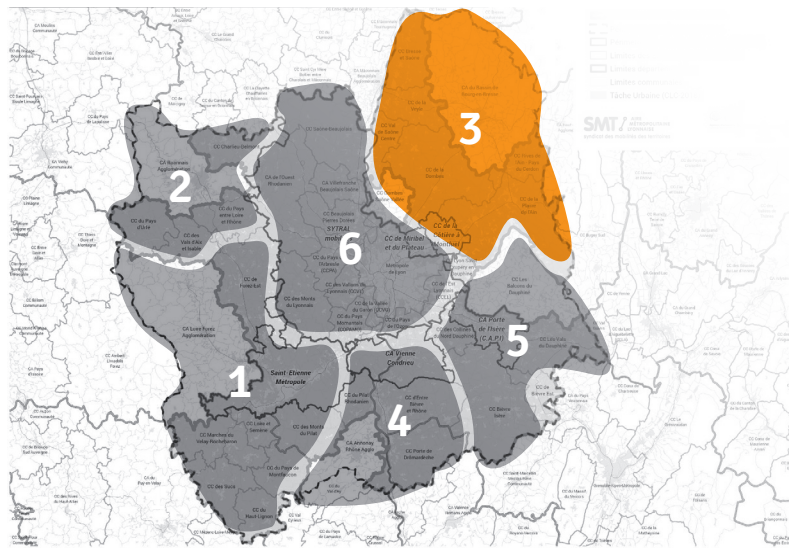


Cahier de bassin 2024

3



AIN OUEST -

BOURG-EN-BRESSE





Xavier Odo
Président du SMT AML
Conseiller Régional

/ Édito



Le SMT-AML est le syndicat mixte qui coordonne les offres de transport collectif et de mobilités du quotidien dans l'aire métropolitaine « Lyon-Saint-Etienne » (entre 60 et 80 kilomètres autour des deux métropoles). L'objectif est de faciliter les déplacements des habitants de ces différents territoires en dépassant les frontières institutionnelles. Ainsi, depuis plus de 10 ans, le SMT AML est l'instance partenariale unique qui favorise l'interface institutionnelle entre l'échelon régional et intercommunal, entre les deux métropoles et leur agglomérations voisines que sont les territoires périurbains et ruraux.

Nos compétences obligatoires et missions ont évolué en dix ans et se sont renforcées avec la Loi d'Orientation des Mobilités. S'appuyant sur ses savoir-faire en matière de coopération à différentes échelles, le SMT-AML collecte toutes les données mobilités, les analyse et les met à disposition pour une réutilisation auprès des usagers. Il contribue à la mise en place des Services Express Régionaux Métropolitains et à l'optimisation du passage d'un mode à l'autre dans les pôles d'échanges multimodaux de son périmètre. Il développe une tarification unique combinant plusieurs transports collectifs (le titre « T-libr » et ses 5 zones). Il agit sur la connaissance des mobilités partagées (covoiturage en particulier) et des innovations en matière de mobilité (l'émergence des véhicules intermédiaires par exemple).

Dans la continuité de son Plan d'Actions Intermodalité 2019-21, le SMT-AML contribuera, en 2024, à animer les six bassins de mobilité définis par la Région, à identifier les enjeux partagés et élaborer les contrats opérationnels de mobilités exigés par la LOM. Dans ce contexte, le SMT-AML a le plaisir d'éditer une nouvelle version de ses précédents cahiers de bassin.

Les cahiers de bassin 2024 du SMT AML, comme ceux de 2022, constituent un socle de connaissances de référence, regroupant toutes les offres de mobilités des autorités organisatrices de mobilité du bassin. Ils ont été adaptés aux nouveaux périmètres des bassins de mobilité et enrichis. La première partie propose des cartographies du bassin présentant les caractéristiques générales du territoire au regard des questions de mobilité. La deuxième partie présente une photographie des offres des réseaux de mobilités et leur fréquentation. La dernière partie se focalise sur une description de l'offre et services offerts aux usagers au sein des 67 pôles d'échanges multimodaux majeurs.

Nos cahiers auront bientôt vocation à évoluer en une base de données plus interactive, dans un centre de ressources partagées. En attendant je vous invite à découvrir ces cahiers de bassin 2024. Bonne lecture !



/ Sommaire

AIN OUEST - BOURG-EN-BRESSE



—○ P. 4 > 10

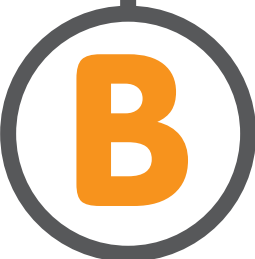
Présentation

A.1 —○ P. 4 > 7

Le SMT AML, l'instance de coopération sur les mobilités au sein de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne

A.2 —○ P. 8 > 10

Le SMT AML, impliqué dans l'animation des bassins de mobilité



—○ P. 11 > 31

Le Bassin Ain ouest - Bourg-en-Bresse

B.1 —○ P. 12 > 17

Caractéristiques du territoire

B.2 —○ P. 18 > 24

Diagnostic d'intermodalité

B.3 —○ P. 26 > 31

Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement



—○ P. 32 > 97

Les Gares

Albigny-Neuville

P. 34 > 37

Ambérieu-en-Bugey

P. 38 > 41

Anse

P. 42 > 45

Belleville-sur-Saône

P. 46 > 49

Beynost

P. 50 > 53

Bourg-en-Bresse

P. 54 > 57

Les Échets (Miribel)

P. 58 > 61

Mâcon-Ville

P. 62 > 65

Méximieux-Pérouges

P. 66 > 69

Miribel

P. 70 > 73

Montluel

P. 74 > 77

Saint-Georges-de-Reneins

P. 78 > 81

Saint-Germain-au-Mont-d'Or

P. 82 > 85

Sathonay-Rillieux

P. 86 > 89

Villars-les-Dombes

P. 90 > 93

Villefranche-sur-Saône

P. 94 > 97



Glossaire & Crédits

—○ P. 98

/ Les compétences mobilités dans l'aire métropolitaine : qui fait quoi ?

Chaque jour, 180 000 voyages sont réalisés en train entre les 120 gares à l'intérieur de l'aire métropolitaine Lyon Saint Étienne, sans compter les voyages qui sont en lien avec les Régions voisines (source enquête OD Région 2022).

Sur le périmètre élargi du SMT, les métropoles de Lyon et Saint-Étienne et 22 EPCI ont la compétence d'Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM). A ce titre, elles exercent toutes les compétences précisées par la LOM, avec une exception pour les 12 AOM du périmètre de l'EPL Sytral mobilités qui organise, pour leur compte, les services publics de transport et la planification des mobilités à son échelle.

Les 22 autres EPCI du périmètre du SMT AML ont confié, à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le rôle d'Autorité Organisatrice des Mobilités Locales (AOML), rôle que la Région porte en plus de sa compétence d'Autorité Organisatrice des Mobilités Régionale (AOMR) et chef de file de l'intermodalité.

Le travail partenarial entre ces institutions et la coordination de leur politique mobilité est un enjeu pour faciliter les déplacements, notamment les 180 000 voyages quotidiens en train du périmètre et leur interface avec les réseaux urbains et autres modes de transport.

/ La répartition géographique des réseaux de transports collectifs urbains et interurbains

Une vingtaine de réseaux de transports collectifs urbains et interurbains ont été mis en place par les AOM du périmètre, en complément du réseau TER (selon la carte ci-dessous).

Réseaux de transports collectifs

Transports collectifs urbain

- TCL (Sytral mobilités)
- STAS
- L'VA
- RUBAN
- LIBELLULE (Sytral mobilités)
- SAONIBUS
- COLIBRI
- STAR
- RUBIS
- CoqueliGO
- Le 37
- Solutions Transport 3CM
- Métro ou tram
- Ligne ou réseau local

Réseau ferré et cars interurbains

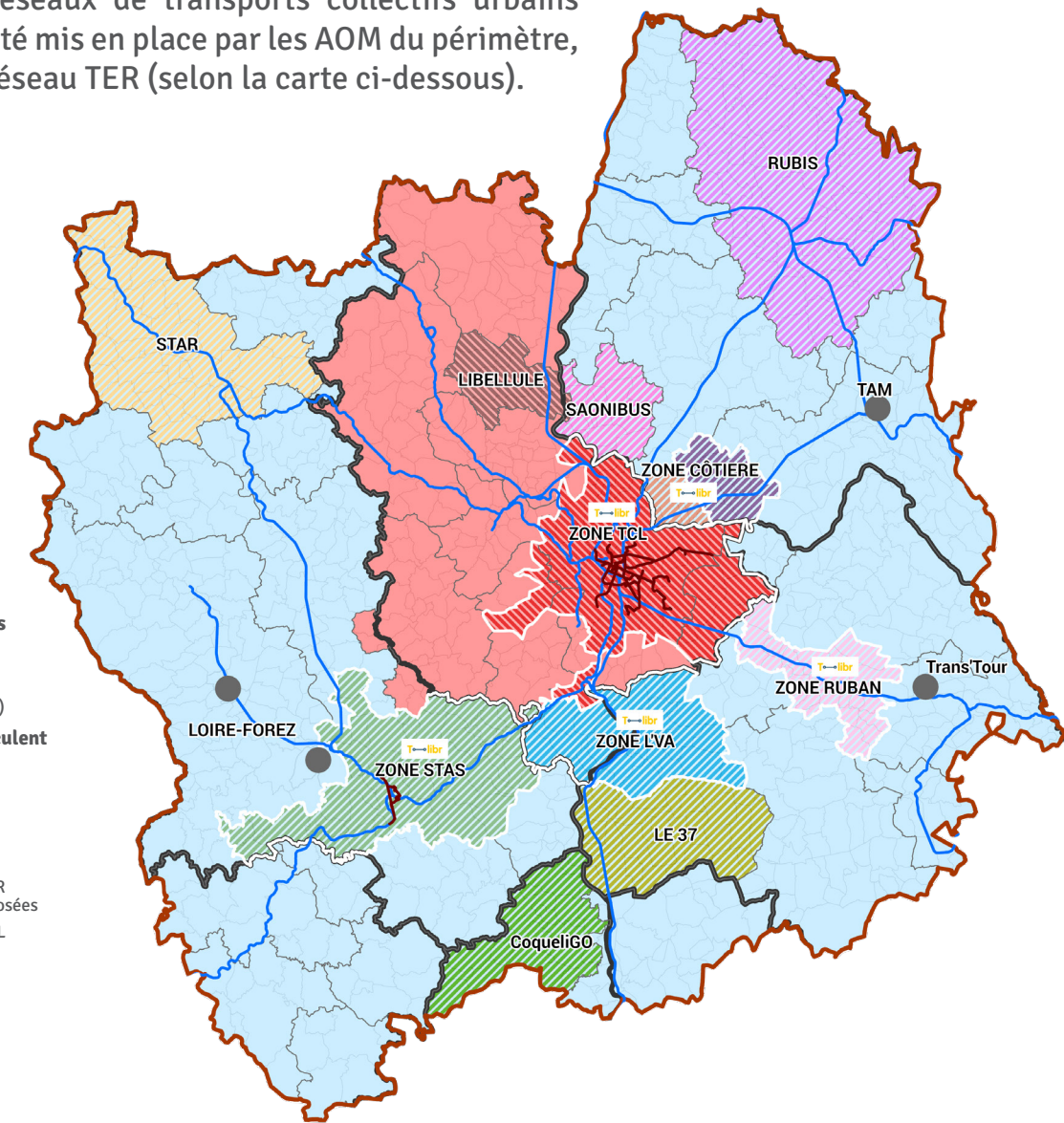
- Réseau TER ferré
- Cars Région interurbains
- Cars du Rhône (Sytral mobilités)

Zone de transport urbain où circulent également les cars interurbains

- Zone T-libre TCL
- Zone T-libre STAS
- Zone T-libre L'VA
- Zone T-libre RUBAN
- Zone T-libre CÔTIÈRE

Des tarifications combinées entre TER et un réseau urbain sont parfois proposées

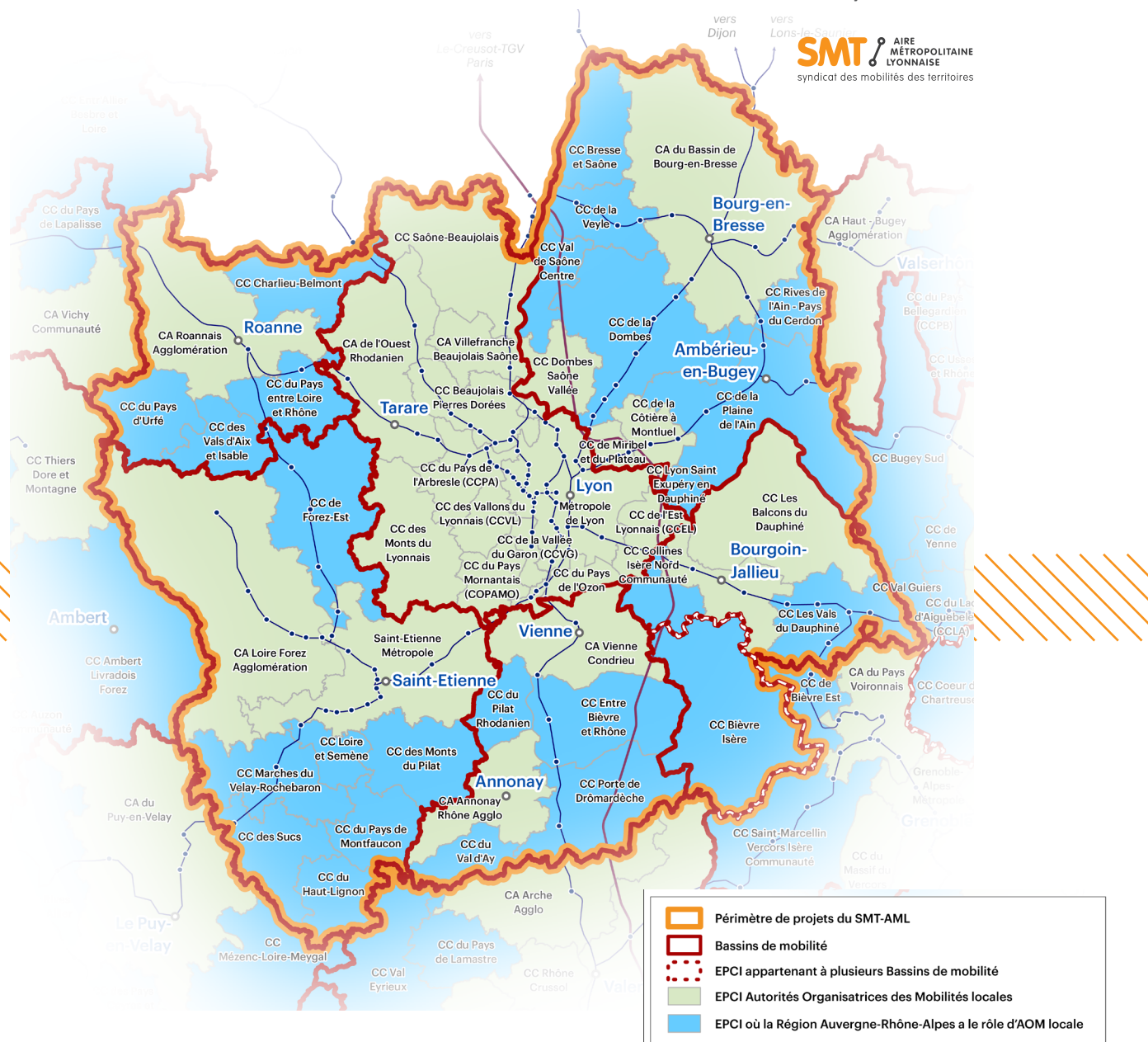
- Périmètre de projet du SMT-AML
- Contours des EPCI et de la Métropole de Lyon
- Contours des départements



/ T-Libr : le titre de transport multimodal développé par le SMT-AML au service de ses membres

180 000 voyages sont réalisés chaque jour en TER et 43% des usagers du TER sont abonnés en monomodal ou multimodal, parmi lesquels un tiers en multimodal T-libr.

Avec sa gamme de tarification multimodal T-libr, le SMT-AML propose une formule d'abonnements mensuels (plein tarif et moins de 26 ans), dont le principe est de disposer d'un tarif avantageux « tout en un » pour combiner les réseaux TER et urbains au sein de 5 zones. Le titre est aujourd'hui particulièrement adapté à des trajets quotidiens. Un plan interactif et un site dédié permet à l'utilisateur de savoir si son parcours quotidien peut bénéficier de l'offre T-libr (www.T-libr.fr). Une formule occasionnelle T-libr est en développement pour 2025.



/ Le SMT AML impliqué dans l'animation des bassins de mobilité.

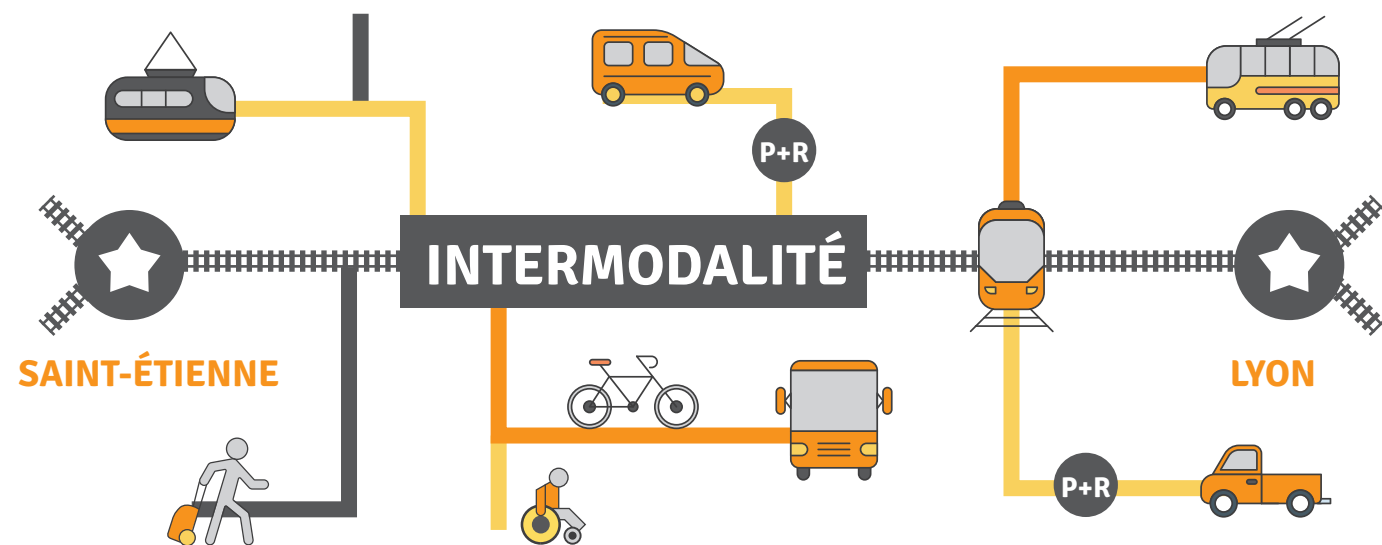
/ L'intermodalité au quotidien dans l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne

Pour 40% des gares de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne, la voiture est le mode d'accès utilisé en priorité, générant environ 50 000 voitures stationnées dans les parkings-relais. Dans 20% des gares, souvent les plus urbaines, la marche et le vélo sont utilisés en priorité par les usagers.

L'intermodalité s'organise à différentes échelles.

Chaque AOM travaille à faciliter les déplacements de ses habitants, étudiants ou salariés, au sein de son périmètre institutionnel et offre des combinaisons de plusieurs modes selon les besoins : transports collectifs, vélos à assistance électrique et stationnements vélo dans les gares, aménagement des parcours et accès pour la marche, création d'aires ou zones réservées de covoiturage, etc

À l'échelle plus large, les déplacements intermodaux sont confrontés à davantage de contraintes, intégrant plusieurs modes de transport sur des distances plus longues et entre des territoires plus éloignés. L'enjeu pour les usagers est de pouvoir être informé avant et pendant leurs déplacements, de simplifier leur accès aux pôles d'échanges et d'optimiser leurs correspondances, d'offrir des tarifs des services adaptés et de rendre ainsi les transports collectifs plus attractifs.



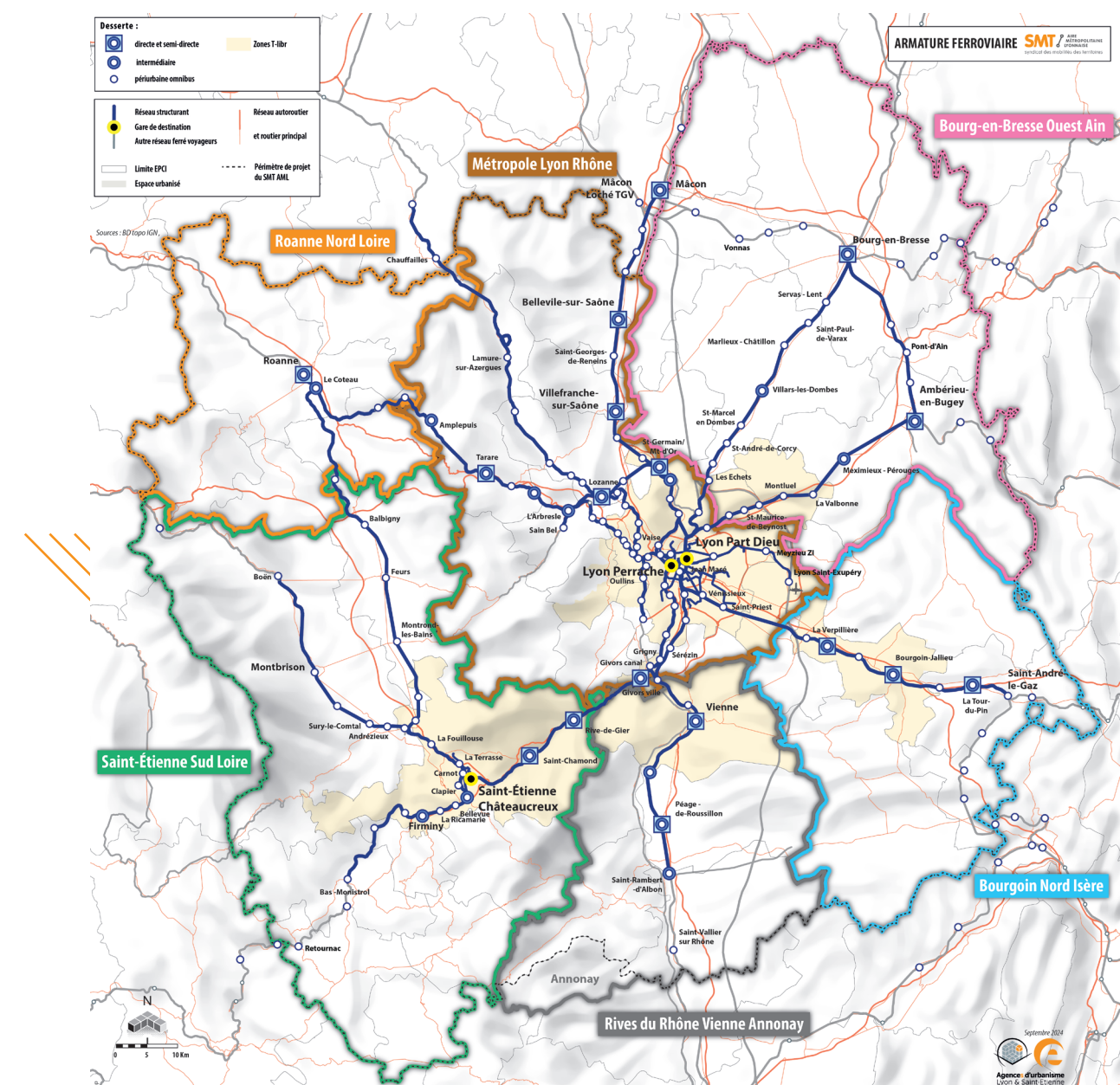
Le SMT a pour compétence d'organiser ces coopérations d'intermodalité entre AOM et de contribuer à répondre à ces objectifs. Dès 2018, il a élaboré un Plan d'Actions Intermodalité 2019-21, qui a permis de partager des diagnostics et enjeux de mobilités avec les acteurs locaux et de définir 75 actions partenariales d'intermodalité autour des corridors ferroviaires.

A.2

/ Six bassins de mobilité dans l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne

La Loi d'Orientation des Mobilités a confié aux Régions, chefs de file de l'organisation des mobilités et de l'intermodalité, la définition de bassins de mobilité, pour y coordonner des coopérations partenariales. Dans chaque bassin, des contrats opérationnels de mobilité seront établis entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), les Syndicats de Mobilité, SRU le cas échéant, les Départements, les gestionnaires de gares de voyageurs et pôles d'échanges multimodaux, et les Régions limitrophes au besoin.

Le périmètre du SMT-AML comporte six bassins de mobilité. Dans la continuité de son PAI, le SMT appuiera la Région pour animer des réunions fin 2024 et élaborer un contrat opérationnel de mobilités dans chaque bassin.



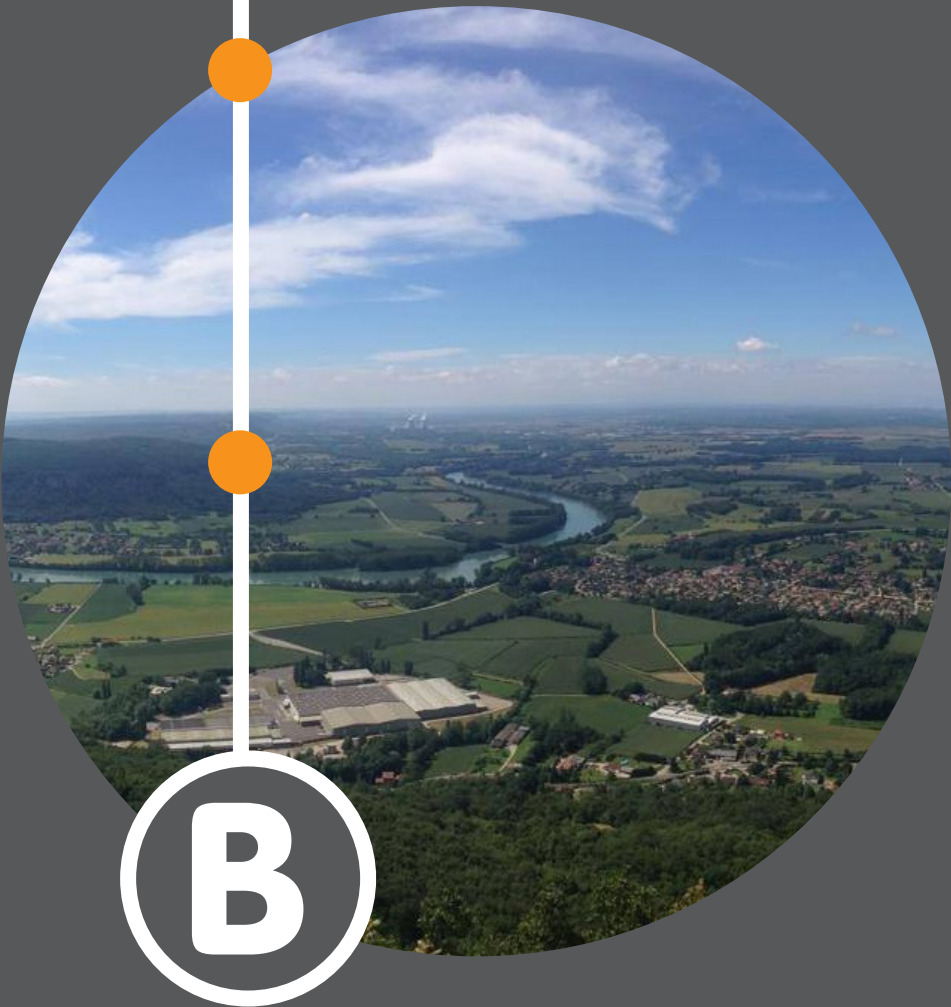
Les six bassins de mobilités du périmètre SMT-AML (source Région)

/ Le cahier de bassin : un recueil d'informations unique et partagé

Les cahiers de bassin produit par le SMT depuis 2019 et actualisés régulièrement sont des recueils d'informations de référence en matière d'intermodalités.

Ils proposent aux EPCI et AOM du périmètre du SMT, mais plus largement à l'ensemble de acteurs concernés par les mobilités, un support facile d'accès et structuré en plusieurs volets :

- Les caractéristiques générales du territoire dans le périmètre du bassin, son urbanisation résidentielle et économiques générant les mobilités, les grands volumes de déplacements domicile-travail,
- Une photographie unique de l'ensemble des réseaux de transports (routiers et ferroviaires), les services qui y sont offerts (covoiturage, desserte ferroviaire) et leur fréquentation (trafic routier, voyages en gares, ancrage territorial des montées et des descentes en gares).
- Le maillage complet des pôles d'échanges multimodaux dans le bassin
- Une analyse de l'intermodalité dans une sélection de 67 gares et pôles d'échanges multimodaux, avec pour chacun, une vision de son insertion territoriale et un tableau de bord de l'offre de mobilités disponibles et des usages.



/ Le bassin

AIN OUEST – BOURG-EN-BRESSE

- B.1 — Caractéristiques du territoire — P. 12 > 17
- B.2 — Diagnostic d'intermodalité — P. 18 > 24
- B.3 — Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement — P. 26 > 31

/ Caractéristiques du territoire

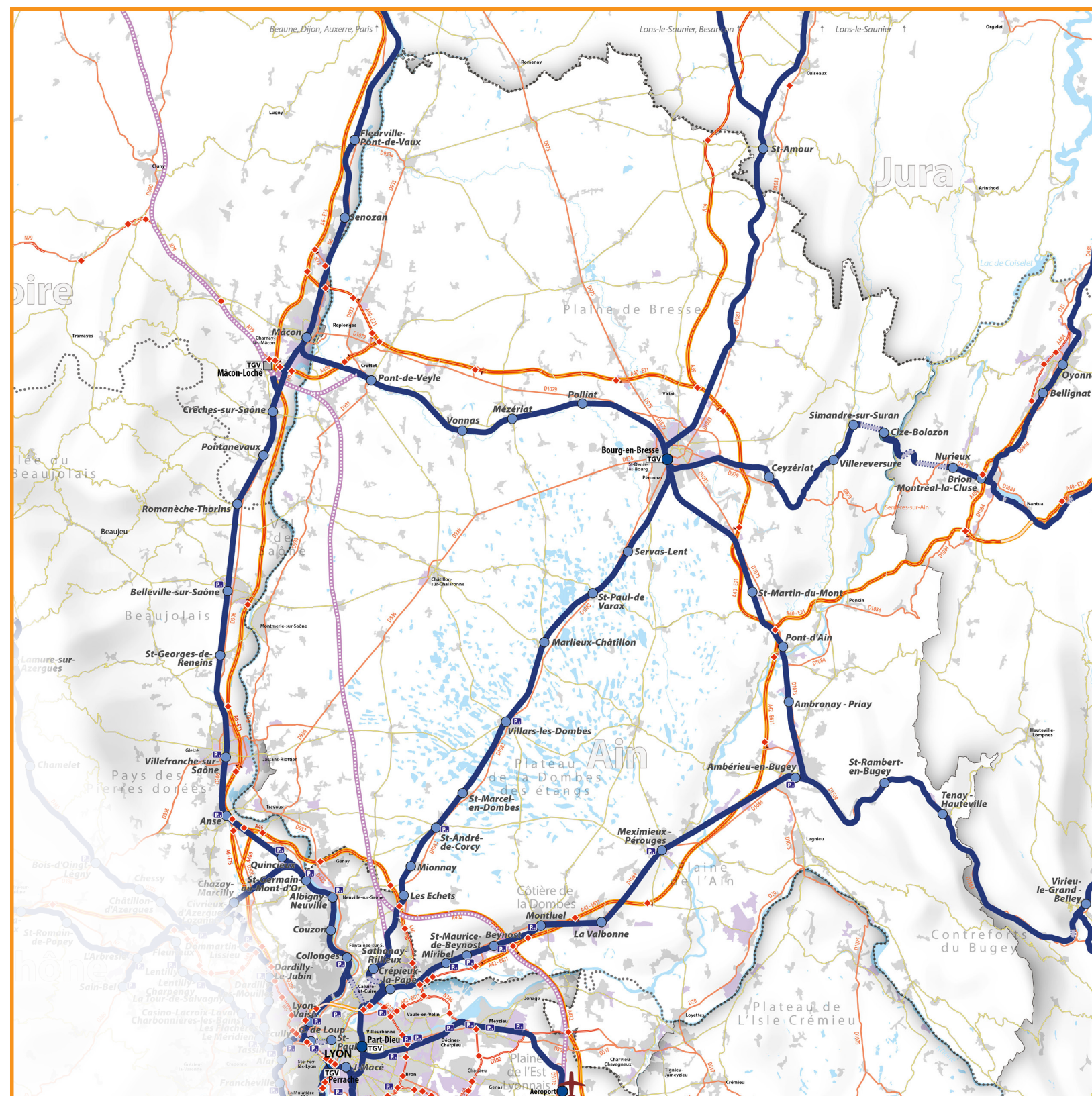
AIN OUEST / BOURG-EN-BRESSE
B.1

● Un territoire composé de deux lignes ferroviaires.

Le bassin Ain Ouest Bourg-en-Bresse, peuplé de 456 000 habitants, est structuré par l'agglomération bressane et son réseau d'infrastructures routières et ferroviaire en étoile autour de Bourg-en-Bresse et Ambérieu-en-Bugey.

Le bassin est bordé par les agglomérations du Val de Saône en limite départementale ouest, au sud par la Côtière et la plaine de l'Ain

Le bassin est caractérisé avec la présence de zones économiques importantes comme le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain et la centrale électrique du Bugey en limite sud du bassin.


Périmètre

..... Départements

Infrastructures et équipements

Voies ferrées en dessertes voyageurs

Ligne Grande Vitesse (TGV)

Gares TGV

Gares TER

Autoroutes et axes routiers majeurs

Section payante

Voies rapide

Routes principales

Routes secondaires

Péages

Parcs relais (plus de 50 places de stationnement)

Echangeurs

Aéroports

Occupation du sol

Zones bâties à prédominance d'habitat

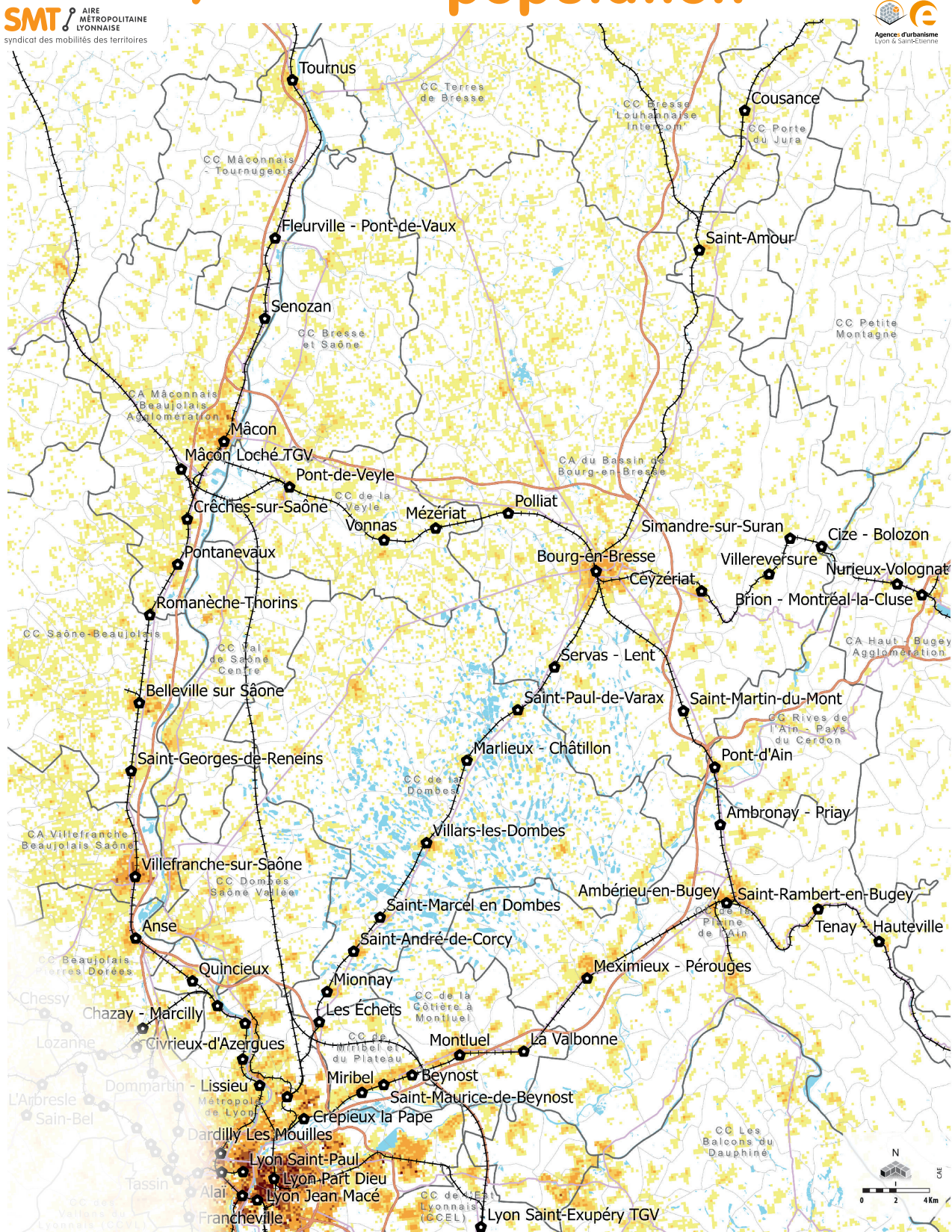
Principales zones d'activités ou commerciales

Sources :
CORINE Land Cover 2018 ; BD ALTI ; BD CARTO ;
BD CARTRHAGE ; INSEE RP 2020 ; données Agences d'urbanisme.

SMT AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

 Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

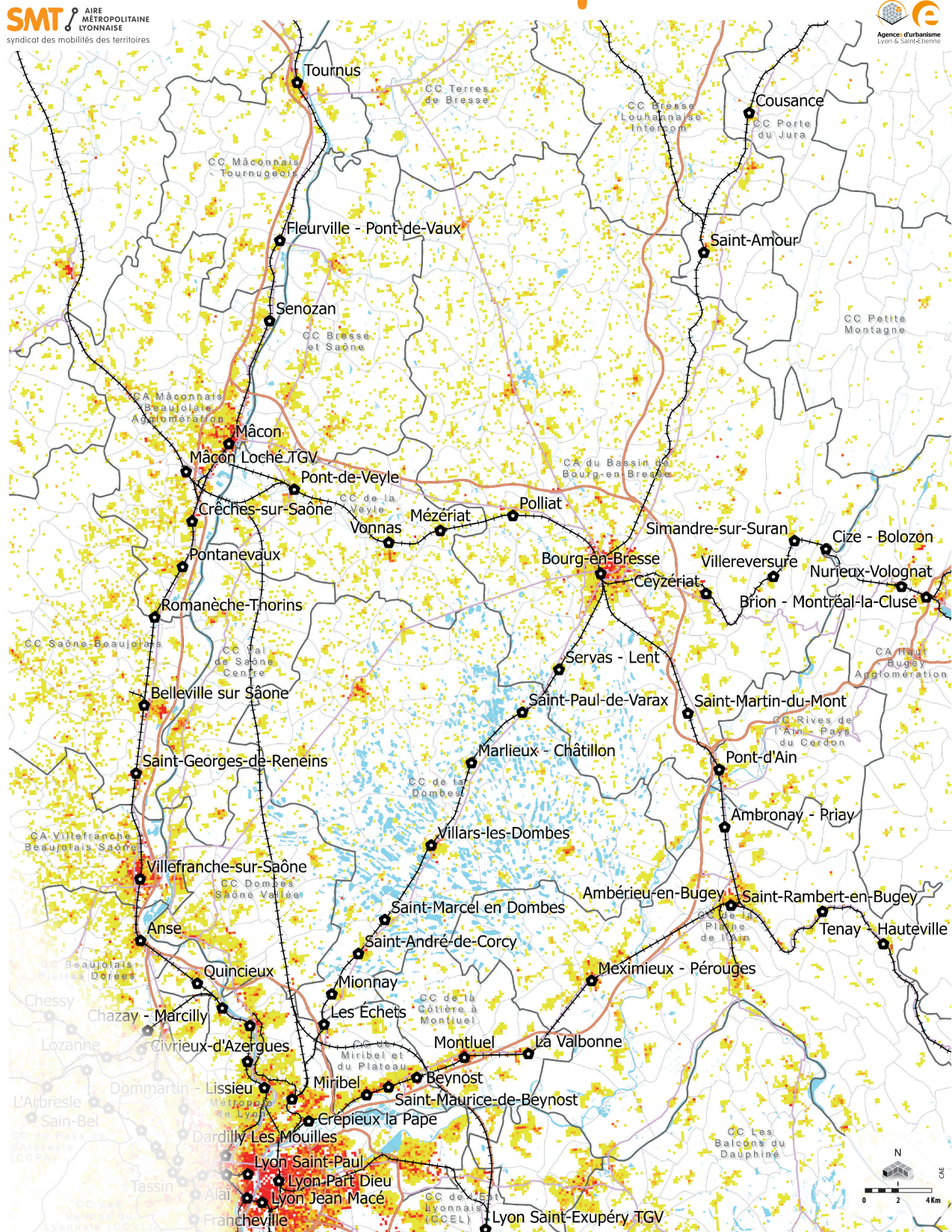
/ Densité de population



Population par carreau de 200m (Source : Filosofi)



/ Densité d'emploi



Emplois par carreau de 200m (Source : Sirene 2024)



/ Analyse

AIN OUEST / BOURG-EN-BRESSE

● Densité de population

L'urbanisation résidentielle dans ce bassin dessine des polarités urbaines, pour beaucoup structurées en chapelets sur les axes et gares ferroviaires, souvent doublés d'axes routiers parallèles.

