

PROCÈS VERBAL
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU MERCREDI 5 NOVEMBRE 2025

Séance supplémentaire pour absence de quorum lors du Conseil Communautaire du 23 octobre 2025.

Etaient présents : Thierry DUPUIS, Béatrice DE VECCHI, Anne BOLLACHE, Christian BATAILLY, Fabienne CHARMETANT, Frédéric MONGHAL, Vincent BOURDEAUDUCQ, Joël BROYER, Eric CASAMASSA, Claudine CHAUDET-PHILIBERT, Thierry COQUILLE, Jean-Claude DURUAL, Anthony PERNETTE, Yves PERRET, Alain POIZAT

Etaient excusés : Frédérique MOLLIE, Odile ARBILLAT, Dominique BOUCHON, Jean-Michel BOULME, Dominique GABASIO, Séverine PETIT, Patricia ZOPPI

Etaient absents : Jean-Michel GIROUX, Virginie BACLET, Aimée BADIER, Pierre BELY, Wanda CANALE, Éliane CEYZERIAT, Frédéric DUMOLARD, Myriam FANGET, Geneviève GOYFFON, Laure MARTIN, Catherine MAST, David MUGNIER, Eloi PONS, Wilfried RODEMET, Alain SICARD, Éric TEYSSIER

Pouvoir : Patricia ZOPPI pouvoir à Vincent BOURDEAUDUCQ

Secrétaire de séance : Frédéric MONGHAL

Nombre de membres dont le Conseil est composé : 37

Nombre de membres en exercice : 37

15 présents (dont 14 titulaires et 1 suppléant) – 16 votants

Ordre du jour de la séance

Projet N°1 - Décision modificative n°3 au budget principal

Projet N°2 - Motion relative au maintien de la gestion de la taxe de séjour au niveau local

Projet N°3 - Modification des statuts du syndicat mixte Organom au 1^{er} janvier 2026 et 2027

Projet N°4 - Proposition d'adoption du schéma directeur cyclable de la Communauté de Communes Rives de l'Ain Pays du Cerdon

Projet N°5 - Acquisition et mise à disposition des arceaux vélo

Vérification du quorum et élection d'un secrétaire de séance

Le quorum n'est pas nécessaire (article L.2121-15 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), renvoyant à l'article L.5211-1 du même code). 15 personnes sont présentes sur 37 membres.

Frédéric MONGHAL, conseiller communautaire de la commune de Jujurieux, hôte du présent Conseil, souhaite la bienvenue aux élus. A ce titre et comme il est d'usage, il sera désigné secrétaire de séance.

Validation du procès-verbal du Conseil du 18 septembre 2025

Les membres du Conseil Communautaire valident le procès-verbal. Il sera mis en ligne dès signature des parties.

Présentation des décisions prises dans le cadre des délégations (cf. annexe)

Conformément aux articles L. 5211-10 ; L. 5211-5-1 ; L. 5211-2 et L. 2122-17 du CGCT, et en vertu de la délégation de compétence conférée par le Conseil Communautaire en date du 29 septembre 2022, il est rendu compte des décisions prises par le Président, et par le Bureau Communautaire dans le cadre de ses délégations conférées par le Conseil Communautaire en date du 25 novembre 2021.

MOBILITE

Rapporteur : Frédéric MONGHAL

PROPOSITION D'ADOPTION DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES RIVES DE L'AIN PAYS DU CERDON (CCRAPC)

Jean-Claude DURUAL interroge sur la modification du tracé entre Pont-d'Ain et Varambon par rapport à ce qui avait été présenté en Bureau Communautaire.

Il est précisé que la page concernée du schéma directeur mentionne bien que l'itinéraire identifié en pointillé fera l'objet d'études complémentaires, notamment afin de repenser la liaison entre Pont-d'Ain et Varambon, conformément aux échanges du Bureau Communautaire du 16 octobre 2025.

Thierry DUPUIS précise également que le tracé en pointillé n'apparaît pas comme contigu au réseau intercommunal, car une partie du cheminement se situe hors du territoire de la communauté de communes, ce qui constitue une difficulté technique et administrative. Ce secteur comprend en particulier une petite enclave située à Druillat, entre Varambon et Pont-d'Ain.

La directrice générale des services (DGS) explique que ce document et ces tracés serviront de base aux échanges engagés avec la Communauté d'Agglomération du Bassin de Bourg-en-Bresse (CA3B) et d'autres intercommunalités, afin de parvenir à un itinéraire cohérent à l'échelle des territoires limitrophes. Le tracé ne peut donc pas, à ce stade, être pleinement intégré au schéma, mais un travail partenarial est en cours.

Pour assurer une meilleure compréhension du document, il est proposé d'ajouter une note expliquant pourquoi le tracé n'est pas contigu, et le schéma présenté en PowerPoint sera annexé à la délibération.

Thierry DUPUIS souligne l'importance d'obtenir le soutien de l'État pour la réalisation d'un projet d'une telle envergure sur 10 ans. Il encourage donc tous les élus à voter en faveur du schéma afin de montrer un soutien unanime et fort, notamment dans le cadre des démarches auprès des partenaires institutionnels.

Frédéric MONGHAL rappelle l'importance du potentiel touristique du territoire et la volonté exprimée par la population pour le développement d'un réseau cyclable. Il souligne que le schéma directeur vise à créer un réseau continu et sécurisé reliant toutes les communes et les principaux pôles de déplacement, en valorisant les infrastructures existantes pour limiter les coûts et en développant les services associés, tels que le stationnement, la signalétique, la sensibilisation et la promotion du vélo et du tourisme à vélo.

Thierry DUPUIS attire l'attention sur l'importance de constituer des groupes de travail ouverts, incluant non seulement des élus communautaires mais aussi des conseillers municipaux et des habitants intéressés par le plan vélo. Il souligne que cette approche d'associer la population permet, de travailler sur le sujet avec des personnes concernées et de réfléchir aux enjeux réels. Cette logique est essentielle pour prendre ensemble de bonnes décisions et faire progresser les thématiques du territoire.

Vincent BOURDEAUDUCQ précise qu'il n'a pas de remarque sur le schéma vélo en lui-même, mais souhaite rappeler que ce travail s'inscrit dans une réflexion plus globale sur la mobilité, incluant le transport à la demande et le covoiturage. Il propose que la délibération mentionne que le schéma vélo constitue un élément d'une stratégie plus large pour améliorer la mobilité sur le territoire.

Frédéric MONGHAL souligne également l'importance des concertations avec les entreprises et la population, qui ont permis de recueillir des retours intéressants malgré la faible participation de certaines entreprises, et insiste sur la nécessité d'un travail actif pour les mobiliser et les sensibiliser aux solutions de mobilité.

Pour information, la DGS de la CCRAPC a rencontré Thierry COLIN, DGS de la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain, qui confirme la possibilité de travailler ensemble sur la mobilité, notamment pour la liaison Saint-Jean - Ambronay. Elle précise que les délibérations cadres seront partagées afin de mettre en cohérence les travaux réalisés sur le schéma cyclable et améliorer le service pour les usagers.

Vincent BOURDEAUDUCQ souligne que ces échanges pourront également alimenter des travaux plus globaux sur le PLU et les axes du SCoT.

Christian BATAILLY informe que la future usine de méthanisation financera les aménagements cyclables devant l'usine, ce qui permettra de moduler les travaux et les financements prévus sur cette section. Il précise également que, pour le premier axe du schéma vélo à Saint-Jean-Le-Vieux, une subvention d'environ 21 000 € a été confirmée sur un montant éligible de 72 000 €.

Au terme des échanges, il est proposé d'autoriser le Président à signer tous les documents nécessaires à la mise en œuvre du schéma et aux demandes de subventions, ainsi que de prévoir la mise en place de conventions de participation financière avec les communes concernées, selon les axes et phases du projet.

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment l'article L.5214-16 ;
Vu la Loi n° 2015-991 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) ;
Vu le Code des transports et notamment ses articles L. 1231-4 du code des transports, par lequel la Région peut déléguer, par convention, toute attribution ainsi que tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du même code ;
Vu la délibération n° 2021-02 du Bureau Communautaire de la Communauté de Communes Rives de l'Ain Pays du Cerdon (CCRAPC) du 29 avril 2021 approuvant la convention de coopération en matière de mobilité entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la CCRAPC, conclue le 18 juin 2021 ;
Vu le projet de territoire de la CCRAPC et notamment l'orientation stratégique « se déplacer et accéder aux services » ;
Vu la délibération 2021_116 du Conseil Communautaire en date du 25 novembre 2021 relative à la signature du contrat de relance et de transition énergétique (CRTE) ;
Vu l'avenant n°1 du CRTE en date du 13 décembre 2024 priorisant les actions contribuant aux objectifs territorialisés de la planification écologique notamment la fiche action n° 2 « développement d'une politique cyclable intercommunale » ;
Vu la décision D-2023-11 du 15 mai 2023 autorisant le Président à signer la convention de délégation de compétences pour l'organisation des services de mobilité signée le 3 juillet 2023 ;

Considérant que le diagnostic partagé a mis en évidence :

- L'absence actuelle de maillage cyclable structuré,
- Le poids important de la voiture dans les déplacements,
- Des discontinuités naturelles et humaines (rivières, autoroutes, départementales),
- Mais également un fort potentiel touristique et utilitaire ;

Considérant que le schéma directeur cyclable vise à :

- Mettre en place un réseau continu et sécurisé reliant les communes et principaux pôles générateurs de déplacements,
- Valoriser les voies existantes pour limiter les coûts et l'artificialisation des sols,
- Développer des services associés (stationnements, signalétique, sensibilisation, tourisme à vélo) ;

Considérant que le plan d'actions prévoit une mise en œuvre progressive en 4 phases de priorisation, notamment :

- Phase 1 : Axe central Pont-d'Ain – Saint-Jean-le-Vieux,
- Phase 2 : Liaisons vers Jujurieux, Ambronay et Poncin
- Phase 3 : Accès et connexions autour de Pont-d'Ain,
- Phase 4 : Déploiement complémentaire (liaisons vers Priay, Cerdon, Oussiat-Neuville) ;

Considérant que la Communauté de Communes est lauréate du programme AVELO3 (ADEME), bénéficiant d'un soutien financier pour accompagner le déploiement du schéma ;

Considérant que ce document constitue une base de travail partagée, évolutive, et qu'il servira de référence pour rechercher des financements et lancer les études complémentaires ;

Considérant que le travail engagé sur la mobilité active s'inscrit dans une démarche globale incluant également les mobilités partagées, les mobilités solidaires et, prochainement, un service à la demande de transport de personnes, ainsi que tout autre initiative permettant de préserver une cohérence en matière de mobilité ;

Le Conseil Communautaire,
Après en avoir délibéré, à l'unanimité,
APPROUVE le schéma directeur cyclable intercommunal tel que présenté,
PRECISE que les itinéraires figurant au schéma constituent une base de référence,
susceptibles d'être adaptés en fonction des besoins, contraintes techniques ou
opportunités de financement,
AUTORISE le Président à signer tout document utile à la mise en œuvre de ce schéma et
à solliciter les subventions correspondantes,
PRECISE que toute modification substantielle du schéma fera l'objet d'une nouvelle
délibération communautaire.

Thierry DUPUIS précise que le fonds de concours sera revu en fonction des subventions et des évolutions liées aux prochaines élections. Il sera également mis en cohérence avec le Plan Paysage. Enfin, il insiste sur le fait que les décisions doivent rester réalistes et efficaces, au bénéfice des citoyens et du territoire, et que tout reste amendable selon les besoins et les subventions disponibles.

ACQUISITION ET MISE A DISPOSITION DES ARCEAUX VELO

Vu le Code général des collectivités territoriales ;
Vu le programme national AVELO3 porté par l'ADEME ;
Vu la subvention accordée dans ce cadre à la Communauté de Communes Rives de l'Ain Pays du Cerdon (CCRAPC) ;
Vu la délibération C-2025-056 du Conseil Communautaire du 5 novembre 2025 adoptant le schéma directeur cyclable intercommunal ;
Considérant que la CCRAPC a engagé une démarche de développement des mobilités actives dans le cadre de son schéma vélo et a acquis des arceaux vélos pour un montant total de 8 184,32 € TTC, avec un taux d'aide de 50 % de l'ADEME ;
Considérant que toutes les communes du territoire ont été sollicitées afin d'exprimer leurs besoins en arceaux ;
Considérant que 68 arceaux vélos ont été commandés et sont destinés à être installés sur le domaine public communal ;
Considérant qu'il convient d'organiser la répartition, l'installation et la gestion future de ces équipements ;

Des arceaux vélos ont été acquis par la CCRAPC qui souhaite les mettre à disposition des communes selon la répartition suivante :

Cerdon	4
Challes-la-Montagne	6
Jujurieux	5
Neuville-sur-Ain	12
Poncin	4
Pont d'Ain	16
Priay	7
Saint-Jean-le-Vieux	8
Varambon	6
TOTAL	68

Il est précisé que :

1. Les arceaux demeurent la propriété de la CCRAPC ;
2. La CCRAPC prendra à sa charge en tant que propriétaire des arceaux, l'assurance de ce mobilier urbain ;
3. Ils sont mis à disposition des communes pour installation sur le domaine public communal ;
4. La CCRAPC assurera la réalisation des demandes et autorisations d'urbanisme et de voirie nécessaires ;
5. L'installation des arceaux sera assurée par l'Atelier et Chantier d'Insertion (ACI) ;
6. L'entretien et la maintenance relèvent de la responsabilité de la CCRAPC, qui confie ces missions à l'ACI ;
7. Une vérification des arceaux sera réalisée environ une fois par an ; les communes informeront la CCRAPC en cas de besoin d'intervention supplémentaire.

Frédéric MONGHAL propose que chaque arceau vélo soit équipé d'un sticker avec un QR code renvoyant vers le site de la communauté de communes, sur la page dédiée à la mobilité. Cette initiative vise à mettre à disposition des usagers des informations utiles et à utiliser les arceaux comme support de communication sur la mobilité sur le territoire.

La DGS précise que les arceaux restent la propriété de la communauté de communes et sont donc assurés par celle-ci. Il est rappelé que ce point est important, car certains mobiliers urbains ne sont pas toujours couverts par les assurances communales.

**Le Conseil Communautaire,
Après en avoir délibéré, à l'unanimité,
APPROUVE l'acquisition et la mise à disposition des arceaux vélos acquis par la CCRAPC,
selon la répartition ci-dessus,
APPROUVE l'installation et la gestion future de ces équipements,
AUTORISE le Président à signer tout document relatif à la mise en œuvre de la présente
délibération.**

ENVIRONNEMENT-DECHETS

Rapporteur : Frédéric MONGHAL

MODIFICATION DES STATUTS DU SYNDICAT MIXTE ORGANOM AU 1ER JANVIER 2026 ET 2027

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les dispositions de l'article L.5211-17 ;

Vu la délibération n°D2025036 en date du 17 septembre 2025 par laquelle le comité syndical du syndicat mixte Organom a dû modifier ses statuts ;

Considérant que le syndicat doit consulter l'ensemble de ses membres concernant ces modifications, et ce, conformément aux dispositions visées ci-dessus ;

Organom est le syndicat mixte de traitement et de valorisation des déchets auquel notre collectivité adhère. Ses statuts encadrent son fonctionnement, ses compétences et la composition de ses instances.

Afin d'adapter son organisation aux évolutions législatives et aux besoins de ses membres, une modification statutaire a été engagée. Celle-ci a été adoptée par le comité syndical d'Organom et doit désormais être validée par l'ensemble des collectivités membres.

La délibération proposée a pour objet d'approuver la modification des statuts d'Organom. Cette validation est nécessaire pour que les nouvelles dispositions statutaires puissent entrer en vigueur :

- Au 1^{er} janvier 2026 pour ce qui concerne la composition du syndicat et du comité syndical, et le financement ;
- Au 1^{er} janvier 2027 pour ce qui concerne les compétences du syndicat, dans la mesure où ces évolutions vont avoir des impacts opérationnels et budgétaires qu'une entrée en vigueur en 2026 ne permettrait pas de prendre en compte correctement.

En substance, les modifications apportées par rapport aux statuts actuels portent notamment sur :

- **L'article 1 relatif à la composition du syndicat**, afin d'intégrer l'adhésion de l'ex Crocu, et de préciser le périmètre des membres qui n'adhèrent que pour une partie de leur territoire (entrée en vigueur au 1er janvier 2026) ;
- **L'article 2 relatif aux compétences du syndicat** (entrée en vigueur au 1er janvier 2027), afin de mettre en conformité les statuts avec le scénario retenu, selon lequel le syndicat a pour objet le traitement des déchets ménagers et assimilés comprenant, outre le traitement des ordures ménagères résiduelles, le traitement des déchets ultimes et le tri des collectes sélectives, ainsi que les opérations de transport et de transfert qui s'y rapportent.

Il est précisé que sont exclus du transfert de la compétence :

- La gestion des déchèteries et le transport des déchets ultimes qui en sont issus jusqu'aux exutoires de traitement, qui restent de la compétence des EPCI compétents en matière de collecte ;
- Le quai de transfert de Sainte Julie appartenant à la Communauté de Communes de La Plaine de l'Ain. Au regard de la configuration du site sur lequel il est implanté et de son affectation, de l'imbrication des activités au sein du quai de transfert qui rendrait trop complexe et/ou trop coûteux leur séparation entre les deux collectivités, ce quai de transfert reste attaché à la compétence collecte de la Communauté de Communes de La Plaine de l'Ain.

Afin d'optimiser la valorisation des déchets, il est intégré la possibilité pour le syndicat de traiter des d'activités économiques non dangereux au bénéfice de non-membres, et d'assurer la coordination des actions de prévention mises en œuvre par chacun de ses membres.

- **L'article 5 relatif au Comité syndical** (entrée en vigueur au 1er janvier 2026) afin de préciser que :
 - Lorsqu'un membre n'adhère que pour une partie de son territoire, le nombre de délégués appelés à le représenter au sein du Comité syndical est déterminé en fonction de la seule population des communes pour lesquelles il exerce la compétence et au nom desquelles il adhère au Syndicat ;
 - La population totale telle que définie par l'INSEE est prise en compte à la date de chaque renouvellement complet du Comité syndical (à chaque renouvellement général des conseils municipaux), sur la base du dernier recensement INSEE authentifié.

Cette population est figée pour toute la durée du mandat des délégués du Comité syndical.

Les modalités selon lesquelles chaque membre d'Organom est représenté au Comité syndical ne sont pas modifiées par les nouveaux statuts (1 (un) délégué titulaire plus 1 (un) délégué par tranche commencée de 10 000 habitants au-delà de la première tranche de 10 000 habitants).

- **L'article 7 relatif au financement** (entrée en vigueur au 1er janvier 2026), afin de :
 - Préciser que le financement du traitement des déchets est fixé chaque année par délibération du Comité syndical ;
 - Supprimer les modalités de financement du traitement des déchets de l'ex-communauté de communes des Bords de la Veyle, qui ne correspondent plus à la réalité ;
 - Ajouter que le financement du syndicat est en outre assuré par les produits des prestations assurées pour les non-membres et les recettes de valorisation énergétique.

La validation des nouveaux statuts n'entraîne pas de modification substantielle de la participation de la CCRAPC au syndicat, ni de hausse immédiate de contribution financière. Elle permet de sécuriser la gouvernance et d'assurer la conformité du syndicat aux textes en vigueur.

Il est proposé au Conseil d'approuver la modification des statuts du syndicat mixte Organom, telle qu'adoptée par son comité syndical et d'autoriser le Président à signer tous documents afférents.

Vincent BOURDEAUDUCQ s'interroge sur l'application du tarif moyen pondéré à la TEOM pour la collecte sélective, notamment sur le traitement des refus de tri. Il souligne que certains déchets spécifiques (ferraille, amiante, etc.) nécessitent un traitement par des prestataires spécialisés, ce qui entraîne un double coût : une partie incluse dans le forfait et une autre facturée séparément.

Il questionne également le rôle de la préfecture concernant l'intégration du tri du verre dans le syndicat Organom : si l'avis donné est une recommandation ou bien une prescription.

Frédéric MONGHAL précise qu'il s'agit d'une recommandation, qui ne bloque pas la décision du comité syndical et n'a pas d'impact direct sur les flux financiers du syndicat. Enfin, il rappelle que la gestion financière des flux de déchets peut être modulée tant que le budget présenté reste équilibré, et que des ajustements peuvent être discutés avec les services compétents.

**Le Conseil Communautaire,
Après en avoir délibéré, à l'unanimité,
APPROUVE la modification des statuts du syndicat mixte Organom, telle qu'adoptée par son comité syndical,
AUTORISE le Président à signer tous documents afférents.**

FINANCES-FISCALITE

Rapporteur : Thierry DUPUIS

DECISION MODIFICATIVE N°3 AU BUDGET PRINCIPAL

Vu l'article L. 1612-11 du Code Général des Collectivités Territoriales ;
Vu la nomenclature budgétaire et comptable M57 ;
Vu la délibération n° C-2025-017BIS du Conseil Communautaire du 3 avril 2025 approuvant le budget primitif 2025 du Budget Principal ;
Considérant qu'il y a lieu de tenir compte de modifications à apporter depuis le vote du budget primitif 2025 ;

Une décision modificative est nécessaire pour le budget principal afin de prévoir des crédits pour :

- Déchets : Les coûts de collecte et de tri ont été sous-estimés, la seconde révision de prix liée à la mise en place du nouveau marché a généré une augmentation plus importante que prévu. Le besoin est de 121K€, il sera équilibré par des recettes liées à la revente des déchets plus importantes que prévu elles-aussi.
- Fabulette : Travaux d'urgence sur la chaudière du bâtiment et mise en sécurité de l'accès à la chaufferie.

Pour cela, il est proposé de délibérer pour adopter la décision modificative suivante :

Sens	Section	Chapitre	Article	Op	Libellé	Service	Proposé
D	F	011	611		Contrats presta sces	COLLECTE	82 000,00
D	F	011	611		Contrats presta sces	TRI-SELECT	39 000,00
					TOTAL FONCT DEPENSES		121 000,00
R	F	70	7078		Autres marchandises	DECH	10 800,00
R	F	70	7078		Autres marchandises	TRI-SELECT	110 200,00
					TOTAL FONCT RECETTES		121 000,00
D	I	21	21318	95	Autres bât publics	FABULETTE	8 000,00
D	I	23	2313	601	Constructions	PTITSLOUP	- 8 000,00
					TOTAL INVEST DEPENSES		0,00

Le Conseil Communautaire,
Après en avoir délibéré, à l'unanimité,
APPROUVE la décision modificative n°3 au Budget Principal 2025,
AUTORISE le Président à signer tout acte et document relatif à ce dossier.

TOURISME

Rapporteur : Christian BATAILLY

MOTION RELATIVE AU MAINTIEN DE LA GESTION DE LA TAXE DE SEJOUR AU NIVEAU LOCAL

Christian BATAILLY présente une motion visant à s'opposer au projet de transfert de la gestion de la taxe de séjour à l'administration fiscale (État). Il rappelle que pour le territoire, le montant annuel de cette taxe représente environ 35 000 €.

Cette somme est essentielle car elle est réinjectée localement pour financer et développer la politique touristique, conformément à l'esprit initial du dispositif (permettre aux collectivités qui développent le tourisme de percevoir un financement local sur les hébergements).

Le projet de l'État est de centraliser la perception de cette taxe, ce qui représenterait une perte de compétence et de maîtrise pour la communauté de communes. La motion proposée, rédigée sur une base nationale fournie par les services juridiques du Département à la suite d'une réunion des acteurs du tourisme, vise à marquer fermement la position de la communauté de communes : maintenir la taxe de séjour dans sa compétence locale.

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu les dispositions relatives à la taxe de séjour instituée par les communes et les établissements publics de coopération intercommunale ;

Vu les conclusions du Comité interministériel du tourisme du 24 juillet 2025 actant le principe d'une concertation pour identifier les pistes d'évolution de la taxe de séjour ;

Considérant les annonces du ministère de l'Économie et des Finances relatives à la possible centralisation de la gestion de cette taxe par les services de l'État ;

Considérant le rôle essentiel de la taxe de séjour dans le financement et la mise en œuvre des politiques touristiques locales ;

Considérant le contexte budgétaire contraint des collectivités territoriales et la nécessité de préserver leurs ressources propres ;

Considérant que la taxe de séjour, instituée dans la majorité des communes et intercommunalités en France, constitue un outil essentiel des politiques touristiques locales, notamment pour améliorer l'accueil des visiteurs, soutenir la diversification et la montée en qualité de l'offre touristique ;

Le Conseil Communautaire,

Rappelle que la taxe de séjour constitue une ressource de proximité, affectée directement au développement, à la promotion et à l'attractivité du territoire ;

Souligne que la collecte locale permet un dialogue constructif et transparent avec les hébergeurs, garantissant une relation de confiance et une adaptation fine aux spécificités du territoire ;

Estime que tout transfert de la gestion de cette taxe vers les services de l'État irait à l'encontre du principe de libre administration des collectivités territoriales et nuirait à la réactivité des politiques touristiques locales ;

Considère qu'un tel transfert ferait courir plusieurs risques :

- Une perte de ressources directement mobilisables pour le développement touristique local ;
- Une complexification des relations avec les acteurs économiques du territoire ;
- Un éloignement de la décision au détriment de la connaissance fine des réalités locales et des attentes des visiteurs.

En conséquence, le Conseil Communautaire :

Marque son opposition à tout transfert de la gestion de la taxe de séjour aux services de l'État ;

Réaffirme la nécessité de maintenir la compétence de collecte et de gestion de la taxe de séjour au niveau du bloc communal et intercommunal ;
Soutient le principe des taxes additionnelles comme leviers de financement ciblés pour les politiques publiques locales ;
Appelle le Gouvernement à associer pleinement les collectivités territoriales à la concertation engagée sur l'avenir de la taxe de séjour ;
Transmet la présente motion à Madame et Monsieur les Ministres de l'Économie et des Finances, de l'Intérieur et du Tourisme, ainsi qu'aux associations représentatives des collectivités territoriales.

INFORMATIONS ET QUESTIONS DIVERSES

➤ Projet Alimentaire Territorial (PAT) : Une réunion est prévue le mercredi 12 novembre avec les agriculteurs référents de chaque commune pour faire un point sur le PAT et, plus spécifiquement, sur le projet Adapt'Agri.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance du Conseil Communautaire est levée à 19h15.

Le secrétaire de séance,
Frédéric MONGHAL



Le Président,
Thierry DUPUIS



Les délibérations de la présente séance seront consultables au siège de la Communauté de Communes Rives de l'Ain Pays du Cerdon, après transmission en Préfecture.

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE

VOLET 2 – Etudes et programmation

SOMMAIRE

Partie I – Rappel du diagnostic

Les 5 étapes-clés pour réussir son schéma directeur

La gouvernance

Le diagnostic partagé

Fixer les grandes orientations

Partie II – Etat des lieux de l'existant

Partie III – Etudes de faisabilité

Partie IV – Plan d'actions

Actions du schéma vélo

Programme AVELO3

Projections financières

Services associés

Financements

Programmation

PARTIE I

Rappel du diagnostic

LES 5 ETAPES-CLES POUR REUSSIR SON SCHEMA DIRECTEUR



Le CEREMA recommande 5 étapes essentielles à la bonne conception et mise en œuvre d'un schéma directeur cyclable

Certaines de ces étapes ont déjà été menées et présentées lors de la 1^{ère} phase de diagnostic du schéma (voir livrable dédié). Elles sont rappelées ici de façon succincte.

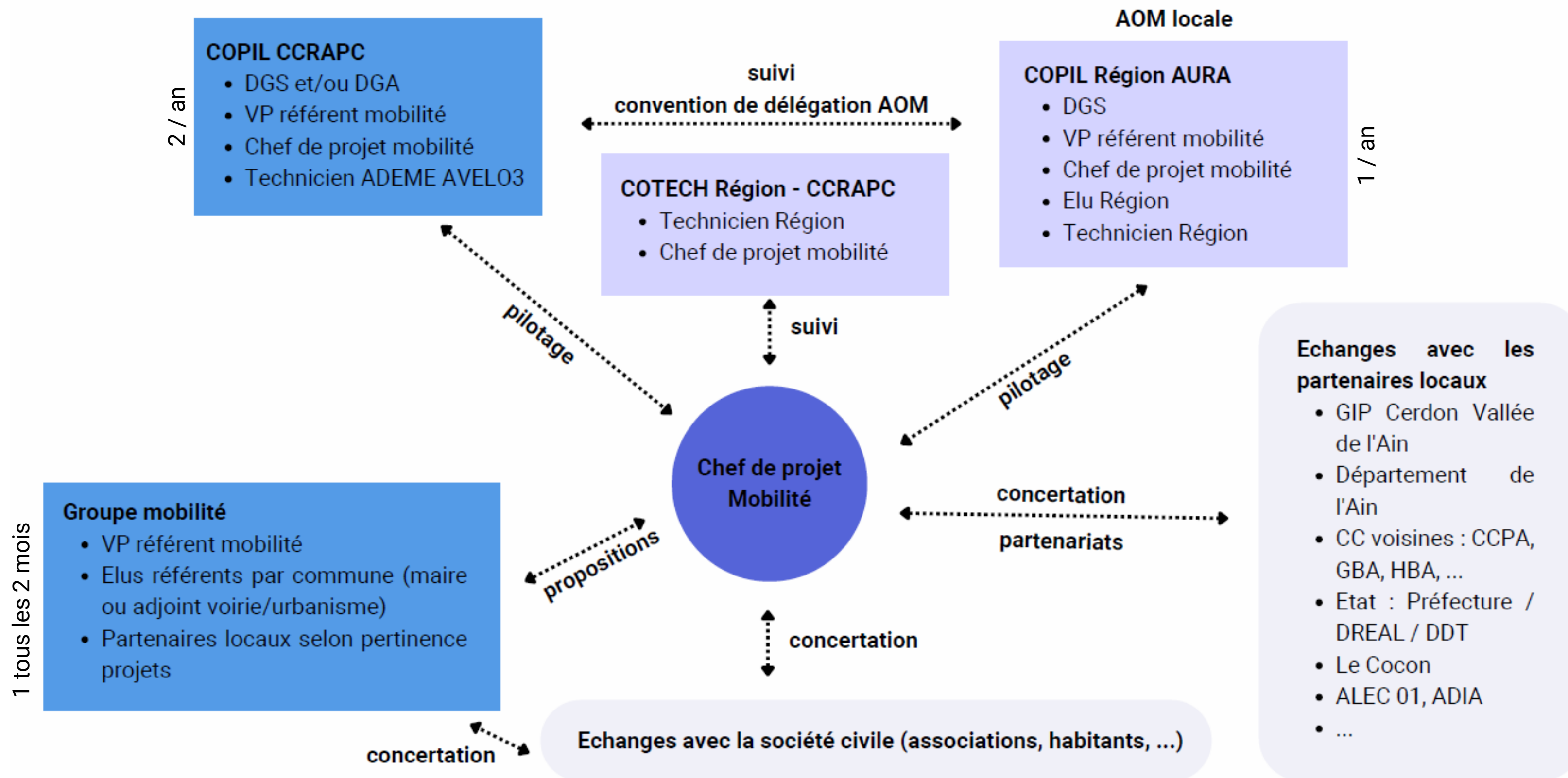
Ressources utiles :

[Le schéma directeur des AC, CEREMA, 2024](#)

[Rendre sa voirie cyclable, Les clés de la réussite, CEREMA, 2021](#)



1. CONSTITUER UNE GOUVERNANCE D'ACTEURS MOTIVÉS



2. REALISER UN DIAGNOSTIC PARTAGE

RAPPEL DES ENJEUX DU TERRITOIRE

- Mettre en place un réseau d'itinéraires vélo continu et sécurisé qui fasse le lien entre les projets des communes
- Aménager des infrastructures cyclables sur les axes stratégiques sans itinéraires sécurisés
- Travailler à l'échelle des centres-bourgs en faveur d'un apaisement des déplacements (réduction de la vitesse de circulation, redistribution du partage de la voirie)
- Mettre en place un jalonnement facilitant l'usage du vélo sur des axes peu circulés
- Développer l'offre de stationnement cyclable à hauteur des services et points d'intérêt (POI)
- Développer et structurer une offre de services autour du tourisme à vélo
- Inciter au changement de comportement par des actions éducatives et de communication
- Structurer un éco-système vélo sur le territoire à l'appui du schéma (CCRAPC, communes, GIP, acteurs privés, habitants, ...)

