



# Schéma des mobilités du Département de l'Ain



# SOMMAIRE

<b>1. Préambule.....</b>	<b>4</b>
1.1. Le Département de l'Ain, acteur de la transition écologique.....	4
1.2. Contexte réglementaire.....	6
1.3. L'ambition du Schéma des mobilités.....	7
1.4. La démarche.....	8
<b>2. Synthèse du diagnostic .....</b>	<b>11</b>
2.1. Etat des lieux du territoire et des mobilités.....	11
2.1.1. Caractéristiques géographiques et démographiques.....	11
2.1.2. Emploi.....	11
2.1.3. Habitudes de déplacement.....	12
2.2. Bilan des actions du Département en matière de mobilité.....	15
2.2.1. Actions en faveur du report modal.....	15
2.2.2. Politique de sécurité routière.....	16
2.2.3. Gestion du patrimoine routier.....	17
2.2.4. Protection de l'environnement.....	21
2.3. Bilan de la concertation avec les partenaires.....	23
2.3.1. Principaux enjeux mobilité des EPCI.....	23
2.3.2. Principaux enjeux mobilité des départements voisins.....	28
2.3.3. Principaux enjeux mobilité des partenaires du CD01.....	29
2.3.4. Synthèse des retours sur l'action du Département.....	31
<b>3. Les orientations du schéma des mobilités.....</b>	<b>33</b>
<b>4. Fiches actions détaillées.....</b>	<b>36</b>
Liste des fiches actions.....	36
Structure des fiches actions.....	37
Orientation 1 : Contribuer à la transition écologique en intégrant mieux à notre réseau les autres formes de mobilité.....	38
Action 1.1. : Intégrer la réflexion des besoins d'aménagements pour les modes actifs dès la phase amont des études des projets routiers.....	40
Action 1.2 : Développer le portage des projets en faveur des modes actifs en maîtrise d'ouvrage départementale directe.....	41
Action 1.3 : Renforcer le rôle de coordination du Département pour les aménagements en faveur des modes actifs.....	43
Action 1.4 : Renforcer le suivi des projets à forts enjeux en termes de mobilité.....	44
Action 1.5 : Soutenir le développement des transports en commun sur le territoire.....	45

Action 1.6 : Inciter à un usage raisonné de la voiture .....	47
Action 1.7 : Assurer une mobilité plus solidaire .....	48
Orientation 2 : Maintenir les chaussées en bon état.....	50
Action 2.1 : Maintenir les chaussées en bon état en maîtrisant les coûts .....	51
Orientation 3 : Adopter des techniques routières plus respectueuses de l'environnement .....	52
Action 3.1 : Poursuivre et déployer les techniques alternatives de revêtement routier .....	53
Action 3.2 : Expérimenter de nouvelles techniques d'entretien des dépendances.....	55
Action 3.3 : Maintenir une viabilité hivernale performante en optimisant les ressources.....	57
Orientation 4 : Sécuriser le réseau routier départemental, en particulier ouvrages d'art et routes soumises à risques de chute de rochers.....	58
Action 4.1 : Sécuriser les itinéraires .....	59
Action 4.2 : Sensibiliser au risque routier et au partage de la route.....	61
Action 4.3 : Maintenir le patrimoine d'ouvrages d'art .....	62
Action 4.4 : Gérer les aléas de chutes de rochers (préventif et curatif).....	64
Orientation 5 : Mieux gérer et traiter les nuisances liées au trafic routier .....	65
Action 5.1 : Maîtriser les flux poids lourds (PL) .....	66
Action 5.2 : Limiter les nuisances sonores liées au trafic .....	67
Orientation 6 : Porter les projets d'aménagement stratégiques et prioritaires pour le Département.....	68
Action 6.1 : Porter les projets à fort enjeu à l'échelle départementale .....	69
<b>5. Programmation pluriannuelle .....</b>	<b>74</b>
<b>6. Annexes .....</b>	<b>75</b>
6.1. Carte 1 : Routes et ouvrages d'art .....	76
6.2. Carte 2 : Projets cyclables.....	77
6.3. Carte 3 : Projets liés aux transports en commun .....	78
6.4. Carte 4 : Intermodalité .....	79
6.5. Carte 5 : IRVE rapides recensées par le SIEA .....	80
6.6. Carte 6 : IRVE normales et semi rapides recensées par le SIEA .....	81



# 1. PREAMBULE

## 1.1. Le Département de l'Ain, acteur de la transition écologique

La prise de conscience collective de **l'urgence climatique, écologique et sanitaire** a conduit les élus du Département de l'Ain à engager, ces dernières années, de nombreuses actions en faveur du développement durable.

La transition écologique, qui se définit comme « *une évolution vers un nouveau modèle économique et social, un modèle de développement durable qui renouvelle nos façons de consommer, de produire, de travailler, de vivre ensemble pour répondre aux grands enjeux environnementaux, ceux du changement climatique, de la rareté des ressources, de la perte accélérée de la biodiversité et de la multiplication des risques sanitaires environnementaux* », vise à englober l'ensemble des enjeux qui se déclinent en différentes thématiques (transition énergétique, transition industrielle, transition agro-alimentaire, etc...).

L'objectif, pour le Département, est de mettre en adéquation l'ensemble de ses champs d'intervention et de ses compétences avec les enjeux de la transition écologique.

Depuis de nombreuses années, le Département s'engage sur les questions environnementales. Plusieurs cadres d'actions et documents stratégiques ont été définis et guident l'action du Département dans le domaine de l'environnement :

- 2007 : 1<sup>ère</sup> politique de développement durable
- 2009 : 1<sup>er</sup> diagnostic des émissions de gaz à effet de serre
- 2012 : 1<sup>er</sup> agenda 21 (300 actions), ainsi que pour l'interne, un Plan d'administration éco-responsable
- 2013 : Adoption d'un plan climat-énergie territorial (PCET), volet « climat énergie » de l'Agenda 21.
- 2014 : Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles
- 2016 : **Agenda 21** « 2<sup>ème</sup> génération » avec 60 actions et 4 enjeux stratégiques :
  - o Développer un territoire, une économie et une politique touristique durable
  - o Préserver les ressources naturelles et les paysages
  - o Agir pour les solidarités en matière sociale, culturelle et sportive
  - o Développer l'exemplarité de la collectivité départementale
- 2016/2021 : **Plan nature puis en 2022 « politique Nature et Biodiversité »**
- 2017 : présentation du deuxième bilan des émissions de GES (données 2015)
- 2017/2021 : **Plan « Sports de Nature »**
- 2017/2021 : **Plan vélo**
- 2021 : 3<sup>ème</sup> Bilan des émissions de gaz à effet de serre (données 2019)
- 2021 – 2025 : **Plan de rénovation énergétique des collèges**
- 2021-2028 : Préserver la ressource naturelle, au travers notamment du programme d'actions pour la **filière bois (2022-2025)** et du plan d'action « **L'eau de l'Ain** »
- 2023/2028 : **Stratégie « Ain terre de Vélo »**
- 2023 : **Evaluation environnementale du budget (ou « budget vert »)**. Cet outil contribuera à l'élaboration de notre trajectoire vertueuse en matière de prise en compte de l'environnement et de lutte contre le changement climatique.
- **Livres blancs successifs « bois » » et « pisciculture »**, qui intègrent de plus en plus, le volet « changement climatique ».



Afin de consolider sa dynamique dans le domaine de la transition énergétique, le Département a initié et a été acteur de la création de **2 outils opérationnels** :

- **La SEM LEA (Société d'économie mixte Les Energies de l'Ain)** afin de démultiplier les projets territoriaux d'énergies renouvelables,
- **L'Agence Locale de l'Energie et du Climat 01 (ALEC 01)** sur laquelle le Département s'est appuyé pour mettre en œuvre une structuration départementale de déploiement du service public de la performance énergétique de l'habitat (SPPEH), mutualisé sur la totalité du territoire aindinois et en 2024, le portage d'un « Contrat de Chaleur Renouvelable ».

Enfin, en plus des 40 sites naturels emblématiques labellisés Espace Naturel Sensible (ENS) du Département de l'Ain, plusieurs labels nationaux et internationaux reconnaissent la responsabilité particulière du Département dans le domaine de la biodiversité et de l'eau : 5 rivières aindinoises sont labellisées « **Rivières Sauvages** » et la Dombes a rejoint récemment le cercle international prestigieux des territoires « **Ramsar** », référencés zones humides d'importance internationale.

Le Département s'est donc engagé de longue date dans la prise en compte de ces enjeux, mais il convient désormais de donner un cadre global et cohérent pour synthétiser et amplifier toutes les actions menées au service d'une trajectoire dument identifiée. La finalité de cette démarche est d'atteindre collectivement les objectifs fixés au niveau national à horizon 2030 puis 2050.

Aujourd'hui, la transition écologique, au même titre notamment que la transition numérique et la gestion des relations à l'usager, constitue **un des 4 chantiers d'accompagnement du projet d'administration 2022-2028 du Département « Pour un service public de référence »**. Cette transition est pensée et déployée de manière choisie, en adéquation avec les missions et l'ambition portées par le Département, afin de doter la collectivité d'objectifs quantifiés au titre de la transition énergétique et environnementale.

Ainsi, le Département a mandaté le **CEREMA** (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), afin qu'il l'accompagne dans la mise en place d'une stratégie départementale de transition écologique. Cette mission d'ampleur qui mobilise tous les élus et tous les services de la collectivité consiste à définir une stratégie « chapeau » qui prenne en compte les politiques sectorielles et les équipes par :

- 1) La consolidation du diagnostic,
- 2) L'identification des grands enjeux majeurs à l'échelle du mandat, déclinés dans un plan d'action opérationnel,
- 3) La représentation d'une trajectoire à horizon 2030 ou 2050.

Le **secteur des déplacements**, plus gros émetteur de gaz à effet de serre, est un enjeu très important, d'autant plus sur le territoire de l'Ain, territoire à l'économie très dynamique, qui attire plus de **6000 nouveaux habitants par an** et combine les défis des secteurs ruraux et des secteurs péri-urbains.

L'élaboration du Schéma des Mobilités du Département de l'Ain s'inscrit pleinement dans cette démarche et traduit la politique volontariste des élus d'amplifier aussi leur action dans le domaine des mobilités et des infrastructures routières. Il est l'occasion de valoriser toutes les actions déjà engagées et de faire évoluer notre politique routière vers une politique des mobilités.

Et pour se donner les moyens de son ambition, le Département s'est réorganisé au 1<sup>er</sup> janvier 2024 dans le cadre de la phase 2 de son projet d'administration, en créant une **Direction Générale Adjointe de la Transition Ecologique**, qui regroupe la direction des Mobilités, la direction de l'Eau et de l'Environnement, la direction des Bâtiments et la direction du Support à l'Organisation des Services. **La direction des Mobilités** (ex-direction des Routes) voit la création d'un pôle **Mobilités et Stratégie**, qui portera les dossiers et projets de mobilités pour la collectivité. En termes de moyens humains, trois postes de chargés de mission mobilités sont créés autour du responsable de pôle.

## 1.2. Contexte réglementaire

En 2015, la **loi Nôtre** a transféré aux Régions les services des lignes régulières de transport en commun et de transports scolaires. Le Département reste néanmoins un acteur majeur en matière de mobilité, du fait de sa compétence sur le réseau routier départemental, patrimoine support des flux de mobilité.

En 2016, la **Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages** a pour ambition de protéger et de valoriser notre patrimoine naturel. Certaines mesures ont un impact sur la gestion des infrastructures routières :

- Préservation et restauration des trames vertes et bleues et les continuités écologiques notamment en préservant la perméabilité des infrastructures,
- Application des nouveaux dispositifs en faveur de la protection des alignements d'arbres le long des voies de communication,
- Application de la séquence « éviter les atteintes à la biodiversité, à défaut les réduire et, en dernier recours, compenser les impacts résiduels » (éviter-réduire-compenser) pour répondre à la perte de biodiversité.

En 2017 (1<sup>er</sup> janvier), est entrée en vigueur l'interdiction pour les collectivités d'utiliser des pesticides chimiques de synthèse pour l'entretien des espaces verts et de la voirie (**loi LABBE** de 2014).

En 2019, la **Loi d'Orientation des Mobilités (loi LOM)** a favorisé la prise de compétences en matière de mobilité par les collectivités locales (avec la possibilité de devenir Autorité Organisatrice des Mobilités) et a mis en lumière des **objectifs nationaux** qui impliquent l'action coordonnée de l'ensemble des acteurs, dont le Département :

- Réduction de 37.5% des émissions de CO2 liées au transport
- Fin de vente des véhicules thermiques en 2040 (avancé à 2035 par le Parlement Européen)
- 13.4 Md € d'investissements sur les transports collectifs du quotidien, avec les  $\frac{3}{4}$  consacrés au ferroviaire
- Triplement de la part modale du vélo à échéance 2024
- 7 Millions de points de recharge publics et privés pour les véhicules électriques à horizon 2030.

## 1.3. L'ambition du Schéma des mobilités

En lien avec ces objectifs nationaux, le Département de l'Ain s'est lancé dans la rédaction de son **schéma des mobilités**, visant à se doter d'une **vision stratégique à 20 ans**, véritable feuille de route pour orienter et prioriser son action suivant 3 objectifs :

- Favoriser la mobilité
- Développer le territoire
- Inventer la route de demain en diversifiant son usage

en tenant compte des **enjeux de « cœur de métier »** (entretien et exploitation du patrimoine, préservation des ouvrages d'art, sécurité routière, environnement...) et des **enjeux de développement de la multimodalité et de transition écologique**.

Document ambitieux, articulé autour de mesures concrètes, le schéma des mobilités explore les modalités de fiabilisation et d'adaptation du système actuel, vise à encourager de nouvelles solutions de déplacement et incite la promotion de techniques innovantes d'entretien et de construction routières, notamment afin de préserver au mieux l'environnement et les ressources naturelles.

Outre l'approche « cœur de métier » d'évolution des infrastructures, le schéma nous engage dans une démarche valorisant les usages de notre réseau routier et l'inventivité, afin d'apporter des réponses multiples aux défis de la mobilité. Il a vocation à positionner l'Ain dans les grands enjeux de la mobilité et constitue un outil d'aide à la décision de nos élus, au travers notamment de fiches thématiques pragmatiques.

Ce schéma est bâti **en cohérence avec les autres stratégies** portées par le Département. Il permet également d'inscrire les priorités de la collectivité en complémentarité de celles des autres acteurs des mobilités. En vertu du cadre législatif et réglementaire, le Département pourra donc être tour à tour pilote, partenaire, incitateur ou coordonnateur.

Ce document cadre sera évalué afin d'ajuster si besoin la stratégie en fonction de l'évolution du contexte et de l'enrichir avec de nouvelles actions ou de nouveaux projets.

## 1.4. La démarche



### Une approche transversale au sein de la Collectivité

Impulsée par les élus Départementaux, l'élaboration du Schéma des Mobilités est portée par la Direction des Mobilités (anciennement Direction des Routes), au sein de la Direction Générale Adjointe à la Transition Ecologique (DGATE).

Le Schéma des Mobilités aborde des thématiques très diverses qui couvrent les différentes missions du Département, non seulement les missions relatives aux routes et aux mobilités, mais aussi les missions liées à la Solidarité, aux Collèges, à la préservation de l'environnement et au Développement des Territoires.

Les élus départementaux et les différentes Directions concernées ont participé à l'élaboration du schéma, à travers :

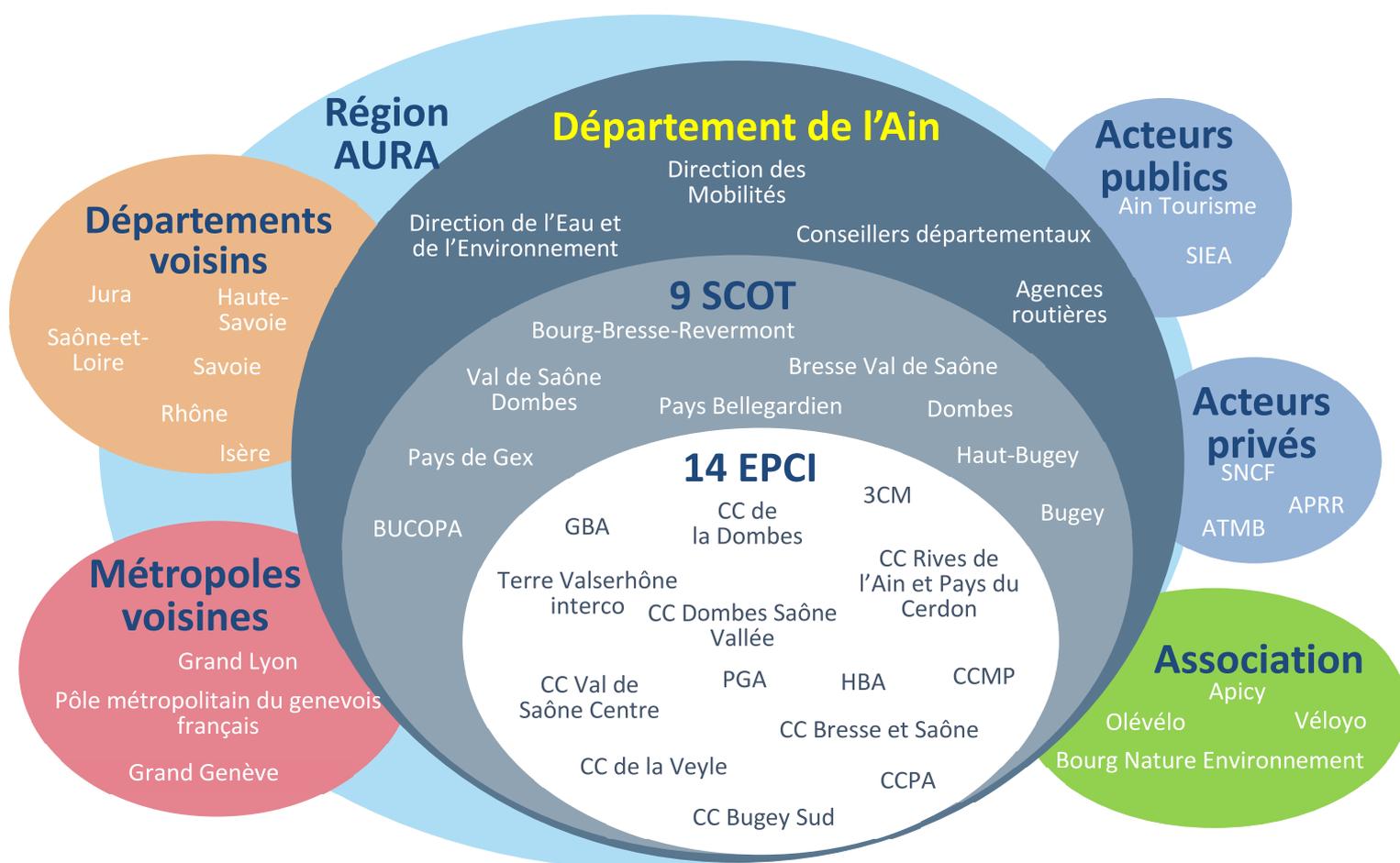
- **Des entretiens avec les conseillers départementaux :**  
Ces entretiens ont permis de recueillir l'avis des conseillers départements sur les besoins et les priorités en matière de mobilités sur leurs cantons. Les entretiens ont été réalisés par petits groupes de cantons voisins, en se rapprochant de la logique des territoires de SCOT. Certains conseillers ont également participé aux entretiens avec les EPCI (voir page suivante).
- **Un travail de concertation interne entre :**
  - La **DGA Transition écologique** en premier lieu, au travers de la **Direction des Mobilités** mais aussi de la **Direction de l'Eau et de l'Environnement** qui a été associée pour échanger sur la Stratégie Ain Terre de vélo et sur la gestion des impacts environnementaux des activités routières.
  - La **DGA Solidarité (MDPH, Direction de la Cohésion et du Développement Social) ainsi que le chargé de mission handicap** ont été concertés dans le cadre de l'élaboration de la fiche action propre à la mobilité solidaire,
  - La **DGA Finances et territoires**, au travers de la **Direction des politiques territoriales**, a été interrogée sur les aides financières accordées aux EPCI dans le cadre des Pactes de territoire pour des aménagements en faveur de la transition écologique (bornes de recharge électrique, parkings de covoiturage) ou encore pour des stationnements PL.
- **5 groupes de travail thématiques :**  
Organisés fin mars – début avril 2023, ces groupes de travail ont réuni des agents de la Direction des Mobilités et de la Direction de l'Eau et de l'Environnement pour échanger sur le contenu des fiches actions :
  - Groupe de travail techniques routières,
  - Groupe de travail OA et chutes de rochers,
  - Groupe de travail sécurisation linéaires et intersections,
  - Groupe de travail présentation des projets stratégiques,
  - Groupe de travail modes actifs.

Les agents ont également été associés pour la relecture des fiches actions complétées à l'issue des groupes de travail.



## Une démarche partenariale à l'écoute des besoins du territoire

Dès la phase diagnostic, le Département a tenu à associer largement les partenaires concernés par la mobilité, notamment la Région, les EPCI, les communes, les départements voisins, les services de l'Etat, les acteurs économiques et associatifs du territoire. La mise en place d'un comité de pilotage, composé de tous les partenaires cités ci-dessous, a permis d'assurer la gouvernance de cette démarche et de partager les enjeux de mobilité sur le territoire.



- **3 COPIIL avec l'ensemble des partenaires**
- Entre novembre 2021 et juin 2022 :
  - ✓ **11 entretiens avec les conseillers départementaux**
  - ✓ **34 entretiens avec les EPCI et les partenaires :**

- Région
- Départements voisins
- 14 EPCI de l'Ain
- 9 SCOT
- Grand Genève
- Métropole de Lyon
- Acteurs privés : SNCF, APRR, ATMB
- Acteurs publics : SIEA, Ain Tourisme

Ils ont mené à des échanges très riches sur les thématiques suivantes :

- Enjeux et projets du territoire liés à la mobilité durable
  - Points sensibles du réseau routier
  - Retour qualitatif sur l'action du Département
  - Recensement des projets structurants et prioritaires (cf cartes p68)
- **Une réunion de concertation avec les associations cyclistes** en février 2024



### Un accent mis sur la transition écologique

La prise en compte des enjeux environnementaux imprègne les différentes actions du schéma des mobilités, en cohérence avec l'ensemble des politiques du Département tournées vers le développement durable.

La transition écologique est prise en compte de manière multiple :

- Respect des réglementations environnementales dans l'ensemble des opérations du Département,
- Réduction de l'impact environnemental des travaux routiers et activités d'entretien, en ajustant les niveaux de service et les techniques,
- Incitation à la diminution des nuisances liées au trafic routier,
- Priorité au développement des alternatives à la voiture solo,
- Restauration de continuités écologiques par la réalisation d'aménagements pour certaines infrastructures, éco-pont, crapauducs...



### ... et le développement des modes actifs

Le schéma des mobilités prend en compte l'enjeu de développement des modes actifs, en lien avec la **Stratégie Ain Terre de Vélo 2023-2028** et les schémas directeurs cyclables existants ou en cours des différents EPCI. Cette thématique est notamment présente au cœur des actions 1.1 à 1.3 du schéma, mais également déclinée comme fil conducteur dans les autres actions.



### Une évaluation du Schéma dans les 5 ans

Le Schéma des mobilités fera l'objet d'une évaluation dans les 5 ans, afin de dresser un premier bilan d'avancement des différentes actions. Des indicateurs ont été définis dans chaque fiche action pour aider à évaluer l'efficacité de l'action au regard des objectifs poursuivis. Ce bilan dans 5 ans au plus tard sera aussi l'occasion d'ajuster, si besoin, la stratégie et d'enrichir le schéma de nouvelles actions ou de nouveaux projets.

## 2. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

### 2.1. Etat des lieux du territoire et des mobilités

#### 2.1.1. Caractéristiques géographiques et démographiques

Le territoire présente une géographie contrastée qui impacte l'urbanisation et les conditions de mobilité :

- Secteurs de plaine avec une urbanisation multipolaire et de longues distances à parcourir,
- Secteurs de montagne, confrontés de surcroît à des problématiques de désenclavement et de viabilité hivernale,
- Franchissement des fleuves qui limitent les points de passage

Le territoire est très attractif avec des besoins de déplacement croissants :

- 653 000 habitants en 2019, **+0.9% par an** depuis 2013 (+6000 hab/an), soit une croissance plus forte que la moyenne nationale (+0.4%) et AURA (+0.6%)
- Une population très répartie sur le territoire : 2/3 de la population vit dans une commune inférieure à 5 000 habitants
- Des pôles de moins de 50 000 habitants : Bourg-en-Bresse, Oyonnax, Ambérieu-en-Bugey
- Les pôles voisins de Mâcon (76 000 habitants), Villefranche (36 700 habitants), Chambéry (59 700 habitants) ...
- Influence majeure de deux pôles métropolitains : Lyon qui booste la démographie du Sud-Ouest du département, notamment sur la CC Dombes-Saône-Vallée (+1.4%/an), la Plaine de l'Ain, la Côtière, et Genève qui entraîne une forte croissance dans le Pays de Gex (+2.3%/an)

#### 2.1.2. Emploi

Le département de l'Ain est un bassin économique très dynamique qui génère d'importants déplacements quotidiens :

- Taux de chômage de 5.4% (T1-2022) plus faible que la moyenne nationale (7.3%)
- 1/3 des actifs travaillent à l'extérieur du Département (Lyon, Genève, Mâcon...)
- 21% des emplois dans le domaine industriel, avec des pôles majeurs qui attirent à la fois des extérieurs et des locaux (Plastic Vallée, PIPA, filière des matériels de transport, filière bois, centrales EDF du Bugey)
- Les activités industrielles sont localisées en dehors des villes pour faciliter l'accès PL et restent souvent peu accessibles autrement qu'en voiture

L'Ain est aussi un secteur en pleine croissance d'un point de vue touristique avec des besoins de mobilité propres :

- Développement tourné vers le tourisme local, le patrimoine et les sports de pleine nature
- Des sites isolés peu accessibles autrement qu'en voiture (stations de ski, Parc des Oiseaux, Cité médiévale de Pérouges, Dinoplagne, Cuivrierie de Cerdon...)

## 2.1.3. Habitudes de déplacement

### Evolution des trafics tous véhicules

Sur 10 ans (Comparaison entre la moyenne 2005-2009 et 2015-2019 suivant les comptages disponibles), le trafic tous véhicules augmente plus vite que la démographie. Plus de 20% d'augmentation sur de nombreux axes structurants et de liaison :

- **Pays de Gex** : D35a (+113%), D35 (+82%), D884 (+52%), D984 (+48%), D984C (41%) ...
- **Val de Saône** : D131 Pont de Jassans-Riottier (+52%), D17 Pont de Belleville (+34%), D904 Pont de Frans (+25%), D933 (+21%), D66 (+22%), et sur des axes secondaires...
- **Bourg** : D117a (+128%), D975 (+24%), D996 (+23%), D1083 (+21%) ...
- **Plaine de l'Ain** : D1084 (+58% à Pont d'Ain, +24% entre Meximieux et Leyment), D124 accès au PIPA (+32%), D22A (+76%), D20 Pont de Loyettes (+48%), D77E sortie Château-Gaillard (+33%), ...