La Côtière est un corridor dense et continu, la plaine de l'Ain, la Dombes et le val de Saône sont urbanisés en chapelet davantage discontinu. Quelques polarités comme Chatillon sur Chalaronne ne bénéficient pas d'une armature ferroviaire.

Ailleurs, l'urbanisation est très diffuse, avec une configuration en plaines jusqu'au Bugey, et une haute qualité paysagère globale.

● Densité d'emploi

Les emplois sont soit concentrés sur les mêmes polarités résidentielles, sur les franges de l'agglomération lyonnaise, soit sur des zones d'emplois importantes comme le PIPA au sud de la Plaine de l'Ain, éloigné des axes ferroviaire voyageurs ou la centrale du Bugey en développement. L'agglomération de Bourg-en-Bresse a plus de 45 000 emplois avec un bassin qui concerne la Bresse et la Dombes.

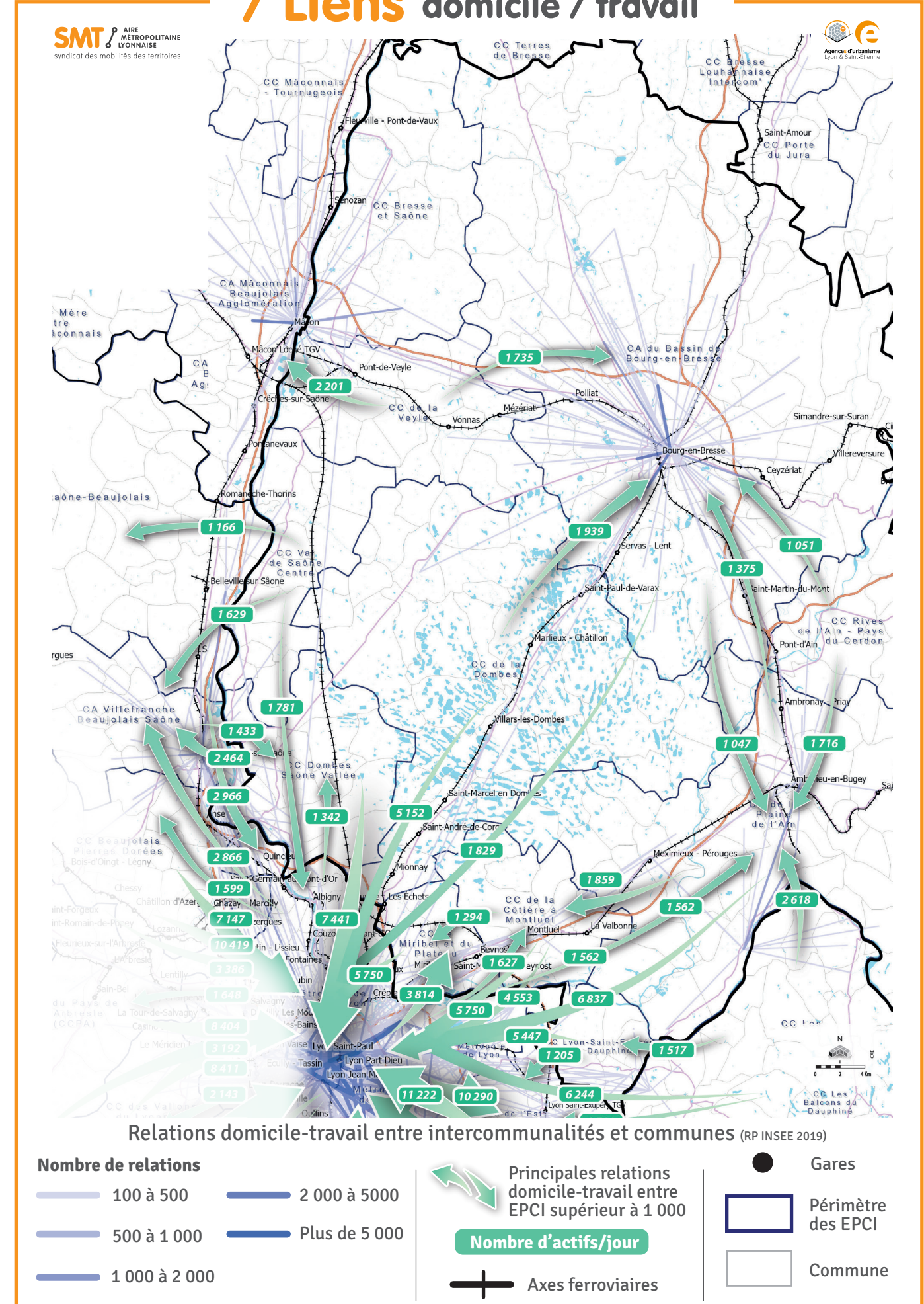
● Trajets domicile/travail

Les actifs résidant la Côtière et la plaine de l'Ain sont fortement tournés vers les emplois locaux et ceux de l'agglomération lyonnaise.

Les emplois de ces territoires, comme le PIPA, sont aussi attractifs pour des actifs lyonnais ou habitant l'Ain, et même du nord-Isère au sud du Rhône.

Les emplois de l'agglomération de Bourg-en-Bresse attirent en étoile, dans un rayon qui peut dépasser 20 kilomètres.

/ Liens domicile / travail



AIN OUEST / BOURG-EN-BRESSE

/ Diagnostic

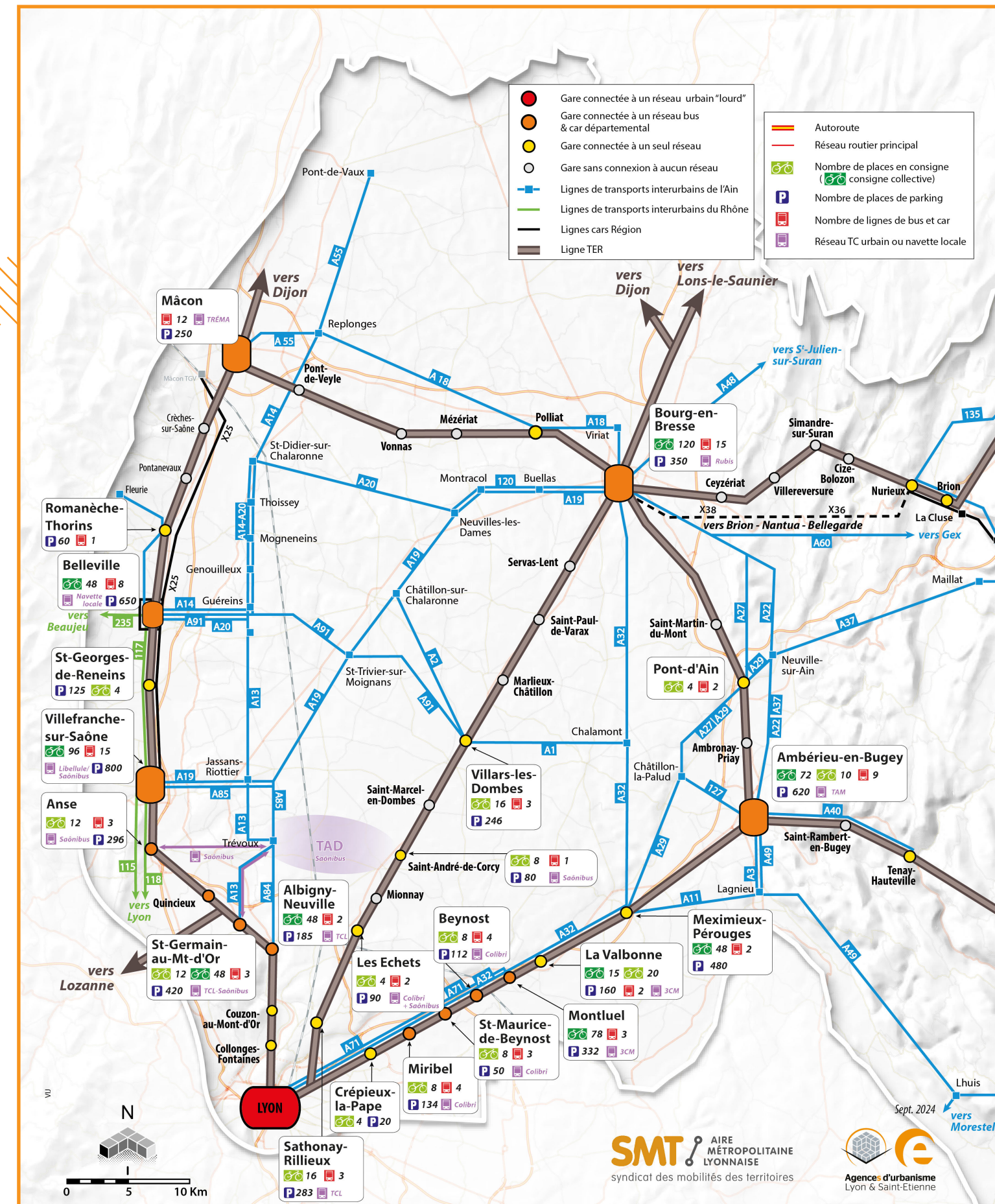
Desserte en transports, services de mobilités, et fréquentations

B.2

/ Offres principales

carte de transport et d'intermodalité

Cette carte est unique à cette échelle : elle rassemble sur un même support la vision globale de la desserte du bassin en matière de transports interurbains, urbains et des services de mobilités en gares.

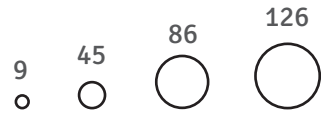


/ Desserte ferroviaire



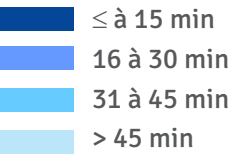
- Réseau structurant
- Gare de destination
- Autre réseau ferré voyageurs
- Réseau autoroutier et routier principal
- Desserte cars
- X05/06/07 ≤ 15 mn
- Limite EPCI
- Espace urbanisé

Nombre de trains par jour de semaine (deux sens)

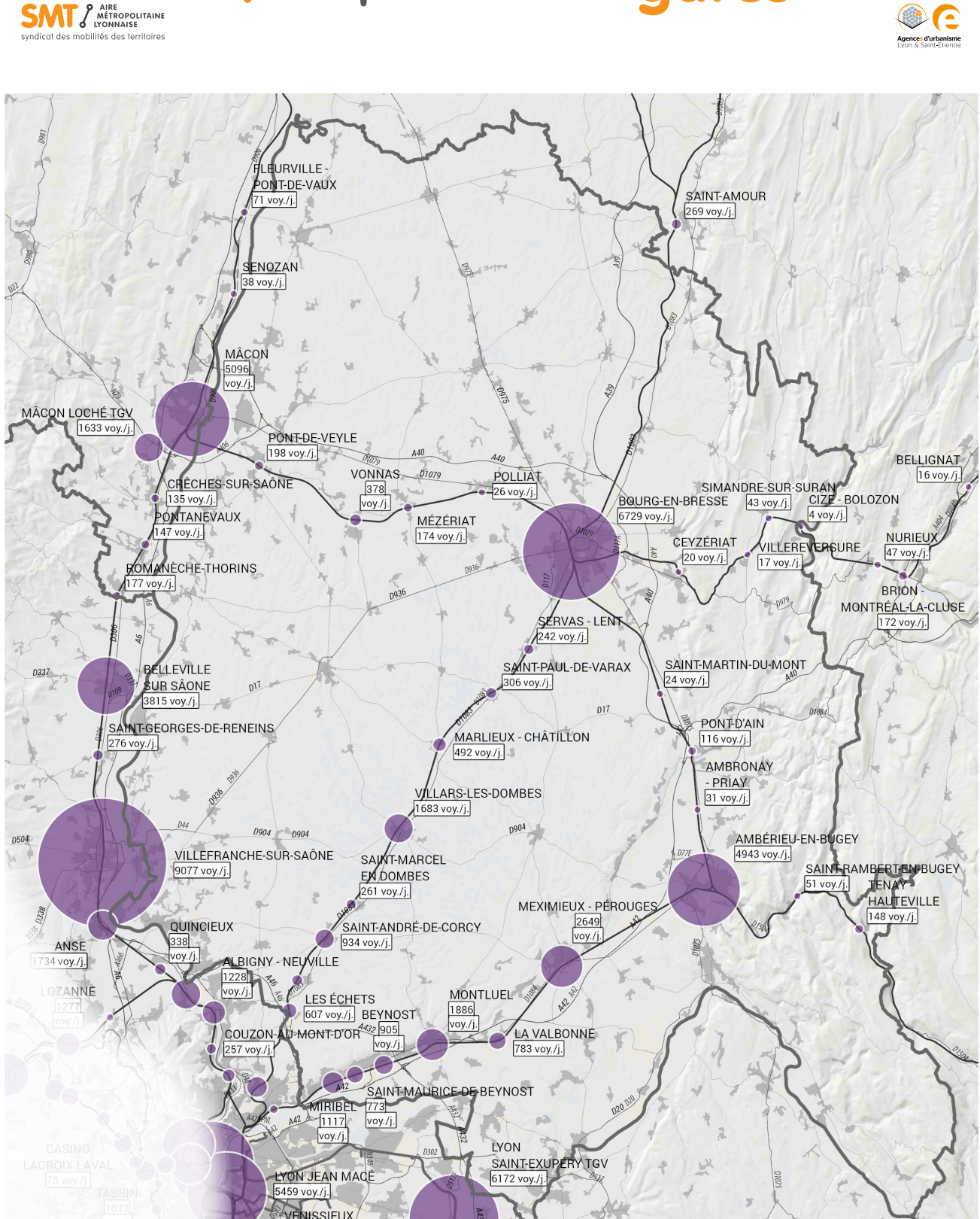


Gare sur 2 axes ferroviaires
L : direction Lyon
StE : directions Saint-Étienne

Fréquence en heure de pointe du matin toute dessertes cumulées vers Lyon



/ Fréquentation des gares

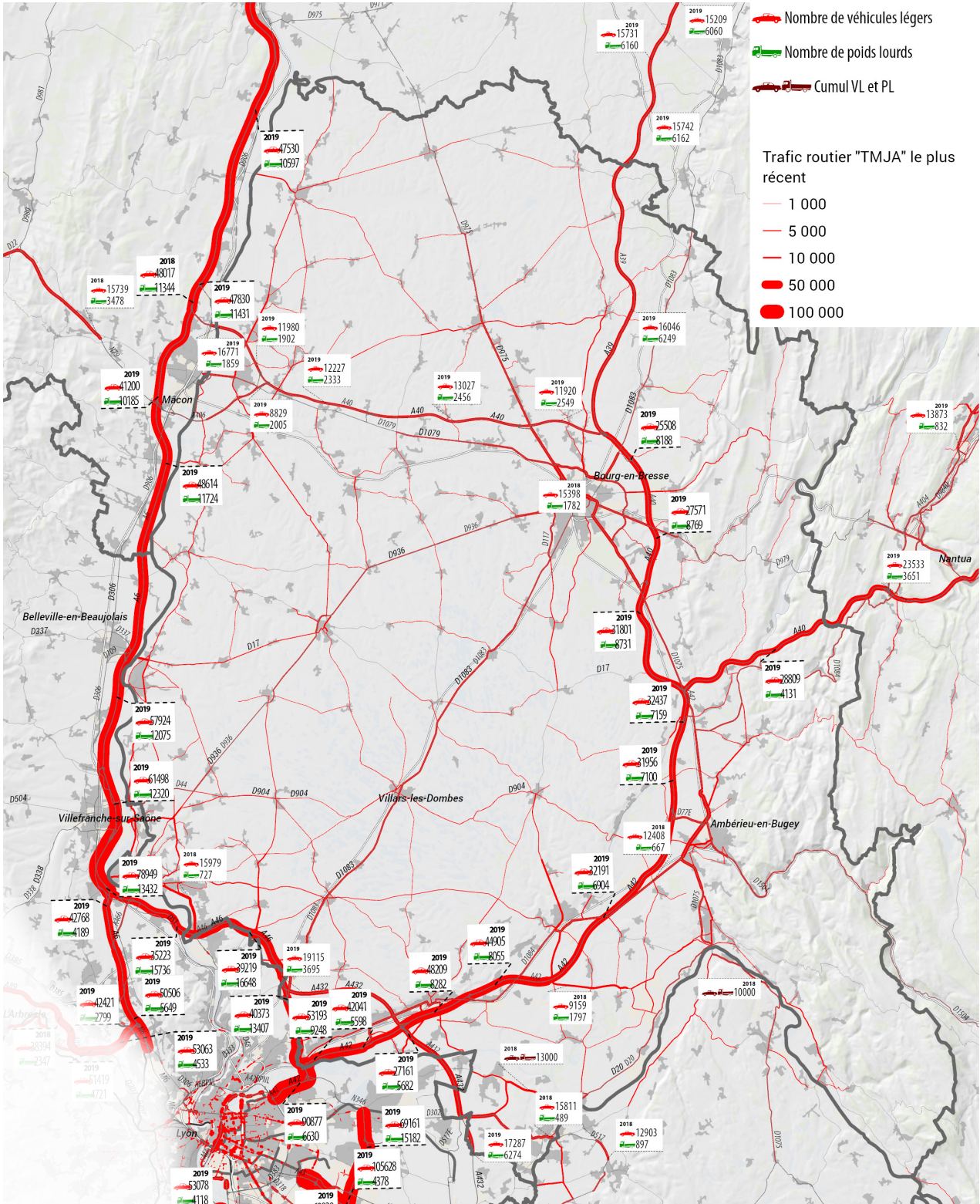


Nombre de voyages par jour par gare (montées + descentes)

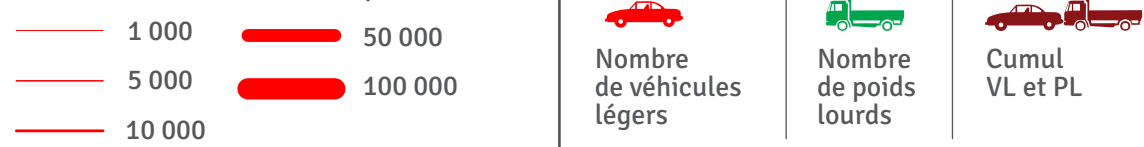
Trafic routier

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

Agence d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne



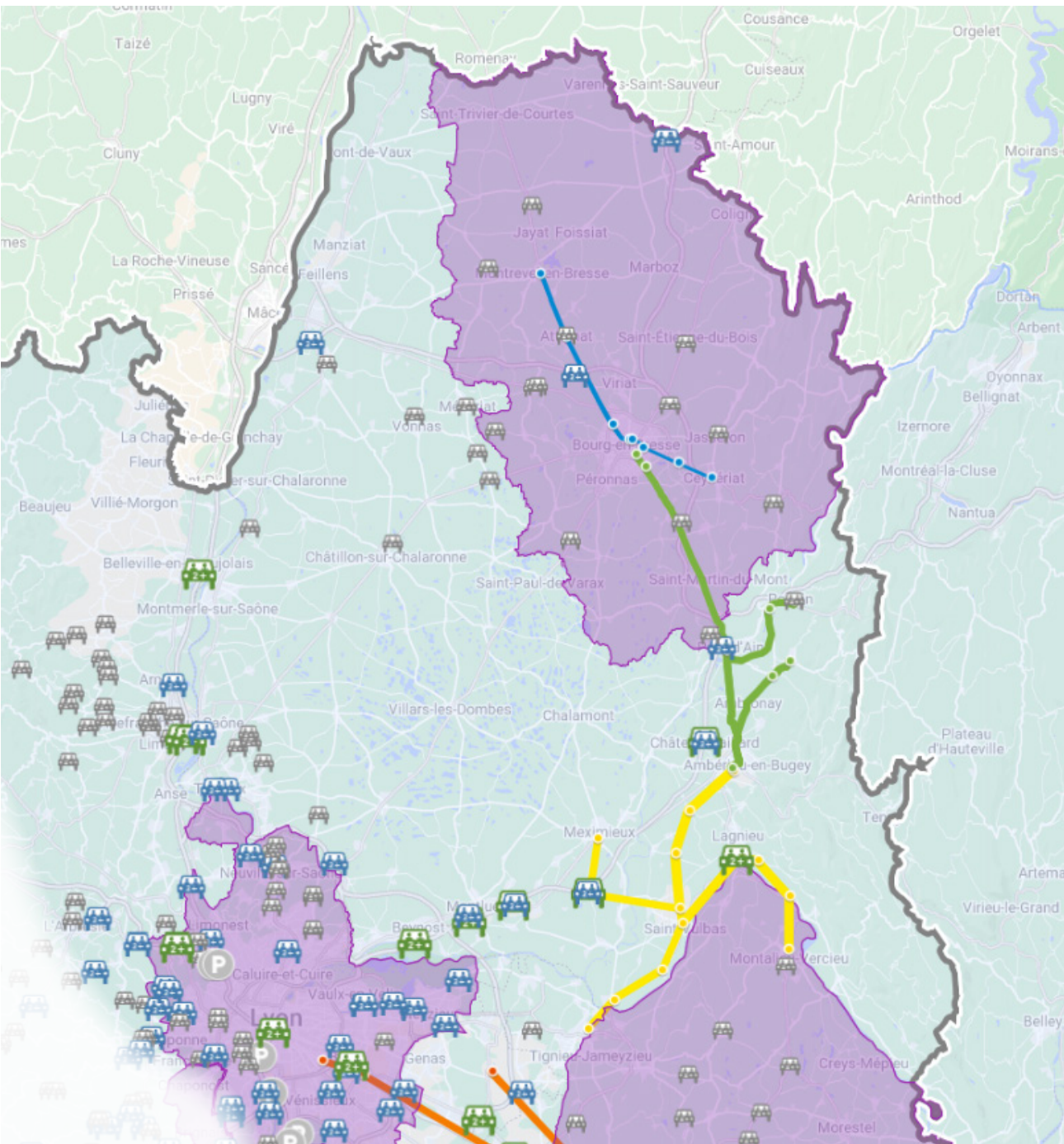
Trafic routier « TMJA » le plus récent



Sources : observatoire des déplacements - epures, BD Topo (IGN), Open data ministère de la transition écologique et solidaire, Open data CD01 et d38, Open data Métropole de Lyon, CD 69 - Mars 2020

Aires et services de covoiturage

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires



Aménagement covoiturage

- Aire de proximité
- Aire intermédiaire
- Aire structurante
- Point de prise/dépose rapide

Services covoiturage en ligne

- Lignes Lane (MDL – CAPI)
- Lignes Covoit'ici (CCPA)
- Lignes Covoit'Go (CA3B)
- Lignes Illicov (CCRAPC)

- Territoire avec une incitation financière via une plateforme de covoiturage anticipé
- Zone présence service MOV'ICI
- Périmètre projet du SMT AML

Sources : CLC2018, IGN BDTopo, SNCF opendata 2022

/ Analyse

AIN OUEST / BOURG-EN-BRESSE

● Desserte ferroviaire

La plupart des gares du bassin sont desservies à la demi-heure en période de pointe du matin (7h-9h) vers Lyon (et le soir depuis Lyon).

La gare d'Ambérieu-en-Bugey bénéficie d'une meilleure fréquence et d'un temps d'accès à Lyon attractif (23min), grâce à une desserte inter-villes supplémentaire.

Le bassin profite aussi de certaines gares du Val de Saône situé en frange ouest.

● Fréquentation du réseau ferroviaire

Les gares de Bourg-en-Bresse et d'Ambérieu-en-Bugey sont les plus fréquentées avec respectivement 6 800 et 5 000 voyages par jour.

● Trafic routier

Le trafic routier est important sur les axes de transit autoroutier, mais aussi sur des routes départementales. Certaines d'entre-elles supportent du trafic dans les traversées de bourgs.

● Covoiturage

Le bassin bénéficie d'un nombre significatif de services de covoiturage, notamment sous forme de lignes. Ces dernières diffèrent dans leur fonctionnement et leur exploitation et sont globalement indépendantes les unes des autres.

Les aménagements de covoiturage de ce territoire correspondent à une dizaine d'aires de covoiturage structurantes et une cinquantaine d'aires intermédiaires ou de proximité de taille plus réduite, ainsi que d'un P+R dédié aux covoitureurs à la gare d'Ambérieu-en-Bugey. Les aires de covoiturage les plus capacitaires sont situées le long des axes autoroutiers.

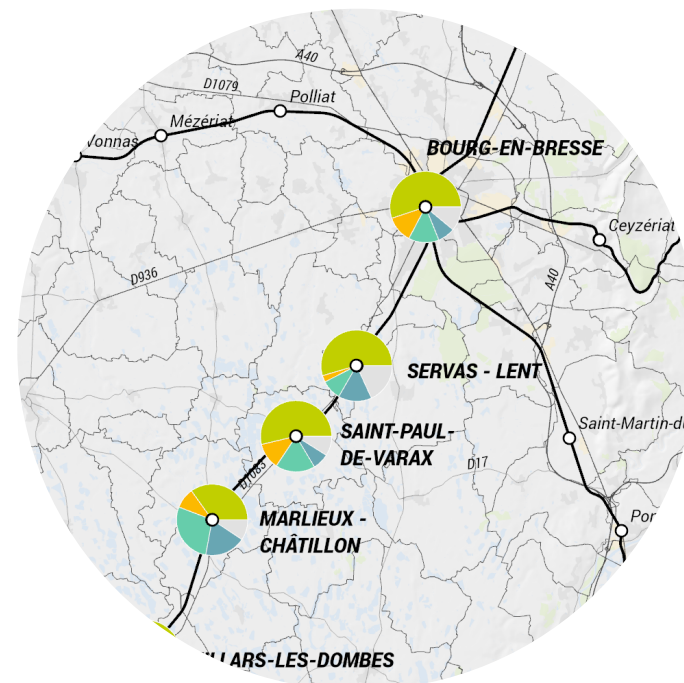
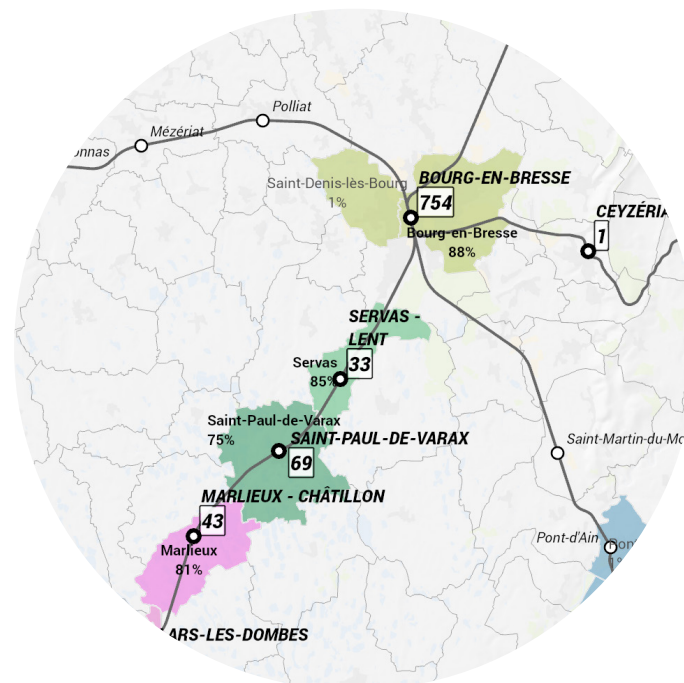
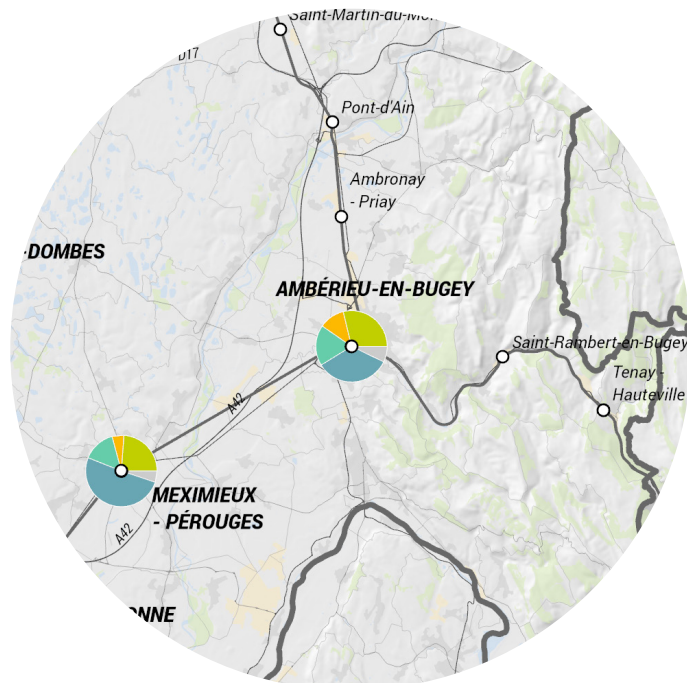
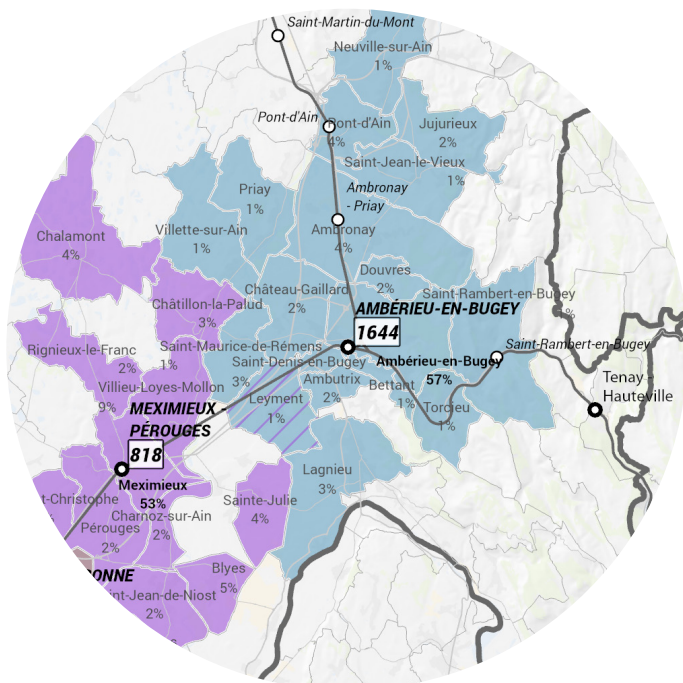


/ Analyse territoriale de l'aire d'influence des gares

AIN OUEST / BOURG-EN-BRESSE

B.3

et des modes
de déplacements
pour accéder en gare



/ Attractivité des gares selon la commune de résidence

En comparaison avec les résultats 2019, on constate que les aires de chalandises d'Ambérieu en Bugey, de Bourg en Bresse, de Meximieux et Villars les Dombes restent les 4 plus importantes du bassin. Elles montrent l'importance des rabattements privilégiés en direction de Lyon sur de larges périmètres.

L'aire de chalandise d'Ambérieu est extrêmement vaste, avec 25 communes. D'autres gares, plus proches de Lyon, ont un rayonnement plus limité ce qu'explique en partie la proximité des gares de ce secteur.

P. 28

/ Modes de déplacements utilisés entre domicile et gares

La décomposition des parts modales montre l'importance des rabattements en voiture pour les gares de Meximieux et Ambérieu en Bugey. Bien que ces dernières soient urbaines, les modes actifs sont assez limités.

Plus du quart des rabattements est fait en modes actifs, et le rabattement en TC est non négligeable sur la Côtère.

P. 29

/ Attractivité des gares selon la commune de destination travail ou étude

En descente de train, pour des trajets menant au lieu de travail ou d'étude, on observe que les destinations finales sont proches des gares, éventuellement sur les communes contigües.

La tendance en volume peut être significative, et démontre la multipolarisation du territoire.

P. 30

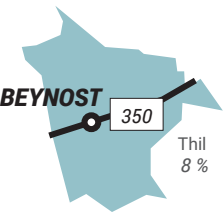
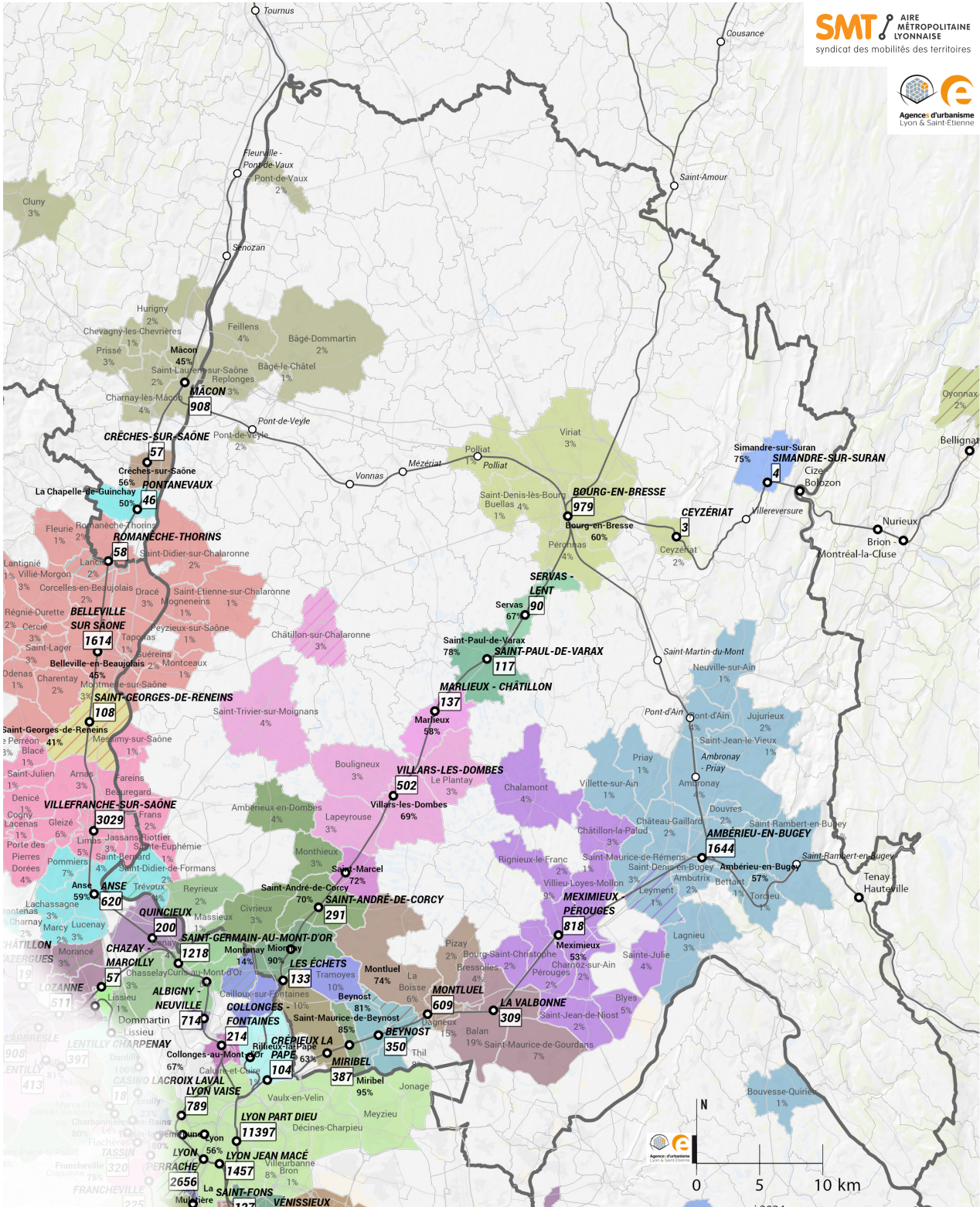
/ Modes de déplacements utilisés entre gares et lieux de travail

On observe que l'usage du TER pour aller travailler ou étudier est lié à la proximité géographique entre la gare de descente et la destination finale, parcourable à pied ou à vélo.

La part des transports en commun se maintient entre 8 et 12 % pour les communes à proximité de la Métropole de Lyon.