CRITERES DE CHOIX DES ITINERAIRES

- Echanges avec les communes et partenaires locaux
- Appui sur l'étude réalisée par le GAL en 2005 en faveur d'un chemin multi-modal
- Valorisation des chemins et voies déjà existantes dans une optique de gestion des coûts et de limitation de l'artificialisation des sols
- Repérages terrain
- Liaison entre les pôles principaux du territoire

2. REALISER UN DIAGNOSTIC PARTAGE

UN DEFI MAJEUR / TRAITER LES DISCONTINUITES

Les coupures géographiques ne facilitent pas la traversée du territoire à vélo :

- Des reliefs à l'Est et la plaine à l'Ouest
- La rivière d'Ain et ses affluents

Les portions d'itinéraires vélo pouvant être aménagées en bord de l'Ain devront veiller à respecter les sites classés, même si la plupart des aménagements réfléchis ne sont pas concernés par ce type de zonage.

D'autres coupures d'origine humaine complexifient les déplacements non véhiculés :

- L'échangeur A40/A42 fait de Pont-d'Ain un nœud autoroutier important mais qui segmente une partie du territoire
- Les départementales, en particulier D 1075 et D 1084 sont trop fréquentées pour une pratique cyclable sereine. Les autres départementales secondaires (D 984, D 12, D 36) obligent elles aussi les cyclistes à une grande vigilance.
- Le découpage territorial et le resserrement du territoire de la CC entre Pont-d'Ain et Varambon sur une largeur inférieure à 500 m où se situe la gare de péage, l'Ain et le Suran rend le secteur particulièrement technique à traiter pour des aménagements vélo protégés

FORCES

- Un potentiel touristique fort avec les bords de l'Ain et les reliefs du Pays de Cerdon
- Une population en âge de bouger (scolaires, actifs) captable
- De nombreux chemins existants, à valoriser pour les modes actifs (les aménagements coûteux en site propre resteraient limités)
- La mise en place de schémas directeurs dans les EPCI voisins, ouvrant la voie à des liaisons inter-EPCI

FAIBLESSES

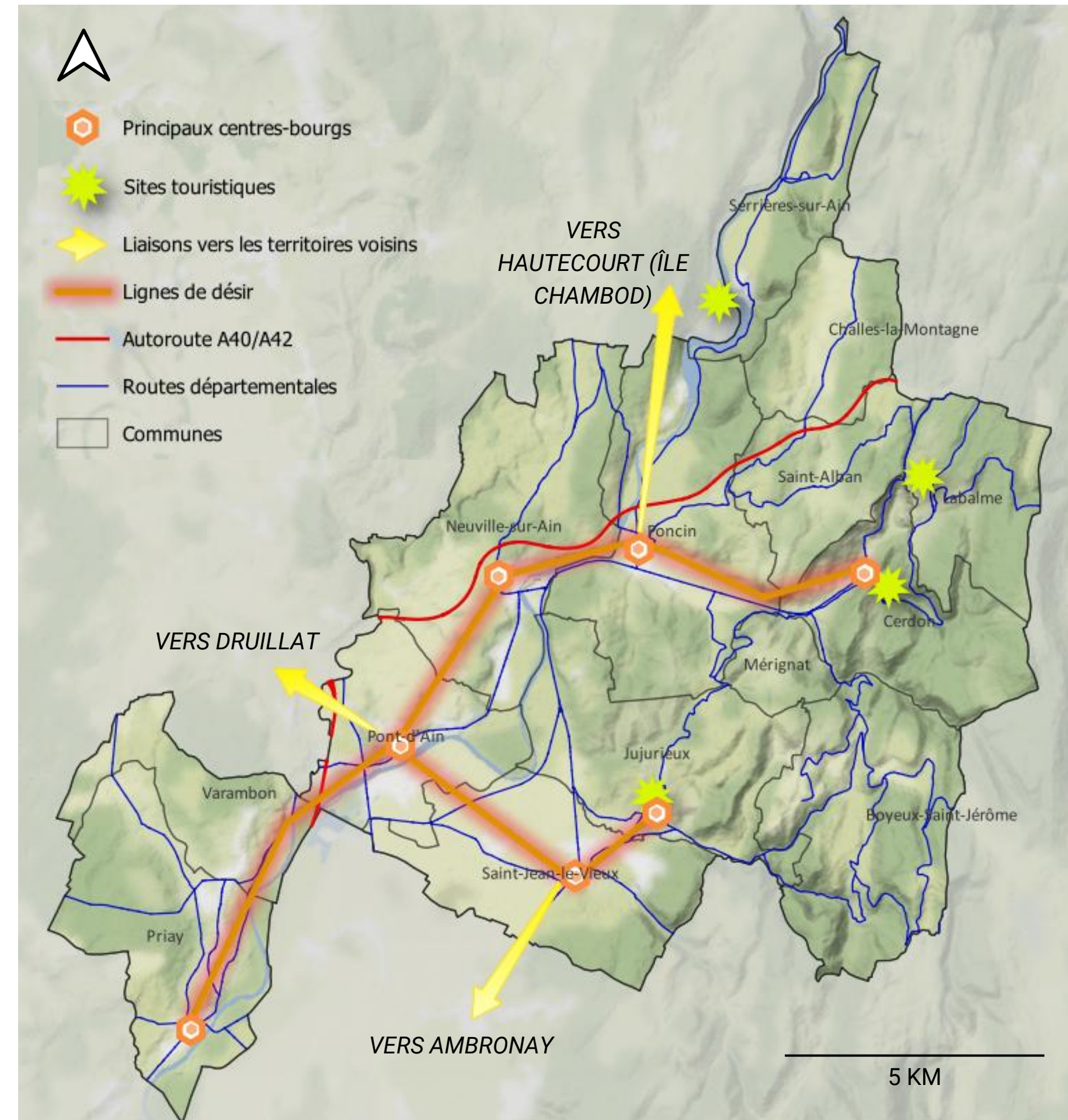
- Absence de maillage cyclable (très peu d'aménagement existants)
- Pas de services développés en faveur du vélo
- Des villages situés dans les hauteurs réduisant le levier de la pratique utilitaire
- Certaines discontinuités complexes dans le paysage, d'origine naturelle ou humaine : autoroute, rivière d'Ain, montagnes
- L'ancrage des habitudes et le poids majeur de la voiture dans les déplacements (supérieur à la moyenne départementale)

3. FIXER LES GRANDES ORIENTATIONS

SCHEMA D'INTENTION OU « LIGNES DE DÉSIR »

Les principales liaisons compatibles avec des trajets à vélo s'effectuent dans la plaine et la vallée de l'Ain.

Elles visent à relier les centres-bourgs disposant de commerces, de services à la population ou de sites touristiques.



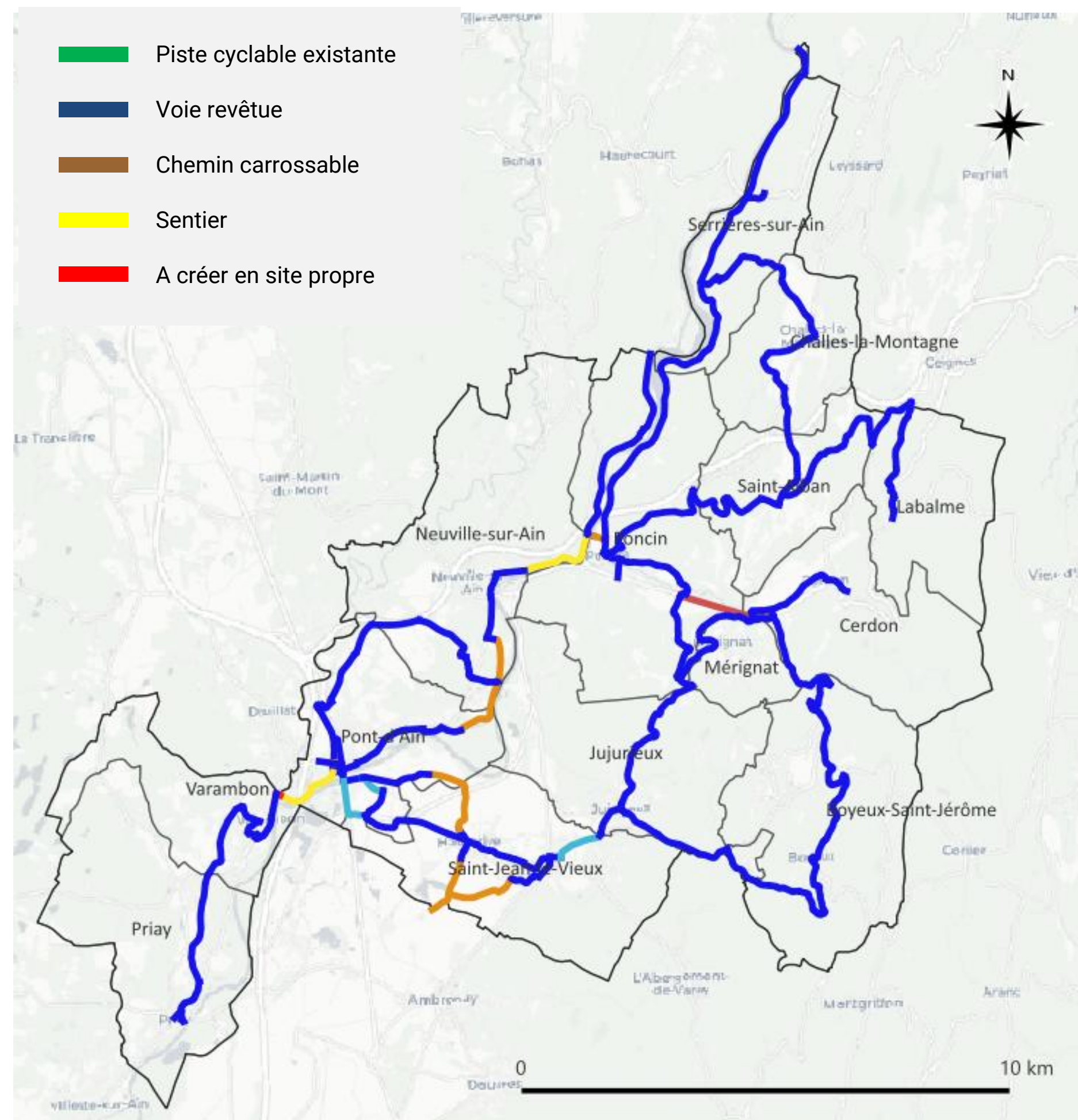
3. FIXER LES GRANDES ORIENTATIONS

ITINÉRAIRES POTENTIELS

Données de cadrage prises en compte :

- La **sécurité du cycliste**, qui fait que les itinéraires empruntent autant que possible des routes peu fréquentées
- **Valoriser la voirie** déjà existante pour **réduire l'artificialisation** des sols **et les coûts d'aménagement**
- **Relier l'ensemble des communes**, avec un réseau à plus haut niveau de service vers les principaux pôles générateurs de déplacement

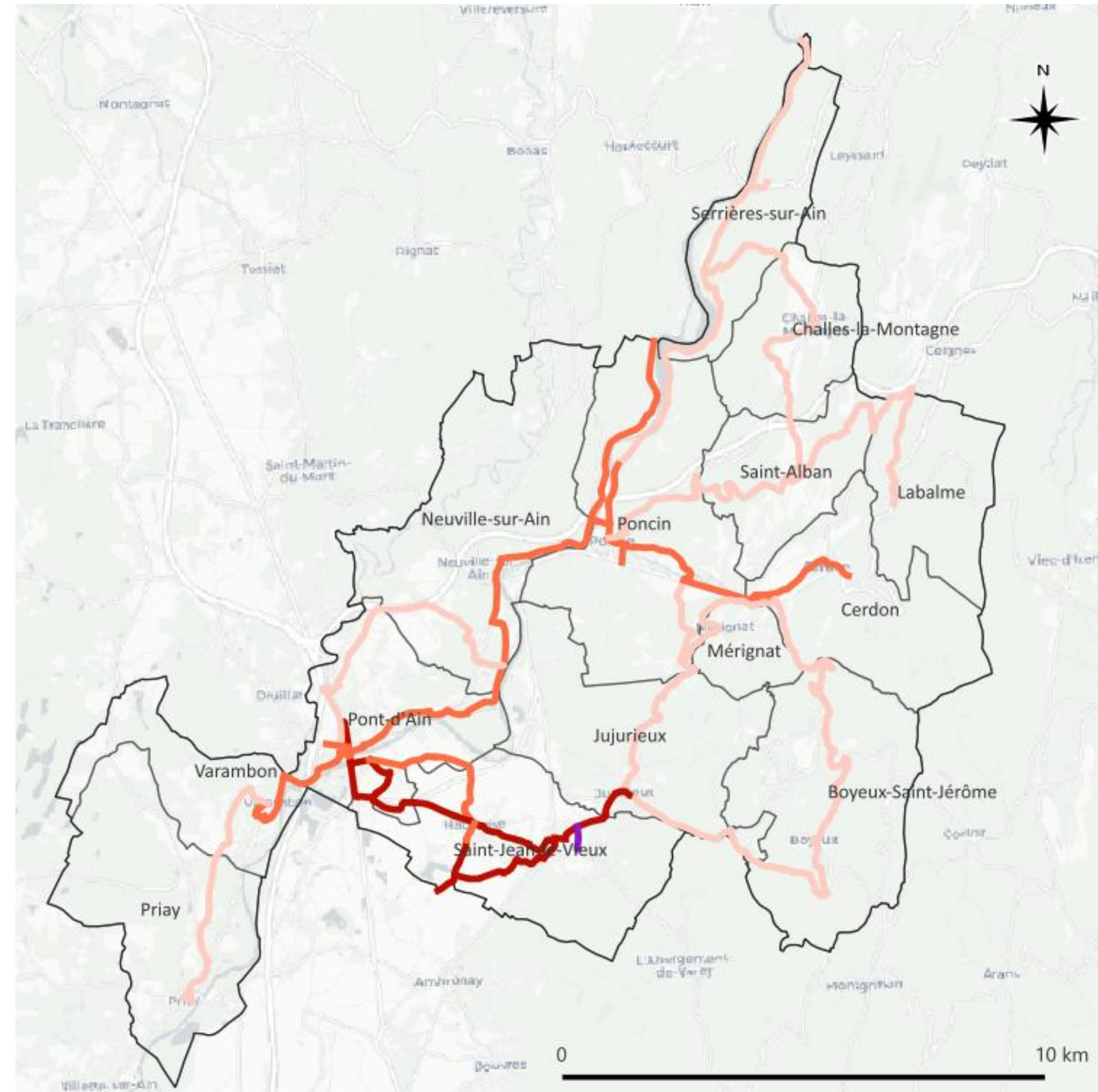
L'ensemble des circuits repérés représentent près de 115 km d'itinéraires.



3. FIXER LES GRANDES ORIENTATIONS

3 DEGRÉS DE PRIORITÉ DANS LE MAILLAGE

- **Axes stratégiques**
 - Pour des déplacements utilitaires et de loisirs
 - Pont-d'Ain - Jujurieux : traversée Est-Ouest de la plaine de l'Ain et liaisons vers les ZAC existantes
 - Jonction avec la CCPA depuis St-Jean-le-Vieux en direction d'Ambronay
- **Liaisons à fort potentiel**
 - Axe Nord-Sud le long des rives de l'Ain : Varambon, Pont-d'Ain, Neuville-sur-Ain, Poncin
 - Intérêt pour des déplacements doux quotidiens et touristiques (Poncin-Cerdon)
 - Jonction avec l'Ile Chambod
- **Réseau secondaire**
 - Itinéraires à suggérer, pour des circuits touristiques sportifs (relief)



PARTIE II

Etat des lieux de l'existant

AXES DE TRAVAIL

AXES	ITINERAIRES	KILOMETRAGE	PRIORITE
1	Pont-d'Ain - Jujurieux	13,7 km	+++
2	Saint-Jean-le-Vieux - Ambronay	4,2 km	+++
3	Pont-d'Ain - Neuville-sur-Ain	6,3 km	++
4	Neuville-sur-Ain - Poncin	3,3 km	++
5	Poncin - Serrières-sur-Ain	13,1 km	+
6	Pont-d'Ain - Priay	10,3 km	++
7	Poncin - Cerdon	7,1 km	++
8	Pont-d'Ain - Neuville-sur-Ain (Thol)	6,9 km	+
9	Jujurieux - Cerdon (par Mérignat)	9,6 km	+
10	Jujurieux - Cerdon (par Boyeux-St-Jérôme)	14,7 km	+
11	Liaisons Nord CCRAPC Poncin / St-Alban / Challes-la-Montagne / Labalme	21,7 km	+
12	Liaison Chambod	4,3 km	++

Itinéraire : Pont-d'Ain - Gare // Jujurieux - Mairie

Longueur cumulée : 13,7 km

Dénivelé : Principalement plat (< 100 m)

Contexte :

- Amorcer la mise en œuvre du présent schéma à travers ce 1er axe Pont-d'Ain - Jujurieux
- Faciliter les pratiques cyclistes pour des déplacements quotidiens (accès aux commerces et services de Pont-d'Ain, intermodalité avec la gare), professionnels (zones d'activités réparties dans les différentes communes) et touristiques (accès aux Soieries de Jujurieux)
- 2 itinéraires possibles, l'un direct, l'autre plus touristique

Priorité : +++







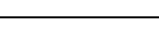
Rapport avantages/inconvénients :

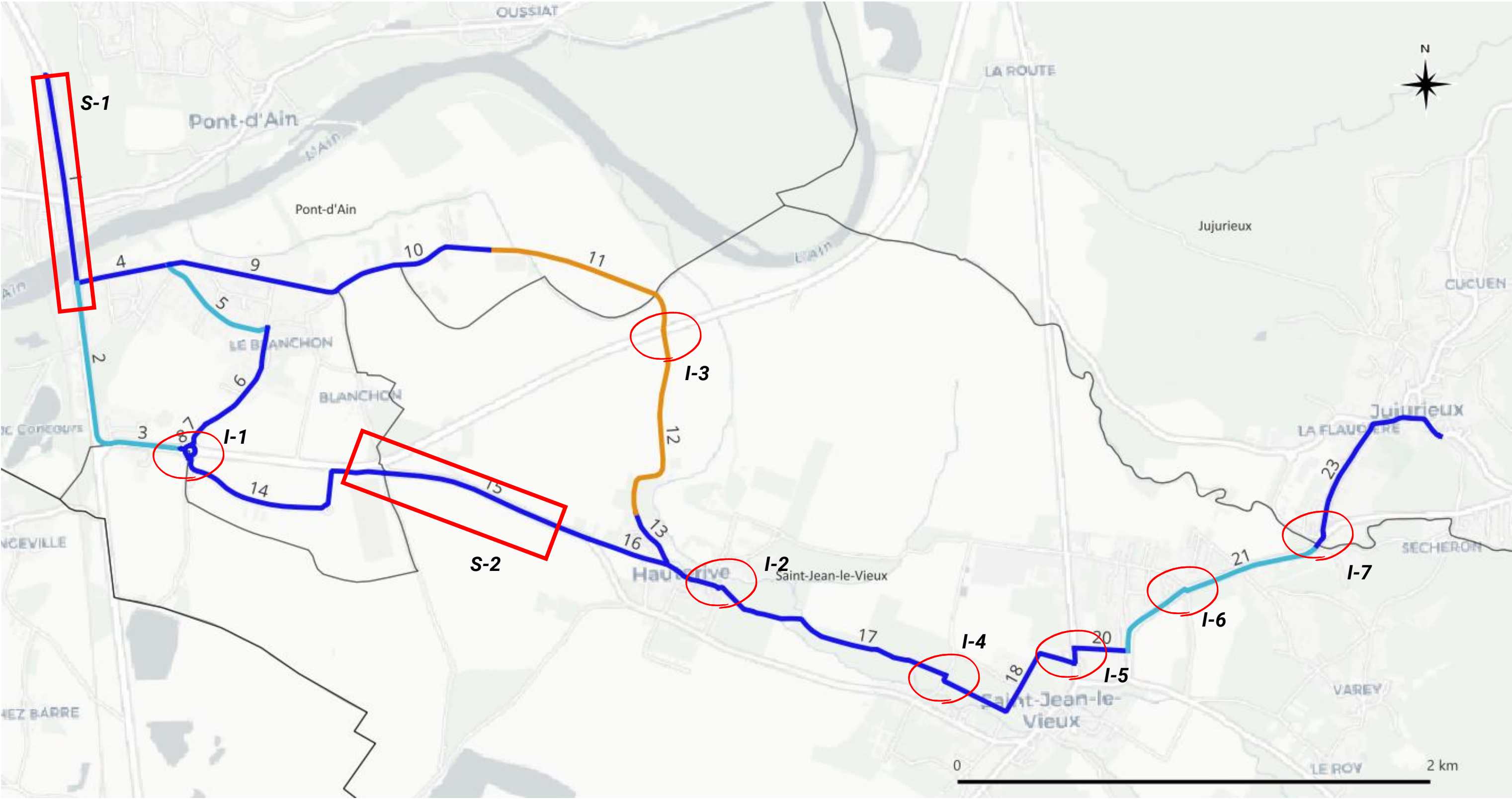
- Les +
 - Potentiel d'usagers important car pouvant mêler des pratiques utilitaires et de loisirs
 - Pas de reliefs
 - Hors section 15 sur la D12, pas d'aménagements lourds à prévoir : jalonner les chemins existants et revêtir les sections non revêtues
- Les -
 - Travaux d'élargissement de la voirie à prévoir pour sécuriser la section empruntant la D12

Pratique cible :

Utilitaire ; Loisirs et tourisme

Voirie actuelle

-  Piste déjà réalisée
-  Voie revêtue
-  Chemin carrossable
-  Sentier
-  Intersection délicate
-  Segment à sécuriser
-  Limites administratives



Itinéraire : Saint-Jean-le-Vieux - Centre // Ambronay

Longueur cumulée : 4,2 km

Dénivelé : Principalement plat (< 100 m)

Contexte :

- Relier les aménagements existants dans la Plaine de l'Ain depuis Ambronay
- Travaux en 2023 d'une première portion d'itinéraire par la commune de Saint-Jean-le-Vieux (sections 27 et 28)

Priorité : +++








Rapport avantages/inconvénients :

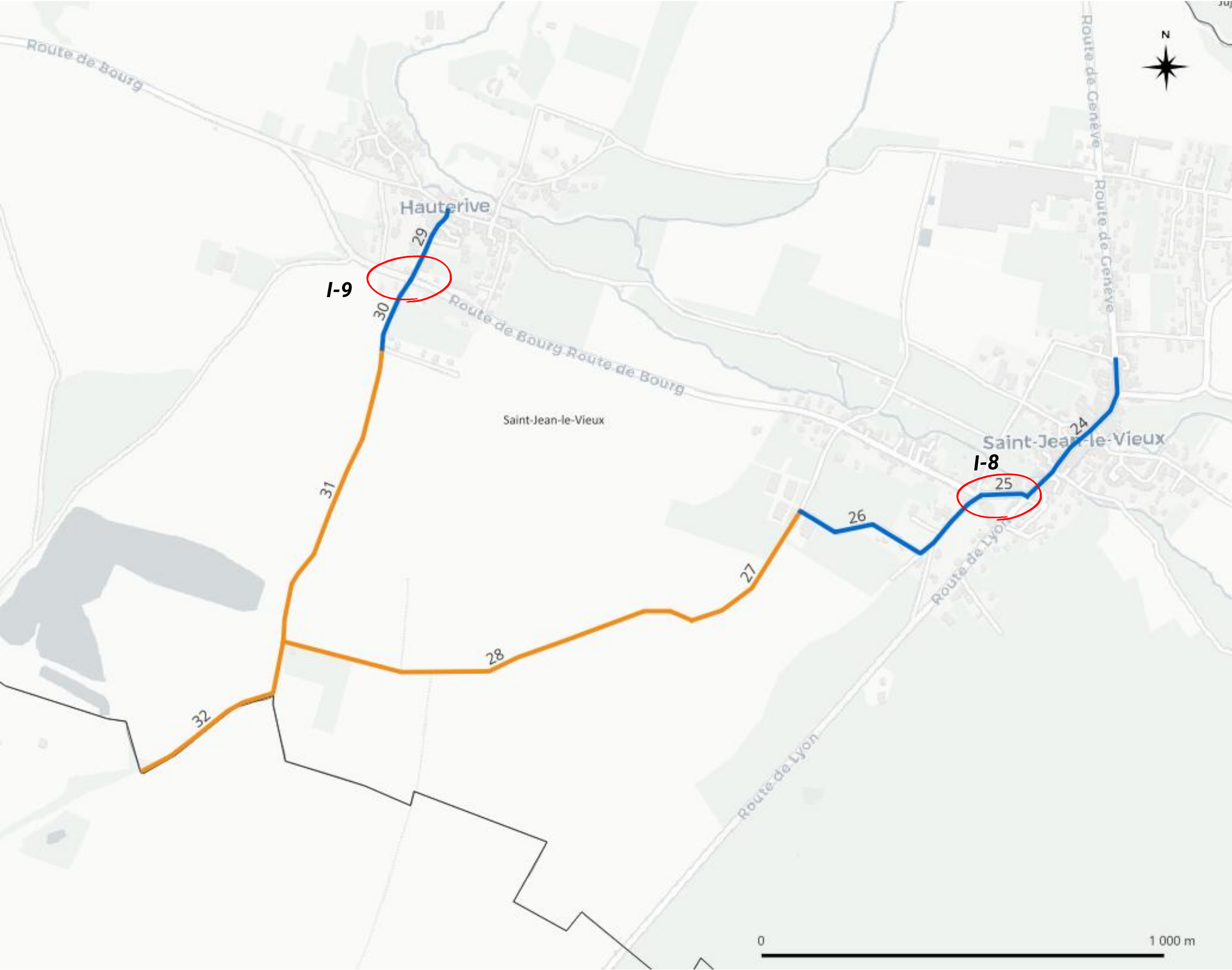
- Les +
 - Potentiel d'usagers important car pouvant mêler des pratiques utilitaires et de loisirs
 - Pas de reliefs
 - Pas d'aménagements lourds à prévoir : jalonner les chemins existants et revêtir les sections non revêtues
- Les -
 - Certains tronçons devront être réalisés par Ambronay pour que l'axe soit pleinement cyclable
 - Circulation de tracteurs / véhicules agricoles à prévoir

Pratique cible :

Utilitaire ; Loisirs et tourisme ; Sportive

Voirie actuelle

-  Piste déjà réalisée
-  Voie revêtue
-  Chemin carrossable
-  Sentier
-  Intersection délicate
-  Segment à sécuriser
-  Limites administratives



Itinéraire : Pont-d'Ain - Berges de l'Ain // Neuville-sur-Ain - Pont

Longueur cumulée : 6,3 km

Dénivelé : Principalement plat (< 100 m)

Contexte :

- Le trafic routier sur la D984 (> 3 000 véhicules/jour) reliant les deux communes génère un sentiment d'insécurité à vélo
- L'itinéraire le long des rives de l'Ain comporte un intérêt touristique et de promenade non négligeable

Priorité : ++








Rapport avantages/inconvénients :

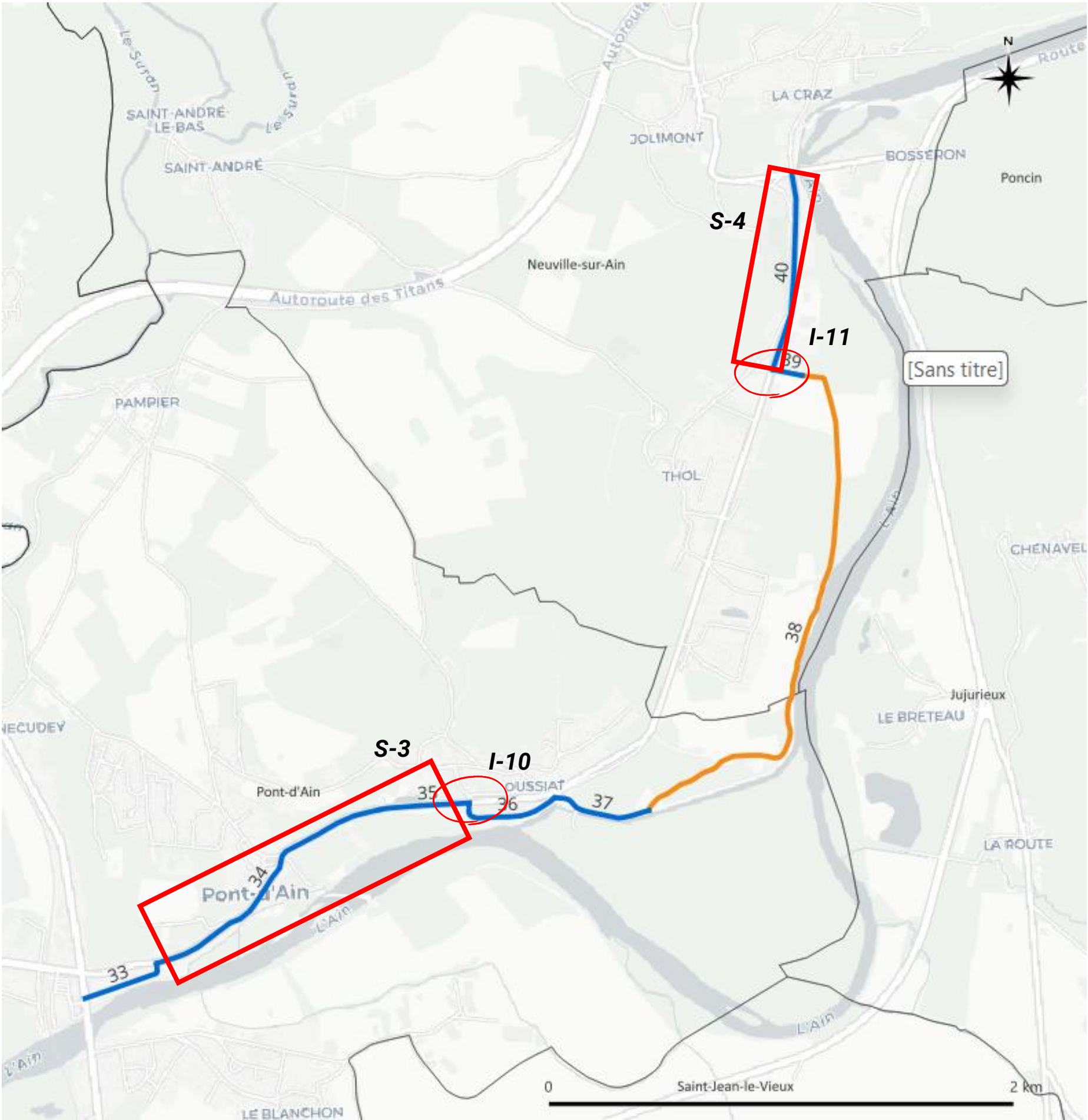
- Les + :
 - Potentiel d'utilisateurs important car pouvant mêler des pratiques utilitaires et de loisirs
 - Hors départementale, chemins déjà existants, revêtements et signalétique adaptés à prévoir
- Les - :
 - L'étroitesse de la traversée de Pont-d'Ain (rue Louise de Savoie) oblige à une circulation partagée vélo/voiture, idem dans Neuville-sur-Ain

