



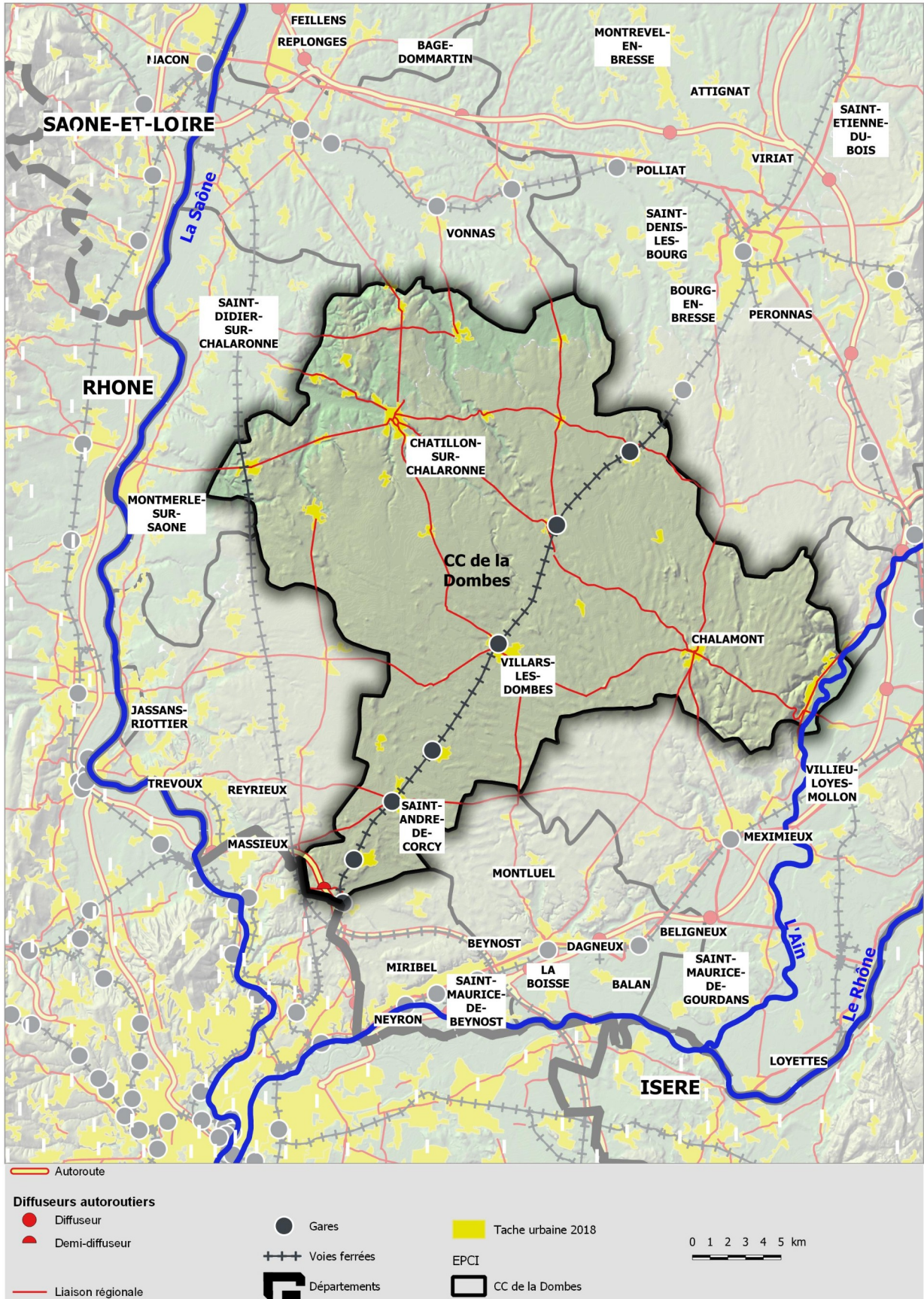
Connaître la mobilité dans l'Ain

Territoire de la communauté de communes de la Dombes



Dans le quart sud-ouest du département de l'Ain, le territoire de la communauté de communes (CC) de la Dombes occupe une place centrale entre les secteurs géographiques du Val de Saône, à l'ouest, et des Côtiers au sud et à l'est.

Caractéristiques du territoire de la CC de la Dombes





Un plateau sans obstacles naturels pour les déplacements

Le territoire de la communauté de communes de la Dombes couvre la partie centrale et orientale du plateau dombiste caractérisé par un paysage de cultures, de prairies et d'étangs. Ce territoire de plaine ne comporte pas de barrière naturelle forte susceptible de faire obstacle aux déplacements. La seule dénivellation marquée se situe à l'est sur les communes de Villette-sur-Ain et Châtillon-la-Palud où le plateau dombiste plonge d'une centaine de mètres vers la vallée de la rivière d'Ain.



Des pôles d'influence majeurs situés en périphérie hors du territoire

Ce territoire ne compte pas de centralités fortes. Les pôles d'influence majeurs se situent en périphérie, dans la Métropole lyonnaise ainsi que les agglomérations de Bourg-en-Bresse, Villefranche-sur-Saône et Ambérieu-en-Bugey. L'armature urbaine s'articule autour de quelques petites villes de 2500 à 5000 habitants (Châtillon-sur-Chalaronne, Villars-les-Dombes, Saint-André-de-Corcy et Chalamont) et de gros bourgs de moins de 2500 habitants.

Une urbanisation plutôt regroupée dans les pôles et le long des axes de transports principaux

L'urbanisation s'est développée au fil du temps de manière plutôt regroupée autour des pôles, des villages et de quelques hameaux en nombre limité. Depuis une dizaine d'années, sous l'effet d'une planification urbaine volontariste, elle est plutôt privilégiée dans les bourgs situés le long des axes de transports principaux. Parmi les 11 communes de plus de 1000 habitants que compte la CC de la Dombes, 6 se situent sur l'axe Bourg-Lyon et 3 sur l'axe Bourg-Villefranche.