P. 31

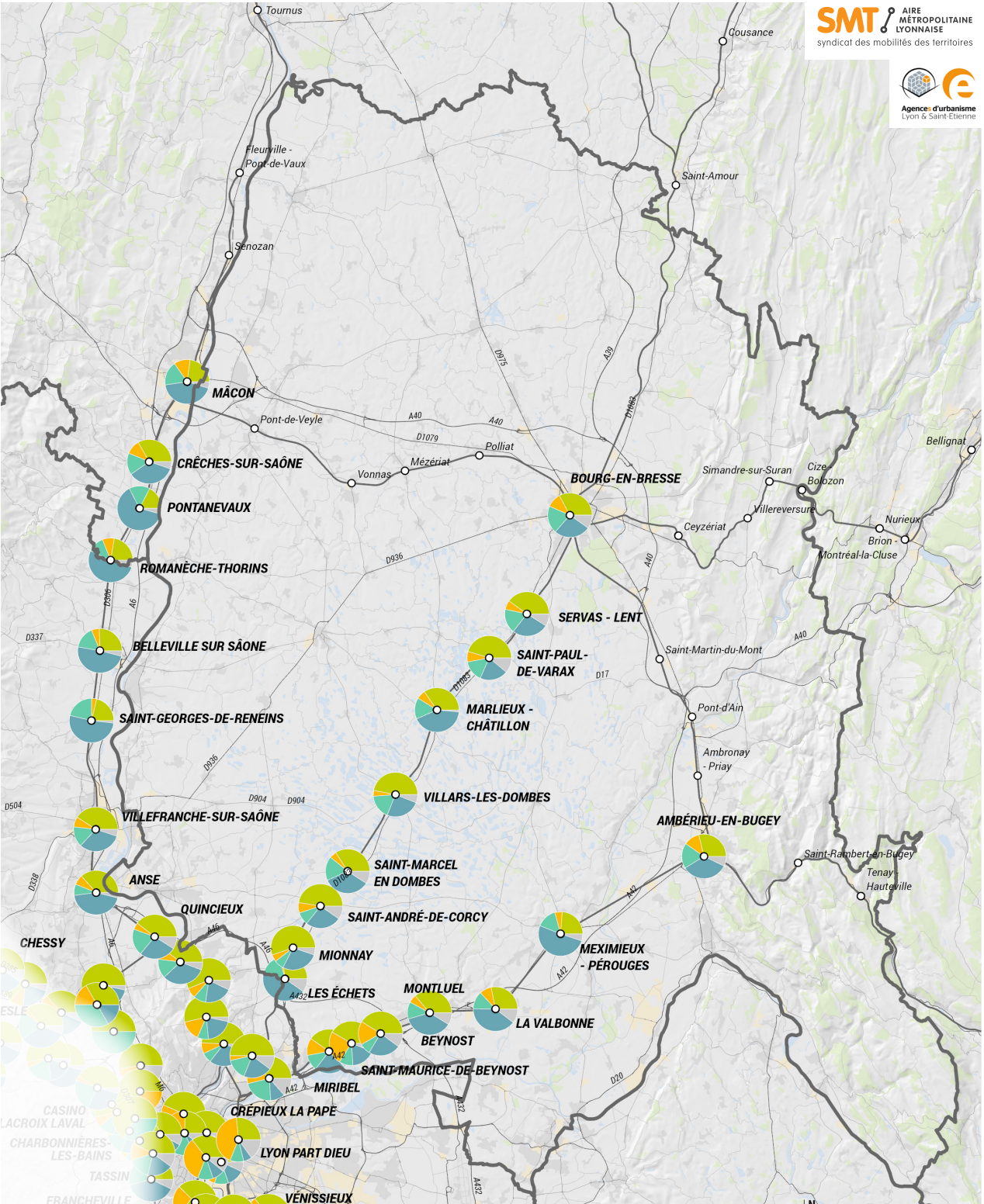
/ Attractivité des gares du bassin selon la commune de résidence



Ensemble des communes de résidence des usagers de la gare (avec chacune au moins 10 voyages par jour)			
BEYNOST		Thil	commune de résidence
	Gare concernée		
350	nombre de voyages enquêtés	8 %	part des usagers de la gare

Sources : enquêtes origine/destination 2022 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement réseau A2 - 2023

/ Modes de déplacements utilisés entre domicile et gares



Mode de rabattement en gares depuis le domicile

pour faciliter la lecture les cercles ne sont pas proportionnels aux volumes de voyages enquêtés

Modes actifs

Transports collectifs

Voiture passager (déposé ou en covoiturage)

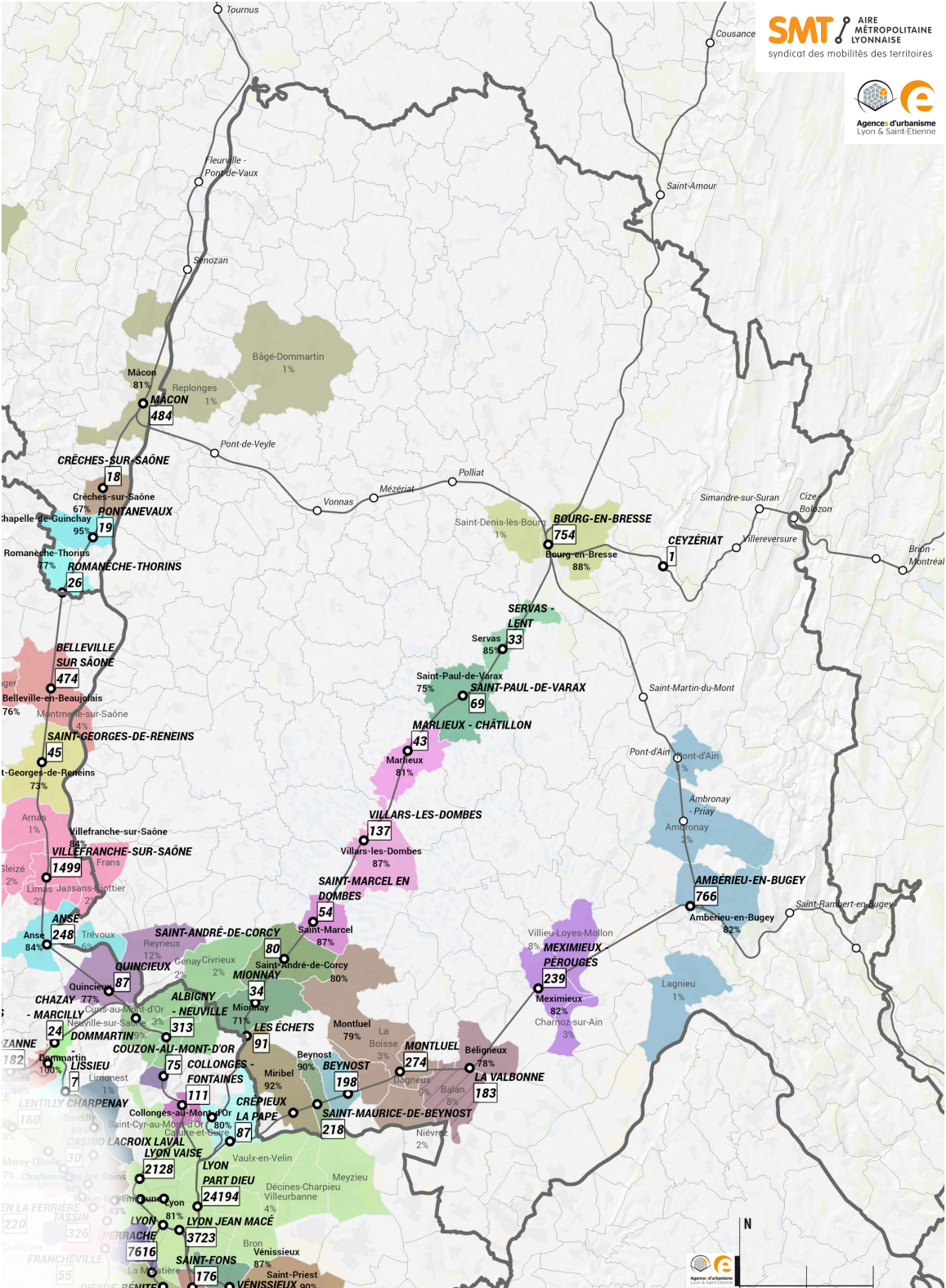
Voiture conducteur

Autres

Sources : enquêtes origine/destination 2022 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement réseau A2 - 2023

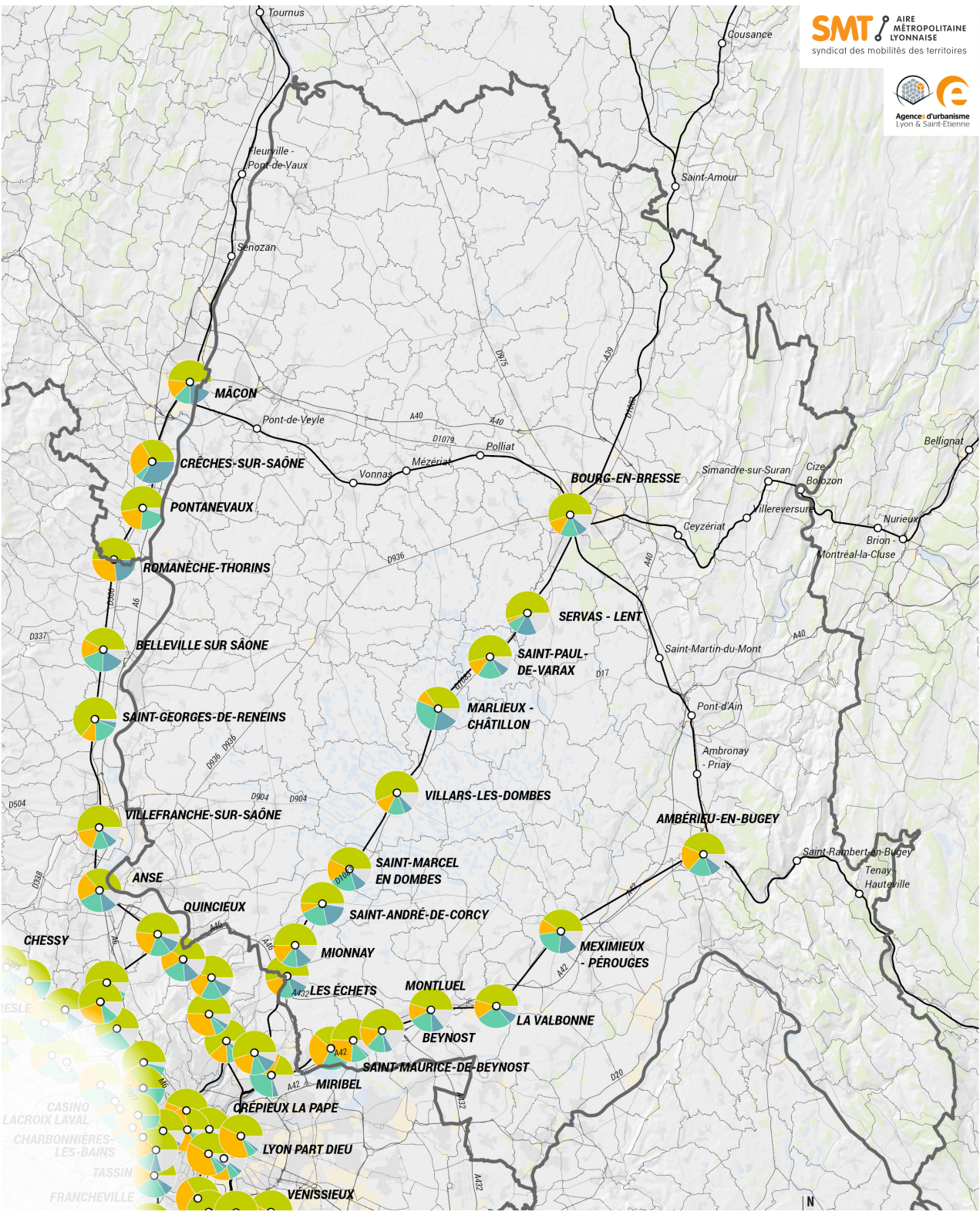
/ Attractivité des gares du bassin selon la commune de destination travail ou étude

/ Modes de déplacements utilisés entre gares et lieux de travail



Ensemble des communes de destination des usagers de la gare pour motif travail ou études.

VILLARS-LES-DOBES	Gare concernée	Villars-les-Dombes	commune de destination travail/étude
137	nombre de voyage enquêtés	87 %	part des usagers de la gare



Mode de diffusion depuis les gares vers lieu de travail

pour faciliter la lecture les cercles ne sont pas proportionnels aux volumes de voyages enquêtés

- Modes actifs
- Transports collectifs
- Voiture passager (déposé ou en covoiturage)
- Voiture conducteur
- Autres

Sources : enquêtes origine/destination 2022 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement réseau A2 - 2023

Sources : enquêtes origine/destination 2022 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement réseau A2 - 2023



Les Gares

AIN OUEST - BOURG-EN-BRESSE

Albigny-Neuville

P. 34 > 37

Ambérieu-en-Bugey

P. 38 > 41

Anse

P. 42 > 45

Belleville-sur-Saône

P. 46 > 49

Beynost

P. 50 > 53

Bourg-en-Bresse

P. 54 > 57

Les Échets (Miribel)

P. 58 > 61

Mâcon-Ville

P. 62 > 65

Méximieux-Pérouges

P. 66 > 69

Miribel

P. 70 > 73

Montluel

P. 74 > 77

Saint-Georges-de-Reneins

P. 78 > 81

Saint-Germain-au-Mont-d'Or

P. 82 > 85

Sathonay-Rillieux

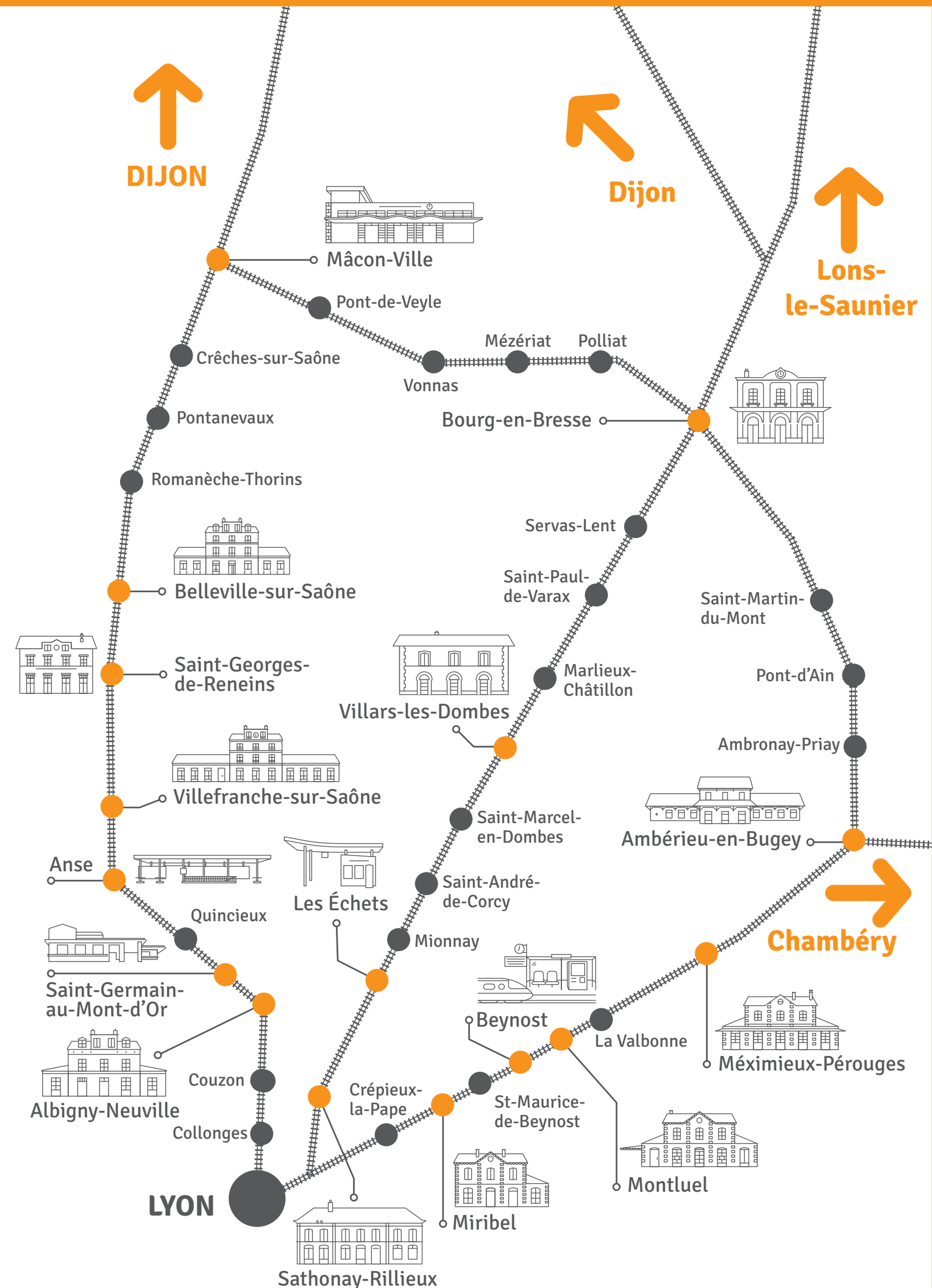
P. 86 > 89

Villars-les-Dombes

P. 90 > 93

Villefranche-sur-Saône

P. 94 > 97

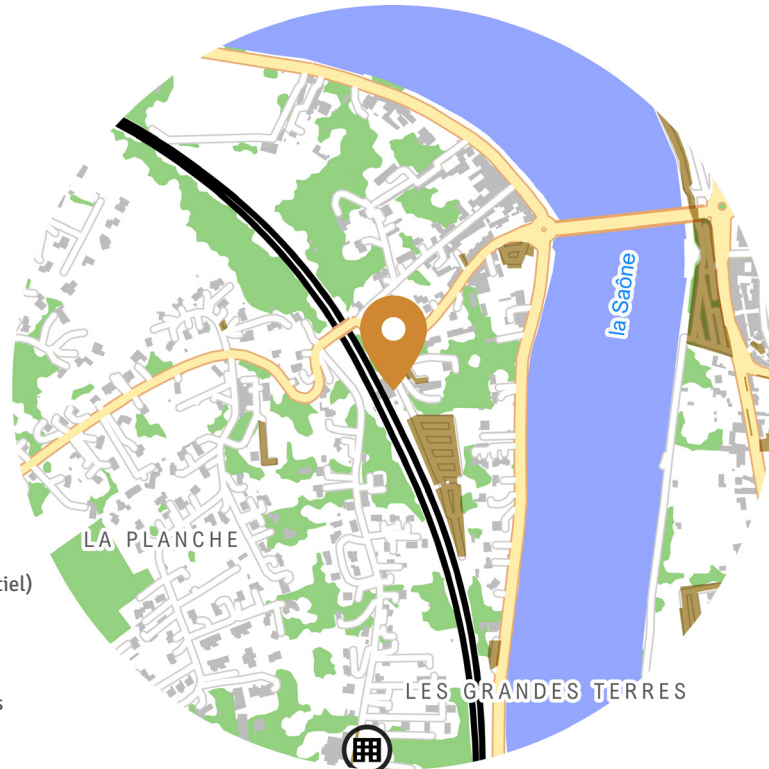


Gare de

ALBIGNY-NEUVILLE

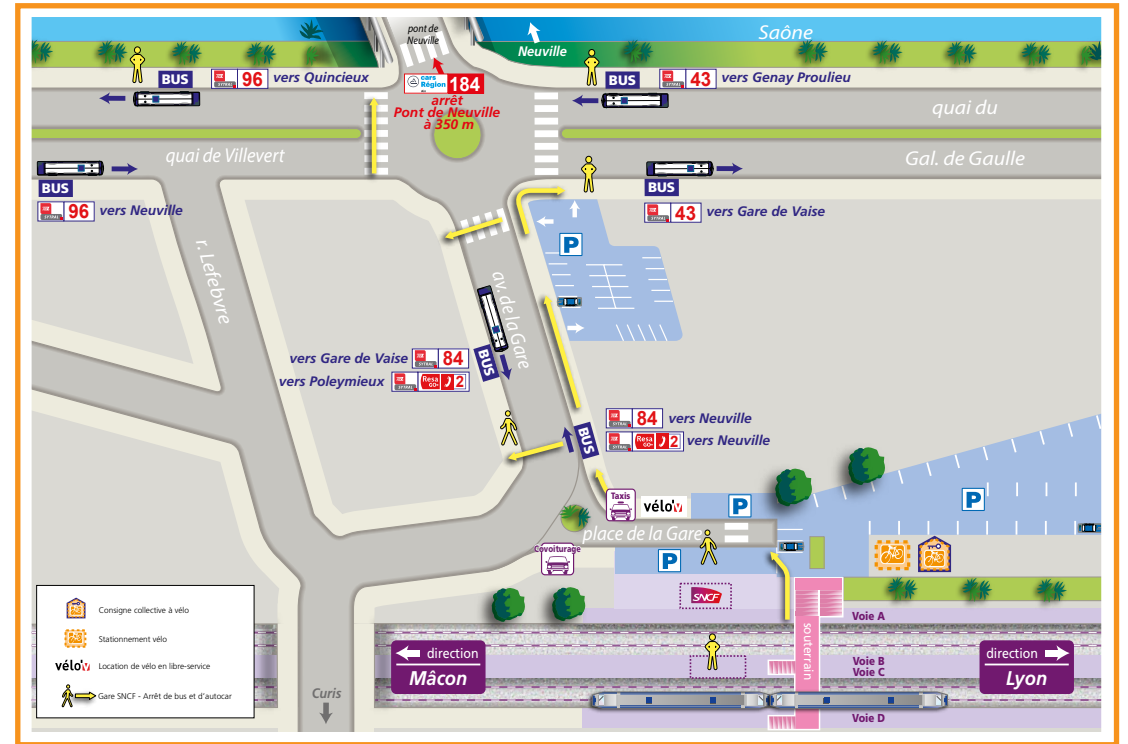
→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m



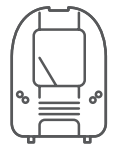
/ Pôle de Rabattement

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

81

train par jour
en 2022
(deux sens confondus)



1321
voyages par jour*
en 2023

* Source Opendata
SNCF 2023,
Base 270 jours/an
Montées + descentes

USAGES*



VPC
20 %



VPP
9 %



TC
7 %



Actifs
56 %

* Usages en modes
de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS



48

places en consignes

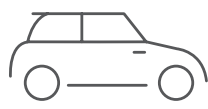
Libre service :
Vélo'v

ACCESSIBILITÉ

Aménagement
SDA Ad'AP
prioritaire
2022-2024

STATIONNEMENT

P+R



186

places disponibles



COVOITURAGE

BUS / CAR*

3 Lignes TCL

1 TAD Résago



*Nombre de lignes
de transports en commun



Qualité intermodalité TC-Train
FAIBLE

T-libr

Correspondances Horaires :

TCL	Poleymieux > Neuville	R2	10 min	19 min
	Gare de Vaise > Neuville	84		

Heure de départ du TER Albigny-Neuville	6h57	7h20	7h27	7h38
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-
Lyon Part-Dieu	-	7h35	-	-
Lyon Vaise	7h09	-	7h39	7h52
Lyon Perrache	7h16	7h48	7h46	8h08
Lyon Jean Macé	7h23	-	-	-

LÉGENDE

✕ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019



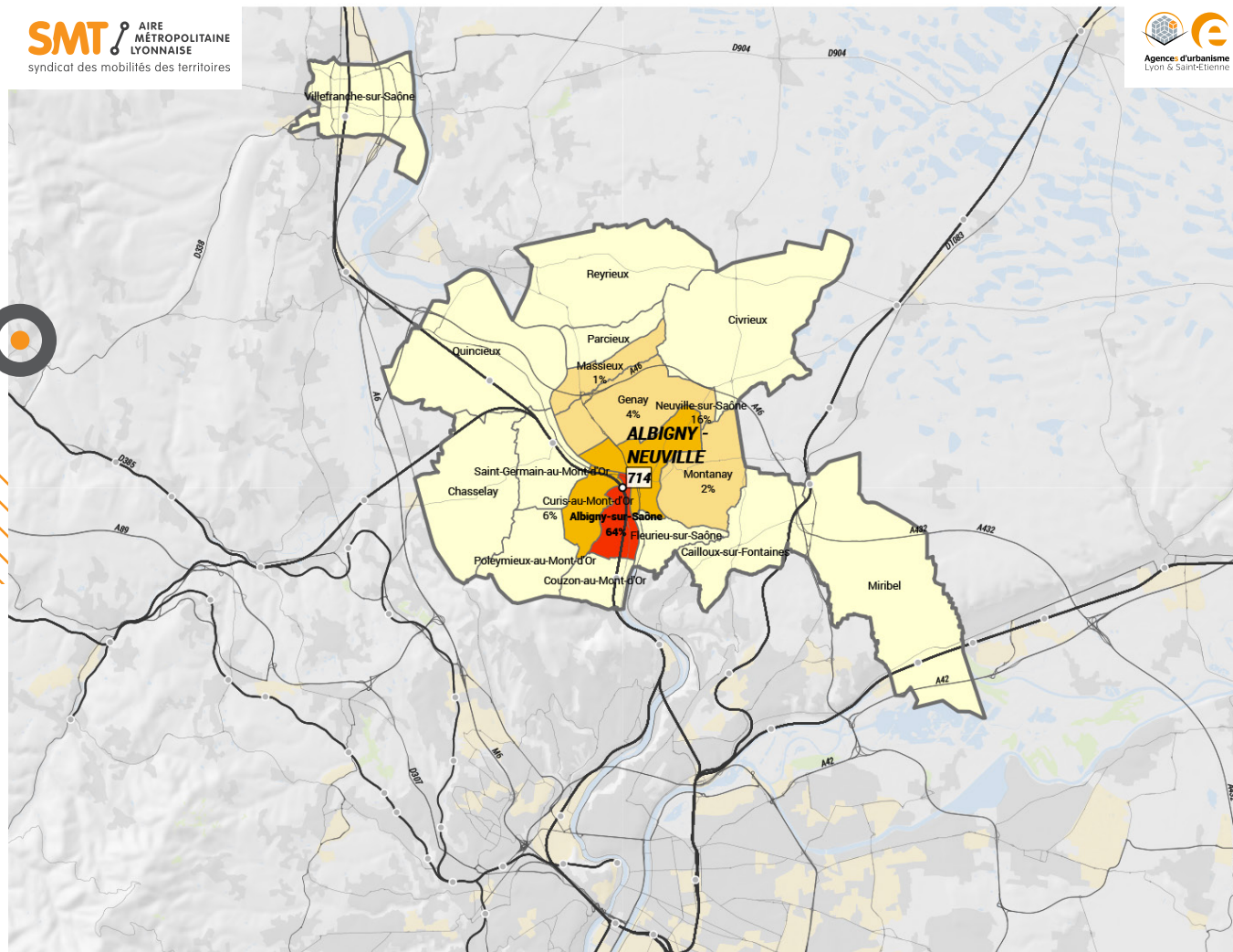
Gare de

ALBIGNY-NEUVILLE

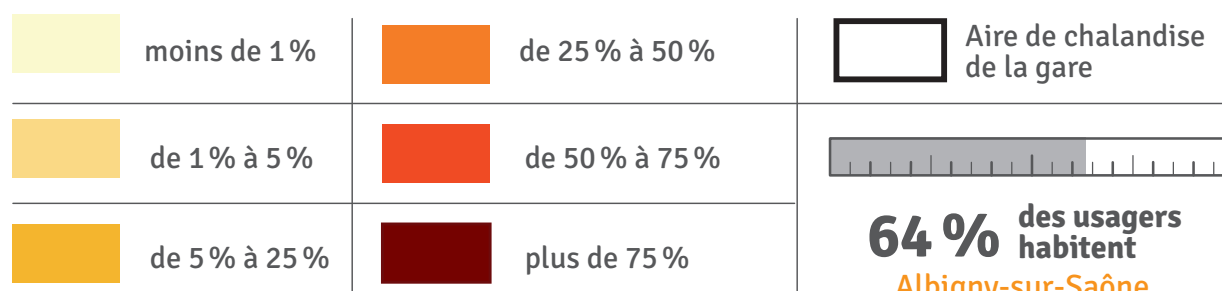
P.36

P.37

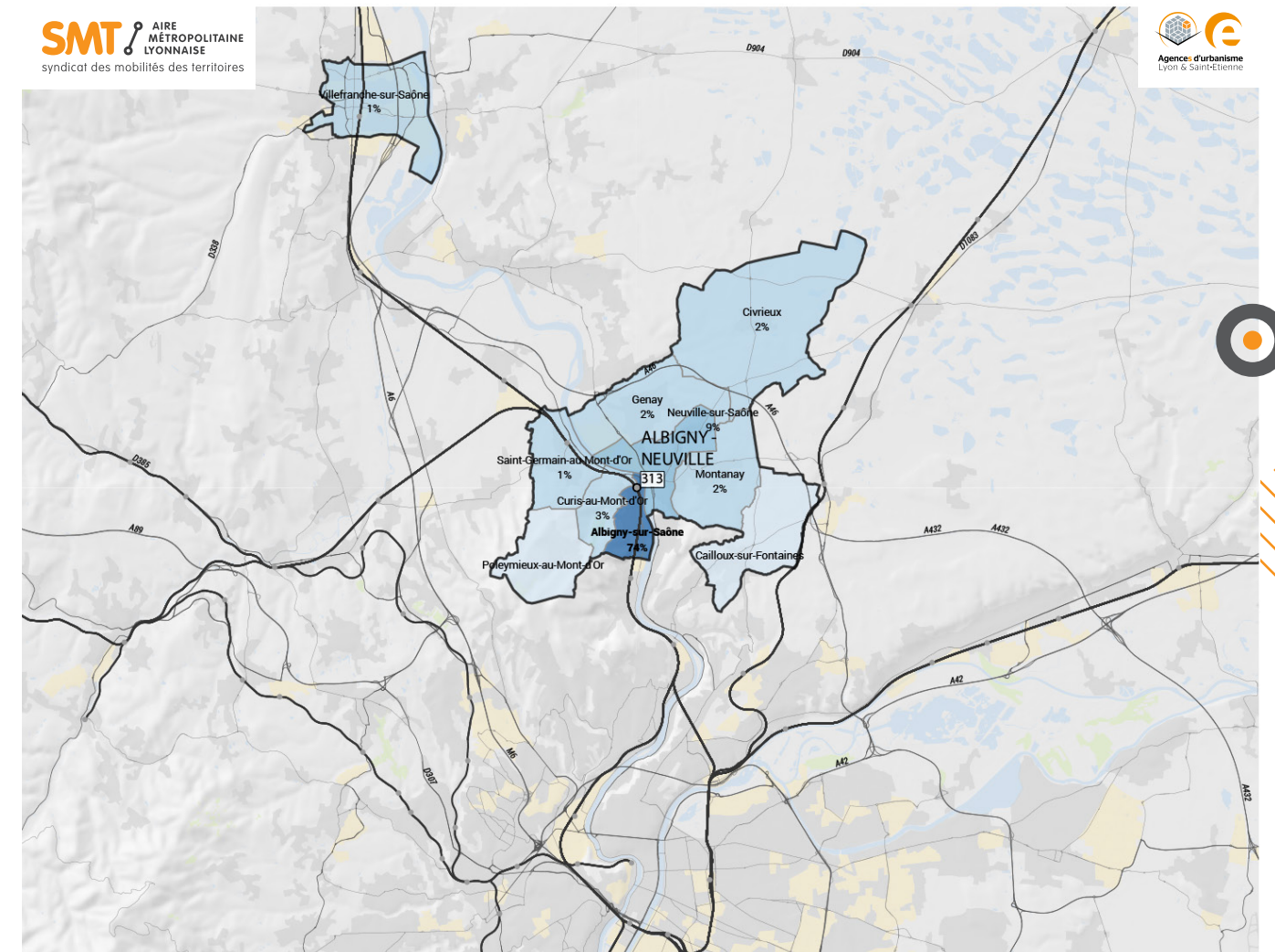
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



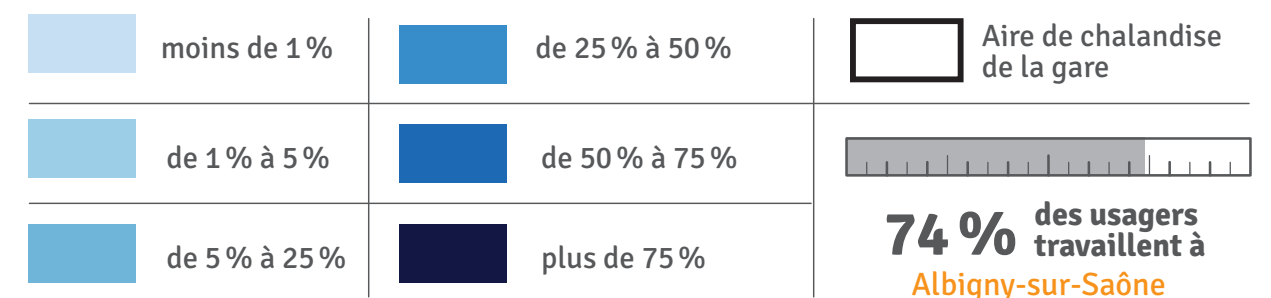
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



Gare de

AMBÉRIEU- EN-BUGEY

→ Le quartier Gare

Dans un rayon
de 500 m

- Bâtiments
(quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles
et végétation
- Hydrographie



/ Grand Pôle d'échanges

→ Le pôle d'échanges multimodal



→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

100

train par jour
en 2022
(deux sens confondus)



5201

voyages par jour*
en 2023

* Source Opendata
SNCF 2023,
Base 270 jours/an
Montées + descentes

USAGES*



VPC
34 %



VPP
18 %



TC
12 %



Actifs
29 %

* Usages en modes
de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS



82

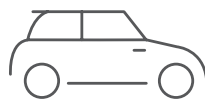
places en consignes

ACCESSIBILITÉ

Aménagement
SDA Ad'AP
prioritaire
2022-2024

STATIONNEMENT

P+R



620

places disponibles



COVOITURAGE

60

places disponibles

BUS / CAR*

3 Lignes TAM

1 Navette TAM

1 TAD Touquan

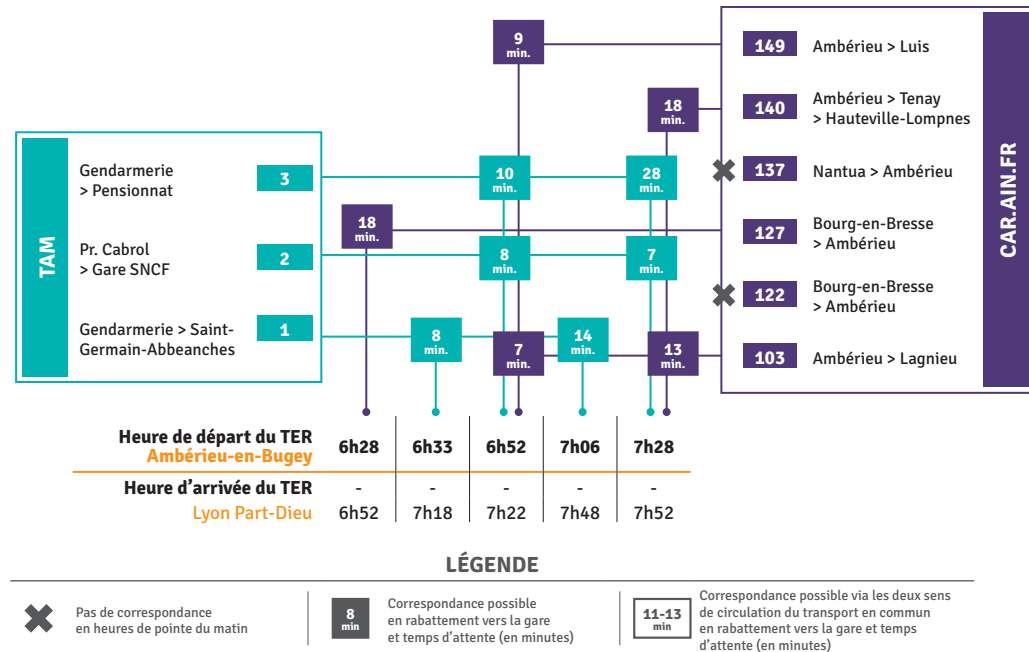
5 Lignes CARS
RÉGION AIN

*Nombre de lignes
de transports en commun



Qualité intermodalité TC-Train CORRECTE

Correspondances Horaires :



Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud, service décembre 2019

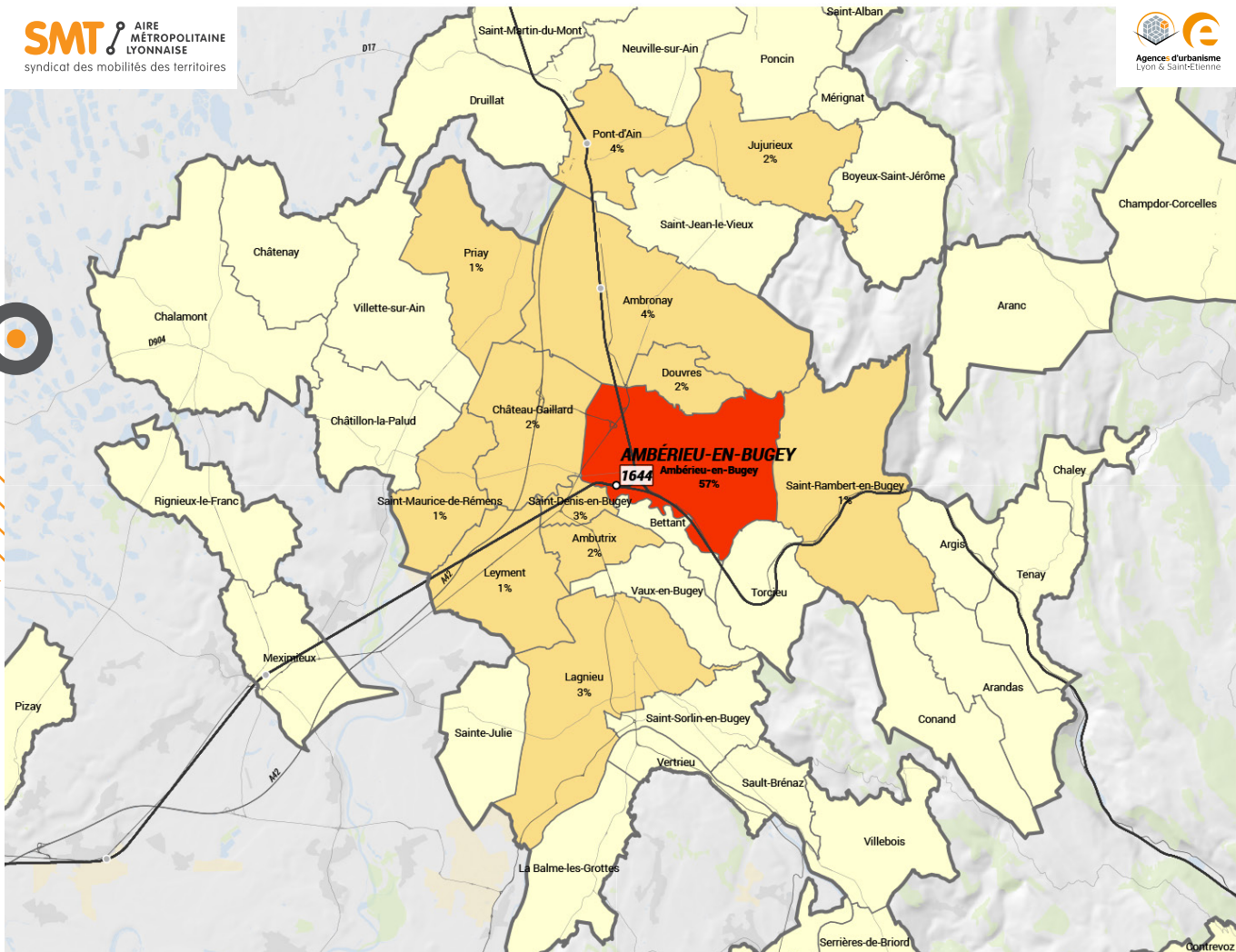


Gare de
**AMBÉRIEU-
EN-BUGEY**

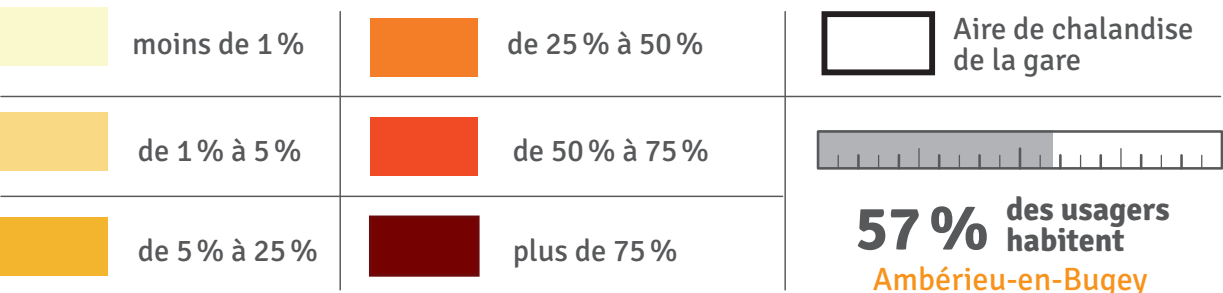
P.40

P.41

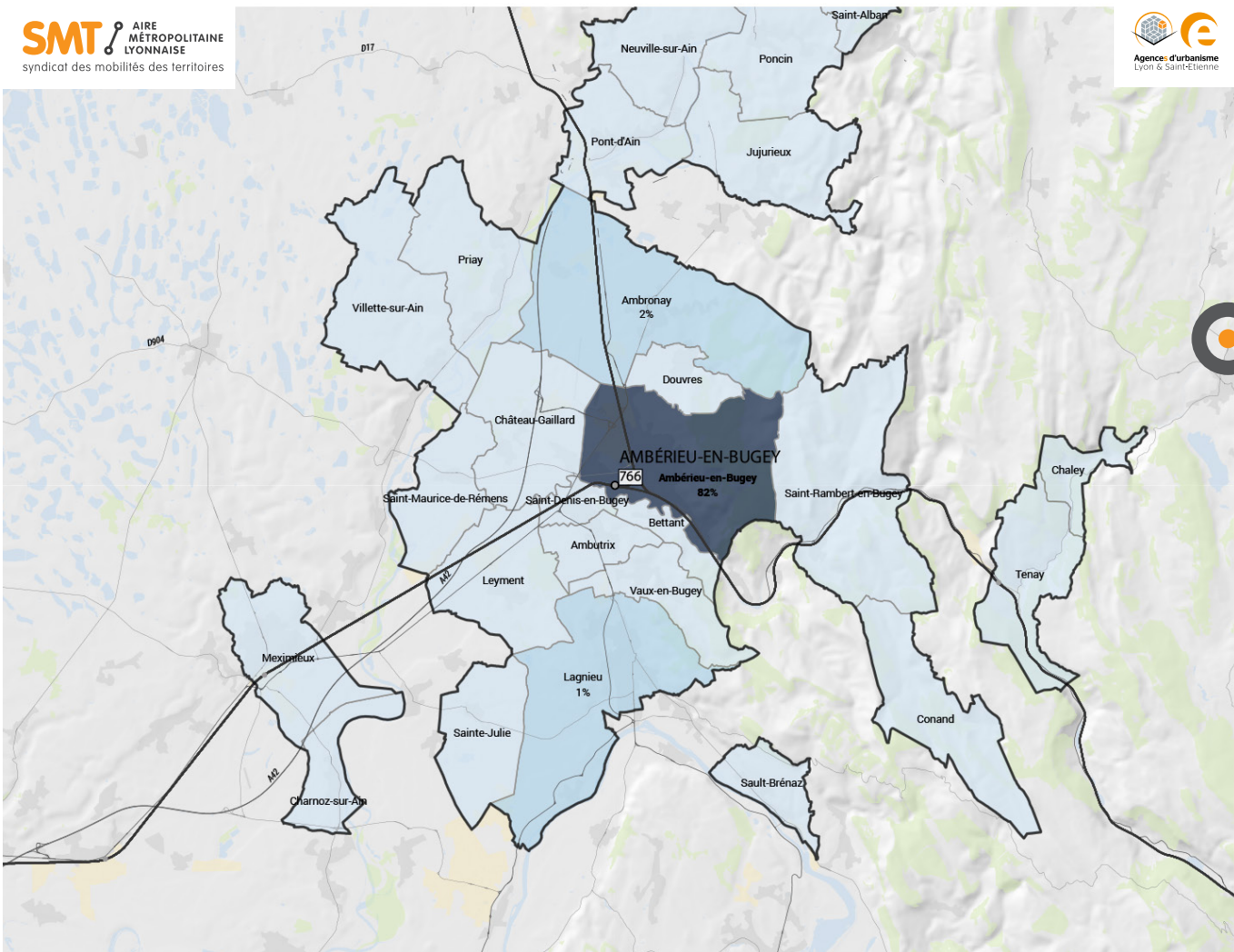
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



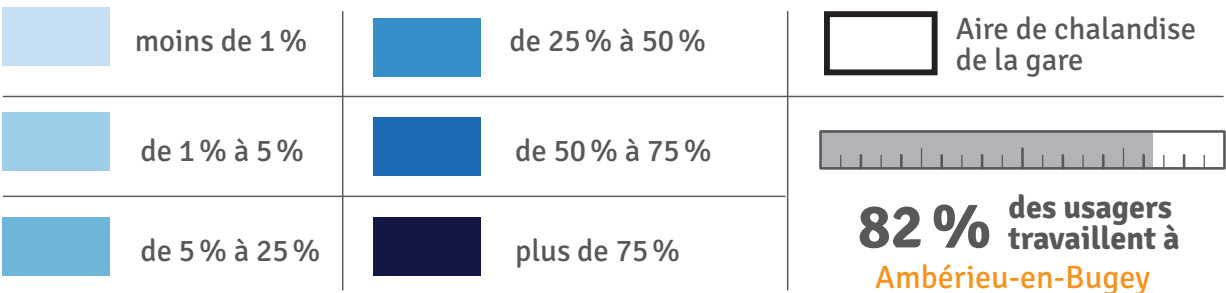
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers



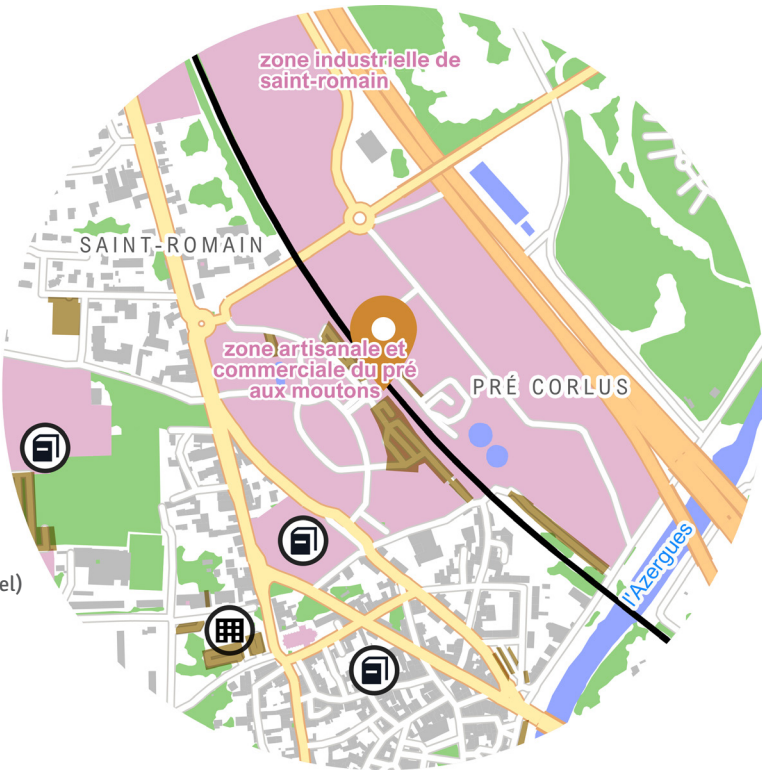
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