Pratique ciblée :

Utilitaire ; Loisirs et tourisme ; Sportive

Voirie actuelle

-  Piste déjà réalisée
-  Voie revêtue
-  Chemin carrossable
-  Sentier
-  Intersection délicate
-  Segment à sécuriser
-  Limites administratives



Itinéraire : Neuville-sur-Ain - Pont // Poncin - Centre

Longueur cumulée : 3,3 km

Dénivelé : Principalement plat (< 100 m)

Contexte :

- Liaison stratégique en rive droite de l'Ain, la rive gauche étant occupée par la D1084 qui avoisine les 7 000 véhicules/jour
- La valorisation du chemin de la Colombière pour faciliter la pratique vélo est un souhait porté politiquement par la commune de Neuville-sur-Ain, bien que la nature même de l'aménagement reste à définir, afin de ne pas dénaturer la qualité de la promenade piétonne

Priorité : ++








Rapport avantages/inconvénients :

- Les + :
 - Des paysages en surplomb de l'Ain, avec un fort potentiel touristique
- Les - :
 - Complexité de l'aménagement sur certaines portions du chemin de la Colombière (sections 43-44)

Pratique ciblée :

Utilitaire ; Loisirs et tourisme ; Sportive

Voirie actuelle

-  Piste déjà réalisée
-  Voie revêtue
-  Chemin carrossable
-  Sentier
-  Intersection délicate
-  Segment à sécuriser
-  Limites administratives



Itinéraire : Poncin - Centre // Serrières-sur-Ain

Longueur cumulée : 13,1 km

Dénivelé : Principalement plat (< 100 m)

Contexte :

- Proposer un itinéraire mieux signalé pour les vélos et qui permettent de relier les hameaux au Nord du territoire au bourg-centre de Poncin, sur une route qui est connue des cyclistes et des touristes

Priorité : +







Rapport avantages/inconvénients :

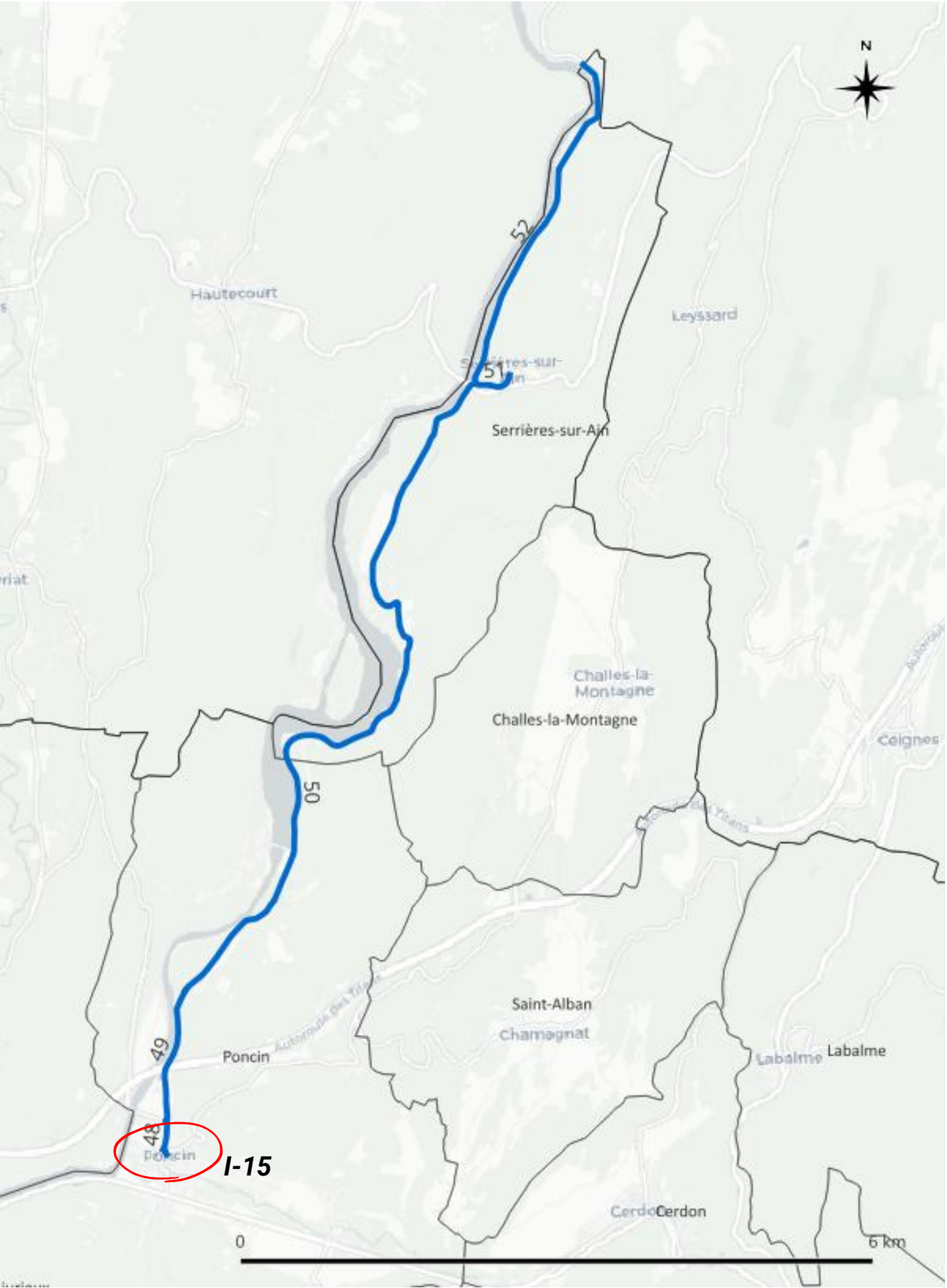
- Les + :
 - Le fort attrait touristique des rives de l'Ain
 - Un itinéraire déjà identifié dans le balisage départemental "l'Ain à Vélo"
- Les - :
 - Besoin de sécurisation, réduction des vitesses voiture sur la partie Poncin - Champeillon signalé (section 37), la possibilité d'une CVCB ayant été évoquée par les élus

Pratique ciblée :

Utilitaire ; Loisirs et tourisme ; Sportive

Voirie actuelle

-  Piste déjà réalisée
-  Voie revêtue
-  Chemin carrossable
-  Sentier
-  Intersection délicate
-  Segment à sécuriser
-  Limites administratives



Itinéraire : Pont-d'Ain - Ouest // Priay

Longueur cumulée : 10,3 km

Dénivelé : ~ 100 m

Contexte :

- Un itinéraire mode doux présentant un vrai enjeu de connexion entre les communes Varambon-Priay et le reste de la CCRAPC, la création d'un aménagement étant demandé par la commune de Varambon aussi bien pour une pratique cycliste que pour un accès piéton sécurisé à Pont-d'Ain
- Actuellement la D984 concentre plus de 6 500 véhicules/jour entre Pont-d'Ain et Varambon, ne permettant pas une pratique vélo dans de bonnes conditions de sécurité => une étude de faisabilité devra venir proposer des options envisageables pour résorber ce point dur, la création d'une passerelle sur le Suran étant envisagée
- Au-delà de Varambon, l'itinéraire vise à indiquer des routes à plus faible fréquentation jusqu'à Priay
- Non représentée sur l'actuel itinéraire, une jonction vers Druillat pourra aussi être ajoutée afin de s'intégrer aux projets cyclables de Grand Bourg Agglomération

Priorité : ++





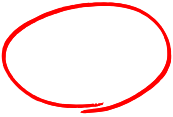


Rapport avantages/inconvénients :

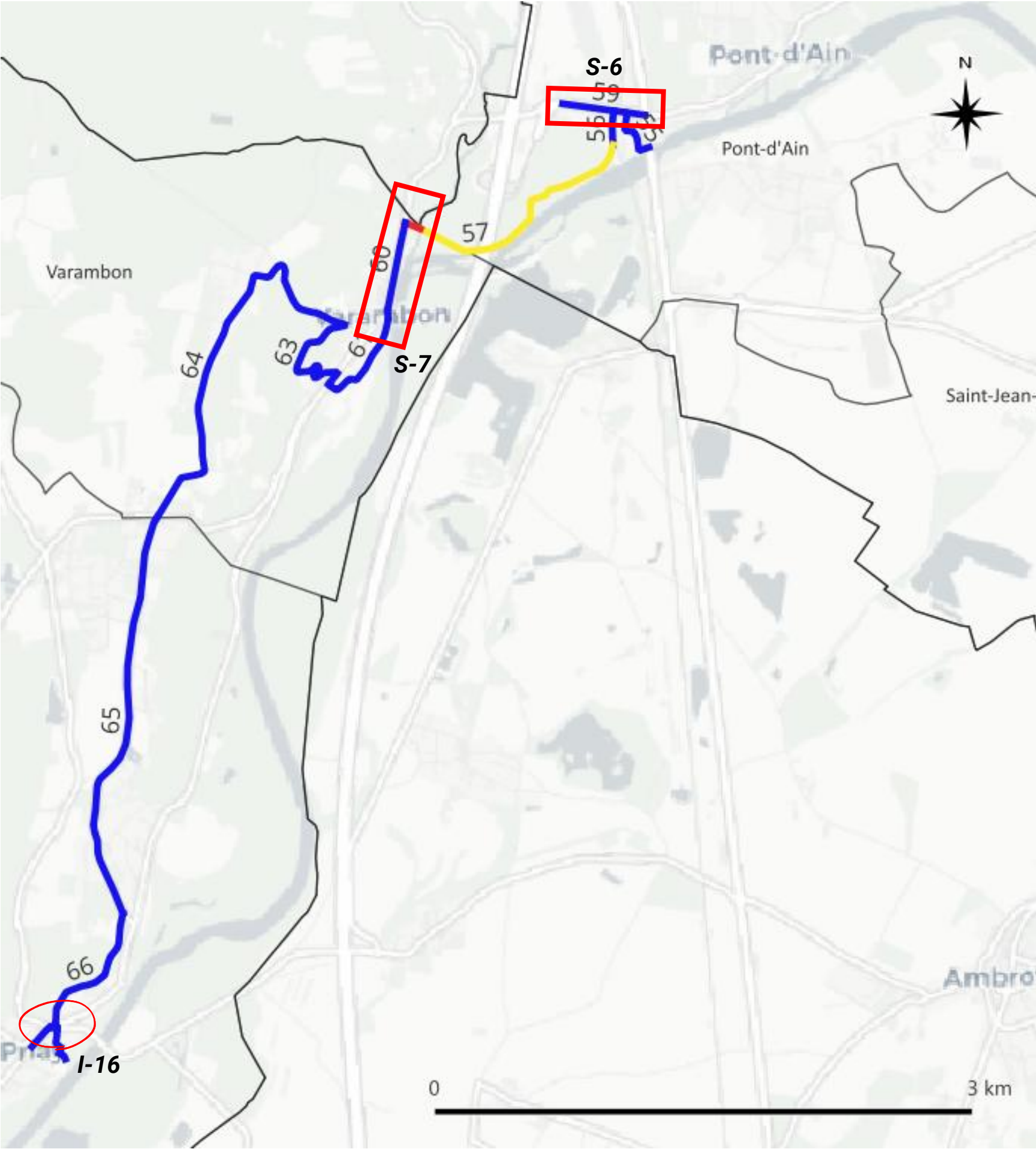
- Les + :
 - Parcelles communales ou pouvant être acquises facilement en cas de traversée du Suran
- Les - :
 - Liaison Pont-d'Ain - Varambon qui regroupe les difficultés techniques : pont d'autoroute, D 984 dangereuse et sans réel accotement pour un aménagement séparatif complémentaire, traversée de l'Ain et du Suran
 - Sécurisation de l'accès Ouest de Pont-d'Ain à prévoir
 - Complexité d'un aménagement type passerelle sur le Suran (écart de dénivelé entre les 2 rives)
 - Le dénivelé pour accéder aux hauteurs de Varambon peut réduire le public captable sur la portion Varambon – Priay

Pratique ciblée :

Utilitaire ; Loisirs et tourisme ; Sportive

Voirie actuelle

-  Piste déjà réalisée
-  Voie revêtue
-  Chemin carrossable
-  Sentier
-  Intersection délicate
-  Segment à sécuriser
-  Limites administratives



Itinéraire : Poncin - Centre // Cerdon - Cuivrierie

Longueur cumulée : 7,1 km

Dénivelé : Principalement plat (< 100 m)

Contexte :

- Itinéraire qui apporterait une forte plus-value pour la cyclabilité du territoire, demandé aussi bien par les communes (Poncin) que par l'Office de tourisme
- Permettrait de désenclaver l'accès à Cerdon et de proposer une alternative à la voiture, les entrées du centre-bourg restant pour le moment peu propices au vélo

Priorité : ++








Rapport avantages/inconvénients :

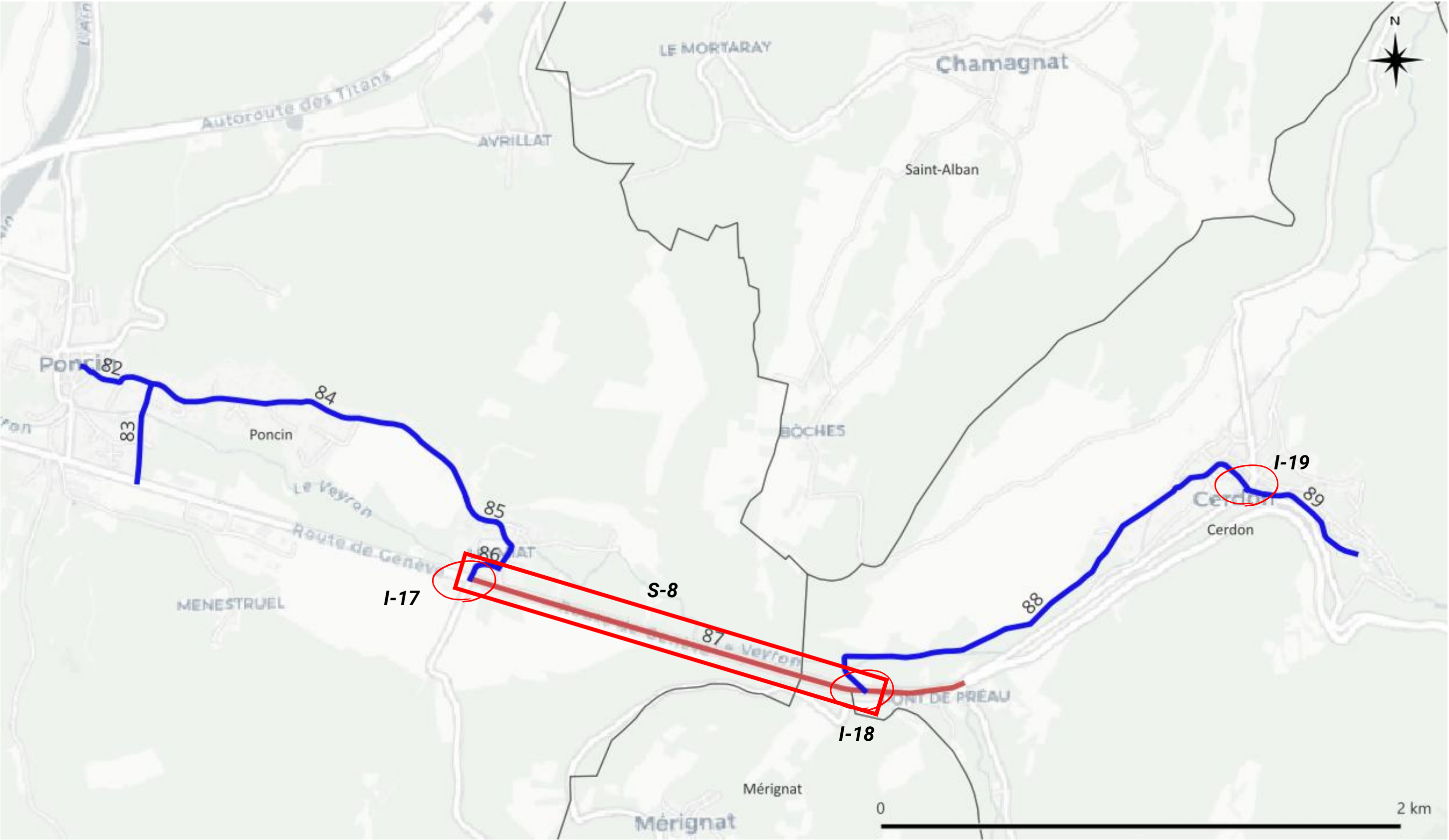
- Les + :
 - Réalisation de la portion Poncin-centre – Leymiat déjà prévue par la commune, avec un lancement des travaux à partir de 2025 (sections 83-84-85)
 - Potentiel de promenade et touristique indéniable, en particulier la connexion jusqu'à la Cuivrierie de Cerdon, site touristique majeur de la CCRAPC
- Les - :
 - Portion Leymiat – Pont de Préau qui représente un point dur à traiter : D1084 trop circulante, chemin le long du Veyron trop étroit pour un aménagement vélo => besoin d'un aménagement séparatif pour les cyclistes

Pratique ciblée :

Loisirs et tourisme ; Sportive

Voirie actuelle

-  Piste déjà réalisée
-  Voie revêtue
-  Chemin carrossable
-  Sentier
-  Intersection délicate
-  Segment à sécuriser
-  Limites administratives



Itinéraire : Pont-d'Ain // Neuville-sur-Ain - Thol

Longueur cumulée : 6,9 km

Dénivelé : ~ 100m

Contexte :

- Le tracé potentiel vise à proposer une liaison alternative entre Pont-d'Ain et Neuville-sur-Ain, davantage tourné vers une pratique de loisirs
- Ce tracé permettrait également de relier de façon plus sécurisée les différents hameaux au Nord de Pont-d'Ain (Pampier, Nécudey) au bourg-centre
- Jonction moins prioritaire que l'autre liaison Pont-d'Ain – Neuville-sur-Ain mais s'intégrant dans la logique de schéma de liaisons inter-quartiers souhaité par la commune de Pont-d'Ain

Priorité : +





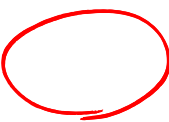

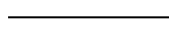
Rapport avantages/inconvénients :

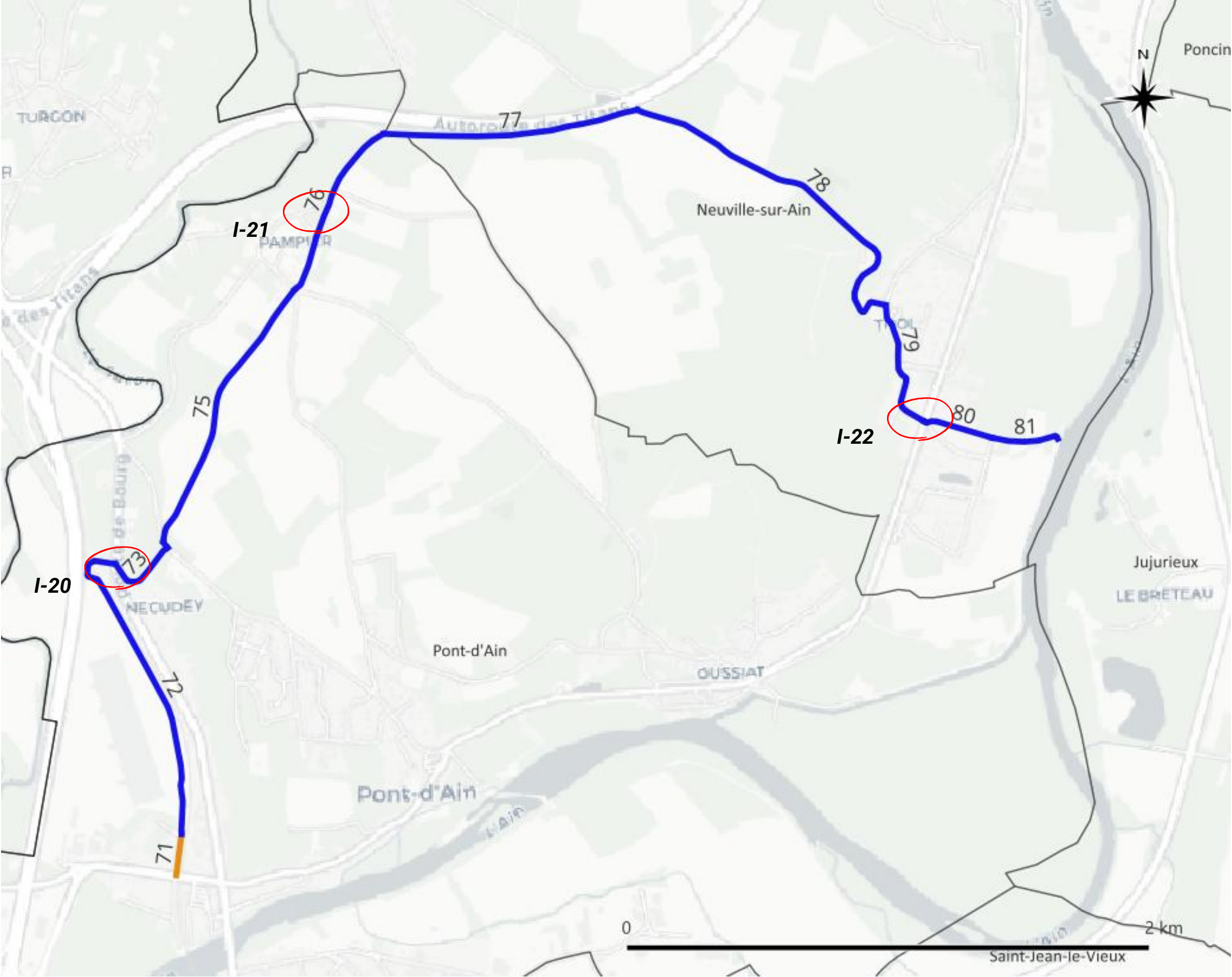
- Les + :
 - Itinéraire majoritairement protégé des grandes voies de circulation
- Les - :
 - La traversée de la D1075 au Nord de Pont-d'Ain est très dangereuse et l'accès à Nécudey nécessiterait un aménagement sécurisé

Pratique ciblée :

Loisirs et tourisme ; Sportive

Voirie actuelle

-  Piste déjà réalisée
-  Voie revêtue
-  Chemin carrossable
-  Sentier
-  Intersection délicate
-  Segment à sécuriser
-  Limites administratives



Itinéraire : Jujurieux // Cerdon par Mérignat

Longueur cumulée : 9,6 km

Dénivelé : ~ 150m

Contexte :

- Cet itinéraire permet une liaison entre les sites touristiques de Cerdon (Cuivrerie) et de Jujurieux (Soieries) au plus court, sur des routes déjà existantes
- L'aménagement retenu serait essentiellement un jalonnement de l'itinéraire

Priorité : +







Rapport avantages/inconvénients :

- Les + :
 - Protégé des grandes voies de circulation
 - Situé en partie sur le balisage départemental "l'Ain à vélo"
- Les - :
 - Réservé à une pratique sportive ou avec assistance électrique

Pratique ciblée :

Loisirs et tourisme ; Sportive

Voirie actuelle

-  Piste déjà réalisée
-  Voie revêtue
-  Chemin carrossable
-  Sentier
-  Intersection délicate
-  Segment à sécuriser
-  Limites administratives



Itinéraire : Jujurieux // Cerdon par Boyeux-Saint-Jérôme

Longueur cumulée : 14,7 km

Dénivelé : ~ 300m

Contexte :

- L'itinéraire permet une connexion avec la commune de Boyeux-Saint-Jérôme, bien qu'il reste une liaison secondaire
- Itinéraire pouvant évoluer si d'autres options ou choix politiques se présentent, l'idée étant d'apporter une jonction avec Boyeux
- Compte-tenu des routes existantes et du relief qui réduit le public captable, il est pour l'instant retenu le choix d'un simple jalonnement du parcours

Priorité : +







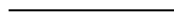
Rapport avantages/inconvénients :

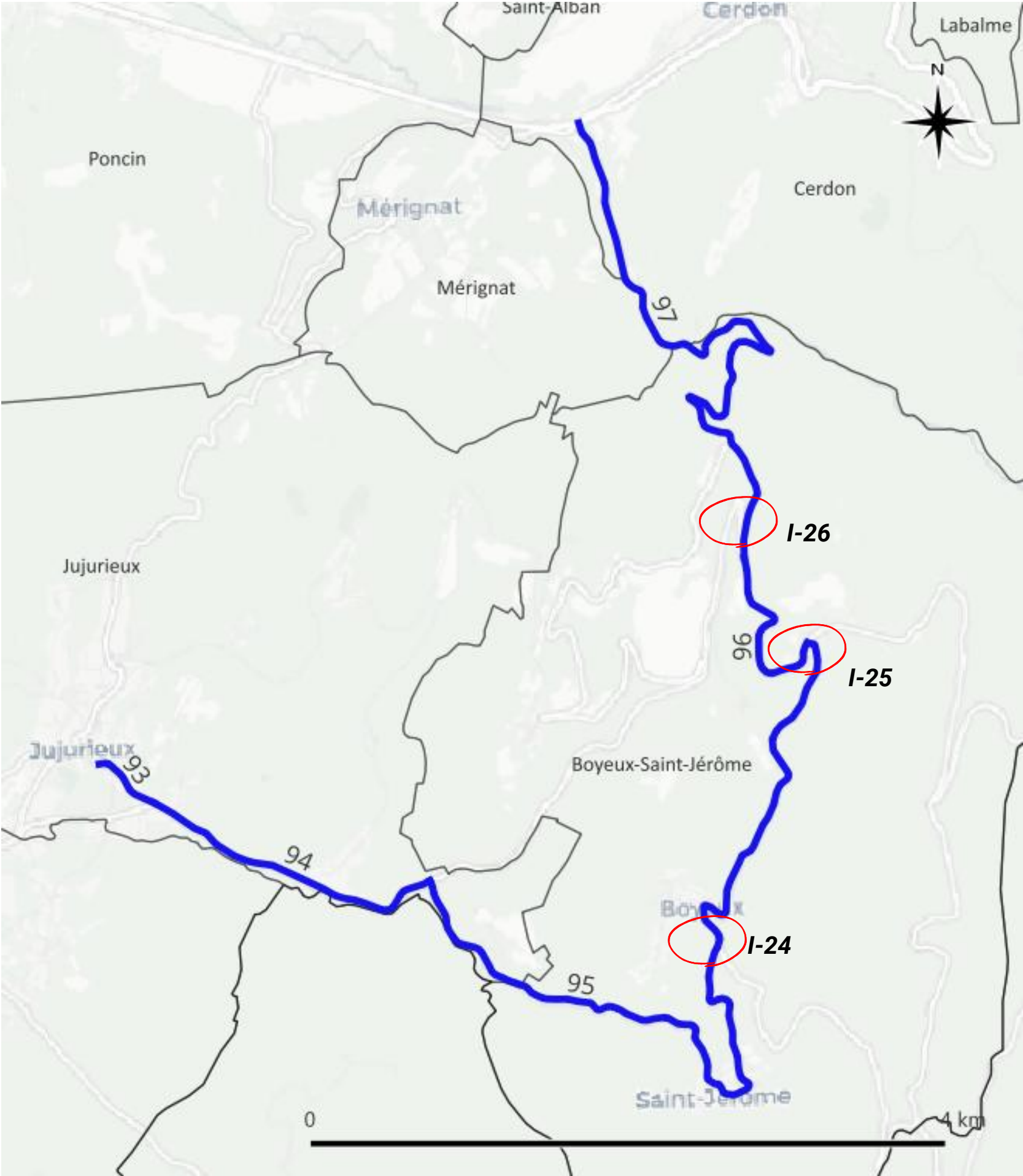
- Les + :
 - Intérêt pour une pratique sportive
- Les - :
 - Itinéraire exposé au trafic routier sur la D12

Pratique ciblée :

Loisirs et tourisme ; Sportive

Voirie actuelle

-  Piste déjà réalisée
-  Voie revêtue
-  Chemin carrossable
-  Sentier
-  Intersection délicate
-  Segment à sécuriser
-  Limites administratives



Itinéraire : Liaisons Nord / St-Alban / Challes-la-Montagne / Serrières-sur-Ain / Labalme

Longueur cumulée : 21,7 km

Dénivelé : > 200m (variable selon trajet)

Contexte :

- Le maillage identifié vise à éviter autant que possible les grandes départementales, en proposant un jalonnement pour orienter les usagers à travers la traversée des différents hameaux de Saint-Alban, Challes-la-Montagne, Serrières-sur-Ain et Labalme
- La section 109 permettrait de valoriser un chemin existant et débouchant sur les parkings d'accès aux grottes de Cerdon, tout en évitant la D1084

Priorité : +







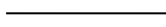
Rapport avantages/inconvénients :

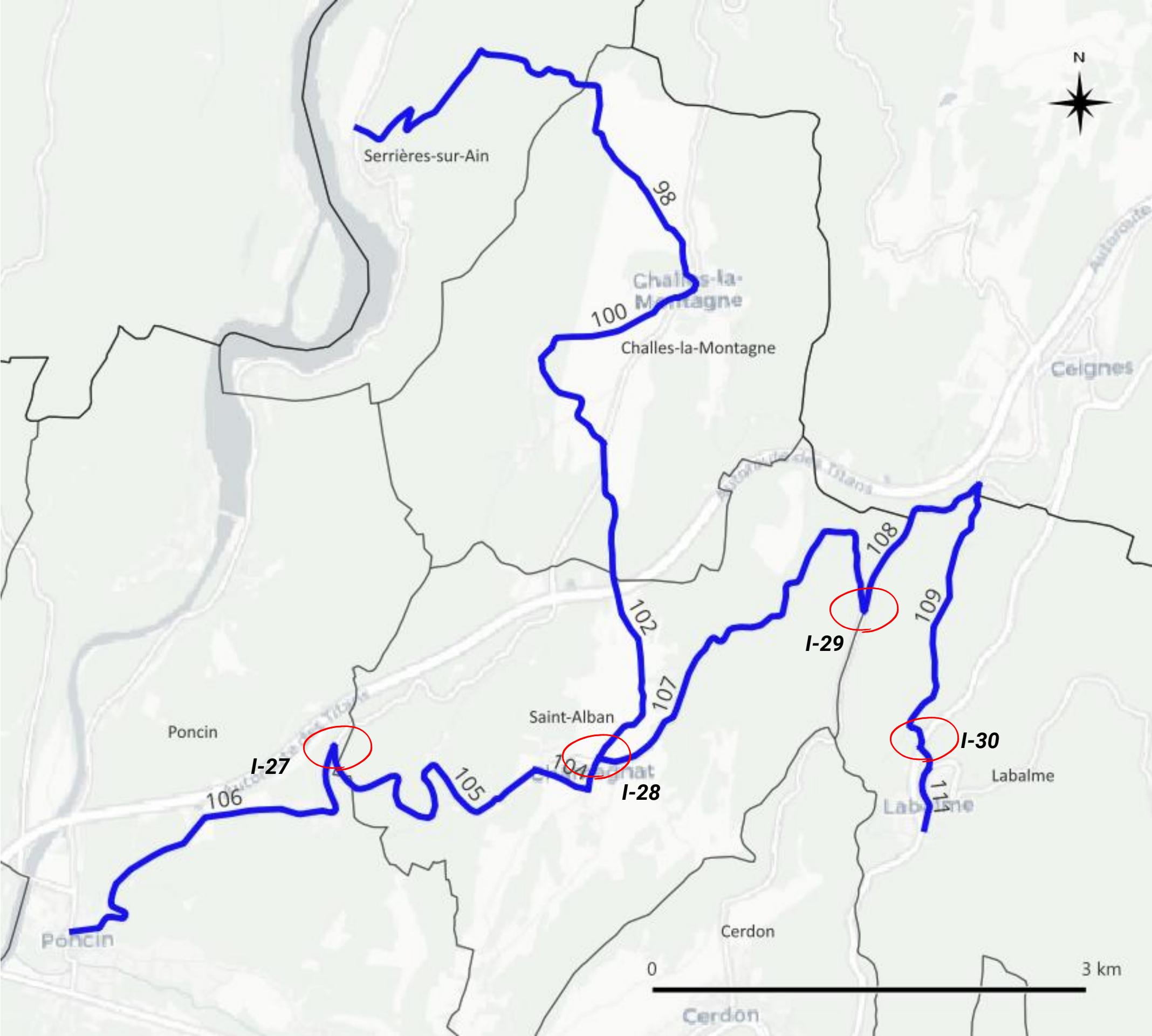
- Les + :
 - Potentiel touristique
 - Principalement sur voirie déjà existante
- Les - :
 - Réservé à un public principalement de sportifs en raison du dénivelé et des liaisons proposées
 - Les tracés peuvent encore être soumis à d'importantes évolutions, et donc de variations de coûts

