobilité sur son ressort territorial. Elle définit celui de BLI en cohérence avec sa position au sein du Pays de la Bresse bourguignonne et des 3 autres EPCI qui le composent. Ainsi, il convient d’avoir à l’esprit la possibilité d’étudier le transfert de compétence mobilité à l’échelle du Syndicat Mixte de la Bresse bourguignonne qui partage déjà plusieurs compétences à l’échelle du Pays : le SCoT, appui à la démarche émergente de PNR, démarche PAT, l’office du tourisme, développement économique, contrat local de santé,...

La coordination des services de mobilités permettrait la simplification de la mise en œuvre des outils, des moyens et des services, avec l’abolissement des frontières administratives des 4 AOM locales d’aujourd’hui et le dialogue à une même échelle de territoire entre les associations porteuses de projets en lien proche ou éloigné de la question de la mobilité (Bresse Initiative, Mission Mobilité, Mission Locale...) et l’AOM.

Créer un groupe de travail avec les entreprises de plus de 10 salariés et leur représentants pour élaborer une ligne de transport urbain

Dans le cadre de la LOM, les EPCI ont la possibilité de lever le versement mobilité pour créer des services et infrastructures pour les salariés des entreprises de plus de 10 salariés. Ce versement mobilité s’accompagne de la mise en œuvre obligatoire d’une ligne de transport urbain, qui se doit de répondre aux besoins des salariés.

C’est pourquoi, dans une logique supra-communautaire et dans une échelle de temps longue, si la levée du versement mobilité devenait effective, un groupe de travail entre l’AOM, Bresse Initiative, Mission Mobilité, Mission Locale et les représentants des zones d’activités/entreprises de plus de 10 salariés pour coconstruire ensemble un transport collectif qui puisse répondre aux besoins de leurs salariés les plus enclavés, de ceux qui souhaitent délaisser la voiture pour des modes de transport plus vertueux ou encore aller chercher de nouveaux salariés auprès des demandeurs d’emplois non motorisés.

Échéance

- N : discussion partenariale entre les 4 EPCI du syndicat mixte de la Bresse bourguignonne

Public(s) cible(s)

- Tout public

Partie(s) prenante(s)

- Syndicat Mixte de la Bresse bourguignonne
- EPCI du Pays de la Bresse bourguignonne
- Bresse Initiative, Mission Locale, Mission Mobilité
- BLI

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité

QUESTIONNER L'AVENIR DE LA VOITURE INDIVIDUELLE ET SA DÉCARBONATION

Action 4.1 – Accompagner et développer la pratique du covoiturage

Contexte et constat

La pratique du covoiturage est peu visible auprès des habitants du territoire mais ressort comme une solution à expérimenter et formaliser selon les requêtes émises par les citoyens lors des enquêtes réalisées auprès de la population. Les initiatives portées par des structures associatives du territoire et la volonté des acteurs à développer la pratique tendent à animer cette thématique.

Objectifs

- Augmenter la pratique et les infrastructures de covoiturage
- Créer l'intermodalité sur les parkings de covoiturage
- Abolir les freins à la pratique du covoiturage par l'accompagnement et la sécurisation du covoiturage spontané

Description de l'action

Animer et relancer la pratique du projet TransiStop porté par le CD71 et la Mission Mobilité

- Aménager au sein des communes et des zones d'activités une place de stationnement dédiée TransiStop ou un point Stop pour matérialiser la pratique et faciliter les points de rendez-vous (carte ci-dessous). Privilégier sur les zones de passage, en sortie de centres-bourgs, sur les pôles générateurs...
- Animer et communiquer sur la pratique au sein des entreprises et auprès des représentants de zones d'activités.
- Travailler à une charte de covoiturage au sein des entreprises

Etudier l'opportunité d'aménagement de parking de covoiturage

L'aménagement de parking de covoiturage sur le territoire est à étudier selon les préconisations du Schéma des aires de covoiturage de Bourgogne Franche Comté pour les catégories : aires complémentaires et aires locales.