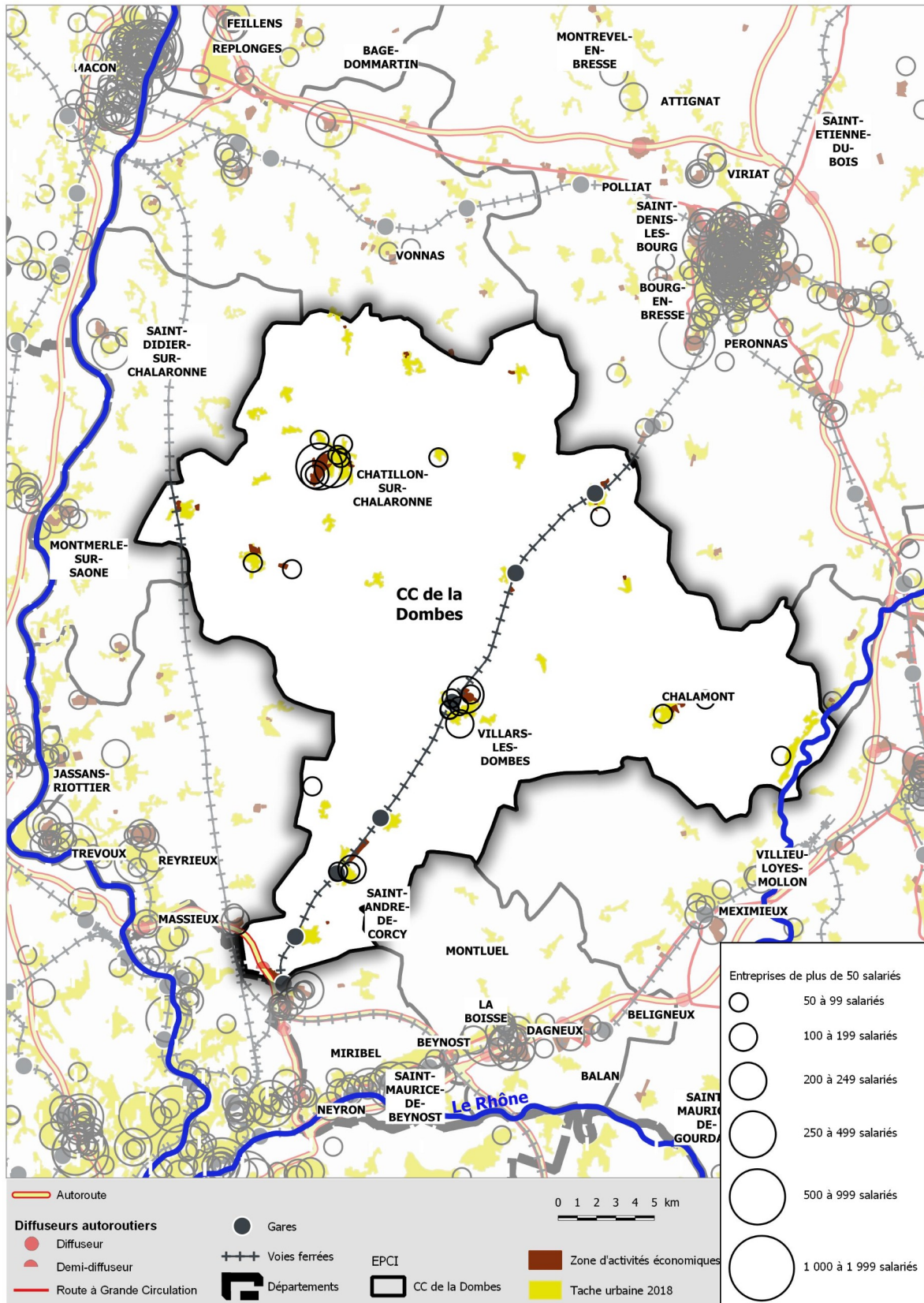
Un territoire bien irrigué par les réseaux de transports

Hormis la présence de l'A46 à l'extrémité sud du territoire, le territoire n'est traversé par aucun flux de déplacements de transit important. Certes, les axes routiers et ferroviaires Bourg-Lyon et Bourg-Villefranche drainent des trafics d'échanges interurbains, mais leur portée se limite aux liaisons entre les aires urbaines lyonnaise, burgienne et caladoise.

Grâce à un maillage routier très dense, aucune partie du territoire n'apparaît enclavée par rapport aux pôles d'influence internes et périphériques. Ce réseau s'articule autour de deux axes principaux : la RD 1083 (Bourg-Lyon) et la RD 936 (Bourg-Villefranche). Au sud, le diffuseur de Mionnay sur l'A46 offre une desserte autoroutière directe sur le territoire. De même, les diffuseurs périphériques sur les autoroutes A6, A42 et A46 desservent le territoire dombiste depuis le reste du territoire national.

La ligne Bourg-Lyon est le seul axe ferroviaire traversant le territoire. Néanmoins, plusieurs lignes interrégionales situées en périphérie participent aussi à sa desserte grâce notamment aux gares de Villefranche, Belleville, Ambérieu et même Lyon et Bourg pour des liaisons plus lointaines.

Bassins d'emplois et espaces générateurs de déplacements



Nota : cette carte intègre toutes les zones d'activités figurant dans les documents d'urbanisme. Leurs taux de remplissage sont très variables. Certaines zones ne sont qu'au stade du projet d'urbanisation.



Quelques zones d'activités de niveau intercommunal, mais les pôles d'emplois principaux se situent en périphérie dans les territoires voisins

Les EPCI voisins du territoire dombiste (Métropole lyonnaise, CA du Bassin de Bourg-en-Bresse, CA Villefranche-Beaujolais-Saône et CC Plaine de l'Ain) disposent de capacités économiques sans commune mesure avec celles de la CC de la Dombes. Il n'existe pas dans ce territoire rural, de pôles d'emplois de niveau régional.

Au sein du territoire de la CC de la Dombes, les zones d'activités intercommunales les plus importantes se sont développées à proximité des pôles locaux notamment ceux situés sur les principaux axes de circulation : Villars-les-Dombes et St-André-de-Corcy entre Bourg et Lyon ainsi que Châtillon-sur-Chalaronne entre Bourg et Villefranche. Un projet de zone d'activités de plus grande ampleur est en cours d'aménagement à Mionnay près du diffuseur sur l'A46.

Les zones d'activités sont potentiellement accessibles par les modes alternatifs à la voiture, car situées en continuité des pôles urbains

Ces zones d'activités sont pour la plupart, implantées dans la continuité immédiate des agglomérations résidentielles. Elles sont donc potentiellement accessibles par les modes doux, notamment le vélo, à l'exception du projet de ZA à Mionnay situé plus à l'écart des zones d'habitat.

La plupart de ces zones sont aussi accessibles par les transports collectifs dans la mesure où les pôles dont elles font parties sont desservis par des lignes routières ou ferroviaires régionales. Ces zones peuvent toutefois être éloignées des points d'arrêt car situées en périphérie des agglomérations.

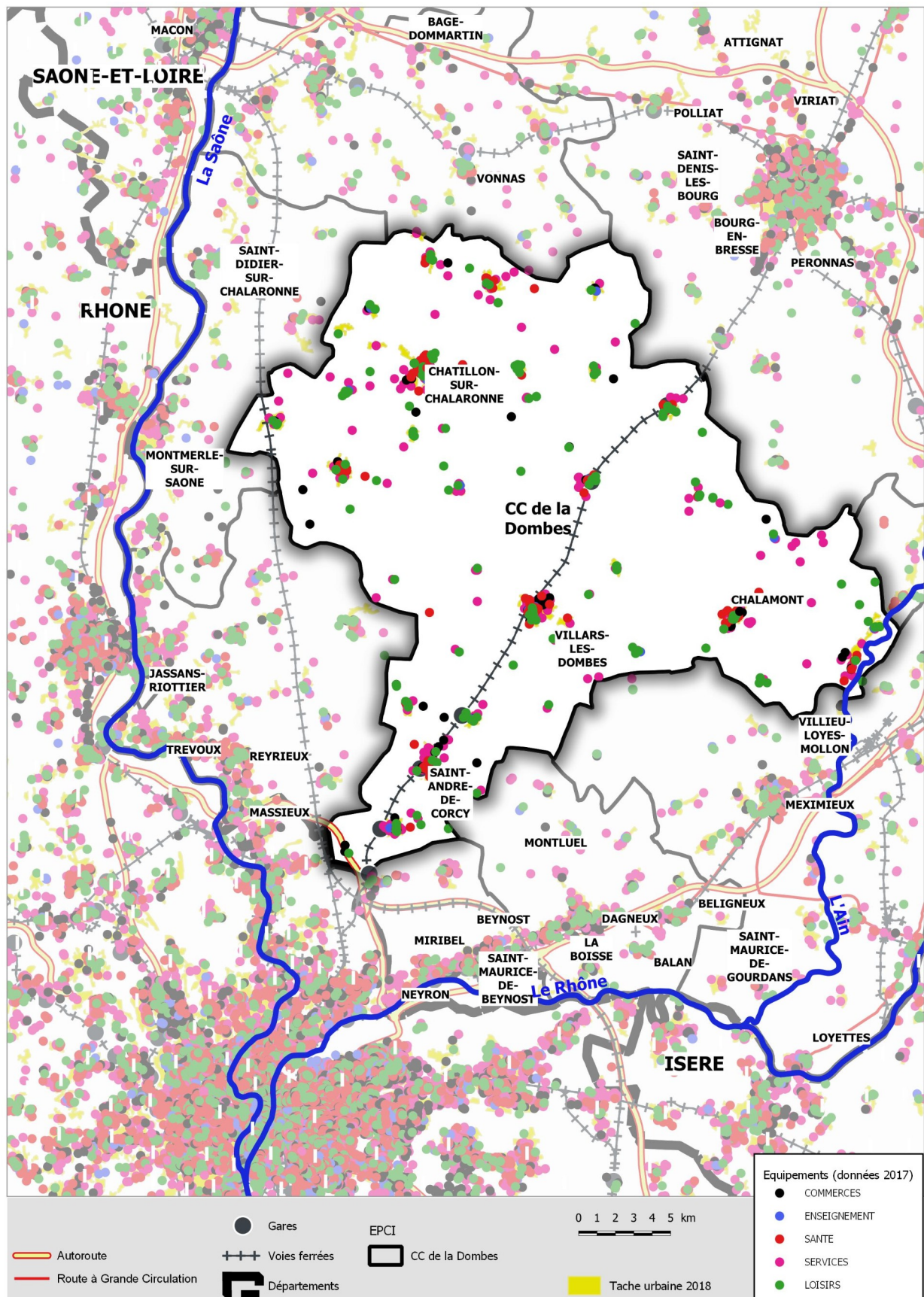
Un trafic poids lourds élevé sur la RD 1083 dans les traversées d'agglomérations