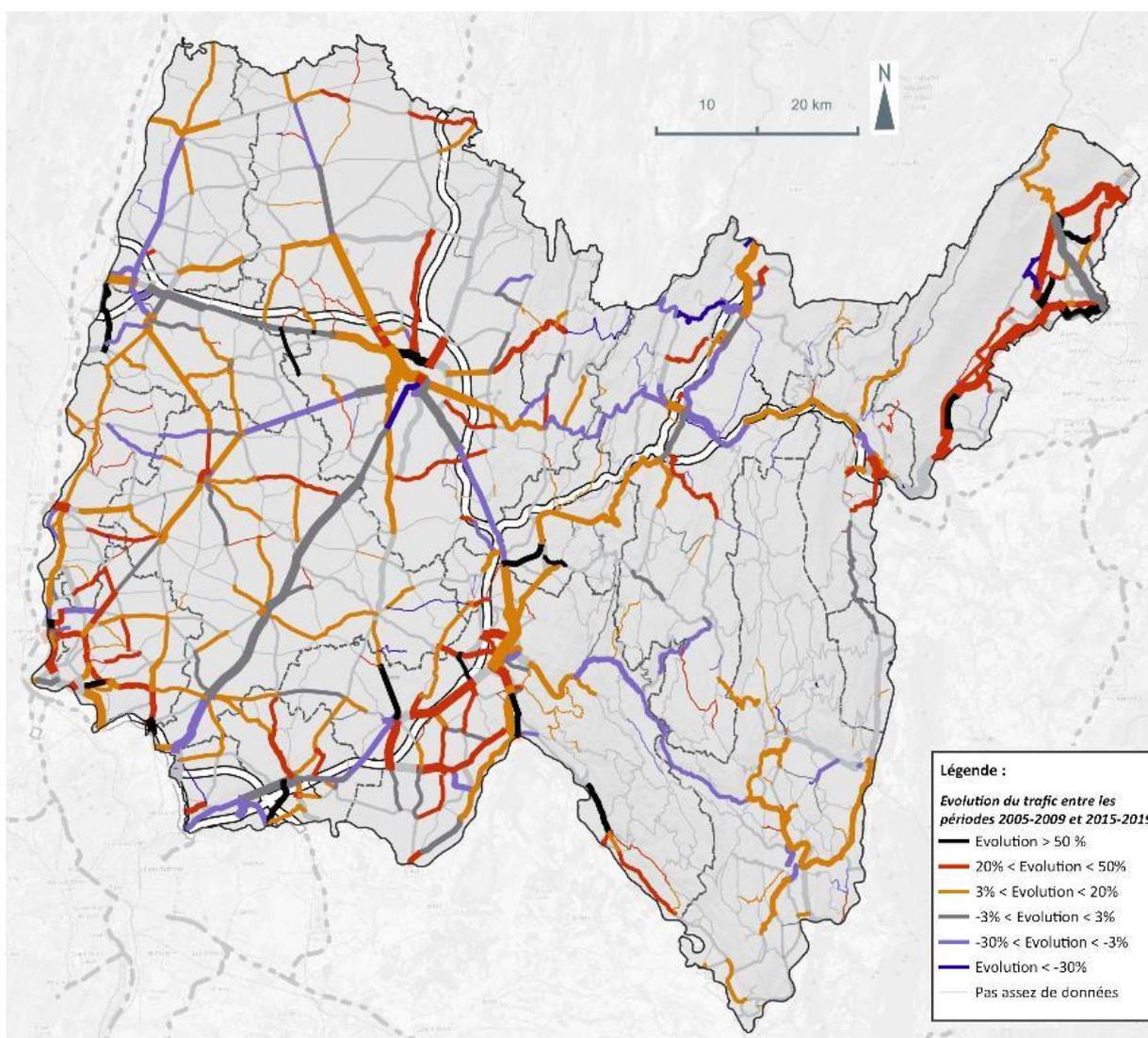


Figure 1: Evolution du trafic entre 2005-2009 et 2015-2019

## Evolution des trafics PL

Sur 10 ans (Comparaison entre la moyenne 2005-2009 et 2015-2019 suivant comptages disponibles), des évolutions contrastées du **trafic PL**, avec des baisses constatées par endroits mais également de fortes augmentations sur certains axes, dont les évolutions semblent être moins significatives depuis la période Covid, notamment :

- **Pays de Gex** : D884 (+42%), D984C (+71%)
- **Bourg** : D117A (+109%), D117 (+51%),
- **Plaine de l'Ain** : D124 accès PIPA (+38%), D77E sortie Château Gaillard (+34%), D20 Pont de Loyettes (+25%)

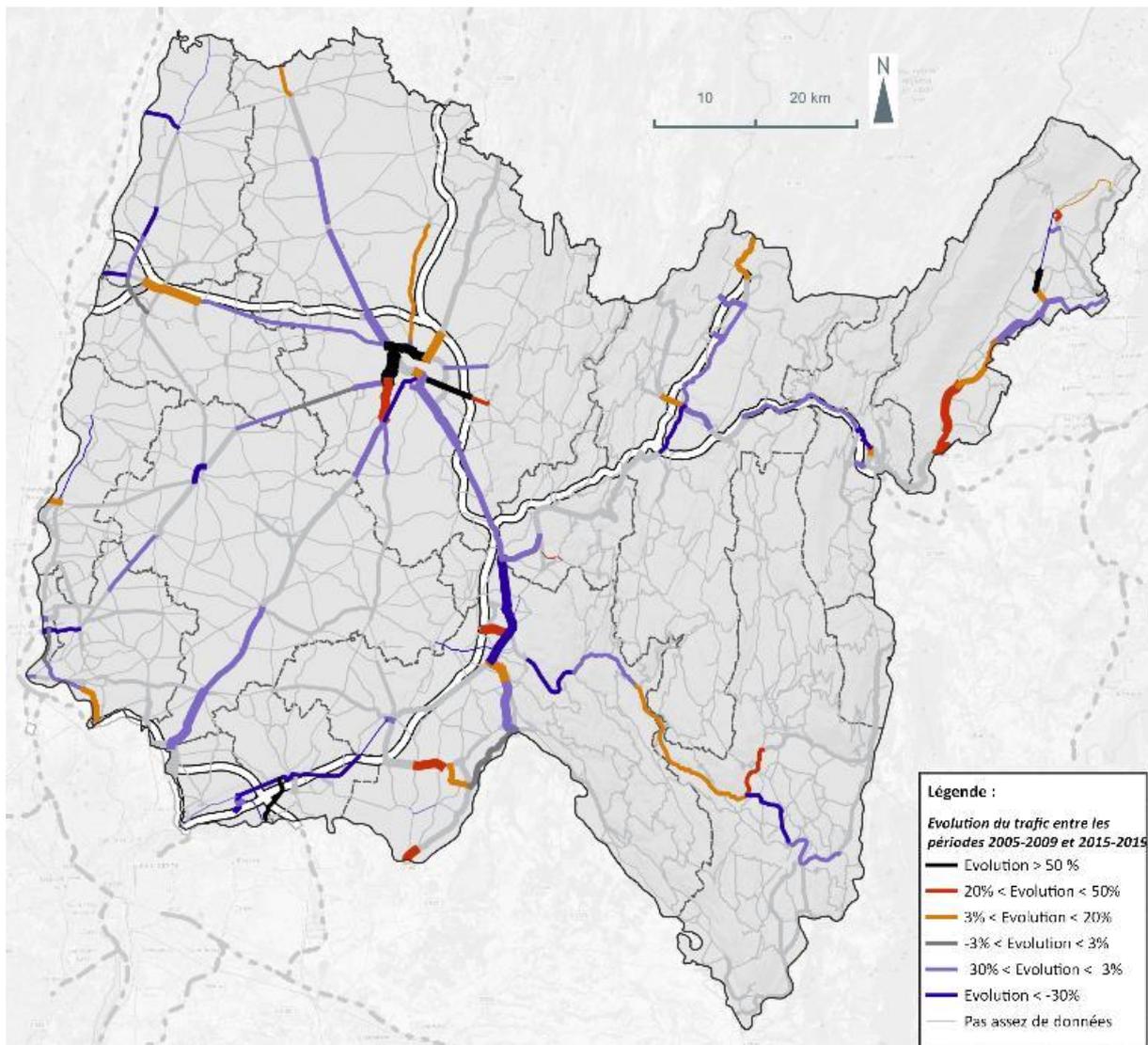


Figure 2: Evolution du trafic PL entre 2005-2009 et 2015-2019

## Usage actuel de la voiture

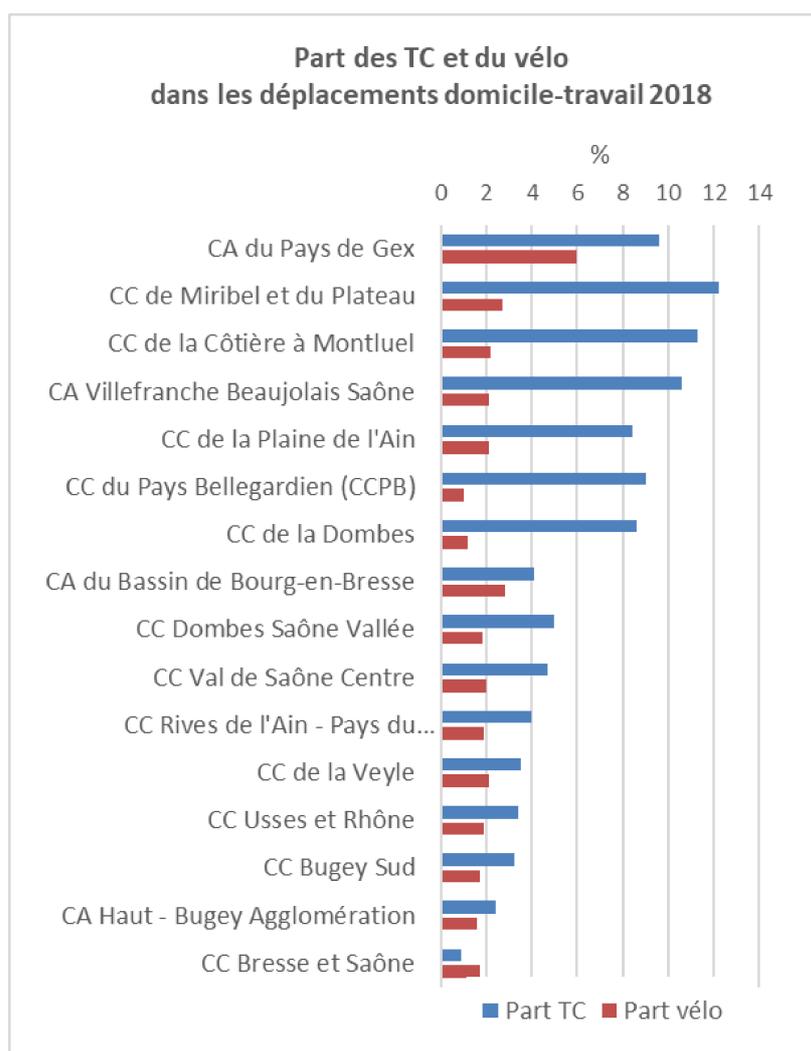
La dépendance à la voiture est forte dans le département de l'Ain :

- Le taux de motorisation des ménages est de 91%. A taille de commune comparable, c'est en moyenne 2% de plus que dans le reste du territoire (France métropolitaine hors IDF)
- Les déplacements domicile-travail restent très majoritairement réalisés en voiture : 82% en moyenne. Pour les communes de moins de 5000 habitants ce sont 85% à 100% des déplacements qui sont effectués en voiture. Dans les communes de plus de 5000 habitants la moyenne diminue à 75%.
- La distance domicile-travail est relativement longue pour les habitants : 16 à 29 km en moyenne pour l'aller suivant les EPCI

## Alternatives à la voiture

L'utilisation des transports en commun et du vélo est contrastée. Pour les EPCI proches de Lyon et Genève la part d'utilisation des **transports en commun** dépasse **8% des trajets** et 15% dans les communes les mieux desservies. L'utilisation du **vélo** est plus restreinte avec **2.7% des trajets** en 2018.

La pratique du **covoiturage** est plutôt bien ancrée dans la Région vers la Métropole de Lyon et la Suisse mais aussi vers la Plaine de l'Ain (PIPA).



## 2.2. Bilan des actions du Département en matière de mobilité

Au cours du diagnostic, ont été recensées les principales actions et bonnes pratiques du Département en matière de mobilité. Les groupes de travail organisés par la suite avec les différents services du Département ont permis d'affiner cette approche en tenant compte du retour d'expérience des agents et des dynamiques d'évolution.

### 2.2.1. Actions en faveur du report modal

Les objectifs climatiques et le renchérissement des énergies imposent de contribuer à l'évolution des pratiques vers un plus grand report modal. Le Département agit à plusieurs niveaux :

#### Actions en faveur du partage de la voirie :

- Travail partenarial avec les EPCI (ex : axes structurants autour de Bourg-en-Bresse, sécurisation de carrefours pour les modes actifs...)
- Financement d'opérations pour pacifier les entrées de village (via le pacte de territoires)
- Maîtrise d'ouvrage du BHNS Gex-Ferney
- Cofinancement du BHNS St-Genis-Meyrin et des études du BHNS Lyon-Trévoux

#### Actions en faveur de l'intermodalité :

- Réalisation d'aménagements routiers favorisant l'accessibilité aux gares
- Cofinancement du PEM d'Ambérieu-en-Bugey
- Cofinancement d'aires de covoiturage (via le pacte de territoires)

#### Actions en faveur de la cohérence territoriale :

- Cofinancement de l'élaboration des PLUi et SCOT
- Participation technique aux schémas des partenaires (PDM, PDMS, schémas cyclables, instances de décision des grands itinéraires touristiques...)

#### Actions spécifiques vélo :

- Plan Vélo 2017-2021 :
  - 5,5 M€ investis par le Département de l'Ain pour soutenir les projets des EPCI et aménager 200 km de réseau cyclable.
  - Hors agglomération, aide aux EPCI par l'acquisition des emprises foncières (bande utile de 3m, réalisation de la piste à la charge de la commune ou l'EPCI)
  - 339 km de routes départementales équipés de bandes multifonctions dont 88 km ont été renouvelés ou créés depuis 2017, soit près de 50% du réseau structurant
  - Aide pour la pose et l'acquisition de signalisation verticale
  - Un plan vélo tourné principalement vers la **pratique sportive et de loisirs**
- Plan vélo reconduit avec la nouvelle « Stratégie Ain terre de Vélo 2023-2028 » (voir orientation 1 p27) :
  - Orienté à la fois pour la pratique du quotidien, touristique, sportive et de loisirs, accessible à tous
  - Traitement des franchissements et attention particulière aux grands événements sportifs
- Aménagements d'ouvrages d'art pour sécuriser les vélos :
  - Chaussées à voies centrales banalisés (ex : Briord)
  - Création de passerelles modes actifs (ex : Virignin)
  - Etudes en vue de restructuration de ponts majeurs (Fleurville, Frans...)

## 2.2.2. Politique de sécurité routière

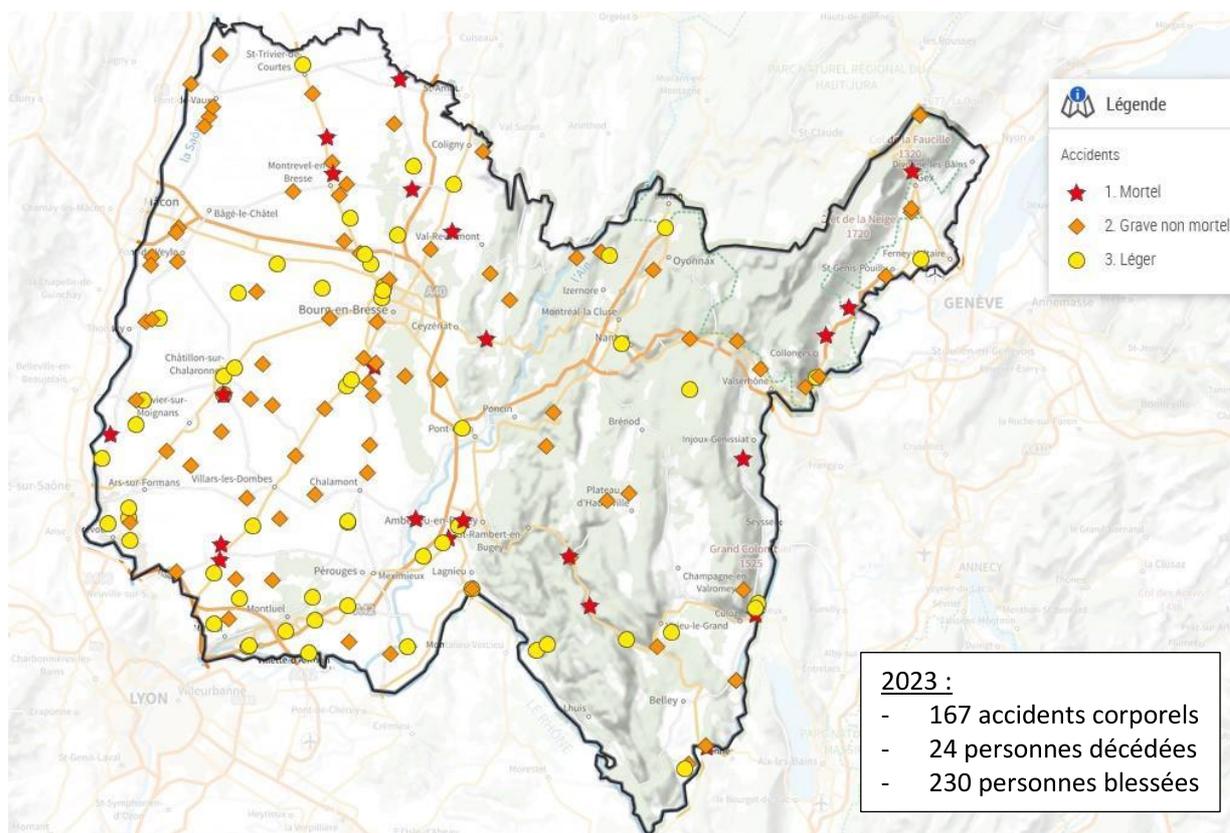
La sécurité routière est une **préoccupation systématique** du Département dans l'ensemble de ses actions :

- Exploitation quotidienne et maintien de la viabilité
- Sécurisation des aménagements existants (passages à niveau, ouvrages d'art, protection contre les éboulements rocheux, aménagements cyclables)
- Prise en compte de la sécurité en amont dans les projets neufs
- Accompagnement des collectivités (projets urbains, apaisement, partage de la voirie...)
- Réduction des accidents liés aux conflits faune / automobilistes, restauration de la sécurité des déplacements et la perméabilité écologique
- Prévention et sensibilisation par le Pôle Sécurité Routière (copilotage Etat et Département Ain), suivant le **Document Général d'Orientations** (DGO 2018-2022 puis DGO 2023-2027) décliné en Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). Cela inclut des actions de sensibilisation notamment en milieu scolaire, le suivi de l'accidentalité, des groupes de travail avec l'Etat et les partenaires...**Car parmi les facteurs d'accidents, les relevés établis par les forces de l'ordre font ressortir le facteur comportemental de l'utilisateur de la route comme cause principale des accidents**, l'état des véhicules et celui des infrastructures routières étant cités à la marge.

Pour autant, l'effort porté par le Département sur la dernière décennie en matière de sécurisation de ses infrastructures routières a permis de supprimer les zones d'accumulation d'accidents et ainsi de répondre aux directives gouvernementales sur le sujet. L'accidentalité routière est aujourd'hui **très diffuse** comme le montre la cartographie 2023 ci-dessous, rendant la réponse plus difficile à apporter au cas par cas.

L'essor démographique régulier du département de l'Ain entraîne de fait un accroissement du trafic estimé à environ 3% par an. La courbe de l'accidentalité routière n'en subit pas le contrecoup, preuve d'une certaine efficacité des actions. Toutefois la **stagnation** de ces chiffres sur la dernière décennie ne saurait être acceptable avec un relevé moyen mensuel tous réseaux confondus de **35 accidents corporels, 3 personnes décédées et 50 autres blessées**.

**L'objectif majeur du quinquennat à venir, inscrit dans le Document Général d'Orientations 2023-2027, est de tendre vers une accidentalité routière réduite de moitié.**



Carte d'accidentalité routière 2023 sur le réseau routier départemental hors agglomération

### 2.2.3. Gestion du patrimoine routier

Pour faire face à l'ensemble des enjeux et à l'évolution des usages de la route, les politiques d'entretien et d'exploitation de la route évoluent. La révision nécessaire de l'ensemble des documents cadres, règlement de voirie, dossiers d'organisation concernant les différents domaines d'activités est engagée, de même que la transition numérique pour moderniser les différents métiers de la Direction et intégrer pleinement le numérique dans les pratiques professionnelles.

#### Patrimoine

Le réseau routier départemental comprend **4 456 km**, soit un patrimoine d'environ **25 000 000 m<sup>2</sup> de chaussée**, répartis comme suit :

- 636 Km de réseau structurant.
- 925 Km de réseau de liaison
- 2895 Km de réseau ordinaire
- 400 giratoires

L'entretien de ce patrimoine revêt plusieurs enjeux importants. Parmi ceux-ci, on peut citer la sécurité des usagers de la route, la fluidité du trafic, la préservation de l'environnement, la durabilité des infrastructures. Ces enjeux nécessitent une gestion efficace des ressources et des travaux d'entretien réguliers pour garantir la qualité et la pérennité des routes dans le département.

## L'exploitation de la route

L'exploitation de la route est un enjeu fort de la politique routière qui consiste d'offrir aux usagers des conditions de circulation en toute sécurité en toute saison.

Les 6 agences routières départementales ont en charge l'exploitation des routes qui comprend :

- La surveillance du réseau
- Les interventions non programmées
- La viabilité hivernale

La **surveillance du réseau** est assurée par un système organisé de patrouilles qui couvre l'ensemble des routes départementales, chaque route étant patrouillée toutes les deux semaines. La patrouille permet de détecter les anomalies sur les chaussées, dépendances et équipements de la route, puis de déclencher les actions correctives nécessaires, soit immédiatement si l'intervention est facile et rapide, soit par une programmation à court terme des travaux nécessaires.

Les **interventions non programmées** (INP) consistent à éliminer un danger ou mettre en place les mesures de sécurité nécessaire, suite à un événement imprévu qui vient impacter les conditions de circulation : chutes de pierres, chutes d'arbres ou de branches, inondation, accident de la route, produits divers répandus...Ces INP sont réalisées sur appel, soit pendant les horaires de service, soit par des équipes placées en astreinte à cet effet.

La **viabilité hivernale** fait l'objet d'une organisation spécifique avec des équipes en astreintes entre début novembre et mi-avril.

Des niveaux de services sont fixés en fonction de l'importance des routes, de N1 à N5, avec des objectifs de traitement des événements variables (le niveau N1 étant le plus élevé, il concerne donc les routes les plus circulées). Les conditions de conduite sont définies en 4 catégories : normale, délicate, difficile, impossible, avec pour chaque niveau de service, un délai de retour prévu pour passer d'une catégorie à une autre.

Dans le cadre des épisodes hivernaux deux événements sont à distinguer :

- La Neige : Le traitement consiste à racler la neige avec une lame ainsi qu'un éventuel épandage de fondant pouvant agir sur une couche de neige résiduelle.
- Le Verglas : Le traitement du verglas consiste à épandre des fondants routiers qui provoquent l'abaissement du point de congélation et favorise ainsi la fonte de la glace.

**Les objectifs du Département concernant l'exploitation de la route :**

- **Maintenir et conforter la surveillance continue du réseau routier**
- **Ajuster l'organisation en place pour faire face efficacement aux événements imprévus**
- **Assurer la viabilité hivernale en optimisant les moyens affectés pour atteindre les niveaux de service affichés dans le dossier d'organisation.**

## L'entretien des chaussées

Le renouvellement des couches de roulement des routes est nécessaire pour améliorer la sécurité des usagers et pour assurer la conservation du patrimoine routier.

Le réseau présente un **vieillessement des revêtements de la chaussée**, lié à un renouvellement tous les 17.5 ans en moyenne, 15 ans dans l'idéal. Maintenir le réseau à niveau est donc un enjeu important.

Le renouvellement peut se faire selon 3 techniques différentes selon la fonction de la chaussée :

Technique	Coût	Réalisation	Axes concernés	Durée de renouvellement	Volume réalisé
Enduits superficiels d'usure	2,5 €/m <sup>2</sup>	En régie	Route les moins circulées	17,5 ans	1 000 000 m <sup>2</sup> /an
Matériaux bitumineux coulés à froid	5€/m <sup>2</sup>	Externalisé	Traversée d'agglomération en rase campagne	12 ans	100 000 m <sup>2</sup> /an
Enrobés	21€/m <sup>2</sup>	Externalisé	Routes les plus circulées et agglomération	17,5 ans 10 pour les giratoires	430 000m <sup>2</sup> /an

Les définitions :

- Enduits superficiels d'usure : enduit utilisé en couche de roulement de faible épaisseur, constitué de couches superposées d'un liant hydrocarboné et de gravillons.
- Matériaux bitumineux coulé à froid : revêtement superficiel réalisé par l'épandage d'un coulis composé d'émulsion de bitume, d'additifs (ciment), de sable (0/2 ou 0/4 ou 0/6 ou 0/10) et d'eau.
- Enrobés ou Béton Bitumineux : mélange de graviers, de sable et de liant hydrocarboné

**Le Département a l'ambition de développer de nouvelles techniques, d'une part pour bien affecter les moyens en fonction d'un état des lieux objectif de son patrimoine (auscultation des chaussées à l'aide d'outils numériques modernes par exemple), de ses priorités, et d'autre part pour évoluer vers des solutions plus respectueuses de l'environnement (réutilisation des matériaux existants, utilisation de produit bitumineux froids, utilisation de liants à base végétale...)**

### La surveillance et l'entretien des ouvrages d'art

De nombreux ouvrages d'art : ponts, murs, et tunnels sont présents sur le territoire :

- 1 278 ponts (dont 55 de plus de 100m d'ouverture et 160 de plus de 10m d'ouverture)
- 3 000 murs de soutènement de plus de 20m<sup>2</sup> et 2m de haut
- 5 tunnels

**La surveillance du patrimoine** s'organise comme suit :

- Les visites périodiques réalisées en interne par 12 agents qualifiés, sur une périodicité de 3 ans
- Les inspections détaillées réalisées par des entreprises spécialisées sur une périodicité de 6 ans et qui ne concerne que les ouvrages d'ouverture supérieure à 5 mètres.
- Les visites des appuis immergés (fondation subaquatique) pour les ouvrages qui sont concernés.