- Parking de covoiturage en approche de l'échangeur autoroutier à Le Miroir
- Opportunité sur les départementales (Simard, Varennes-Saint-Sauveur, Cuiseaux, Montret)

- Travailler les parkings de covoiturage dans une logique d'intermodalité en amenant les services, notamment vélo et la mobilité électrique

Communiquer sur la pratique du covoiturage et ses bienfaits

- Création d'un poste de chargé(e) de mobilités durables/actives dans le cadre d'un programme AVELO pour assurer le rôle de management et de communication de la mobilité durable :
 - Communiquer sur le covoiturage entre voisins et créer des communautés locales en appui de la plateforme Mobigo
 - Communiquer les différentes plateformes de covoiturage pour le trajets longues distances : Blablacar, Mobicoop...
 - Communiquer sur la prime covoiturage du Fonds Vert et les plateformes bénéficiaires
 - Développer une culture du covoiturage sur le territoire en impliquant les entreprises (adaptation des horaires des salariés d'un même secteur), les communes (aménagement de place de covoiturage, relais auprès des habitants) et les écoles (éducation des le plus jeunes âges en lien avec les parents)

Échéance

- N – relance du dispositif TransiStop
- N+5 – Maillage du territoire en parking de covoiturage

Public(s) cible(s)

- Actifs et salariés du territoire

Partie(s) prenante(s)

- BLI – pilotage des études d'opportunité de parking et MOA des travaux de création d'aires , animation de communauté locale
- Entreprises et Bresse Initiative – Communication et animation du covoiturage auprès des salariés
- Région BFC – Plateforme de covoiturage Mobigo

Action 4.1 – Accompagner et développer la pratique du covoiturage

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité
- Implantation des points d'arrêts : prévoir entre 500 et 1 000€/place
- Hypothèses de coût d'aménagement de place de parking par catégories d'aires de covoiturage : aire complémentaire – 3 600€/place, aire locale – 3 200€/place

Dispositifs financiers :

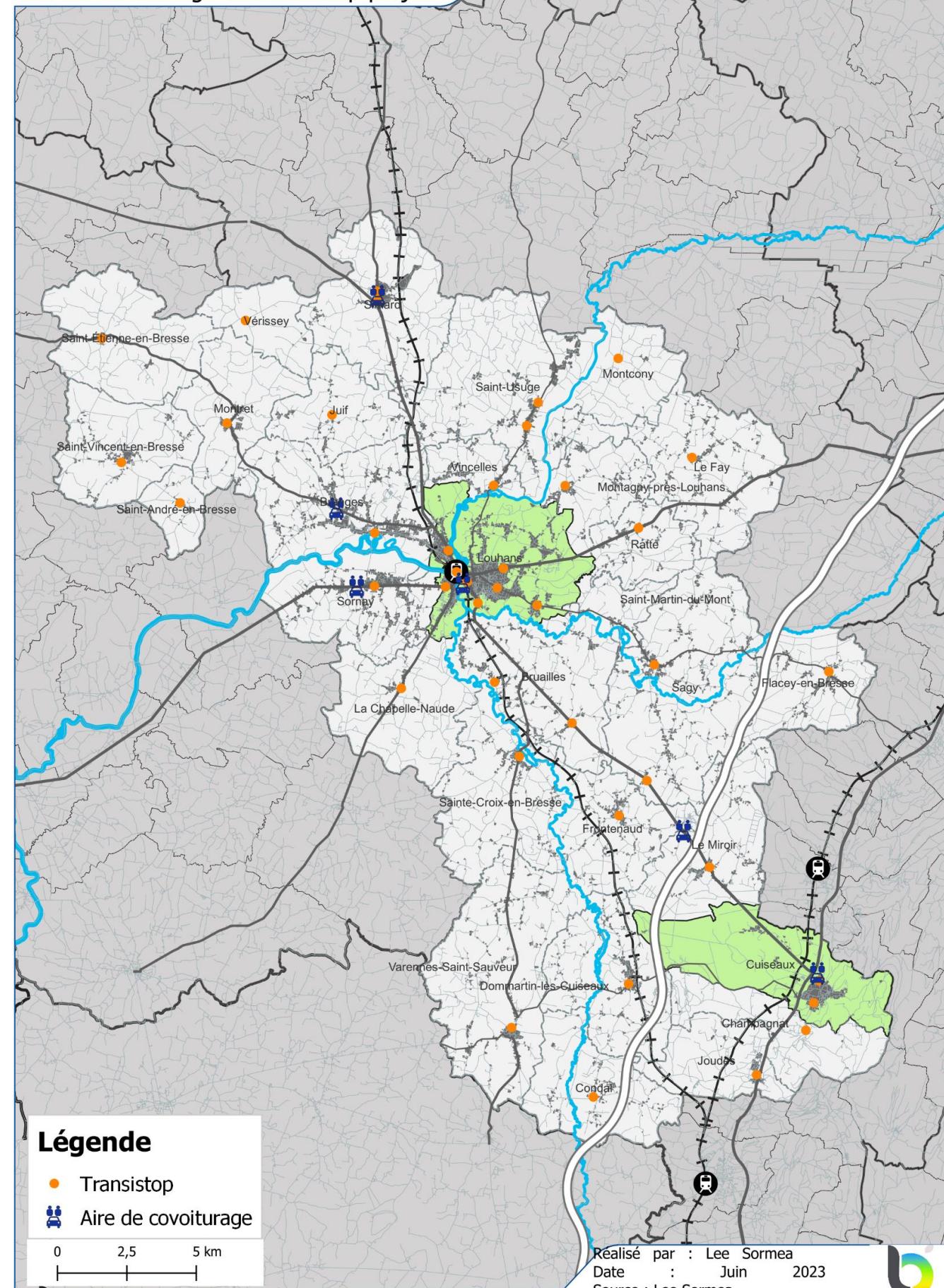
- *Fonds Vert – Axe 3 Développement du covoiturage – subvention sur la réalisation des aires, sur l'ingénierie des actions de communication*