Pratique ciblée :

Loisirs et tourisme ; Sportive

Voirie actuelle

-  Piste déjà réalisée
-  Voie revêtue
-  Chemin carrossable
-  Sentier
-  Intersection délicate
-  Segment à sécuriser
-  Limites administratives



Itinéraire : Poncin // Ile Chambod

Longueur cumulée : 4,3 km

Dénivelé : Principalement plat (< 100 m)

Contexte :

Apporter une liaison depuis et vers l'Ile Chambod qui soit facilement lisible et empruntable pour les usagers, afin de connecter le centre-bourg de Poncin

Priorité : ++







Rapport avantages/inconvénients :

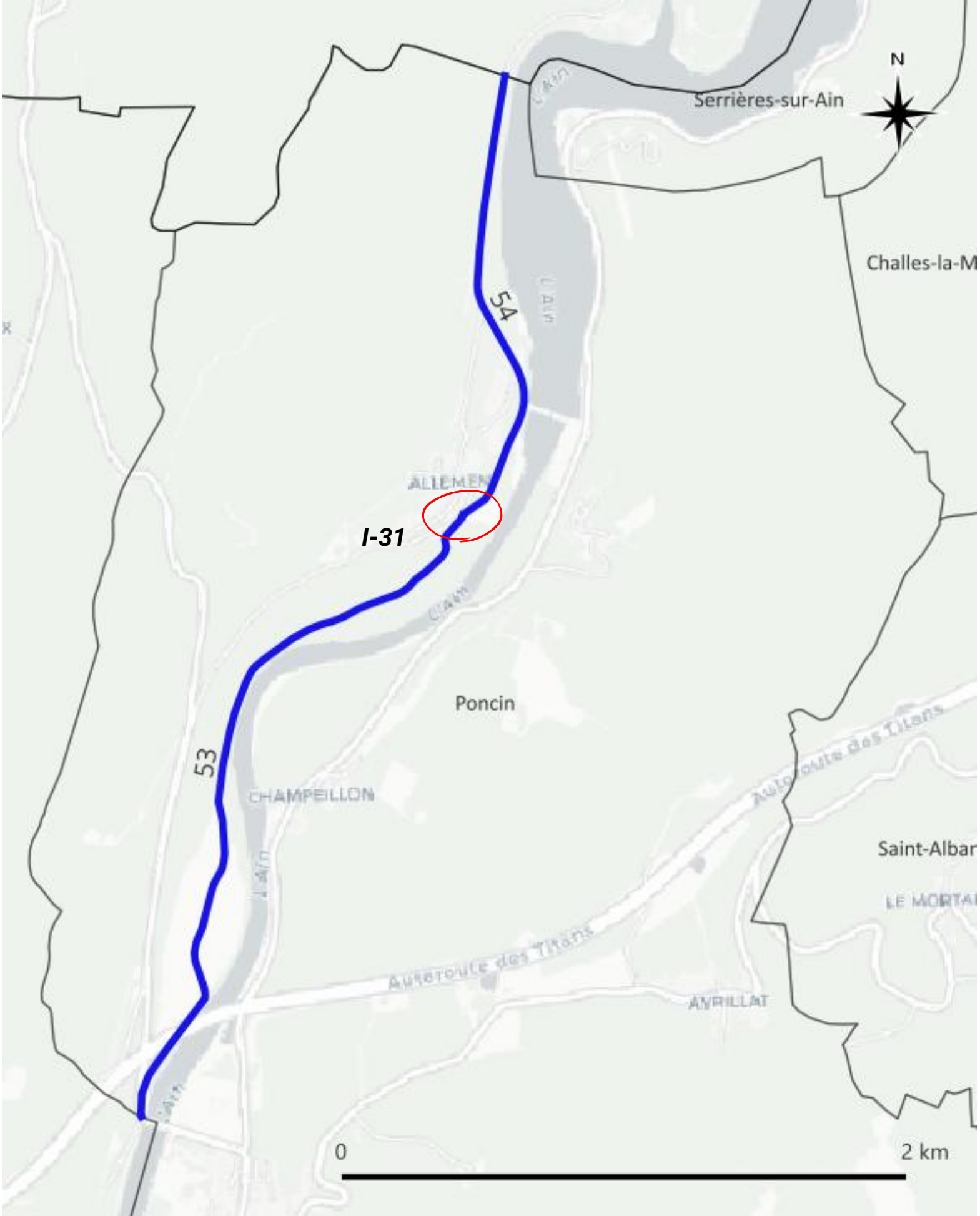
- Les + :
 - Fort intérêt touristique
 - Pas d'aménagements lourds à prévoir, chemins déjà existants et protégés de la circulation
 - Connexion potentielle avec le réseau cyclable en développement de Grand Bourg Agglomération
- Les - :
 - Aménagement mixte voiture / vélo entre Allement et l'Ile Chambod à prévoir

Pratique ciblée :

Loisirs et tourisme ; Sportive

Voirie actuelle

-  Piste déjà réalisée
-  Voie revêtue
-  Chemin carrossable
-  Sentier
-  Intersection délicate
-  Segment à sécuriser
-  Limites administratives



LES DIFFERENTS DEGRES D'AMENAGEMENT POSSIBLES

ITINÉRAIRES POTENTIELS

Différents degrés d'aménagement possibles :

- Trafic routier
- Fréquentation cycliste
- Coûts des aménagements

Niveau de service

Voie verte

En site propre, sécurisé et
séparé du trafic routier

Aménagements type : voies
vertes ou pistes cyclables

Voie partagée

Sur des axes fréquentés par
des véhicules motorisés

Aménagements type :
bande cyclable, chaussée à
voie centrale banalisée,
marquage au sol et
régulation de la vitesse
autorisée

Voie suggérée

Sur des routes peu
fréquentées ou en réduisant
la vitesse autorisée

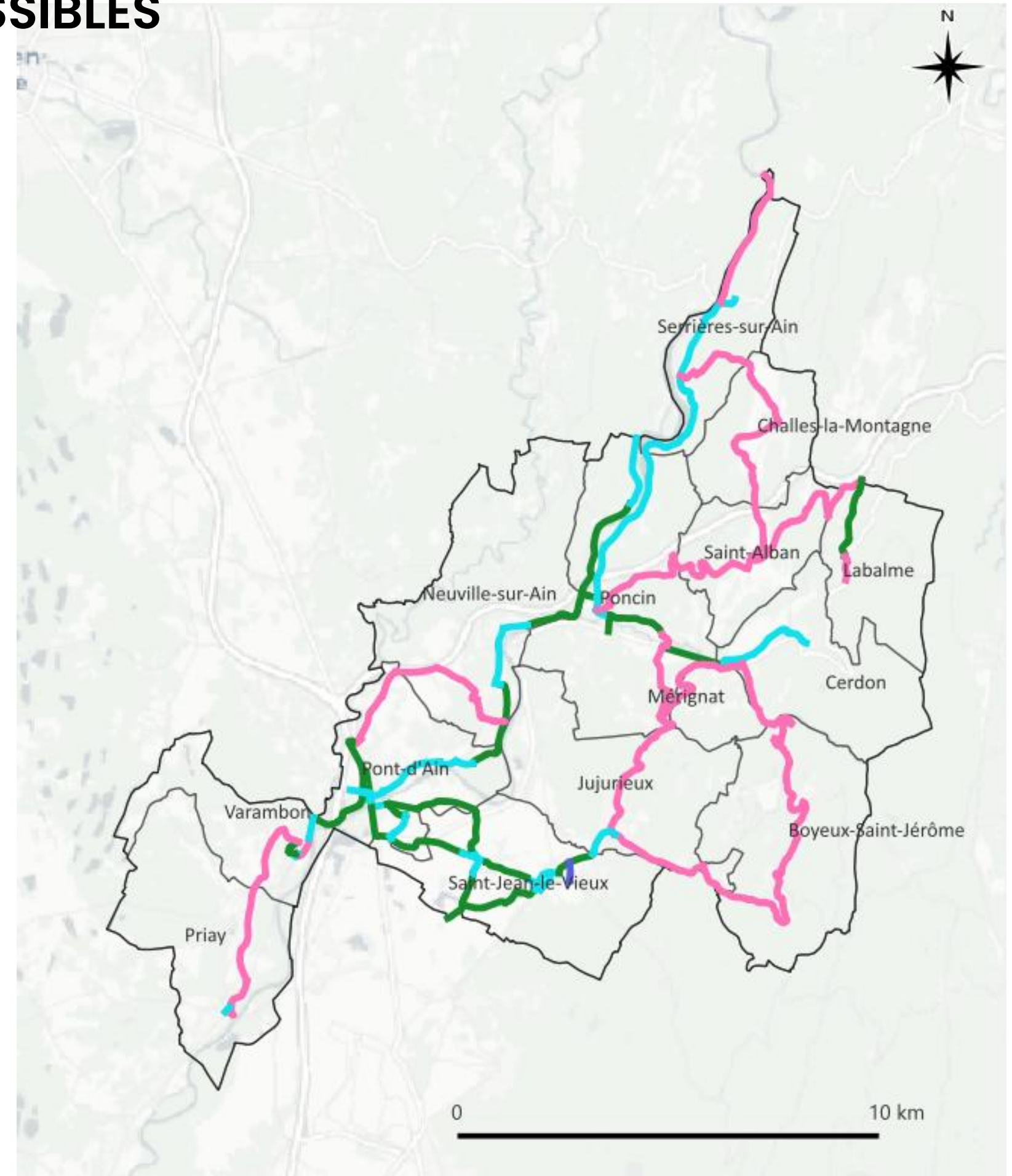
Aménagements type :
jalonnements (balisage
directionnel, rappels du
partage de la route, ...),
abaissement de la vitesse de
circulation

Impact des 3 critères

LES DIFFERENTS DEGRES D'AMENAGEMENT POSSIBLES

ITINÉRAIRES POTENTIELS

- Voie douce
- Voie partagée
- Voie suggérée



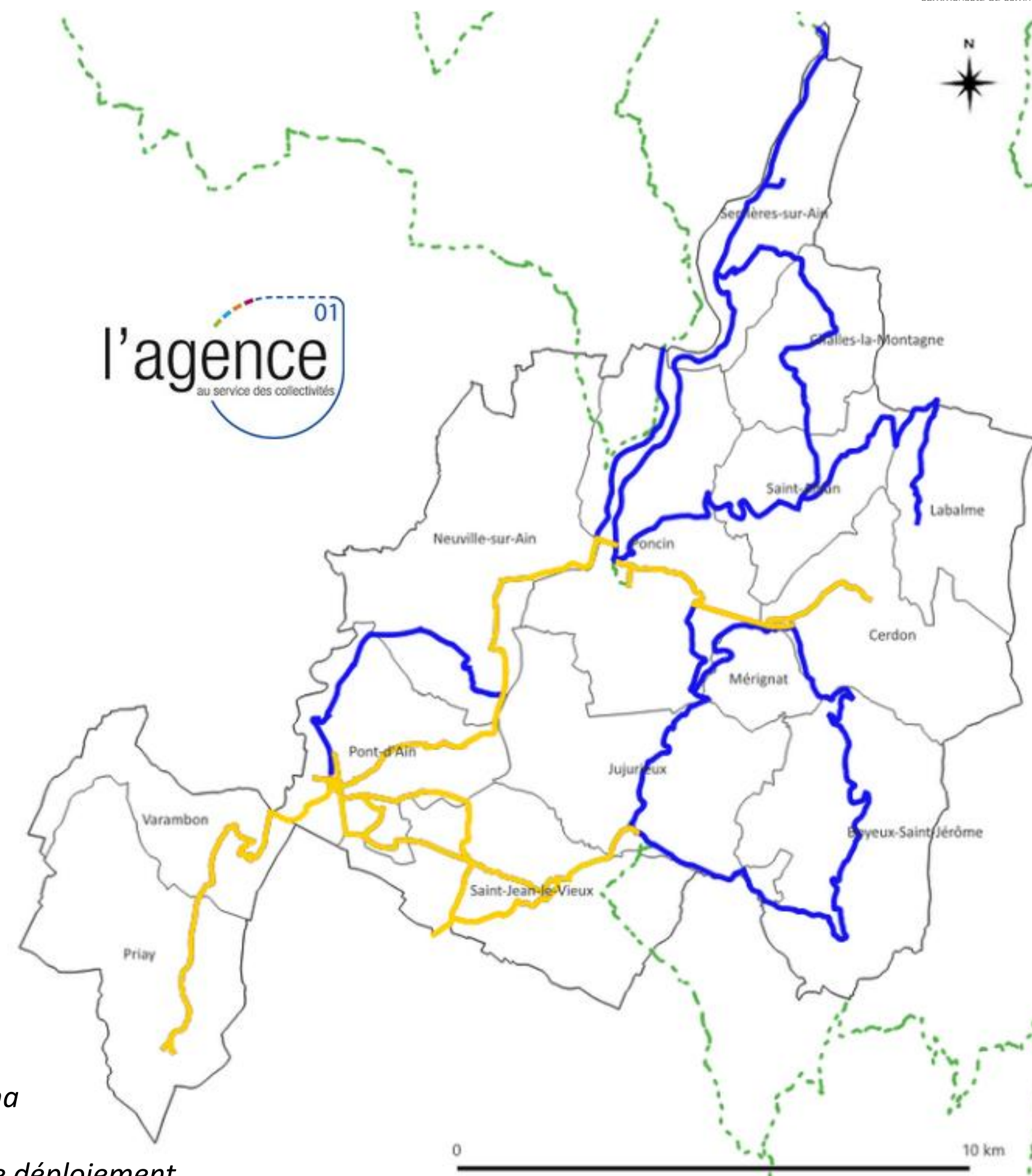
PARTIE III

Etudes de faisabilité

ETUDES DE FAISABILITE

L'Agence d'Ingénierie départementale de l'Ain (ADIA) a été mandatée en 2024 afin de mener des études pré-opérationnelles de faisabilité sur les principaux itinéraires identifiés au schéma directeur.

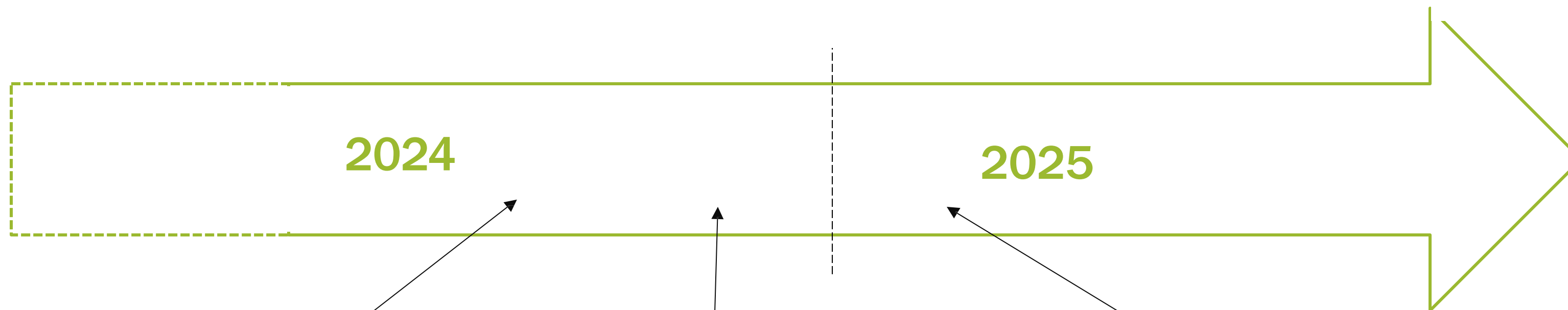
L'Etude est intégrée au schéma sur les pages suivantes. Le livrable est également accessible en version PDF indépendante.



Légende :

- En bleu / Itinéraires identifiés pour le schéma
- En jaune / Itinéraire en étude de faisabilité
- En vert / Itinéraire "L'Ain à Vélo" en cours de déploiement

CONTOURS DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA CCRAPC



Une première réunion de présentation s'est tenue le 22/10/2024 sur la base du rendu de l'ADIA.

→ *A l'issue de ce premier échange, des compléments ont été apportés au support de présentation (identifiés avec la mention « suite à la réunion du 22/10/2024 »).*

Le groupe mobilité s'est réuni le 04/12/2024 pour échanger sur le rendu de l'ADIA

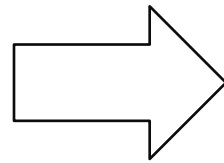
→ *A l'issue de ce groupe de travail, un phasage a été esquissé avec une priorisation des aménagements.*

→ *Ce document reprend cette priorisation (mise à jour étude ADIA)*

Le groupe mobilité se réunit le 26/05/2025 pour valider la programmation sur 10 ans

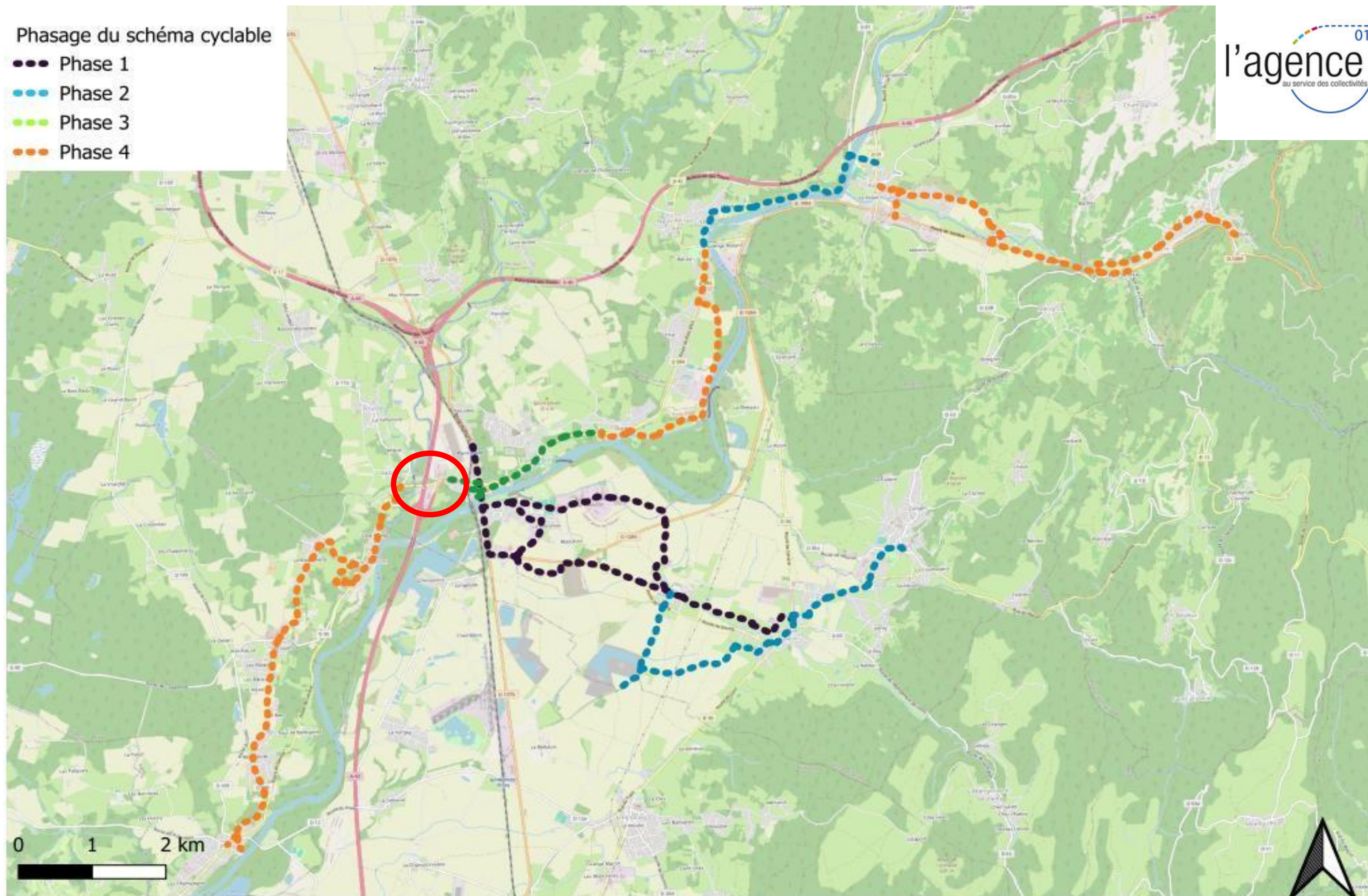
PHASAGE SUITE A LA REUNION DU GROUPE MOBILITE LE 04/12/2024

- Développer les itinéraires par cercles concentriques à partir de Pont-d'Ain, « commune centre » de la CC
- Assurer rapidement la jonction avec Ambronay, et ainsi le rattachement au réseau cyclable de la CCPA (rabattement vers Ambérieu).
- La passerelle sur le Suran ou par l'autoroute non retenue pour le moment

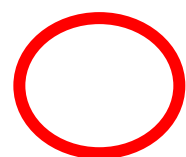


Piste de priorisation :

- Phase 1 : axe central CCRAPC
 - Axe 1.1 Pont-d'Ain – St-Jean
- Phase 2 : jonction vers CCPA + Colombière
 - Axe 2.1 St-Jean – Jujurieux
 - Axe 2.2 St-Jean – vers Ambronay
 - Axe 2.3 Neuville – Poncin
- Phase 3 : accès Pont-d'Ain
 - Axe 3.1 Pont-d'Ain – Oussiat
 - Axe 3.1 Pont-d'Ain Ouest (jusqu'au parking de covoiturage/entrée péage)
- Phase 4 :
 - Axe 4.1 Oussiat - Neuville
 - Axe 4.2 Varambon - Priay (scénario par le RD984 depuis l'intersection avec la D17A direction Druillat, sans traiter la portion de pont d'autoroute)
 - Axe 4.3 Poncin - Cerdon



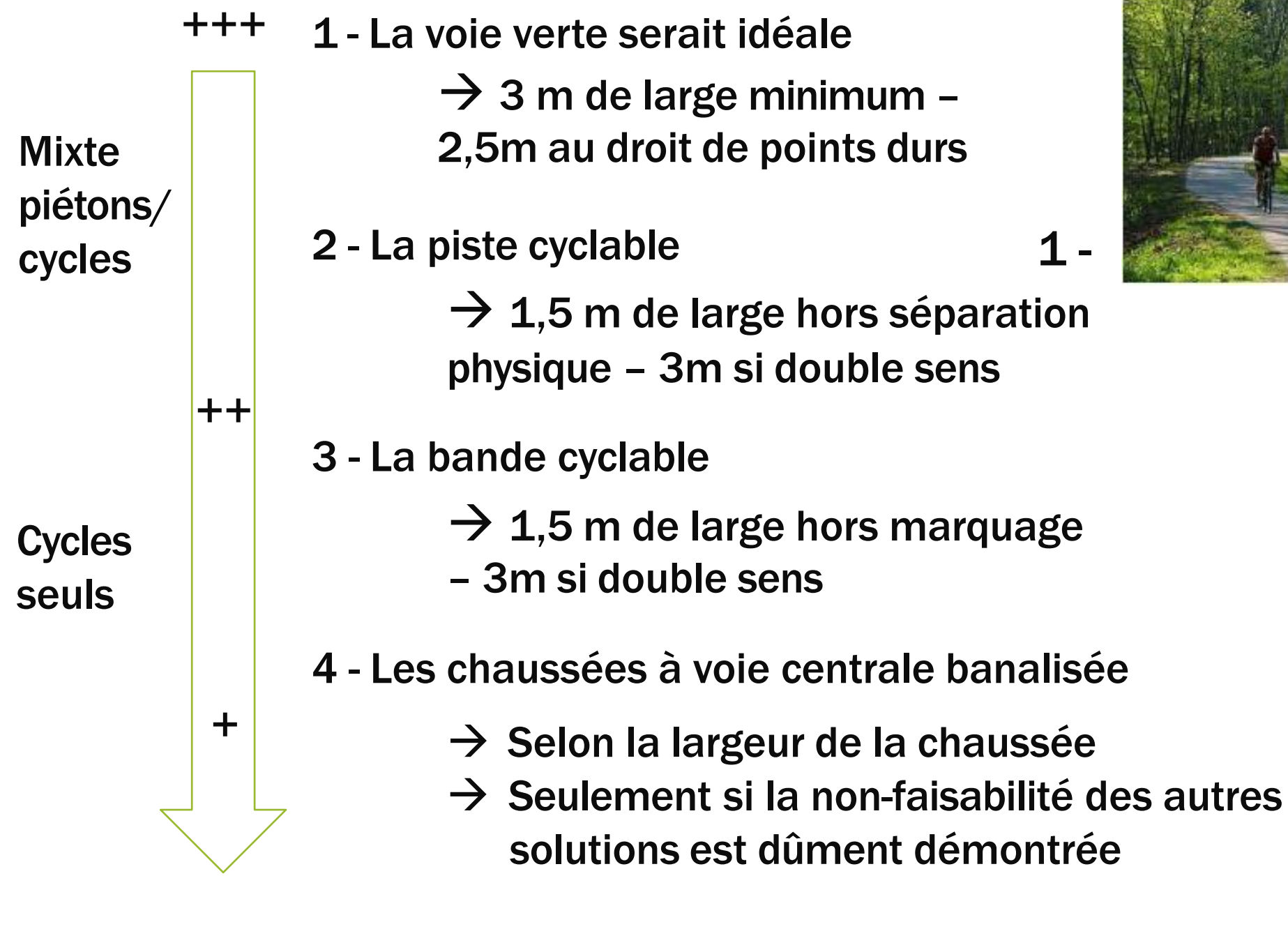
Légende



La discontinuité observée entre Varambon et Pont-d'Ain s'explique par la traversée, sur une courte distance, du territoire communal de Druillat, commune dépendant de l'intercommunalité Grand Bourg Agglomération.

CAS DES AMENAGEMENTS EN INTERFACE AVEC DES RD

Préconisations actuelles du Département pour les aménagements cyclables sur routes départementales :



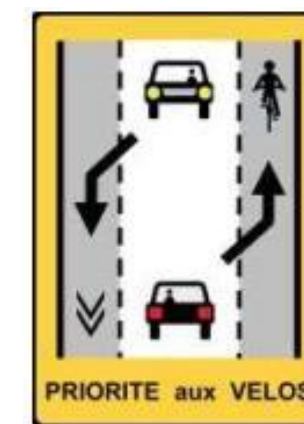
1 -



2 -



3 -

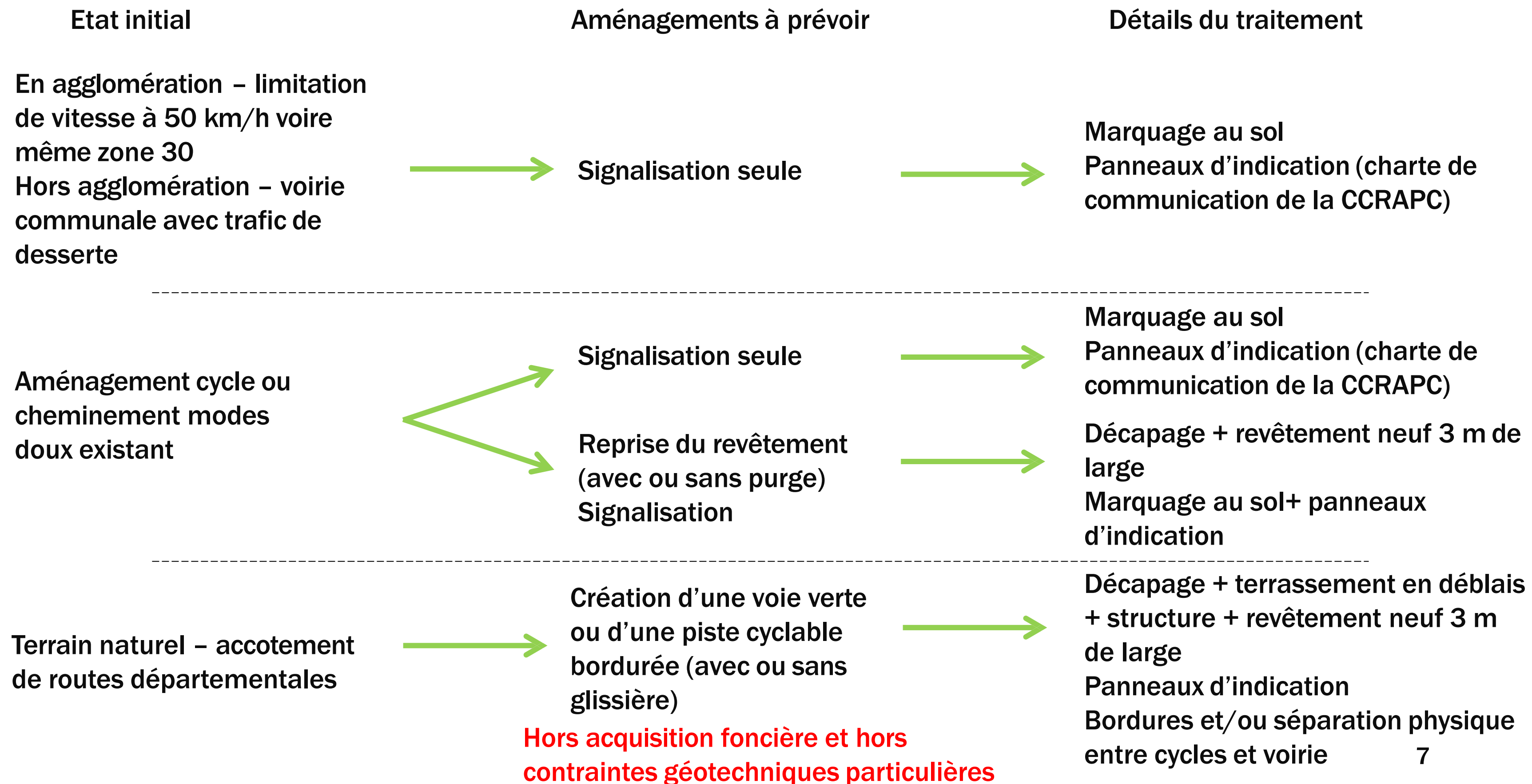


4 -

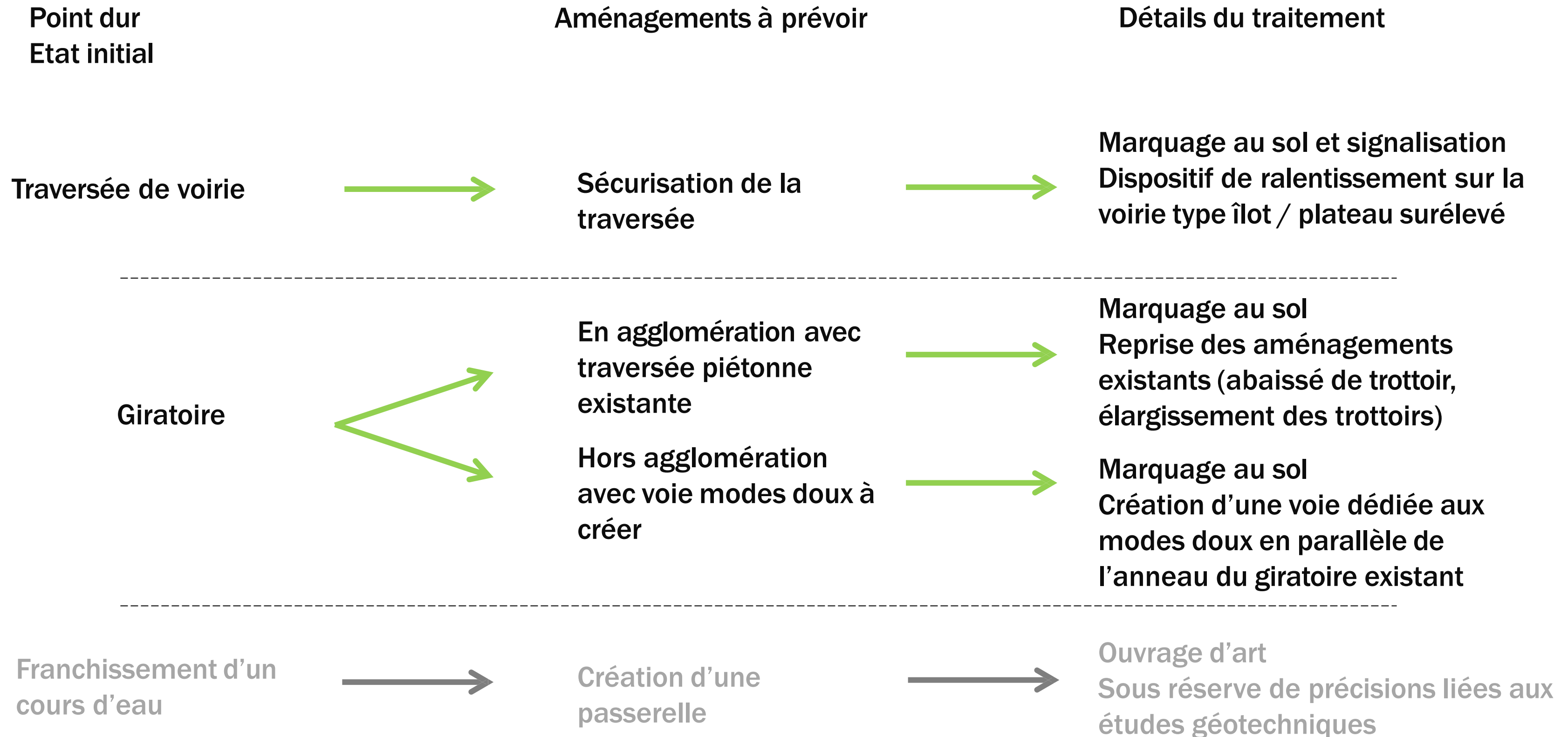


Pour une voie verte, le Département préconise de prévoir, pour la sécurité des usagers, une bande enherbée d'au minimum d'1 mètre de large, s'il n'y a pas de séparation physique avec la chaussée de type bordures T2.