Il convient de noter que la RD 1083 assure la desserte poids lourds principale de toutes les zones d'activités situées le long de l'axe Lyon-Bourg. Elle peut supporter aussi quelques poids lourds en transit de transporteurs qui ne souhaitent pas utiliser l'autoroute entre Bourg et Lyon en raison de son coût et de l'allongement du trajet. Il en résulte un trafic PL relativement élevé de 900 à 1100 véhicules/jour dans toutes les agglomérations traversées hormis Saint-Paul-de-Varax et Marlieux qui sont déviées.



Parc d'activités économiques à Châtillon-sur-Chalaronne

Les pôles d'équipements générateurs de déplacements





Les établissements scolaires, les espaces commerciaux, les centres de loisirs sportifs et culturels et les équipements de services à la population constituent des générateurs de déplacements. Une adéquation entre la localisation de ces générateurs et les densités de population contribue toutefois à limiter le nombre et la longueur des déplacements.

Une répartition des équipements et services de proximité en cohérence avec l'armature urbaine du SCoT

Au sein de ce territoire, les équipements principaux apparaissent plutôt regroupés dans les pôles de bassin de vie en cohérence avec l'armature urbaine du SCoT : Chalamont, Châtillon-sur-Chalaronne, Villars-les-Dombes et Saint-André-de-Corcy. Cette offre est complétée par des équipements et services locaux à usage quotidien (écoles primaires, équipements sportifs de plein air...) présents dans plusieurs pôles de proximité : Châtillon-la-Pallud, Marlieux, Mionnay, Neuville-les-Dames, Saint-Trivier-sur-Moignans et Saint-Paul-de-Varax.

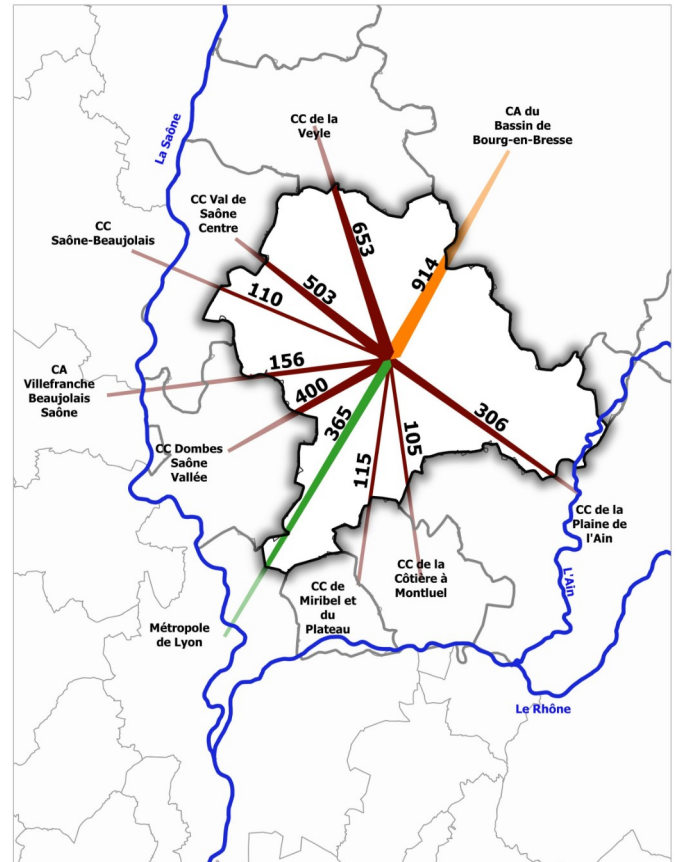
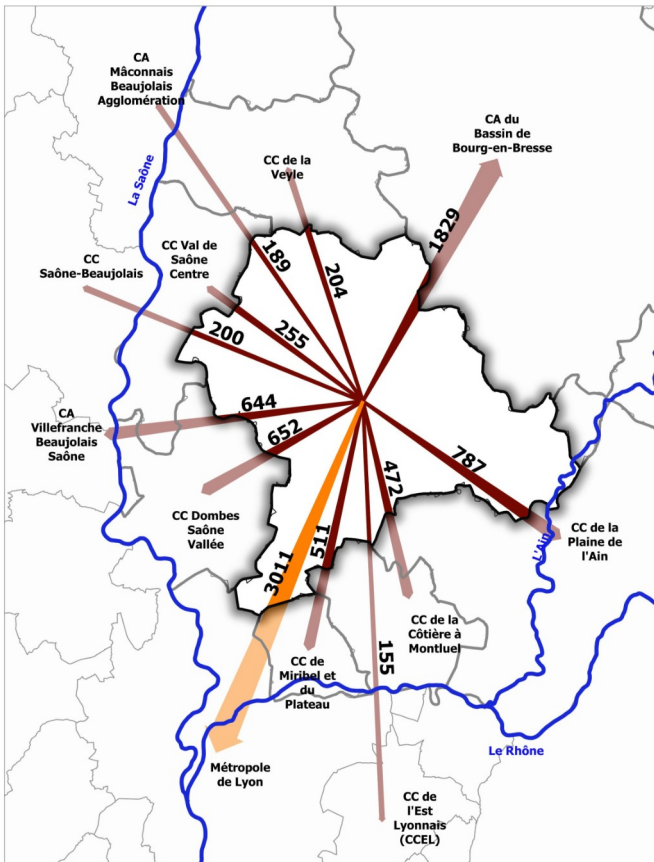
Le territoire dombiste reste dépendant des pôles externes en ce qui concerne les équipements de niveau supérieur

Si l'offre en équipements et services pour des besoins de la vie courante est relativement complète, le territoire de la CC de la Dombes possède peu d'équipements de gamme supérieure tels que hôpitaux, lycées d'enseignement général ou commerces spécifiques (meubles, vêtements, cycles,...). Cette offre existe hors du territoire, en périphérie dans les pôles des EPCI voisins : métropole lyonnaise, Bourg en Bresse, Villefranche-sur-Saône ou Ambérieu-en-Bugey.