Indicateurs de suivi de l'action

- Taux de remplissage des parkings de covoiturage
- Part modale du covoiturage
- Nombre de communauté de covoiturage créée sur le territoire et d'utilisateur de TransiStop

Plan de Mobilité Simplifié

Aire de covoiturage et TransiStop projeté



Action 4.2 – Développer des services en lien avec le 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 des services en lien avec la pratique du vélo. Le vélo est une thématique fortement sollicitée par les habitants du territoire. C'est également une solution d'accès à la mobilité pour les publics fragiles.

Objectifs

- Augmenter l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail
- Développer l'usage du vélo sur les trajets courts et réduire celui de la voiture
- Faciliter l'usage du vélo à assistance électrique au quotidien en équipant l'espace public

Description de l'action

Mise en place de stationnements sécurisés en centre-bourg

- Développer les arceaux (attaches par cadre) en centre-bourg et à proximité des équipements culturels, sportifs et scolaires, sur des lieux visibles et éclairés pour limiter le risque de vol et vandalisme
- Communiquer sur le programme AVELO (aide financière pour les dispositifs de stationnement) auprès des bénéficiaires (Collectivités, copropriétés privées, bailleurs sociaux, établissements scolaires...)
- Equiper, grâce au fonds FEDER, les parkings, en lien avec les pôles d'équipements du territoire, de borne de recharge vélo et de stationnement couvert sécurisé
- Rappeler les exigences réglementaires et intégrer une politique de stationnement vélo dans les documents d'urbanisme (PLU) et de planification territoriale

Mise en place de petits équipements dédiés au vélo et de structure relais « Accueil Vélo »

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

- Implanter des équipements vélos (consigne sécurisé, station de gonflage, station de réparation,abri...) sur les parkings de covoiturage et à la gare de Louhans.
- Au-delà de l'aspect touristique du label « Accueil Vélo », définir ou créer un réseau de structure porteuse d'équipements, en proximité des lieux touristiques, en centres-bourgs des pôles relais d'équipement, sur les zones d'activités...