PRINCIPE D'AMENAGEMENT PROPOSE – SECTEURS LINEAIRES



PRINCIPE D'AMENAGEMENT PROPOSE – POINTS PARTICULIERS



Solution temporairement mise de côté suite à l'échange du 04/10/2024 du groupe mobilité

EXEMPLES DE REVETEMENT AVEC PRIX

(hors terrassement et structures inférieures)

Stabilisé = 18 €/m² HT



Semi-perméable

Enduits superficiels (bi-couche) = 15 €/m²



Imperméable

Un enduit superficiel se reconnaît aux gravillons qui roulent à sa surface. Il est d'apparence grisâtre et rugueux, au contraire des enrobés d'apparence noire et lisse.

Enrobé = 27 €/m²






Imperméable

Béton désactivé = 82 €/m² HT



Imperméable

Tableau de synthèse

		Sables stabilisés	Stabilisés renforcés	Enduits superficiels	Béton hydraulique	Béton bitumineux (enrobés)	Enrobés à froid	Enrobé à liant de synthèse ou organo-minéral
	Inondations	•	••	••	•••	•••	•••	•••
	Racines	••	••	•	••	•	•	•
	Empreinte carbone et pollution de l'air	•	•	••	••	••	•••	variable
	Intégration visuelle	•••	•••	•	••	• (•• si décoloré)	• ou ••	••• (si liant clair)
	Durée de vie	•	••	••	•••	•••	••	variable
	Coût (investissement et fonctionnement)	€€	€€	€	€€	€	€	€€€
	Confort pour les cyclistes / sécurité	•	••	•• (confort) • (sécurité)	•••	•••	•••	•••

• | •• | ••• : du moins favorable au plus favorable

€ | €€ | €€€ : du moins cher au plus cher

Source : Vélo et territoire – revêtement des aménagements cyclables - 2019

Enrobé drainant classique = 35 €/m² HT + variante colorée = 45 €/m² HT



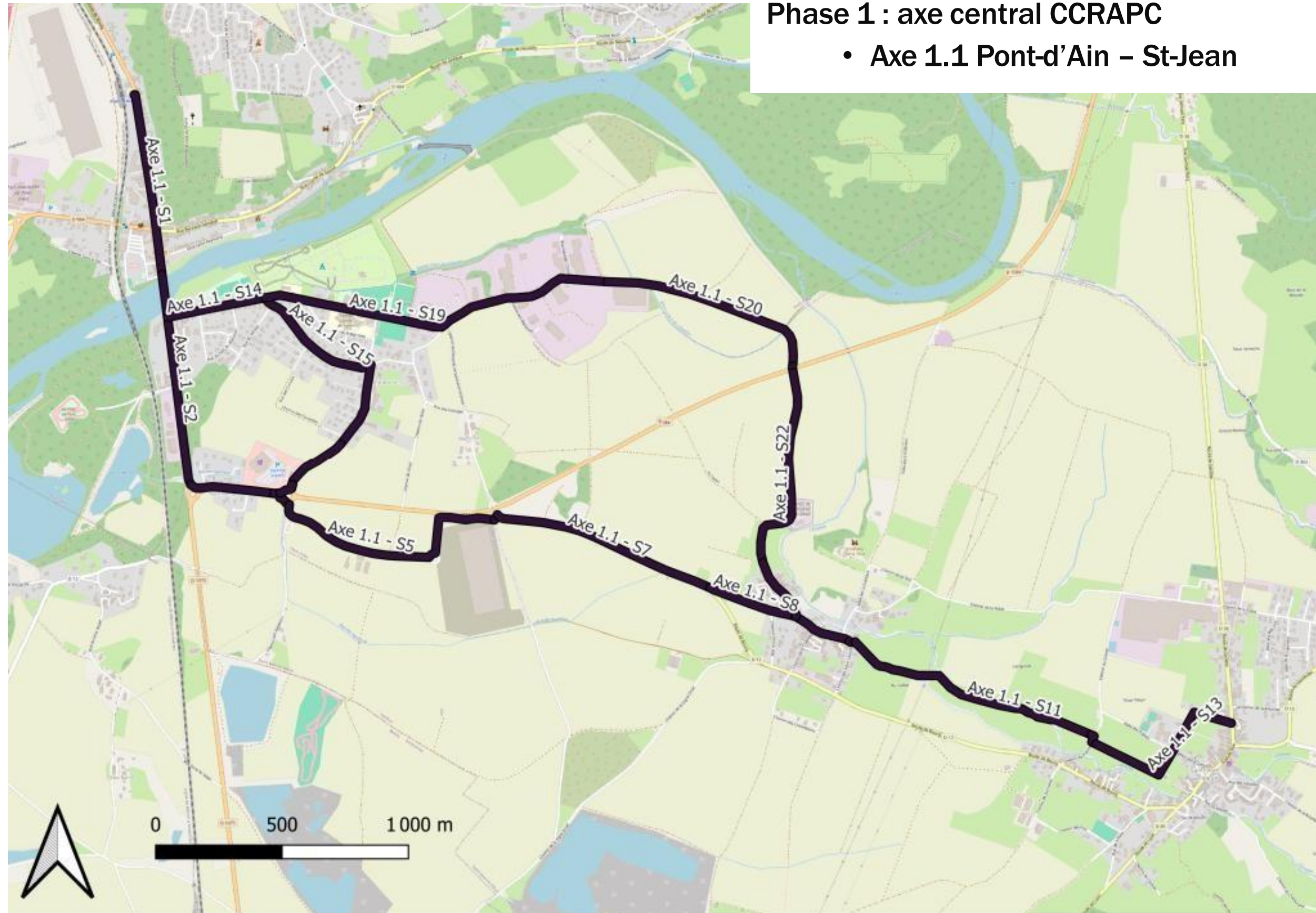
Perméable



Phase 1 - Axe central CCRAPC

Phase 1 : axe central CCRAPC

- Axe 1.1 Pont-d'Ain – St-Jean



Phase 1 - Profils en travers "type"

Etat initial :

- En agglomération – limitation de vitesse à 50 km/h voire même zone 30
- Hors agglomération – sur voirie communale



Aménagement à prévoir :

Signalisation



Etat initial :

- Aménagement cycle ou cheminement modes doux existant



Pas d'aménagement à prévoir si l'existant convient

OU

Aménagements à prévoir :

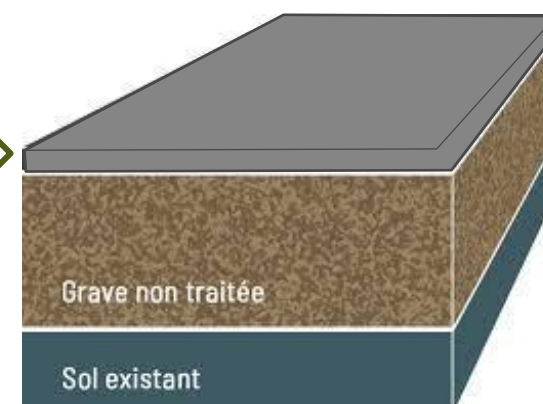
Reprise du revêtement avec purge + signalisation

Couche de
roulement neuve
Purge de la structure
existante



Reprise du revêtement sans purge + signalisation

Couche de
roulement neuve



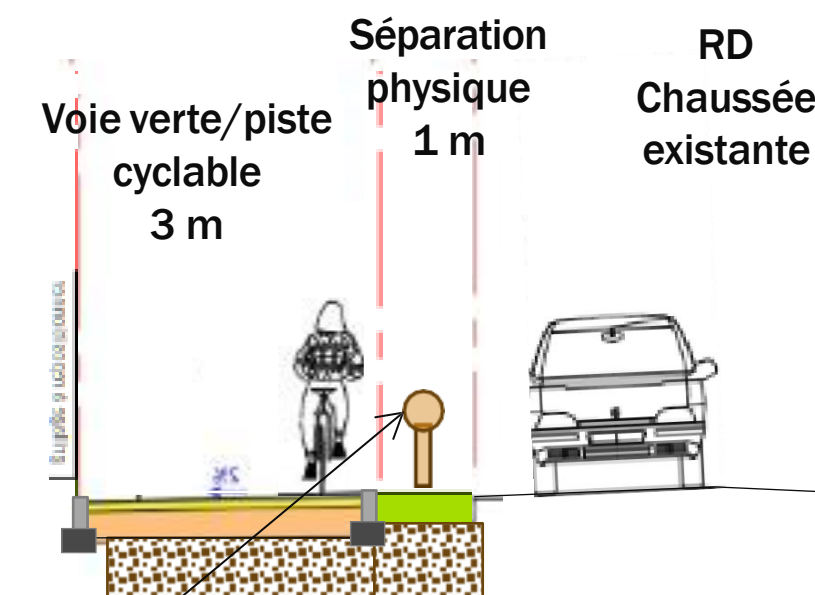
Etat initial :

- En accotement de RD



Aménagements à prévoir :

Aménagement avec bordures et glissières



Coupe de principe

Glissière métal
- bois
normalisée

Phase 1 - Points à sécuriser

Saint-Jean-le-Vieux

Raccord sur voie communale avec masque de visibilité

1 Descente marquée avant le carrefour (problématique de vitesse des cyclistes)

2 Masque de visibilité à l'arrivée sur le carrefour

→ signalisation pour avertir les cyclistes du raccordement sur la RD – mobilier pour imposer l'arrêt des cyclistes mais attention accès riverains à maintenir (clés pour les riverains ?)



Exemple de mobilier

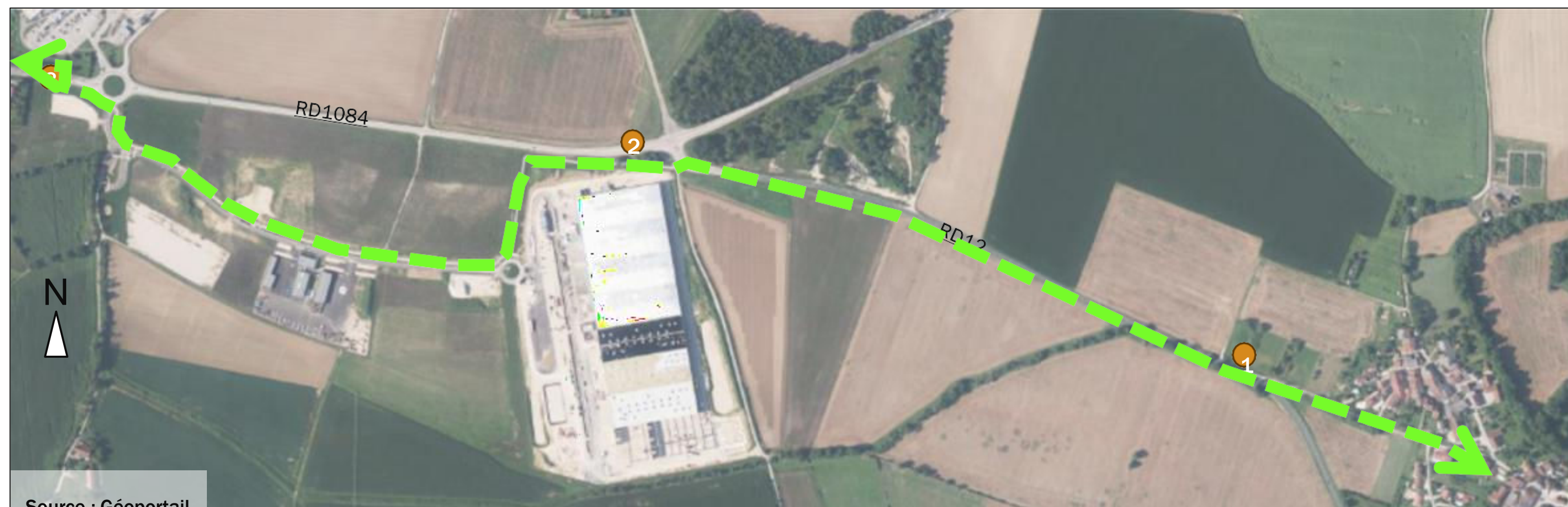


Source : Géoportail

Phase 1 - Points à sécuriser

RD12 et traversée ZAC

- Traversée de la RD12 selon le côté de l'aménagement pour se connecter vers la ZAE : préconisation du Département pour aménager une traversée sur une RD avec voie verte non prioritaire via de la signalisation et l'aménagement d'îlots pour traverser en deux temps (possibilité)
- Traversées du giratoire à aménager (création voie cycle, abaissé de trottoir et signalisation)



Phase 1 - Points à sécuriser

Traversée de la RD1084

- Traversée de la RD084 – marquage et signalisation

→ Hors agglomération : préconisation du Département pour aménager une traversée sur une RD avec voie verte non prioritaire via de la signalisation et l'aménagement d'îlots pour traverser en deux temps (possibilité)

D1084 - trafic Tous Véhicules

Date du dernier comptage	2022
Moyenne journalière annuelle (dans les 2 sens)	8 047
n° de section	9134,0
observations	Pr de comptage : 37+263



Source : Google Maps

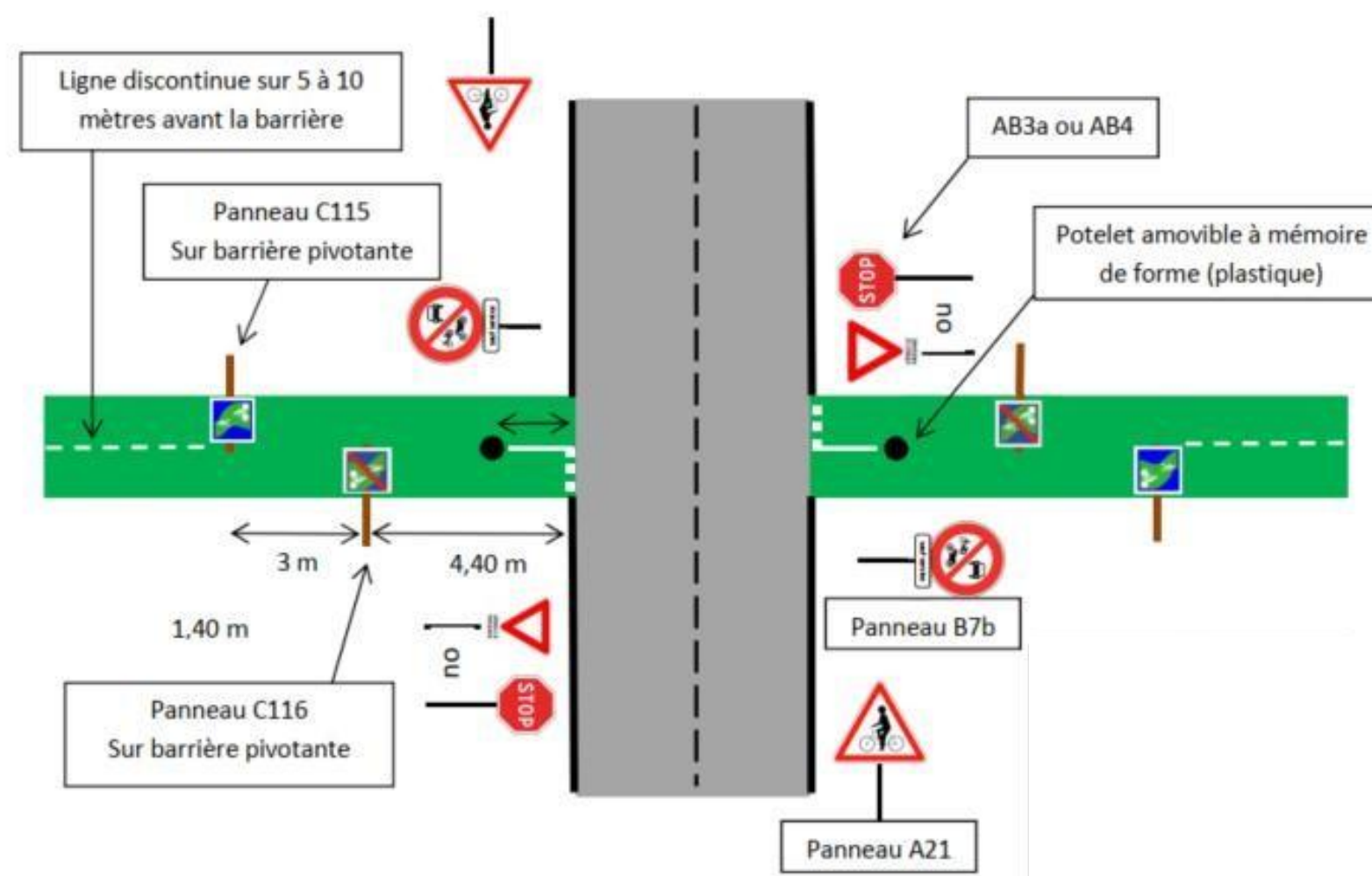


Phase 1 - Points à sécuriser

Traversée de la RD1084 – marquage et signalisation

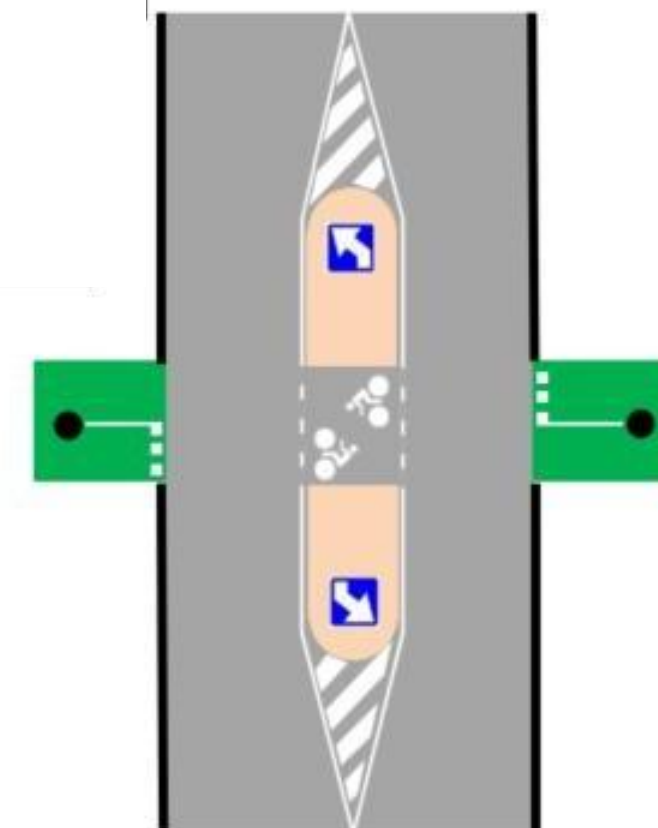
→ Hors agglomération : préconisation du Département pour aménager une traversée sur une RD avec voie verte non prioritaire via de la signalisation et l'aménagement d'îlots pour traverser en deux temps (possibilité)

Voie verte non prioritaire hors agglomération :



Possibilité d'ajouter un îlot sur la voie principale

Îlots en saillie de 4 m x 2 m avec refuge de 3 m x 2 m.
Signalisation horizontale : zébras de 39 m + pictos vélos marqués dans le refuge.
Signalisation verticale : balises J5.



Signalisation et équipement sur la voie verte

Marquage axial d'une ligne discontinue de 2u sur une longueur de 5 à 10 mètres avant la barrière,
Barrière (amovible pour l'entretien) implantée à 4,40 m de l'intersection avec panneau C116 de gamme miniature fixé dessus,
Potelet démontable à mémoire de forme d'une hauteur de 1,10 m (plastique) avec bandeau rétro réfléchissant sur la partie supérieure, implanté à 1,40 m de l'intersection,
A l'intersection, panneau AB3a + M9c ou AB4 selon la visibilité (classe 2, gamme miniature), plus le marquage correspondant,
Panneau B7b + M9 « sauf service » implanté à l'entrée de la voie verte (gamme miniature),
Barrière (amovible pour l'entretien) implantée à 7,40 m de l'intersection avec un panneau C115 de gamme miniature, fixé dessus.
Signalisation directionnelle de jalonnement avec panneau Dv (non illustrée).

N° segment	Phase	Longueur (en ml)	Etat existant	A prévoir	Coût (en € HT)
Axe 1.1 - S1	Phase 1	720	En agglomération – limitation de vitesse à 50 km/h voire même zone 30	Aménagement modes doux en lieu et place de l'existant (trottoir et stationnement)	545 000
Axe 1.1 - S7	Phase 1	900	En accotement de RD	Création d’une voie verte ou d’une piste cyclable bordurée avec glissière normalisée	360 000
Axe 1.1 - S2, S3 et S15	Phase 1	1 540	Aménagement cycle ou cheminement modes doux existant	RAS	-
Axe 1.1 - S20, S22	Phase 1	1 730	Aménagement cycle ou cheminement modes doux existant	Reprise du revêtement avec purge et signalisation	295 000
Axe 1.1 - S5, S11	Phase 1	2 060	Aménagement cycle ou cheminement modes doux existant	Reprise du revêtement sans purge et signalisation	280 000
Axe 1.1 - S10, S12	Phase 1	80	En agglomération – limitation de vitesse à 50 km/h voire même zone 30	Sécurisation de la traversée	7 500
Axe 1.1 - S4, S6 et S18	Phase 1	190	Traversée de RD non sécurisée	Sécurisation de la traversée	30 000
Axe 1.1 - S8, S9, S13, S14, S16, S19, S23	Phase 1	3 730	En agglomération – limitation de vitesse à 50 km/h voire même zone 30	Signalisation seule	11 400
Axe 1.1 - S17	Phase 1	260	Hors agglomération	Signalisation seule	1 000
Axe 1.1 - S21	Phase 1	30	Traversée de RD non sécurisée	Traversée de la RD en deux temps	60 000

11 240

ml

Hors aléas et divers
Hors reprise de réseaux
Hors acquisitions foncières éventuelles

Total budget travaux prévisionnel € HT	1 589 900	€ HT
Frais annexes	127 800	€ HT
Coût global phase 1 (Travaux et frais annexes) en € HT	1 717 700	€ HT

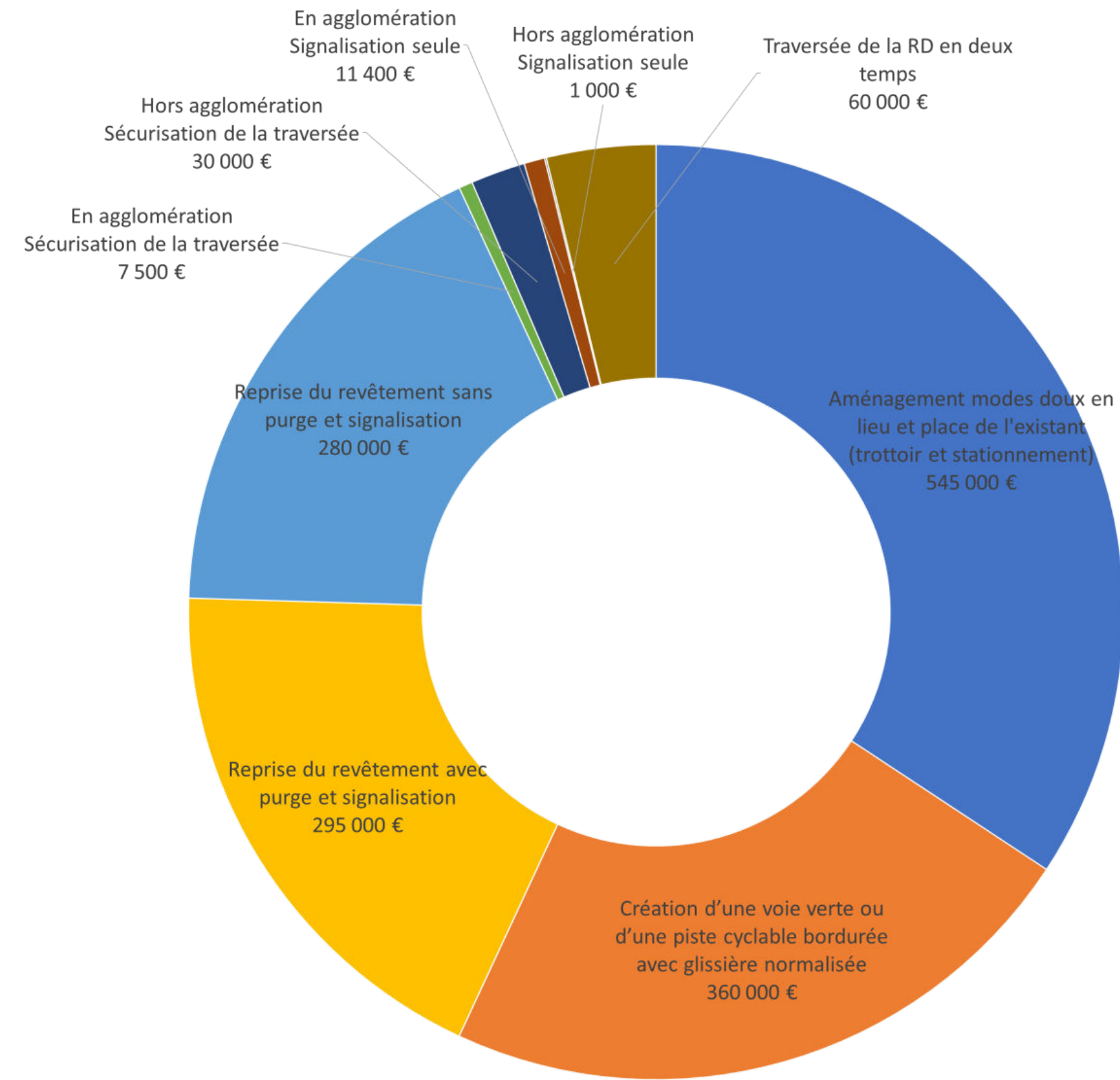
Les frais annexes comprennent les frais de maîtrise d’œuvre ainsi que les études complémentaires (levés topographiques, essais géotechniques, diagnostic HAP/Amiante, ...)