Collège Léon COMAS à Villars-les-Dombes

Les déplacements domicile-travail intercommunautaires



Sorties : actifs résidant dans la CC de la Dombes et travaillant à l'extérieur (flux>100) **Entrées :** actifs travaillant dans la CC de la Dombes et résidant à l'extérieur (flux>100)

Parts modales TC : 0 à 5 % 5 à 10 % > à 10 %



Arrêt TER à Mionnay



Une grande partie des actifs résidant dans le territoire travaille à l'extérieur

Le territoire de la CC de la Dombes apparaît très dépendant des pôles d'emplois externes : 2/3 tiers des actifs résidant dans le territoire travaillent à l'extérieur de l'intercommunalité.

La métropole lyonnaise attire en particulier 42 % (4 907) de ces flux domicile-travail sortant dont une moitié se dirige vers les deux communes centrales (Lyon et Villeurbanne) et l'autre moitié vers les communes périphériques. A un degré moindre, la CA du Bassin de Bourg-en-Bresse attire 16 % (1 829) des sorties dont plus des 3/4 vers l'unité urbaine de Bourg, puis la Côtière avec 5,5 % (983 sur CC Miribel et du Plateau + CC de la Côtière à Montluel).

Les autres pôles d'emplois externes attirent moins d'actifs. On notera toutefois des concentrations ponctuelles de flux vers certains pôles (Villefranche, Trévoux-Reyrieux, Ambérieu, Parc Industriel de la Plaine de l'Ain...) qui peuvent être propices à la création de services organisés de transports.

Les concentrations de flux domicile-travail en direction des pôles lyonnais et burgien sont favorables à l'usage des transports en commun. Pourtant, seule la part modale des déplacements en direction de Lyon et Villeurbanne apparaît élevée (44%). Vers les autres destinations de travail, cette part modale demeure très faible y compris vers l'agglomération burgienne (5,4%) et les communes périphériques de la Métropole lyonnaise (5,1%).

Près de la moitié des emplois sont occupés par des actifs résidant à l'extérieur du territoire.

Seulement 58 % des emplois sont occupés par des actifs locaux.

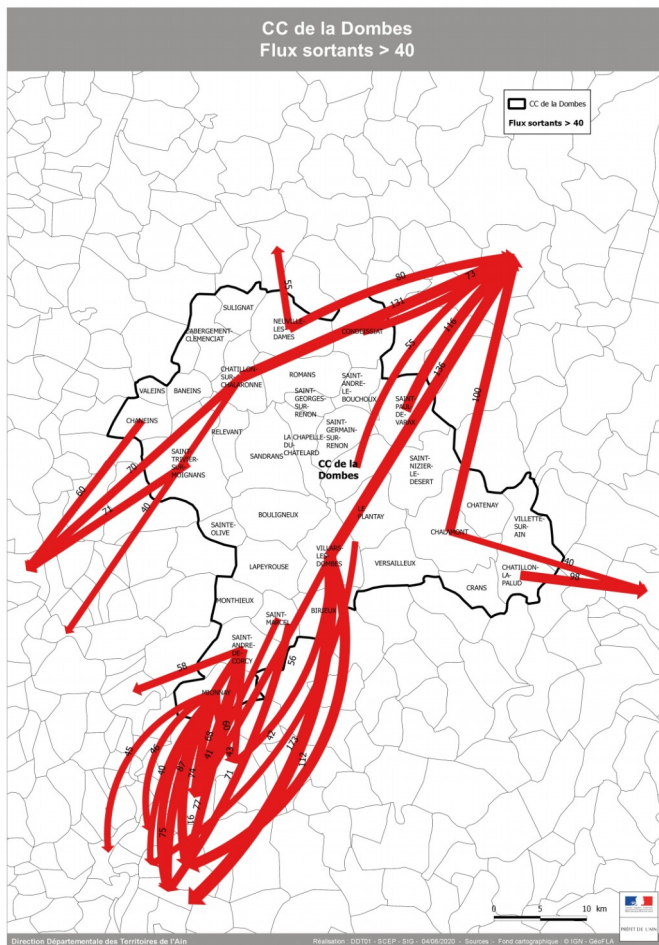
Les flux domicile-travail entrant se caractérisent par une très grande dispersion des origines des actifs. Seuls, quelques flux d'importance moyenne émergent : depuis la CA du Bassin de Bourg-en-Bresse (909), la CC de la Veyle (653), la CC du Val de Saône Centre (503) et la CC Dombes Saône Vallée (400).

Comme pour les sorties, les parts modales TC des déplacements domicile-travail entrant sont faibles à l'exception des flux depuis Lyon et Villeurbanne (19,9%). Elles sont très faibles depuis les communes périphériques de la Métropole lyonnaise (1,9%).

On observe aussi une part modale TC un peu plus élevée d'actifs résidant dans l'agglomération de Bourg-en-Bresse (12,3%).

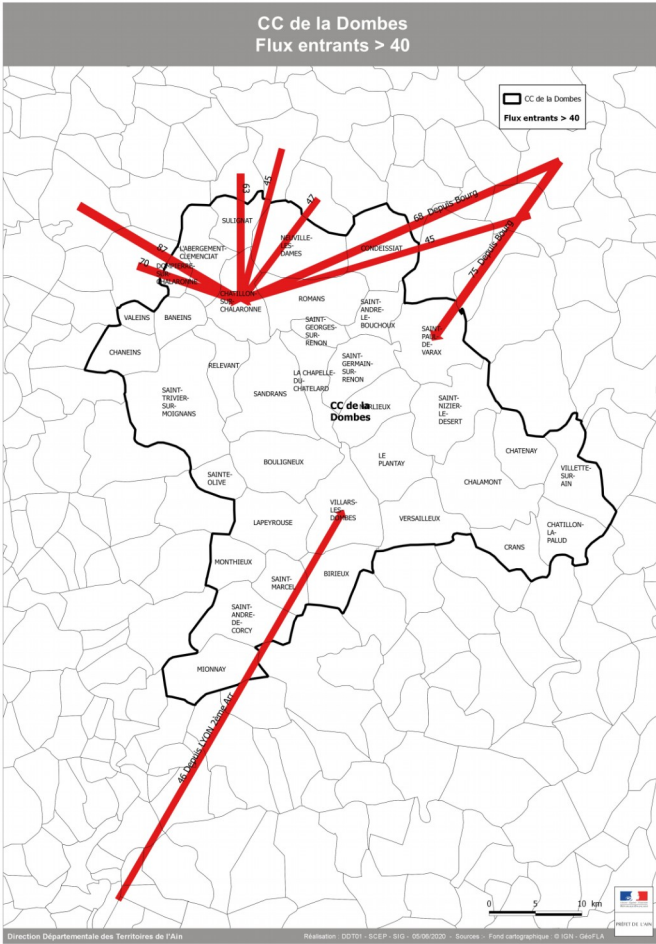
Sur les autres flux entrant, les parts modales TC sont très faibles, voire nulles.

Les principaux flux domicile-travail avec les pôles externes



Flux sortants quotidiens supérieurs à 40 déplacements de commune à commune entre lieux de résidence sur le territoire de la CC de la Dombes et pôles d'emplois externes

Flux entrants quotidiens supérieurs à 40 déplacements de commune à commune entre lieux de résidence externes au territoire de la CC de la Dombes et communes d'emplois internes





La décomposition des flux domicile-travail de commune à commune permet de mettre en évidence les concentrations de déplacements sur certains axes importants ainsi qu'en direction des pôles d'emplois internes ou externes au territoire. Pour une meilleure visualisation, les cartes de la page précédente n'intègrent que les flux supérieurs à 40 déplacements quotidiens entre communes.