Etudier l'opportunité financière de mise en œuvre d'un service de location de vélo en complément des offres existantes

L'office du tourisme et la Mission mobilité propose aujourd'hui des locations de vélo pour des publics ciblés. Pour compléter ces deux services et répondre aux besoins des actifs ou des retraités, un système de location éligible à ces publics est à étudier.

- Mode de gestion à définir : internalisé ou externalisé, lieux de collecte (tiers-lieux uniques, loueur, dépôt sur le territoire...), quotidien et/ou touristique, durée de location et de renouvellement, prix de la location et de la caution, nombre de location éligible par foyer...
- Type de matériel : VAE, vélo cargo, vélo enfant, VTT...
- Nombre de vélos disponibles à la location : expérimentation à prévoir avec une flotte réduite de 10 à 15 vélos, puis en augmentation suivant le retour d'expérience et la demande
- Maintenance et entretien : internalisé ou externalisé (auprès d'un réparateur, une association à visée sociale...)

Etudier l'opportunité de mise en place d'une prime à l'achat VAE

- Définir les modalités : plafond du montant de la subventions - unique, en fonction du type de vélo, caractères sociaux...

Échéance

- N+1 : équipements des centres-bourgs et des centres commerciaux en stationnement et petits équipements
- N : étude d'opportunité de la prime VAE et de la location
- N+2 : mise en place d'un ou des services suivant opportunités

Public(s) cible(s)

- Tout public

Action 4.2 – Développer des services en lien avec le vélo

Partie(s) prenante(s)

- Communes - Recensement et création des stationnements
- BLI - Communication et animation, mise en place des services
- Les entreprises et zones commerciales - Développement de leur parc de stationnement vélo en interne

Moyens à mobiliser

- Coût d'investissement d'un service de location (achat VAE + accessoires) : entre 1 500 et 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 et du nombre de vélo
- Coût d'investissement pour la mise en place d'une prime VAE variable en fonction des modalités choisies peut-être plafonné entre 10 000 à 30 000€ annuel
- Station de réparation entre 500€ pour une borne d'outillage simple et 7k€ pour une station complète avec mobilier urbain, 1,5k€ pour une station de gonflage
- Chargé(e) de mission mobilité

Dispositifs financiers :