Phase 1 – Synthèse des aménagements à prévoir

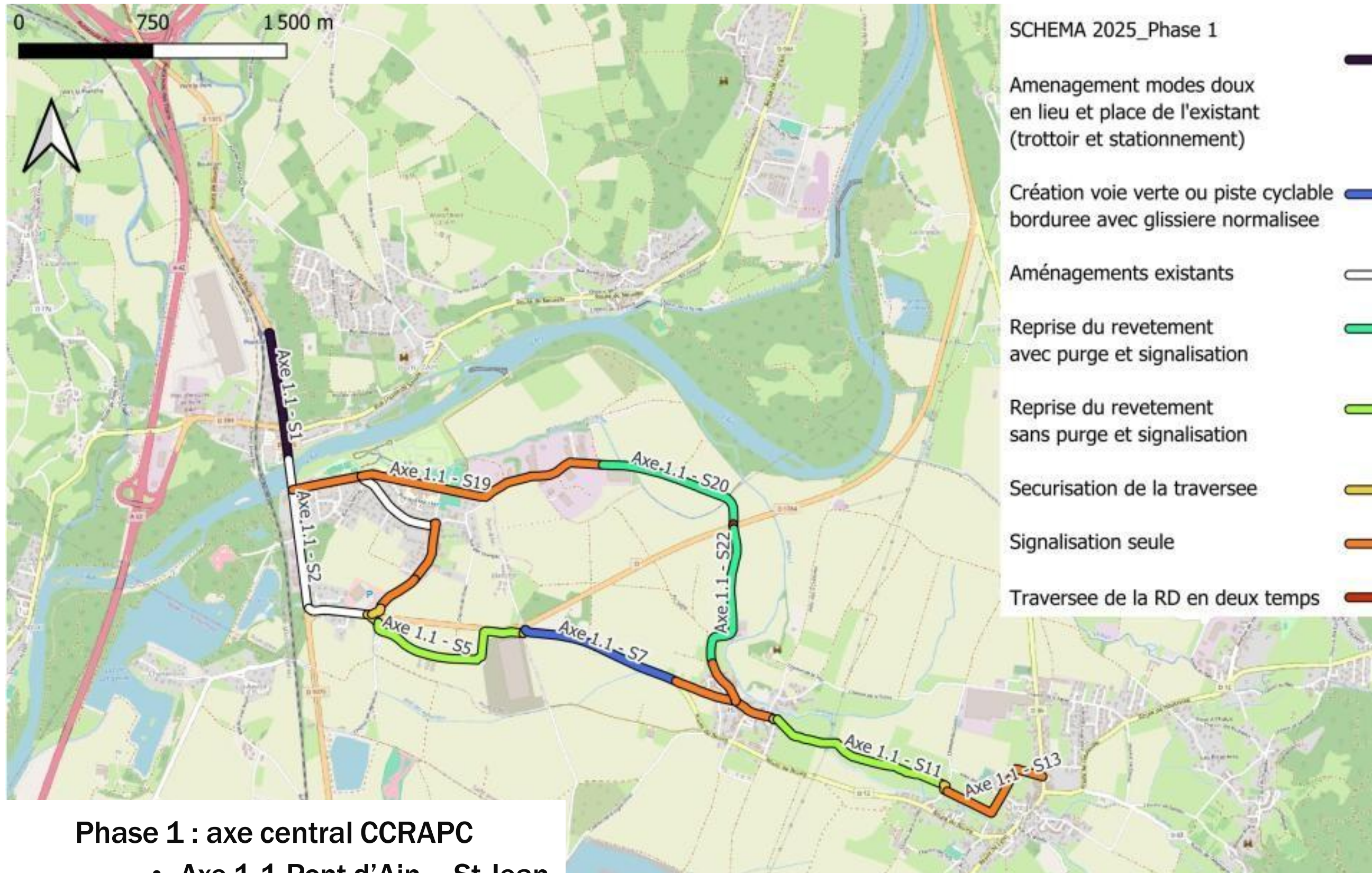
Diagramme de répartition du coût des aménagements en fonction de leur typologie projetée

→ Phase 1 :

- Itinéraire de 11,2 kms avec 9,7 kms à aménager
- 1,6 M€ HT de travaux
- 1,7 M€ HT coût global de l'opération



Phase 1 – Synthèse des aménagements à prévoir



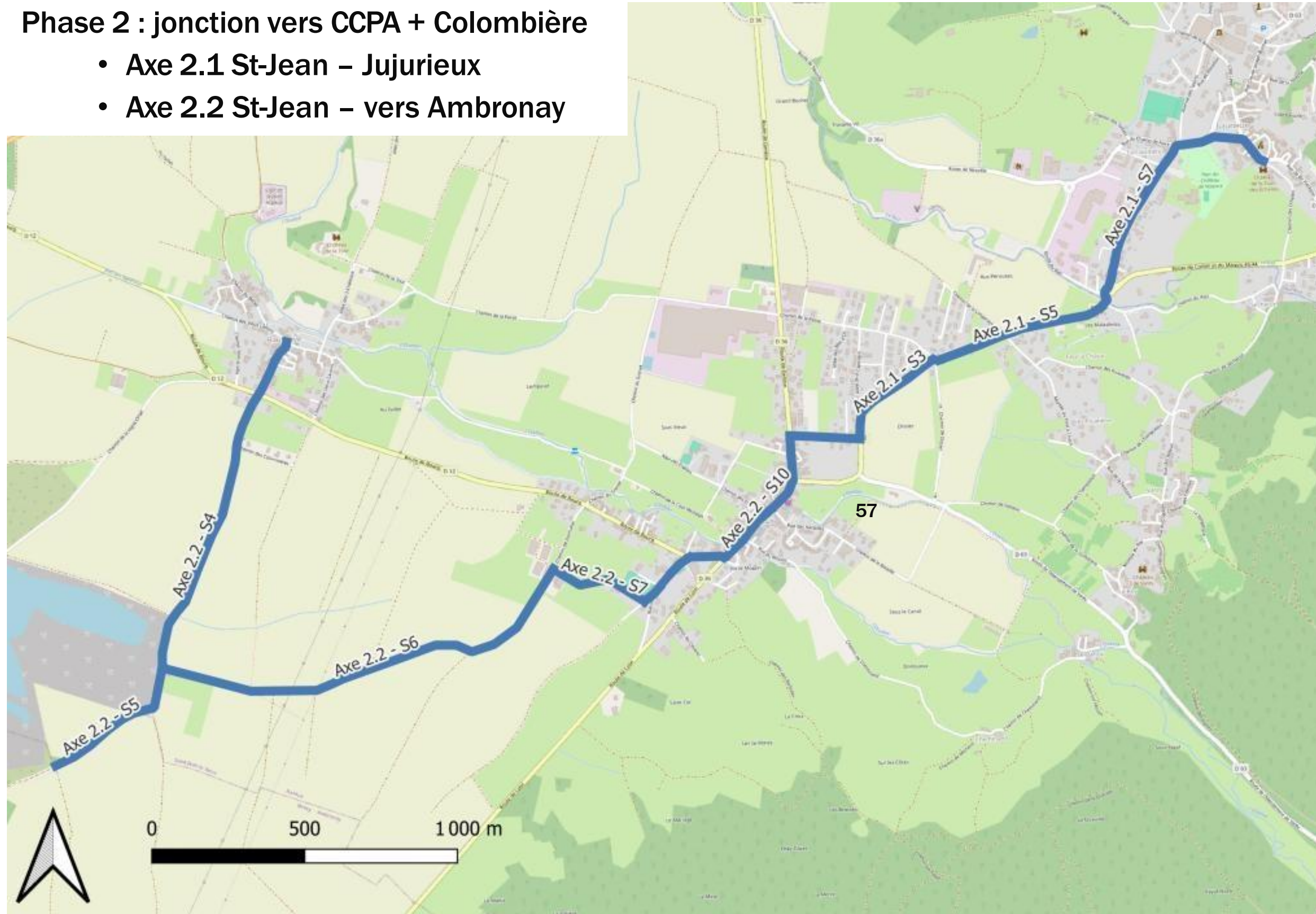
Phase 1 : axe central CCRAPC

- Axe 1.1 Pont-d'Ain – St-Jean

Phase 2 – Jonction vers CCPA

Phase 2 : jonction vers CCPA + Colombière

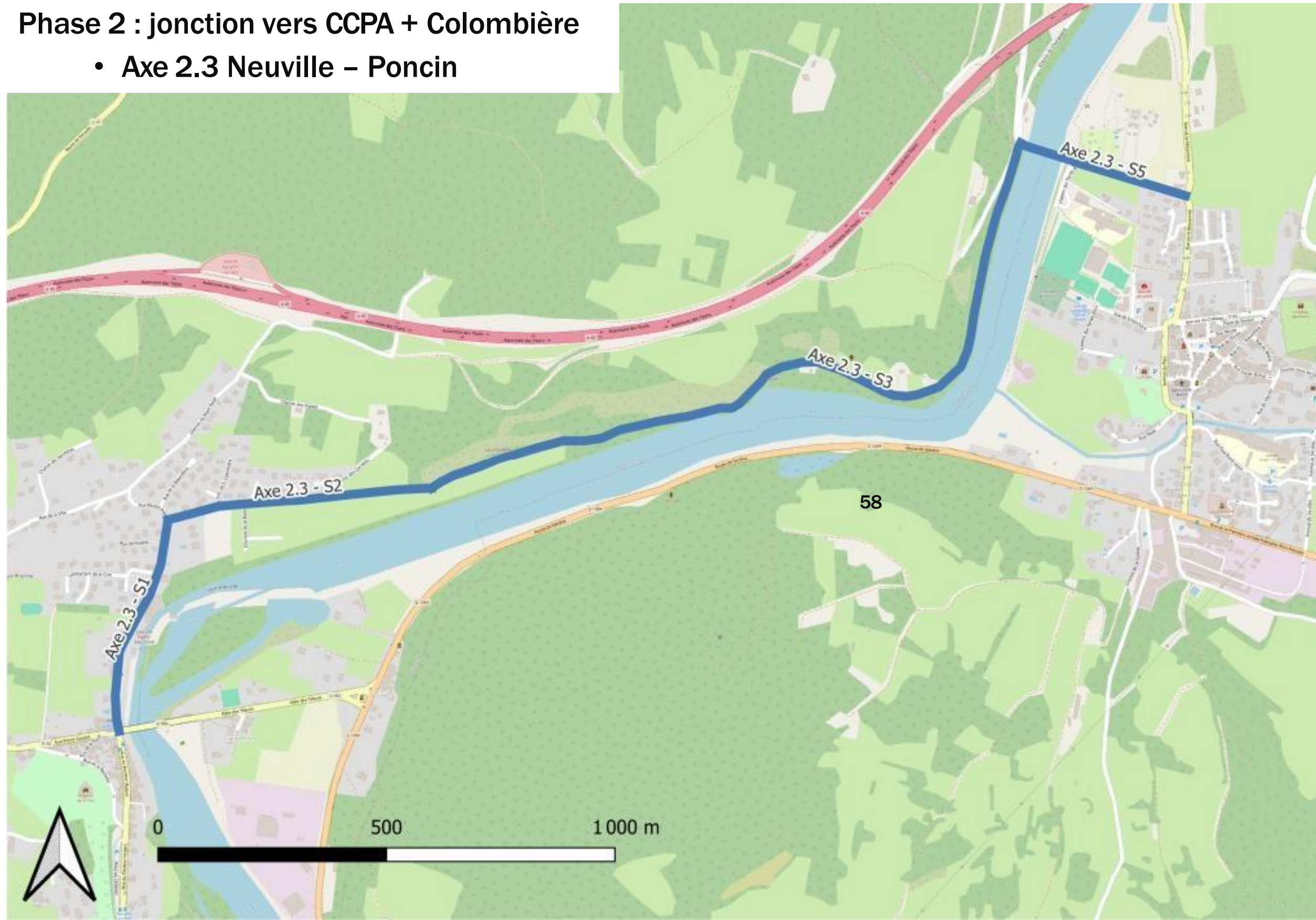
- Axe 2.1 St-Jean – Jujurieux
- Axe 2.2 St-Jean – vers Ambronay



Phase 2 – Chemin de la Colombière

Phase 2 : jonction vers CCPA + Colombière

- Axe 2.3 Neuville – Poncin



Phase 2 - Profils en travers "type"

Etat initial :

- En agglomération – limitation de vitesse à 50 km/h voire même zone 30
- Hors agglomération – sur voirie communale



Aménagement à prévoir :

Signalisation



Etat initial :

- Aménagement cycle ou cheminement modes doux existant



OU
Pas d'aménagement à prévoir si l'existant convient
Aménagements à prévoir :

Reprise du revêtement avec purge + signalisation

Couche de
roulement neuve

Purge de la
structure existante



Phase 2 - Points à sécuriser

Point à sécuriser - Giratoire de Jujurieux

Giratoire RD12 et RD63

- 1 Avenue de Verdun : Élargissement du trottoir existant en supprimant les espaces verts + pictogrammes vélos et piétons
- 2 Traversée du giratoire : pictogrammes vélos en parallèle des deux passages piétons
- 3 Raccordement sur l'aménagement existant : abaissé de trottoir à créer (bateau)

D12 - trafic Tous Véhicules

Date du dernier comptage	2023
Moyenne journalière annuelle (dans les 2 sens)	4836
n° de section	1139,0
observations	Pr de comptage : 10+000



Source : Géoportail

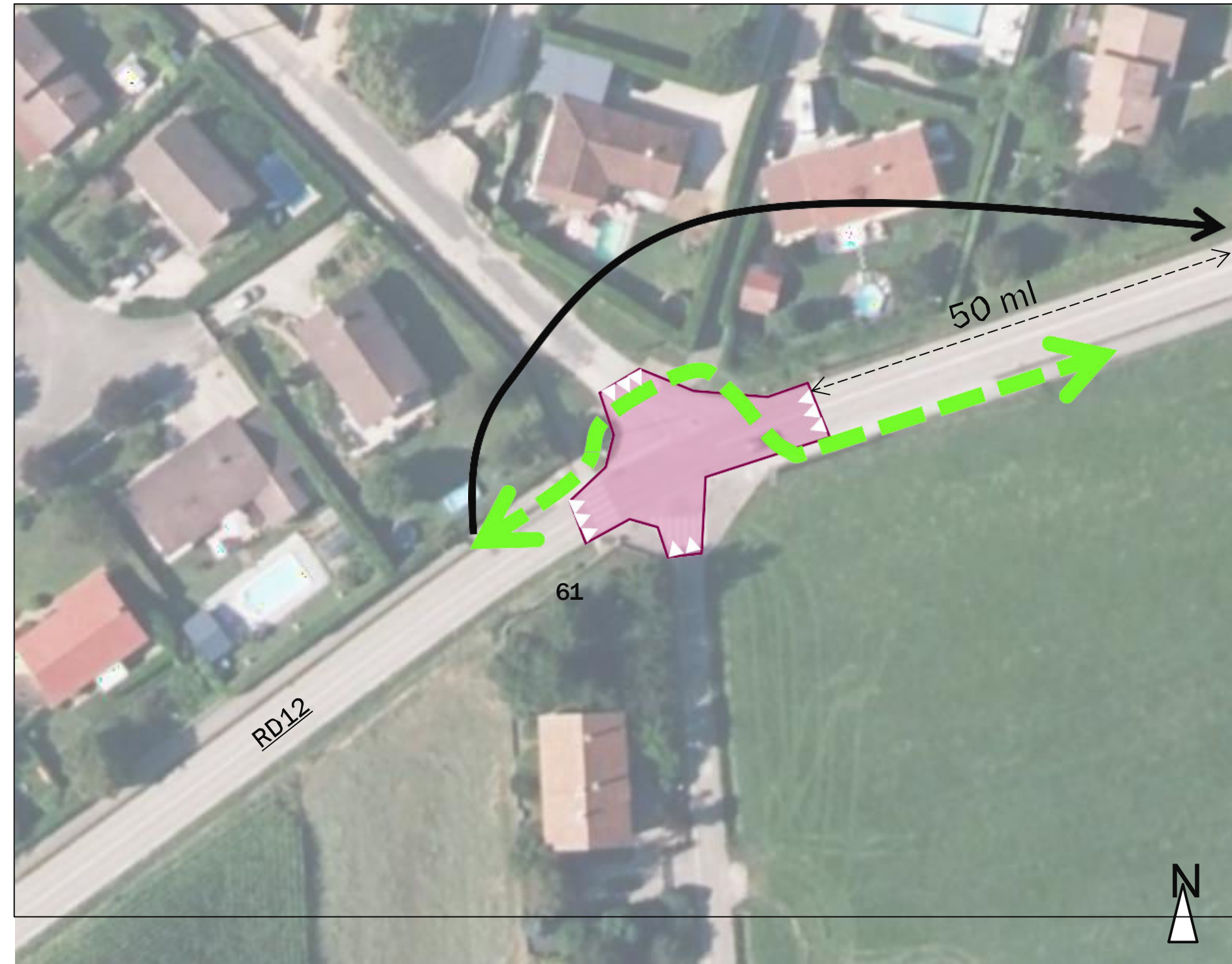
Phase 2 - Points à sécuriser

Saint Jean-le-Vieux – traversée de la RD12

Carrefour avec la RD12

- Nécessité de décaler le panneau d'entrée du village d'environ 120 ml
- Aménagement d'un plateau surélevé

→ A voir avec la commune de Saint-Jean-le-Vieux



Source : Géoportail

Phase 2 - Points à sécuriser

Saint-Jean-le-Vieux - Traversée de la RD12

→ Hors agglomération :
préconisation du Département pour
aménager une traversée sur une RD
avec voie verte non prioritaire via de
la signalisation et l'aménagement
d'îlots pour traverser en deux temps
(possibilité)



Source : Géoportail

D12 - trafic Tous Véhicules

Date du dernier comptage	2019
Moyenne journalière annuelle (dans les 2 sens)	2987
n° de section	1138,0
observations	Pr de comptage : 7+000



Phase 2 - Points à sécuriser

Neuville-sur-Ain – Raccordement sur la RD12

→ Hors agglomération : signalisation (lumineuse ?) pour avertir les cyclistes du raccordement sur la RD – mobilier pour imposer l’arrêt des cyclistes mais attention accès riverains à maintenir (clés pompiers pour les riverains ?)

D984 - trafic Tous Véhicules	
Date du dernier comptage	2019
Moyenne journalière annuelle (dans les 2 sens)	3 240
n° de section	9068,0
observations	Pr de comptage : 53+000



Exemple de mobilier



Source : Géoportail



Phase 2 – Budget prévisionnel

N° segment	Phase	Longueur (en ml)	Etat exist	A prévoir	Coût (en € HT)
Axe 2.1 - S3, S5	Phase 2	935	Aménagement cycle ou cheminement modes doux existant	RAS	-
Axe 2.3 - S3	Phase 2	1 735	Aménagement cycle ou cheminement modes doux existant	Reprise du revêtement avec purge et signalisation	295 000
Axe 2.2 - S4, S5, S6	Phase 2	2 740	Aménagement cycle ou cheminement modes doux existant	Signalisation seule	6 000
Axe 2.1 - S2, S7 Axe 2.2 - S1, S7, S8, S10 Axe 2.3 - S1, S2	Phase 2	3 640	En agglomération – limitation de vitesse à 50 km/h voire même zone 30	Signalisation seule	12 500
Axe 2.2 - S3	Phase 2	170	Hors agglomération	Signalisation seule	1 000
Axe 2.2 - S9	Phase 2	110	Projet d'aménagement en cours - hors périmètre schéma cyclable	RAS	-
Axe 2.1 - S1, S4	Phase 2	90	Traversée de RD non sécurisée	Plateau surélevé au niveau du carrefour et dépose/repose du panneau d'entrée d'agгло	115 000
Axe 2.1 - S6 Axe 2.3 - S4	Phase 2	150	Traversée de RD non sécurisée	Sécurisation de la traversée	40 000
Axe 2.2 - S2	Phase 2	40	Traversée de RD non sécurisée	Traversée de la RD en deux temps	50 000

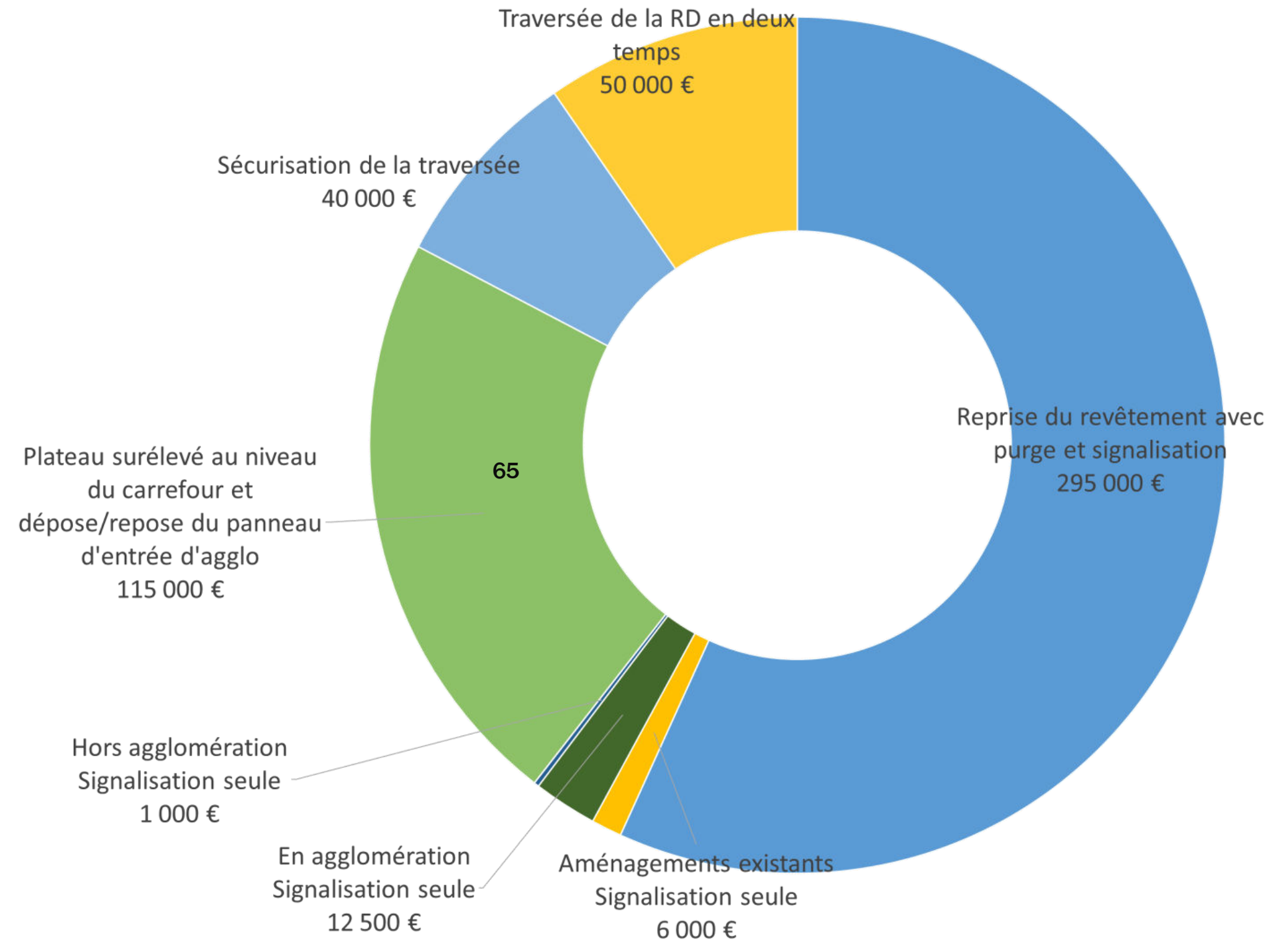
9 610 ml	Total budget travaux prévisionnel € HT	519 500 € HT
Hors aléas et divers Hors reprise de réseaux Hors acquisitions foncières éventuelles	Frais annexes	49 900 € HT
Les frais annexes comprennent les frais de maîtrise d’œuvre ainsi que les études complémentaires (levés topographiques, essais géotechniques, diagnostic HAP/Amiante, ...)	Coût global phase 2 (Travaux et frais annexes) en € HT	569 400 € HT

Phase 2 – Synthèse des aménagements à prévoir

Diagramme de répartition du coût des aménagements en fonction de leur typologie projetée

→ Phase 2 :

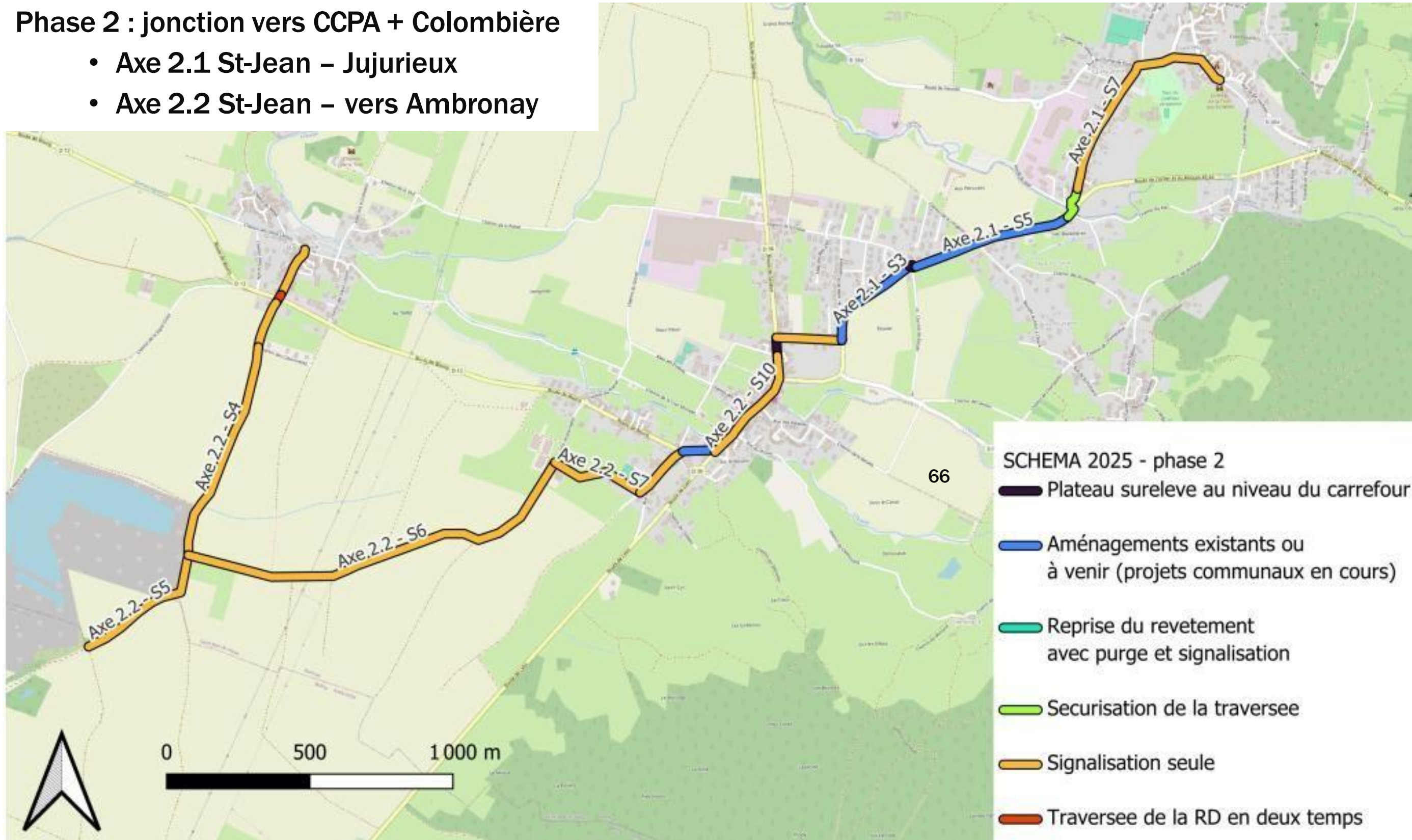
- Itinéraire de 9,6 kms avec 9,5 kms à aménager
- 520 k€ HT de travaux
- 569 k€ HT coût global de l'opération



Phase 2 – Synthèse des aménagements à prévoir

Phase 2 : jonction vers CCPA + Colombière

- Axe 2.1 St-Jean – Jujurieux
- Axe 2.2 St-Jean – vers Ambronay



Phase 2 – Synthèse des aménagements à prévoir

Phase 2 : jonction vers CCPA + Colombière

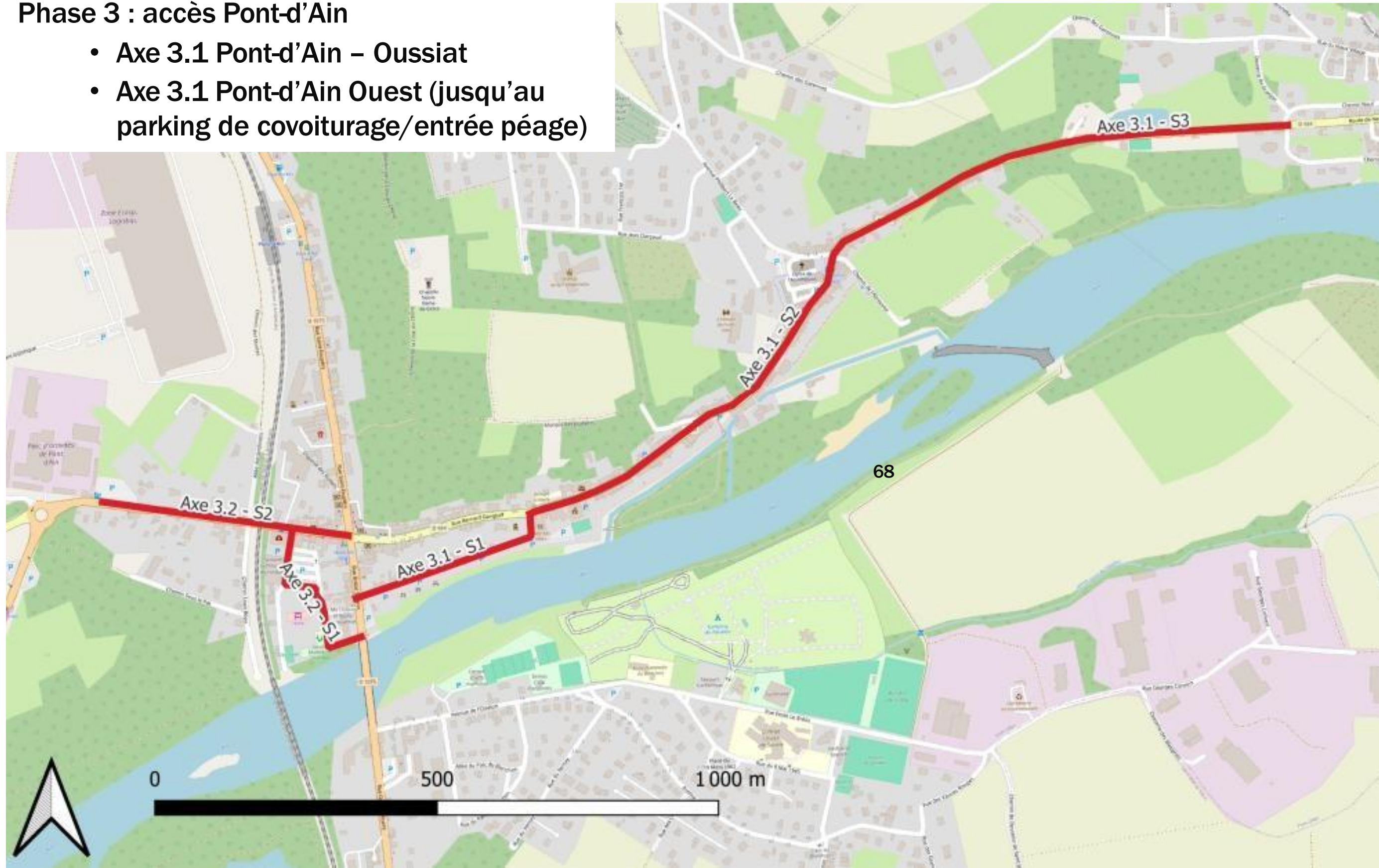
- Axe 2.3 Neuville – Poncin



Phase 3 – Accès Pont-d'Ain

Phase 3 : accès Pont-d'Ain

- Axe 3.1 Pont-d'Ain – Oussiat
- Axe 3.1 Pont-d'Ain Ouest (jusqu'au parking de covoiturage/entrée péage)



Phase 3 - Profils en travers "type"

Etat initial :

- En agglomération – limitation de vitesse à 50 km/h voire même zone 30



Aménagement à prévoir :

Signalisation



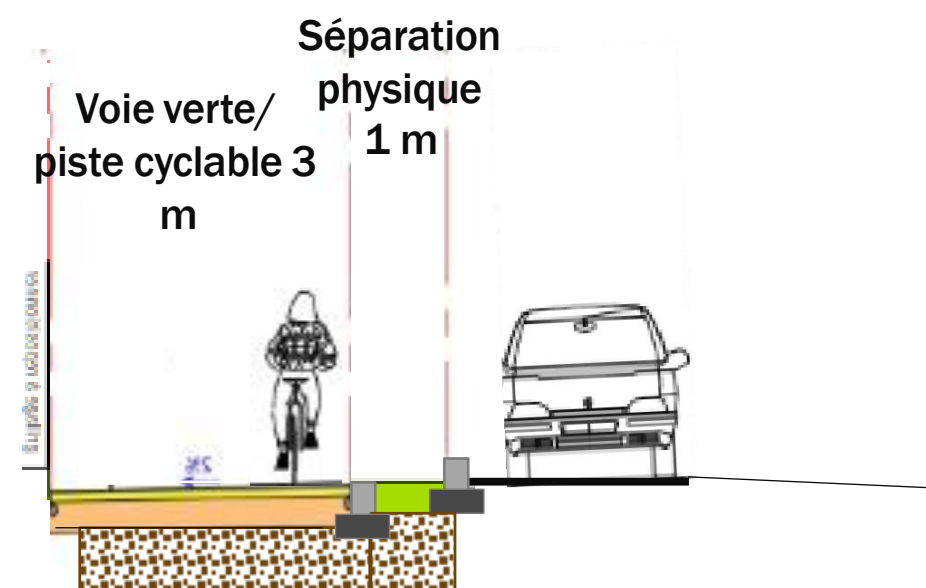
Etat initial :