**L'entretien du patrimoine :**

- Les programmes de travaux sont construits collaborativement entre les agences territoriales et la direction des mobilités sur la base des éléments cotés et récoltés lors des actions de surveillance.
- Le petit entretien est assuré en interne par les équipes travaux en régie du département.
- Les travaux d'entretien plus conséquents ou nécessitant des techniques ou savoir-faire particuliers sont réalisés par des entreprises spécialisées titulaires d'accord-cadre à bons de commande ou d'un marché spécifique.
- Les grosses opérations d'entretien, de renouvellement ou création sont traitées dans le cadre de marchés spécifiques.
- Sur les 5 dernières années l'ensemble des opérations d'entretien et de réparation des ouvrages d'art fait l'objet d'un programme pour environ 4 millions d'euros de travaux. Il est précisé que ce budget ne comprend pas les travaux sur les grands ouvrages, d'un montant supérieur à 1 million d'euros, qui font l'objet d'opérations spécifiques.

**Depuis quelques années, la Direction des mobilités a renforcé son pôle ouvrages d'art, clarifié ses méthodes et formé ses personnels, afin de maîtriser parfaitement la connaissance, la surveillance et l'entretien du patrimoine départemental.**

## Les protections contre les chutes de rochers

Le département se composant en partie de profils montagneux, 242 sections de routes départementales situées principalement à l'Est sont équipées de dispositifs de protections contre les chutes de rochers actifs et passifs (plus de 300 dispositifs en place : écrans pare blocs, grillages plaqués...etc.).

Le déclenchement d'un évènement rocheux peut être multifactoriel : processus lent de dégradation, pression d'eau dans les discontinuités rocheuses, gel/dégel, vibrations, variations thermiques...

L'importance de ces événements peut être très variable en fonction de la localisation, le type de détachement, la propagation, les volumes, formes et orientations des blocs.

La **surveillance** de ce patrimoine est assurée par :

- Des patrouilles de surveillances
- Des visites des dispositifs existants
- Le recensement des événements
- Des études géologiques programmées
- Des études géologiques non programmées (événements imprévus)

Suite aux actions de surveillance, une programmation des travaux est réalisée au regard des priorités et aléas identifiés lors des phases études.

Un nombre croissant de nouveaux dispositifs est nécessaire, avec des coûts très élevés et des démarches complexes et longues. En effet, beaucoup de sites impactés par les éboulements se trouvent dans des zones pour lesquelles il est nécessaire de respecter les différentes réglementations environnementales en vigueur (arrêtés de protection Biotope, Natura 2000, ZNIEFF, loi paysage...)

**La direction des mobilités travaille en collaboration étroite avec les services et associations compétents, afin de concilier au mieux la sécurité des usagers de la route, des équipes intervenant sur les chantiers et le respect de la faune et la flore, impactées par les travaux.**

## L'entretien des équipements de la route

Les équipements de la route comprennent :

- **La signalisation horizontale** (marquage routier),
- **La signalisation verticale** (panneaux de signalisation directionnels ou de police),
- **Les dispositifs de retenue routiers** (glissières et barrières métalliques, glissières béton, murets véhicules légers),
- **Les feux tricolores et mâts d'éclairage public**

Les équipements de la route contribuent fortement à l'amélioration des conditions de sécurité pour les usagers du réseau routier départemental.

Un budget annuel d'environ 1,7 million d'euros est nécessaire pour assurer l'entretien et le renouvellement de ces équipements.

**L'évolution des techniques reste un souci permanent pour optimiser l'affectation des moyens humains et financiers et rechercher les produits les plus respectueux de l'environnement.**

Les équipes du Département réalisent en régie l'ensemble de la signalisation horizontale et des dispositifs de retenue métalliques, ainsi que la majeure partie de la signalisation verticale.

### L'entretien des dépendances routières

L'entretien des dépendances comprend :

- **Le fauchage des accotements**
- **L'élagage des haies**
- **L'entretien des arbres d'alignement**
- **L'assainissement de la route** : fossés, bassins, aqueducs et ouvrages divers

Cet entretien est assuré en grande partie par les équipes du Département, complété par des prestations confiées aux entreprises titulaires des accords-cadres à bons de commande.

L'entretien des dépendances vertes fait l'objet d'une **politique de fauchage** raisonné depuis de nombreuses années. La révision en cours du dossier d'organisation prévoit cependant de franchir un nouveau pallier dans les méthodes et les objectifs, pour un fauchage toujours plus respectueux de l'environnement (meilleure préservation des haies, respect de la biodiversité, traitement des plantes invasives). Des réflexions sont également engagées pour explorer les pistes de recyclage de nos déchets issus du fauchage (méthanisation) ou du broyage des branches.

### La gestion du domaine public routier

Un enjeu fort concerne également la gestion du domaine public routier, afin de s'assurer que toute intervention externe ne vienne pas lui porter préjudice, n'ait pas d'impact négatif sur sa pérennité ou n'entraîne pas de coûts supplémentaires de travaux pour le Département.

La direction des mobilités est organisée avec ses deux pôles RSDP (réflexions amont, sécurité routière et gestion du domaine public) pour veiller à la conservation du domaine public (autorisations de voirie, arrêtés de circulation, création de nouvel accès, travaux communaux dans les traversées d'agglomérations...)

**Les services interviennent d'une part comme prescripteur, pour faire respecter les règles et les conditions de réalisation des travaux et d'autre part comme conseil auprès des communes pour leurs aménagements, en veillant à la bonne prise en compte des enjeux de sécurité routière et de tous les modes de mobilité.**

## 2.2.4. Protection de l'environnement

Le Département mène différentes actions et expérimentations pour réduire l'impact environnemental des activités liées à l'entretien et à la rénovation des routes.

### Expérimentation de techniques innovantes pour faire évoluer les techniques routières vers des techniques plus durables :

- Retraitement sur place des déchets routiers avec réutilisation immédiate et reprofilage chaussée avec grave émulsion – test 2022 RD85 Arbent
- Taux de fraisats minimum imposés dans les cahiers des charges depuis les années 2010 avec nécessité pour les entreprises de proposer un optimal suivant la formulation
  - Jusqu'à 30 % fraisats grave bitume
  - Jusqu'à 20 % fraisats enrobé couche de roulement

- Jusqu'à 10 % fraisats dans les couches minces (BBMG)

### Entretien des dépendances routières avec des techniques plus durables :

- Arrêt de l'utilisation des produits phytosanitaires – depuis 2015
- Politique de fauchage raisonné des dépendances vertes – depuis 2010
- Engazonnement systématique des accotements travaillés pour lutter contre les plantes invasives – depuis 2010
- Réflexion amont sur expérimentation fauchage-méthanisation

### Prise en compte croissante des nuisances sonores :

- PPBE 2018-2023 et PPBE 2024-2029 en cours d'élaboration
- Revêtements absorbants, protections phoniques

### Prise en compte de l'environnement pour l'étude et la réalisation des projets d'infrastructures et la restauration des continuités écologiques :

- Prise en compte des **enjeux environnementaux** dès les études amonts (zonages Natura 2000, APPB, etc.)
- Consultation systématique d'associations de protection de la nature en amont de la sécurisation de falaises en APPB
- **Suivis écologiques**, des infrastructures réalisées conformément à la réglementation, permettant notamment la sensibilisation des agences routières aux mesures environnementales mises en œuvre lors des travaux et à leurs modalités d'entretien
- Restauration de la « **trame bleue** » avec la restauration de la continuité piscicole et sédimentaire des ouvrages d'art classés par l'Etat en « liste 2 » ; une dizaine d'ouvrages à enjeux a ainsi été traitée
- Restauration de la **trame bleue**, de manière volontaire, pour accompagner l'excellence de certaines rivières labellisées « Rivières Sauvages » : 3 ouvrages d'art sur la Valserine (Tacon), la Pernaz et l'Arvière.
- Restauration de la « **trame verte** » par la mise en place d'un ouvrage majeur en termes de continuité écologique sur la 2x2 voie du Pays de Gex : Ecopont réalisé sur la RD884 sur la commune de Péron (Pays de Gex) pour permettre la traversée sécurisée de la grande faune. Cet aménagement est complété par des panneaux avertisseurs par déclenchement radars. On note près de 70 % d'accidents en moins sur cette 2x2 voies
- Réalisation d'un crapauduc à La Burbanche et un en cours à Vesancy.
- **Partenariat avec la Fédération de Chasse** sur les secteurs à enjeux pour la faune avec l'installation de piquets réflecteurs en bords de RD (sur plus de 40 km de RD en 2023). Les piquets reflètent les phares de la voiture en approche, créant une barrière lumineuse qui dissuade le gibier de traverser
- **Carte des conflits réalisée en partenariat avec la Région AURA et le CEREMA et nos partenaires Fédération de Chasse 01 et la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO)**, qui permet de cibler les secteurs prioritaires d'intervention sur lesquels des opérations de dispositifs temporaires ou pérennes peuvent être mis en œuvre.
- **Partenariat avec la Ligue de protection des oiseaux**, notamment lors de travaux sur les ouvrages d'art, pour la prise en compte de l'avifaune et des chiroptères.

## 2.3. Bilan de la concertation avec les partenaires

### 2.3.1. Principaux enjeux mobilité des EPCI

Les entretiens réalisés durant la concertation en 2021/2022 avec les EPCI et partenaires ont permis de remonter les principaux enjeux des territoires, vision qui a été complétée par ailleurs par des entretiens avec les responsables de SCOT.

La synthèse ci-dessous met en évidence les principaux enjeux, en les regroupant en deux catégories : les **enjeux routiers** correspondant au cœur de métier du Département en la matière, et les **enjeux de développement des mobilités durables** (transports en commun, modes actifs, covoiturage, etc...).

Cette synthèse reflète les enjeux à date des entretiens (2021/2022). Les EPCI et partenaires ont naturellement avancé depuis sur différentes thématiques, notamment pour certaines sur la réalisation de leur schéma directeur cyclable. A noter que les entretiens ont fait l'objet de compte-rendus beaucoup plus exhaustifs.

#### CA Pays de Gex – 02/05/2022 :

##### Enjeux de mobilités durables :

- S'adapter au très fort développement démographique, se désenclaver côté Français et suivre le rythme de report modal impulsé par la Suisse pour les flux transfrontaliers (vision Genève 2030, -60% de GES). L'aménagement du carrefour de Porte de France est stratégique pour la performance du futur BHNS.
- Lancement en 2023 d'un schéma directeur cyclable pour le Pays de Gex.

##### Enjeux routiers :

- Nécessité de sécuriser et structurer les axes entre pôles de mobilités, où toutes les communes supportent un trafic de transit important.
- Les flux touristiques sont à prendre en compte dans la priorisation de l'entretien des routes, et suivant la hiérarchisation du réseau départemental.

#### Terre Valserhône L'Interco (anciennement CC Pays Bellegardien) – 04/03/2022 :

##### Enjeux de mobilités durables :

- Accompagner prioritairement le développement de solutions ferroviaires (notamment Léman Express).
- Agir de concert avec le Département pour la réalisation du schéma directeur cyclable, dont la quasi-totalité des itinéraires structurants sont sur RD.

##### Enjeux routiers :

- Limiter les nuisances dans la traversée de Valserhône (trafic de transit, transport exceptionnel, PL...), sécuriser les routes de montagne et notamment la RD1206 (lien fort avec Genève).
- Elargir ponctuellement la RD49 qui dessert Dinoplagne et est empruntée par du transport scolaire.
- Des problématiques sont relevées sur plusieurs passages à niveau de la collectivité : PN59 et 60 à Saint-Germain-de-Joux, à Tacon et Arlod.
- L'intercommunalité est fortement soumise aux mouvements de terrain au regard de sa composition géomorphologique. Une surveillance accrue de cette problématique est à prévoir sur les routes départementales, qui soutiennent un fort taux de trafic et notamment des lignes de transport scolaire.

### **CA Haut-Bugey – 11/01/2022 :**

#### **Enjeux de mobilités durables :**

- Améliorer au fur et à mesure la mobilité sur un bassin de vie très dynamique (secteur industriel de 1<sup>er</sup> rang), favoriser le développement du tourisme (stations, voie cyclable Oyonnax-Nantua).
- Sécuriser les jonctions entre trafic routier et modes actifs.

#### **Enjeux routiers :**

- Une attente forte de la collectivité sur un appui technique pour l'entretien de la voirie.
- La ville de Nantua est soumise à des nuisances induites par le trafic PL (bruit) avec des conflits d'usages avec les modes actifs.

### **CC Bugey-Sud – 03/12/2021 :**

#### **Enjeux de mobilités durables :**

- Défendre le maintien des gares de Virieu et Culoz.
- Sécuriser la traversée de Belley et sécuriser les modes actifs en lien avec les ponts et la ViaRhôna.
- Schéma Directeur des Modes Actifs approuvé le 16/12/2021.
- Opportunité de réutilisation de l'ancienne voie ferrée (Virieu, Peyrieu) pour une voie multimodale qui traverse la RD1504.

#### **Enjeux routiers :**

- Gérer la mobilité sur un habitat diffus.
- Rechercher des pistes d'amélioration pour la liaison PL entre ZA Belleysanes et l'A43, avec l'enjeu de sécuriser les abords du collège Zlatin qui borde la RD 992 à Belley.
- Aménager des zones de retournement et aires de stationnement pour les PL sur les Zones d'Activités.
- Chutes de rocher sur divers routes départementales, RD1504 entre Pugieu et Chazey-Bons (travaux en 2022) et Culoz - Colombier.

### **CC Bresse-et-Saône – 27/01/2022 :**

#### **Enjeux de mobilités durables :**

- Accentuer la desserte du territoire en bus plutôt qu'en piste cyclable parfois difficile à aménager (foncier, coût, entretien...).
- Les enjeux principaux en desserte cyclable sont les suivants : joindre la voie Bleue depuis Pont-de-Vaux et une voie pour rejoindre Mâcon à Bâgé-le-Châtel.
- Mettre en œuvre des bornes de recharge électrique sur les sites touristiques.

#### **Enjeux routiers :**

- Améliorer la connexion avec Mâcon (pont de Fleurville).
- Allier développement économique et maîtrise des nuisances liées aux flux PL.

### **CC de la Veyle – 22/11/2021 :**

#### **Enjeux de mobilités durables :**

- Favoriser le développement des modes actifs autour du projet de la Voie Bleue.

- L'entretien de la voie Bleue et des aménagements cyclables pose des questions de faisabilité technique et financière pour la collectivité.
- Favoriser le développement du ferroviaire pour se rendre à Mâcon.
- Mailler le territoire avec des bornes de recharge sur les zones de stationnement fortement utilisées.

#### **Enjeux routiers :**

- Traiter la traversée de Pont-de-Veyle, point bloquant pour le développement local.
- La traversée de Cormoranche-sur-Saône est également identifiée comme un point dur du territoire.
- Traiter la question des nuisances liées au trafic PL : transit à Pont-de-Veyle, mauvaise orientation des PL, stationnement...

### **CC Val de Saône-Centre – 22/11/2021 :**

#### **Enjeux de mobilités durables :**

- Organiser des solutions (covoiturage, transports en commun) pour améliorer le rabattement vers les gares de Belleville et Villefranche.
- Aménager la Voie Bleue.
- Aménager la pratique du covoiturage sur le territoire.

#### **Enjeux routiers :**

- Sécuriser et adapter les franchissements de la Saône (Pont de Belleville notamment) et les axes y menant (RD88 notamment).
- Gérer les trafics de transit PL.

### **CC Dombes-Saône-Vallée – 22/11/2021 :**

#### **Enjeux de mobilités durables :**

- Gérer le fort développement du territoire et structurer les déplacements en direction de la Métropole de Lyon (BHNS Lyon-Trévoux, refonte de l'offre TC locale en connexion avec les gares).
- Développer le tourisme autour de la Voie Bleue.
- *Hors réunion - Schéma directeur des modes actifs approuvé en juillet 2023.*
- Signalisation commune des véloroutes et autres sites touristiques avec les communautés de communes voisines côté Rhône (CA Villefranche Beaujolais Saône, CC Beaujolais Pierres Dorées...) à mettre en place.

#### **Enjeux routiers :**

- Sécuriser la traversée du pont de Frans.
- Maîtriser le trafic PL sur le territoire.

### **Grand Bourg Agglomération – 28/03/2023 :**

#### **Enjeux de mobilités durables :**

- Développer les offres de mobilité du réseau RUBIS (TC, vélo, covoiturage).
- Développer les actions sociales (mobilité PMR notamment).
- Mutualiser les stationnements cyclables entre usages du quotidien et touristique.
- Développer la location de vélo sur les territoires moins urbains de la collectivité.
- Maintenir l'offre ferroviaire sur la ligne Lyon/Bourg-en-Bresse.

- *Hors réunion – Expérimentation depuis la réunion de deux lignes de covoiturage instantanées entre Montrevel-en-Bresse, Bourg-en-Bresse et Ceyzériat.*
- Partager la voirie sur les axes pénétrants et/ou envisager des sites propres.

**Enjeux routiers :**

- Boucler le contournement de Bourg-en-Bresse.

**CC de la Dombes – 07/12/2021 :**

**Enjeux de mobilités durables :**

- Développer l'emploi sur le territoire.
- Avoir une vision d'ensemble, par le CD01, des projets à l'échelle des EPCI du territoire pour coordonner les actions.
- Favoriser le rabattement vers les gares et défendre l'amélioration de la ligne TER Lyon-Bourg.
- Mailler le territoire en aménagement cyclable du quotidien et touristique.

**Enjeux routiers :**

- Sécuriser la RD1083.
- Maitriser les nuisances liées au trafic PL : stationnement, transit, orientation..., notamment lors des projets d'extension de ZAE.
- Sécuriser les passages à niveaux de Saint-André-de-Corcy et Villars-les-Dombes.

**CC Rives de l'Ain-Pays de Cerdon – 14/01/2022 :**

**Enjeux de mobilités durables :**

- Allier les besoins des secteurs de plaine et de montagne.
- Développer les modes actifs le long de l'Ain, développer le tourisme (ex : Cuivrierie de Cerdon).
- Quand cela est possible, aménager la pratique cyclable lors de la rénovation des routes départementales
- Questionner la mobilité solidaire.

**Enjeux routiers :**

- Gérer les nuisances liées à la concentration des flux autour de Pont-d'Ain.
- Relocaliser l'emploi dans les ZAE locales.

**CCP Plaine de l'Ain – 25/11/2021 :**

**Enjeux de mobilités durables :**

- *Hors réunion : schéma directeur cyclable approuvé en décembre 2021.*
- Desservir les grosses zones d'activité (notamment PIPA et Château-Gaillard) pour les salariés et les marchandises.
- Développer le tourisme à vélo.
- Avoir des accès sur les lignes de FRET.
- Rendre accessible la gare de Meximieux.

**Enjeux routiers :**

- Se doter des aménagements routiers nécessaires (nouvel échangeur à Leyment, projet de pont sur le Rhône...) tout en développant les alternatives au tout routier (ferroutage, TC, vélo, covoiturage). Tenir compte des perspectives d'extension du PIPA et de l'accueil de 2 EPR.
- Réaliser une réunion annuelle avec le CD01 et ses partenaires pour partager les projets.
- Gérer la traversée d'Ambérieu-en-Bugey, soumise à un fort trafic.

### **CC de la Côtière – 14/01/2022 :**

#### **Enjeux de mobilités durables :**

- *Hors réunion : Plan de Mobilité Simplifié approuvé en 2023.*
- Accompagner le développement démographique et économique aux portes de la Métropole de Lyon.
- Améliorer la desserte des zones d'activité depuis le TER
- Améliorer l'interconnexion avec les territoires voisins notamment en transport en commun et covoiturage
- Développer les pistes cyclables, pour l'usage utilitaire et pour l'usage loisirs (notamment la liaison avec la Viarhônga par le Pont de Jons).
- Répondre aux besoins en mobilité des communes plus isolées de la Côtière.

#### **Enjeux routiers :**

- Sécuriser les flux sur un corridor RD1084 très contraint et très circulé, mais à vocation urbaine (4 établissements scolaires, 2 gares TER). Faire avancer les réflexions sur une déviation.
- Sécuriser le passage à niveau PN19.
- Coordonner les actions de voirie lors de différents travaux.
- Maîtriser les nuisances PL : stationnement, transit...

### **CC de Miribel et du Plateau -17/01/2022 :**

#### **Enjeux de mobilités durables :**

- Amener les nombreux salariés du tertiaire à utiliser le TER et le vélo.
- Sécuriser les accès vélos aux établissements scolaires.
- Questionner les nouvelles mobilités sur le Nœud des Iles pour limiter les congestions.

#### **Enjeux routiers :**

- Réussir la mutation de la RD1084 en passant d'une voie de transit à une voie plus urbaine.
- Maîtriser le trafic PL sur le territoire en lien avec les déplacements de la Métropole de Lyon.
- Avoir un temps d'échange entre le CD01 et les EPCI pour coordonner les actions de chacun.

### **Grand Genève (GG) et Pôle Métropolitain Genevois – 20/05/2022 :**

#### **Enjeux de mobilités durables :**

- Le GG vise la neutralité carbone en 2050. D'ici 2030, -60% de GES et -40% des km parcourus en automobile sur le Canton de Genève (la mobilité électrique ne suffira pas). L'accent est mis sur les BHNS, tram, et Parking relais P+R sur les 5 prochaines années puis viendront les axes forts vélos.
- Le GG souhaite faciliter l'accès aux loisirs de proximité, avec notamment le Léman Express (27 000 passagers/j le week-end) => enjeu de correspondances avec les cars et d'amplitude horaire.
- Côté genevois, projet de loi pour étudier la mise en place d'axes forts vélos adaptés aux trafics pendulaires, pour une réalisation à partir de 2027.
- Enjeux de réflexion autour de l'accidentalité vélo, notamment sur la RD1005 secteur Grand Saconnex.

#### Enjeux routiers :

- La connexion avec les territoires voisins est prioritaire : connexion avec le canton de Genève (axe St-Genis-Genève), avec Ferney, Nyon et Valserhône. Ferroviaire existant seulement sur un de ces axes forts.
- Chantier des petites douanes.
- Réflexion sur les vitesses de circulation pour réduire l'avantage du transport individuel motorisé (TIM) et les nuisances sonores notamment.

#### Métropole de Lyon – 11/07/2022 :

##### Enjeux de mobilités durables

- La révision du SCOT de la Région lyonnaise et la réalisation du Plan de Mobilité (PDM) de la Métropole vont réaffirmer les enjeux forts de transition vers une mobilité durable.
- Développement des transports en commun : étoile ferroviaire, BHNS Lyon-Trévoux, Contournement ferroviaire Est Lyonnais (CFEL)... pour absorber l'augmentation des flux pendulaires
- Développement du covoiturage, via les projets de voie réservée (VR2+), enjeux de stationnement en P+R, communautés de covoiturage et services de covoiturage dynamique type LANE.
- Développement du réseau cyclable avec notamment les Voies lyonnaises, et le vélo + train.
- Les problématiques de franchissement pour le développement des schémas cyclables sont connues par la Métropole et partagées entre les acteurs.

##### Enjeux routiers

- Extension prévue de la ZFE dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA). Les territoires limitrophes sont évidemment très concernés.

## 2.3.2. Principaux enjeux mobilité des départements voisins

Une concertation a également eu lieu avec les différents départements limitrophes de l'Ain. Les connexions naturelles, routières, économiques et touristiques font de chacun des départements un partenaire à part entière du Département de l'Ain, tant pour le partage de la gestion des ouvrages d'art, des enjeux plus globaux de mobilité, que pour le partage des bonnes pratiques, qui sont au cœur des discussions.

#### Département du Rhône :

- Sécuriser / Améliorer les franchissements de la Saône (pont de Belleville, pont de Frans notamment).
- Etude du SMT AML sur les rabattements vers les gares.
- Gérer les flux pendulaires d'un département à l'autre, notamment les rabattements de la gare côté Rhône.
- Développer les rabattements vers les véloroutes (Viarhône, Voie bleue).

#### Département de la Savoie – 28/02/2022 :

- Développer les rabattements vers la Viarhône.
- Enjeux sur la continuité des axes structurants et secondaires pour être en cohérence entre usage, type d'usagers et flux.
- Avoir un partage des projets entre les deux départements pour garantir la cohérence des projets et calendriers.
- Favoriser les déplacements du quotidien sur la ligne de train Dijon-Modane.
- Développer l'accès aux stations en train.

### **Département de la Haute-Savoie – 15/02/2022 :**

- Développer les parkings de covoiturage.
- Mettre en place des échanges entre les départements notamment sur les enjeux de la RD1508 ou d'une liaison depuis la ViaRhôna vers le PEM de Bellegarde (qui passe par la Savoie et la Haute Savoie).

### **Département du Jura – 26/01/2022 :**

- Se coordonner sur des projets communs (ex : réflexion Ain-Jura sur la réutilisation de l'ancienne liaison ferroviaire Saint-Claude-Oyonnax pour les modes doux).
- Projet de Via Valserhina : engagé avec la direction de l'environnement de l'Ain. Une partie du projet est sur le territoire du Jura.

### **Département de la Saône-et-Loire – 28/03/2022 :**

- Identifier les connexions entre les deux départements pour connaître les interfaces et prioriser les besoins les plus importants avec des moments d'échanges sur des thématiques spécifiques, notamment vélo pour éviter les discontinuités.
- Sécuriser / améliorer les franchissements de la Saône (pont de Fleurville, pont François Mitterrand, pont d'Arciat notamment).

### **Département de l'Isère :**

*Entretien non réalisé.*

L'Isère est en relation étroite avec l'Ain sur des projets dimensionnants tels que l'étude d'un nouveau franchissement du Rhône entre Loyettes et Lagnieu et les études de franchissement des modes actifs sur le Pont de Lagnieu.

## **2.3.3. Principaux enjeux mobilité des partenaires du CD01**

La concertation proposée par le Département de l'Ain a permis de concerter un un large nombre de partenaires du Département. Les enjeux qui en ressortent sont résumés ci-après.