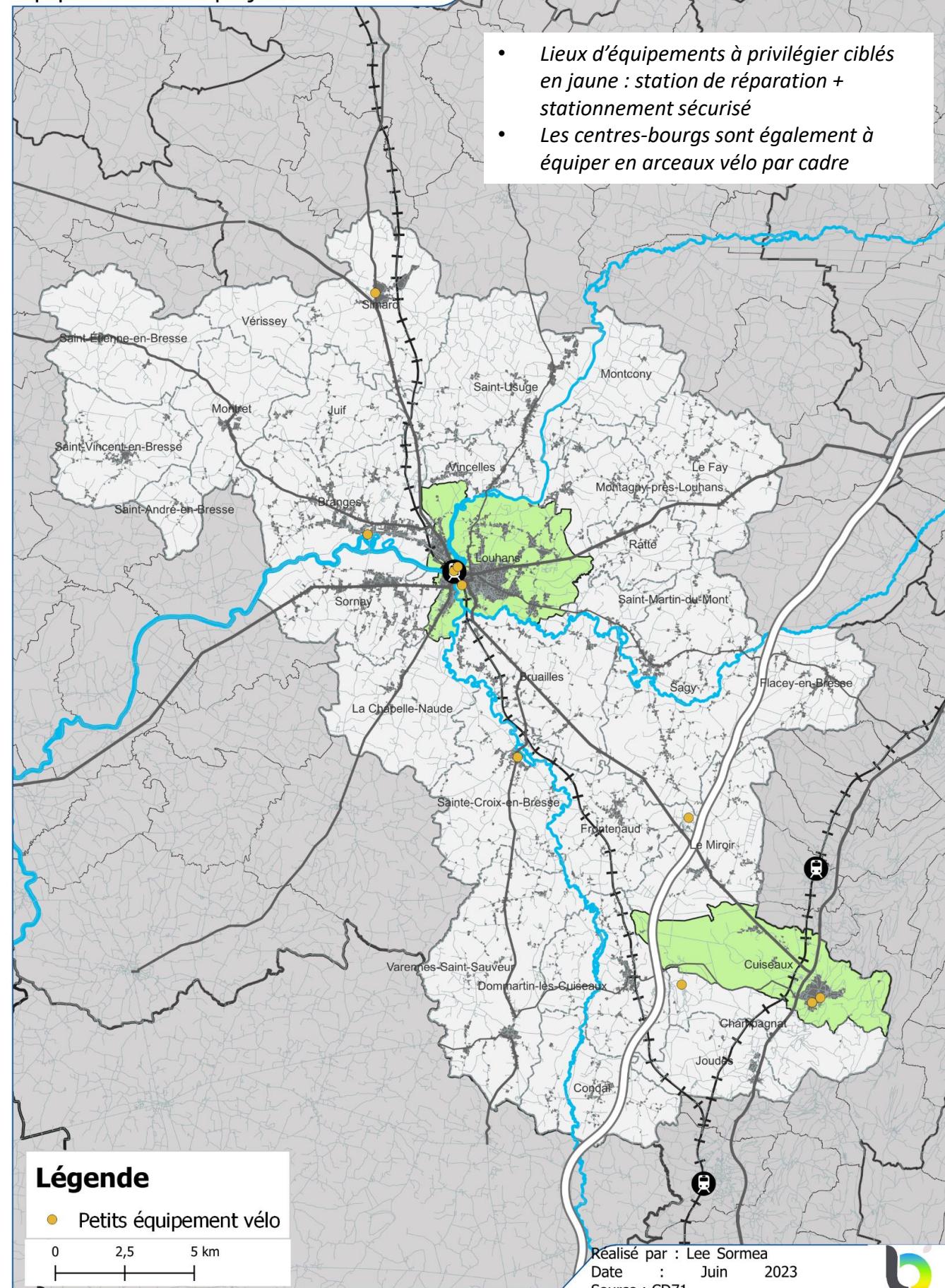
- Tous à vélo – CD71 – Soutien aux travaux d'équipement, de voiries...
- Programme Alvéole + - prestation de conseil pour identifier les lieux et les types optimaux de stationnement et cofinancement de solutions de stationnement
- Programme AVELO de l'ADEME

Indicateurs de suivi de l'action

- Evolution de la part modale vélo dans les déplacements domicile-travail
- Nombre de stationnements créés
- Taux de remplissage des stationnements
- La location : nombre et type de vélos loués sur une année avec une comparaison entre la période hivernale et estivale
- Nombre de primes à l'achat VAE délivrées

Plan de Mobilité Simplifié

Equipements vélos projetés



Action 4.2 – Développer des services en lien avec le 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 stationnement 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.



Action 4.2 – Développer des services en lien avec le 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 dépose

	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.

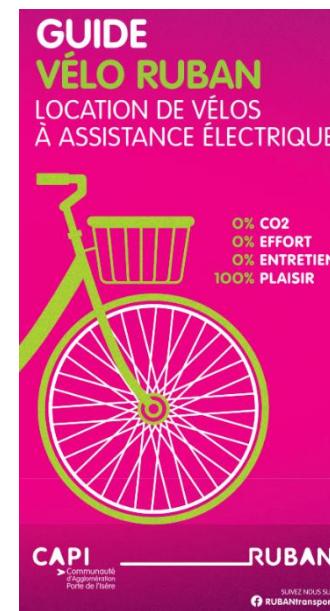
Le service de location de vélo :

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%.