- En accotement de RD



Aménagements à prévoir :

Aménagement avec bordures



Coupe de principe

Phase 3 – Budget prévisionnel

N° segment	Phase	Longueur (en ml)	Etat exist	A prévoir	Coût (en € HT)
Axe 3.1 - S1 et S2 Axe 3.2 - S1 et S2	Phase 3	2 210	En agglomération – limitation de vitesse à 50 km/h voire même zone 30	Signalisation seule	6 500
Axe 3.1 - S3	Phase 3	520	En accotement de RD	Création d’une voie verte ou d’une piste cyclable bordurée sans glissière normalisée	150 000

2 730

ml

Total budget travaux
prévisionnel € HT

156 500

€ HT

Frais annexes

18 000

€ HT

Hors aléas et divers
Hors reprise de réseaux
Hors acquisitions foncières éventuelles

Coût global phase 3 (Travaux
et frais annexes) en € HT

174 500

€ HT

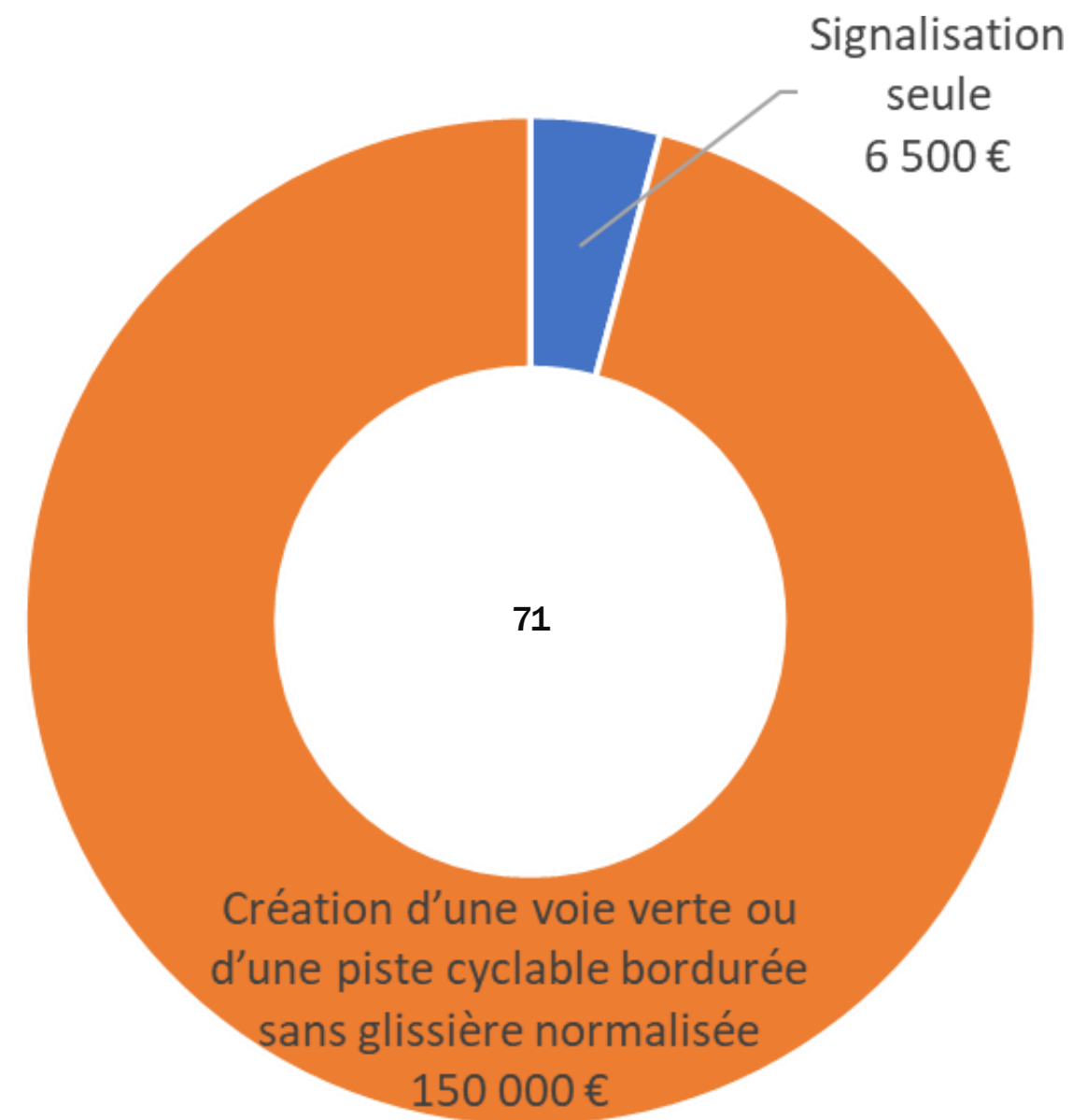
Les frais annexes comprennent les frais de maîtrise d’œuvre ainsi que les études complémentaires (levés topographiques, essais géotechniques, diagnostic HAP/Amiante, ...)

Phase 3 – Synthèse des aménagements à prévoir

Diagramme de répartition du coût des aménagements en fonction de leur typologie projetée

→ Phase 3 :

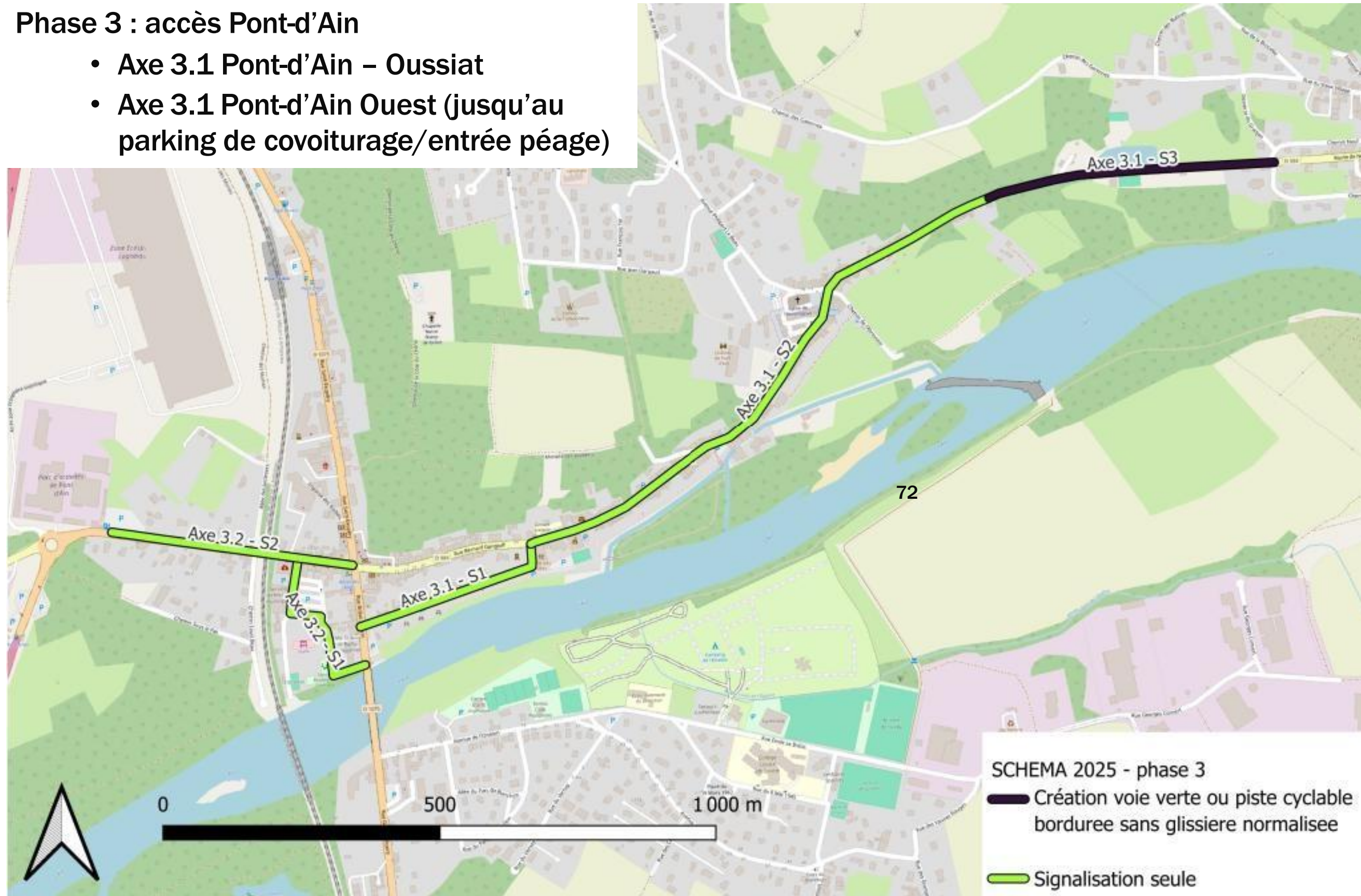
- Itinéraire de 2,7 kms à aménager
- 157 k€ HT de travaux
- 175 k€ HT coût global de l'opération



Phase 3 – Synthèse des aménagements à prévoir

Phase 3 : accès Pont-d'Ain

- Axe 3.1 Pont-d'Ain – Oussiat
- Axe 3.1 Pont-d'Ain Ouest (jusqu'au parking de covoiturage/entrée péage)



Phase 4

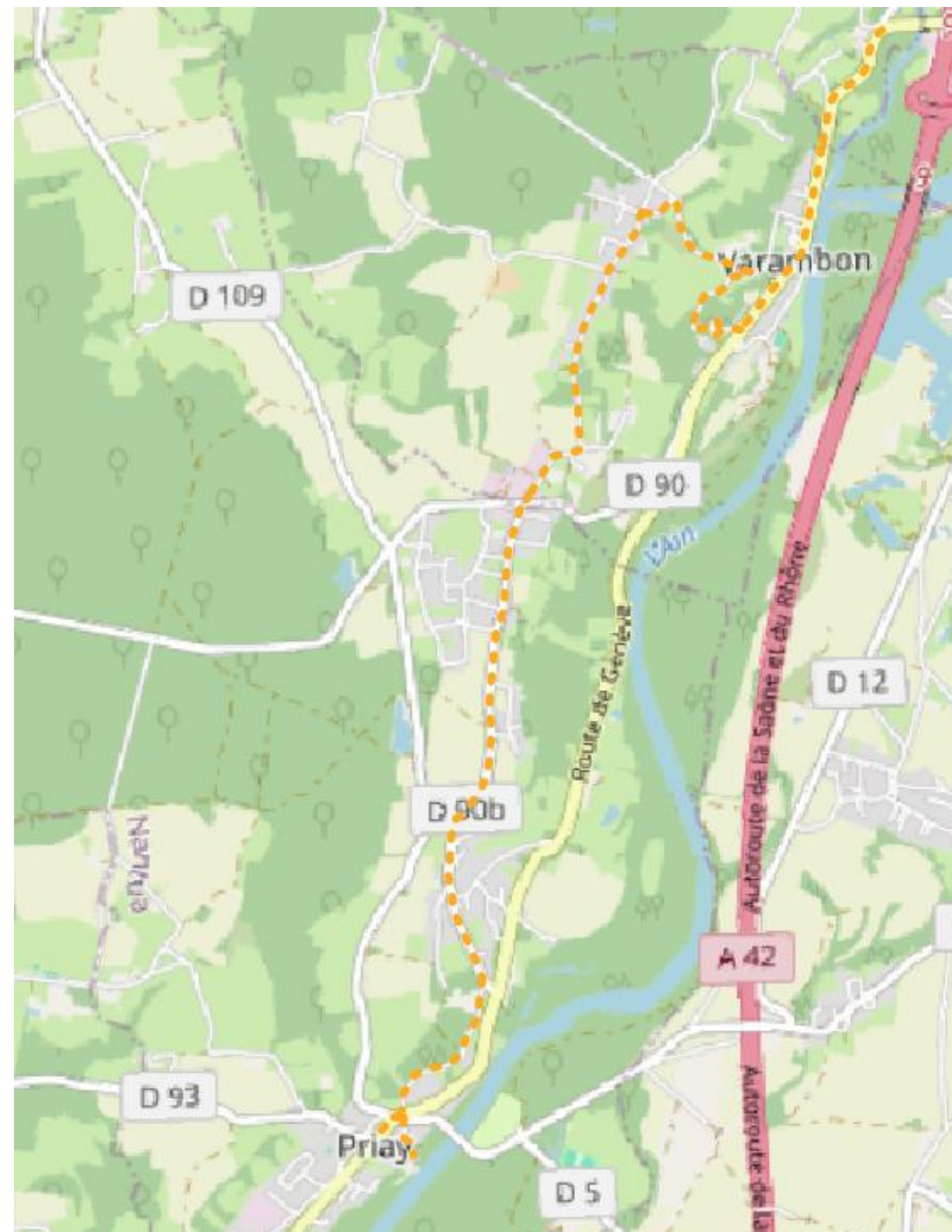
Phase 4 :

- Axe 4.1 Oussiat - Neuville

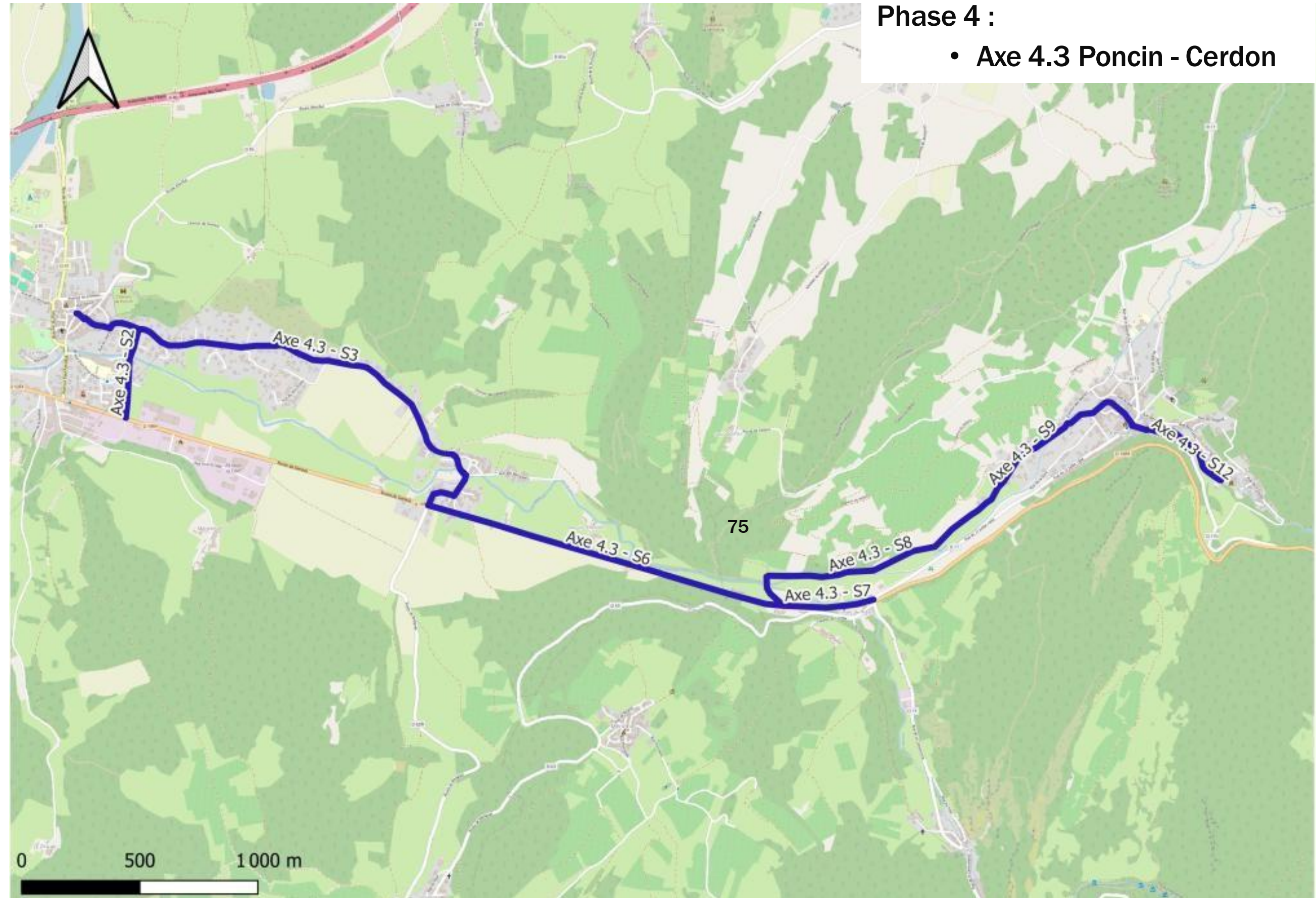


Phase 4

- **Axe 4.2 Varambon - Priay (scénario par le RD984 depuis l'intersection avec la D17A direction Druillat, sans traiter la portion de pont d'autoroute)**
- L'itinéraire, dont le tracé est identifié en pointillé, fera l'objet d'études complémentaires, notamment pour repenser la liaison entre Pont-d'Ain et Varambon, conformément aux échanges lors du bureau communautaire du 16 octobre 2025.



Phase 4



Phase 4 - Profils en travers "type"

Etat initial :

- En agglomération – limitation de vitesse à 50 km/h voire même zone 30
- Aménagement cycle ou cheminement modes doux existant



Aménagement à prévoir :

Signalisation



Etat initial :

- Aménagement cycle ou cheminement modes doux existant



Pas d'aménagement à prévoir si l'existant convient

OU

Aménagements à prévoir :

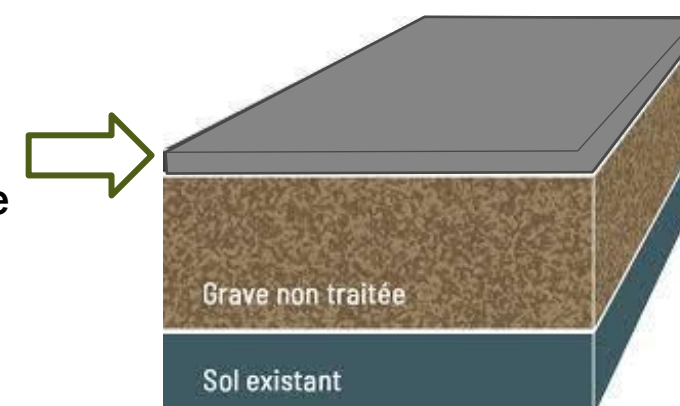
Reprise du revêtement avec purge + signalisation

Couche de
roulement neuve
Purge de la structure
existante



Reprise du revêtement sans purge + signalisation

Couche de
roulement neuve



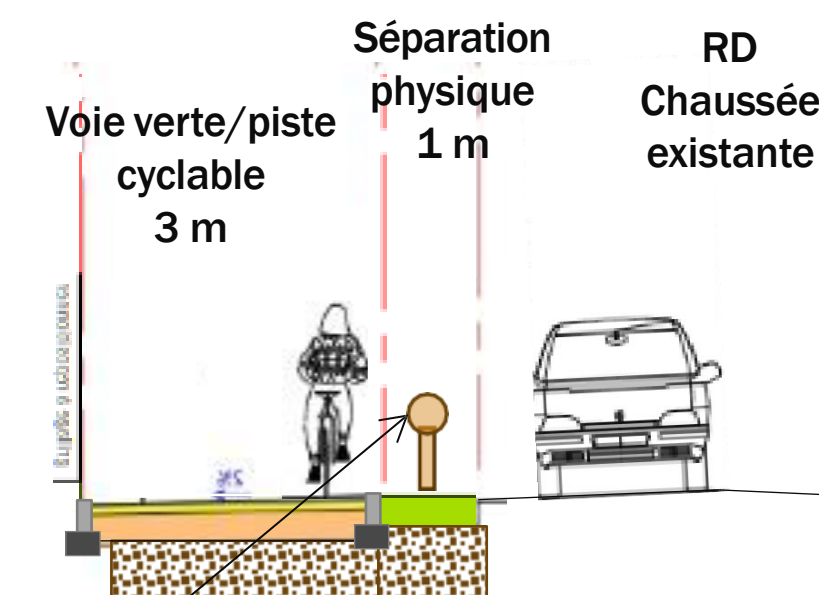
Etat initial :

- En accotement de RD



Aménagements à prévoir :

Aménagement avec bordures et glissières



Coupe de principe

Glissière métal
– bois
normalisée

Phase 4 – Budget prévisionnel

N° segment	Phase	Longueur (en ml)	Etat exist	A prévoir	Coût (en € HT)
Axe 4.1 - S1, S2, S4, S5 Axe 4.2 - S2, S3, S8, S9, S10, S11, S12 Axe 4.3 - S1, S4, S5, S11 et S12	Phase 4	7 580	En agglomération – limitation de vitesse à 50 km/h voire même zone 30	Signalisation seule	25 000
Axe 4.2 - S5, S6	Phase 4	2 240	Aménagement cycle ou cheminement modes doux existant	Signalisation seule	5 500
Axe 4.2 - S7 Axe 4.3 - S10	Phase 4	120	Traversée de RD non sécurisée	Sécurisation de la traversée	42 500
Axe 4.3 - S8 et S9	Phase 4	2 000	Aménagement cycle ou cheminement modes doux existant	Reprise du revêtement sans purge et signalisation	275 000
Axe 4.1 - S3 Axe 4.2 - S4	Phase 4	3 190	Aménagement cycle ou cheminement modes doux existant	Reprise du revêtement avec purge et signalisation	535 000
Axe 4.3 - S2 et S3	Phase 4	1 840	Projet d'aménagement en cours - hors périmètre schéma cyclable	RAS	-
Axe 4.2 - S1 Axe 4.3 - S6 et S7	Phase 4	2 600	En accotement de RD	Création d'une voie verte ou d'une piste cyclable bordurée avec glissière normalisée	1 030 000

19 570 ml

Hors aléas et divers
Hors reprise de réseaux
Hors acquisitions foncières éventuelles

Total budget travaux prévisionnel € HT	1 913 000	€ HT
Frais annexes	161 000	€ HT
Coût global phase 3 (Travaux et frais annexes) en € HT	2 074 000	€ HT

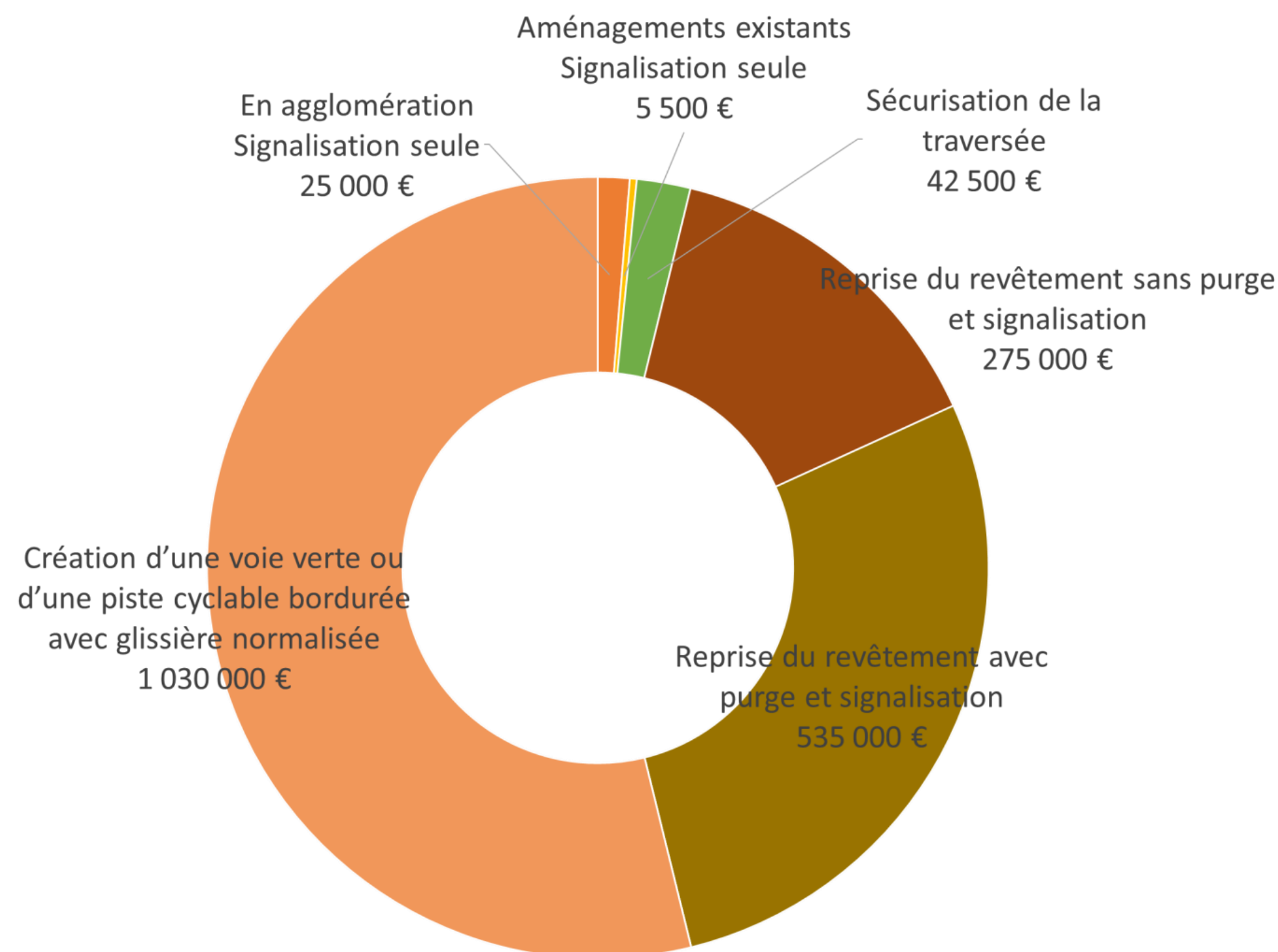
Les frais annexes comprennent les frais de maîtrise d’œuvre ainsi que les études complémentaires (levés topographiques, essais géotechniques, diagnostic HAP/Amiante, ...)

Phase 4 – Synthèse des aménagements à prévoir

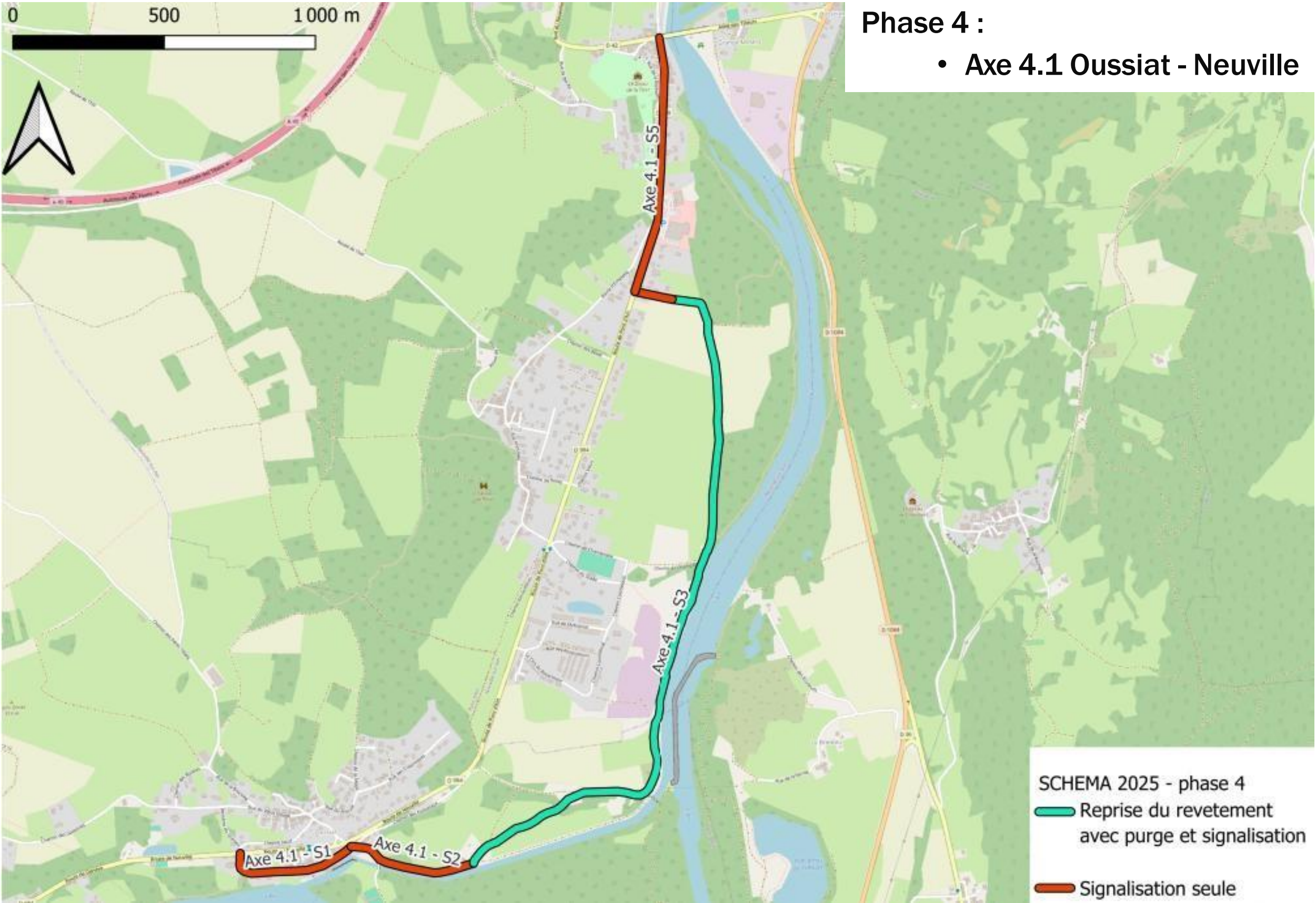
Diagramme de répartition du coût des aménagements en fonction de leur typologie projetée

→ Phase 4 :

- Itinéraire de 19,6 kms dont 17,7 kms à aménager
- 1,9 M€ HT de travaux
- 2,07 M€ HT coût global de l'opération