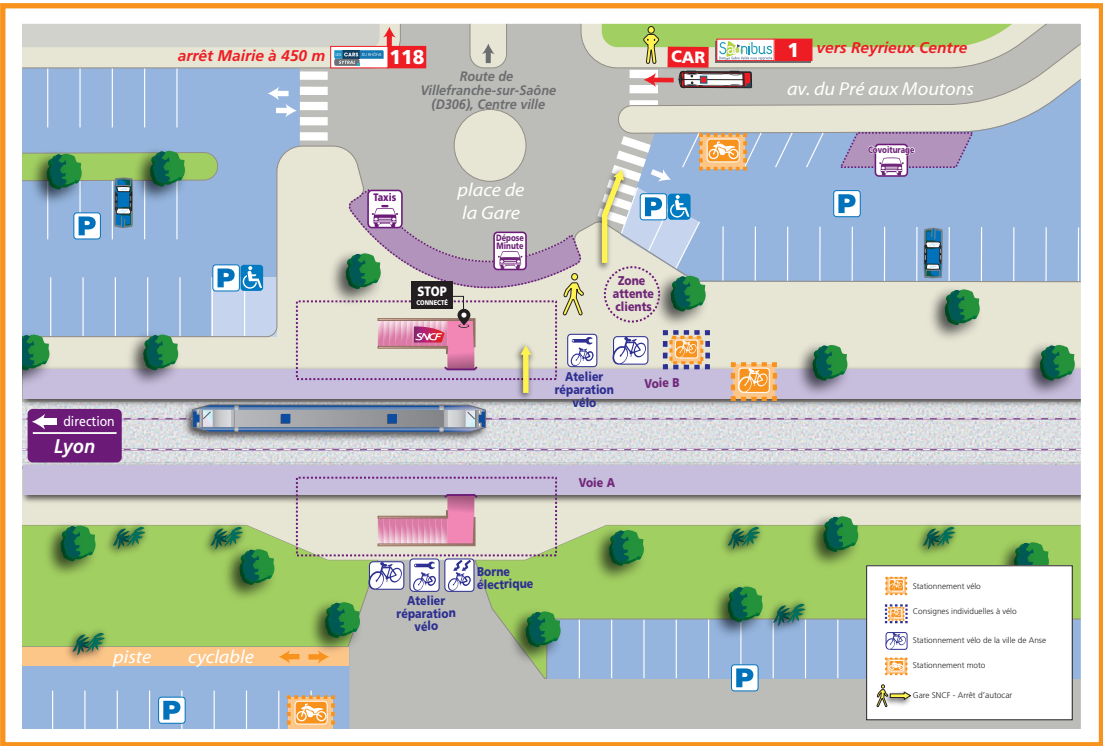
Gare de
ANSE

→ Le quartier
Gare

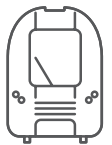
Dans un rayon
de 500 m



→ Le pôle
d'échanges
multimodal



→ **Tableau de bord de l'intermodalité**



TRAINS

74

train par jour
en 2022
(deux sens confondus)



1803
voyages par jour*
en 2023

* Source Opendata
SNCF 2023,
Base 270 jours/an
Montées + descentes

USAGES*



VPC
44 %



VPP
8 %



TC
7 %



Actifs
36 %

* Usages en modes
de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS

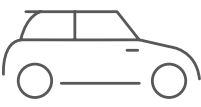


12

places en consignes

STATIONNEMENT

P+R



296

places disponibles
+ 224 places Parking Ansolia



COVOITURAGE

BUS / CAR*

1 Ligne
SAÔNIBUS

1 Ligne CARS
DU RHÔNE

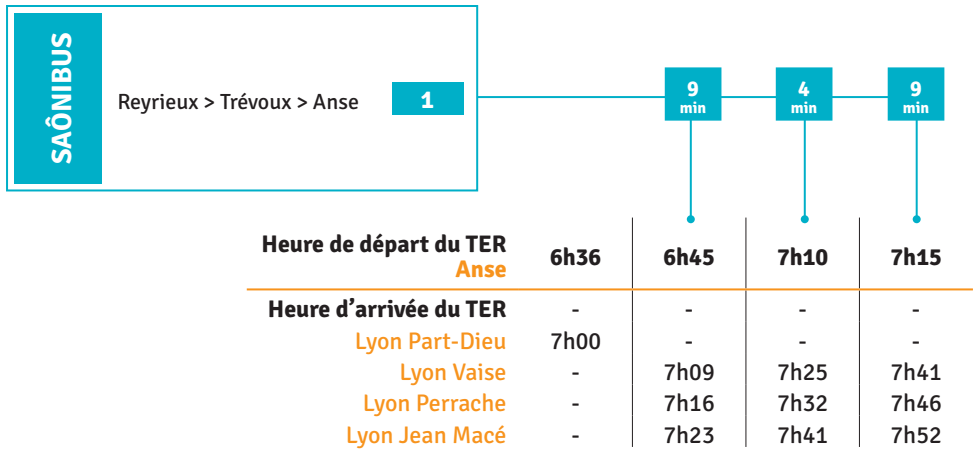


*Nombre de lignes
de transports en commun



Qualité intermodalité TC-Train
FAIBLE

Correspondances Horaires :



Heure de départ du TER Anse	6h36	6h45	7h10	7h15
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-
Lyon Part-Dieu	7h00	-	-	-
Lyon Vaise	-	7h09	7h25	7h41
Lyon Perrache	-	7h16	7h32	7h46
Lyon Jean Macé	-	7h23	7h41	7h52

LÉGENDE

✕ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

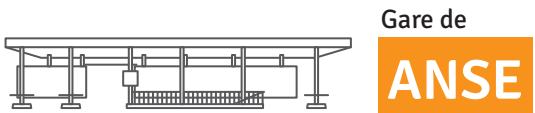
8 min

Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

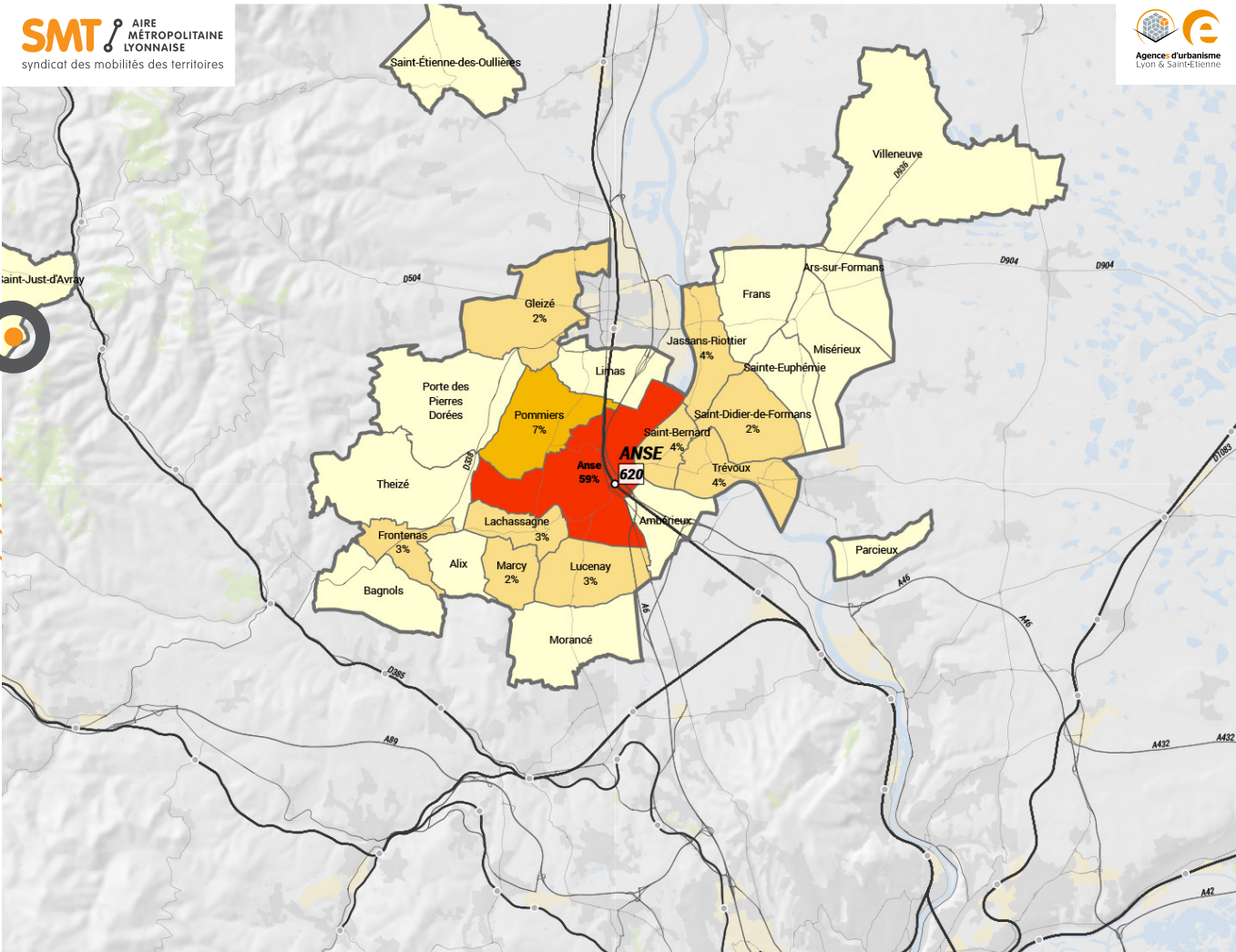
11-13 min

Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

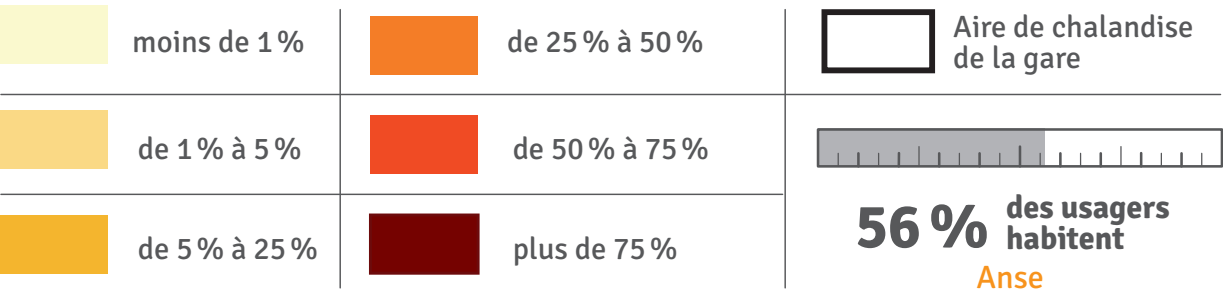
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud*, service décembre 2019



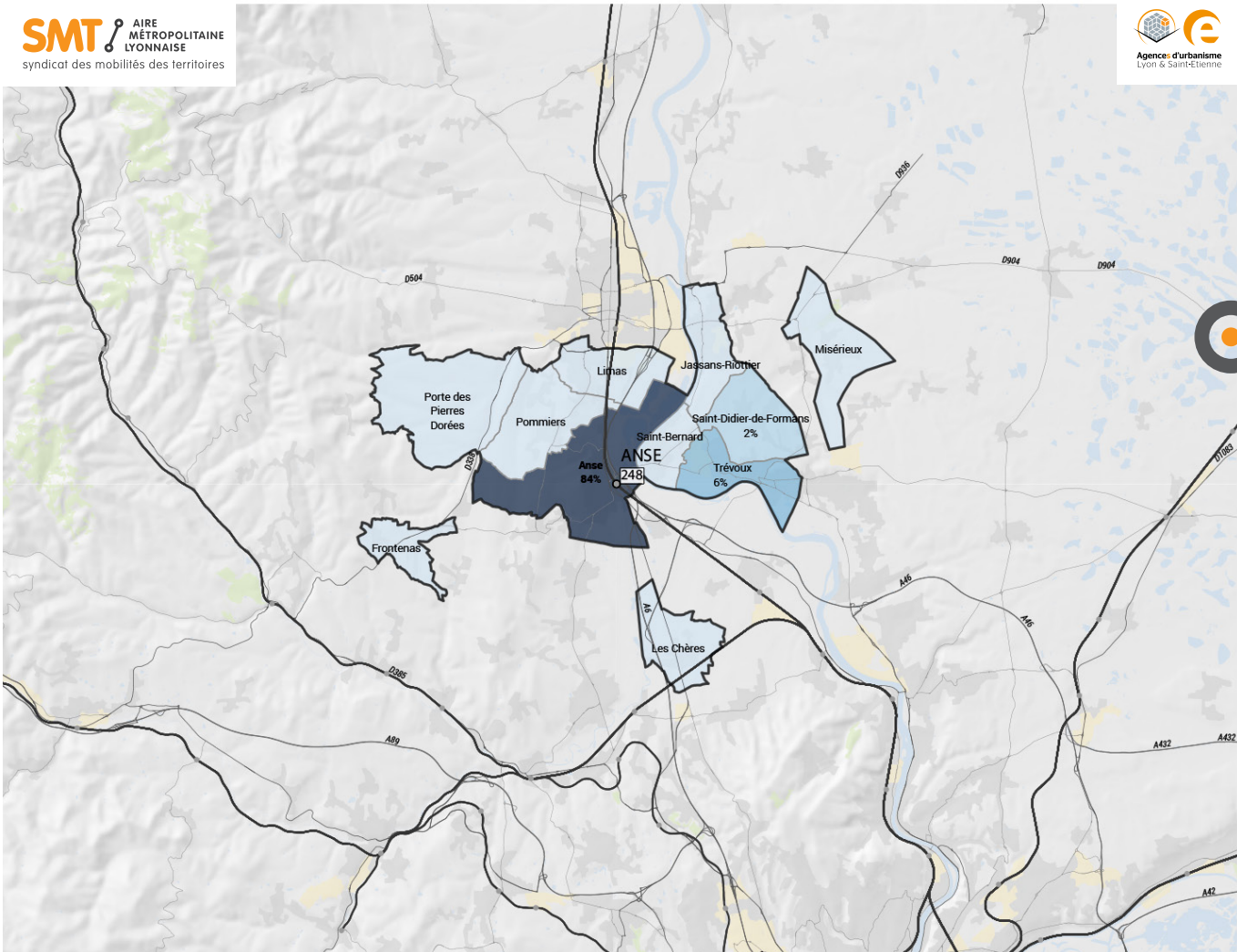
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



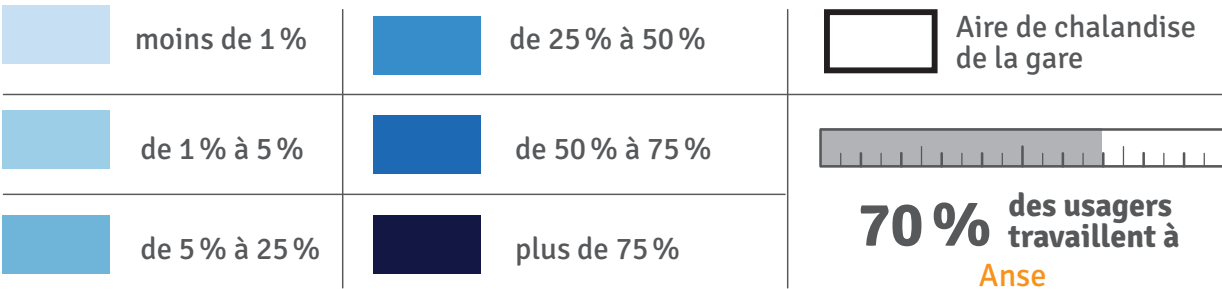
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



Gare de

BELLEVILLE-SUR-SAÔNE

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m



- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

/ Pôle de Rabattement

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

63

train par jour en 2022
(deux sens confondus)



4015
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*



VPC
49 %



VPP
16 %



TC
6 %



Actifs
26 %

* Usages en modes de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS



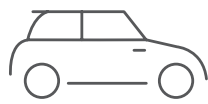
48

places en consignes «TER+vélo»

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

STATIONNEMENT P+R



650

places disponibles



COVOITURAGE

BUS / CAR*

5 Lignes CARS DU RHÔNE « régulières »

1 Ligne CARS RÉGION EXPRESS

4 Lignes CARS RÉGION AIN

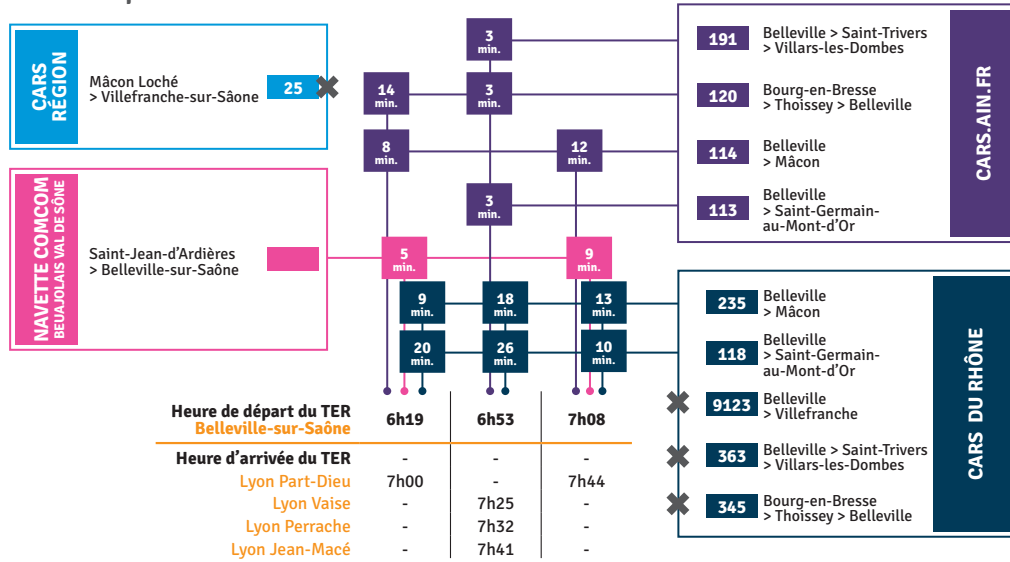
1 Navette Beaujolais Val de Saône

*Nombre de lignes de transports en commun



Qualité intermodalité TC-Train
MOYENNE

Correspondances Horaires :



LÉGENDE

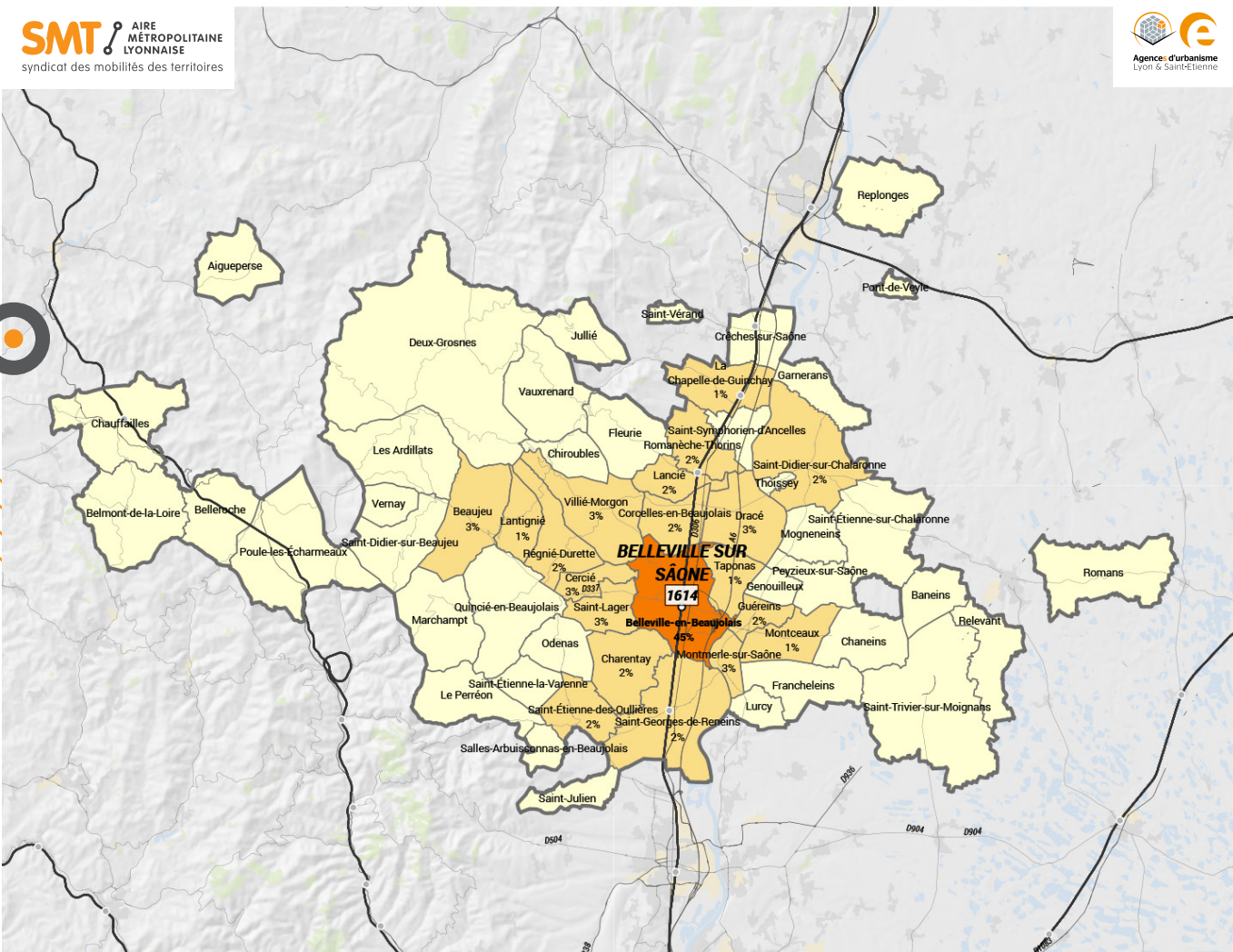
✕ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019



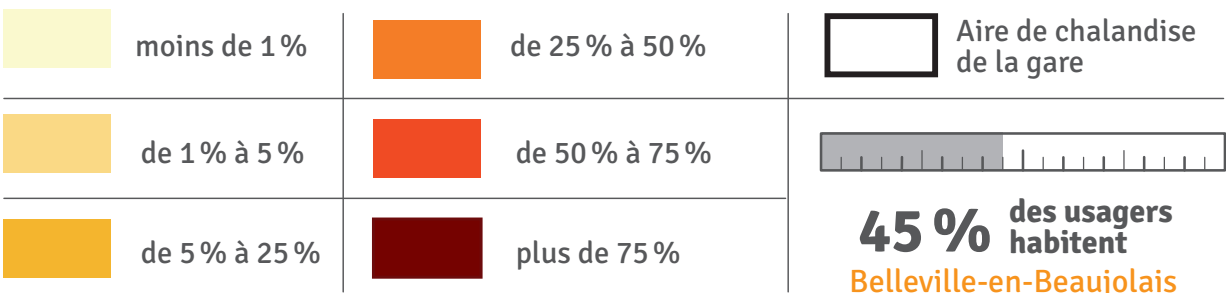
Gare de

**BELLEVILLE-
SUR-SAÔNE**

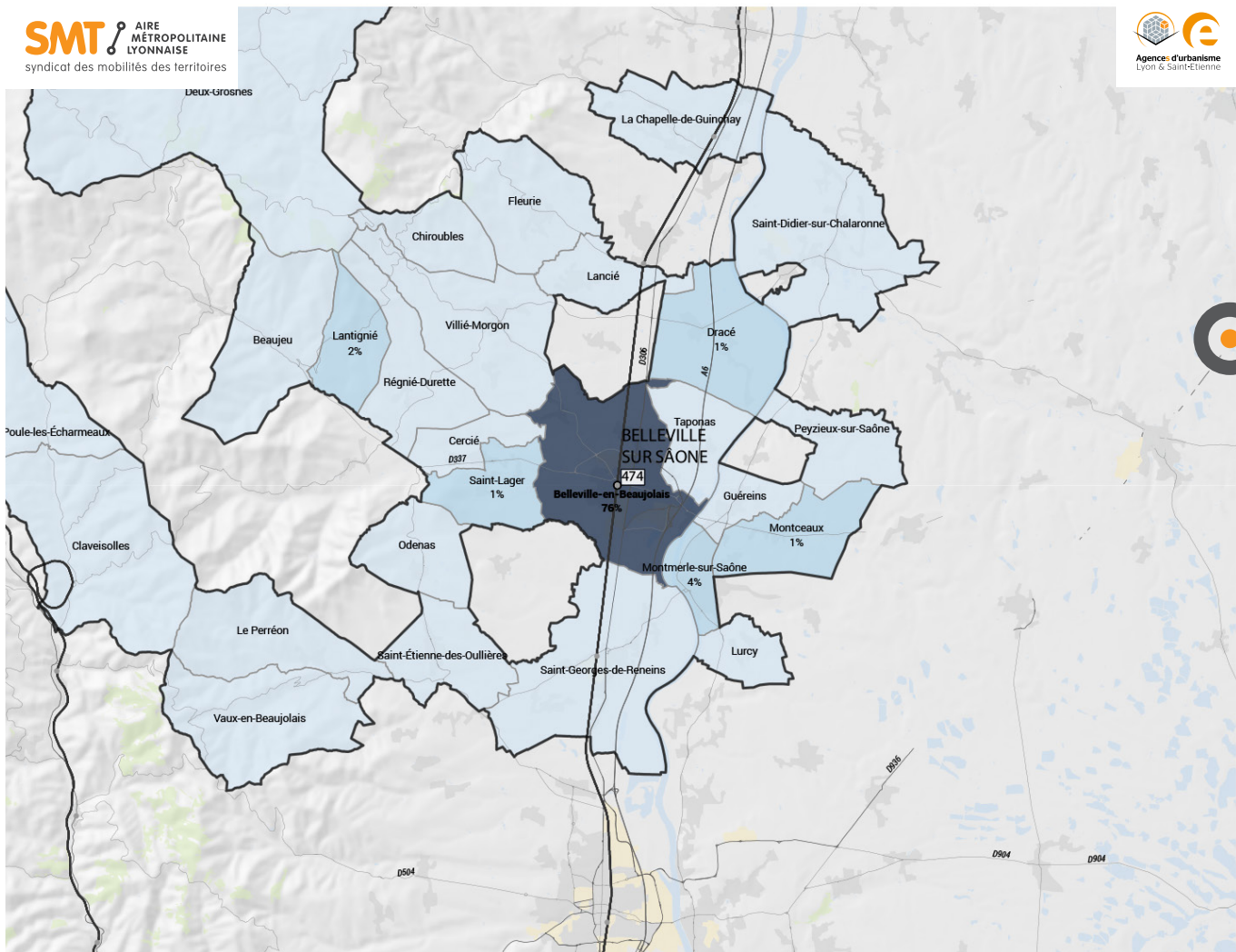
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



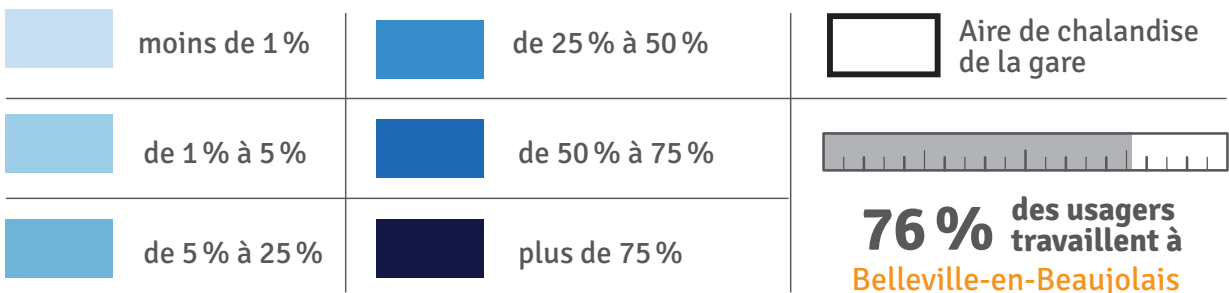
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



Gare de

BEYNOST

→ Le quartier Gare

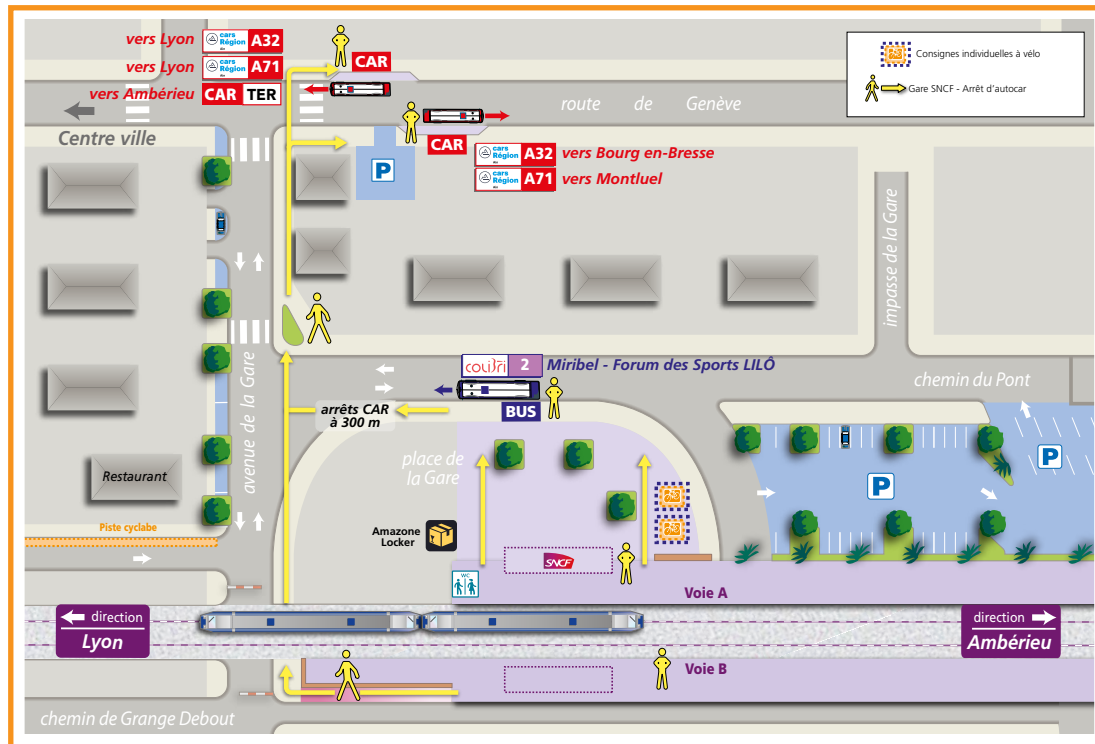
Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie



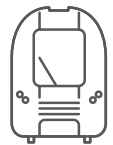
/ Gare de proximité

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

35

train par jour
en 2022
(deux sens confondus)



991

voyages par jour*
en 2023

* Source Opendata
SNCF 2023,
Base 270 jours/an
Montées + descentes

USAGES*



VPC
24 %



VPP
8 %



TC
17 %



Actifs
41 %

* Usages en modes
de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS

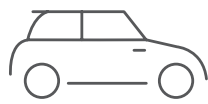


8

places en consignes

STATIONNEMENT

P+R



112

places disponibles



COVOITURAGE

BUS / CAR*

1 Ligne
COLIBRI

2 Lignes CARS
RÉGION AIN



*Nombre de lignes
de transports en commun



Qualité intermodalité TC-Train
MOYENNE

T-libr

Correspondances Horaires :

CAR.AIN-FR

Montluel > Lyon

171

Lyon > Bourg-en-Bresse

132

COLIBRI

Gare de Miribel > Forum des Sports > Lilo

2

6 min.

9 min.

7 min.

20 min.

22 min.

12-24 min.

Heure de départ du TER Beynost	7h00	7h11	7h32
Heure d'arrivée du TER Lyon Part-Dieu	-	-	-
	7h18	-	7h48

LÉGENDE



Pas de correspondance
en heures de pointe du matin

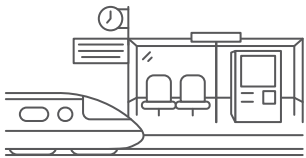


8 min
Correspondance possible
en rabattement vers la gare
et temps d'attente (en minutes)



11-13 min
Correspondance possible via les deux sens
de circulation du transport en commun
en rabattement vers la gare et temps
d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019



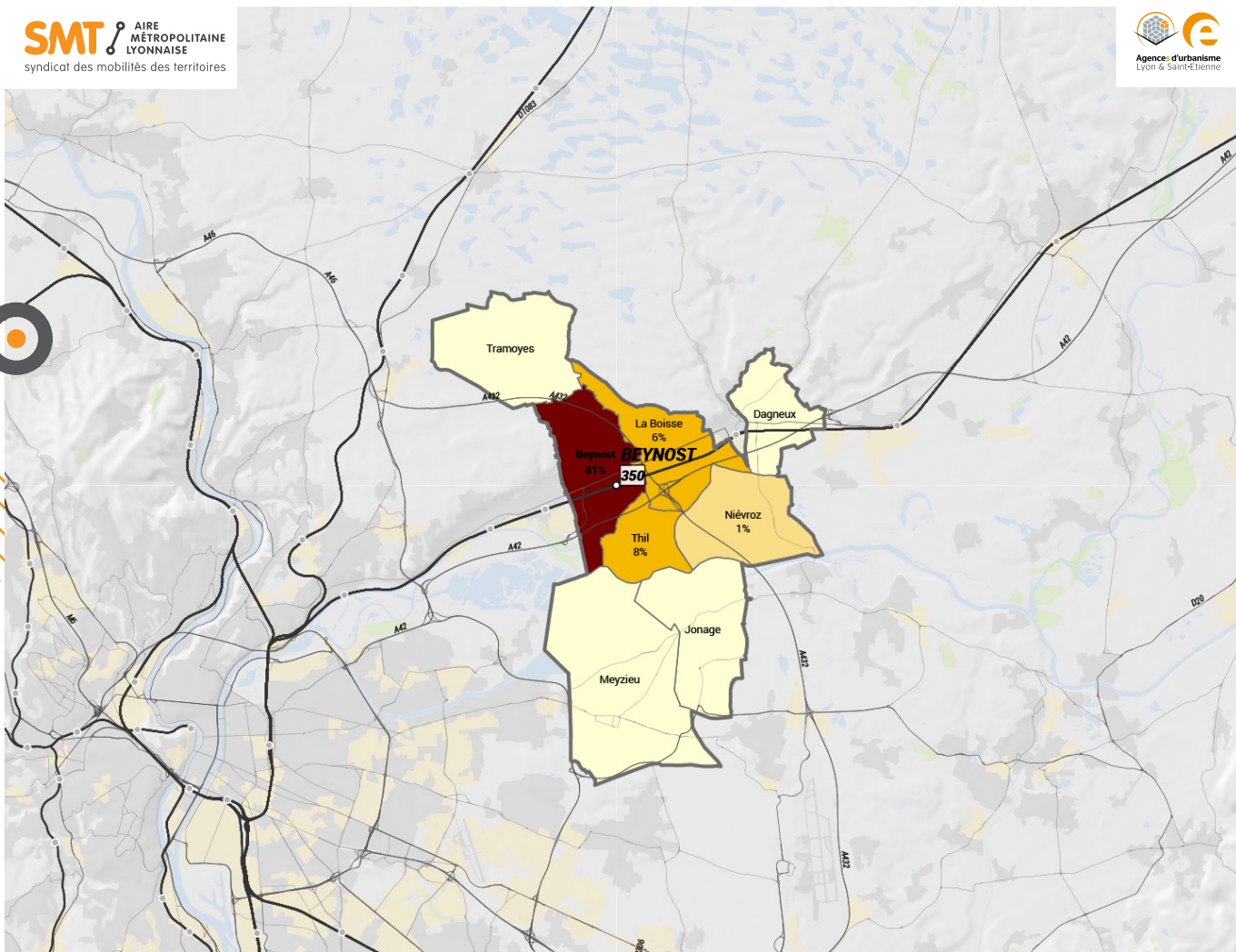
Gare de

BEYNOST

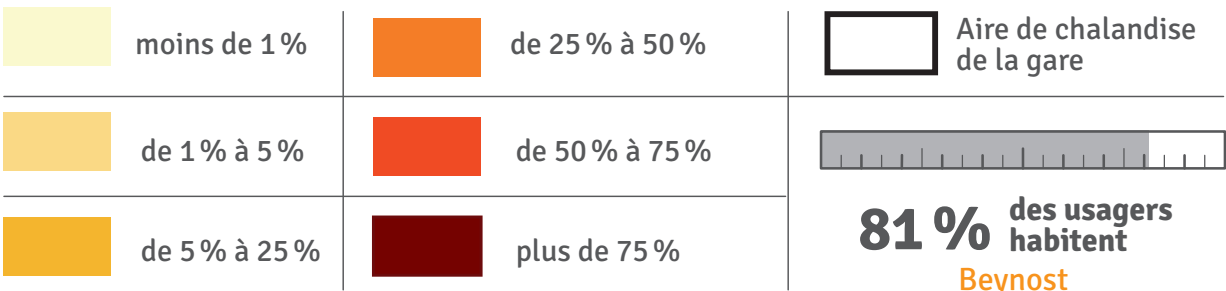
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne



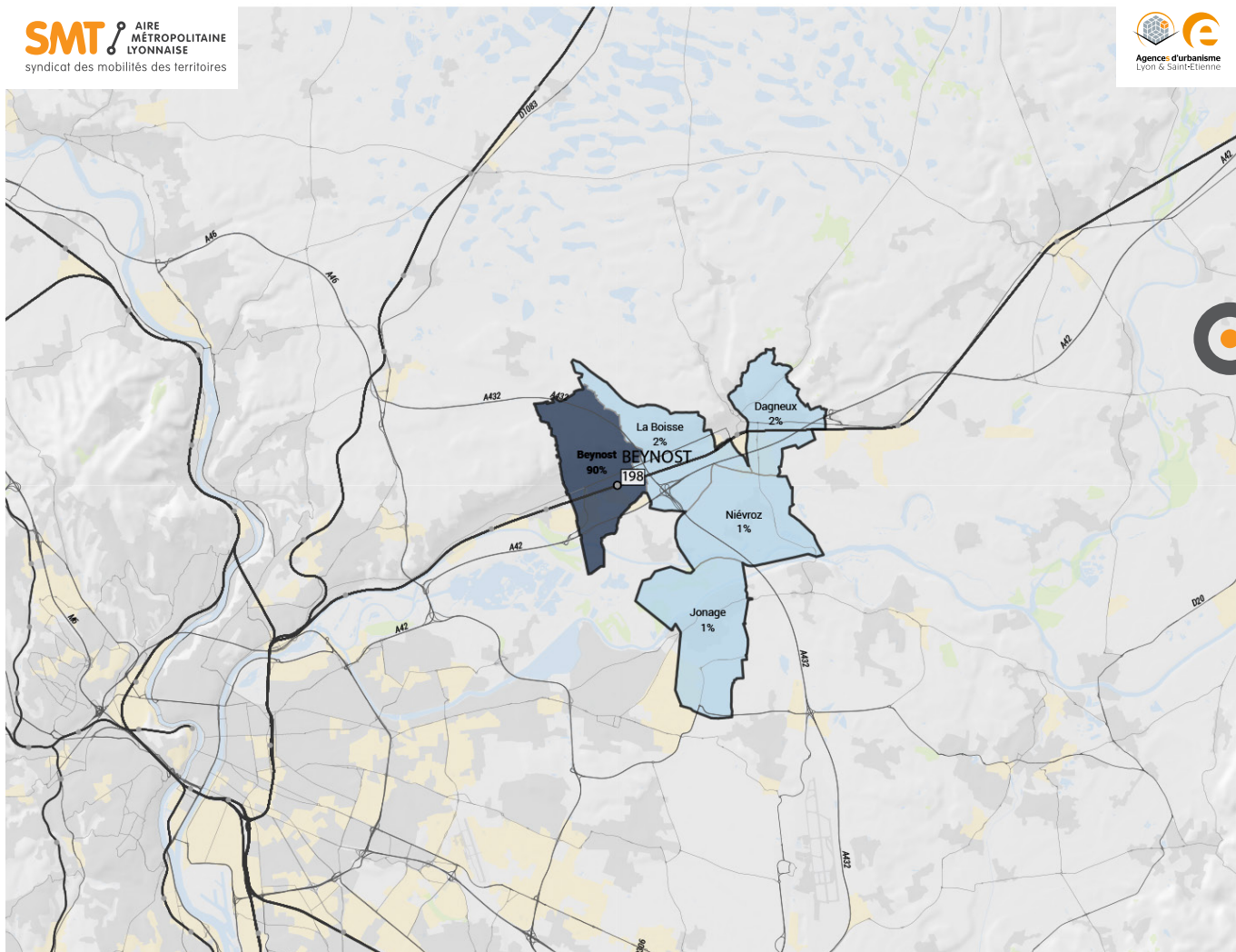
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