Des flux sortants importants entre les communes dombistes situées sur l'axe Bourg-Lyon et les pôles d'emplois burgien et lyonnais

Globalement, on observe des origines de flux sortants très regroupées le long des axes Bourg-Lyon et secondairement Bourg-Châtillon-Villefranche. Cette configuration est favorable à l'usage des transports collectifs.

On observe en particulier une forte concentration de flux entre d'une part les communes de la Dombes situées sur l'axe Bourg-Lyon et d'autre part les pôles de Bourg-en-Bresse au nord et de l'agglomération lyonnaise au sud. Sur cet axe, les actifs se déplaçant vers le nord travaillent essentiellement à Bourg-en-Bresse. Dans l'autre sens, vers le sud, les destinations apparaissent plus dispersées au sein de l'agglomération lyonnaise notamment vers les communes périphériques.

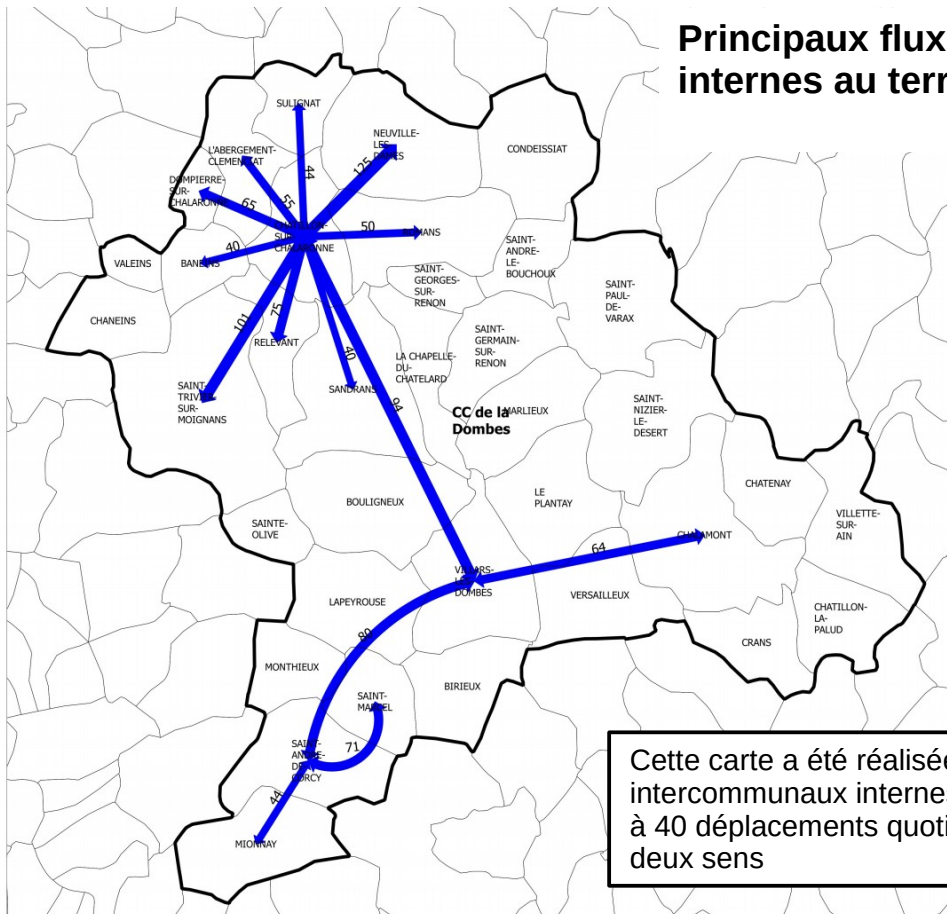
A un degré moindre, Ambérieu-en-Bugey à l'Est et Villefranche-sur-Saône à l'ouest attirent aussi des flux conséquents depuis quelques communes de la Dombes.

Seul le pôle d'emplois interne de Châtillon-sur-Chalaronne concentre quelques flux importants

Dans le sens des entrées, les flux domicile-travail importants (>40) sont peu nombreux. Seul Châtillon-sur-Chalaronne constitue un point de convergence pour des flux d'actifs venant surtout de Bourg-en-Bresse et de communes voisines de la communauté de communes de la Veyle.

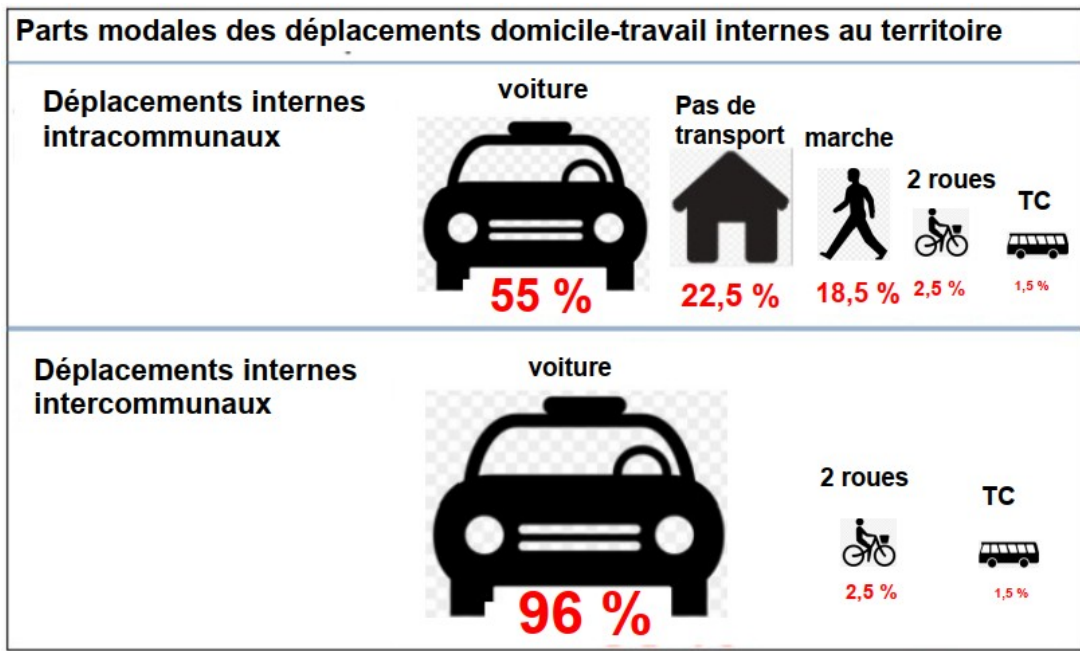


Les flux domicile-travail internes au territoire



Principaux flux domicile-travail internes au territoire de la Dombes

Cette carte a été réalisée en compilant les flux intercommunaux internes au territoire, supérieurs à 40 déplacements quotidiens, en cumulant les deux sens



Nota : les 2 roues comprennent les vélos, les cyclomoteurs et les motos



Une dispersion de flux intercommunaux de faible importance au sein de la communauté de communes de la Dombes

Les flux domicile-travail **internes intercommunaux** >40 déplacements quotidiens deux sens cumulés, ne représentent que 40 % des flux internes intercommunaux totaux. Cela signifie qu'au sein du territoire de la CC de la Dombes, les déplacements intercommunaux sont surtout composés d'une multitude de flux de faible importance.

A l'exception de Châtillon-sur-Chalaronne, aucun pôle d'emplois ne génère de flux domicile-travail intercommunaux significatifs.