### **Région AURA – 20/01/2022 :**

- La Région met en place les contrats opérationnels de mobilité (COM) à l'échelle des bassins de vie. Ce nouvel outil de coordination a été introduit par la loi LOM pour permettre aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'un même bassin de vie (régions et intercommunalités) de se coordonner sur leurs projets de mobilité. Les Départements sont associés à la démarche.
- Les projets de transports collectifs dimensionnants :
  - Etoile ferroviaire lyonnaise / RER lyonnais
  - Leman Express : projet d'extension vers Culoz et à l'Ouest vers Nantua/Nurieux
  - BHNS Lyon/Trévoux
  - Projet de liaison Nord Isère / Bassin de Crémieu
- *Hors réunion : en 2023, on peut noter un certain nombre d'éléments marquants :*
  - *Le lancement de l'ouverture à la concurrence du TER.*
  - *Le renouvellement de la convention TER 2024-2033 entre la Région et la SNCF.*
  - *La définition de la Stratégie « Mobilités positives du quotidien – Cap sur 2035 » de la Région*

### SNCF – 01/02/2022 :

Plusieurs enjeux / projets sont abordés, en complément des informations déjà collectées auprès des autres partenaires :

- **L'étoile ferroviaire lyonnaise :**
  - Ligne Bourg-en-Bresse / Lyon : fort potentiel de report modal, mais le développement de l'offre nécessiterait l'électrification de la ligne. Une expérimentation de train sur batterie devrait être menée par la Région.
  - Ligne Lyon / Ambérieu : ligne la plus saturée de la Région, doit être renforcée d'ici 2035 dans le cadre du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Point de vigilance sur l'articulation avec les projets de FRET (CFAL)
  - Ligne Villefranche-sur-Saône / Mâcon : ligne en dehors du territoire mais avec un fort enjeu de rabattement depuis les communes de l'Ain (problématique étudiée par le SMT AML : P+R)
- **Pays Bellegardien :** enjeu de renforcement de l'offre du Léman Express et de prolongement vers le Bugey Sud. Il y aurait aussi un intérêt à profiter de l'aménagement de la ligne des Carpates pour le TGV Paris/Genève, pour y faire passer des TER pour améliorer la liaison avec Bourg-en-Bresse (mais pas de projet à ce jour).
- **Pays de Gex :** discussions sur l'avenir de la ligne Pied du Jura convertie en piste cyclable.
- **BHNS Lyon/Trévoux :** BHNS sur ancienne voie ferrée.
- Le **projet Lyon-Turin**.

### SIEA – 16/03/2022 :

- Le Syndicat Intercommunal d'Énergie et de e-communication de l'Ain (SIEA) assure les missions d'Autorité organisatrice de la Distribution d'Électricité (AODE) sur le territoire de l'Ain, ce qui inclut notamment l'électrification rurale, le gaz, l'éclairage public (par délégation de la plupart des communes) et des services SIG.
- Besoin de coordination entre SIEA et le Département sur les calendriers de travaux (vision à 12 mois au minimum).
- **Fibre optique :** le SIEA déploie la fibre optique dans l'ensemble des communes (hormis 15 communes relevant d'initiatives privées SFR et Orange). Le déploiement nécessite des travaux le long des routes, dont les modalités sont définies dans une convention avec le Département.
- **Mobilité électrique :** le SIEA travaille sur un projet de déploiement de bornes de recharges. *Hors réunion : en 2023, le SIEA a réalisé un projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules électriques (SDIRVE) en concertation avec les communes et les intercommunalités de l'Ain. La carte de déploiement des bornes sera annexée au Schéma des Mobilités.*

### Ain Tourisme – 12/01/2022 :

- Réflexion sur la stratégie de développement de la moyenne montagne, structuration de l'offre, des acteurs.
- Accompagner le développement de cheminements sécurisés entre les pôles d'intermodalité et les lieux touristiques.
- Développer l'intermodalité train/vélo.

### ATMB – 17/01/2022 :

- Pas d'enjeux identifiés, hormis les travaux en cours.

### APRR – 27/01/2022 :

- Poursuivre les échanges avec le CD01 sur les interfaces avec les parkings de covoiturage.
- Etude d'une voir réservée (VR2+) sur l'A42 et au niveau des Echets.
- Etudier un PEM sur l'A42 sur les aires de services de Dagneux.
- Finalisation des études du diffuseur de Leyment.

### Associations cyclistes – 13/02/2023 :

- Plusieurs associations cyclistes ont participé à la réunion de concertation organisée par le Département : l'Apicy (Pays de Gex), Bourg Nature Environnement (agglomération de Bourg-en-Bresse) et Véloyo (Haut-Bugey). Ces associations assurent pour la plupart le relais local d'associations nationales, notamment la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) et l'AF3V (association française pour le développement des véloroutes et voies vertes).
- Le ressenti des usagers est qu'il y a un fort besoin d'aménagements cyclables sécurisés pour les trajets du quotidien. Les associations ont besoin de soutien pour convaincre les communes de réaliser des aménagements, en portant à leur connaissance les dispositifs de financement et d'aide aux acquisitions foncières et en disposant d'exemples de réalisation, pouvant servir d'exemple.
- Une approche pragmatique est nécessaire au vu de l'étendue du réseau RD. L'idée est de prioriser la sécurisation des intersections, l'utilisation des chemins à plus faible trafic (voiries non goudronnées) et d'assurer la continuité des aménagements existants.
- Sur le plan touristique, les véloroutes n'atteindront leur plein potentiel que si elles sont raccordées au réseau national (ce qui n'est pas le cas de la Traverse, de la Voie du Lange et de la Voie verte du pays de Gex). La rivière de l'Ain est également un axe à fort potentiel touristique, qui mériterait d'être aménagé pour le cyclotourisme.
- Le planning de réfection des enrobés est une donnée intéressante à partager.
- Enjeux particuliers au Pays de Gex :
  - Le potentiel de report modal est fort dans le Pays de Gex du fait de l'attractivité du Grand Genève qui a une politique très incitative pour le vélo et des aménagements qualitatifs. Mais il faut pour cela que le Pays de Gex rattrape son retard sur les aménagements sécurisés.
  - Des enjeux forts sur la traversée de la Place des Lumières à Ferney-Voltaire, l'utilisation des voies de bus du BHNS Gex-Ferney, ainsi que la liaison entre Pouilly et St-Genis notamment pour les collégiens et lycéens.

## 2.3.4. Synthèse des retours sur l'action du Département

### Principaux points positifs relevés

- **Le Département est à l'écoute des EPCI**
- **Travail fort de coopération entre tous**
- **Expertise technique du Département**
- **Satisfaction sur la viabilité hivernale**
- **Le dispositif financier du Plan Vélo est apprécié.**

### Principales attentes / points d'amélioration

- **Entretien du patrimoine : améliorer la gestion préventive**
- **Prise en considération de l'évolution rapide du Pays de Gex (besoins en infrastructures suffisamment dimensionnées et multimodales)**
- **Insertion des modes actifs sur les nouveaux aménagements, les carrefours, les traversées de routes départementales, maintenance et entretien ultérieur de ces aménagements (les EPCI n'ont pas toujours le matériel adéquat)**
- **Sécurisation des franchissements (vieillesse, saturation et modes actifs)**
- **Améliorations de la signalisation : routes de montagne, traversées piétonnes hors agglomération**
- **Lutte contre les nuisances sonores**
- **Organisation du stationnement PL (sorties d'autoroute, proximité des zones d'activité économique)**
- **Communication régulière sur les travaux et projets à forts enjeux.**

# 3. LES ORIENTATIONS DU SCHEMA DES MOBILITES

Le Schéma des mobilités se structure autour des **6 orientations définies par le Département** à l'issue de la phase de Diagnostic et qui ont été validées **en session le 12/12/2022**.

1. **Contribuer à la transition écologique en intégrant mieux à notre réseau les autres formes de mobilité**
2. **Maintenir les chaussées en bon état dans un souci de développement durable et de maîtrise des coûts**
3. **Adopter des techniques routières plus respectueuses de l'environnement**
4. **Sécuriser le réseau routier départemental, en particulier les ouvrages d'art et les routes soumises au risque de chute de rochers**
5. **Mieux gérer et traiter les nuisances liées au trafic routier**
6. **Porter les projets d'aménagement stratégiques et prioritaires pour le Département**

Le résumé ci-dessous synthétise les 6 orientations du Schéma des Mobilités, avec la référence aux fiches actions détaillées dans la suite du document.

## Orientation 1 : Contribuer à la transition écologique en intégrant mieux à notre réseau les autres formes de mobilité

Pour répondre aux objectifs de transition écologique et infléchir la forte dépendance des usagers à l'automobile, le Département prévoit des actions visant à favoriser le développement des formes de mobilité plus durables et mieux les intégrer sur le réseau routier départemental :

- Des actions en faveur des **modes actifs (\*)**, complémentaires à la Stratégie Ain terre vélo 2023-2028 (dont le contenu est synthétisé dans l'encadré page suivante) :
  - **Action 1.1** Intégrer la réflexion des besoins d'aménagements pour les modes actifs dès la phase amont des études de projets routiers,
  - **Action 1.2** Développer le portage des projets en faveur des modes actifs en maîtrise d'ouvrage départementale directe,
  - **Action 1.3** Renforcer le rôle de coordination du Département pour les aménagements en faveur des modes actifs.
- Des actions pour suivre les projets dimensionnants des partenaires :

- **Action 1.4** Renforcer le suivi des **projets à forts enjeux** en termes de mobilité (notamment les projets qui dépassent les limites du département : projets ferroviaires, BHNS, stratégies de mobilité des Métropoles...
- **Action 1.5** Soutenir le développement des **transports en commun** sur le territoire
- Des actions pour réduire la dépendance à la voiture et favoriser la mobilité pour tous les publics :
  - **Action 1.6** Inciter à un usage raisonné de la voiture (à travers le **covoiturage**, la **mobilité électrique**, le **télétravail**...).
  - **Action 1.7** Assurer une **mobilité plus solidaire**, en tenant compte des besoins des personnes en situation de handicap et des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale.

## **Orientation 2 : Maintenir les chaussées en bon état dans un souci de développement durable et de maîtrise des coûts**

Cette orientation concerne une activité cœur de métier du Département qui est essentielle pour la viabilité et la sécurité du réseau départemental.

La fiche action suivante expose la stratégie générale pour maintenir le patrimoine en état, en tenant compte de la nécessité de parfaire la connaissance de l'état du patrimoine et cibler les moyens pour éviter que la dégradation des chaussées nuise à la sécurité et engendre des surcoûts de réparation :

- **Action 2.1 Maintenir les chaussées en bon état en maîtrisant les coûts**

Cette orientation est également en lien avec l'orientation 3 « Adopter des techniques routières plus respectueuses de l'environnement ».

## **Orientation 3 : Adopter des techniques routières plus respectueuses de l'environnement**

Dans l'objectif de transition écologique, le Département mène des actions depuis de nombreuses années pour améliorer les techniques routières et réduire leur impact sur l'environnement et en garantissant un travail sur la perméabilité de ses infrastructures.

Ce travail de fond doit être poursuivi en favorisant la recherche et l'expérimentation de techniques innovantes, l'ouverture à des solutions mises en œuvre dans les territoires similaires, et le déploiement et la généralisation progressive des techniques éprouvées, aussi bien dans les activités réalisées en régie et que dans les marchés publics passés par le Département.

La présente orientation se décline en 3 fiches actions qui traitent des différentes thématiques :

- Action 3.1 Poursuivre et déployer les techniques alternatives de revêtement routier
- Action 3.2 Expérimenter de nouvelles techniques d'entretien des **dépendances** (accotements, délaissés...)
- Action 3.3 Maintenir une **viabilité hivernale** performante en optimisant les ressources.

## **Orientation 4 : Sécuriser les ouvrages d'art et les routes soumises au risque de chute de rochers**

La sécurité sur le réseau routier départemental de l'Ain est un enjeu prioritaire. Les défis sont multiples et concernent non seulement le niveau de sécurité de l'infrastructure routière elle-même (« route qui pardonne »), mais aussi les comportements routiers individuels (vitesses excessives, perte de vigilance...) et les risques naturels auxquels sont soumis les usagers, notamment dans les secteurs montagneux.

Cette orientation se décline en 4 fiches actions :

- **Action 4.1 Sécuriser les itinéraires** grâce à une nouvelle approche par diagnostic d'itinéraire, en complément des actions ciblées sur les traversées d'agglomération, les passages à niveau et la lisibilité de la signalisation, et un travail sur la **perméabilité** de nos infrastructures sur les secteurs problématiques/corridors écologiques,
- **Action 4.2 Sensibiliser au risque routier et au partage de la route** en accentuant les efforts de prévention via l'action du Pôle Sécurité Routière État-Département,

- **Action 4.3 : Maintenir le patrimoine d'ouvrages d'art** (avec un renforcement des méthodes de surveillance des ouvrages et de planification de travaux et l'amélioration des connaissances écologiques),
- **Action 4.4 : Gérer les aléas de chutes de rochers**, avec le développement d'une approche préventive sur certains itinéraires structurants, en plus des interventions curatives.

### **Orientation 5 : Mieux gérer et traiter les nuisances liées au trafic routier**

Cette orientation se décline en deux fiches actions :

- **Action 5.1 Maîtriser les flux poids lourds**, afin d'améliorer le cadre de vie dans les territoires traversés, tout en permettant un accès efficace aux zones d'activité économiques,
- **Action 5.2 Limiter les nuisances sonores liées au trafic**, en s'appuyant sur l'actualisation du Plan de Protection du Bruit dans l'environnement (PPBE) et la recherche de solutions pragmatiques de réduction du bruit pour les habitations exposées.
- 

### **Orientation 6 : Porter les projets d'aménagement stratégiques et prioritaires pour le Département**

Cette dernière orientation vise à affirmer l'implication du Département dans les projets d'aménagement stratégiques et prioritaires pour le Département, avec un co-financement et pour certains projets la prise de maîtrise d'ouvrage.

Cette orientation se décline dans une fiche action unique avec une carte et un tableau des projets :

- **Action 6.1 : Porter les projets à fort enjeu à l'échelle départementale**

# 4. FICHES ACTIONS DETAILLEES

## Liste des fiches actions

Les 6 orientations sont déclinées en 18 fiches actions, qui permettent de cadrer et renforcer les actions déjà en pratique au sein des services du Département et de décrire des politiques nouvelles, en particulier pour les modes actifs.

### Orientations / Actions

### Echelle de coût

<b>1. Contribuer à la transition écologique en intégrant mieux à notre réseau les autres formes de mobilité</b>	
1.1. Intégrer la réflexion des besoins d'aménagements pour les modes actifs dès la phase amont des études des projets routiers	€€
1.2. Développer le portage des projets en faveur des modes actifs en maîtrise d'ouvrage départementale directe	€€€
1.3. Renforcer le rôle de coordination du Département pour les aménagements en faveur des modes actifs	€€
1.4. Renforcer le suivi des projets à forts enjeux en termes de mobilité	€€
1.5. Soutenir le développement des transports en commun sur le territoire	€€
1.6. Inciter à un usage raisonné de la voiture	€
1.7. Assurer une mobilité plus solidaire	€
<b>2. Maintenir les chaussées en bon état dans un souci de développement durable et de maîtrise des coûts</b>	
2.1. Maintenir les chaussées en bon état en maîtrisant les coûts	€€€€
<b>3. Adopter des techniques routières plus respectueuses de l'environnement</b>	
3.1. Poursuivre et déployer les techniques alternatives de revêtement routier	€
3.2. Expérimenter de nouvelles techniques d'entretien des dépendances	€
3.3. Maintenir une viabilité hivernale performante en optimisant les ressources	€€
<b>4. Sécuriser le réseau routier départemental, en particulier ouvrages d'art et routes soumises au risque de chute de rochers</b>	
4.1. Sécuriser les itinéraires	€€
4.2. Sensibiliser au risque routier et au partage de la route	€
4.3. Maintenir le patrimoine d'ouvrages d'art	€€€€
4.4. Gérer les aléas de chutes de rochers (préventif et curatif)	€€€€
<b>5. Mieux gérer et traiter les nuisances liées au trafic routier</b>	
5.1. Maîtriser les flux poids lourds	€€
5.2. Limiter les nuisances sonores liées au trafic	€€
<b>6. Porter les projets d'aménagement stratégiques et prioritaires pour le Département</b>	
6.1. Porter les projets à forts enjeux à l'échelle départementale	€€€€

## Structure des fiches actions

Les fiches actions contiennent les mêmes éléments.

### Objectifs

Cible de l'action. Ce qui doit permettre d'évaluer la réussite de l'action.

### Compétences du Département mises en jeu



#### Solidarité

*Développement des mobilités solidaires et de l'accessibilité*



#### Routes et mobilités

*Sécurisation, entretien et adaptation des infrastructures routières pour favoriser les mobilités actives et les transports collectifs (alternatives à la voiture individuelle)*



#### Collèges, culture et sport

*Maillage modes actifs vers les collèges et les sites culturels*



#### Développement des territoires

*Portage des projets stratégiques, prise en compte des enjeux de tourisme, d'accès aux zones d'activités économiques et d'attractivité.*



#### Transition écologique \*

*Adoption de techniques routières plus respectueuses de l'environnement, incitation au report modal*

\*Le département agit de concert avec les autorités compétentes en matière de transition écologique, afin de participer aux objectifs nationaux de préservation de l'environnement et de lutte contre le changement climatique.

### Description de l'action

Se compose de sous-action à mettre en œuvre pour la réussite de l'action. Il peut s'agir de démarche de travaux, de communication, d'études...

### Éléments clés

**Rôles du Département** *MOA, financeur, accompagnateur...*

**Direction(s) concernée(s)** *Direction et/ou service du CD01 associés à l'action*

**Partenaires** *Partenaires à mobiliser pour la réussite de l'action*

**Calendrier** *Court terme (< 5 ans), moyen terme (5 à 10 ans), long terme (> 10 ans)*

**Indicateurs** *Indicateurs de réussite*

## Orientation 1 : Contribuer à la transition écologique en intégrant mieux à notre réseau les autres formes de mobilité

Pour répondre aux objectifs de transition écologique et infléchir la forte dépendance des Aindinois à l'automobile, le Département prévoit des actions visant à favoriser le développement des formes de mobilité plus durables et à mieux les intégrer sur le réseau routier départemental :

- Des actions en faveur des **modes actifs (\*)**, complémentaires à la Stratégie Ain terre vélo 2022-2028 (dont le contenu est synthétisé dans l'encadré page suivante) :
  - Action 1.1 Intégrer la réflexion des besoins d'aménagements pour les modes actifs dès la phase amont des études de projets routiers,
  - Action 1.2 Développer le portage des projets en faveur des modes actifs en maîtrise d'ouvrage départementale directe,
  - Action 1.3 Renforcer le rôle de coordination du Département pour les aménagements en faveur des modes actifs.
- Des actions pour suivre les projets dimensionnants des partenaires :
  - Action 1.4 Renforcer le suivi des **projets à forts enjeux** en termes de mobilité (notamment les projets qui dépassent les limites du département : projets ferroviaires, BHNS, stratégies de mobilité des Métropoles...
  - Action 1.5 Soutenir le développement des **transports en commun** sur le territoire
- Des actions pour réduire la dépendance à la voiture pour tous les publics :
  - Action 1.6 Inciter à un usage raisonné de la voiture (à travers le **covoiturage**, la **mobilité électrique**, le **télétravail**...).
  - Action 1.7 Assurer une **mobilité plus solidaire**, en tenant compte des besoins des personnes en situation de handicap et des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale.



**Modes actifs** : l'ADEME, Agence de la transition écologique (historiquement Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), définit les modes actifs comme « des modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, telle que la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, ... ». Les aménagements en faveur des modes actifs sont de différentes natures parmi lesquelles les voies vertes, les bandes cyclables ou encore les pistes cyclables sont les plus connues. Le choix de la nature de l'aménagement est soumis à un certain nombre de contraintes (vitesse pratiquée, trafic motorisé, nombre de vélos attendus par jour, ...).

## La Stratégie « Ain Terre de vélo » 2023-2028

À la suite du succès du Plan Vélo 2017-2021, qui a permis d'accompagner les collectivités dans la création de plus de 200 km de linéaires cyclables, avec un budget de près de 6 M€ sur 5 ans, le Département poursuit son ambition de développer la pratique cyclable avec la Stratégie Ain Terre de Vélo 2023-2028. Cette dernière se décline en 4 axes :

### Axe 1 - Promouvoir l'usage quotidien du vélo au titre de la mobilité et de l'environnement

- Développer les itinéraires structurants et accompagner la réalisation des aménagements cyclables des collectivités, au moyen d'un dispositif d'aides et d'accompagnement technique qui va être poursuivi et élargi aux projets communaux. Le dispositif s'articulera avec la contractualisation, via un appel à projets dont l'enveloppe plafond annuelle passera à 2M€ (contre 1M€ en moyenne les années précédentes). Il est également proposé de créer un nouveau dispositif d'aide spécifique aux collectivités pour les aménagements d'accès cyclables aux collèges, dans un rayon limité à 3km.
- Sécuriser la pratique du vélo sur les routes départementales avec le dispositif d'aide spécifique à la sécurisation des aménagements cyclables (intersections sur routes départementales, ponts et points de ruptures), et l'acquisition par le Département de bandes de 3 mètres, hors agglomération en bordures de RD, (enveloppe plafonnée à 100 000 € sur 5 ans). Ces bandes peuvent être mises à disposition des collectivités pour la réalisation et l'entretien des aménagements cyclables sous maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale.
- Intégrer le vélo au cœur du futur schéma directeur des mobilités : voir actions 1.1, 1.2, 1.3 pages suivantes.
- Renforcer la pratique du vélo des agents du Département.

### Axe 2 - Favoriser l'usage du vélo pour le loisir et le sport

- La refonte du dispositif de l'Ain à vélo pour aboutir à un maillage des itinéraires sur deux niveaux :
  - des itinéraires départementaux, à vocation d'itinérance et destinés aux cyclotouristes, dont le Département assure le jalonnement et l'entretien.
  - des boucles loisirs, à vocation de découverte du territoire et plus accessibles, proposées et entretenues par les EPCI.
- Le renforcement du positionnement du VTT en lien avec la stratégie Montage de l'Ain.

### Axe 3 - Encourager l'usage du vélo pour tous

- Sécuriser et inciter la pratique et l'apprentissage du vélo pour les collégiens.
- Soutenir les acteurs du tourisme pour la création de flottes de vélo à assistance électrique.

### Axe 4 - L'image du vélo comme vitrine du Département

- L'Ain, terre d'accueil pour des évènements sportifs majeurs, soutient de nombreuses épreuves sportives à rayonnement international sur le territoire. La notoriété du Département s'est fortement renforcée notamment avec le passage du Tour de France.
- Le Département est un partenaire majeur sur un grand nombre d'organisations.

En tant que document cadre de l'action du Département dans le domaine des mobilités, le présent schéma **intègre la Stratégie Ain Terre de vélo**, comme une de ses composantes. **Dans les pages suivantes, les actions 1.1, 1.2 et 1.3** précisent des objectifs et un cadre d'organisation pour la mise en œuvre d'aménagements en faveur des modes actifs, dès la phase études mais aussi à travers le portage du projet ou encore la coordination des projets à l'échelle du département.

## Action 1.1. : Intégrer la réflexion des besoins d'aménagements pour les modes actifs dès la phase amont des études des projets routiers

### Objectifs

- Intégrer la réflexion des besoins en aménagement en faveur des modes actifs, dès la phase d'études, dans le cadre de la réalisation de projets routiers (neufs comme réfections) portés par le Département en lien avec ses compétences et en accord avec les obligations de la loi d'orientation des mobilités, dite la loi LOM.
- Rendre systématique l'association des services du Département dans le cadre des projets des EPCI (pour l'élaboration des documents de planification comme pour la réalisation d'aménagements cyclables) en interface avec le réseau routier départemental.

### Compétences du Département mises en jeu :



Solidarités



Routes et mobilités



Collèges, culture et sport



Développement des territoires



Transition écologique

### Description de l'action

- **Etude systématique des besoins d'aménagements cyclables** pour tous les projets d'aménagement ou de rénovation de voirie ou d'ouvrage d'art, conformément à la loi LOM, article 62, qui prévoit qu' "à l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique ou financière." Selon les typologies de projets, les études du besoin et de faisabilité pourront être réalisées en régie (par un service du Département) ou bien externalisées. Le cas échéant, le Département réalisera cette évaluation en tenant compte des orientations du schéma des véloroutes (se référer à la cartographie ci-contre) et du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des territoires (SRADDET). Une trame d'études de faisabilité technique et financière est en cours de montage afin de rendre les études réalisées par le Département homogènes dans leur rendu. L'évaluation sera rendue publique, sur le site internet [www.ain.fr](http://www.ain.fr).
- **Rappelons** que de manière générale, tout projet en interface avec le domaine public routier départemental (aménagements ou documents de planification) devra être **étudié en concertation avec les services de la direction des Mobilités du Département**. Il convient d'associer les services le plus en amont possible, afin de connaître les prescriptions du Département en fonction du type de réseau.

### Les éléments clés



**Rôle du Département**  
Direction(s) concernée(s)

Pilote  
Direction des Mobilités (pilote),  
Direction de l'Eau et de l'Environnement



**Partenaires**

EPCI et communes (le plus souvent à l'origine de l'expression du besoin)



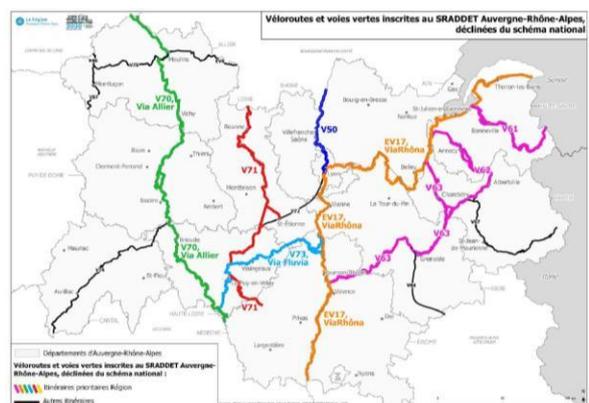
**Calendrier**

Court terme à long terme selon l'avancement des projets



**Indicateurs**

Nombre d'études réalisées pour des aménagements modes actifs (en régie comme externalisées)  
Nombre de km d'aménagements à réaliser suite à ces études



Les Véloroutes et Voies Vertes inscrites au SRADDET (Source : Région AURA)

## Action 1.2 : Développer le portage des projets en faveur des modes actifs en maîtrise d'ouvrage départementale directe

Un budget global de 13 M€ pour les 5 prochaines années, réparti équitablement sur le territoire pour déployer environ 40 km de voies hors agglomération, sera dédié au développement des modes actifs sous maîtrise d'ouvrage départementale. La présente fiche-action décline les grands principes et fixe plusieurs conditions à respecter pour que la maîtrise d'ouvrage soit assurée par le Département, chaque dossier faisant l'objet d'une étude au cas par cas.