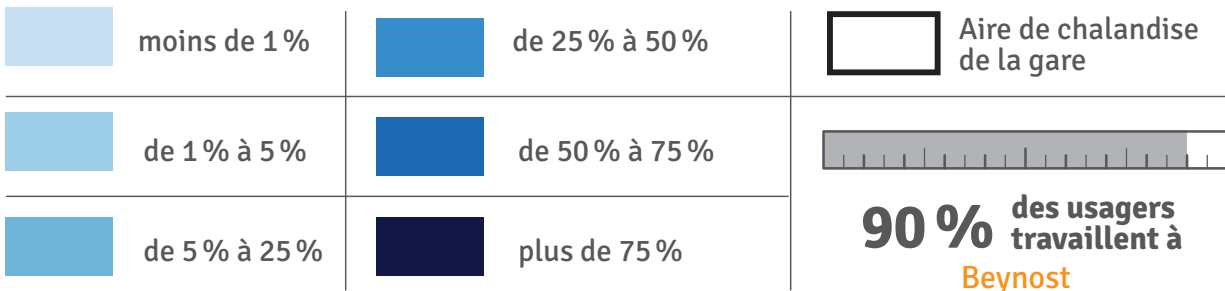
/ Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

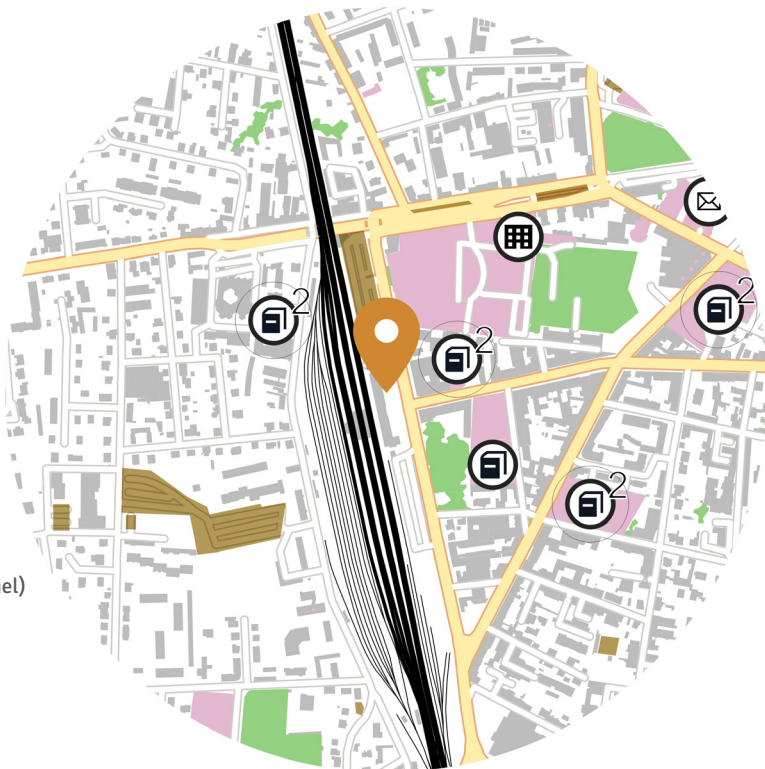


Gare de

BOURG-EN-BRESSE

→ Le quartier Gare

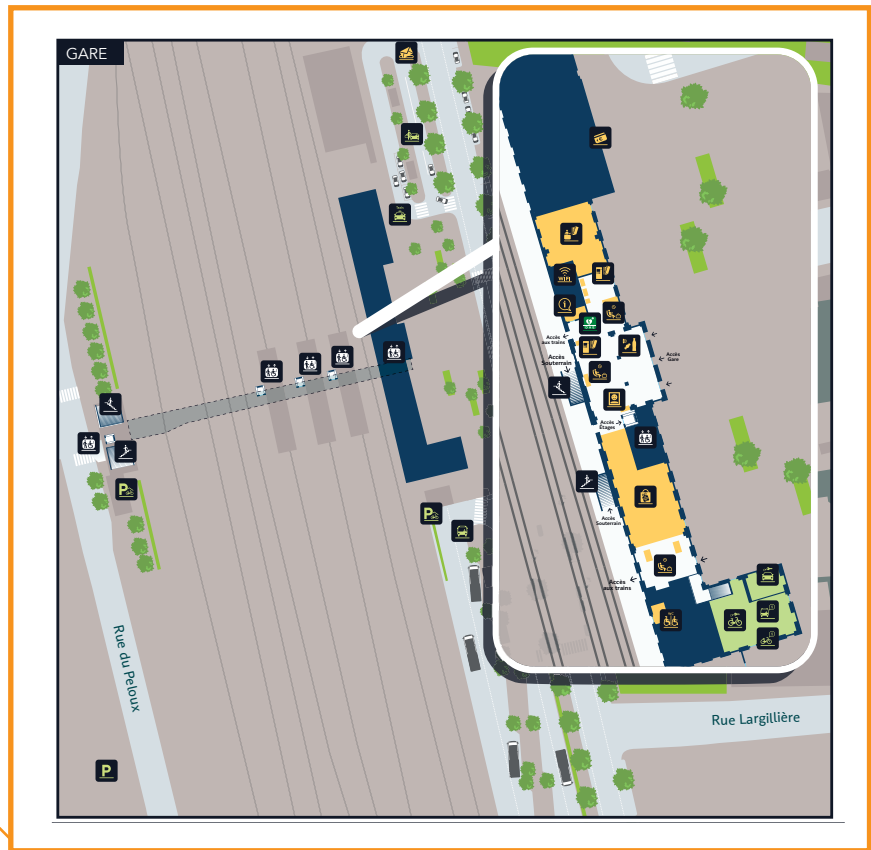
Dans un rayon de 500 m



- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

/ Grand Pôle d'échanges

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

95

train par jour
en 2022
(deux sens confondus)



7232
voyages par jour*
en 2023

* Source Opendata
SNCF 2023,
Base 270 jours/an
Montées + descentes

USAGES*



VPC
27 %



VPP
20 %



TC
11 %



Actifs
33 %

* Usages en modes
de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS



120

places en consignes

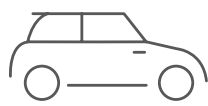
Libre service :
Rubis'Vélo

ACCESSIBILITÉ

Aménagement
SDA Ad'AP
prioritaire
2022-2024

STATIONNEMENT

P+R



350

places disponibles
dont 133 payantes



COVOITURAGE

BUS / CAR*

4 Lignes RUBIS

6 Lignes CARS
RÉGION AIN



*Nombre de lignes
de transports en commun



Qualité intermodalité TC-Train CORRECTE

Correspondances Horaires :

RUBIS	Navette Centre-Ville	Cv																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				</
-------	----------------------	----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

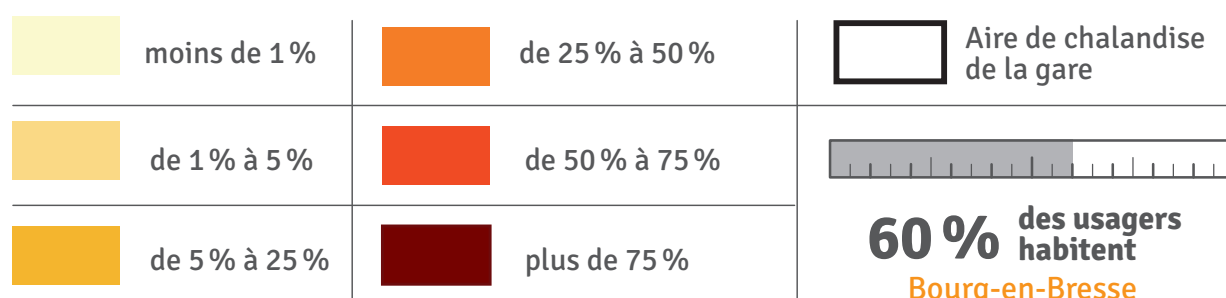
LÉGENDE

✕ Pas de correspondance
en heures de pointe du matin

8 min Correspondance possible
en rabattement vers la gare
et temps d'attente (en minutes)

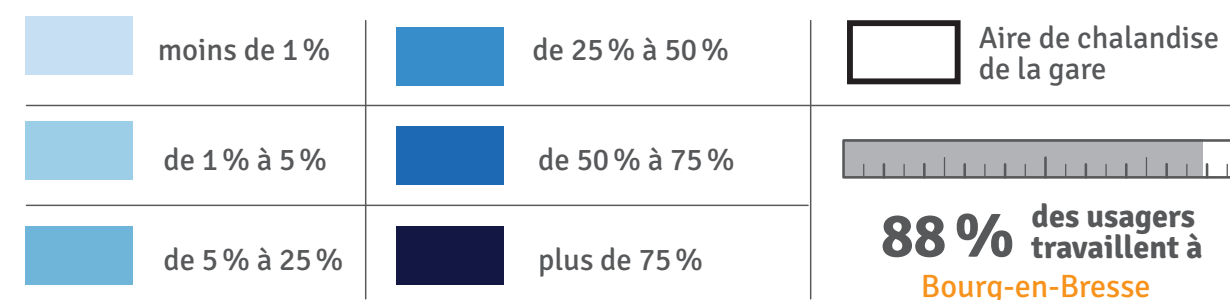
11-13 min Correspondance possible via les deux sens
de circulation du transport en commun
en rabattement vers la gare et temps
d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019



/ Attractivité

de la gare d'arrivée en fonction
du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES**
des usagers



Gare de

LES ÉCHETS (MIRIBEL)

→ Le quartier
Gare

Dans un rayon
de 500 m

- Bâtiments
(quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles
et végétation
- Hydrographie



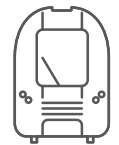
/ Gare de proximité

→ Le pôle
d'échanges
multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

39

train par jour
en 2022
(deux sens confondus)



662
voyages par jour*
en 2023

* Source Opendata
SNCF 2023,
Base 270 jours/an
Montées + descentes

USAGES*



VPC
44 %



VPP
17 %



TC
2 %



Actifs
27 %

* Usages en modes
de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS

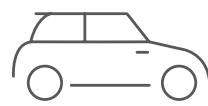


10

places en consignes

STATIONNEMENT

P+R



90

places disponibles



COVOITURAGE

BUS / CAR*

1 Ligne
COLIBRI

1 Ligne
SAÔNIBUS



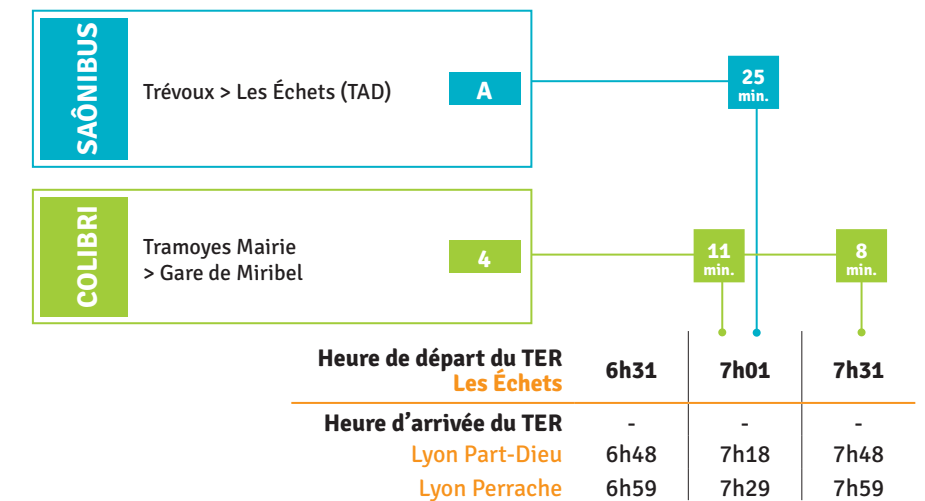
*Nombre de lignes
de transports en commun



Qualité intermodalité TC-Train
MOYENNE

Tolibr

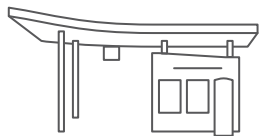
Correspondances Horaires :



LÉGENDE

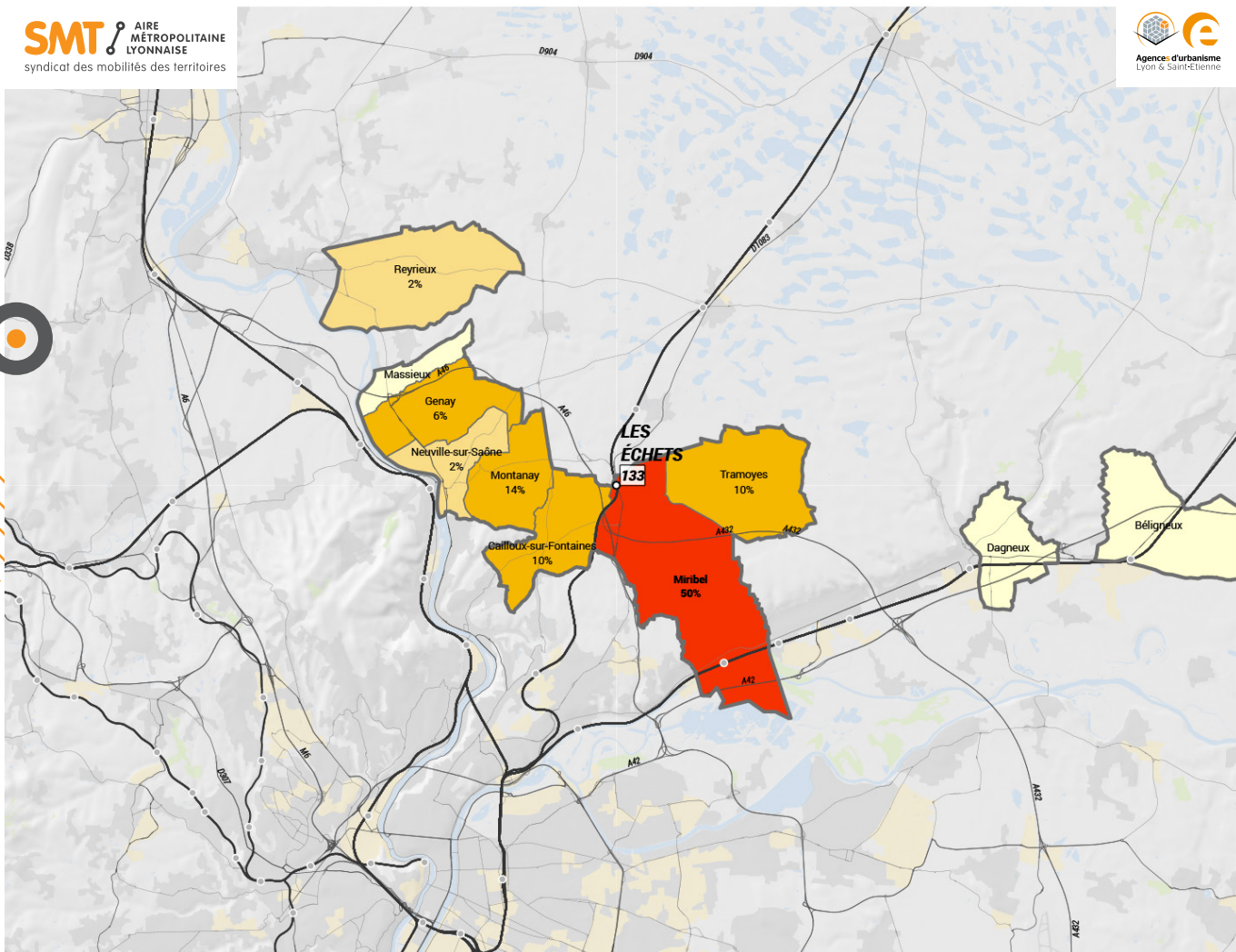
- Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- 8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- 11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019

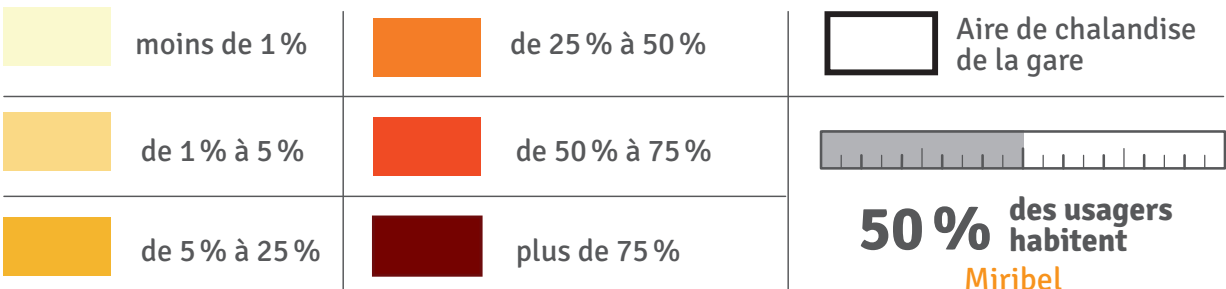


Gare de
LES ÉCHETS
(MIRIBEL)

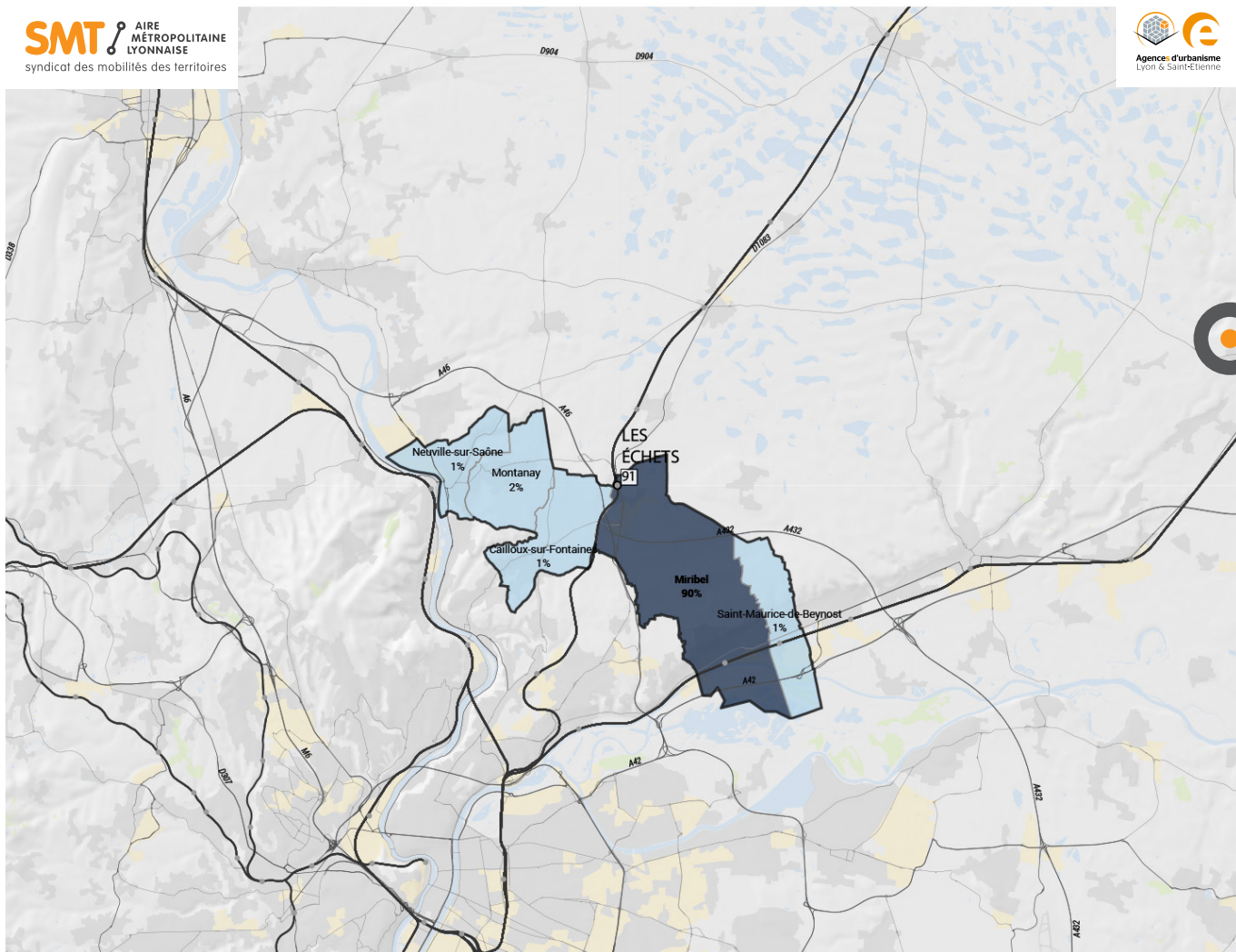
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



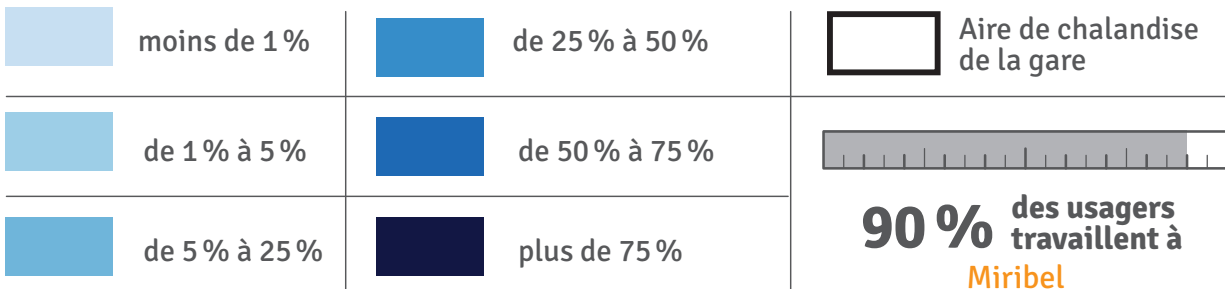
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



Gare de

MÂCON
VILLE

→ Le quartier
Gare

Dans un rayon
de 500 m

- Bâtiments
(quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles
et végétation
- Hydrographie



→ Le pôle
d'échanges
multimodal

Plan non disponible

/ Grand Pôle d'échanges

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

91

train par jour
en 2022
(deux sens confondus)



5320
voyages par jour*
en 2023

* Source Opendata
SNCF 2023,
Base 270 jours/an
Montées + descentes

USAGES*



VPC
43 %



VPP
18 %



TC
12 %



Actifs
23 %

* Usages en modes
de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS

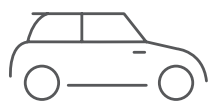


29

places en consignes
«TER+vélo»

STATIONNEMENT

P+R



250

places disponibles



COVOITURAGE

BUS / CAR*

3 Lignes CARS
RÉGION AIN

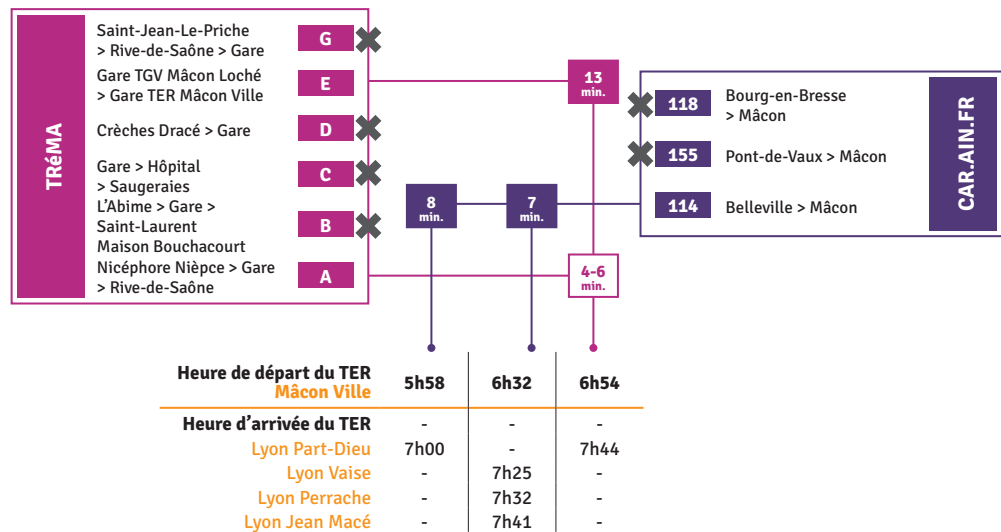
6 Lignes
TRÉMA

*Nombre de lignes
de transports en commun



Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

Correspondances Horaires :



LÉGENDE

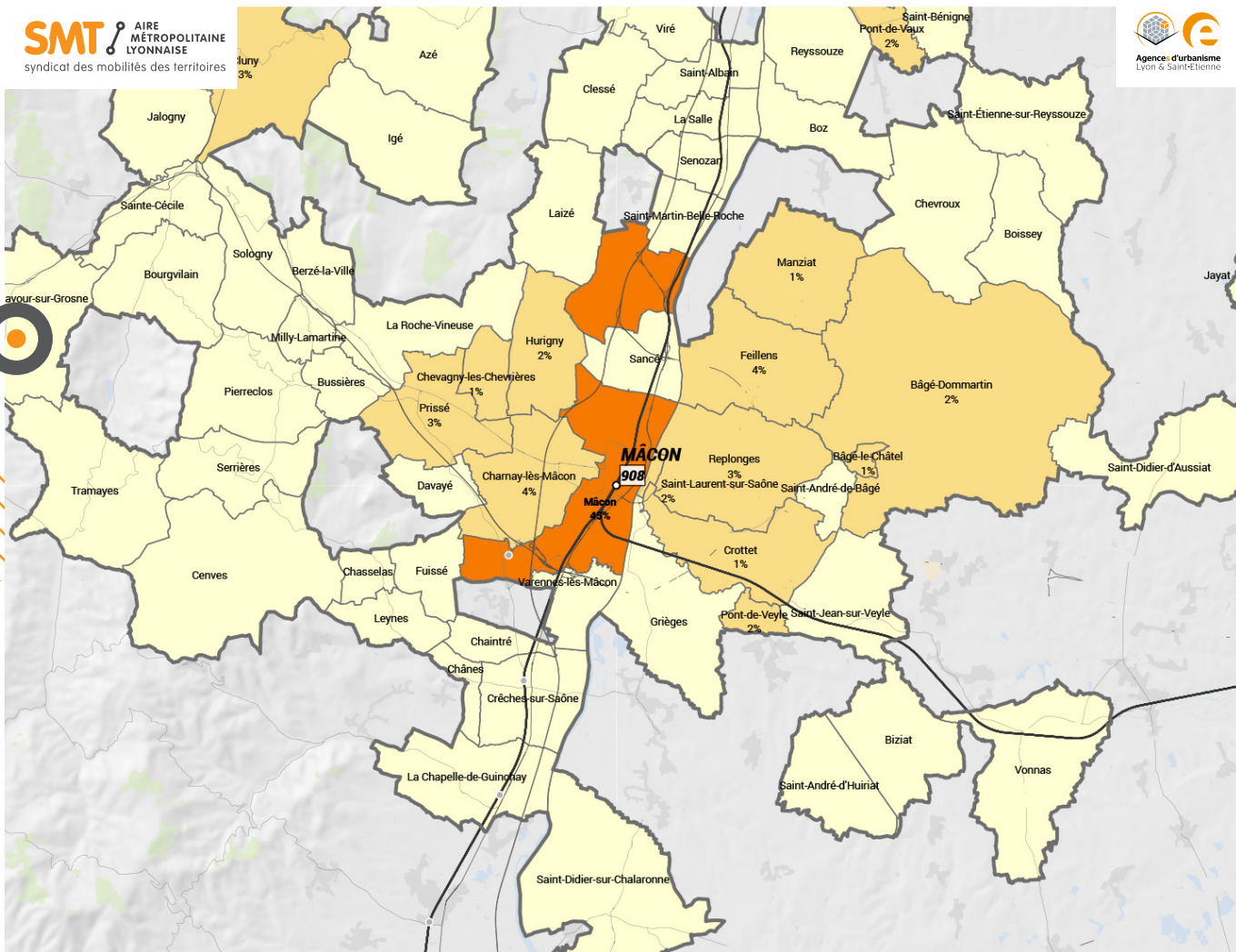
✕ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019



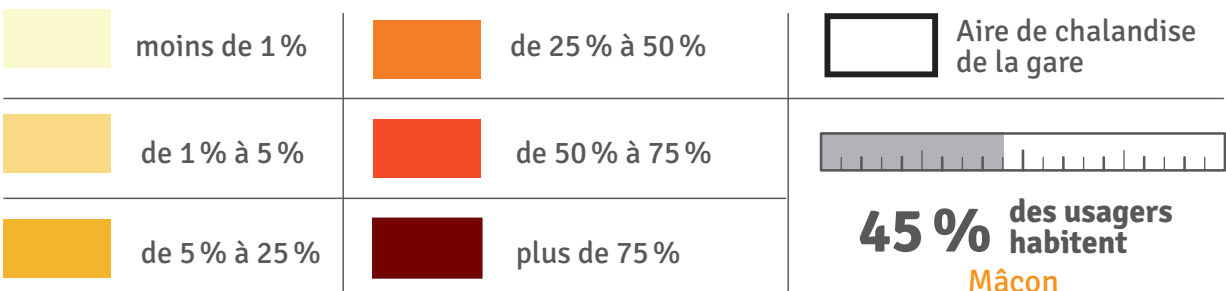
Gare de

MÂCON VILLE

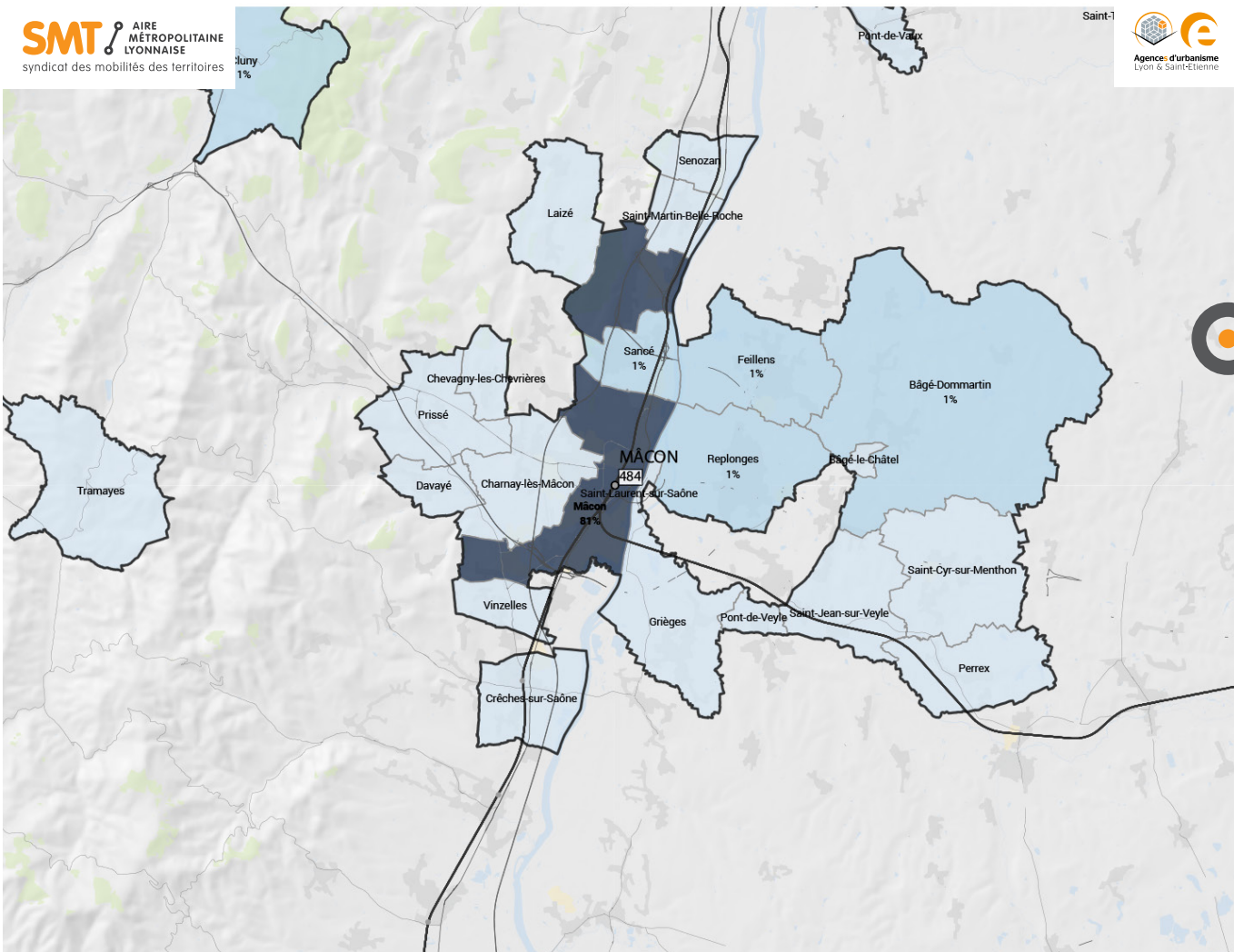
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



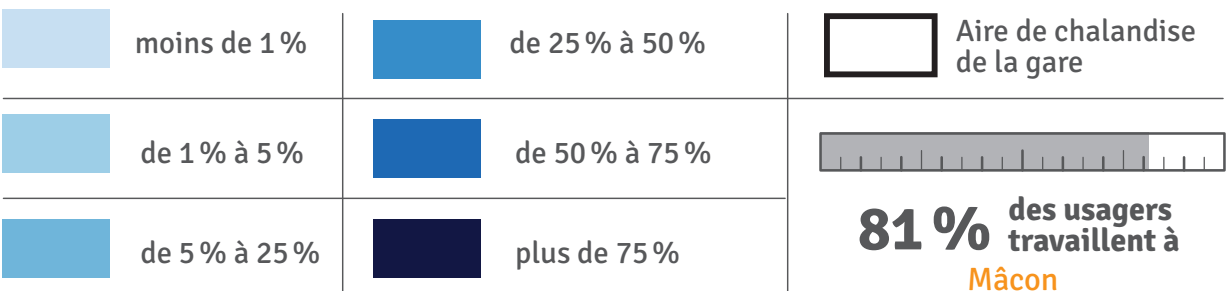
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

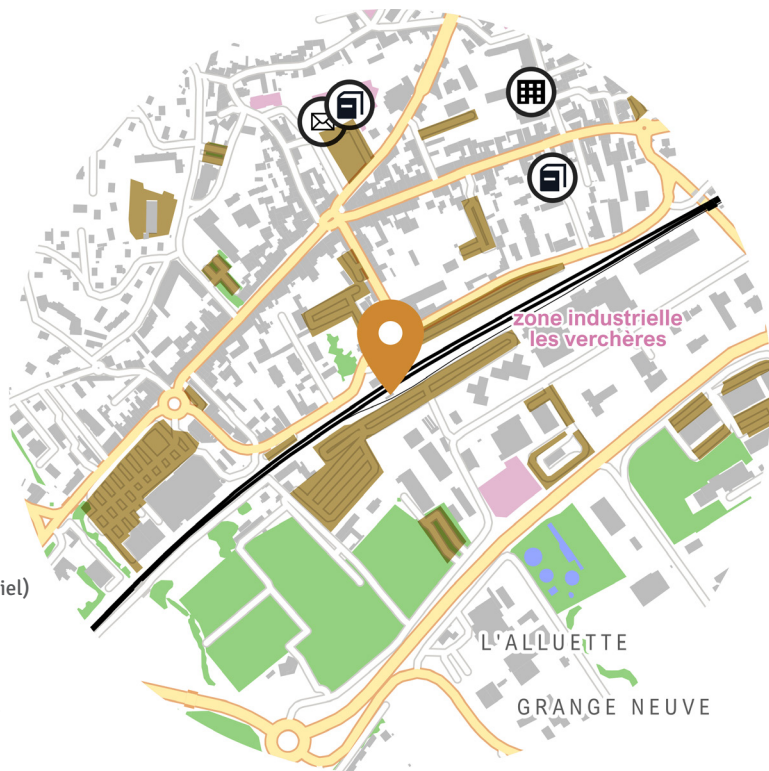


Gare de

MÉXIMIEUX-PÉROUGES

→ Le quartier Gare

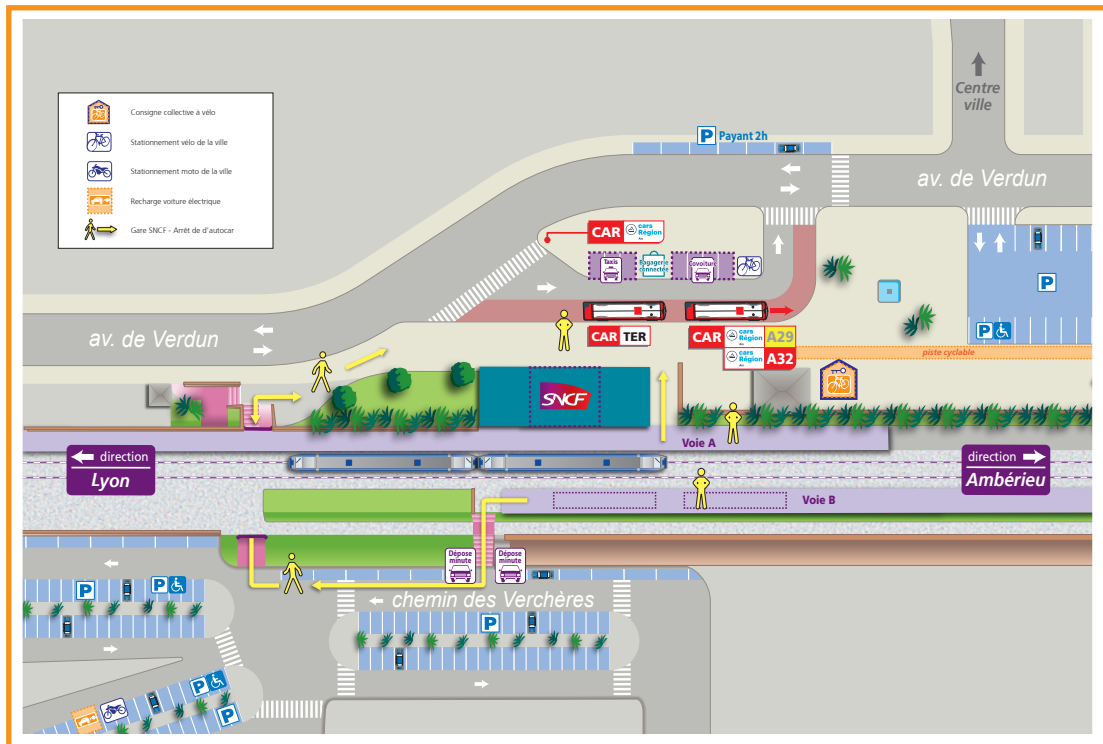
Dans un rayon de 500 m



- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

/ Pôle de Rabattement

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

38

train par jour
en 2022
(deux sens confondus)



2808

voyages par jour*
en 2023

* Source Opendata
SNCF 2023,
Base 270 jours/an
Montées + descentes

USAGES*



VPC
51 %



VPP
15 %



TC
5 %



Actifs
24 %

* Usages en modes
de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS



48

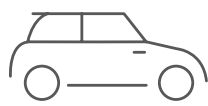
places en consignes

ACCESSIBILITÉ

Aménagement
SDA Ad'AP
prioritaire
2022-2024

STATIONNEMENT

P+R



480

places disponibles



COVOITURAGE

BUS / CAR*

2 Lignes CARS
RÉGION AIN



*Nombre de lignes
de transports en commun



Qualité intermodalité TC-Train
FAIBLE

Correspondances Horaires :

CAR.AIN.FR			27 min.		
	Lyon > Bourg-en-Bresse	132			
	Méximieux > Poncins	129			
Heure de départ du TER Méximieux-Pérouges			6h43	7h12	7h17
Heure d'arrivée du TER			-	-	-
Lyon Part-Dieu			7h18	7h31	7h48
Lyon Perrache			-	7h43	-

LÉGENDE

- Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- 8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- 11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud*, service décembre 2019