Une telle dispersion des flux domicile-travail n'est a priori pas favorable à une massification des flux et donc à la mise en place d'une organisation collective de la mobilité au sein de la CC de la Dombes.

La voiture reste très largement le moyen de transport prépondérant pour les déplacements internes à la communauté de communes. Les 2 roues avec 2,5 % et les transports en commun avec 1,5 % des déplacements occupent une place marginale.

Les usages des modes alternatifs à la voiture sont très faibles sauf la marche sur de très courtes distances pour les déplacements à l'intérieur d'une même commune. Quant au vélo, même sur de courtes distances, il est très peu utilisé.

La voiture reste le moyen de transport quasi exclusif pour les déplacements intercommunaux au sein du territoire dombiste avec 96 % de part modale.

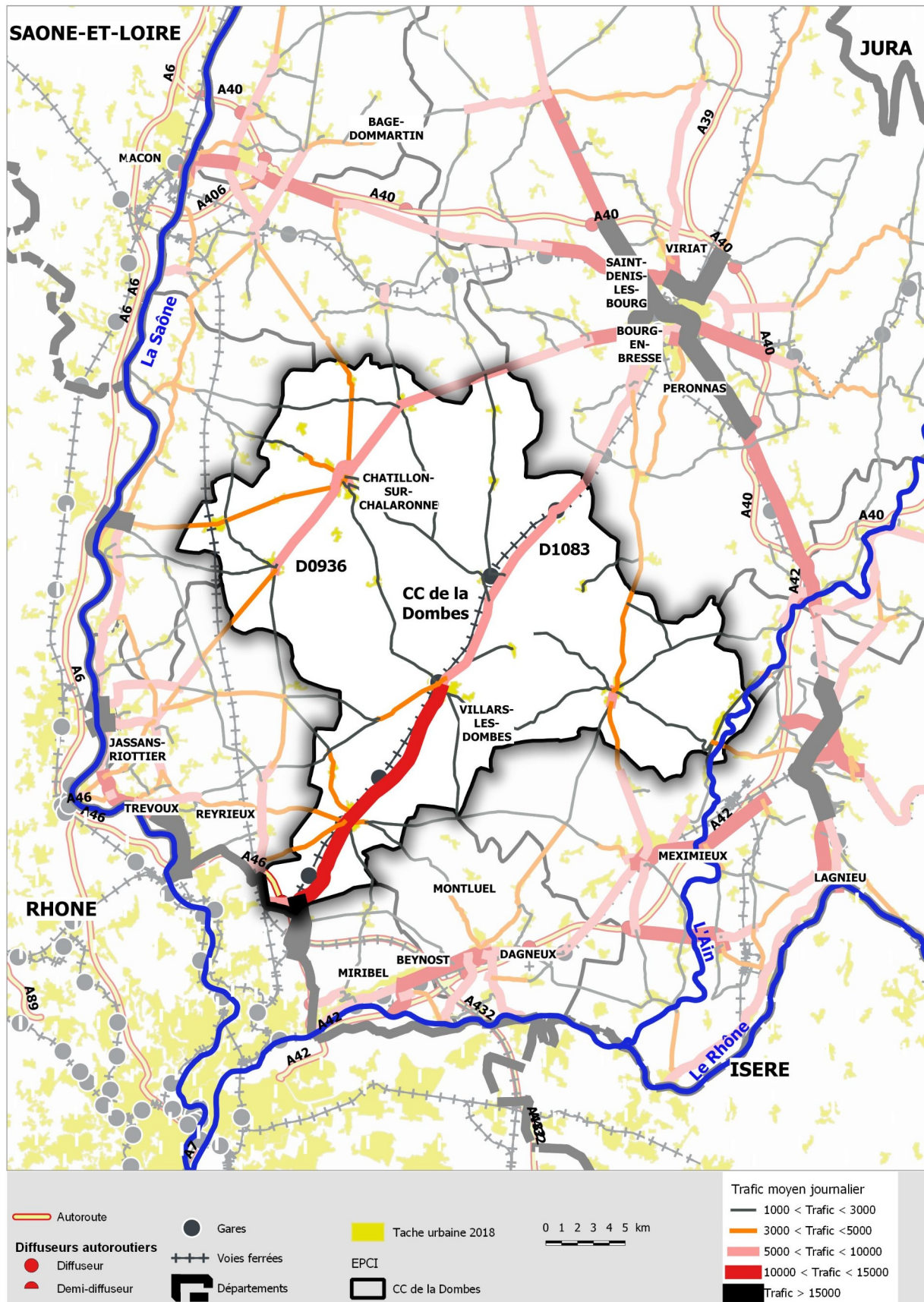
Des déplacements intracommunaux également très dépendants de la voiture malgré les courtes distances

L'ensemble des flux domicile-travail **internes intracommunaux** représentent 20 % des déplacements domicile-travail des actifs résidant sur ce territoire. Ces flux concernent essentiellement des déplacements locaux de courte distance puisque leur origine et destination sont toujours situées à l'intérieur d'une même commune.

Avec 55 % d'utilisateurs, la voiture reste le moyen de transport largement majoritaire pour ces déplacements intracommunaux. La marche occupe également une place importante avec 18,5 %. Les autres modes de transports sont très peu utilisés par les actifs : 2,5 % de 2 roues et 1,5 % de transports en commun.

21,5 % des actifs ont déclaré ne pas avoir besoin de transport pour se rendre sur leur lieu de travail. En ne considérant que les actifs qui doivent se déplacer (en écartant donc les actifs sans transport), les parts modales s'élèvent à : voiture 71 %; marche 24 %; 2 roues 3 %; TC 2 %. Ces valeurs mettent encore plus en évidence la prépondérance de la voiture et la faiblesse des modes actifs, notamment du vélo pour effectuer des trajets de courte distance avec de faibles dénivelés.

Les trafics routiers





Le réseau routier s'articule autour de deux axes principaux : les RD 936 et 1083. La RD 1083 concentre les flux vers le réseau autoroutier et l'agglomération lyonnaise.

Au sein de ce territoire, deux axes routiers majeurs se distinguent par leurs trafics plus importants : la RD 1083 entre Bourg-en-Bresse et Lyon via Villars-les-Dombes et la RD 936 entre Bourg-en-Bresse et Villefranche via Châtillon-sur-Chalaronne.

La RD 1083 est l'axe le plus direct entre Bourg-en-Bresse et Lyon. Elle supporte un trafic de l'ordre de 9 000 à 10 000 v/j dans la traversée de la Dombes. Ce trafic s'intensifie à l'approche de l'agglomération lyonnaise atteignant 16 000 v/j aux Échets (commune de Miribel) où plusieurs axes convergent vers les diffuseurs du réseau autoroutier sur l'A46. La RD 1083 supporte également un trafic poids lourds important de l'ordre 900 à 1200 pl/j jusqu'à plus de 1500 pl/j aux Echets. Ce flux de poids lourds génère des nuisances importantes dans toutes les traversées d'agglomération dont la plupart ne sont pas déviées.