PROGRAMMATION DES ACTIONS

Synthèse des actions

Rôle de BLI

Actions	Sous-actions	Rôle de BLI					Echelle de coût	Pilotage	Coordination	Subvention mobilisable	Action partenariale	MOA envisagée	Action prioritaire	
		N	N+1	N+2	N+3	N+10								
Orientation 1 - Aménager l'espace public et sécuriser les déplacements de tous les publics														
1.1 Travailler l'accessibilité de l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser un diagnostic participatif des itinéraires piétons stratégiques Favoriser la marche à pied, accessible à tous, dans les centres-bourgs et autour de la gare de Louhans Prendre en compte la marche dans les documents d'urbanisme et de planification territoriale 						5k€	X				BLI	X	
								M€	X	X		X		Communes
								-	X			X		Communes / Syndicat Mixte de la Bresse bourguignonne
1.2 Rendre visibles et accessibles les arrêts de cars	<ul style="list-style-type: none"> Rendre accessible les arrêts de cars Accentuer l'information voyageur aux arrêts Equiper la gare de Louhans pour en faire un Pôle d'échanges multimodal 									X		CD71 / Région Communes		
											X			CD71 / BLI / Région Communes
									X	X		X		Commune de Louhans SNCF
1.3 Créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu	<ul style="list-style-type: none"> Développer un réseau cyclable léger pour relier les pôles majeurs générateurs de déplacement Identifier les itinéraires cyclables prioritaires et les aménager suivant la répartition des compétences de chacun Faciliter la pratique au sein des 12 zones de d'activités et avec les centres-bourgs associés Créer une culture vélo partagée 						230 k€	X	X	X	X	CD71 / BLI Communes		
								5 M€	X	X	X	X		CD71 / BLI Communes
								2 M€	X	X	X	X		CD71 / BLI Communes
								30k€	X			X		BLI / CD71
Orientation 2 - Manager et animer la mobilité auprès des différents publics de BLI														
2.1 Manager la mobilité des scolaires	<ul style="list-style-type: none"> Aménager les abords des écoles Expérimenter la mise en place de Pédibus et Vélobus auprès d'établissements et proposer un accompagnement Déployer les animations scolaires Intégrer le programme MOBY pour mieux connaître la mobilité scolaire du territoire 							X	X	X	X	Communes		
								k€	X		X	X		Etablissements scolaire BLI
								k€	X		X			BLI
								k€	X		X			BLI
2.2 Manager la mobilité des publics fragiles	<ul style="list-style-type: none"> Faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite Favoriser l'inclusion des habitants en situation de précarité Garantir la mobilité des personnes âgées Consolider les bilans des différents services de TAD présents sur le territoire et les coordonner 						k€	X	X		X	CD71 / BLI	X	
								k€	X			X		Mission Mobilité
								k€	X	X		X		BLI Communes
		k€	k€	k€	k€	k€		k€	X			X		BLI / Croix Rouge / Région Mission Mobilité
2.3 Manager la mobilité des actifs	<ul style="list-style-type: none"> Encourager la réalisation de Plans de Mobilités (Inter-)Employeurs auprès des entreprises ou des zones d'activités et de leurs représentants, en lien avec l'action de la Mission Mobilité Promouvoir le forfait mobilité durable Campagne de communication sur la mobilité durable au sein des entreprises 						-	X			X	Mission Mobilité / Bresse Initiative / BLI		
								-	X			X		BLI Mission Mobilité Bresse Initiative
								10k€	X			X		Bresse Initiative

Synthèse des actions

Rôle de BLI

Actions	Sous-actions	N	N+1	N+2	N+3	...	N+10	Echelle de coût	Pilotage	Coordination	Subvention mobilisable	Action partenariale	MOA envisagée	Action prioritaire
---------	--------------	---	-----	-----	-----	-----	------	-----------------	----------	--------------	------------------------	---------------------	---------------	--------------------

Orientation 3 - Connecter les territoires voisins, vecteur de déplacement à l'échelle de BLI

3.1	Créer des transversales vélos pour desservir les territoires voisins	- Travailler un réseau cyclable à une échelle partenariale	Groupe de travail avec les EPCI voisins dès 2024					xM€	X	X	X	X	BLI / Communes EPCI Voisins CD71 / CD01 / CD39	
								15k€/ an - Animation	X		X	X	CD71 Office du tourisme du Pays de la Bresse bourguignonne	