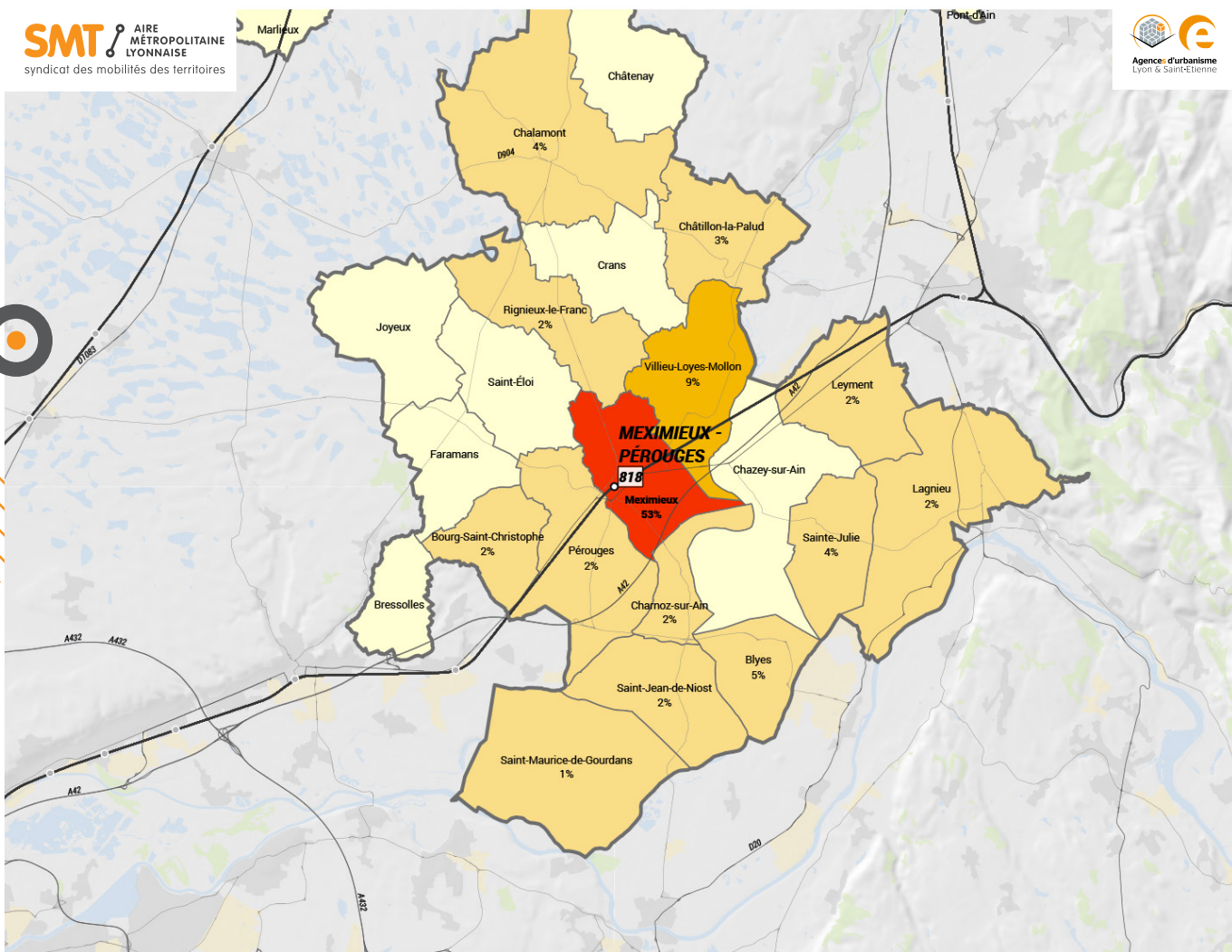
Gare de

**MÉXIMIEUX-
PÉROUGES**

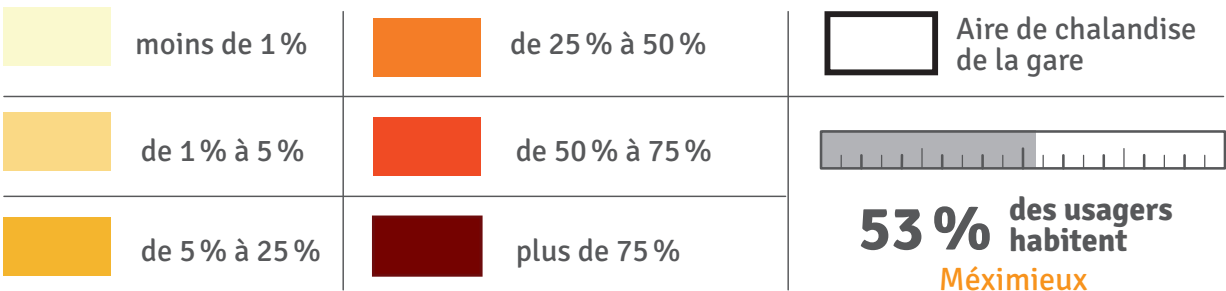
P.68

P.69

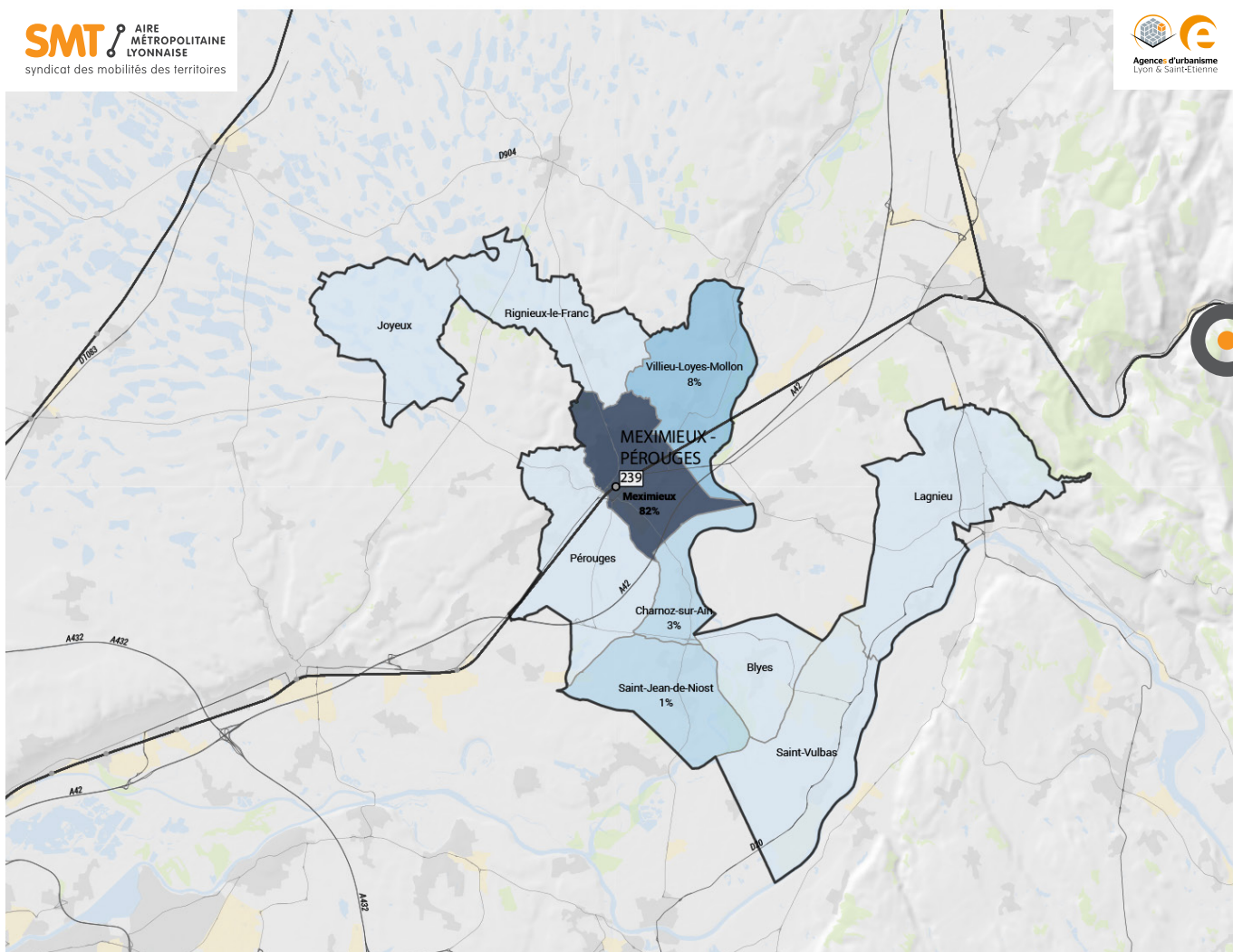
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



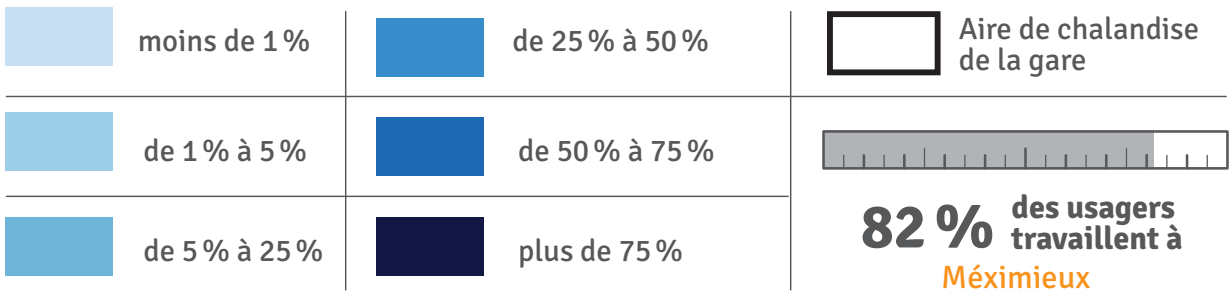
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



Gare de

MIRIBEL

→ **Le quartier Gare**

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

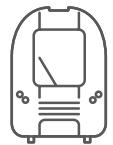


→ **Le pôle d'échanges multimodal**



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

35

train par jour
en 2022
(deux sens confondus)



1187
voyages par jour*
en 2023

* Source Opendata
SNCF 2023,
Base 270 jours/an
Montées + descentes

USAGES*



VPC
23 %



VPP
12 %



TC
13 %



Actifs
40 %

* Usages en modes
de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS

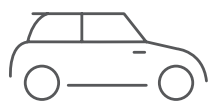


8

places en consignes

STATIONNEMENT

P+R



184

places disponibles



COVOITURAGE

BUS / CAR*

2 Lignes
COLIBRI

2 Lignes CARS
RÉGION AIN



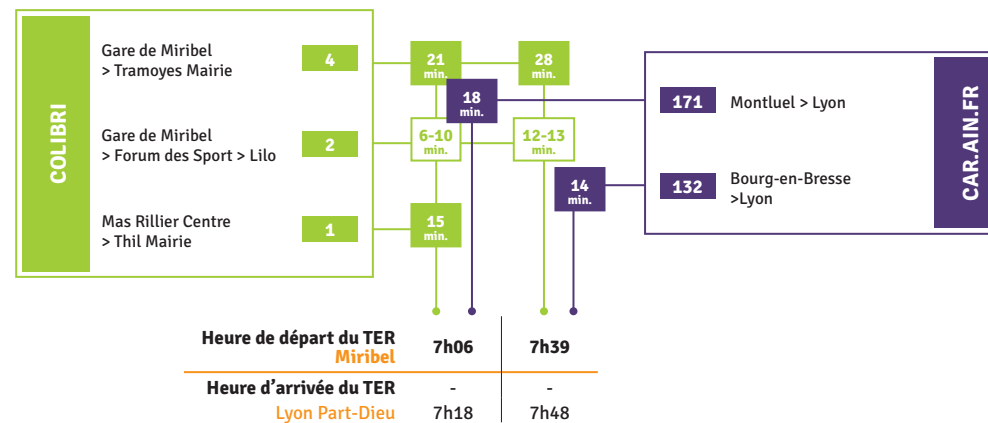
*Nombre de lignes
de transports en commun



Qualité intermodalité TC-Train
MOYENNE

Tolibr

Correspondances Horaires :



LÉGENDE

- Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- 8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- 11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019



Gare de

MIRIBEL

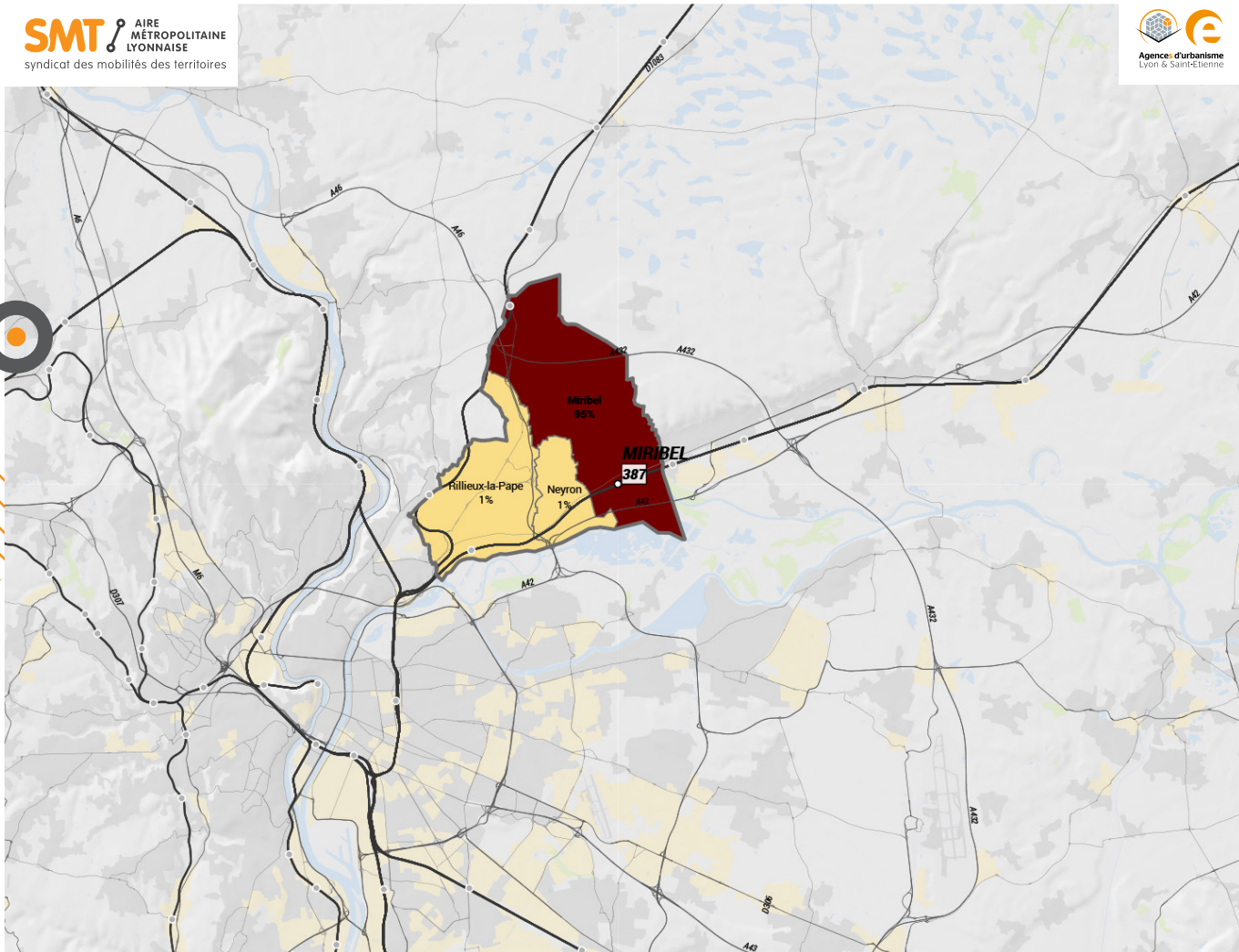
P.72

P.73

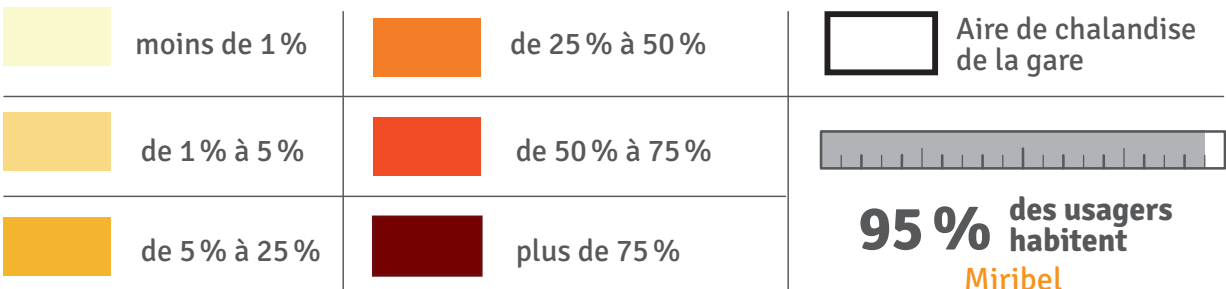
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne



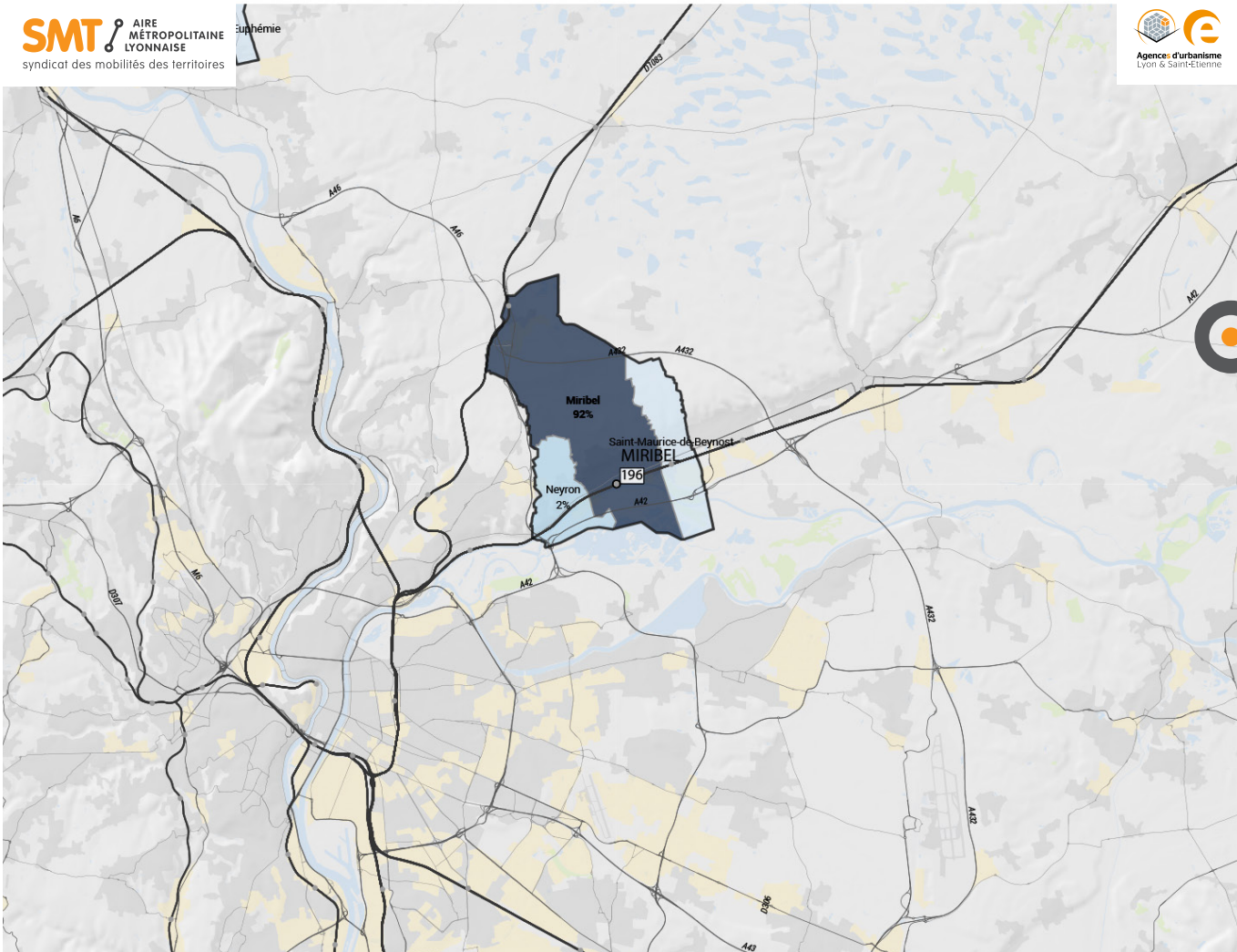
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



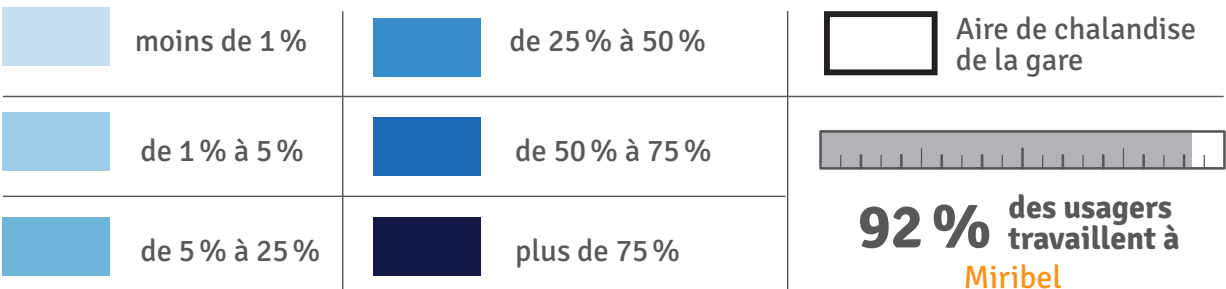
/ Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



Gare de

MONTLUEL

→ Le quartier Gare

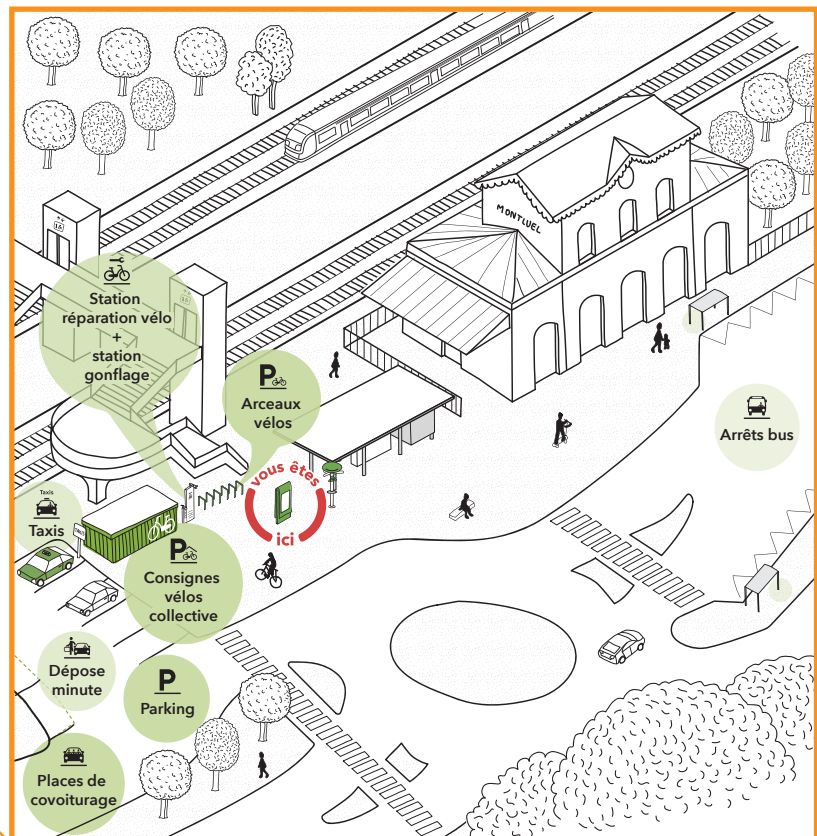
Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie



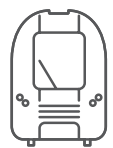
/ Pôle de Rabattement

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Gares et Connexions

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

35

train par jour en 2022
(deux sens confondus)



2085
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*



VPC
37 %



VPP
12 %



TC
6 %



Actifs
36 %

* Usages en modes de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS



63

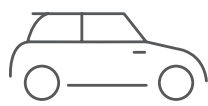
places en consignes

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

STATIONNEMENT

P+R



332

places disponibles

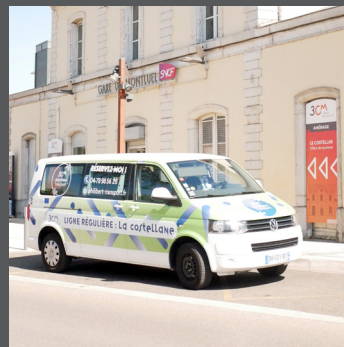


COVOITURAGE

BUS / CAR*

2 Lignes CARS RÉGION AIN

1 ligne régulière ET TAD TICO



*Nombre de lignes de transports en commun



Qualité intermodalité TC-Train
MOYENNE

T-libr

Correspondances Horaires :

CAR.AIN.FR

Montluel > Lyon

171

8 min.

19 min.

11 min.

Bourg-en-Bresse > Lyon

132

6 min.

Heure de départ du TER Montluel	6h55	7h06	7h28
Heure d'arrivée du TER Lyon Part-Dieu	- 7h18	- 7h22	- 7h48

LÉGENDE



Pas de correspondance en heures de pointe du matin



Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)



Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

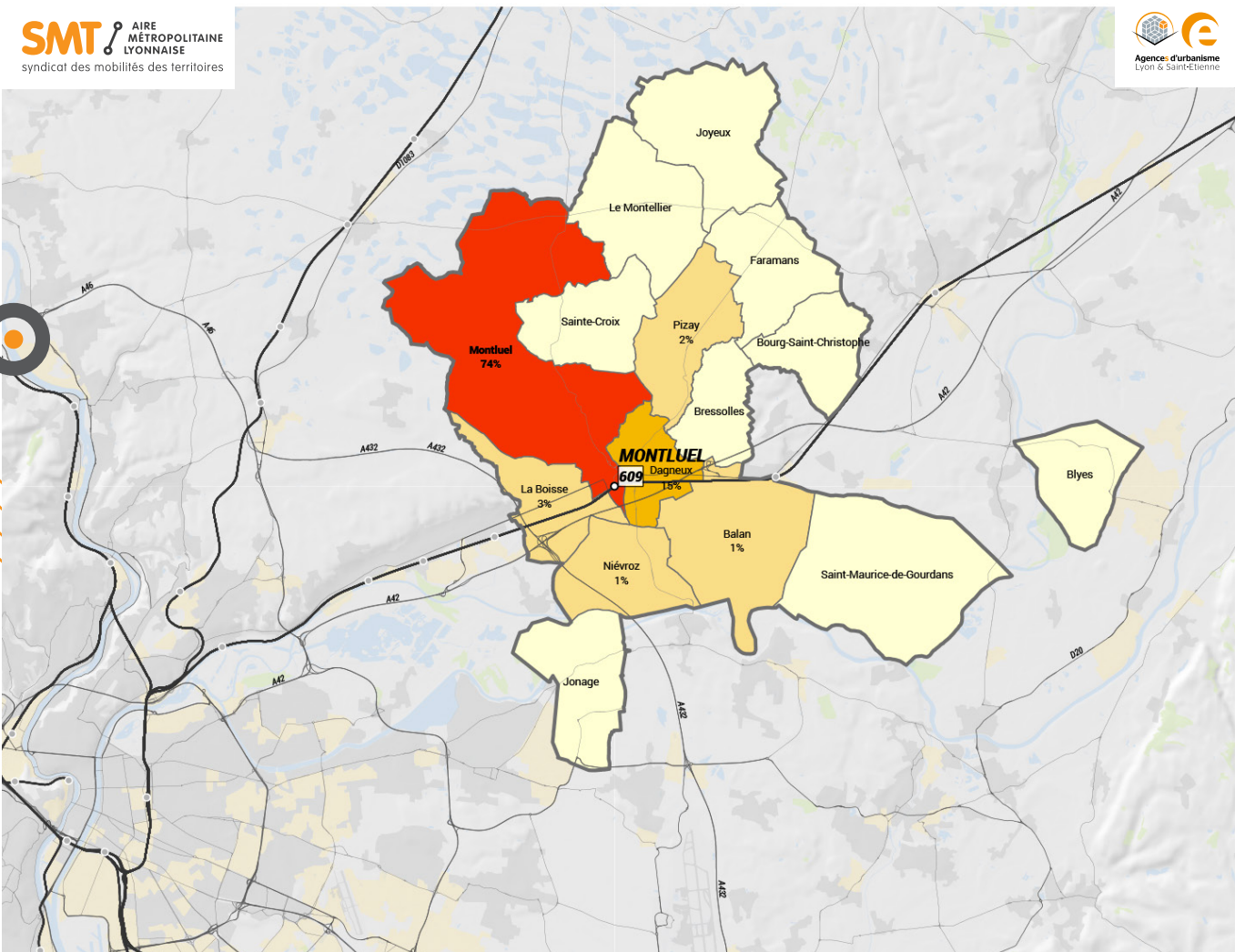
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019



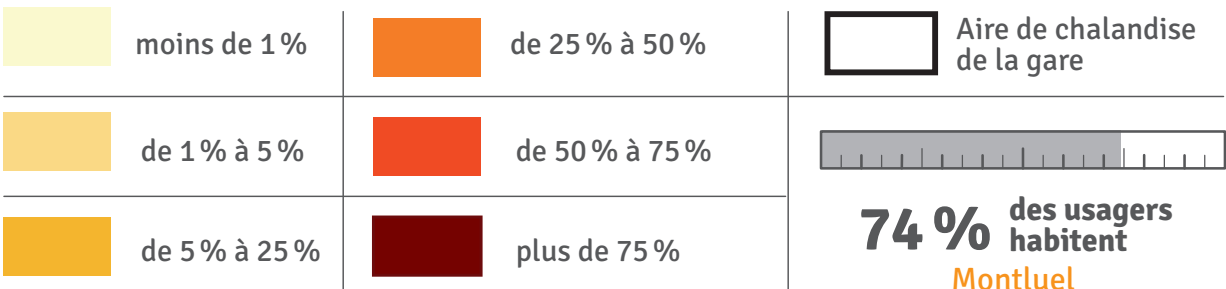
Gare de

MONTLUEL

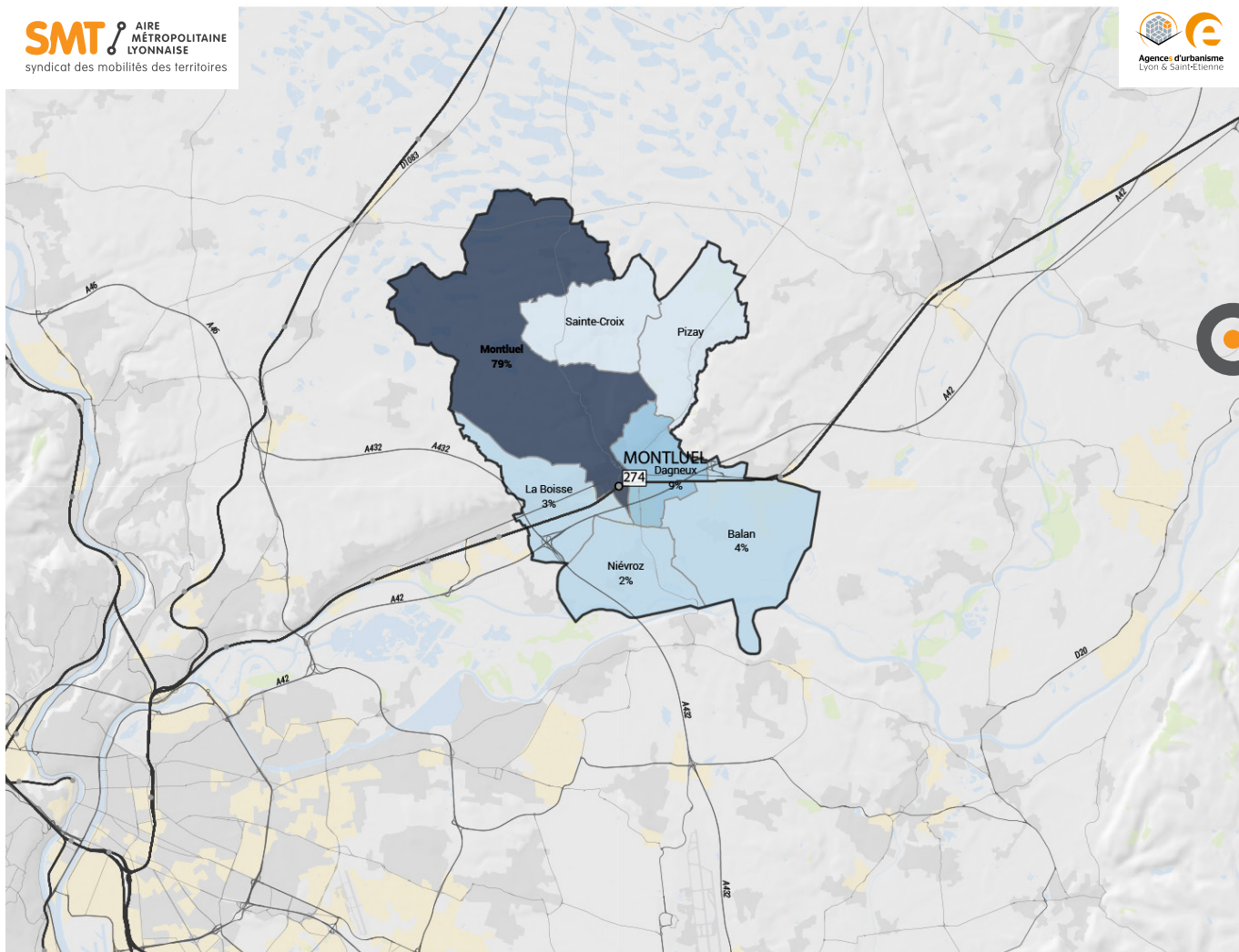
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



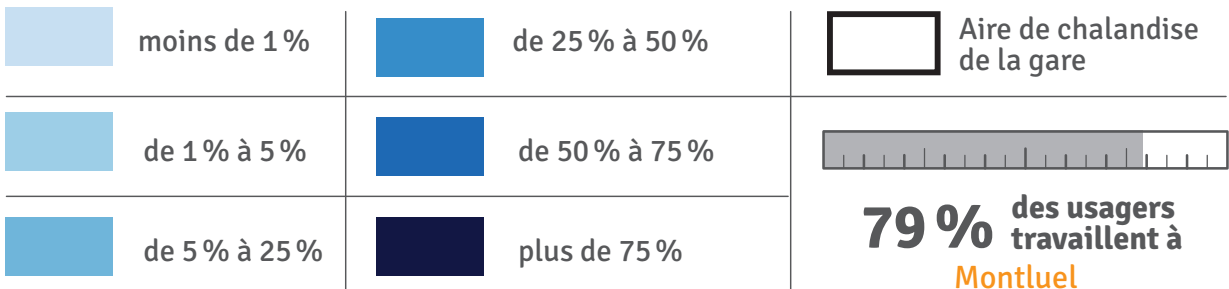
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



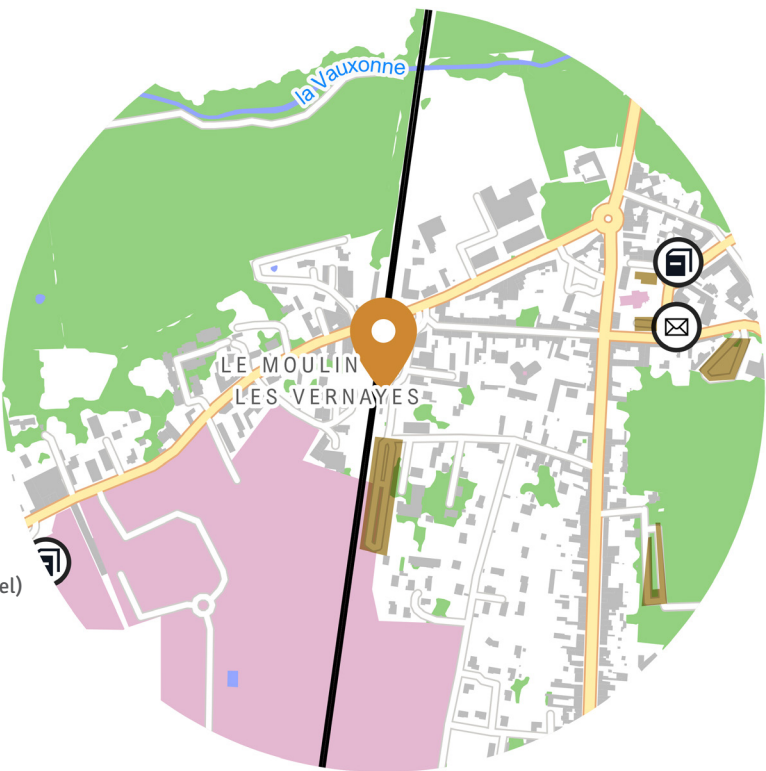
Gare de

SAINT-GEORGES-DE-RENEINS

→ Le quartier Gare

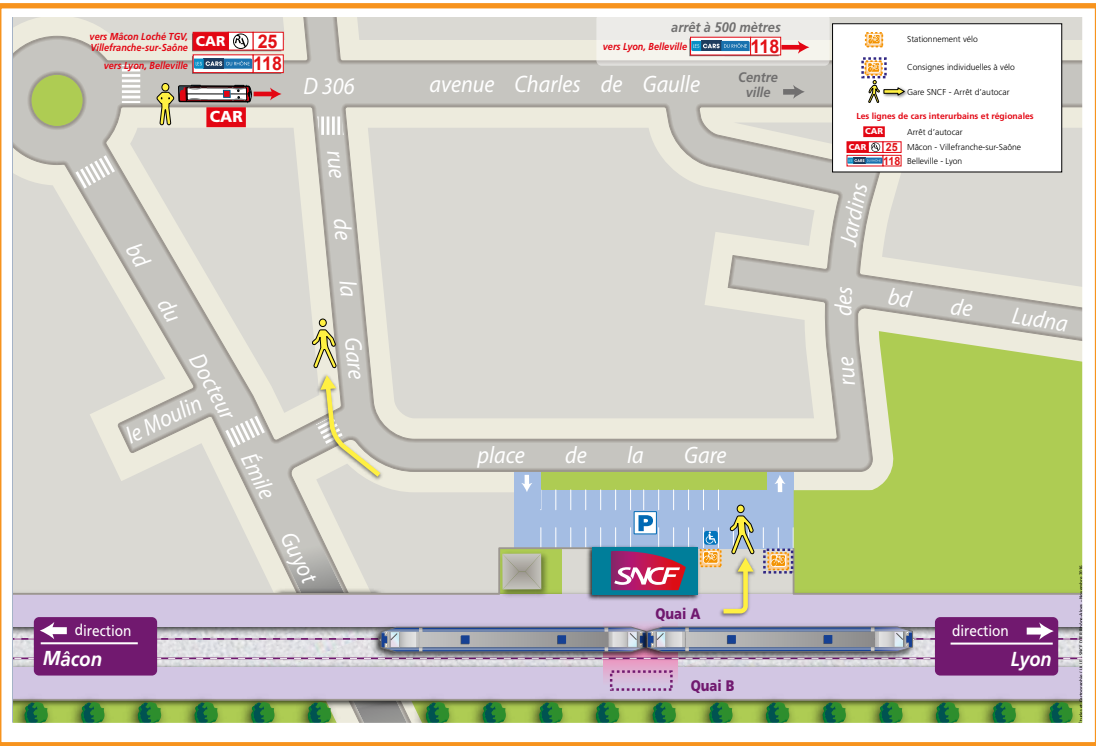
Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie



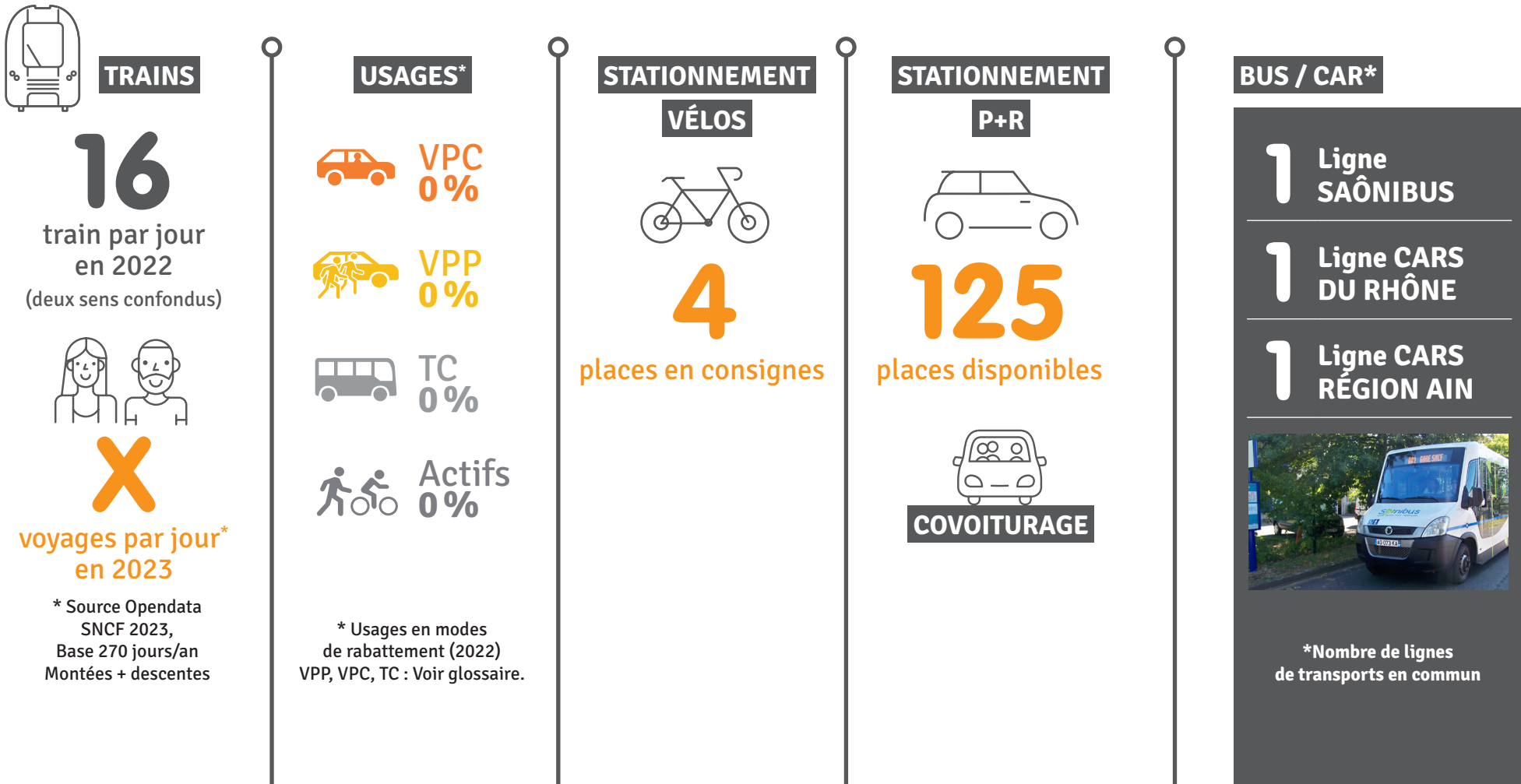
/ Gare de proximité

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



LÉGENDE

- Pas de correspondance en heures de pointe du matin
 - 8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
 - 11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud*, service décembre 2019