### Objectifs

Mettre en place un cadre pour la réalisation sous maîtrise d'ouvrage départementale des aménagements modes actifs et leur entretien, avec une analyse au cas par cas en fonction des spécificités de chaque projet, situé sur des tronçons hors agglomération le long d'une route départementale

### Compétences du Département mises en jeu :



Solidarités



Routes et  
mobilités



Collèges, culture  
et sport



Développement  
des territoires



Transition  
écologique

### Description de l'action

**Pistes ou voies vertes en bordure de RD : le Département se réserve la possibilité de les porter en maîtrise d'ouvrage** sous réserve de remplir au moins trois des critères suivants :

- Identifiée comme prioritaire dans le schéma cyclable à l'échelle départementale, issu des schémas directeurs locaux,
- Reliant des **pôles d'attractivité touristique ou des collèges**, ou présentant un **intérêt départemental majeur**,
- Permettant de **résorber une discontinuité** sur un itinéraire privilégiant l'usage de voies moins circulées,
- Présentant une faisabilité technique et foncière avérée et un ratio coût/linéaire modéré.

**La prise de maîtrise d'ouvrage sera également conditionnée à :**

- Un financement de l'investissement partagé entre le Département et le/les EPCI ou communes concernées, qui, à titre indicatif, peut aller jusqu'à 70% de participation pour le Département et 30 % pour les EPCI ou communes, toutes subventions déduites
- L'entretien ultérieur de l'aménagement par le/les EPCI ou communes, selon les modalités définies au cas par cas par convention

**Pistes ou voies vertes sur des ouvrages d'art qui supportent une RD :**

- **Dans le cadre de la construction d'un nouvel ouvrage**, et sous réserve des conventions passées avec les partenaires, le département prend en charge les études et travaux des aménagements modes actifs.
- **Sur les ouvrages d'art existants :**
  - Le Département se laisse la possibilité de déléguer le portage du projet à un autre partenaire selon des modalités fixées par convention.
  - **Dans le cadre de travaux de réhabilitation/rénovation portés par le Département**, et sous réserve des conventions passées avec les partenaires, le Département pourra prendre en charge les études de faisabilité modes actifs. Si les besoins modes actifs sont avérés, et suivant la faisabilité technique, le ratio coûts/linéaire modéré et la contribution financière des EPCI sur la

part travaux, la prise en compte des modes actifs dans l'opération de réhabilitation pourra être envisagée.

#### Pistes et voies vertes en intersections ou traversées de RD :

- Le Département se laisse la possibilité de déléguer le portage du projet à un autre partenaire selon des modalités fixées par convention.
- **Dans le cadre d'un projet global porté par le Département, avec des adaptations rendues nécessaires par un projet modes actifs sous maîtrise d'ouvrage d'un autre partenaire,** le département pourra porter les études et travaux des aménagements modes actifs dans le périmètre de son opération, sous réserve de la prise en charge des coûts selon des modalités fixées par convention avec le partenaire.

**En l'absence de prise de maîtrise d'ouvrage, le Département maintient ses aides pour les projets modes actifs dans le cadre de sa Stratégie Ain Terre de vélo,** s'agissant du financement des aménagements et de l'acquisition par le Département de bandes de terrain en bordures de RD hors agglomération, qui peuvent être mises à disposition des collectivités (communes ou EPCI).

Les bandes multifonctions, dont la vocation **initiale est de** permettre aux véhicules de disposer d'une zone de récupération, offrent une possibilité supplémentaire pour les cyclistes confirmés. Si elles n'ont pas vocation à être développées pour le grand public, à la recherche d'itinéraires plus sécurisés, **le Département pourra poursuivre le déploiement des bandes multifonctions le long des routes départementales structurantes hors agglomération, notamment lors des opérations de renouvellement de couches de roulement.** En effet, lorsque le profil en travers de l'infrastructure comprend un accotement suffisamment large, il est possible et de manière assez aisée de prévoir l'installation d'une bande multifonction dans ce cadre-là.

Si le profil en travers de l'infrastructure nécessite des acquisitions pour installer des bandes multifonctions, bien souvent parce que l'accotement n'est pas suffisamment large, il convient alors d'envisager une reconquête d'emprise, qui nécessite des études techniques, acquisitions et procédures, qui est alors à considérer comme une opération d'investissement à part entière.

#### Les éléments clés

	<b>Rôle du Département</b>	Pilote
	<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction des Mobilités
	<b>Partenaires</b>	EPCI, communes, associations cyclistes
	<b>Calendrier</b>	Court terme à long terme selon les projets
	<b>Indicateurs</b>	Nombre d'opérations réalisées sous maîtrise d'ouvrage du Département Km d'aménagements cyclables réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Département par typologie Montant annuel de l'investissement Nombre de conventions, pour l'entretien ultérieur des aménagements réalisés, signées par les partenaires



**Budget de 13 M€ répartis équitablement sur le territoire pour les 5 années à venir (incluant les subventions reçues, dépenses de fonctionnement et d'investissement).**

**Ratio de km de pistes ou voies vertes réalisées de l'ordre de 40 km au bout de 5 ans avec une vision des projets à 3-5 ans.**

## Action 1.3 : Renforcer le rôle de coordination du Département pour les aménagements en faveur des modes actifs

### Objectifs

Créer une réelle dynamique autour des aménagements en faveur des modes actifs, en apportant un appui technique aux collectivités et en favorisant le partage d'expérience à l'échelle du département, avec une équipe dédiée.

### Compétences du Département mises en jeu :



### Description de l'action

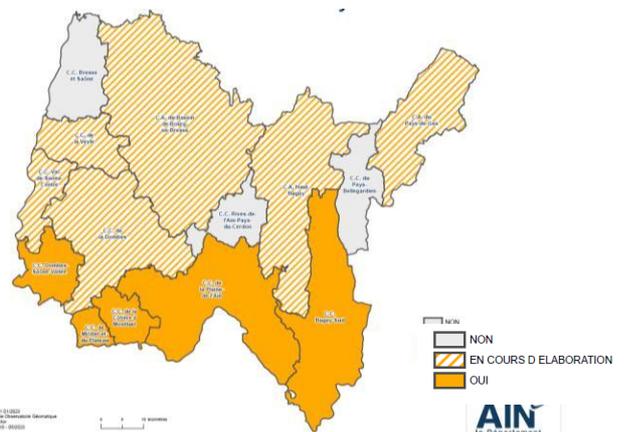
#### Les moyens organisationnels :

- **Créer une instance modes actifs de concertation et de partage avec les collectivités**, un temps d'échange régulier sera à programmer pour faire remonter les projets d'aménagements en faveur des modes actifs, en et hors agglomération des EPCI, présenter les priorités du Département pour trouver la bonne articulation entre les différents enjeux et interfacer la programmation technique et financière. Ce sera également un temps de partage sur le travail des connexions modes actifs et les retours d'expérience de chacun. **Ce temps d'échange avec les EPCI pourrait être articulé avec les réunions annuelles territorialisées, organisées dans le cadre des Pactes de territoire et de la stratégie « Ain terre de vélo »**,
- **Créer une instance modes actifs de concertation et de partage avec les associations cyclistes avec des temps d'échanges réguliers**
- **Tenir un annuaire des interlocuteurs modes actifs du territoire**, des services techniques du Département mais aussi des EPCI et des associations pour favoriser le partage d'informations,
- **Formaliser et tenir à jour un schéma cyclable départemental, cartographie harmonisée** qui compilera les itinéraires réalisés ou en projet des différents schémas cyclables locaux. La réalisation de cette cartographie est soumise à l'avancement des schémas cyclables des EPCI (se référer à la cartographie ci-contre).

**Les moyens humains :** Le Département doit s'appuyer sur un pôle dédié **au sein de la Direction des Mobilités pour** piloter la politique modes actifs, qui travaillera en transversalité avec la Direction de l'Eau et de l'Environnement. **Ce pôle sera notamment chargé d'assurer le suivi des actions 1.1 et 1.2 du présent schéma.** Les projets impliquant des acquisitions foncières et des études environnementales solliciteront également fortement les services concernés. **Il s'agira également de rappeler aux partenaires la nécessité d'associer les services du Département pour des avis techniques** sur les choix d'itinéraires, au stade de l'élaboration des **schémas directeurs cyclables des EPCI**, de leurs projets en phase conception et en phase chantier.

### Les éléments clés

	<b>Rôle du Département</b>	Pilote
	<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction des Mobilités (pilote), Direction de l'Eau et de l'Environnement
	<b>Partenaires</b>	EPCI, communes, associations cyclistes
	<b>Calendrier</b>	Court terme à long terme selon l'organisation
	<b>Indicateurs</b>	Nombre de réunions organisées pour rassembler l'instance de partage avec les collectivités Nombre d'ETP au Département affectés à la politiques modes actifs



Etat d'avancement des schémas cyclables de EPCI en juin 2023 (source : Département Ain)

## Action 1.4 : Renforcer le suivi des projets à forts enjeux en termes de mobilité

### Objectifs

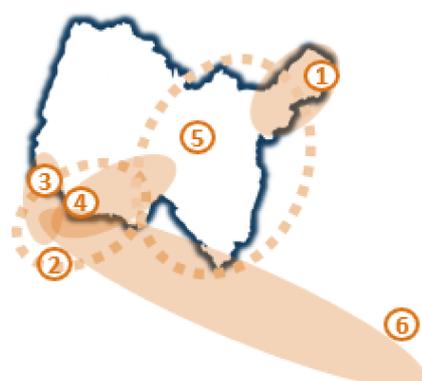
- Créer une réelle dynamique autour des projets structurants pour les différents types de mobilité (transports en commun mais aussi transports logistiques ferroviaires).
- Assurer un suivi continu pour les projets à forts enjeux en termes de mobilité pour faire valoir les intérêts du département et de ses territoires.

### Compétences du Département mises en jeu :



### Description de l'action

- **Créer une instance de suivi des projets à forts enjeux en termes de mobilité qui dépassent les limites de notre département.** Le plus souvent le Département est co-financeur de ces projets et est donc associé aux différentes étapes des prises de décisions politiques mais aussi aux comités techniques. Un avis sur les études produites est également rendu par le Département. L'instance à créer permettra de cadrer les différentes pratiques pour faciliter la prise de position du Département et ainsi assurer un suivi renforcé et structuré de ces projets (cadre des avis à rendre, politiques du Département à porter, liste des interlocuteurs, calendrier « type » pour la signature des conventions).
- **Assurer une veille sur les projets supra-départementaux** qui pourraient avoir des impacts sur le territoire et anticiper leur mise en œuvre dans des documents stratégiques à l'échelle départementale.



#### Projets connexes :

1. Pacte Grand Genève
2. Impact ZFE et déclassement A6-A7 à Lyon
3. BHNS Lyon-Trévoux
4. Projets ferroviaires lyonnais
5. Démarche de mobilité durable dans le cadre du tourisme (Montagnes de l'Ain...)
6. Lyon-Turin

### Les éléments clés

	<b>Rôle du Département</b>	Pilote
	<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction des Mobilités (pilote), Direction des Affaires Transfrontalières et Européennes
	<b>Partenaires</b>	Départements voisins, pays voisins
	<b>Calendrier</b>	Court terme à long terme selon l'organisation
	<b>Indicateurs</b>	Nombre de réunions partenariales (COPIIL et/ou COTECH) sur ces projets auxquelles le Département a participé Nombre d'avis rendus sur ces projets Nombre de conventions signées sur ces projets

## Action 1.5 : Soutenir le développement des transports en commun sur le territoire

La maîtrise de l'augmentation du trafic sur les routes départementales et les impacts du transport sur l'environnement sont deux enjeux forts à prendre en compte dans le développement de l'Ain. Faciliter le report modal vers des transports collectifs est un des leviers aujourd'hui à la portée du Département.

### Objectifs

- Favoriser le report modal vers les transports en commun en accompagnant les autorités organisatrices de mobilité (Région, EPCI) sur leurs projets.
- Adapter le réseau routier départemental aux besoins des transports en commun.

### Compétences du Département mises en jeu



Solidarités



Routes et  
mobilités



Collèges, culture  
et sport



Développement  
des territoires



Transition  
écologique

### Description de l'action

- **Optimiser les projets routiers en prenant des hypothèses incitatives au report modal** : par exemple, pour le projet de Porte de France, il a été pris comme hypothèses, pour les mouvements transfrontaliers, à la mise en service du BHNS, 50% de part modale pour les mobilités alternatives à la voiture pour les nouveaux arrivants et 15% de report modal pour les usagers actuels.
- **Permettre le développement des transports en commun sur les axes structurants en agglomération** en assurant un appui aux collectivités pour permettre la réalisation rapide des requalifications et encourager le report modal vers les bus, notamment sur les secteurs urbains en tension : GBA, Côtière, Pays de Gex.
- **Accompagner le développement de pôles d'échanges multimodaux (parkings-relais, accès modes actifs)** en lien avec les projets structurants de transport en commun et les projets départementaux. Dans le cadre des Pactes de territoire 2024-2026, les parkings sont finançables avec un taux d'aide plafonné :
  - Sur le dispositif Transition écologique pour les parkings de covoiturage/parkings à vélos,
  - Sur le dispositif Investissements structurants pour les autres aménagements de parkings.
- **Appuyer les projets de BHNS sur le territoire de l'Ain** :
  - Finaliser les travaux du **BHNS Gex - Ferney-Voltaire**,
  - Participer au financement du **BHNS Lyon – Trévoux** (suivant les conventions de cofinancement délibérées au stade des études et celles à venir, pour une éventuelle participation financière aux travaux connexes sur le réseau départemental), projet porté par la Région AURA pour faciliter sa mise en œuvre et enrayer l'augmentation rapide du trafic sur les différentes routes départementales menant à Lyon. Le Département émet des avis sur les aménagements projetés en interface avec le réseau routier départemental.

## Les éléments clés

**AIN**  
le Département



<b>Rôle du Département</b>	Appui technique et/ou appui financier, pilote selon les cas
<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction des Mobilités (pilote selon les cas), Direction du Développement des Territoires
<b>Partenaires</b>	Région, EPCI
<b>Calendrier</b>	Court terme
<b>Indicateurs</b>	Part modale des TC Nombre de pôles d'échanges multimodaux financés dans le cadre des Pactes de Territoire



## Action 1.6 : Inciter à un usage raisonné de la voiture

### Objectifs

- Inciter au covoiturage.
- Accompagner la migration du parc automobile vers les motorisations décarbonées.
- Développer le concept de mobilité évitée à travers le télétravail pour réduire les km parcourus.

### Compétences du Département mises en jeu



### Description de l'action

- **Soutenir le développement du covoiturage :**
  - Réaliser des campagnes publicitaires à l'échelle du Département et accentuer la communication autour des plateformes existantes : Mov'Ici, Covoiturage Léman, BlablaDaily, Covoit'ici de la Plaine de l'Ain, Rubis'Covoit'...
  - Apporter un appui technique aux EPCI sur leurs projets de covoiturage dynamique.
- **Accompagner les EPCI pour l'implantation de bornes de recharge électrique :** dans le cadre des Pactes de territoire 2024-2026, les bornes de recharge électrique VL et vélo (Transition écologique) sont finançables avec un taux d'aide plafonné.
- **Appliquer des bonnes pratiques au sein des services du Département :**
  - Animer la démarche du Plan de Mobilité (PDM)
  - Mettre en place le forfait mobilité durable (précisé dans le cadre de la Stratégie Ain Terre de Vélo),
  - Inciter au covoiturage entre agents, lors d'événements internes ou déplacements professionnels,
  - Renforcer la pratique du vélo auprès des agents (en lien avec l'axe 1 de la stratégie Ain Terre de Vélo),
  - Installer des bornes de recharge de véhicules électriques sur les implantations du Département. A l'heure actuelle, le site de la Madeleine est équipé avec 5 bornes doubles et l'Hôtel du Département est équipé d'une borne double. En septembre 2023, 4 nouvelles bornes doubles seront implantées sur site de la Madeleine ainsi qu'une borne double sur le site de l'atelier du service matériel à Viriat. Il est prévu d'implanter d'autres points de recharge sur différents sites, un travail est en cours avec la direction des bâtiments et le calendrier sera finalisé prochainement.
  - Agir sur les leviers d'organisation du travail (visioconférence, travail depuis un site du Département plus proche de son domicile, aménagement d'horaires...).
  - Fédérer les agents autour d'événements type « challenge mobilité ».
  - Poursuivre la sensibilisation à l'écoconduite.

### Les éléments clés

	<b>Rôle du Département</b>	Co-Pilotage avec les EPCI
	<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction du Développement des territoires, Direction des Ressources Humaines, Direction de l'Eau et de l'Environnement, Direction de la Communication Tous les services pour les bonnes pratiques
	<b>Partenaires</b>	Région, Collectivités
	<b>Calendrier</b>	Court terme à moyen terme
	<b>Indicateurs</b>	Diminution du trafic routier sur le réseau structurant Nombre de bornes IRVE financées via les Pactes de Territoire Diminution du nombre de km parcourus en voiture particulière par les agents dans leurs déplacements professionnels et domicile-travail



## Action 1.7 : Assurer une mobilité plus solidaire

La **mobilité solidaire** ou **mobilité inclusive** est une approche qui vise à mieux prendre en compte, dans les solutions de déplacement, les besoins des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale.

### Objectifs

Affirmer le rôle de soutien social du Département dans le domaine de l'aide à la mobilité.

### Compétences du Département mises en jeu :



Solidarités



Routes et  
mobilités



Collèges, culture  
et sport



Développement  
des territoires



Transition  
écologique

### Description de l'action

**Faire monter en compétence les travailleurs sociaux sur le volet mobilité.** Un diagnostic sur la mobilité solidaire, confié à l'association l'USIE et mené en 2022, grâce aux fonds de la stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté, a permis de recenser les offres existantes et les besoins à l'échelle du Département. Cette étude a également mis en évidence la méconnaissance de l'offre sur le territoire. La SPL ALEC 01 a été missionnée en 2023 pour :

- Partager des informations pour alimenter les sites internet dédiés aux publics en insertion (ex : mobilib01.fr) et créer des outils adaptés aux besoins des acteurs de l'insertion et de l'emploi,
- Organiser des ½ journées d'information mobilité au sein des 16 centres départementaux de solidarité,
- Participer aux réunions mobilité du réseau du service public de l'insertion et de l'emploi et appuyer la montée en compétence d'un réseau de référents mobilité au sein des centres départementaux de solidarité.

*Pour rappel, la plateforme **Mobilib01.fr**, portée par l'association LUSIE01, est un service d'information sur le sujet de la mobilité, avec un **site internet accessible à tous**.*

**Informé sur les dispositifs d'aides à la mobilité** (Carte Mobilité Inclusion et Prestation de Compensation du Handicap, avec des attributions soumises à des critères fixés par la loi, ou encore des aides à destination des bénéficiaires du RSA...). Des fiches de communication qui précisent les procédures d'ouverture de droit seront prochainement disponibles dans les centres départementaux de solidarité et mises en ligne sur le site [www.ain.fr](http://www.ain.fr) (portail autour de la solidarité en cours de création avec une rubrique dédiée à la mobilité solidaire).

**Plan Handicap** : la population aindinoise en situation de handicap est de plus en plus en demande de solutions pour conserver une autonomie et une indépendance souhaitées par tout un chacun. Le Plan Handicap réalisé sur la période 2017-2022 a permis la mise en place de politiques planifiées et adaptées aux besoins dans notre département, avec comme objectif l'inclusion. Ces travaux de fond trouveront leur prolongement lors d'un deuxième Plan Handicap sur la période 2023-2028.

**Développer des solutions de loisirs à vélo adaptées aux publics à mobilité réduite** (action mise en œuvre dans le cadre de la Stratégie Ain Terre de Vélo 2023-2028 – Investissements supportés par le Département pour l'achat de vélos triporteurs à assistance électrique sur la ViaRhôna et des Fauteuils Tout Terrain Quadrix aux Plans d'Hotonnes et au col de la Faucille).

**Encourager les actions des partenaires mais aussi des différents services du Département pour que l'accessibilité soit pleinement intégrée dans les différents projets.** Il s'agit d'attirer l'attention des porteurs de projet sur les obligations sociales et réglementaires de l'accessibilité. Pour les projets pour lesquels il est cofinanceur, le Département se réserve le droit d'exiger la mise en accessibilité de l'aménagement avec la possibilité de suspendre sa participation, le cas échéant, et d'effectuer des vérifications une fois le projet réalisé.

**Compétence Départementale du Transport Adapté pour les élèves en situation de handicap :** une réflexion doit être menée avec la Région et la Régie Départementale des Transports de l'Ain pour optimiser les trajets effectués et prévoir le verdissement de la flotte des véhicules.

### Les éléments clés

	<b>Rôle du Département</b>	Pilote
	<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction Générale Adjointe Solidarité (pilote), Direction de l'Eau et de l'Environnement, le chargé de mission auprès du Directeur Général des Services Handicap et Accessibilité
	<b>Partenaires</b>	Associations, SPL ALEC 01
	<b>Calendrier</b>	Court terme
	<b>Indicateurs</b>	Restent à définir en parallèle du Plan Handicap



## Orientation 2 : Maintenir les chaussées en bon état

Cette orientation concerne une activité cœur de métier du Département qui est essentielle pour la viabilité et la sécurité du réseau départemental.

La fiche action suivante expose la stratégie générale pour maintenir le patrimoine en état, en tenant compte de la nécessité de parfaire la connaissance de l'état du patrimoine et cibler les moyens pour éviter que la dégradation des chaussées nuise à la sécurité et engendre des surcoûts de réparation :

- **Action 2.1 Maintenir les chaussées en bon état en maîtrisant les coûts**

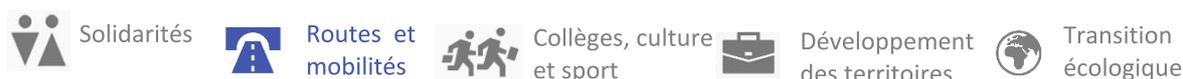
Cette orientation est également en lien avec l'orientation 3 « Adopter des techniques routières plus respectueuses de l'environnement ».

## Action 2.1 : Maintenir les chaussées en bon état en maîtrisant les coûts

### Objectifs

- Parfaire la connaissance de l'état du patrimoine.
- Maintenir le patrimoine en état.
- Eviter que la dégradation des chaussées nuise à la sécurité et engendre des surcoûts de réparation.
- 

### Compétences du Département mises en jeu :

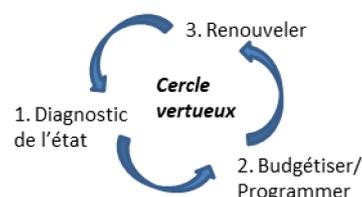
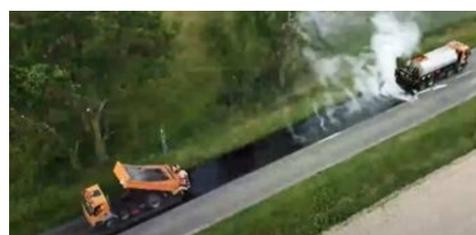


### Description de l'action

- **Contrôler l'état des chaussées par auscultation, afin de mieux cibler les travaux de renouvellement des couches de surface** : pour maintenir le patrimoine routier en bon état, le Département améliore ses moyens de programmation de travaux afin de mieux connaître l'état des chaussées et prioriser les travaux en conséquence. Pour cela, une campagne partielle d'auscultation de chaussée sera réalisée chaque année, de manière à couvrir l'ensemble du réseau tous les 3 ans. Les données récoltées permettront d'établir une carte de synthèse de l'état des chaussées afin de définir les priorités, à court terme, des travaux de renouvellement des couches de surface et d'orienter le choix de la technique appliquée pour le prochain revêtement (couche mince – enduit, MBCF et/ou couche épaisse - enrobé).
- **Articuler les besoins d'entretien avec les besoins d'aménagements cyclables (dans le cadre de renouvellement de couches de roulement)** => voir fiche 1.1
- **Adopter des techniques routières plus respectueuses de l'environnement** => voir fiche 3.1.
- **Préserver les capacités de réalisation en régie** : le Département réalise 1 000 000 m<sup>2</sup>/an d'enduit superficiel d'usure, ESU (technique utilisée principalement hors agglomération, sur les routes peu circulées). Dans l'objectif de préserver le patrimoine routier départemental, les ESU peuvent permettre de prolonger la durée de vie d'une structure de chaussée, y compris sur le réseau structurant. La sécurité des usagers y est également renforcée en améliorant l'adhérence du support. Un plan d'actions découlera de l'audit de la Direction des Mobilités.
- **Poursuivre l'accompagnement des communes** en cas d'aménagement de traversée d'agglomération dans le cadre de projet communaux, en cohérence avec la politique du Département en termes de fréquence de renouvellement et technique employée. Les réflexions sont en cours sur les modalités de participation financière.

### Les éléments clés

	<b>Rôle du Département</b>	Pilote
	<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction des Mobilités
	<b>Partenaires</b>	Communes, EPCI et Cerema (accompagnement technique)
	<b>Calendrier</b>	Court à moyen terme
	<b>Indicateurs</b>	Etat des chaussées (résultats d'auscultation)



## Orientation 3 : Adopter des techniques routières plus respectueuses de l'environnement

Dans l'objectif de transition écologique, le Département mène des actions depuis de nombreuses années pour améliorer les techniques routières et réduire leur impact sur l'environnement.

Ce travail de fond doit être poursuivi en favorisant la recherche et l'expérimentation de techniques innovantes, l'ouverture à des solutions mises en œuvre dans les territoires similaires et le déploiement et la généralisation progressive des techniques éprouvées, aussi bien dans les activités réalisées en régie et que dans les marchés publics passés par le Département.

La présente orientation se décline en 3 fiches actions qui traite des différentes thématiques :

- Action 3.1 Poursuivre et déployer les techniques alternatives de revêtement routier
- Action 3.2 Expérimenter de nouvelles techniques d'entretien des **dépendances** (accotements, délaissés...)
- Action 3.3 Maintenir une **viabilité hivernale** performante en optimisant les ressources
- Action 3.4 Assurer la perméabilité de nos infrastructures sur les secteurs problématiques (corridors écologiques)

## Action 3.1 : Poursuivre et déployer les techniques alternatives de revêtement routier

Le Département s'engage à assurer une veille technique pour investiguer les démarches alternatives et juger de la pertinence à les décliner à l'échelle du département.