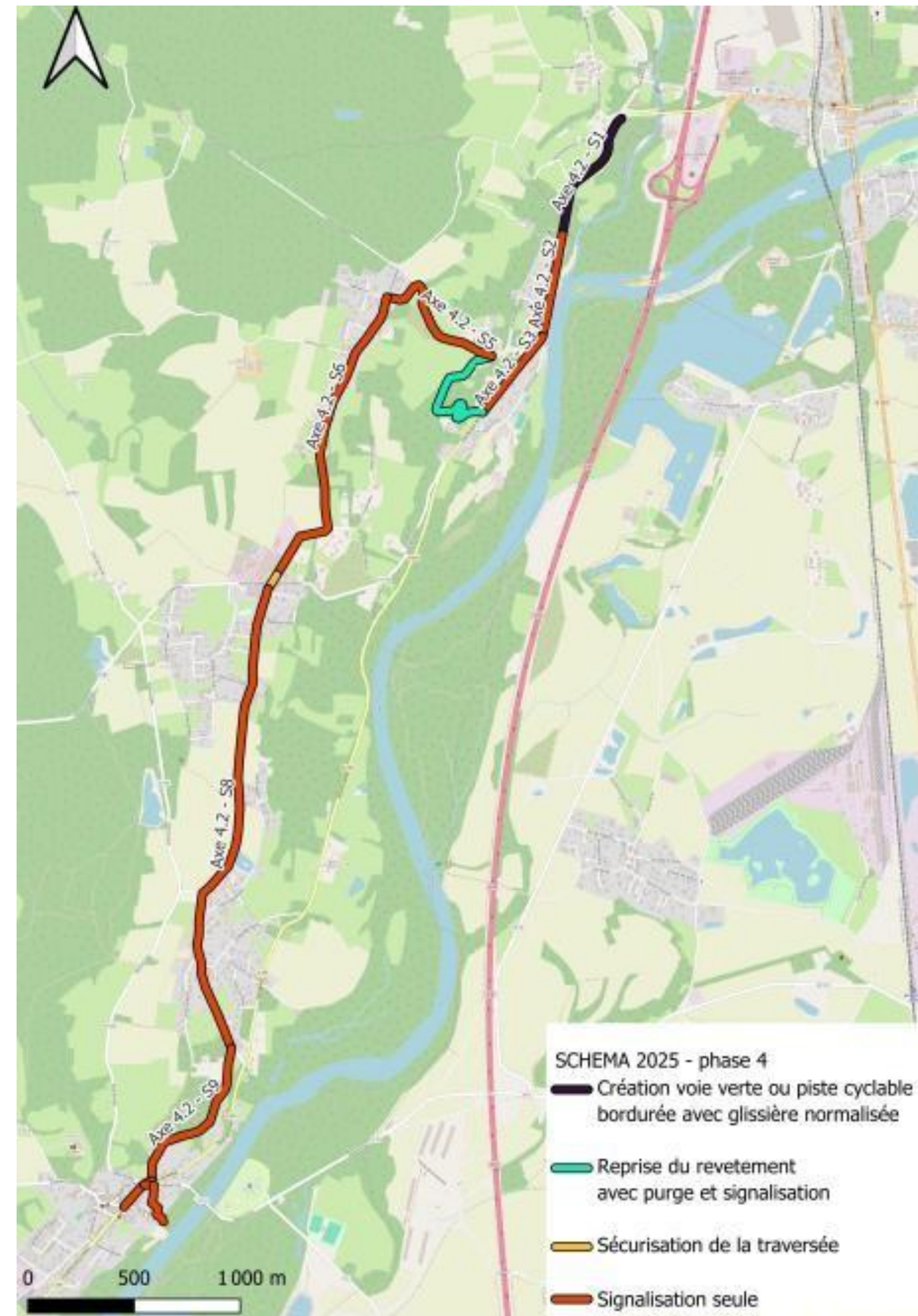


Phase 4 – Synthèse des aménagements à prévoir

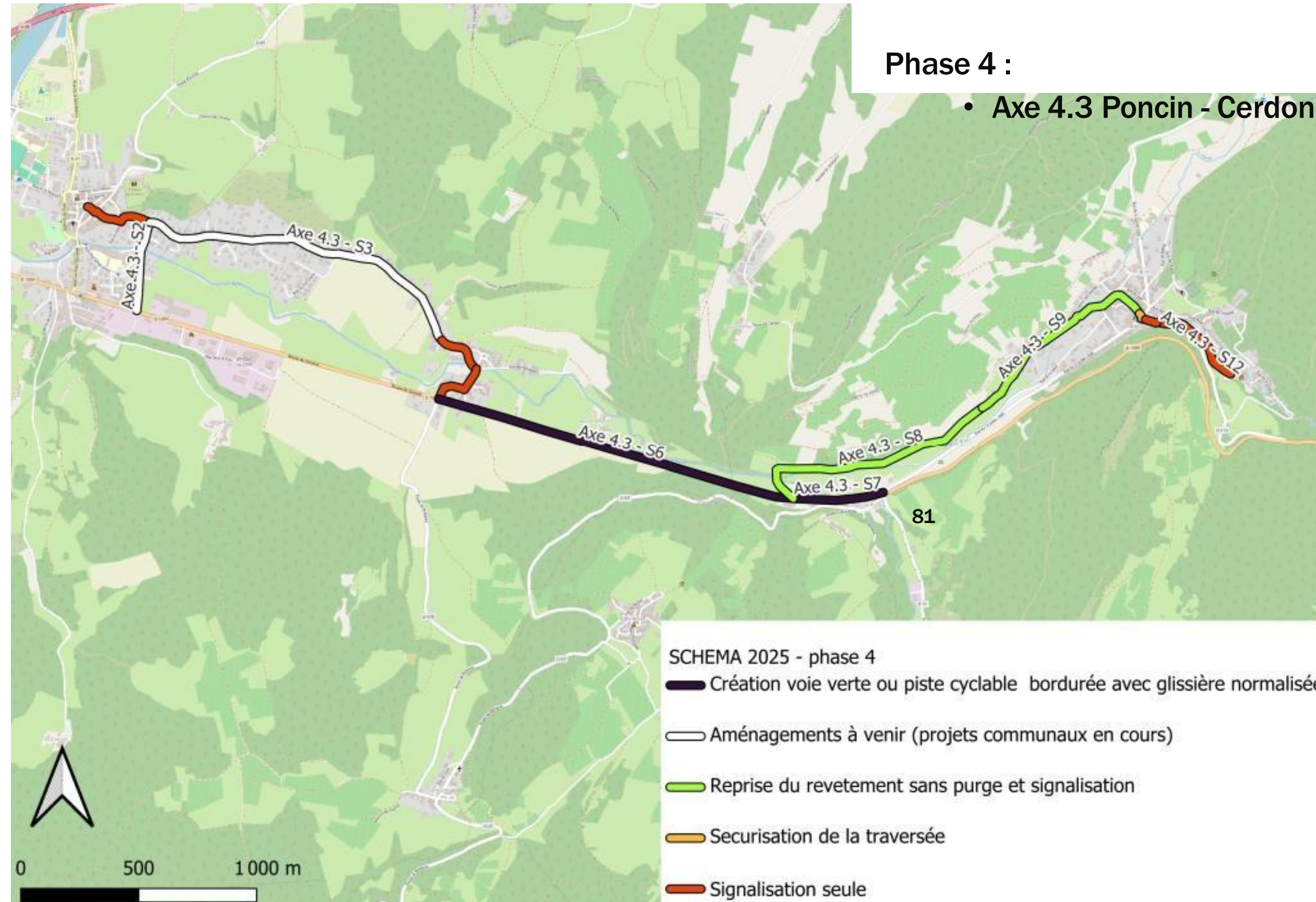


Phase 4 – Synthèse des aménagements à prévoir

- Axe 4.2 Varambon - Priay (scénario par le RD984 depuis l'intersection avec la D17A direction Druillat, sans traiter la portion de pont d'autoroute)



Phase 4 – Synthèse des aménagements à prévoir



PARTIE IV

Plan d'actions

ACTIONS DU SCHEMA

Ce schéma a pour but de développer les mobilités actives à travers une déclinaison en 4 actions :

1/ Elaborer un réseau mode doux continu et sécurisé

- Description : créer des liaisons cyclables sécurisées entre les principaux pôles du territoire

2/ Equiper le territoire en services vélo

- Description : implanter des arceaux de stationnement en centre-bourg et déployer une signalétique intercommunale

3/ Constituer une dynamique vélo locale

- Description : lancer une campagne grand public d'information et des temps de concertation dédiés

4/ Sensibiliser les plus jeunes à la pratique cyclable

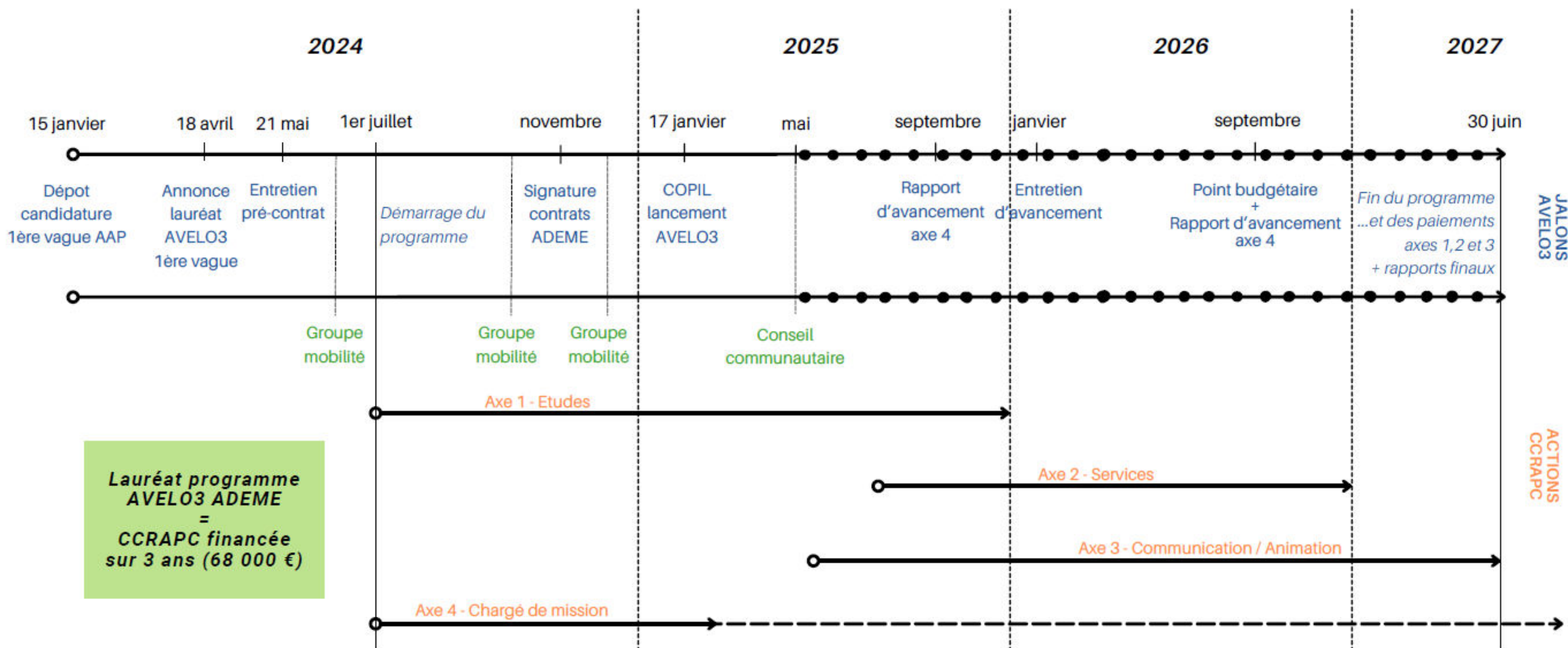
- Description : accompagner les établissements scolaires, en particulier avec le soutien au dispositif "*Savoir rouler à vélo*"



PROGRAMME AVELO3



PROJET : DÉVELOPPER UNE POLITIQUE CYCLABLE INTERCOMMUNALE



La CC RAPC est lauréate du programme AVELO3 de l'ADEME sur 3 ans, avec comme objectif de soutenir la finalisation du schéma et de structurer sa politique cyclable à plus long-terme.

PROJECTIONS FINANCIERES

Synthèse

Communauté de communes Rives de l'Ain - Pays du Cerdon



Aménagements cyclables - Schéma cyclable



	Première approche financière pour les linéaires modes doux (arrondi au millier près)	Linéaire (en ml)
Phase 1 : axe central CCRAPC	1 589 900 €	11 240
Phase 2 : jonction vers CCPA + Colombière	519 500 €	9 610
Phase 3 : accès Pont-d'Ain	156 500 €	2 730
Phase 4	1 913 000 €	19 570
Total Travaux € HT	4 178 900,00 €	

Hors aléas et divers

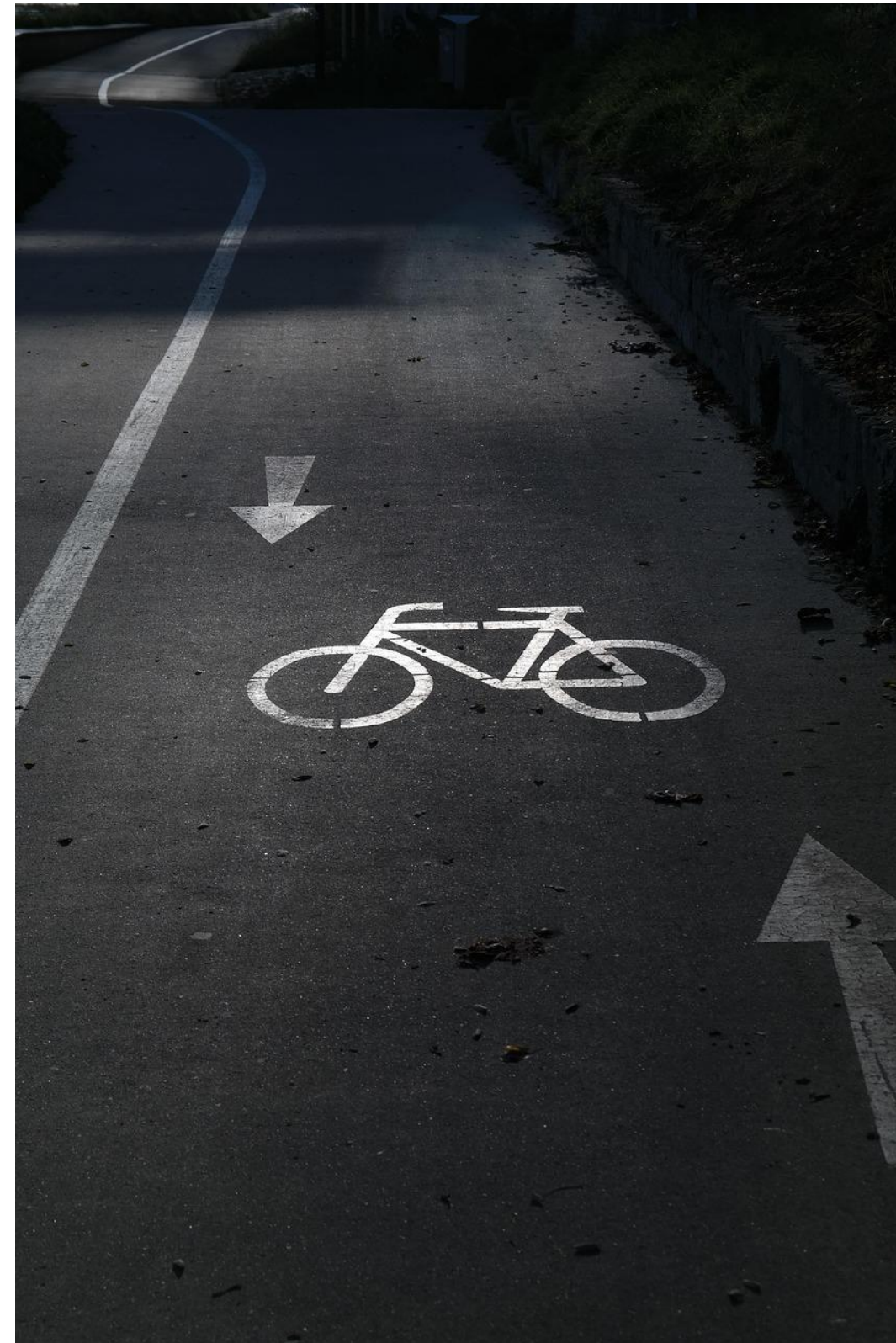
Hors reprise de réseaux

Hors frais MOE, AMO et études géotechniques, topographiques estimés à environ : 356 700 €

Hors acquisitions foncières éventuelles

Financements et partenariats

- Lauréat du programme AVELO3 (ADEME) **68 000 € sur 3 ans (2024-2027)**
- Demande de subvention au département dans le cadre de l'appel à projet annuel du **Pacte de Territoire, volet « Ain terre de vélo » 2026**
- Demande de subvention au fonds vert « **Développement des mobilités durables en zones rurales** »



SERVICES ASSOCIÉS

Axe 2 AVELO3 stationnements et signalétique

Arceau seul

- Environ 130 € TTC

Pose

- Par ACI

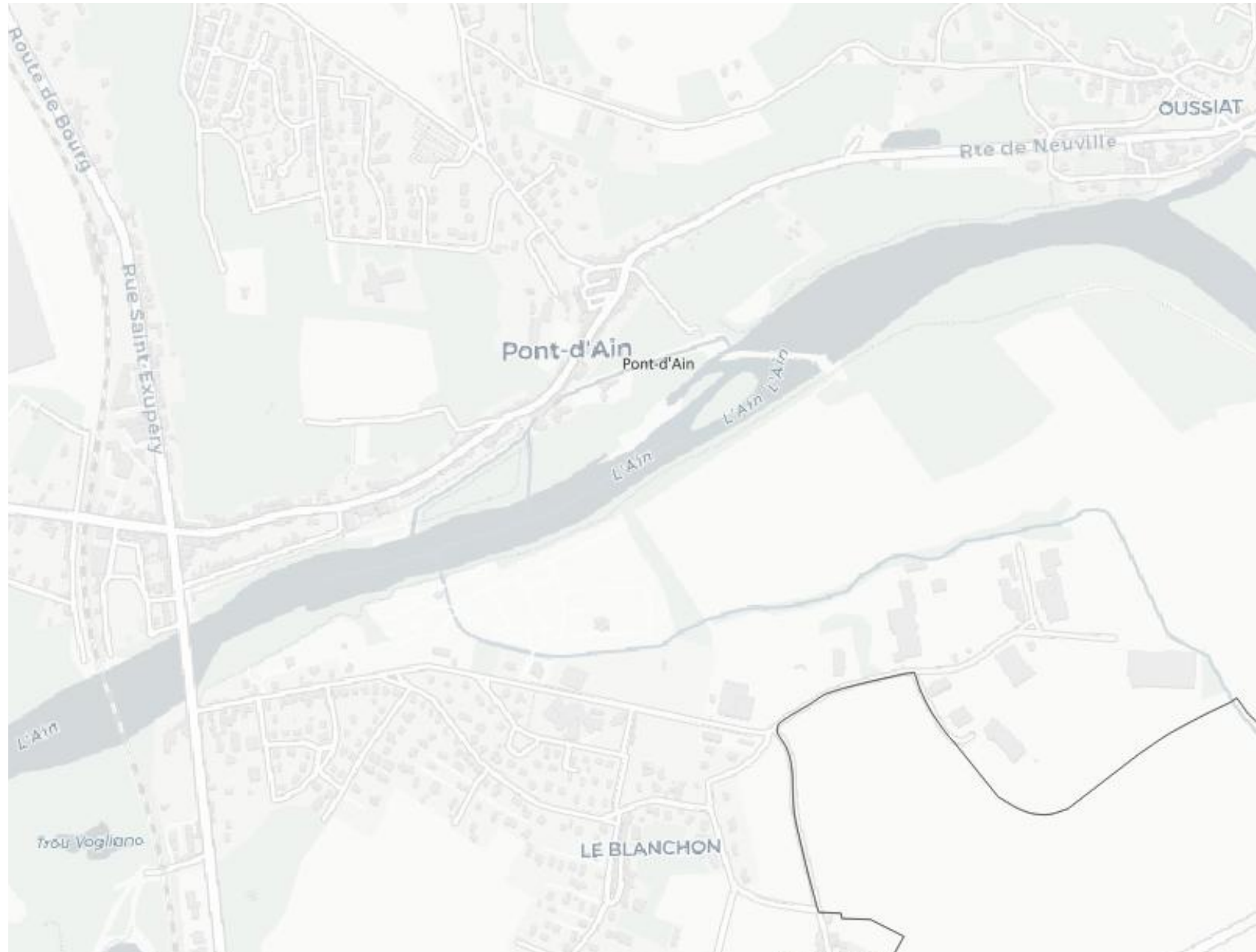
Fournisseurs :

- Décathlon

- Budget de 12 000 € TTC



PONT-D'AIN



Actions existantes / projets communaux

- Développement d'une carte touristique à l'échelle de la commune : recensement des lieux remarquables, commerces, itinéraires piétons et vélos
- Implantation d'un groupe scolaire à la catherinette, générant de nouveaux flux sur lesquels encourager les mobilités actives
- Etude du CAUE / schéma directeur de liaisons interquartiers pour unifier la commune

PONCIN

ACTIONS EXISTANTES / PROJETS COMMUNAUX

- AIDE À L'ACHAT DE VAE À HAUTEUR DE 200 € (+ 100 € SUPPLÉMENTAIRE SOUS CONDITIONS DE RESSOURCES) (29 DOSSIERS REÇUS SUR 3 ANS)
- Réaménagement de la rue du 11 juillet 1944 (voie verte) et de l'avenue de Serullas (trottoir partagé)
- Intérêt pour la mise en place d'une chaucidou (CVCB) sur les rives de l'Ain, pour réduire la vitesse sur la portion Champeillon - Poncin bourg

PROGRAMMATION

Présentation du schéma en Conseil
communautaire en juillet 2025

Lancement des études complémentaires et
marchés

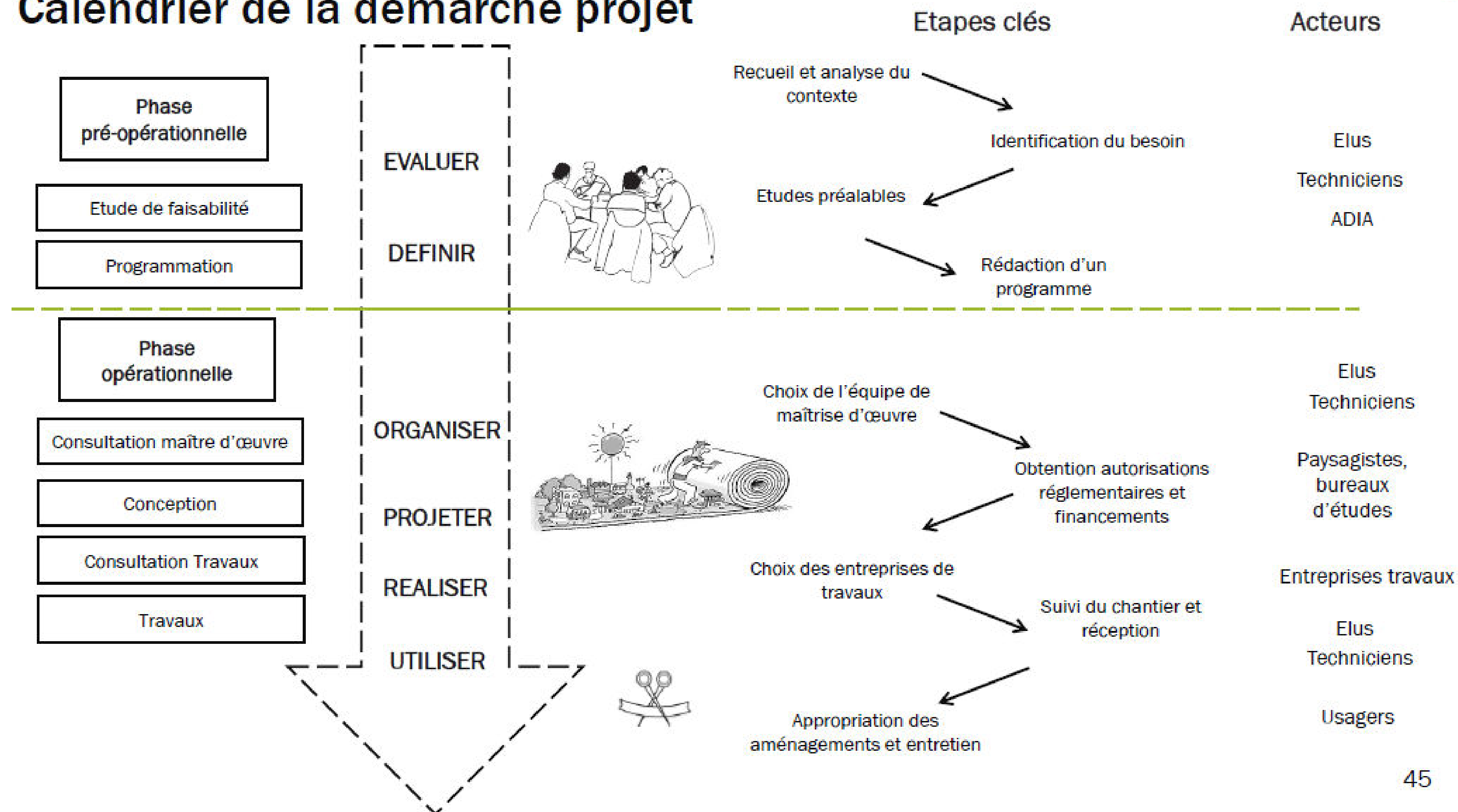
Demandes de subvention 2025-2026

Installation des stationnements vélos et mise
en place signalétique

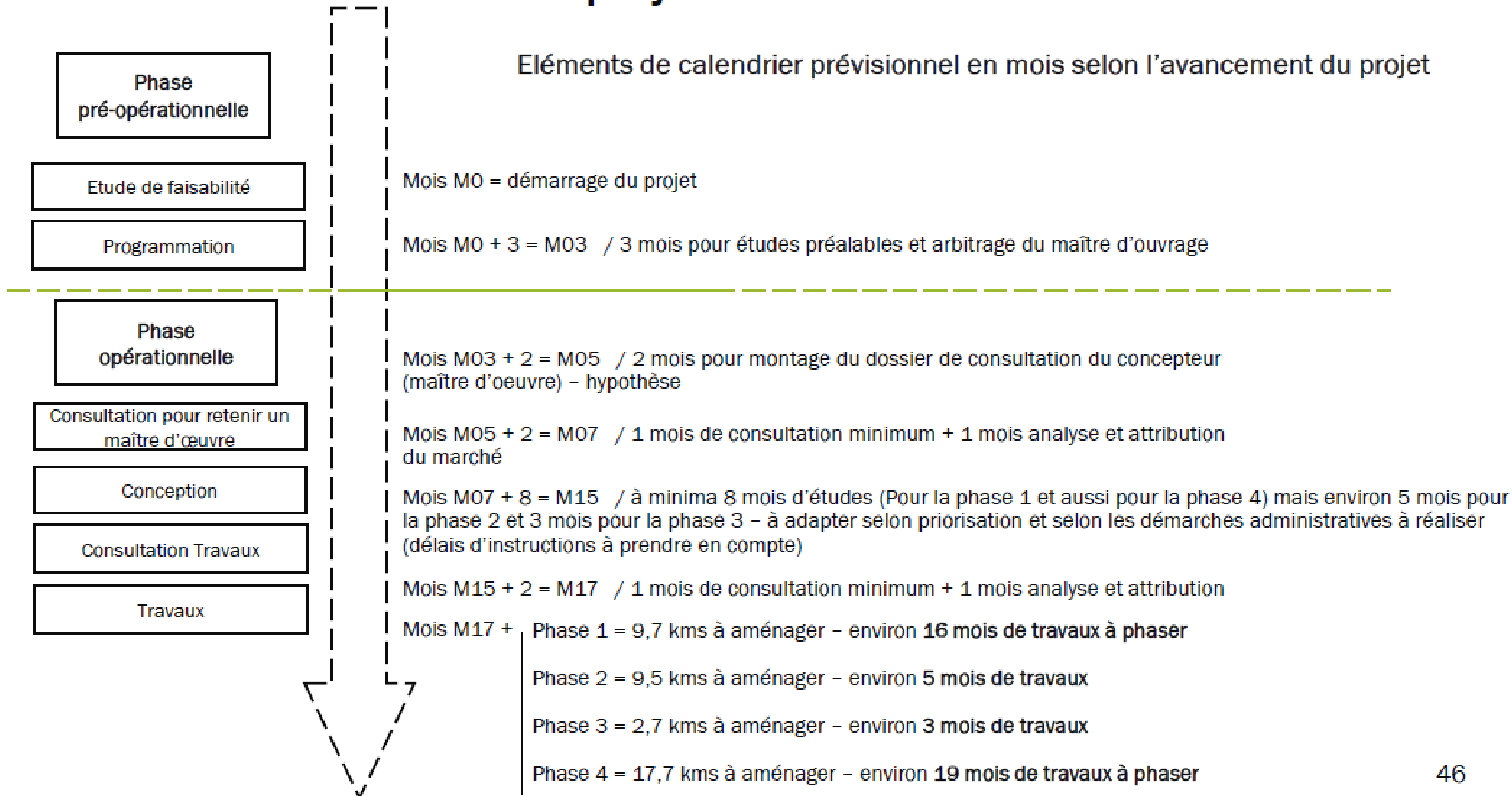
Communication et mobilisation citoyenne

La démarche projet proposée pour la mise en œuvre du schéma directeur est la suivante :

Calendrier de la démarche projet



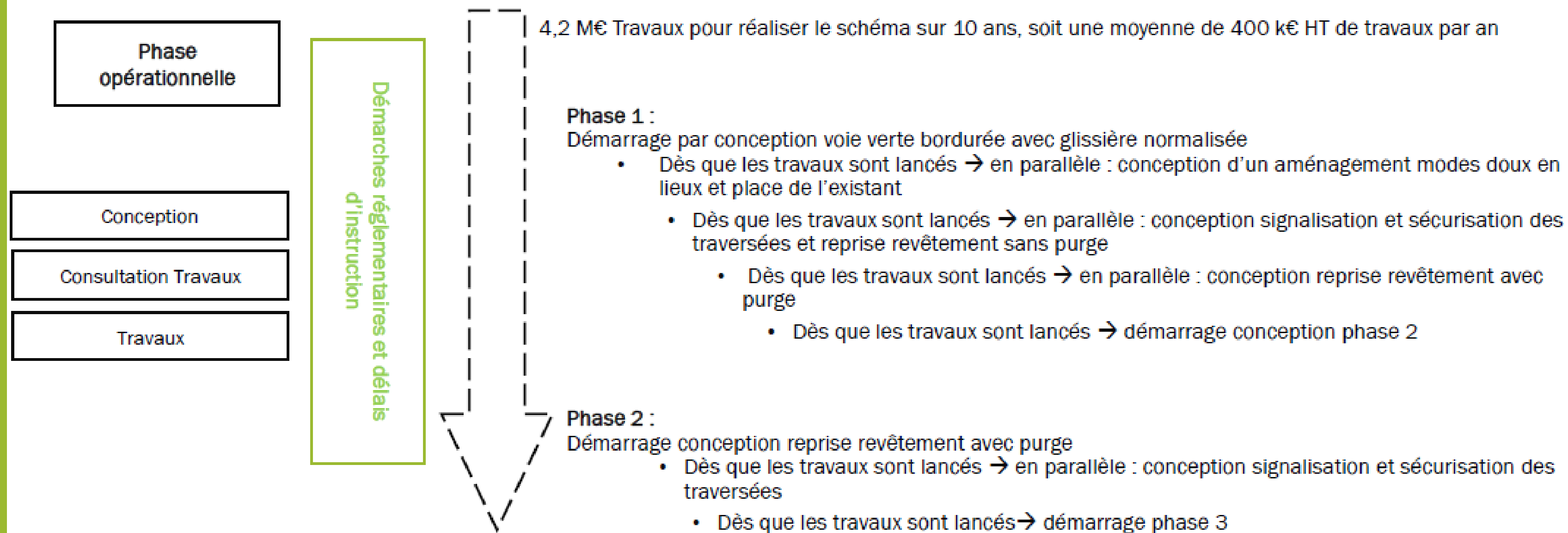
Calendrier de la démarche projet



Programmation sur 10 ans – par phase

Accord-cadre sur 4 ans renouvelable : Maître d'œuvre retenu au printemps 2025

Démarrage de la phase opérationnelle : été 2025



Programmation sur 10 ans – par phase

Accord-cadre sur 4 ans renouvelable : Maître d'œuvre retenu au printemps 2025

Démarrage de la phase opérationnelle : été 2025