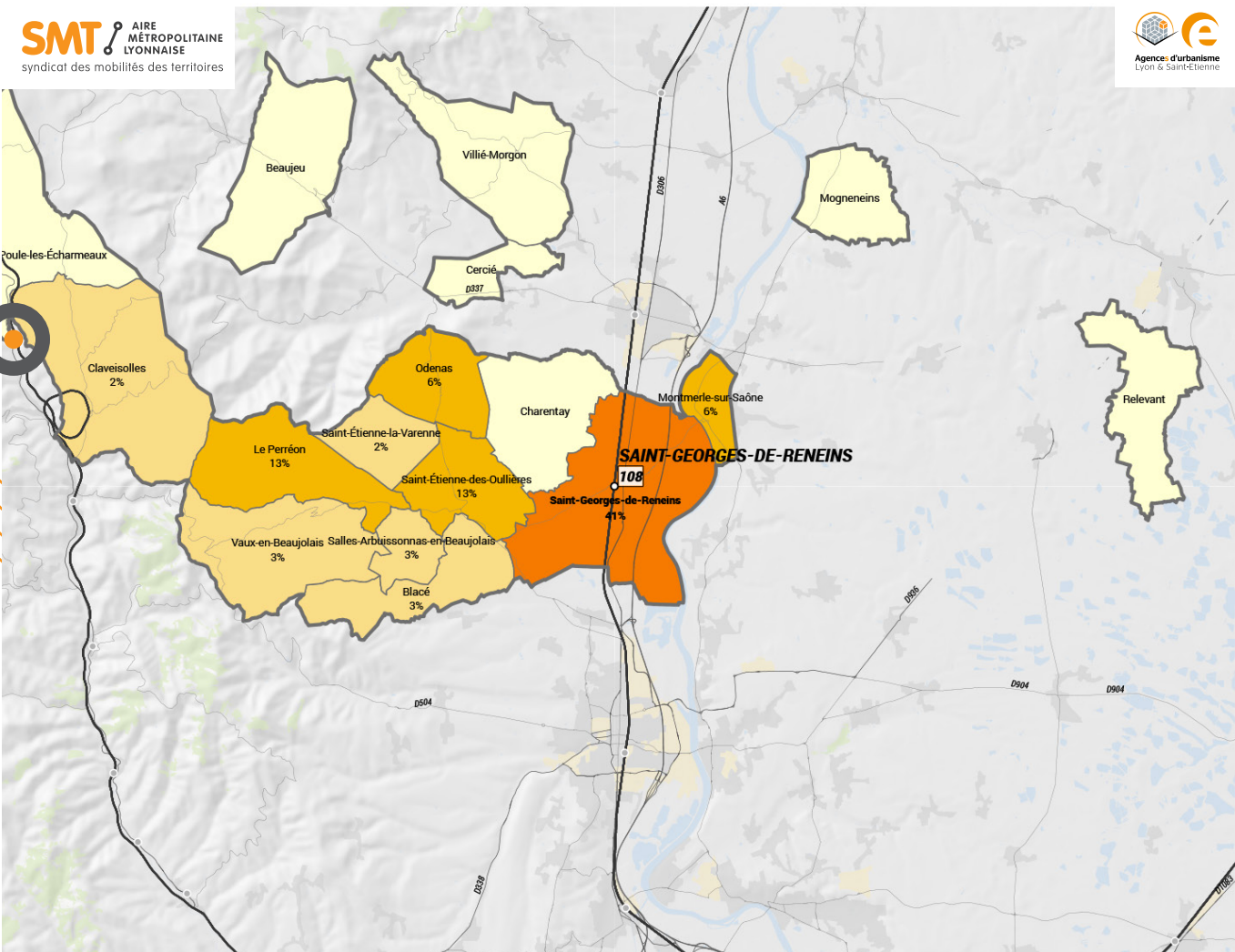
Gare de

**SAINT-GEORGES-
DE-RENEINS**

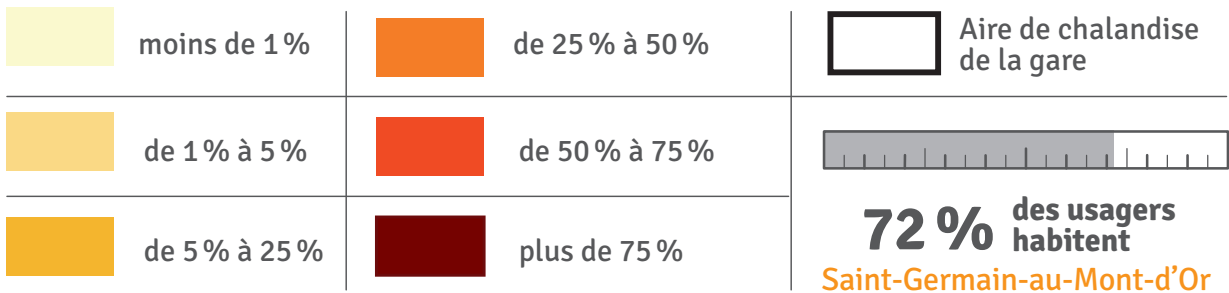
P.80

P.81

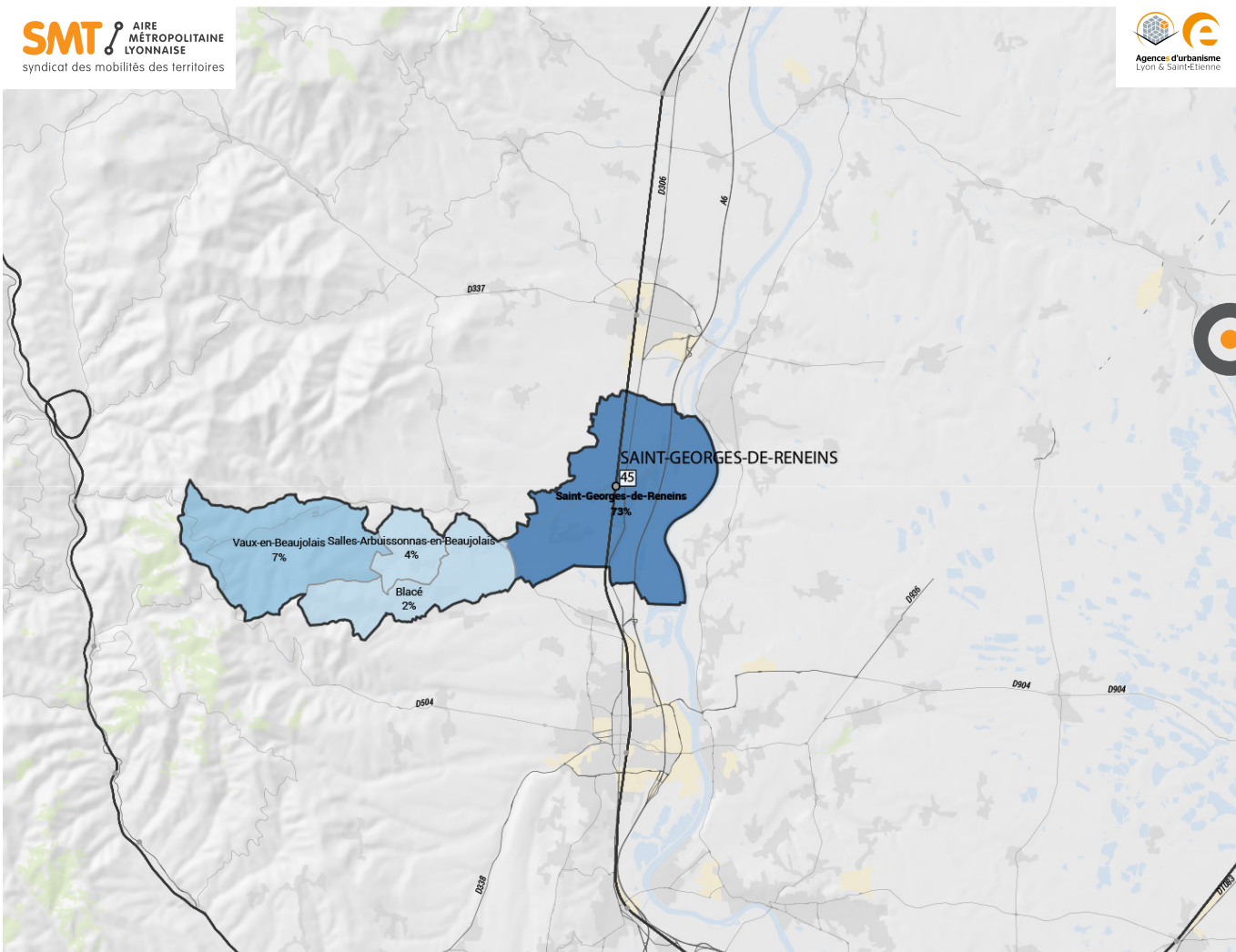
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



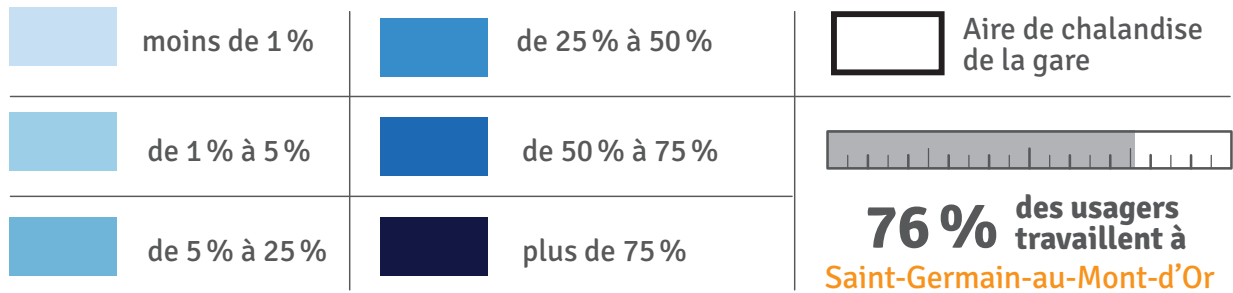
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

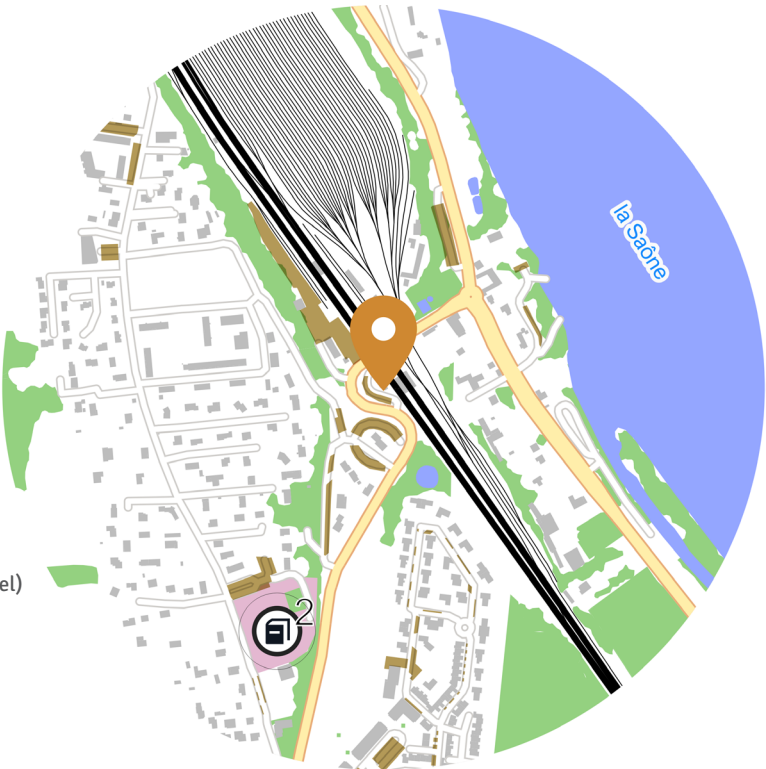


Gare de

SAINT-GERMAIN-AU-MONT-D'OR

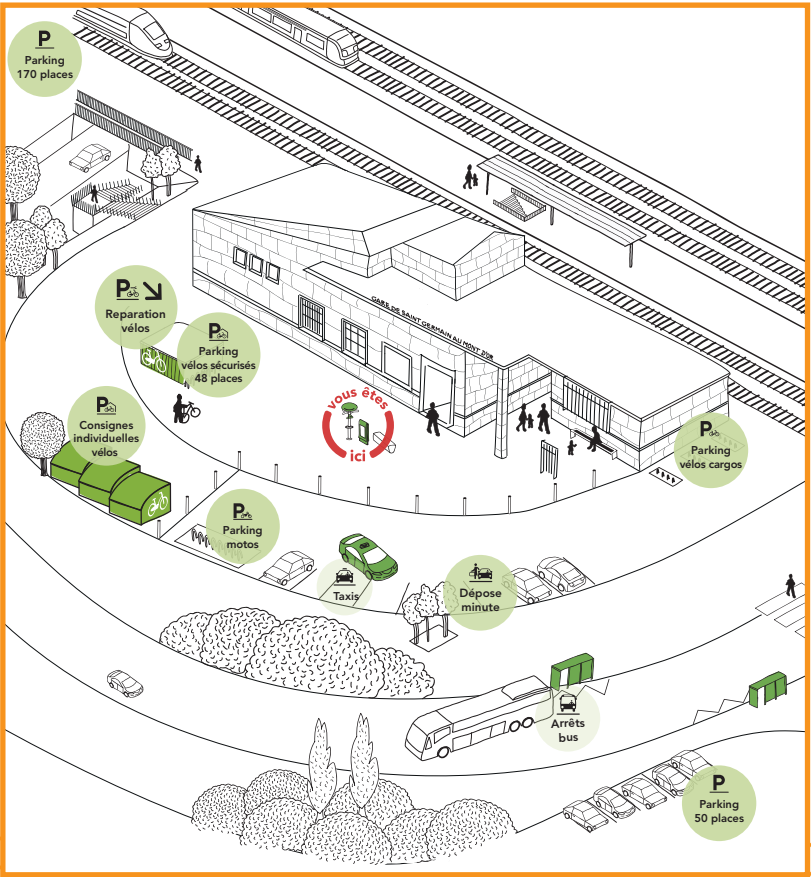
→ **Le quartier Gare**

Dans un rayon de 500 m

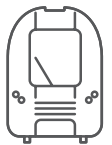


/ Pôle de Rabattement

→ **Le pôle d'échanges multimodal**



→ **Tableau de bord de l'intermodalité**



TRAINS

144
train par jour
en 2022
(deux sens confondus)



1864
voyages par jour*
en 2023

* Source Opendata
SNCF 2023,
Base 270 jours/an
Montées + descentes

USAGES*



VPC
33 %



VPP
14 %



TC
8 %



Actifs
39 %

* Usages en modes
de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS

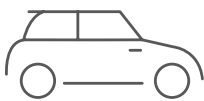


60

places en consignes

STATIONNEMENT

P+R



541

places disponibles



COVOITURAGE

BUS / CAR*

1 Ligne
SAÔNIBUS

2 Lignes **TCL**

1 Ligne **CARS**
RÉGION AIN



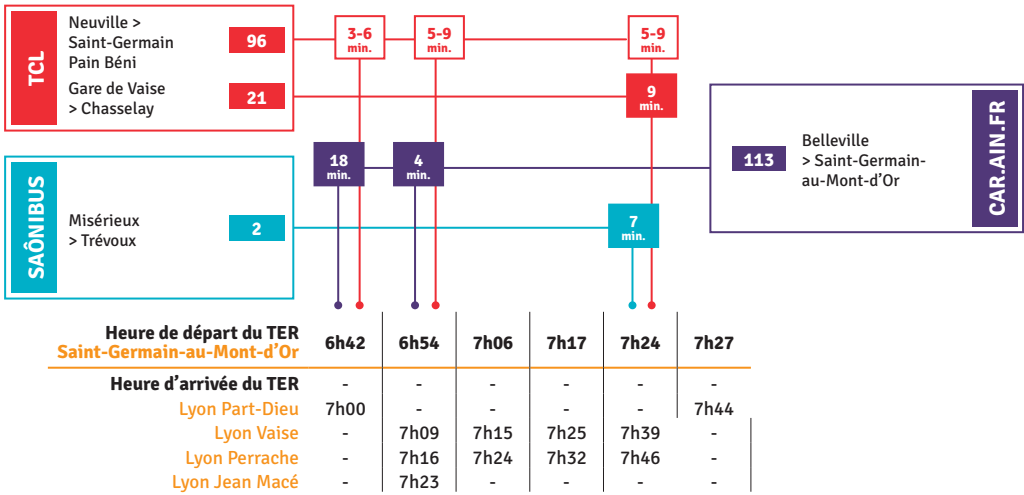
*Nombre de lignes
de transports en commun



Qualité intermodalité TC-Train
MOYENNE

Tlibr

Correspondances Horaires :



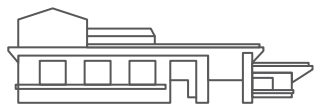
LÉGENDE

✕ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

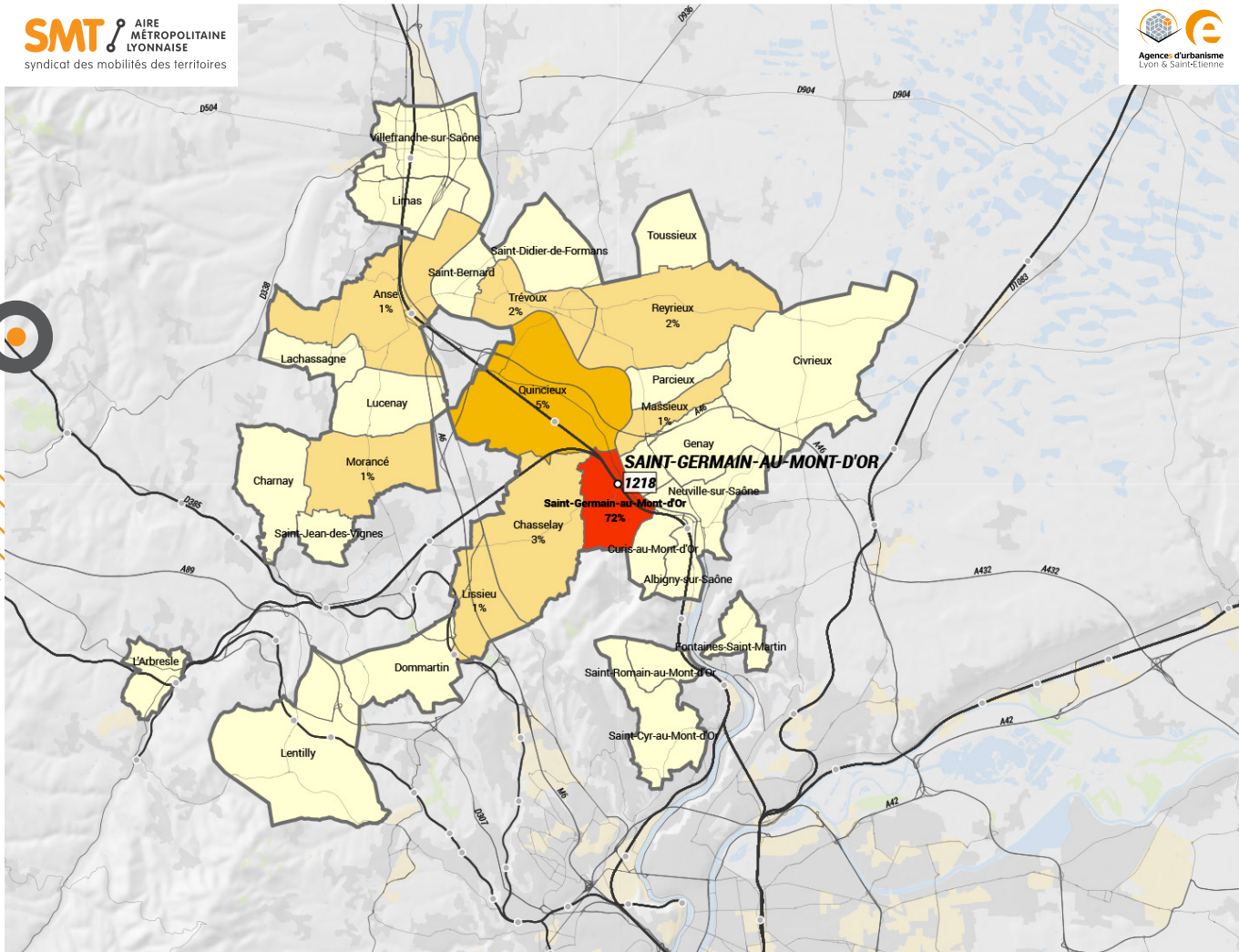
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud*, service décembre 2019



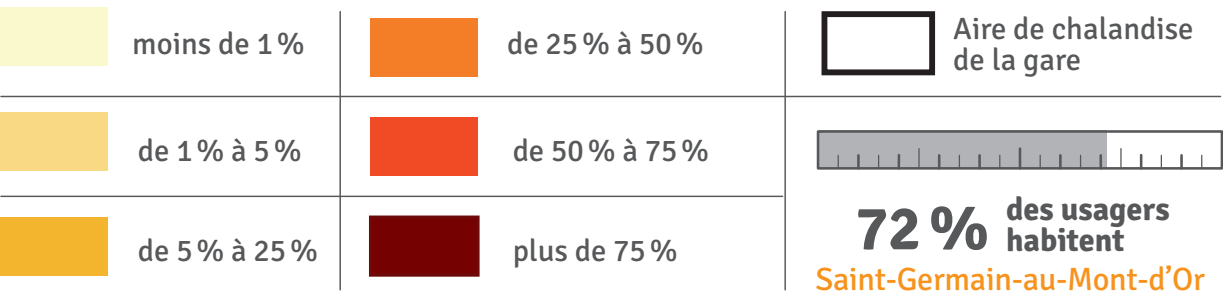
Gare de
SAINT-GERMAIN-AU-MONT-D'OR

/ Attractivité

de la gare de départ en fonction
du **DOMICILE** des usagers

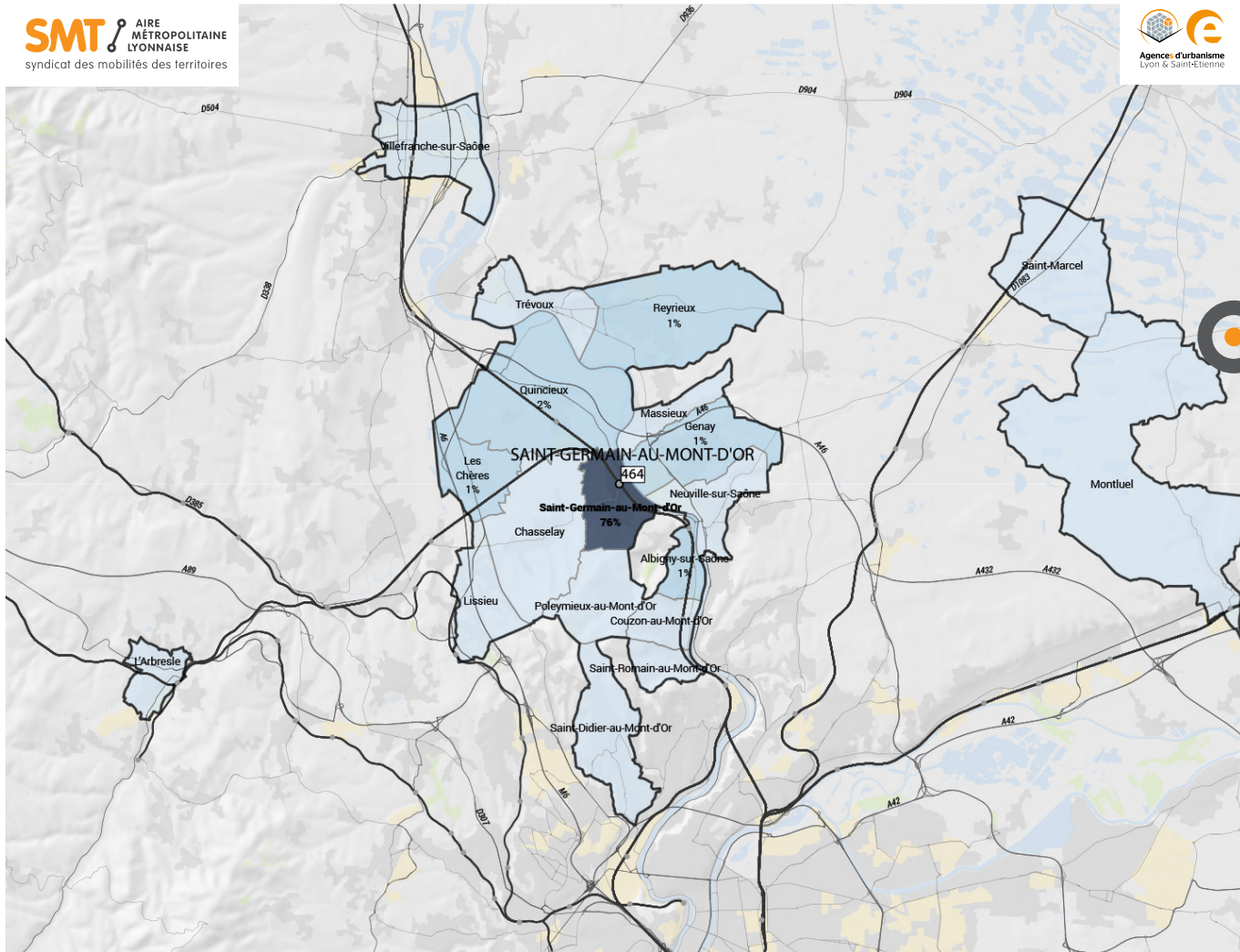


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

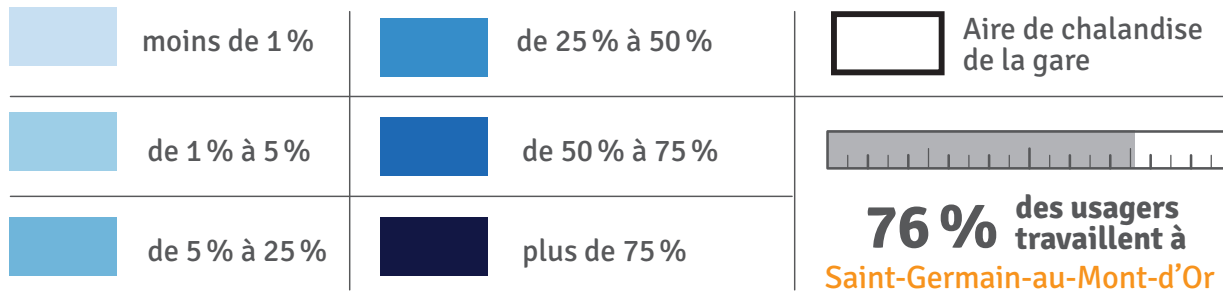


/ Attractivité

de la gare d'arrivée en fonction
du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES**
des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



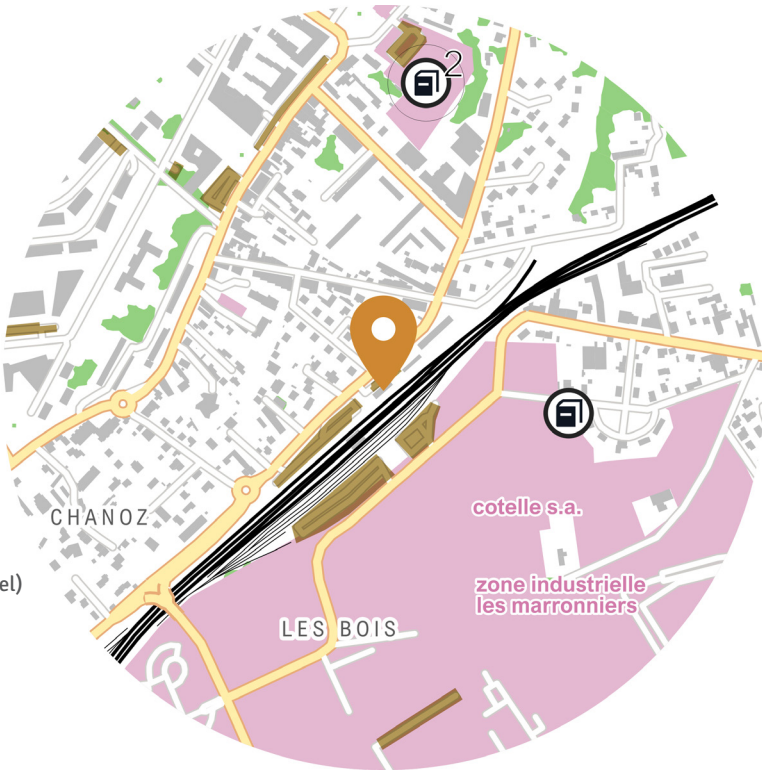
Gare de

SATHONAY-RILLIEUX

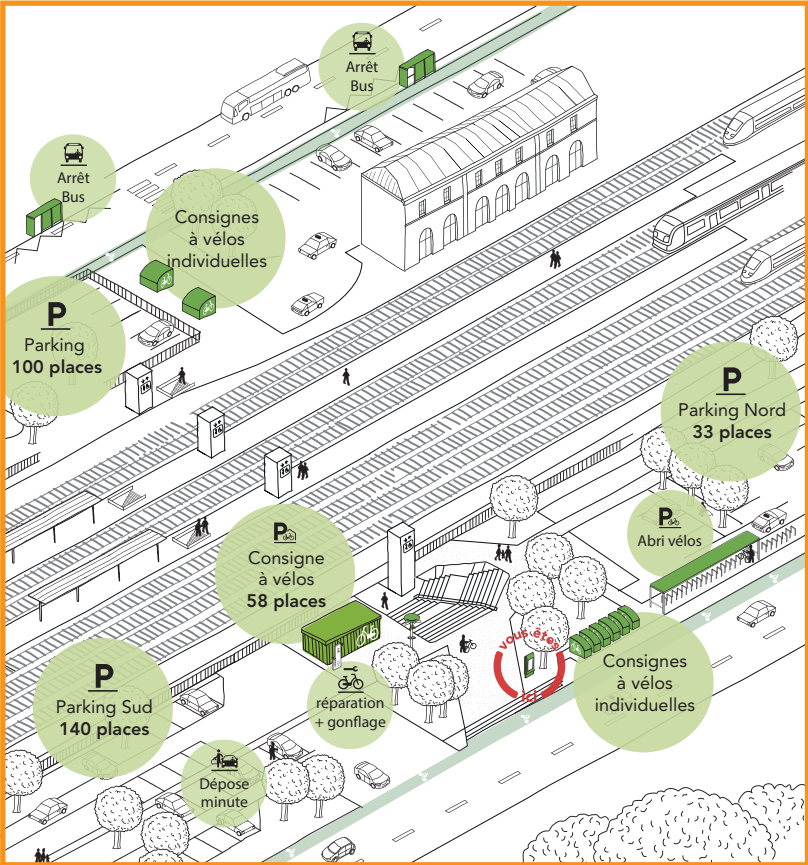
→ **Le quartier Gare**

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie



→ **Le pôle d'échanges multimodal**



Source : SNCF Gares et Connexions

→ **Tableau de bord de l'intermodalité**

TRAINS

44

train par jour en 2022
(deux sens confondus)

1101

voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC
21 %

VPP
16 %

TC
3 %

Actifs
50 %

* Usages en modes de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

72

places en consignes

STATIONNEMENT P+R

321

places disponibles

COVOITURAGE

BUS / CAR*

3 Lignes TCL

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train

MOYENNE

Correspondances Horaires :

TCL	Vaulx-en-Velin la Soie > Caluire Chemin Petit	Zi4	7 min	27 min
	Calluire Montessuy > Pont de Fontaines	77	8 min	18 min
	Croix-Rousse > Rillieux Les Alagniers	33	10-12 min	8-13 min

Heure de départ du TER Sathonay-Rillieux	7h10	7h40
Heure d'arrivée du TER Lyon Part-Dieu	7h18	7h48
Lyon Perrache	7h29	7h59

LÉGENDE

Pas de correspondance en heures de pointe du matin

Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019

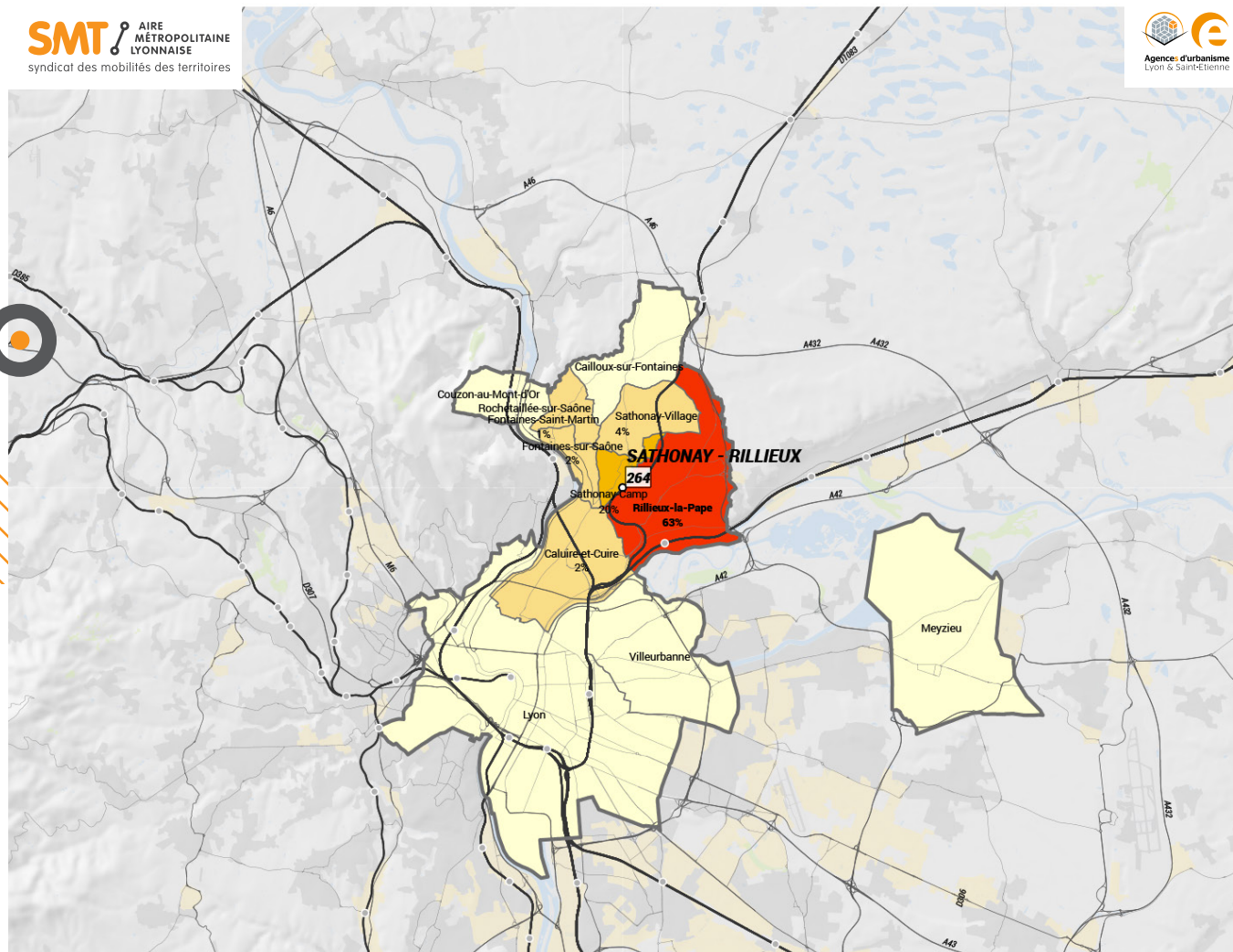


Gare de
**SATHONAY-
RILLIEUX**

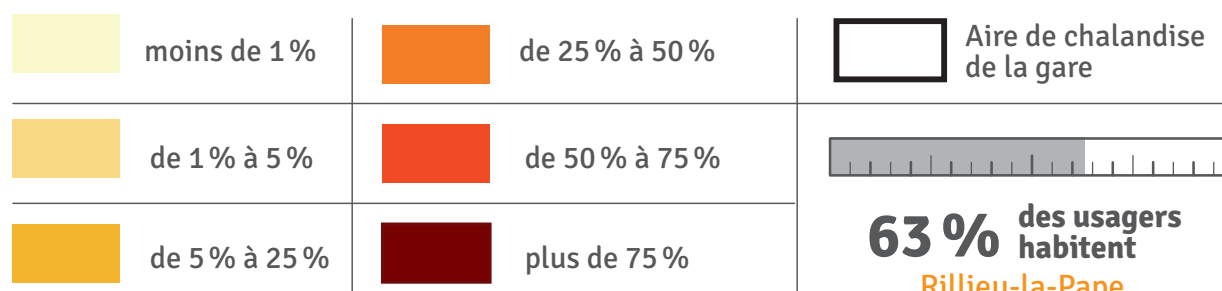
P.88

P.89

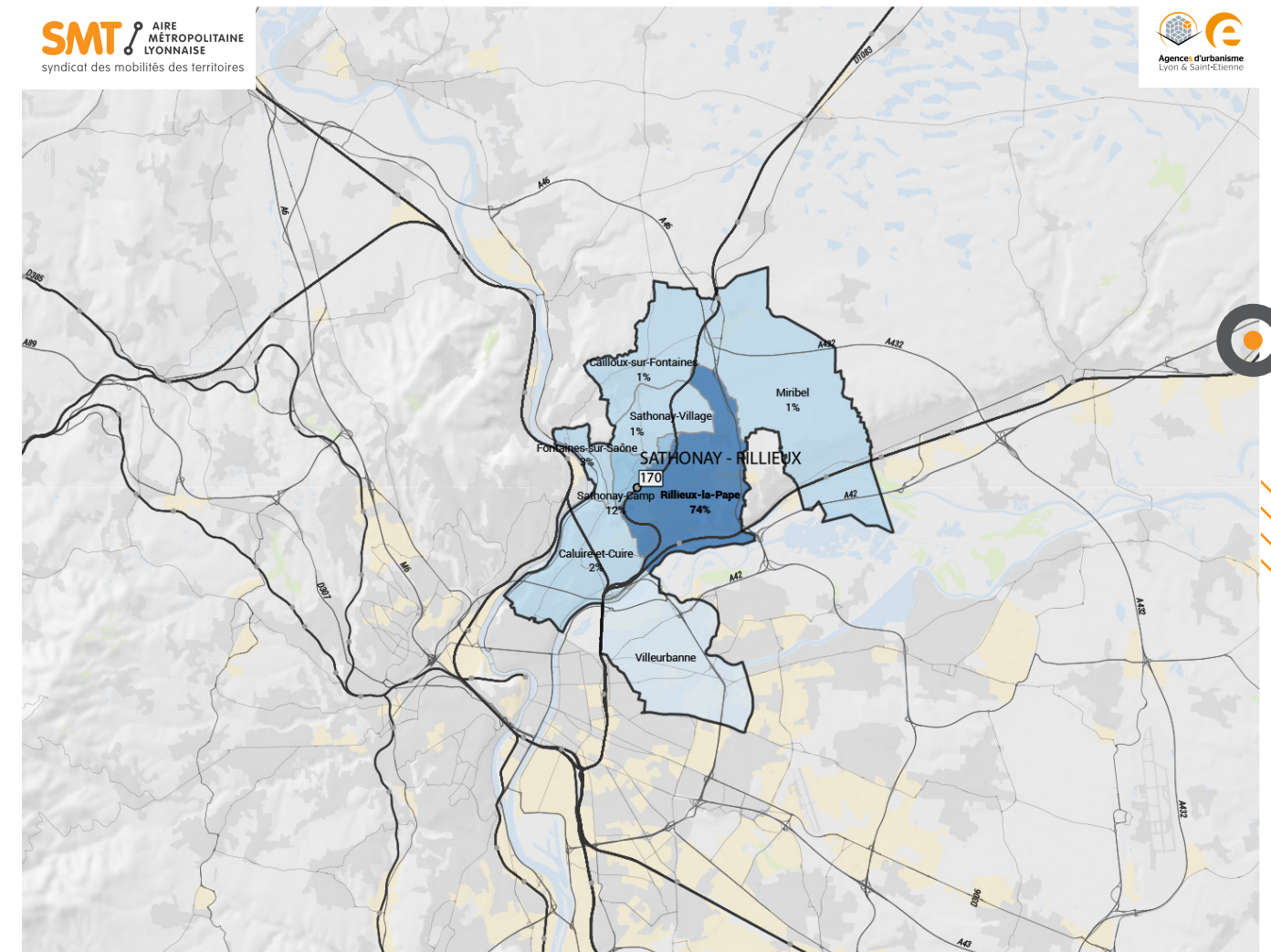
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



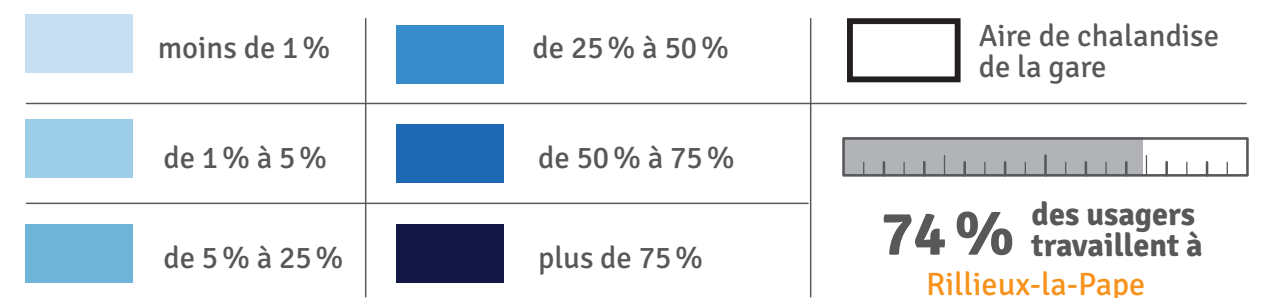
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers



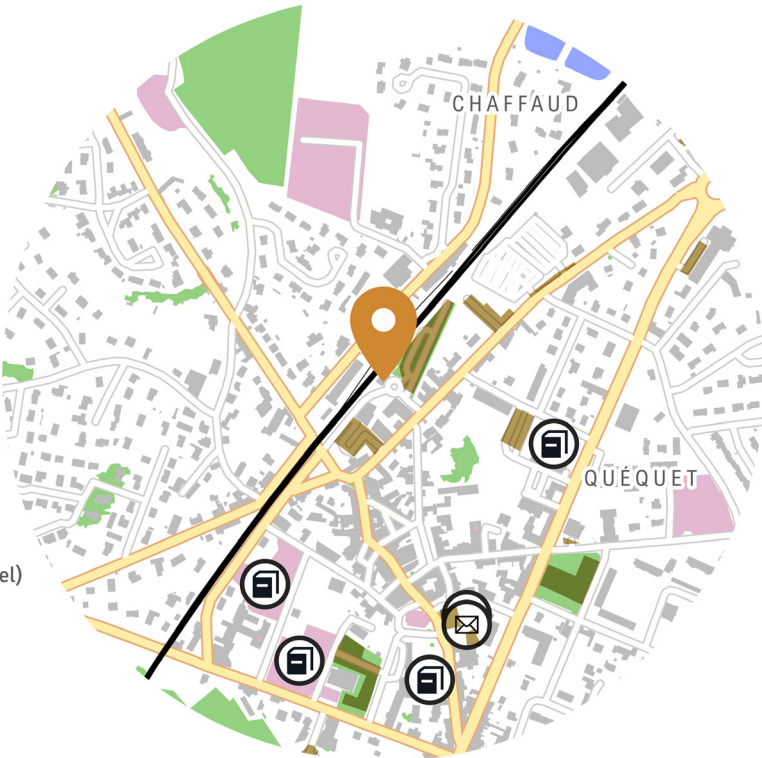
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



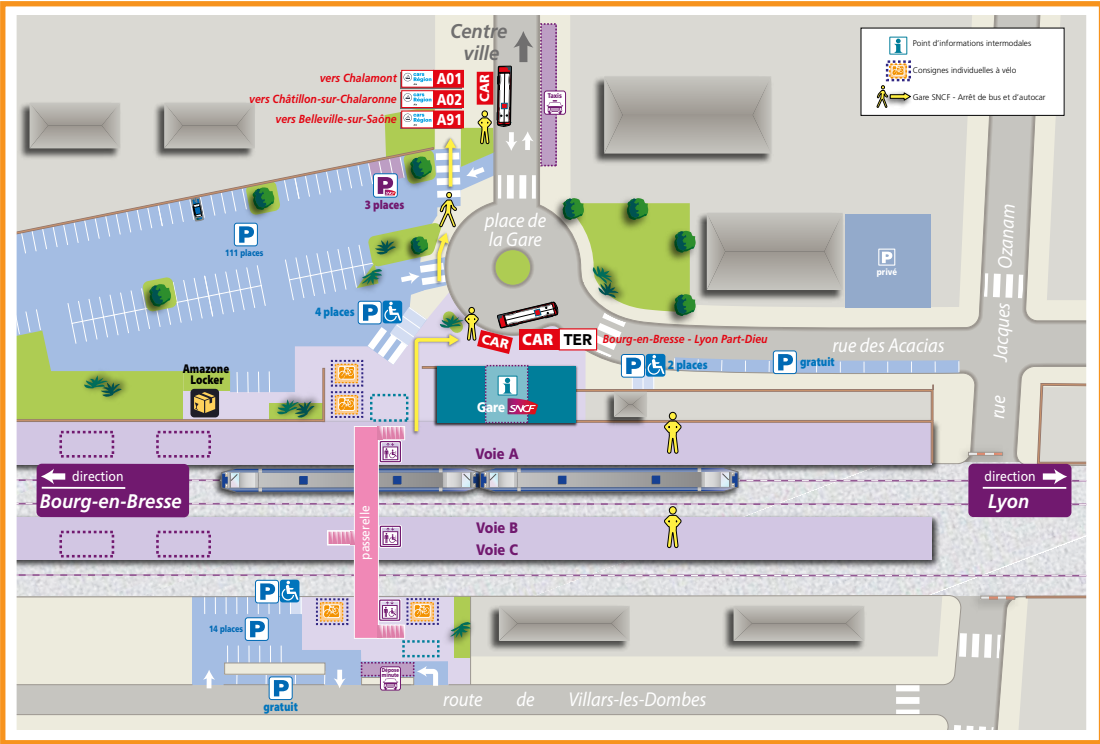
Gare de
VILLARS-LES-DOMBES

→ **Le quartier Gare**
Dans un rayon de 500 m

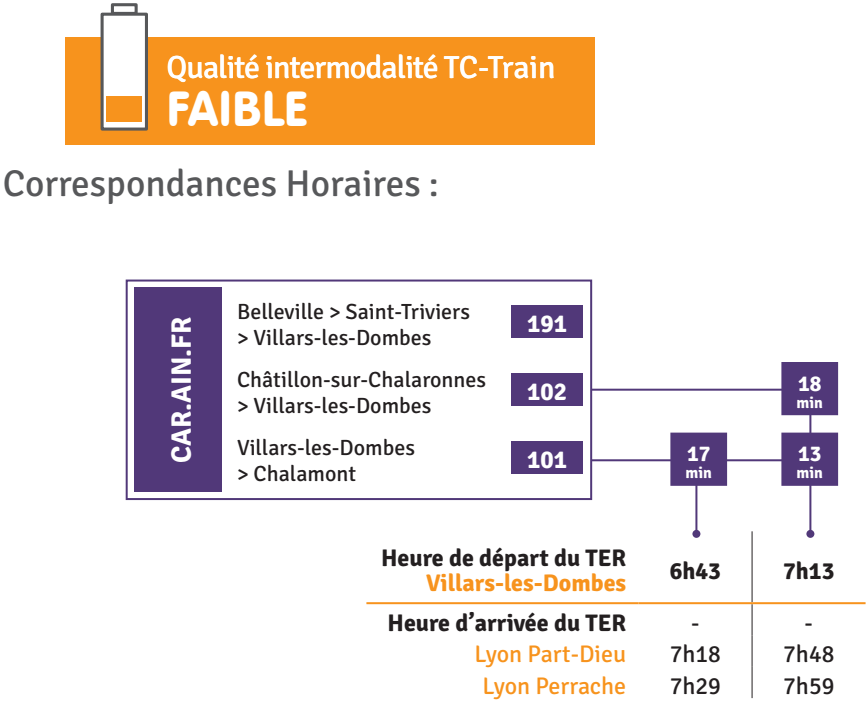
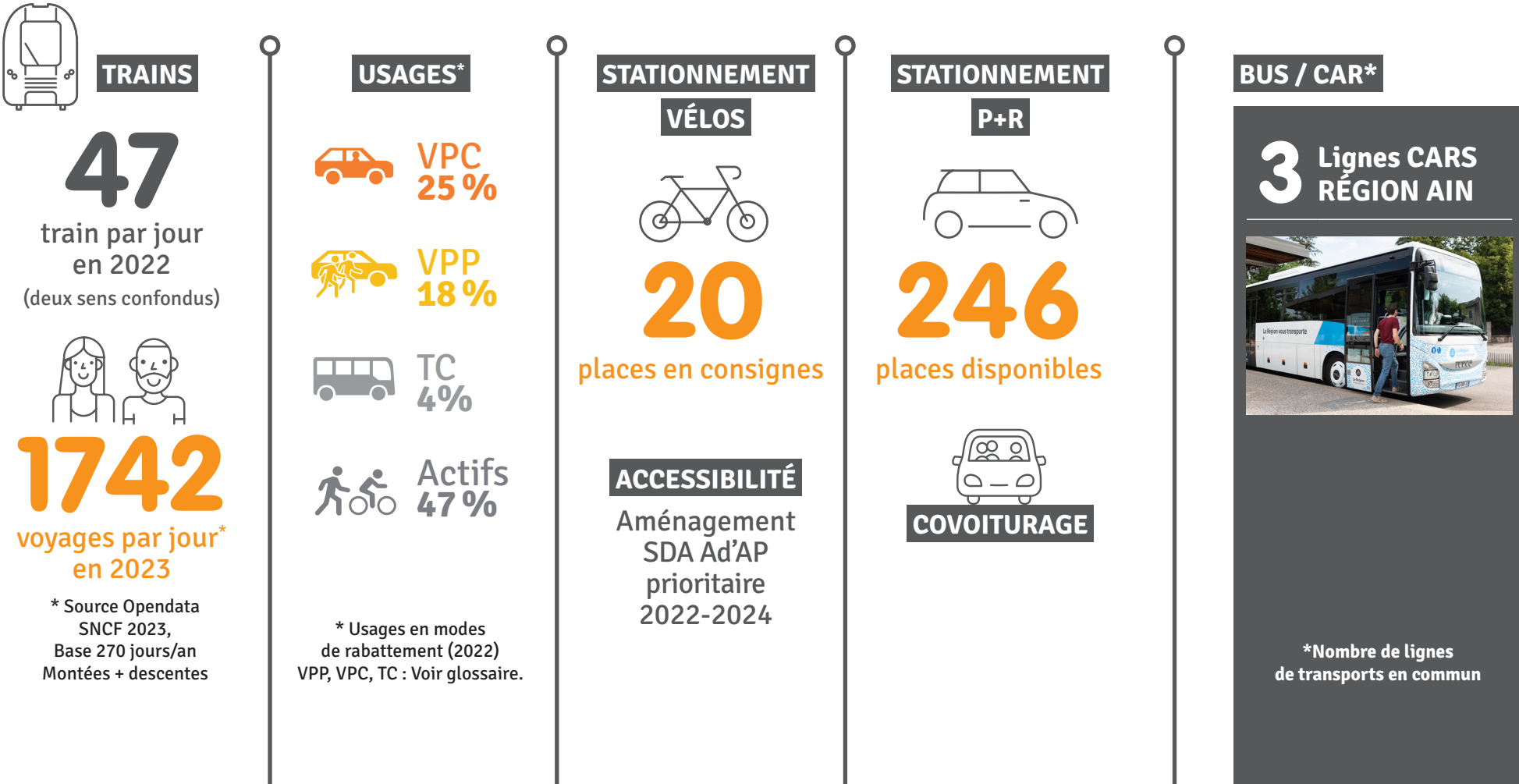
- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie



→ **Le pôle d'échanges multimodal**



→ **Tableau de bord de l'intermodalité**



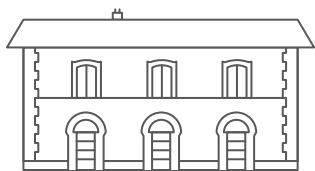
LÉGENDE

✕ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019

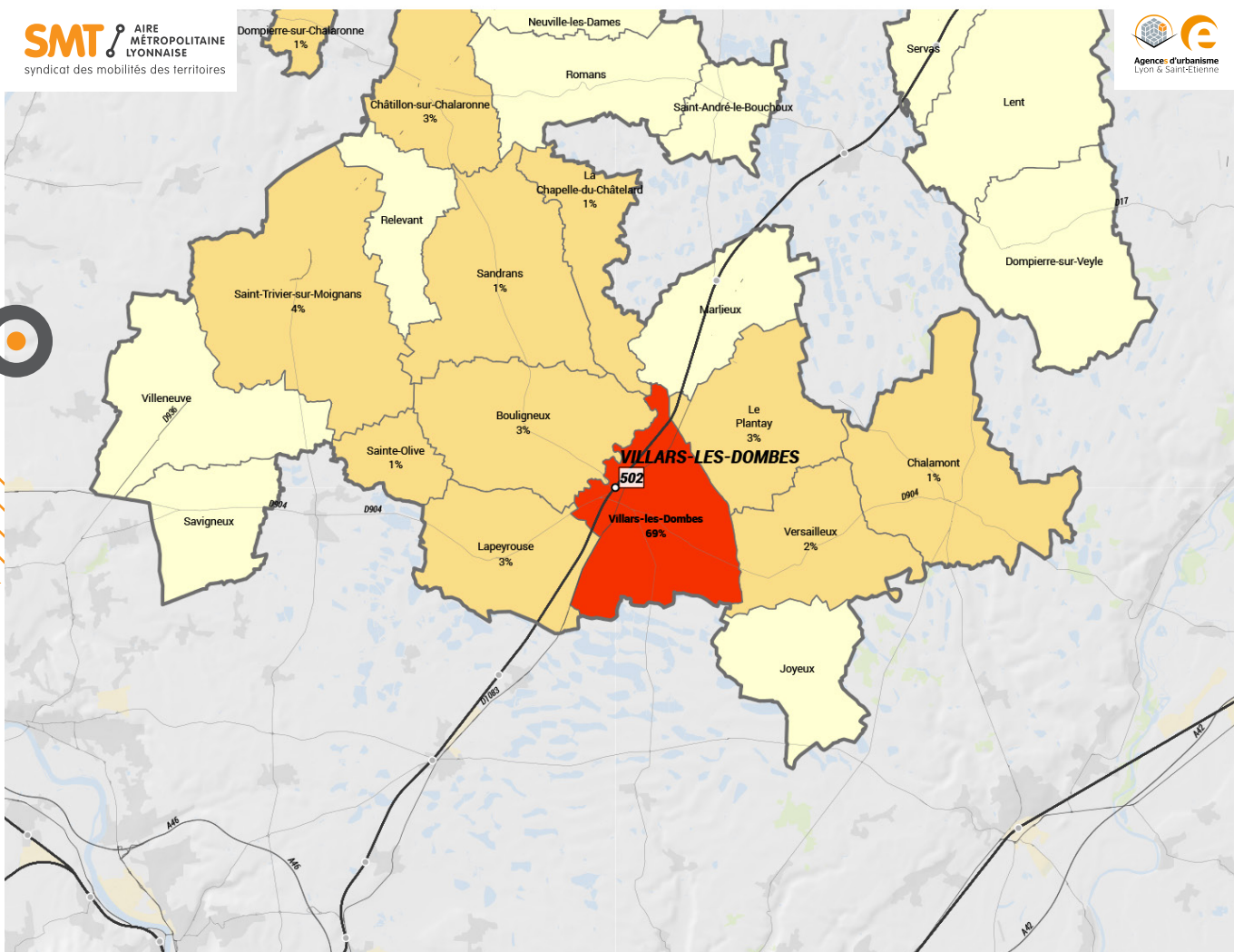


Gare de
**VILLARS-
LES-DOMBES**

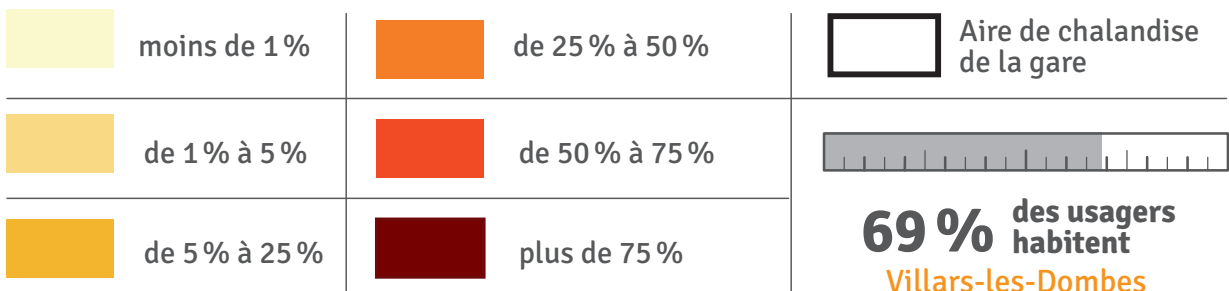
P.92

P.93

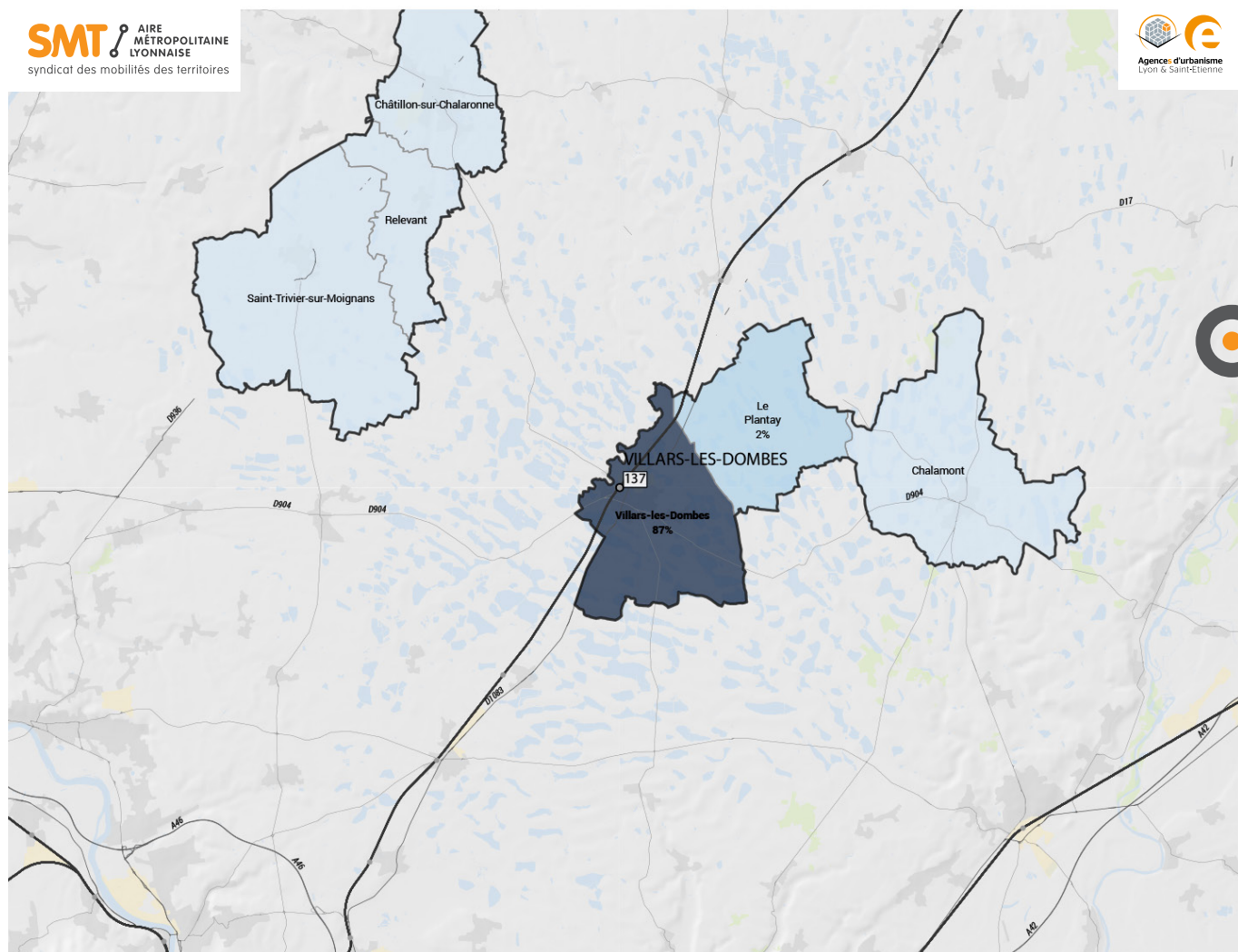
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



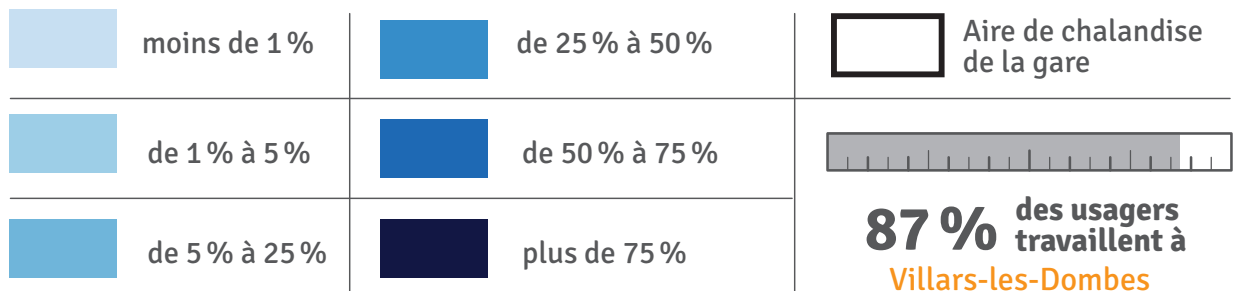
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

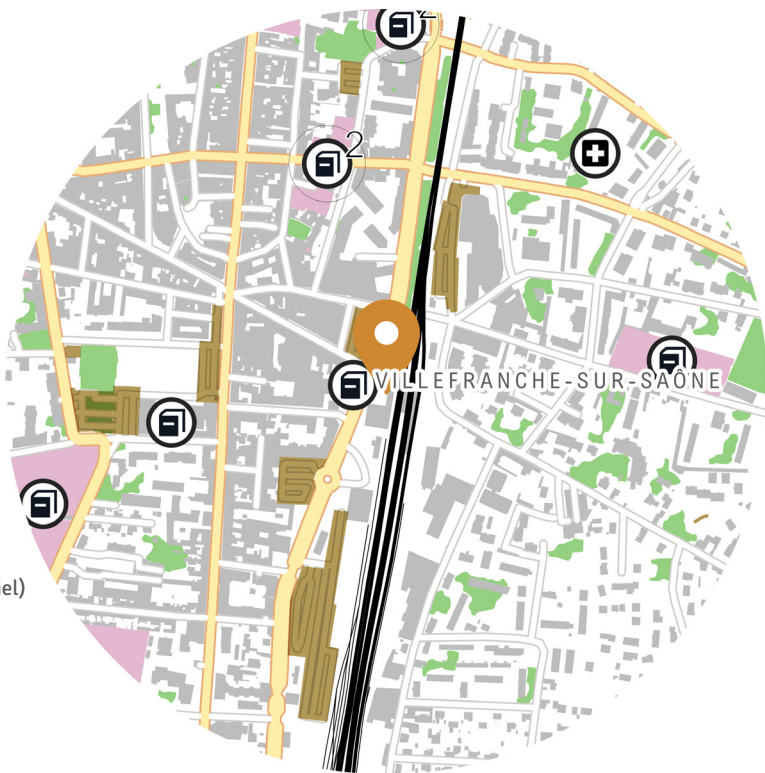


Gare de

VILLEFRANCHE-SUR-SÂONE

→ Le quartier Gare

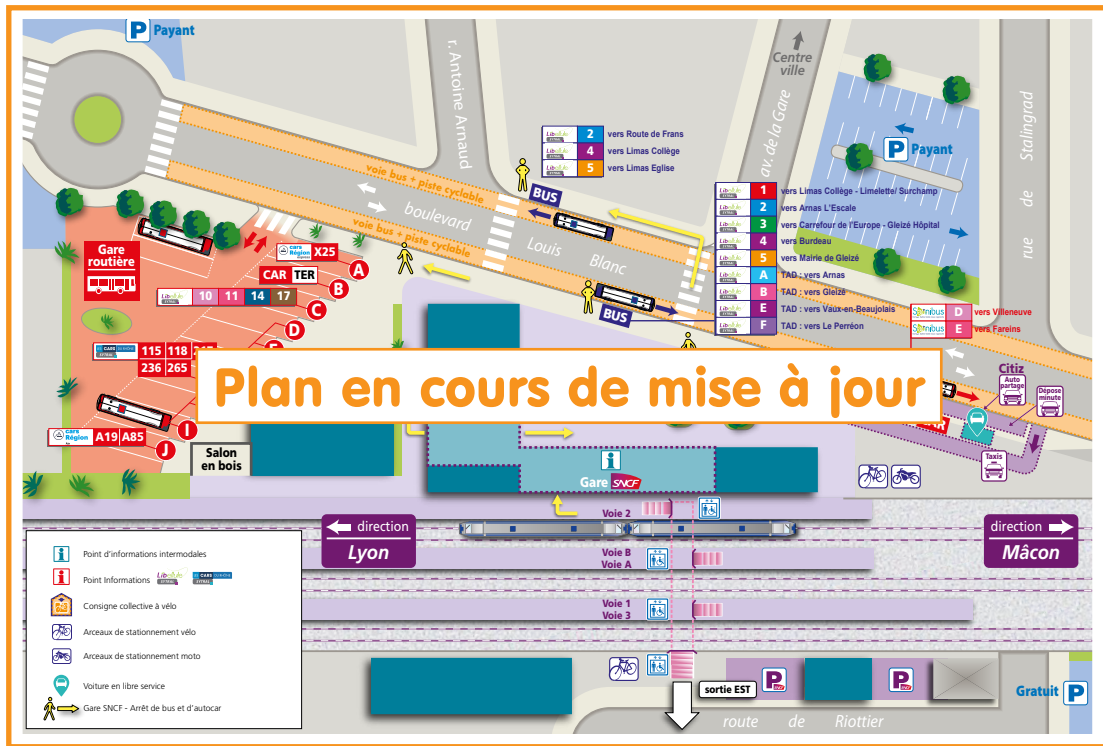
Dans un rayon de 500 m



/ Grand Pôle d'échanges

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

44

train par jour en 2022
(deux sens confondus)



9714
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023,
Base 270 jours/an
Montées + descentes

USAGES*



VPC
32 %



VPP
15 %



TC
7 %



Actifs
41 %

* Usages en modes de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS



110

places en consignes

ACCESSIBILITÉ

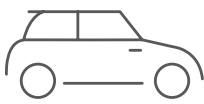
Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

AUTOPARTAGE

2 CITIZ

STATIONNEMENT

P+R



800

places disponibles



COVOITURAGE

BUS / CAR*

5

Lignes LIBELLULE

11

Lignes CARS DU RHÔNE

1

Ligne SAÔNIBUS

2

Lignes CARS RÉGION AIN

1

Ligne CARS RÉGION EXPRESS

*Nombre de lignes de transports en commun

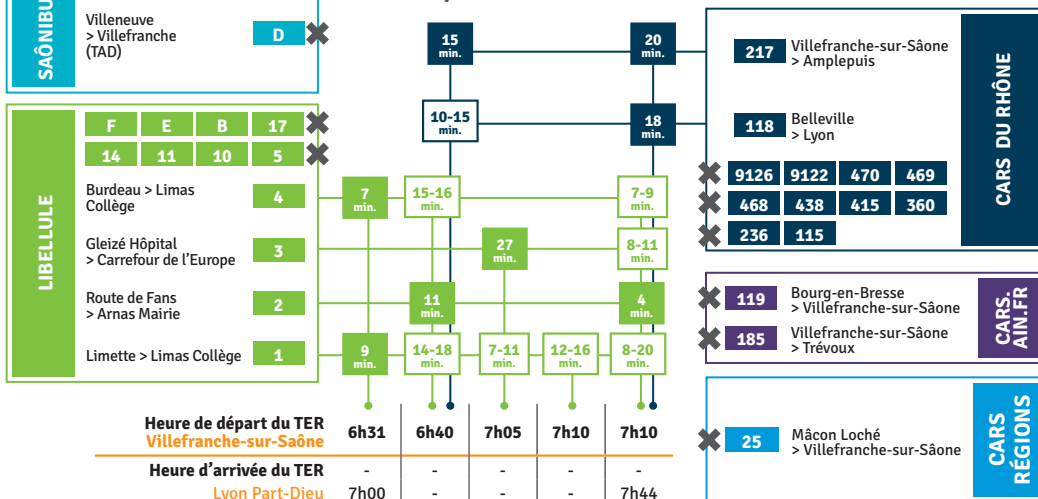


Qualité intermodalité TC-Train CORRECTE

	SAÔNIBUS			
	F	E	B	17
Villeneuve > Villefranche (TAD)				
Burdeau > Limas Collège				
Gleizé Hôpital > Carrefour de l'Europe				
Route de Fans > Arnas Mairie				
Limette > Limas Collège				

Heure de départ du TER Villefranche-sur-Saône	6h31	6h40	7h05	7h10	7h10
Heure d'arrivée du TER					
Lyon Part-Dieu	7h00				7h44
Lyon Vaise		7h09	7h25	7h39	
Lyon Perrache		7h16	7h32	7h46	
Lyon Jean Macé		7h23		7h52	

Correspondances Horaires :



✕ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

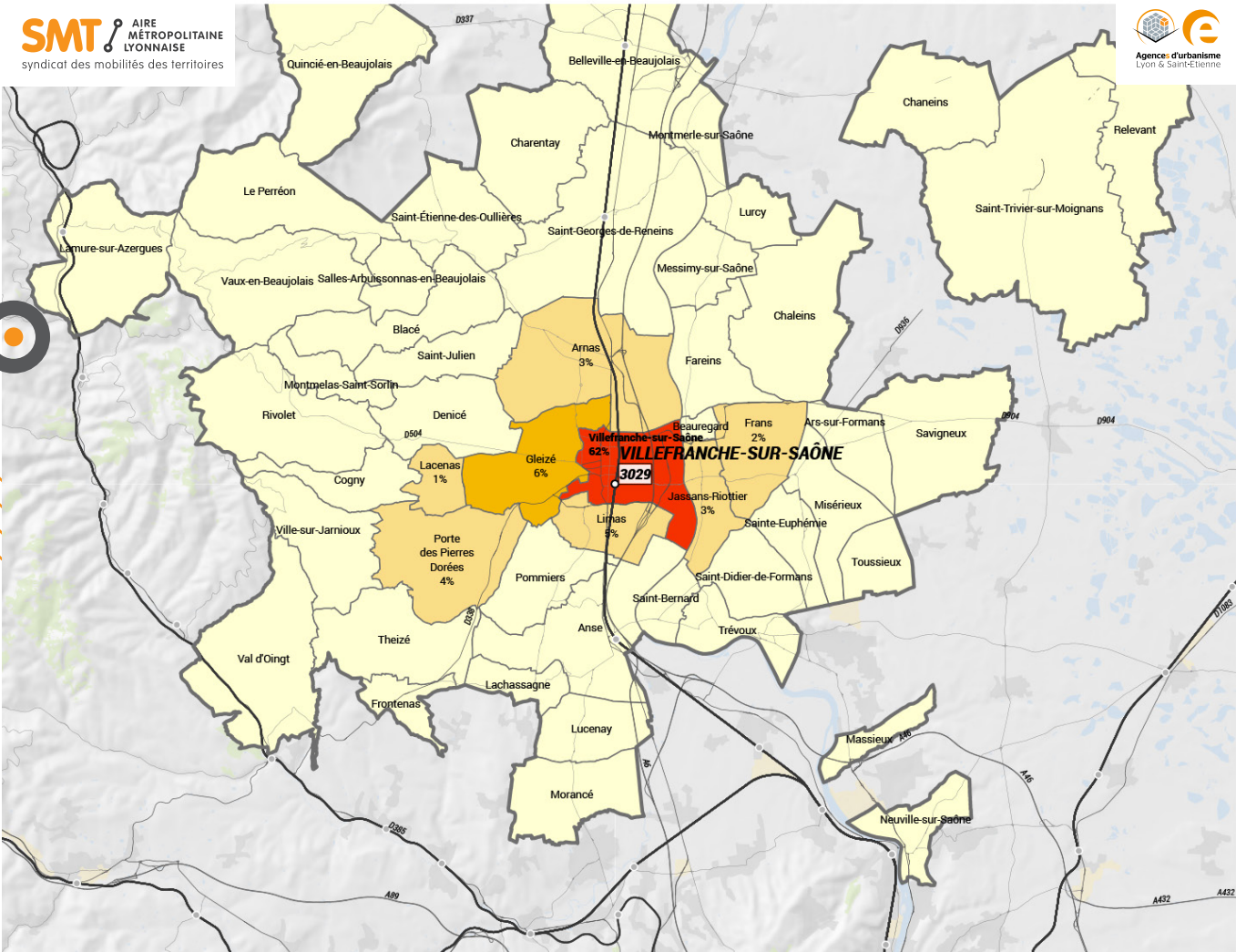
11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019

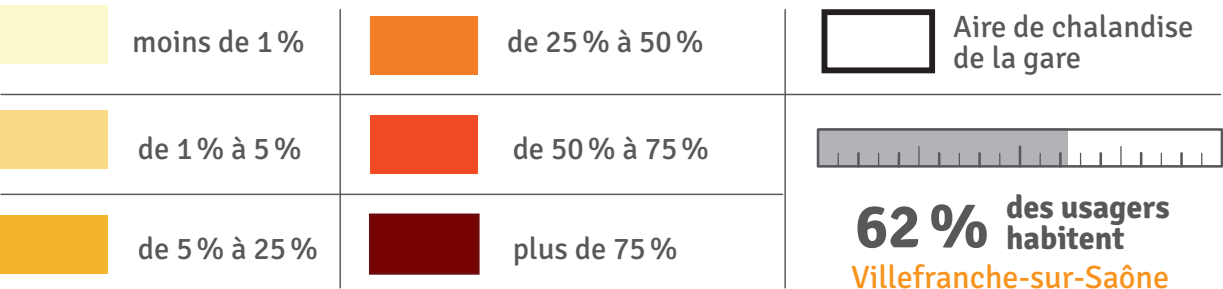


Gare de
VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE

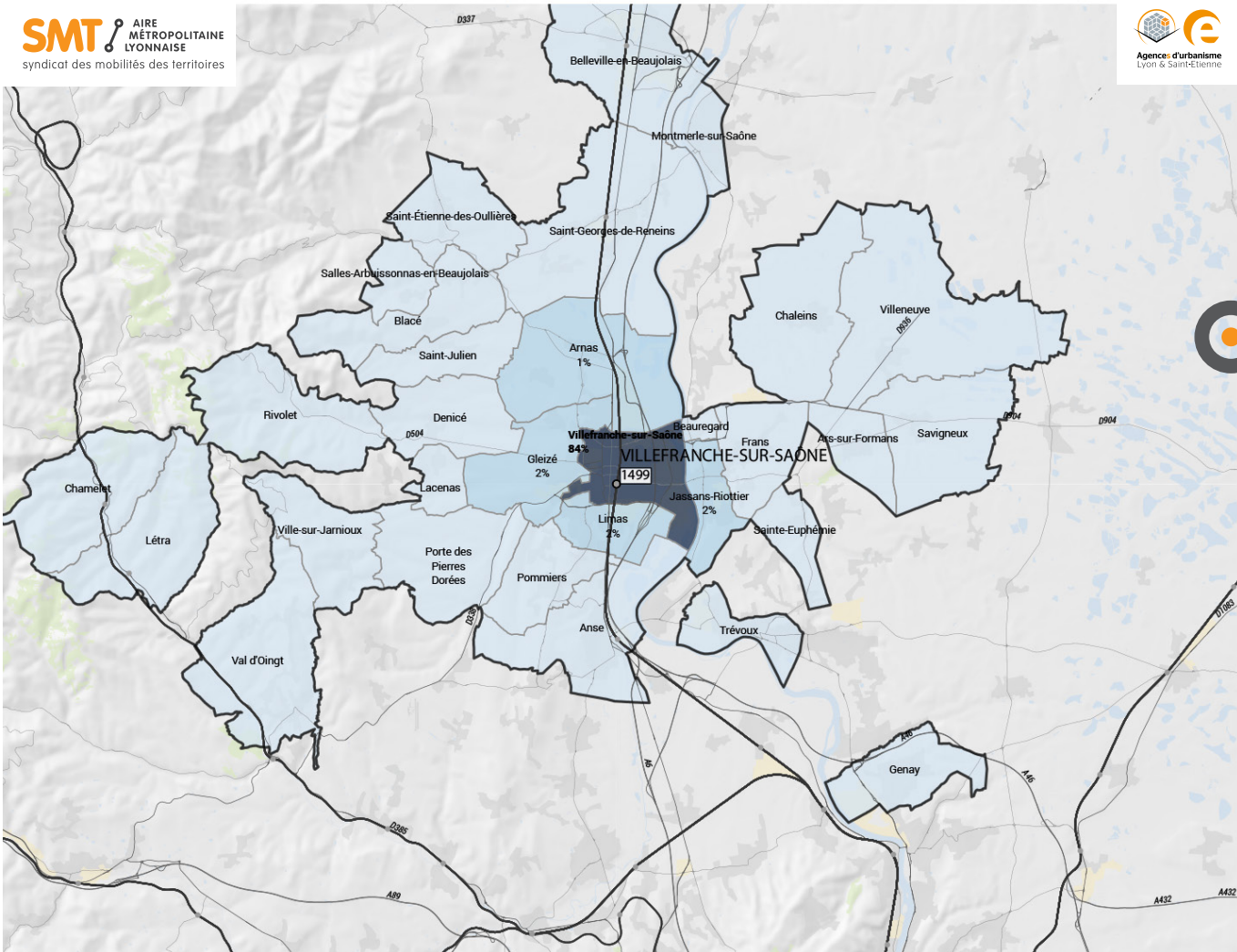
/ Attractivité
de la gare de départ en fonction
du **DOMICILE** des usagers



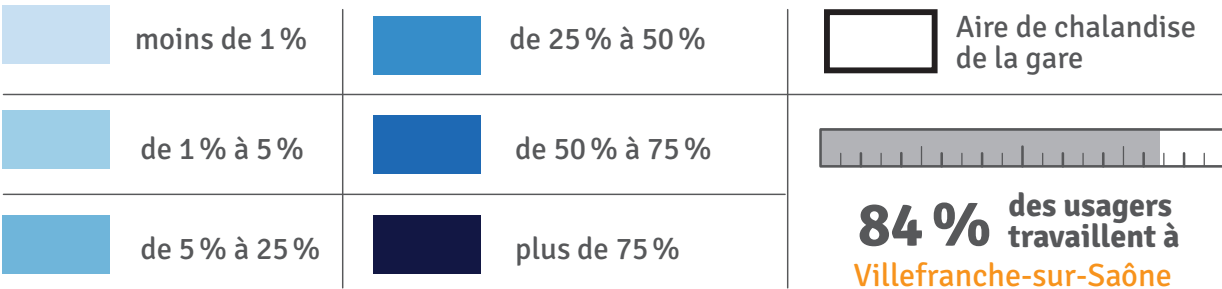
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ Attractivité
de la gare d'arrivée en fonction
du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES**
des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ Glossaire



AOM Autorités organisatrices de la mobilité	COPLER Communauté de communes du Pays entre Loire et Rhône	STAS Société de transports de l'agglomération stéphanoise, également dénomination commerciale du réseau de Saint-Étienne Métropole
AURA Auvergne-Rhône-Alpes	CCVG Communauté de Communes de la Vallée du Garon	TAD Transport à la demande
BUCOPA Syndicat Mixte Bugey Côtière Plaine de l'Ain	EPASE Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne	TCNU Transport collectif non-urbain
CA3B Communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse 2019-2020	HPM Heure de pointe du matin	TER Transport express régional
CAVBS Communauté d'agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône	PEM Pôle d'échange multimodal	TCU Transport collectif urbain
CCMP Communauté de communes de Miribel et du Plateau	PMR Personne à mobilité réduite	TIL Transports interurbains de la Loire
CCPA Communauté de communes de la Plaine de l'Ain	P+R Parc relais	TMJA Trafic moyen journalier annuel
CEREMA Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	SAEIV Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs	VAE Vélo à assistance électrique
CPER Contrat de plan État-Région	SCOT Schéma de cohérence territoriale	VPC Véhicule particulier conducteur
	SDA AD'AP Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée	VPP Véhicule particulier passager

Zone d'influence = zone d'attractivité
= zone de chalandise

/ Légende Qualité Intermodalité

 Qualité intermodalité TC-Train CORRECTE	Pôle d'échanges desservi par des lignes TC départementales et/ou urbaines avec un niveau de fréquence et de coordination des horaires avec l'offre TER de qualité (inférieur à 30 minutes).
 Qualité intermodalité TC-Train MOYENNE	Pôle d'échanges desservi par des lignes TC départementales et/ou urbaines sans coordination des horaires avec l'offre TER.
 Qualité intermodalité TC-Train FAIBLE	Pôle d'échange peu desservi en TC.

/ Crédits

Directeur de publication → Xavier ODO
Co-directrice de la publication → Rachel HAAB-LAB
Coordination publication → Thibaut DESCROUX
→ Aurélie DECHELLE

Crédits photos → Région Auvergne-Rhône-Alpes, SYTRAL, Saint-Étienne Métropole, CAPI, SMT AML Vienne-Condrieu Agglomération, Kéolis, Egis Nicolas_Robin SYTRAL, Pexels, Pixabay, Wikimedia, Google Maps, Mobyliis, SNCF Gares & Connexions
Crédits cartes → Réseau d'ingénierie métropolitain des Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Étienne, SNCF Voyageurs, SNCF Gares et Connexions
Impression par nos soins : 200 exemplaires
Infographie → Marie CELLARD / niaksniaks.fr
Version : 10/2024
Ne pas jeter sur la voie publique



Pour toute question
relative aux cahiers
de bassin, veuillez-vous
adresser à :
contact@smtaml.fr

Pour plus d'informations
et téléchargement du cahier
Rendez-vous sur smtaml.fr

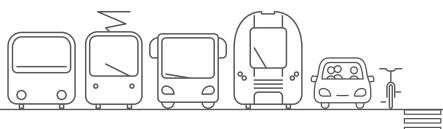


SMT AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYONNAISE

syndicat des mobilités des territoires

Rachel HAAB-LAB, Directrice SMT AML
r.haablalab@smtaml.fr

Nos membres



79, rue Molière
69003 Lyon

contact@smtaml.fr
www.smtaml.fr