### Objectifs

- Limiter l'impact environnemental de l'entretien des chaussées avec une volonté de réduire sa consommation énergétique associée et une réflexion menée sur la gestion économe de l'eau

### Compétences du Département mises en jeu



Solidarités



Routes et  
mobilités



Collèges, culture  
et sport



Développement  
des territoires



Transition  
écologique

### Description de l'action

- **Renforcer la part d'agrégats recyclés dans les formules d'enrobés**, en renforçant l'exigence contractuelle dans les futurs marchés passés par le Département (exigence fixée actuellement entre 10% et 30% selon les formules d'enrobés).
- **Utiliser, quand c'est possible, la technique de retraitement sur place des matériaux routiers.** Expérimentée à l'été 2022 sur la RD85 à Arbent, elle consiste à fraiser la route pour récupérer et régénérer l'enrobé sur place. Ainsi, les km parcourus pour le transport des matériaux par des poids lourds sont fortement réduits. De plus, l'enrobé est régénéré à froid, ce qui diminue l'énergie nécessaire à sa fabrication. Toutefois cette technique ne s'adapte pas à toutes les configurations. Elle requiert certaines conditions sur la qualité initiale du revêtement et implique de fermer la route à la circulation pendant les travaux. L'objectif est de traiter une section par an avec cette technique.
- **Expérimenter l'utilisation d'enrobés biosourcés**, ressource innovante (liant d'origine végétale) qui permet de se détacher progressivement des produits pétroliers (avec un surcoût actuellement de 30% sur la fourniture par rapport à des enrobés classiques). Un chantier test, réalisé par une entreprise externe, a été lancé en 2023 et permettra de mesurer la tenue dans le temps des enrobés et leurs performances mécaniques et acoustiques.
- **Arrêter l'usage des bitumes fluxés chauds et passer aux émulsions de bitume à froid** (pour la composition des enduits superficiels notamment) : cet objectif à 5 ans est nécessaire pour anticiper l'évolution des réglementations qui visent à interdire certains adjuvants utilisés dans les bitumes fluxés. De plus, le passage à une technique « à froid » facilite le stockage du produit et évite les inconvénients liés au maintien en température dans les cuves de stockage (consommation de gaz, mise aux normes des cuves...).
- **Privilégier l'usage de grave émulsion plutôt que d'enrobé à chaud pour le reprofilage des routes** : 14000 tonnes d'enrobés à chaud sont consommées chaque année pour reprofiler les routes avant application d'une couche mince (travaux en régie). L'objectif est de remplacer 50% de ce volume par la grave émulsion, qui combine les avantages des techniques à froid (stockage possible pour une mise en œuvre différée, pas de perte de produit), avec de meilleures qualités mécaniques et sans surcoût. La démarche a été entamée en 2022 et poursuivie en 2023, le taux de remplacement ciblé étant de 15%. Un premier bilan interne sera tiré en 2024 à l'issue de ces deux premières années d'expérimentation.

- Expérimenter toute autre technique innovante qui serait pertinente.

### Les éléments clés

AIN  
Le Département



<b>Rôle du Département</b>	Pilote
<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction des Mobilités
<b>Partenaires</b>	Entreprises (laboratoires routiers)
<b>Calendrier</b>	Court à moyen terme
<b>Indicateurs</b>	- Nb de chantiers / an avec retraitement sur place ou enrobés biosourcés - Consommation résiduelle de bitumes fluxés chaud - Part de grave émulsion dans les reprofilages de routes



Mise en œuvre en régie de Grave Emulsion à la niveleuse

## Action 3.2 : Expérimenter de nouvelles techniques d'entretien des dépendances

Le Département s'engage à assurer une veille technique pour investiguer les démarches innovantes et juger de la pertinence à les décliner à l'échelle du département.

### Objectif

- Limiter l'impact environnemental de l'entretien des dépendances.

### Compétences du Département mises en jeu



Solidarités

Routes et  
mobilitésCollèges, culture  
et sportDéveloppement  
des territoiresTransition  
écologique

### Description de l'action

- **Optimiser le plan de fauchage et d'élagage raisonné en lien avec les enjeux écologiques** : le fauchage des accotements permet d'assurer la bonne visibilité de la signalisation verticale et des lignes de rives de chaussée pour les conducteurs et sécuriser les piétons et les agents intervenant en bord de route. Pour cela, le Département dispose d'un plan de fauchage optimisé (« raisonné ») avec 2 (voire 3) passes de sécurité entre mai et juillet sur l'ensemble du réseau et un nettoyage général à partir d'août. Le dossier d'organisation du fauchage est en cours de réécriture et devrait être finalisé début 2024. Un travail avec la Direction de l'Eau et de l'Environnement permettra d'alléger le plan de fauchage et d'élagage, si nécessaire, à proximité des couloirs écologiques, et le renforcer au contraire à d'autres endroits pour des raisons de sécurité.
- **Désimperméabiliser et renaturer certains délaissés** : Un travail conjoint entre la Direction des Mobilités et la Direction de l'Eau et de l'Environnement permettra de recenser, puis de prioriser les délaissés routiers à renaturer selon les enjeux et potentiels identifiés. La **renaturation** consiste à désimperméabiliser et à **revégétaliser** un site dans le but de restaurer les fonctions du sol (infiltration et stockage des eaux pluviales, dépollution de l'eau, production végétale, habitat pour la biodiversité et réservoir de carbone) et de contribuer aux corridors et réservoirs de biodiversité locaux.
- **Poursuivre l'amélioration des techniques de désherbage au droit des équipements** : le Département n'utilise plus de produits phytosanitaires, conformément à la loi Labbé de 2014. Les agences routières ont mis en place, depuis de nombreuses années, des techniques alternatives, telles que le fauchage mécanisé sous glissière ou la réalisation de dalles de propreté au pied des panneaux. Il reste toutefois une part résiduelle de désherbage manuel, sans alternative mécanique à ce jour.
- **Participer aux réflexions sur le traitement des plantes invasives** : conscient de l'enjeu de santé publique, le Département réalise autant que possible une élimination ciblée des plantes invasives telles que l'ambrosie et la renouée du Japon, en lien avec les acteurs du domaine sanitaire (ARS, réseau FREDON). Le Département participe au groupe de travail « Ambrosie le long des routes » qui vise à croiser les pratiques avec les grands propriétaires concernés. Le Département est volontaire pour tester de nouvelles techniques, une fois que celles-ci seront agréées, telles que le procédé à base de saumure (technique qu'APRR souhaite faire agréer).
- **Valoriser les résidus de coupe d'émondage et d'élagage** : le Département recherche des débouchés pour valoriser les broyats de bois, notamment avec des pistes de réflexion en interne telles que les collèges

équipés de chaudière à bois, ou en partenariat avec des collectivités ayant des centrales thermiques ou pour le paillage des massifs communaux (circuit court). L'alimentation de méthaniseurs agricoles par aspiration des herbes fauchées est également une piste de réflexion à creuser.

- **Intégrer les enjeux environnementaux dans l'entretien des dépendances routières et des ouvrages** : connaître le fonctionnement des bassins de rétention/infiltration/dépollution (curage par ex.) afin de garantir leur bon fonctionnement tout en prenant en considération la biodiversité (espèces protégées ou espèces invasives : ragondin). Entretien spécifique à réaliser sur les ouvrages dédiés aux passages à faune sous voirie, hibernacles/andains/amas de pierres sèches, etc..

### Les éléments clés



<b>Rôle du Département</b>	Pilote
<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction des Mobilités (pilote)
<b>Partenaires</b>	Direction de l'Eau et de l'Environnement
<b>Calendrier</b>	Collectivités, acteurs du domaine sanitaire (ARS, FREDON)
<b>Indicateurs</b>	Poids de déchets valorisés Surface totale de délaissés renaturés



Fauchage des accotements en régie

## Action 3.3 : Maintenir une viabilité hivernale performante en optimisant les ressources

### Objectifs

- Proposer des niveaux de services en adéquation avec le trafic et adapté aux enjeux des secteurs de plaine et de montagne.
- Optimiser les ressources pour faire face à l'augmentation des coûts des matières premières et à l'évolution des conditions climatiques.

### Compétences du Département mises en jeu



Solidarités

Routes et  
mobilitésCollèges, culture  
et sportDéveloppement  
des territoiresTransition  
écologique

### Description de l'action

- Le Département déploie des moyens importants chaque hiver, pendant la **période dite de « viabilité hivernale »**, avec 121 circuits de déneigement, 300 agents mobilisés sur la période (150 en astreinte en simultané, aptes à intervenir H24) et une consommation de sel qui varie suivant la rigueur de l'hiver. Le Département a lancé un audit global qui permettra notamment de connaître ses marges de progression et d'optimiser ses moyens dans un contexte d'augmentation des coûts. Un plan d'actions découlera de l'audit de la Direction des Mobilités.
- **Ajuster les niveaux de service** : le Département souhaite ajuster les niveaux de service en fonction de la réalité du secteur géographique, du trafic et des enjeux de chaque route et optimiser la période de viabilité hivernale, en requestionnant la durée de celle-ci compte tenu de la réalité du changement climatique.
- **Optimiser le salage** : le Département souhaite réduire la consommation de sel et son impact sur l'environnement. Pour cela, plusieurs actions seront à mener. En premier lieu, le salage sera adapté au droit des périmètres de protection des zones de captage. Ensuite, un travail d'expérimentation pourrait être lancé pour coupler l'optimisation du dosage de sel avec la géolocalisation des saleuses.
- **Moderniser les outils de remontée d'information et de communication** pour mieux alimenter la page Viabilité Hivernale sur le site [www.ain.fr](http://www.ain.fr) (groupe de travail en cours).

### Les éléments clés



#### Rôle du Département

#### Direction(s) concernée(s)

#### Partenaires

#### Calendrier

#### Indicateurs

Pilote

Direction de la Mobilité (pilote)

Direction de la Communication

Gestionnaires voisins, Préfecture

Court terme

Tonnes de sel écoulées au regard de la  
rigueur de l'hiver (indice VH de Météo  
France)

Déneigeuse du Département

## Orientation 4 : Sécuriser le réseau routier départemental, en particulier ouvrages d'art et routes soumises à risques de chute de rochers

La sécurité sur le réseau routier départemental de l'Ain est un enjeu prioritaire. Les défis sont multiples et concernent non seulement le niveau de sécurité de l'infrastructure routière elle-même (« route qui pardonne »), mais aussi les comportements routiers individuels (vitesses excessives, perte de vigilance...) et les risques naturels auxquels sont soumis les usagers, notamment dans les secteurs montagneux.

Cette orientation se décline en 4 fiches actions :

- **Action 4.1 Sécuriser les itinéraires** (avec une nouvelle approche par diagnostic d'itinéraire en complément des actions ciblées sur les traversées d'agglomération, les passages à niveaux et la lisibilité de la signalisation),
- **Action 4.2 Sensibiliser au risque routier et au partage de la route** (en accentuant les efforts de prévention via l'action du Pôle Sécurité Routière État-Département),
- **Action 4.3 : Maintenir le patrimoine d'ouvrages d'art** (avec un renforcement des méthodes de surveillance des ouvrages et de planification de travaux),
- **Action 4.4 : Gérer les aléas de chutes de rochers**, avec le développement d'une approche préventive sur certains itinéraires structurants, en plus des interventions curatives.

## Action 4.1 : Sécuriser les itinéraires

### Objectifs

- Réduire le nombre et la gravité des accidents en améliorant l'infrastructure (« route qui pardonne »).
- Améliorer la sécurité en assurant la perméabilité de nos infrastructures sur les secteurs problématiques (corridors écologiques)
- 

### Compétences du Département mises en jeu



Solidarités

Routes et  
mobilitésCollèges, culture  
et sportDéveloppement  
des territoiresTransition  
écologique

### Description de l'action

- **Réaliser des diagnostics d'itinéraires pour cibler les actions de sécurisation** : Le Département réalise chaque année de nombreux aménagements pour sécuriser le réseau, en particulier au niveau des intersections (amélioration de la lisibilité, fluidification du trafic, simplification du carrefour, ...). Constatant que 2/3 des accidents mortels ou graves sont en ligne droite ou en courbe, le Département se lance une démarche de diagnostics d'itinéraires hors agglomération sur certains axes. Ces diagnostics visent à identifier les portions présentant des facteurs de risque et à prioriser les actions potentielles de sécurisation (reprise de géométrie, amélioration de visibilité, mise en cohérence des limitations de vitesse, traitement d'obstacles latéraux ...). Dans un premier temps, **deux diagnostics tests** seront lancés : un diagnostic sur la partie ouest du Département (diagnostic de RD996 entre Marboz et Viriat en cours) et le second sur la partie est (à définir). En fonction du bilan qui découlera de la réalisation de ces deux tests, d'autres diagnostics seront ensuite à lancer.
- **Sécuriser les axes les plus fréquentés par les modes actifs** => voir fiches actions 1.1 et 1.2
- **Poursuivre l'accompagnement des collectivités dans la sécurisation des traversées d'agglomération**, par l'apport d'une expertise technique sur les aménagements envisageables (réduction de largeur de voirie, effet de porte...).
- **Maintenir la signalisation horizontale et verticale et les dispositifs de retenue** : ces équipements normalisés sont maintenus par les agents du Département avec une fréquence adaptée (tous les 12 à 15 ans pour la signalisation verticale, tous les 2 à 4 ans pour les marquages, après dommage sur les glissières...). L'accent sera mis sur la redéfinition des règles d'implantation des dispositifs de retenue en fonction des obstacles à protéger. Le Département réfléchit par ailleurs à expérimenter des dispositifs d'alerte sonore en bande de rive (autorisés depuis 2022 sur routes bidirectionnelles) afin de limiter les sorties de route (sécurité active pour réduire le nombre d'accidents).
- **Sécuriser les passages à niveaux (PN)** : les 58 PN que compte le réseau routier départemental font l'objet d'un diagnostic sécurité en concertation avec SNCF Réseau, tous les 5 ans. Parmi ceux-ci, 5 PN sont classés au Programme National de Sécurisation, suivi par la Commission Départementale de Suivi et Sécurisation des Passages à Niveaux (CDSSPN) créée par la loi LOM et présidée par le préfet.
- **Améliorer la sécurité en assurant la perméabilité de nos infrastructures sur les secteurs problématiques** :
  - Identification des tronçons ou linéaires problématiques grâce à l'amélioration des connaissances (écrasements/collisions/accidents, espèces protégées),

- Mise en place de mesures curatives en lien avec le service Nature et biodiversité pour la préservation des continuités écologiques sur les infrastructures routières, les ouvrages d'arts et les dépendances routières,
- Restauration des **trames vertes** via l'aménagement d'éco-pont et de crapauducs,
- Sécurisation des passages pour la petite faune (ajout de banquettes en encorbellement pour le passage de la petite/moyenne faune dans un ouvrage hydraulique),
- Limitation des accidents liés à des collisions faune/automobiliste grâce à l'amélioration des connaissances de l'accidentologie, en partenariat avec la Fédération de Chasse, la LPO et le CEREMA,
- Mise en place de réflecteurs en bordure des routes départementales grâce à des actions partenariales avec la Fédération de Chasse.

### Les éléments clés



<b>Rôle du Département</b>	Pilote
<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction des Mobilités, Direction de l'Eau et de l'Environnement
<b>Partenaires</b>	Collectivités, SNCF Réseau, Etat, Gestionnaires voisins, CEREMA, associations
<b>Calendrier</b>	Moyen terme
<b>Indicateurs</b>	<p>Nombre de diagnostics d'itinéraires réalisés</p> <p>Linéaire de dispositifs d'alerte sonore en bande de rive mis en œuvre</p> <p>Nombre d'aménagements de sécurité réalisés</p> <p>Nombre de tronçons problématiques identifiés et traités par type de problématique (eau, petite/moyenne faune, grande faune, avifaune)</p> <p>Nombre d'accidents liés à des collisions faune/automobilistes</p>



## Action 4.2 : Sensibiliser au risque routier et au partage de la route

Le Département agit sur le volet sécurité routière en sa qualité de gestionnaire du réseau routier départemental et en sa qualité de partenaire majeur de l'État sur la politique de prévention volontariste et transversale : le Département est coanimateur du Pôle Sécurité Routière.

### Objectif

- Réduire l'accidentalité en agissant sur les comportements des usagers.

### Compétences du Département mises en jeu :



### Description de l'action

- **Suivre l'accidentalité** : l'observatoire départemental de la sécurité routière (**ODSR**) produit des bilans de l'accidentalité décomptant le nombre d'accidents, de tués et de blessés de manière hebdomadaire, mensuelle, trimestrielle et annuelle. Malgré les efforts du **Pôle Sécurité Routière État-Département** et de ses partenaires (forces de l'ordre, associations, collectivités...), l'accidentalité du département de l'Ain reste préoccupante : **38 tués par an** en moyenne sur la période 2017-2021, avec un pic à 43 tués en 2020.
- **Décliner le DGO 2023-2027** : le Pôle Sécurité Routière élabore un Document Général d'Orientation (**DGO**) pour une période de 5 ans. Le DGO est ensuite décliné annuellement dans un Plan Départemental des Actions de Sécurité Routière (**PDASR**), avec des actions réalisées en régie et d'autres proposées par différents partenaires par le biais d'un appel à projets. Suite au bilan du DGO 2018-2022, le DGO 2023-2027 a été cosigné le 17 mars 2023. Il fixe des grandes **orientations** pour chaque thématique et chaque public visé :
  - **Thématiques** : deux-roues motorisés, distracteurs, alcool et stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, **nouveaux modes de mobilité active (priorité dans le nouveau DGO)**, risques routiers professionnels,
  - **Publics visés** : usagers de la route / milieu scolaire / parents / professionnels / responsables de débits de boissons / collectivités territoriales,
  - **Modalités d'action** : communication / prévention / sensibilisation / contrôles et sanctions.
- **Sensibiliser au partage de la route** : l'essor des mobilités actives (notamment vélos et trottinettes) doit s'accompagner d'une réelle prise de conscience par les usagers (conducteurs, cyclistes et « trottistes ») des risques d'accidents et des bons comportements à adopter. **Le nouveau DGO met l'accent sur cette thématique du partage de la route, afin d'endiguer l'augmentation des accidents impliquant les mobilités actives.** Des actions de sensibilisation « la route se partage » sont notamment mises en œuvre sur les manifestations sportives cyclistes ou encore par le déploiement de panneaux d'information dans les montées des principaux cols du Département.

### Les éléments clés

	<b>Rôle du Département</b>	Copilotage avec l'Etat
	<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction des Mobilités
	<b>Partenaires</b>	Etat, Région, collectivités, associations, entreprises
	<b>Calendrier</b>	Court terme
	<b>Indicateurs</b>	Bilan d'accidentalité Nombre de réunions de suivi des actions du DGO réalisées Nombre d'actions de sensibilisation réalisées pour les thématiques et les publics cibles définis au DGO



## Action 4.3 : Maintenir le patrimoine d'ouvrages d'art

Le Département de l'Ain gère un vaste patrimoine d'ouvrages d'art (OA), essentiel mais vieillissant, qui permet de franchir les reliefs et cours d'eau, réseaux ferrés, autoroutes et relier les territoires voisins. Au-delà de l'état technique des ouvrages, se pose également le défi de l'intégration des modes actifs (piétons et vélos) sur des OA aux profils parfois très contraints.

### Objectifs

- Maintenir et surveiller un parc très important d'ouvrages (1278 ponts, 3500 murs, 6 tunnels).
- Faire face au vieillissement de tous les ouvrages, accéléré par les charges croissantes qu'ils doivent supporter.
- Mieux prendre en compte les modes actifs dans les franchissements.
- Améliorer les connaissances environnementales liées aux ouvrages d'art (chiroptères, avifaune, petite faune) pour mieux prendre en compte les enjeux écologiques et préserver les continuités piscicoles et sédimentaires.

### Compétences du Département mises en jeu :



Solidarités

Routes et  
mobilitésCollèges, culture  
et sportDéveloppement  
des territoiresTransition  
écologique

### Description de l'action

- **Renforcer les moyens de surveillance des ouvrages :**
  - Moderniser l'**évaluation périodique** des ouvrages (réalisée en régie tous les 1 à 3 ans suivant l'indice d'état de l'ouvrage) : mise en conformité à la méthode IQOA (Image pour la Qualité des OA), formation des agents aux nouveaux outils (saisie des procès-verbaux de visite des OA sur tablettes), passation de marchés de prestations en renfort,
  - Doubler (de 248 à 500) le nombre d'ouvrages faisant l'objet d'**inspections détaillées** (réalisées tous les 6 ans par des bureaux d'étude spécialisés).
  - Se doter de moyens logiciels modernes pour aider à capitaliser toutes les informations et contribuer à l'élaboration d'un plan pluriannuel d'entretien des ouvrages d'art.
- **Programmer et réaliser les opérations de sécurisation des ouvrages avec une vision de 3 à 5 ans :**
  - Prioriser les interventions en tenant compte non seulement de l'état technique (indice d'état qui intègre notamment la sécurité à l'utilisateur) mais aussi de l'**indice stratégique de l'ouvrage** (calculé en fonction de la classification de la voirie (niveau de trafic), des enjeux en cas de coupure (km de déviation et desserte de zones stratégiques), de la valeur patrimoniale de l'ouvrage, et de sa capacité à s'adapter aux usages. *A titre indicatif, 30 réparations de ponts ont été réalisées en 2023.*
  - Traiter les projets prioritaires (=> voir fiche action 6.1) : *Pont de Frans, pont de Belleville (gestion CD69), nouveau pont entre Loyettes et Lagnieu, rétablissement à Fleurville d'une liaison sécurisée et adaptée à tous les modes.*
- **Travailler à la prise en compte des modes actifs (=> voir fiche action 1.2)**, notamment lors des travaux de sécurisation, de rénovation ou de réalisation d'ouvrages neufs. Bien que le critère d'adaptabilité aux usages qui intègre les modes actifs soit déjà inclus dans le calcul de l'indice stratégique de l'ouvrage, son coefficient de pondération pourrait être revu à la hausse pour faire ressortir ce critère dans la politique patrimoniale du Département.

- **Réactualiser le schéma des itinéraires des transports exceptionnels**, après investigations complémentaires sur l'état des ouvrages d'art du patrimoine départemental.
- **Améliorer les connaissances et les enjeux environnementaux** liés aux ouvrages d'art (chiroptères, avifaune, petite faune, grâce à des partenariats LPO pour le volet chiroptère et avifaune et petite faune sur les ouvrages d'art).

### Les éléments clés



<b>Rôle du Département</b>	Pilote ou copilote
<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction des Mobilités (pilote) Direction de l'Eau et de l'Environnement
<b>Partenaires</b>	Départements voisins, autoroutiers, SNCF, Suisse, collectivités locales, DREAL, DDT, LPO
<b>Calendrier</b>	Continu / Long terme
<b>Indicateurs</b>	Indice d'état des OA / indice stratégique



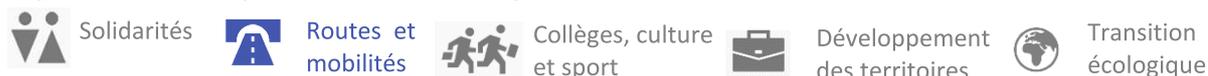
Pont des Pierres @Bugey reportage

## Action 4.4 : Gérer les aléas de chutes de rochers (préventif et curatif)

### Objectifs

- Limiter l'exposition des usagers de la route au risque de chutes de rochers.
- Maintenir et surveiller le patrimoine (270 ouvrages sur le département) compte tenu des forts enjeux financiers associés.

### Compétences du Département mises en jeu :



### Description de l'action

- **Maintenir les dispositifs de protection existants en bon état** : le Département gère plus de 270 dispositifs de protection contre les risques de chutes de rochers (grillages pendus, paires-blocs, filets actifs...) installés sur des falaises surplombant certaines routes départementales. Le Département réalise des visites annuelles et s'organise pour réaliser, à partir de 2024, des inspections détaillées périodiques (comme pour les ouvrages d'art). A noter que la majorité des ouvrages sont installés hors des limites du domaine départemental.
- **Réaliser les opérations curatives en cas de chute de bloc** : le Département dispose d'une procédure d'urgence en cas de chute de blocs, avec une intervention, sous 4h00 en période diurne, d'un bureau d'études spécialisé. Celui-ci évalue le risque résiduel sur lequel s'appuie les services pour décider du rétablissement ou non de la circulation routière et le déclenchement d'actions curatives, pouvant aller jusqu'à l'installation de nouveaux dispositifs de protection. Il s'agit d'opérations longues et complexes, qui doivent respecter des procédures réglementaires précises avant toute intervention en falaise naturelle (conventions à rédiger pour les interventions sur parcelles privées, interdiction de survol par drone, arrêtés préfectoraux de protection du biotope, intervention en réserve naturelle nationale du Haut Jura, NATURA 2000, sites classés...).
- **Anticiper les risques sur certains itinéraires structurants** : sous réserve de la validation de la faisabilité financière, le Département ciblera certaines portions de routes structurantes sur lesquelles réaliser un diagnostic préventif des falaises, afin d'identifier les risques et mettre en place des actions de surveillance ou de protection adaptées, avec un indice de priorisation. Il s'agira d'élaborer une cartographie des risques, sur certains itinéraires structurants, à la lumière des diagnostics réalisés.

### Les éléments clés

	<b>Rôle du Département</b>	Pilote ou financeur
	<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction des Mobilités (pilote), Direction de l'Eau et de l'Environnement
	<b>Partenaires</b>	DDT, DREAL, Réserve naturelle, collectivités, LPO, Groupe pèlerin du Jura
	<b>Calendrier</b>	Continu / Long terme
	<b>Indicateurs</b>	Rapport linéaire de routes étudié / linéaire de routes exposé



## Orientation 5 : Mieux gérer et traiter les nuisances liées au trafic routier

Cette orientation se décline en deux fiches actions :

- **Action 5.1 Maîtriser les flux poids lourds**, afin d'améliorer le cadre de vie dans les territoires traversés, tout en permettant un accès efficace aux zones d'activité économiques,
- **Action 5.2 Limiter les nuisances sonores liées au trafic**, en s'appuyant sur l'actualisation du Plan de Protection du Bruit dans l'environnement (PPBE) et la recherche de solutions pragmatiques de réduction du bruit pour les habitations exposées.

## Action 5.1 : Maîtriser les flux poids lourds (PL)

L'Ain, territoire d'industrie et d'emplois, fait face à un trafic PL important absorbé en partie par les différentes autoroutes qui parcourent son territoire. Le Département se doit de maîtriser ces flux et de limiter les nuisances liées au transit. Par ailleurs, la problématique du stationnement des poids lourds s'accroît du fait de la disparition progressive des aires d'arrêt, surlargeurs et bas-côtés le long des routes départementales.

### Objectifs

- Améliorer le cadre de vie et la sécurité en limitant les nuisances liées aux poids lourds (PL).
- Maintenir une desserte efficace des Zones d'Activités Economiques (ZAE).