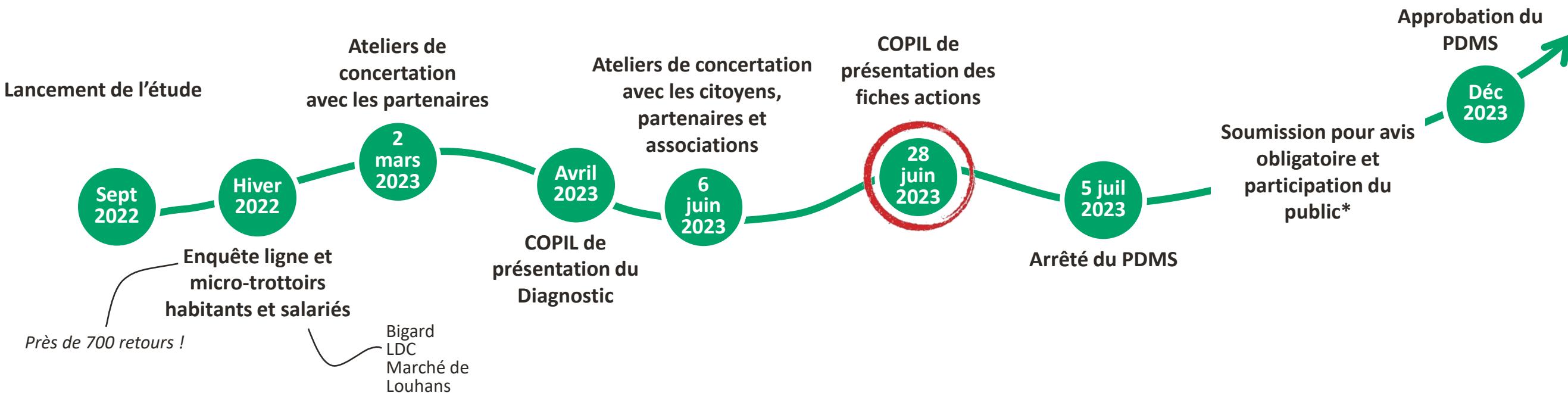
3.2	Accompagner le développement de l'offre TC régionale sur les lignes existantes et vers le sud du territoire	- Œuvrer au développement du train	Discussion partenariale avec la Région dès 2024					-	X			X	SNCF Région Bourgogne Franche Comté Commune de Louhans	X
								-	X			X	Région Bourgogne Franche Comté BLI Bresse Initiative EPCI Voisins	

3.3	Etudier les opportunités d'outils et de services mobilités au profit des habitants et salariés du territoire	- Etudier la possibilité de centraliser les réflexions autour de la mobilité à l'échelle du bassin de mobilité	Discussion partenariale avec le Syndicat Mixte de la Bresse bouguignonne et ses collectivités dès 2024					-	X			X	BLI Syndicat Mixte de Bresse bourguignonne EPCI Voisins	
								-	X			X	BLI Bresse Initiative, Mission Mobilité, Mission Locale et entreprise	

Orientation 4 - Questionner l'avenir de la voiture individuelle et sa décarbonation

4.1	Accompagner et développer la pratique du covoiturage	- Animer et relancer la pratique du projet TransiStop porté par le CD71 et la Mission Mobilité	8k€	7k€				15k€	X			X	BLI CD71 Mission Mobilité Bresse Initiative	X
					50k€	50k€		100k€	X	X	X	X	CD71 / BLI Communes	
			5k€					5k€	X		X		BLI	

4.2	Développer des services en lien avec le vélo	- Mise en place de stationnements sécurisés	10k€	10k€	10k€	10k€	10k€	50k€	X	X	X	X	Communes / BLI / CD71	
					5k€	5k€		10k€	X	X	X	X	Communes / BLI / CD71	
				étude	Lancement - 60 k€	30k€	30k€	75k€	X		X		BLI / Opérateur privé ou public	
				étude	Lancement	15k€	15k€	15k€/an	X		X		BLI	



* 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).