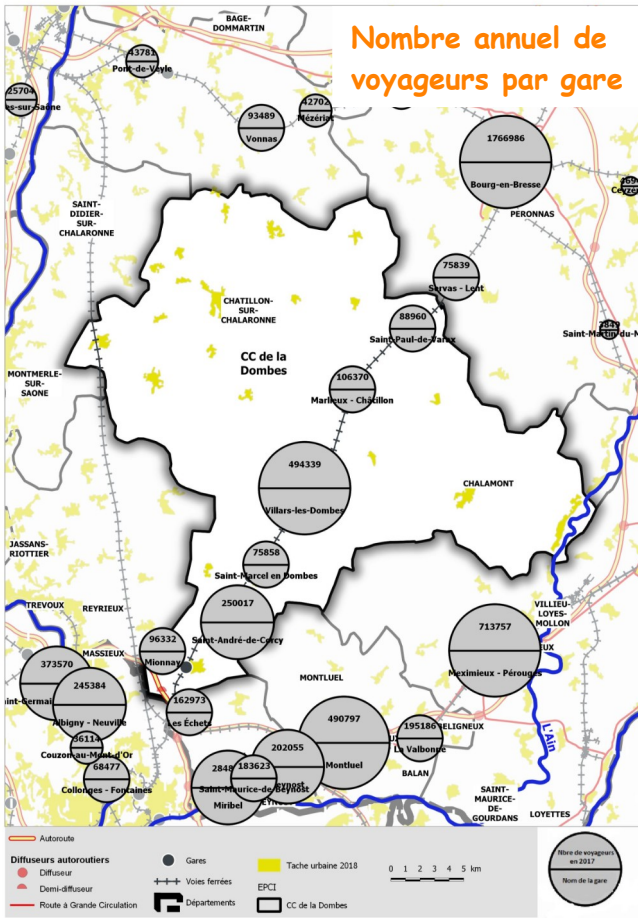
A un degré moindre, la RD 936 supporte un trafic variant suivant les tronçons, de 4000 à 9000 v/j dont 500 à 600 pl/j. Ces variations laissent penser qu'il n'existe pas de trafic de transit important sur cet axe qui est plutôt utilisé pour des trajets locaux de rabattement vers les pôles locaux et environnant : Châtillon-sur-Chalaronne, St-Trivier-sur-Moignans, Trévoux, Villefranche...

Sur les autres routes départementales, les trafics routiers sont relativement plus faibles. Les axes secondaires les plus circulés sont : la RD 2 entre Châtillon et Mâcon, la RD 7 entre Châtillon et Belleville et la RD 22 entre Bourg et Meximieux via Chalamont.



RD 1083 à Saint-André-de-Corcy

La fréquentation des gares ferroviaires

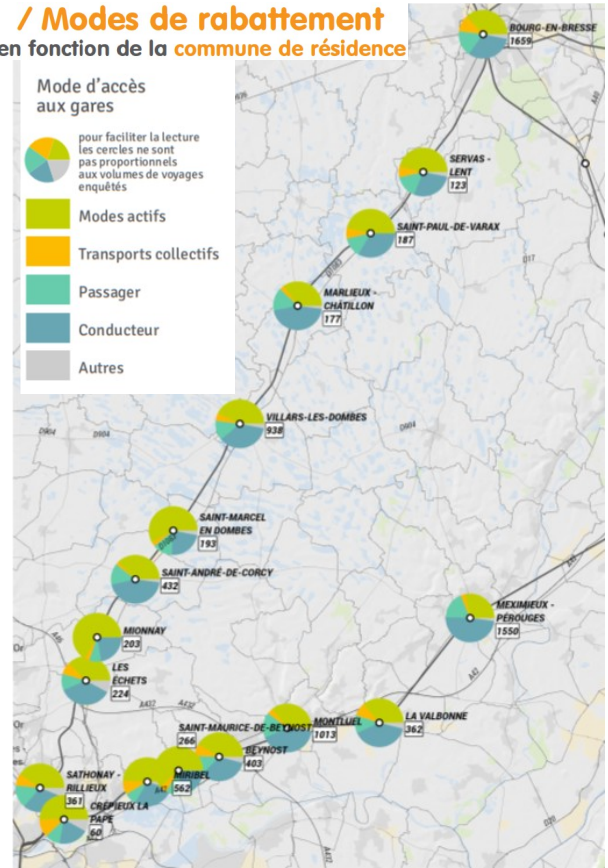


/ Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence

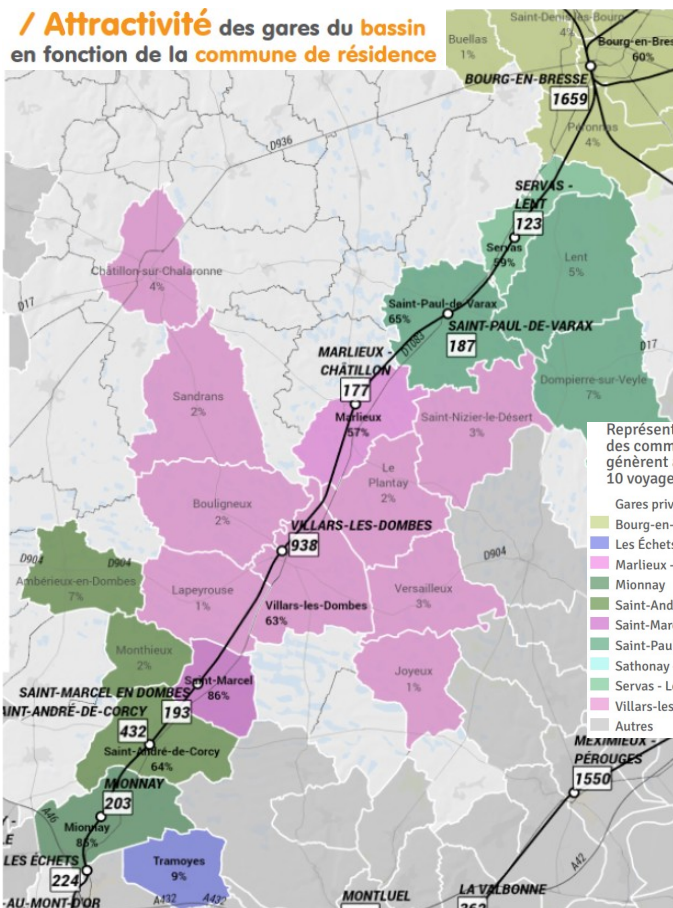
Mode d'accès aux gares

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

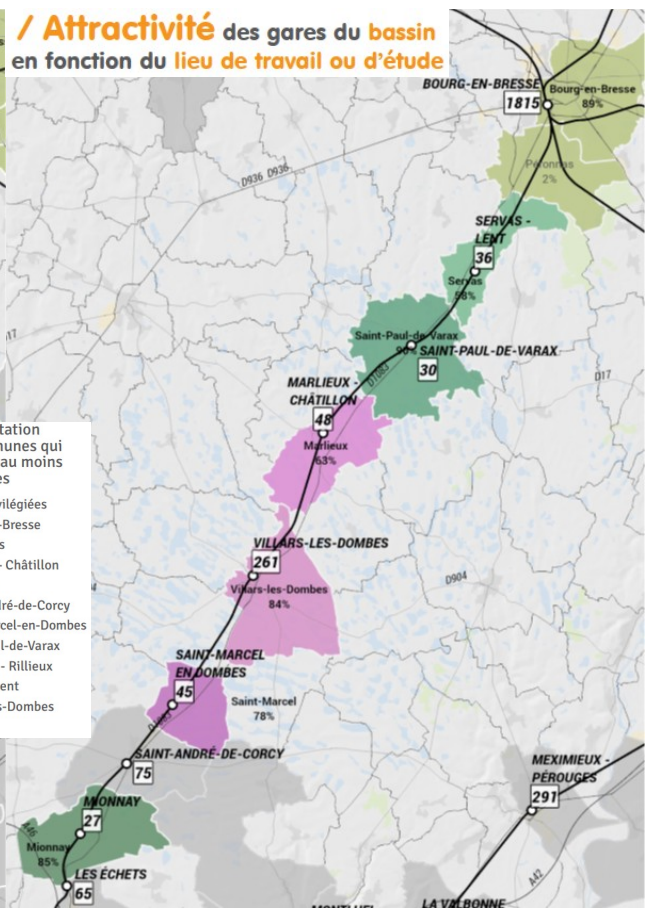
- Modes actifs
- Transports collectifs
- Passager
- Conducteur
- Autres



/ Attractivité des gares du bassin en fonction de la commune de résidence



/ Attractivité des gares du bassin en fonction du lieu de travail ou d'étude





La ligne TER Bourg-Lyon très fréquentée par des usagers travaillant dans la métropole lyonnaise

Avec plus de 1,2 M de voyageurs par an (soit environ 4 800 voy/j) l'axe TER Bourg-Lyon est l'une des lignes les plus fréquentées du département de l'Ain. Sa clientèle est composée essentiellement de scolaires et de navetteurs travaillant dans l'agglomération lyonnaise. Cette fréquentation importante peut être corrélée avec la part modale élevée (24,4%) des déplacements en transport collectif parmi les actifs du territoire de la CC de la Dombes travaillant dans la métropole lyonnaise.