### Compétences du Département mises en jeu



Solidarités

Routes et  
mobilitésCollèges, culture  
et sportDéveloppement  
des territoiresTransition  
écologique

### Description de l'action

- **Garder au maximum les PL sur les axes à forte capacité** : le Département porte des réflexions pour mieux protéger les zones urbanisées et les hameaux des flux de poids lourds en transit, pour reporter ces flux sur l'autoroute ou sur les axes structurants du réseau départemental. Les moyens d'action peuvent être :
  - La mise en place d'interdictions de transit,
  - L'amélioration ou la mise en cohérence de la signalisation (cohérence des itinéraires de desserte PL au niveau du département et aménagement de créneaux de dépassement adaptés au contexte),
  - L'amélioration de la communication sur les restrictions PL sur la page Routes du site [www.ain.fr](http://www.ain.fr),
  - La concertation avec les collectivités sur la localisation et le raccordement des ZAE,
  - Dans certains cas, quand les flux PL sont en augmentation, la participation à une étude d'opportunité d'aménagements routiers en concertation avec les partenaires concernés (portage, participations techniques et/ou financières, selon les cas) : déviations de bourg, création d'échangeur autoroutier, ...
  - Développer les partenariats avec les outils/applications comme waze, google maps ou autres GPS...
- **Soutenir les projets de ferroutage**, ayant un impact positif sur le réseau routier, en veillant à leur connexion avec les réseaux adaptés au trafic PL.
- **Inciter à la création de stationnement PL** au sein des ZAE ou à proximité et sur les aires de service autoroutières, pour limiter le stationnement PL sauvage en bord de RD (en particulier lors des épisodes météorologiques impactant le trafic PL). L'aide à l'aménagement des zones d'activités s'inscrit à partir de 2024 dans le dispositif Investissements Structurants des Pactes de territoire. La création de stationnement PL, à l'intérieur d'une zone d'activités, sera éligible au dispositif d'aide (zones d'activités intercommunales industrielles ou artisanales dont le maître d'ouvrage est un EPCI à fiscalité propre).

### Les éléments clés



**Rôle du** Pilotage et accompagnement

**Département**

**Direction(s)** Direction des Mobilités (pilote)

**concernée(s)**

**Partenaires** Direction du Développement des Territoires

**Calendrier** Etat, Collectivités, sociétés d'autoroute

**Indicateurs**

Diminution du trafic PL sur le réseau de liaison et réseau ordinaire  
Nombre de stationnements PL en lien avec les ZAE, cofinancés via le dispositif Investissements Structurants des Pactes de Territoire



## Action 5.2 : Limiter les nuisances sonores liées au trafic

Le trafic routier est impactant pour les territoires, notamment sur la question des nuisances sonores qui sont néfastes à la fois pour les habitants et l'environnement. C'est un enjeu à maîtriser pour garantir l'attractivité du département. Le Code de l'environnement confie alors au gestionnaire routier la mission de mettre en œuvre un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (**PPBE**) basé sur une carte de bruit stratégique.

### Objectifs

- Actualiser le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour améliorer le cadre de vie et la santé en limitant l'exposition de la population au bruit routier.

### Compétences du Département mises en jeu



Solidarités

Routes et  
mobilitésCollèges, culture  
et sportDéveloppement  
des territoiresTransition  
écologique

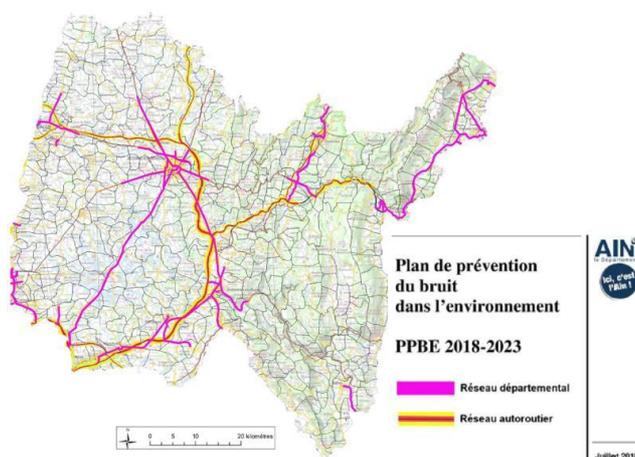
### Description de l'action

- **Actualiser le PPBE pour prolonger l'action du PPBE 2018-2023 :**
  - Réviser la carte de bruit stratégique à l'échelle du réseau départemental de l'Ain avec les nouveaux comptages routiers et nouvelles données socio-démographiques. Pour rappel, les axes pris en compte sont ceux avec un trafic supérieur à 8200 véhicules/jour (Code de l'environnement). La carte pourra être intégrée aux PLUIH avec l'application du principe d'antériorité (*Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978*) afin d'intégrer des règles plus drastiques pour les constructeurs.
  - Intégrer les évolutions à venir du réseau routier comme le bouclage du contournement de Bourg-en-Bresse.
- **Rechercher des mesures d'atténuation du bruit pragmatiques là où les besoins sont avérés :**
  - Adaptation des vitesses en fonction des caractéristiques du tissu urbain traversé,
  - Sélection de formules d'enrobés « phoniques » pour atténuer le bruit (à noter qu'en dessous d'une vitesse pratiquée de 50 km/h, le recours à des enrobés « phoniques » ne se justifie pas),
  - Dispositifs de protection phonique pour les infrastructures neuves, définis au cas par cas conformément à la réglementation : murs, écrans, merlons, coupures végétales, isolation de façade...

### Les éléments clés



<b>Rôle du Département</b>	Pilotage
<b>Direction(s) concernée(s)</b>	Direction des Mobilités
<b>Partenaires</b>	Préfecture
<b>Calendrier</b>	Court à moyen terme
<b>Indicateurs</b>	Nombre de personnes exposées au bruit Mètres linéaires de mesures d'atténuation réalisées par typologie



## **Orientation 6 : Porter les projets d'aménagement stratégiques et prioritaires pour le Département**

Cette dernière orientation vise à affirmer l'implication du Département dans les projets d'aménagement stratégiques et prioritaires pour le département, avec un cofinancement et pour certains projets la prise de maîtrise d'ouvrage.

Cette orientation se décline dans une fiche action unique avec une carte et un tableau des projets :

- **Action 6.1 : Porter les projets à fort enjeu à l'échelle départementale**

## Action 6.1 : Porter les projets à fort enjeu à l'échelle départementale

### Objectifs

Porter et faire avancer les projets stratégiques et prioritaires, qui participent au développement et au rayonnement du département, à travers du cofinancement et/ou la prise de maîtrise d'ouvrage, en cohérence avec les orientations du présent schéma.



**NB : le Schéma sera évalué dans les 5 ans après sa mise en application, la liste des projets ci-dessous, non exhaustive, sera revue et corrigée à l'occasion de cette évaluation.**

### Compétences du Département mises en jeu



Solidarités



Routes et mobilités



Collèges, culture et sport



Développement des territoires



Transition écologique

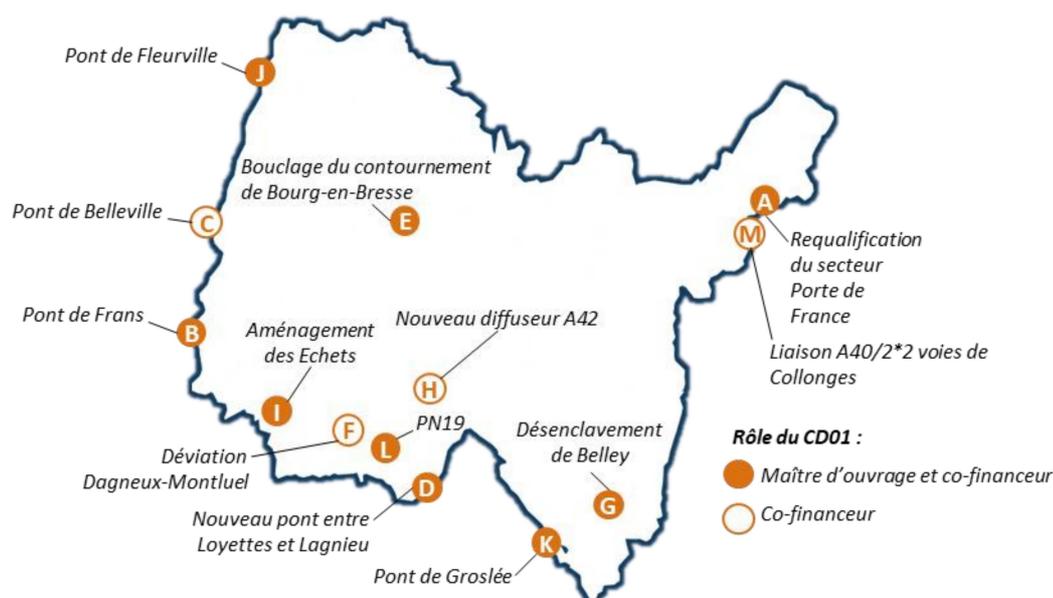
### Description de l'action

La carte ci-dessous localise les **différents projets à fort enjeu**, en distinguant les projets où le Département est **maître d'ouvrage** et financeur ou cofinanceur, des projets où le Département est simplement **cofinanceur**.

Les projets sont décrits succinctement dans le tableau pages suivantes.



Il est rappelé que chacun des projets est mené avec une exigence élevée en matière de prise en compte des **aspects environnementaux**, espèces protégées et milieux, avec l'application de la séquence ERC - Eviter Compenser Réduire. Pour les projets sous maîtrise d'ouvrage du Département, un **chargé de mission environnement**, dédié à cette thématique et en charge du suivi des mesures compensatoires, intervient en point d'appui des équipes de la direction des mobilités. Pour les projets en cofinancement, le Département exercera un droit de regard sur la bonne prise en compte des enjeux environnementaux par le maître d'ouvrage.



Cette liste de projets stratégiques s'accompagne de nombreux autres projets, qui concourent à sécuriser les itinéraires et aménager le territoire, tout aussi essentiels pour le Département et ses partenaires. On peut notamment citer les projets modes actifs sur le pont de Jons ou de Lagnieu, portés par le Département du Rhône et de l'Isère, et que le Département de l'Ain accompagne en tant que gestionnaire et cofinanceur.

Opérations	Description et enjeux	CD01	Partenaires	Enveloppe (TTC) et calendrier	Cohérence avec Schéma des mobilités
<b>A</b> <b>Requalification du secteur Porte de France</b> <i>Saint-Genis-Pouilly</i>	Réaménagement du carrefour giratoire de la Porte de France pour : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Permettre le passage prioritaire d'un BHNS pour réduire les flux automobiles transfrontaliers,</li> <li>• Favoriser le développement des modes actifs,</li> <li>• Assurer une meilleure gestion du trafic et des flux,</li> <li>• Accompagner l'urbanisation du secteur de la Porte de France,</li> <li>• Favoriser la reconstitution des continuités écologiques vertes et bleues interrompues par la Porte de France,</li> <li>• Anticiper l'augmentation des mouvements pendulaires transfrontaliers,</li> <li>• Favoriser le report modal vers les TC en favorisant l'accès aux futurs P+R et pôle d'échange multimodal,</li> <li>• Anticiper la mutation du système de transport en commun bus vers une éventuelle ligne de tramway</li> </ul>	€ MOA	€ Pays de Gex Agglomération € Région dans le cadre du CPER 2015-2020 € Etat : dotation de soutien à l'investissement des CD € CERN € Canton de Genève Communes Associations cyclables	Enveloppe de 25,1M€ (ce 01/21) dont 21,1M€ d'enveloppe travaux (y compris provision)  Etudes en cours Travaux en 2027 et 2028 Mise en service : horizon 2028/2029	Action 1.1 : Intégrer la réflexion des besoins d'aménagements pour les modes actifs dès la phase études des projets routiers Action 1.2 : Développer le portage des projets en faveur des modes actifs en maîtrise d'ouvrage départementale directe Action 1.4 : Soutenir le développement des transports en commun sur le territoire
<b>B</b> <b>Pont de Frans</b> <i>Jassans Rottier, Villefranche-sur-Saône</i>	Réhabilitation de l'ouvrage existant.	€ MOA	€ CD69	Enveloppe d'environ 7M€ à conforter avec les études en cours  Etudes en cours Finalisation des travaux en 2026	Action 4.3 : Maintenir le patrimoine d'ouvrages d'art Action 1.1 : Intégrer la réflexion des besoins d'aménagements pour les modes actifs dès la phase études des projets routiers
<b>C</b> <b>Pont de Belleville</b> <i>Belleville-en-Beaujolais (69) et Guéreins (01)</i>	Réhabilitation de l'ouvrage existant	€	€ CD69 : MOA	Enveloppe de l'opération à définir selon l'aménagement retenu  Long terme	Action 4.3 : Maintenir le patrimoine d'ouvrages d'art Action 1.1 : Intégrer la réflexion des besoins d'aménagements pour les modes actifs dès la phase études des projets routiers

Suite page suivante

Opérations	Description et enjeux	CD01	Partenaires	Enveloppe (TTC) et calendrier	Cohérence avec Schéma des mobilités
<b>D</b> <b>Nouveau pont entre Loyettes et Lagnieu</b> <i>Pont actuel entre Loyettes (01) et Saint-Romain-de-Jalionas (38)</i>	Ouvrage de franchissement pour améliorer les échanges Ain -Isère, sécurité et fluidité de trafic pour la desserte des différents pôles d'activités (PIPA et au CNPE du Bugey y compris projet EPR), traversée de Loyettes, et prise en compte des modes actifs (proximité de la Viarhona longeant le Rhône côté Sud)	€ Co-MOA pour la phase d'étude d'opportunité	€ CD38 (Co-MOA) CNR Communes de la Plaine de l'Ain Communauté de communes des balcons du Dauphiné	Enveloppe de l'opération à définir selon l'aménagement retenu Etudes d'opportunité finalisées en 2023	Action 1.1 : Intégrer la réflexion des besoins d'aménagements pour les modes actifs dès la phase études des projets routiers Action 4.1 : Sécuriser les itinéraires Action 4.3 : Maintenir le patrimoine d'ouvrages d'art
<b>E</b> <b>Bouclage du contournement de Bourg-en-Bresse</b> <i>Bourg-en-Bresse</i>	Aménagement pour améliorer et sécuriser les liaisons VL-PL-modes actifs entre les RD 1083 et RD 1075, au sud de l'agglomération burgienne, tout en préservant l'environnement proche (dont la forêt de Seillon)	€ MOA	€ Grand Bourg Agglomération	Enveloppe de l'opération à définir selon l'aménagement retenu Etudes d'opportunité en cours	Action 1.1 : Intégrer la réflexion des besoins d'aménagements pour les modes actifs dès la phase études des projets routiers Action 1.2 : Développer le portage des projets en faveur des modes actifs en maîtrise d'ouvrage départementale directe Action 4.1 : Sécuriser les itinéraires Orientation 5 : Mieux gérer et traiter les nuisances liées au trafic routier
<b>F</b> <b>Déviation Dagneux – Montluel</b> <i>Territoire de la Communauté de Communes de la Côtière à Montluel</i>	Aménagement dont l'objectif est de desservir directement par l'est les différentes zones d'activités du canton de Montluel à partir du réseau autoroutier afin d'extraire le trafic de transit de la RD 1084 traversant les agglomérations de Dagneux et Montluel. Améliorer la sécurité des usagers et des riverains et diminuer les nuisances dues à la circulation et concourir à une meilleure qualité de vie pour ces riverains.	€ MOA ?	€ Communauté de Communes de la Côtière à Montluel Communes	Enveloppe de l'opération à définir selon l'aménagement défini Calendrier à définir	Orientation 5 : Mieux gérer et traiter les nuisances liées au trafic routier Action 4.1 : Sécuriser les itinéraires

Suite page suivante

Opérations	Description et enjeux	CD01	Partenaires	Enveloppe (TTC) et calendrier	Cohérence avec Schéma des mobilités
<b>G</b> <b>Désenclavement de Belley</b> <i>Belley-Brens-Virignin-Peyrieu</i>	Recherche de piste d'amélioration pour la liaison PL entre ZA Belleysanes et l'A43, avec l'enjeu de sécuriser les abords du collège Zlatin qui borde la RD 992 ainsi que les déplacements des modes actifs (viaRhôna)	€ MOA	Communauté de communes Bugey-Sud Bugey développement Communes	Enveloppe de l'opération à définir selon l'aménagement retenu  Etudes d'opportunité en cours	Action 1.1 : Intégrer la réflexion des besoins d'aménagements pour les modes actifs dès la phase études des projets routiers Action 1.2 : Développer le portage des projets en faveur des modes actifs en maîtrise d'ouvrage départementale directe Action 4.1 : Sécuriser les itinéraires Orientation 5 : Mieux gérer et traiter les nuisances liées au trafic routier
<b>H</b> <b>Nouveau diffuseur A42</b> <i>Territoire de la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain</i>	Aménagement pour améliorer les dessertes des principaux pôles d'activités de la Plaine de l'Ain ainsi que de la Maison du Petit Prince	€	€ Etat € Région AURA € Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain € APRR € Syndicat Mixte du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain	A l'étude	Action 4.1 : Sécuriser les itinéraires Orientation 5 : Mieux gérer et traiter les nuisances liées au trafic routier
<b>I</b> <b>Aménagement des Echets</b> <i>Miribel</i>	Aménagement pour réduire les nuisances sur la qualité de vie de habitants liés au trafic important sur la RD1083 qui traverse les Echets (fort trafic PL)	€ MOA	Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain Commune	Enveloppe de l'opération à définir selon l'aménagement retenu Etudes préalables lancées en 2023	Orientation 5 : Mieux gérer et traiter les nuisances liées au trafic routier
<b>J</b> <b>Pont de Fleurville</b> <i>Pont-de-Vaux (01) Montbellet (71)</i>	Aménagement pour rétablir une liaison sécurisée et adaptée aux besoins entre les départements de l'Ain et de la Saône et Loire pour les véhicules ; Améliorer les circulations locales et favoriser les circulations actives ; Préserver les liens socio-économiques établis entre les territoires ; Limiter les frais d'entretien ultérieur.	€ MOA	€ Département Saône et Loire	Enveloppe de l'opération à définir selon l'aménagement retenu Etudes préalables lancées en 2023 pour justifier de l'opportunité de remplacer et/ou de rénover le pont existant à la vue de son état structurel Etudes et procédures : 2024-2028 Mise en service : Horizon 2031	Action 1.1 : Intégrer la réflexion des besoins d'aménagements pour les modes actifs dès la phase études des projets routiers Action 1.2 : Développer le portage des projets en faveur des modes actifs en maîtrise d'ouvrage départementale directe Action 4.3 : Maintenir le patrimoine d'ouvrages d'art

Suite page suivante

	Opérations	Description et enjeux	CD01	Partenaires	Enveloppe (TTC) et calendrier	Cohérence avec Schéma des mobilités
	<b>Pont de Groslée</b> <i>Groslée-Saint-Benoit</i>	Réhabilitation de l'ouvrage existant.	€ MOA	€ Département Isère	Enveloppe de l'opération à définir selon l'aménagement retenu Moyen terme	Action 4.1 : Sécuriser les itinéraires Action 4.3 : Maintenir le patrimoine d'ouvrages d'art
	<b>PN19</b> <i>Balan</i>	Réalisation d'un passage supérieur pour franchir la voie ferrée pour sécuriser le PN (problématique bris de barrières) et anticiper les évolutions de trafic (y compris ferroviaire).	€ MOA	€ Communes de la Côtière à Montluel Etat SNCF réseau	Projet en attente	Action 4.1 : Sécuriser les itinéraires
	<b>Liaison entre A40 Et la 2*2 Voies de Collonges</b> <i>Territoires de Terre Valselhône, Pays de Gex et Haute-Savoie</i>	Etudes pour un aménagement dont l'objectif est de créer une nouvelle liaison entre l'A40 et la 2x2 de Collonges, pour désenclaver le Pays de Gex depuis l'A40 en provenance de l'ouest (Bourg – Paris), soulager le centre-ville de Bellegarde du trafic parasite de transit qui engendre des congestions aux heures de pointe, sécuriser les traversées du hameau de Grésin et des agglomérations de Léaz et Longeray, améliorer la sécurité sur la RD 1206 par diminution de son trafic et interdiction des PL en transit)	€	€ APPR : MOA € Département Haute-Savoie	Projet en attente	Action 4.1 : Sécuriser les itinéraires Orientation 5 : Mieux gérer et traiter les nuisances liées au trafic routier

# 5. PROGRAMMATION PLURIANNUELLE

La programmation ci-dessous fixe un horizon de réalisation des différentes actions (court, moyen, long terme).

A noter que le Schéma sera évalué dans les 5 ans, afin d'ajuster si besoin la stratégie et de l'enrichir avec de nouvelles actions ou de nouveaux projets.

Orientations / Actions	Horizon de réalisation			Ratios annuels
	2028	2033	2038	
<b>1 - Contribuer à la transition écologique en intégrant mieux à notre réseau les autres formes de mobilités</b>				
1.1 Intégrer la réflexion des besoins d'aménagements pour les modes actifs dès la phase étude des projets routiers	■	■	■	
1.2 Développer le portage des projets en faveur des modes actifs en maîtrise d'ouvrage départementale directe	■	■	■	
1.3 Renforcer le rôle de coordination du Département	■	■	■	
1.4 Renforcer le suivi des projets à fort enjeu en termes de mobilité	■	■	■	
1.5 Soutenir le développement des transports en commun sur le territoire	■	■	■	
1.6 Inciter à un usage raisonné de la voiture	■	■	■	
1.7 Assurer une mobilité plus solidaire	■	■	■	
<b>2 - Maintenir les chaussées en bon état dans un souci de développement durable et de maîtrise des coûts</b>				
2.1 Maintenir les chaussées en bon état en maîtrisant les coûts	■	■	■	
<b>3 - Adopter des techniques routières plus respectueuses de l'environnement</b>				
3.1 Poursuivre et déployer les techniques alternatives de revêtement routier	■	■	■	
3.2 Expérimenter de nouvelles techniques d'entretien des dépendances	■	■	■	
3.3 Maintenir une viabilité hivernale performante en optimisant les ressources	■	■	■	
<b>4 - Sécuriser le réseau routier départemental, en particulier ouvrages d'art et routes soumises au risque de chute de rochers</b>				
4.1 Sécuriser les itinéraires	■	■	■	
4.2 Sensibiliser au risque routier et au partage de la route	■	■	■	
4.3 Maintenir le patrimoine d'ouvrages d'art	■	■	■	
4.4 Gérer les aléas de chutes de rochers (préventif et curatif)	■	■	■	
<b>5 - Mieux gérer et traiter les nuisances liées au trafic routier</b>				
5.1 Maîtriser les flux poids lourds	■	■	■	
5.2 Limiter les nuisances sonores liées au trafic	■	■	■	
<b>6 - Porter les projets d'aménagement stratégiques et prioritaires pour le Département</b>				
6.1 Porter les projets à forts enjeux à l'échelle départementale	■	■	■	

+5 ans maximum : Point d'arrêt  
- Evaluation

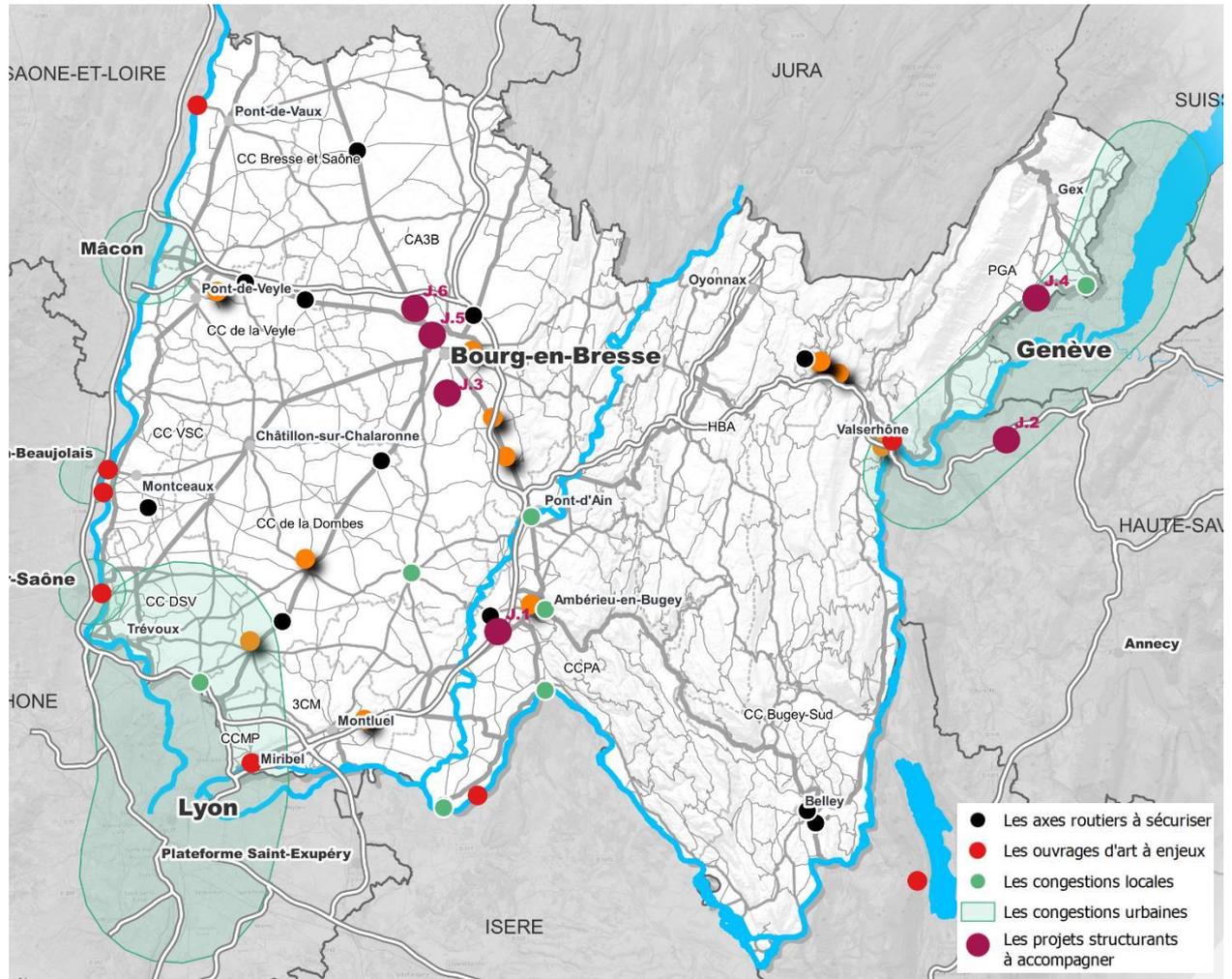
# 6. ANNEXES

Les annexes suivantes recensent les principaux projets sur le territoire en lien avec la mobilité, de maîtrise d'ouvrage Département ou autre partenaire.

Ces cartes ont été élaborées d'après les informations du Département et enrichies avec les projets mentionnés par les partenaires lors de la concertation. Par souci de lisibilité, les projets des EPCI à portée plus locale ne sont pas représentés.

- **Carte 1** : route et ouvrages d'art
- **Carte 2** : projets cyclables
- **Carte 3** : projets liés aux transports en commun
- **Carte 4** : intermodalité
- **Carte 5** : bornes IRVE (Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique) rapides recensées par le SIEA
- **Carte 6** : bornes IRVE (Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique) normales et semi-rapides recensées par le SIEA

## 6.1. Carte 1 : Routes et ouvrages d'art



### Axes routiers à sécuriser :

RD1079 – Carrefour de l'Effondras et carrefour RD80  
 RD88 – Carrefour des 7 chemins à Montceaux  
 RD1083 – Notamment traversée de villages (Villars-les-Dombes, Saint-André-de-Corcy, Mionnay...) et accès ZA Saint-Paul-de-Varax  
 RD77 – Accès future Maison du Petit Prince depuis diff. Leyment  
 RD1084 – Traversée de la Côtière  
 RD20 – Traversée de Loyettes  
 RD1504 – Accès à la ZI Coron, traversée de Virignin, liaison A43  
 RD992 – Abords du collège Sabine ZLATIN  
 RD49 – Accès au site Dinoplagne  
 RD1206 – Liaison principale au Pays de Gex

### Ouvrages d'art :

Pont de Fleurville : reconstruction  
 Pont de Belleville : reconstruction ou reconstruction  
 Pont de Montmerle : à surveiller  
 Pont de Frans : sous haute surveillance, à réhabiliter  
 Pont de Miribel (commune de Miribel) : à surveiller  
 Pont de Coupy (commune de Valsershône) : à surveiller  
 Nouveau pont entre Loyettes et Lagnieu : à étudier  
 Tunnel du Chat (Savoie) : problème de l'interdiction transit PL



### Passages à niveau :

#### Programme National de sécurisation :

PN19 à Balan : dénivelation  
 PN34 à Saint-Denis-en-Bugey  
 PN37 à Saint-Martin-du-Mont  
 PN7 à Curtafray  
 PN34 à La-Vavrette-Tossiat

#### Autres PN à enjeux :

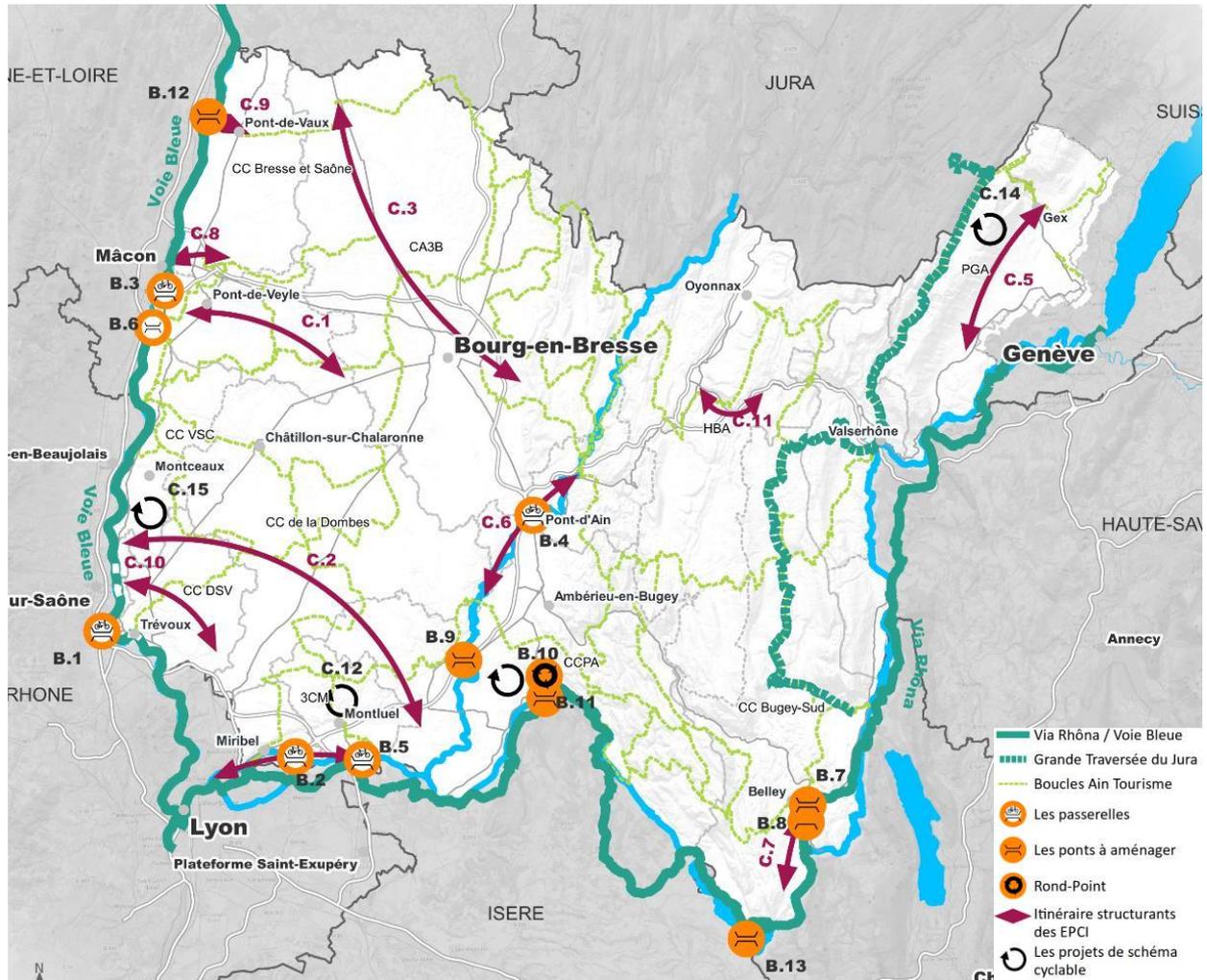
PN5 à Saint-Jean-sur-Veyle  
 PN59/60 à Saint-Germain-de-Joux  
 PN64/77 à Valsershône  
 PN23/24 à Villars-les-Dombes  
 PN12/13 à Saint-André de Corcy



### Autres projets routiers structurants :

J.1 – Diffuseur de Leyment  
 J.2 – Diffuseur sur l'A40 / Accès Pays de Gex  
 J.3 – Bouclage du tournement de Bourg-en-Bresse  
 J.4 – Porte de France  
 J.5 – Requalification des axes structurants de Bourg-en-Bresse (CA3B)  
 J.6 – Giratoire de Viriat

## 6.2. Carte 2 : Projets cyclables



### Développer les grands itinéraires cyclables

- A.1 – La Via Rhôna
  - A.2 – La Voie Bleue
  - A.3 – La grande traversée du Jura
- Boucles touristiques d'Ain Tourisme.



### Sécuriser les franchissements cyclables

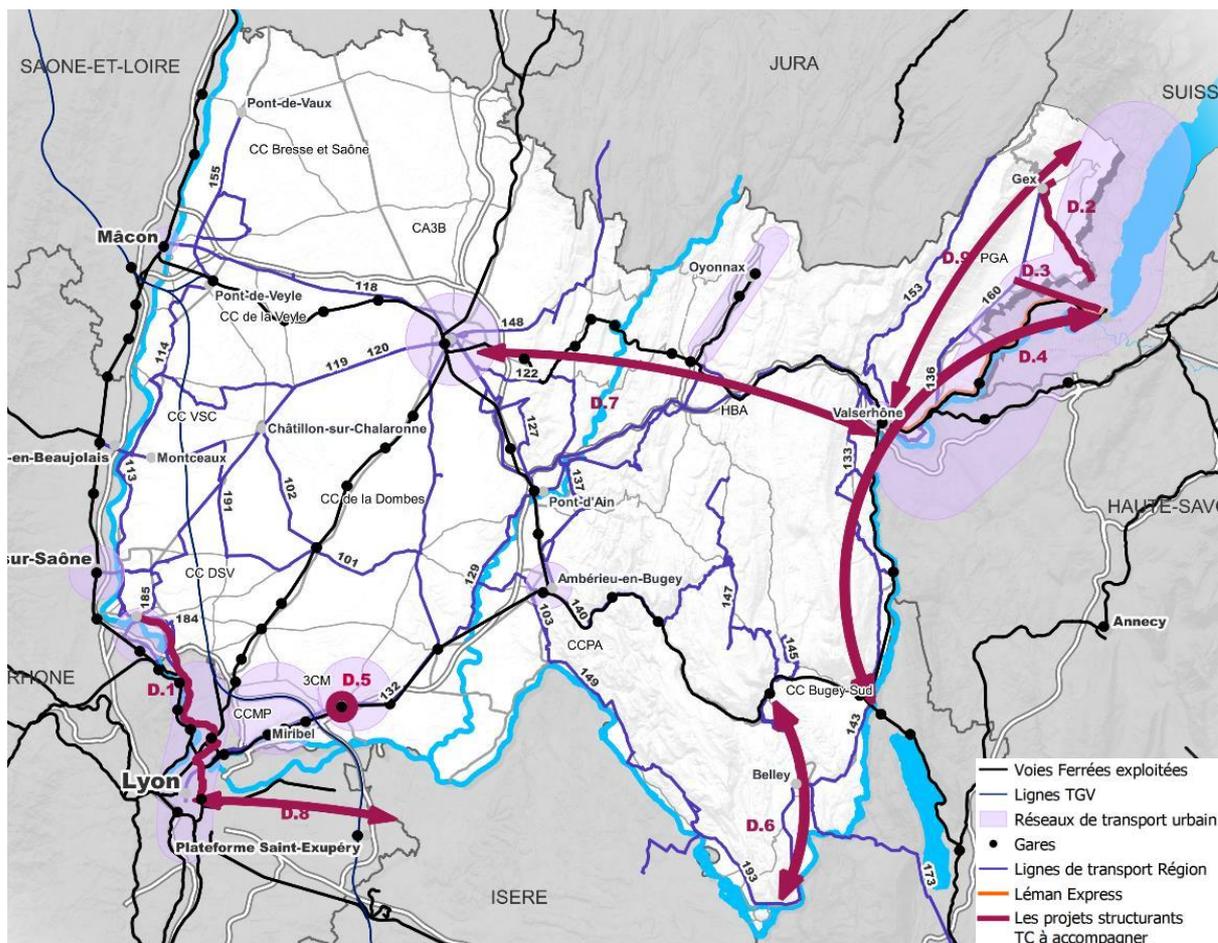
- B.1 – Passerelle de Saint-Bernard - inscription au CPER en cours
- B.2 – Passerelle à Saint-Maurice-de-Beynost - dès 2023
- B.3 - Passerelle en aval du Port de By - A étudier
- B.4 - Passerelle à Pont d'Ain - A étudier
- B.5 - Passerelle sous le pont de Jons - A l'étude
- B.6 - Revoir l'aménagement du pont d'Arciat - En cours
- B.7 - Sécuriser le pont de Coron - A étudier
- B.8 - Sécuriser le pont des Ecassaz - A étudier
- B.9 - Pont de Chazey-sur-Ain - A étudier
- B.10 - Rond-Point de Lagnieu - A l'étude
- B.11 - Pont de Lagnieu - A l'étude
- B.12 - Pont de Fleurville - En cours
- B.13 - Pont des 3B - A étudier



### Soutenir les projets cyclables des EPCI

- C.1 – La Voie Veyle : Relier Mézériat à Grièges – MOA CC de la Veyle
  - C.2 – Liaison Via Rhôna et Voie Bleue - MOA CC de la Dombes
  - C.3 – La Traversée : Relier Ceyzeriat à Saint-Trivier-de-Courtes - MOA CA3B
  - C.4 – L'anneau bleu - Symalim
  - C.5 – Voie verte Pays de Gex - MOA PGA
  - C.6 – Berges de l'Ain - MOA CC RAPC
  - C.7 – Voie multimodale sur ancien chemin de fer – MOA CC Bugey Sud
  - C.8 – Liaison Mâcon – Bâgé-le-Châtel – MOA CC Bresse et Saône
  - C.9 - Liaison Pont-de-Vaux – Voie Bleue – MOA CC Bresse et Saône
  - C.10 - Rabattement Voie Bleue – MOA CC DSV
  - C.11 – La voie douce du Lac de Nantua au Lac de Sylans - HBA
- Les schémas directeurs des EPCI sont aussi à prendre en compte.

## 6.3. Carte 3 : Projets liés aux transports en commun



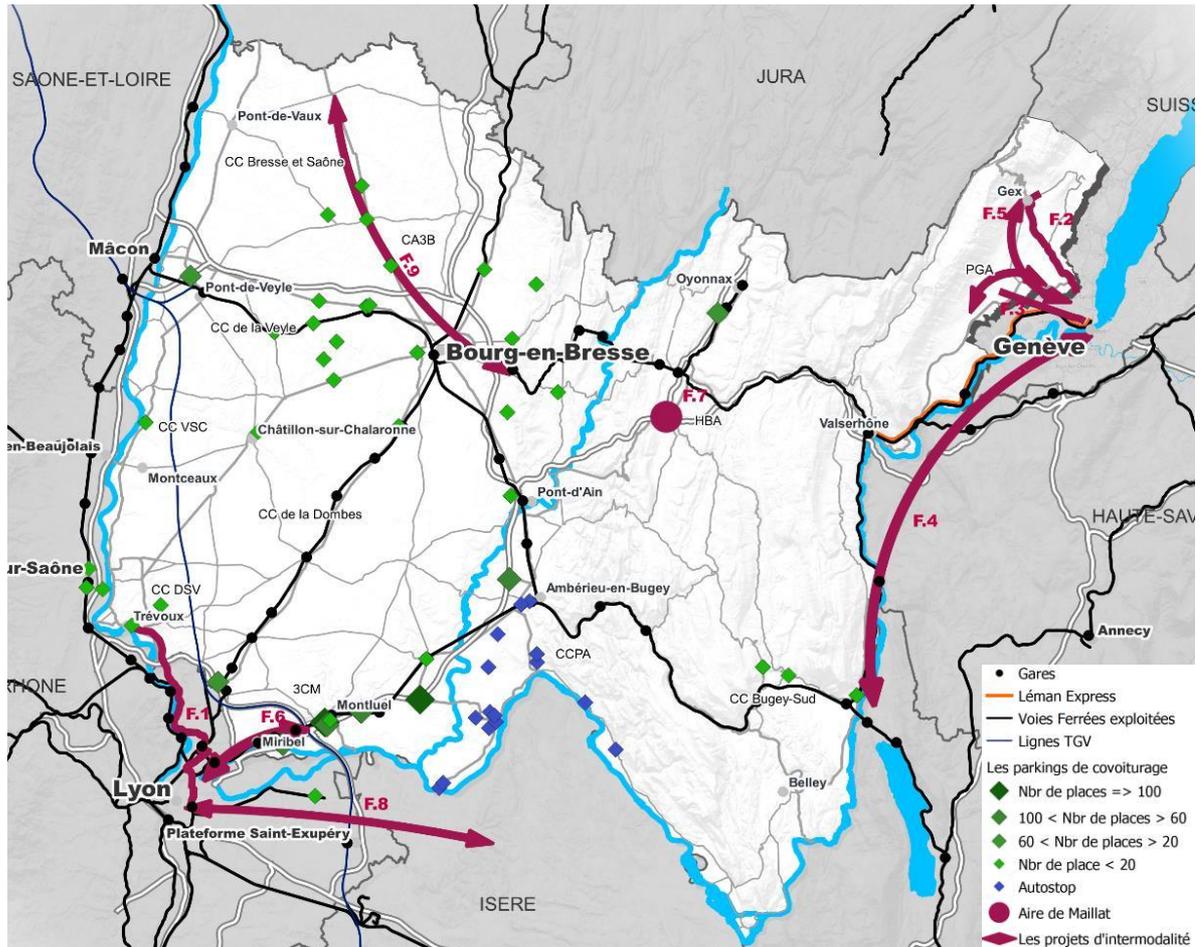
### Projets structurants TC

- D.1 – BHNS Lyon/Trévoux, MOA Région AURA - mise en service 2027
- D.2 – BHNS Gex/Ferney-Voltaire, MOA CD01 – 2023
- D.3 – BHNS Saint-Genis-Pouilly/Meyrin, MOA PGA – 2026
- D.4 – Léman Express, extension à l'étude
- D.5 – Gare de Montluel : 3<sup>ème</sup> quai, MOA SNCF – mi 2024
- D.6 – Navette entre Murs-et-Gélignieux et Belley sur ancienne voie ferrée à étudier
- D.7 – Ligne des Carpates – Améliorer la ligne – Etendre le Léman Express jusque Nantua, A étudier
- D.8 – Liaison Lyon/Crémieu : tram ou BHNS, MOA Sytral, à l'étude
- D.9 – Ligne du pied du Jura, MOA SNCF, réhabilitation à étudier (long terme)
- D.10 – Ligne TER Lyon / Bourg-en-Bresse : besoin d'électrification à terme

### Enjeux sur l'offre régionale « Cars de l'Ain »

- Ligne 160 – Gex / Bourg-en-Bresse : Revaloriser les fréquences
- Ligne 155 – Mâcon / Pont-de-Vaux : Requalifier les arrêts
- Ligne 143 – Chanay / Belley : Refonte à venir
- Ligne 173 – Belley / Chambéry : Refonte à venir
- Ligne 171 – Montluel / Lyon : Prolonger la ligne
- Ligne 132 – Lyon / Bourg-en-Bresse : Revaloriser les fréquences
- Ligne 114 – Mâcon / Belleville : Requalifier les arrêts
- Ligne 133 – Seyssel / Valsenhône : Revaloriser les fréquences et les arrêts
- Ligne 191 – Belleville / Villars-les-Dombes : Requalifier les fréquences

## 6.4. Carte 4 : Intermodalité



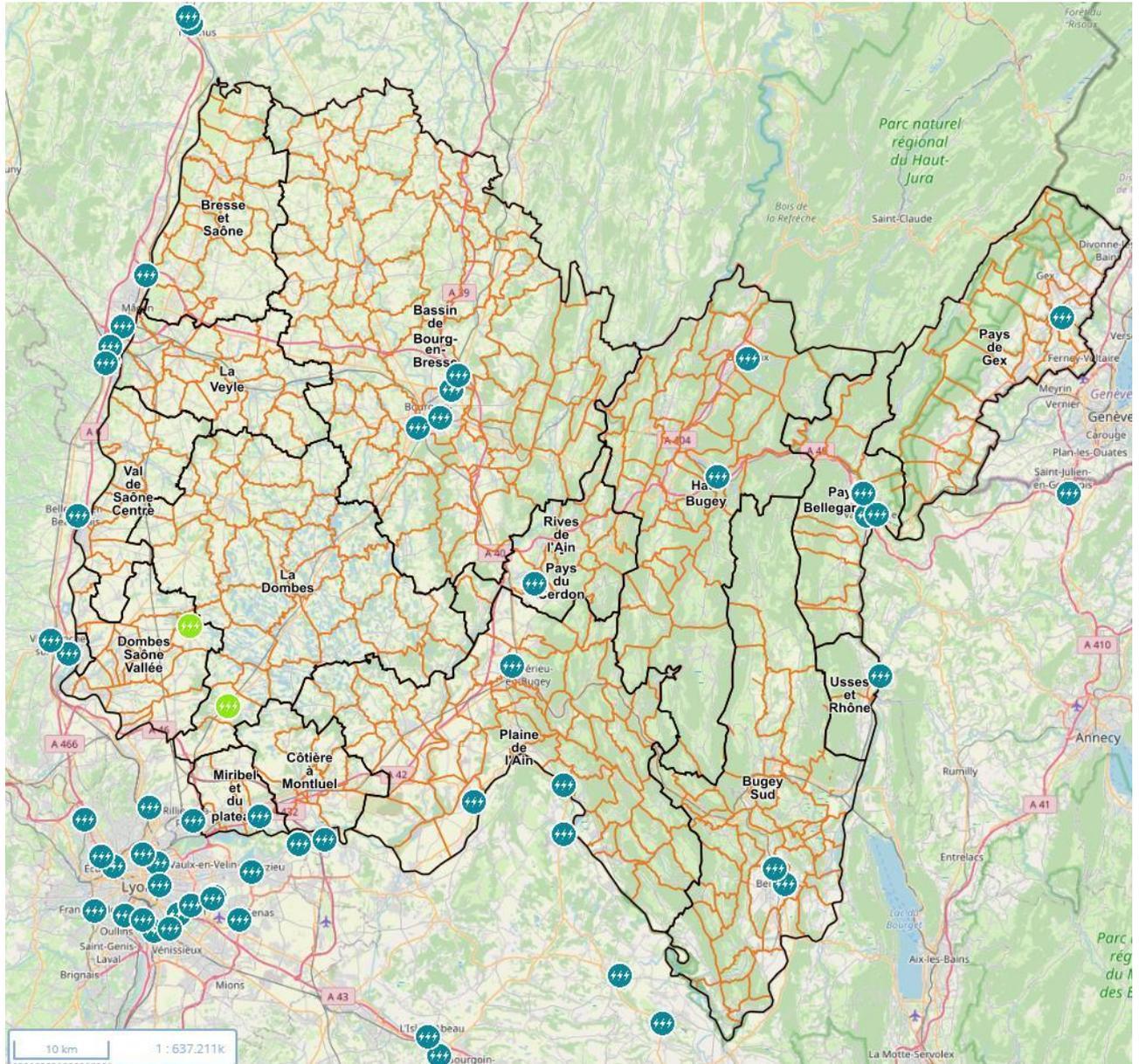
### **P+R Projets locaux de P+R (rabattement vers les lignes TC)**

- F.1 - P+R du BHNS Lyon-Trévoux, à étudier – moyen terme
- F.2 / F.3 - P+R des BHNS du Pays de Gex, à l'étude – court terme
- F.4 - P+R pour l'extension du Léman Express, à étudier – moyen terme
- F.8 - P+R du BHNS Lyon Crémieu, à étudier – moyen terme

### **Projets liés au covoiturage**

- F.6 – Projet de VR2+ sur l'A42, à l'étude – moyen terme
- F.5 – Projet de ligne de covoiturage dynamique dans le Pays de Gex, à l'étude – moyen terme
- F.7 – Projet de l'aire de covoiturage de Maillat sur l'A40, à l'étude – court terme
- F.9 – Ligne de covoiturage dynamique sur la CA3B, à l'étude – court terme

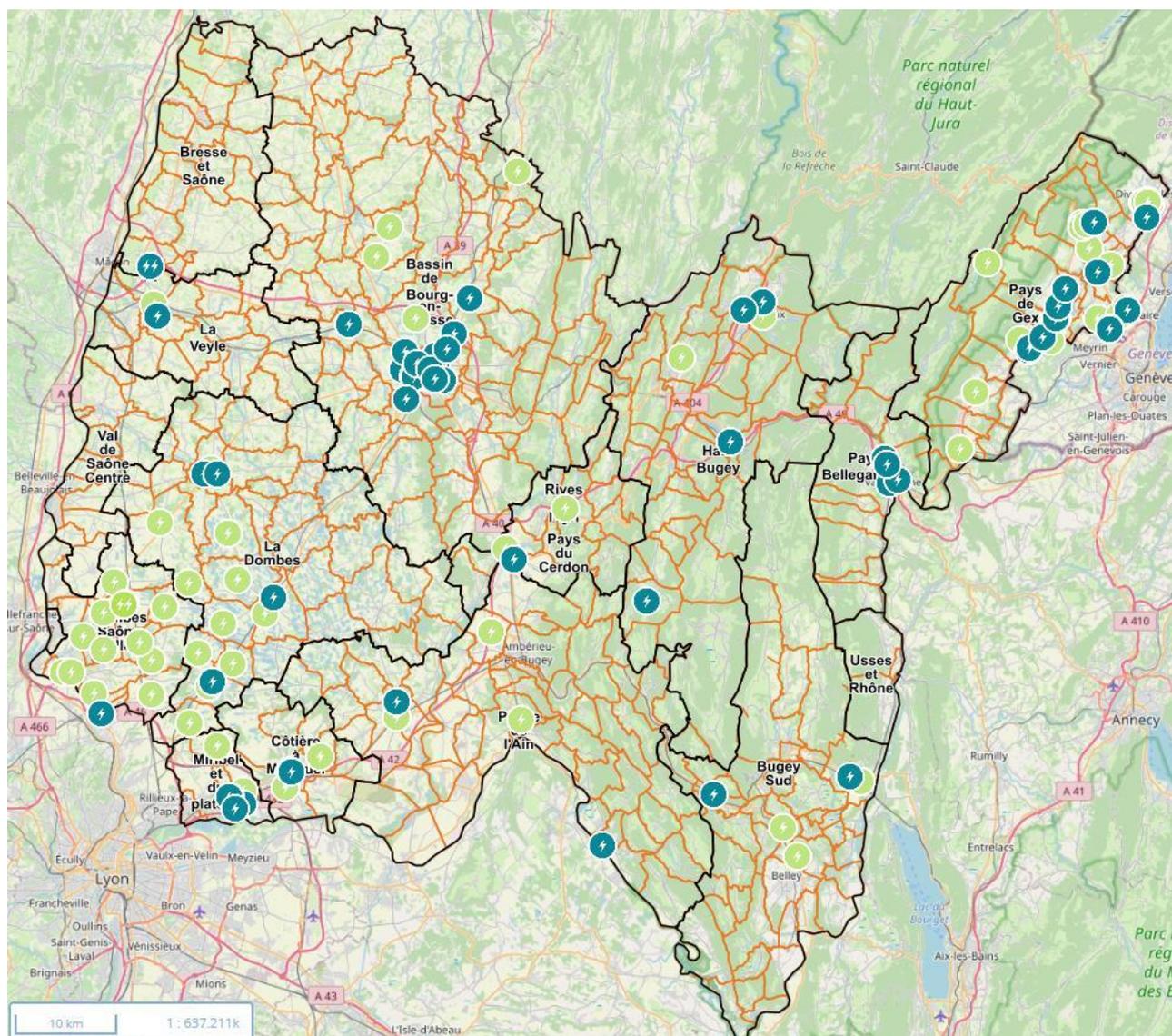
## 6.5. Carte 5 : IRVE rapides recensées par le SIEA



- **19 stations** (+ 8 sur autoroutes)
  - **28 bornes** (+ 50 sur autoroutes)
  - **43 points de charge** (+ 59 sur autoroutes)
- 58 stations à proximité du territoire

Légende	Normale	Semi-rapide	Rapide
<b>IRVE en service</b> <b>Collectivités</b> 2 stations	 N/A	 N/A	 2 bornes 2 PdC
<b>IRVE en service</b> <b>Privés</b> (Hors autoroutes) 17 stations	 N/A	 N/A	 26 bornes 41 PdC

## 6.6. Carte 6 : IRVE normales et semi rapides recensées par le SIEA



- 118 stations
- 136 bornes
- 261 points de charge

Légende	Normale	Semi-rapide	Rapide
<b>IRVE en service Collectivités</b> 68 stations	 72 bornes 142 PdC	 1 borne 1 PdC	 N/A
<b>IRVE en service Privé</b> 50 stations	 60 bornes 115 PdC	 3 bornes 3 PdC	 N/A