Les rabattements vers les gares s'effectuent pour moitié en modes doux et en voiture, très peu en transports collectifs

Les aires de chalandise de la plupart des gares par rapport au lieu de résidence, sont limitées à la commune où se situe la gare et à quelques communes voisines. Dans ce sens, les rabattements vers les gares s'effectuent en voiture pour la moitié des usagers en moyenne. L'autre moitié des rabattements est réalisée en modes doux par des usagers résidant près de la gare. Certaines gares se démarquent cependant : Marlieux et Saint-André-de-Corcy semblent plus attractives pour des rabattements en voiture ; Mionnay et Saint-Marcel pour des rabattements en modes doux.

En sens inverse, par rapport au lieu de travail, les usagers sont beaucoup moins nombreux : ils n'utilisent le TER que lorsque la gare où ils descendent est proche de leur destination pour pouvoir s'y rendre à pied ou en vélo.

La part modale d'usagers utilisant les TC en rabattement vers les gares est très faible.

Les gares de Villars-les-Dombes et Saint-André-de-Corcy sont les plus fréquentées

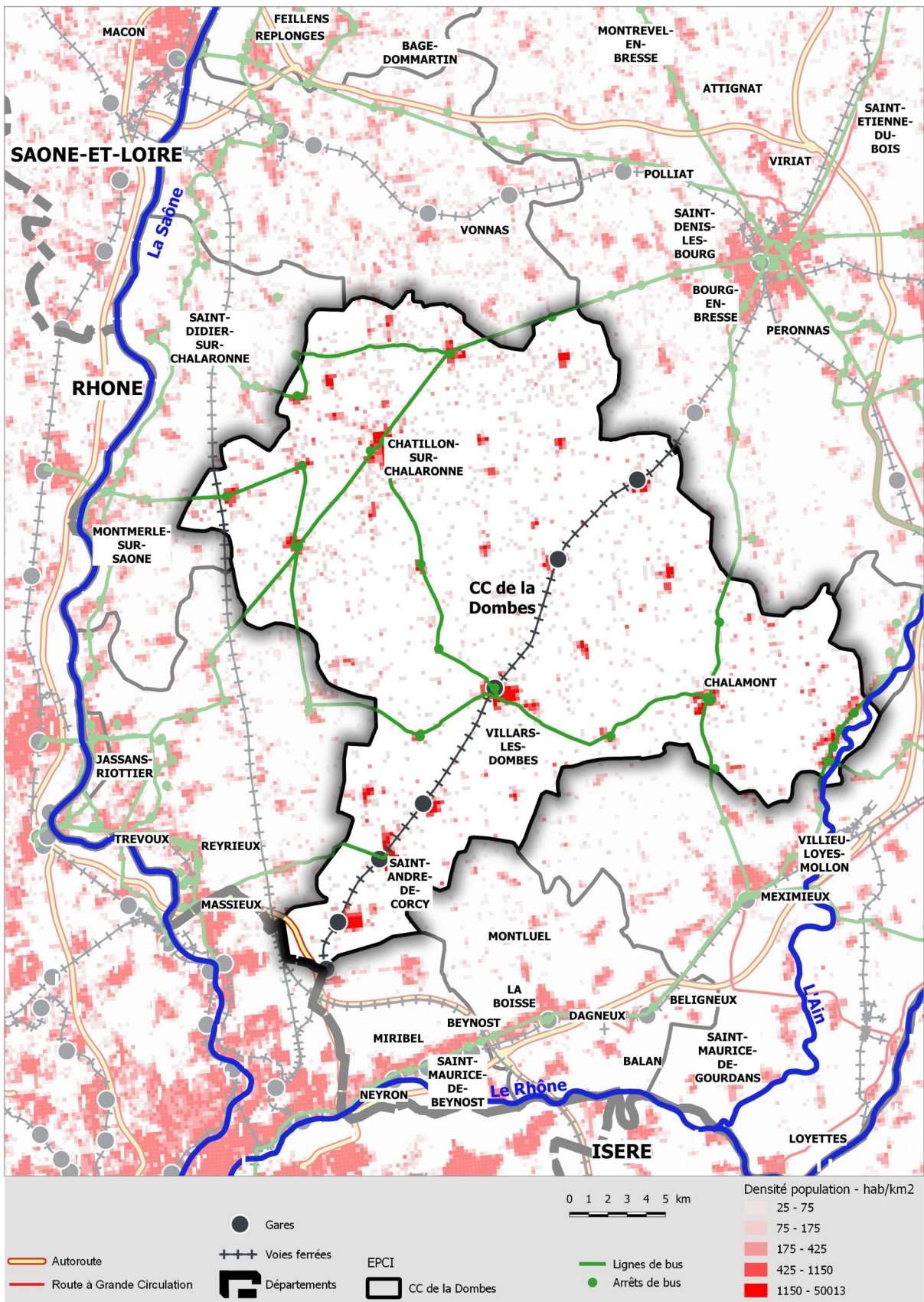
La gare de Villars-les-Dombes est la plus importante des gares par sa fréquentation. Elle accueille 40 % des voyageurs de la ligne. Son aire de chalandise dépasse largement le cadre communal. Comme pour les autres gares, les rabattements s'effectuent principalement en modes doux et en voiture mais très peu en transport collectif. Cette gare est pourtant reliée aux principales cités dombistes grâce à 3 lignes de car desservant Châtillon-sur-Chalaronne, Chalamont et Saint-Trivier-sur-Moignans.

La gare de St-André-de-Corcy occupe le deuxième rang en termes de fréquentation mais son aire de chalandise est plus restreinte que celle de Villars.

Les autres gares de la ligne Bourg-Lyon ont des rayonnements plus limités.

Certaines communes de l'est du territoire sont plutôt orientées vers les gares extérieures d'Ambérieu-en-Bugey et Meximieux. C'est le cas notamment de Chalamont, Châtillon-la-Palud, Crans et Villette-sur-Ain.

Implantation des lignes de transports en commun





Tous les pôles locaux de ce territoire sont desservis par au moins une ligne structurante de transport collectif, mais de nombreuses communes rurales se situent à l'écart de ces lignes.

Toutes les communes de plus de 1000 habitants du territoire sont desservies par au moins l'une des 5 lignes structurantes suivantes :

- la ligne ferroviaire Bourg-Lyon via Villars-les-Dombes
- les deux lignes routières convergeant vers Bourg-en-Bresse : Bourg-Villefranche via Châtillon-sur-Chalaronne (ligne 119) et Bourg-Lyon via Chalamont (132)
- les deux lignes routières de rabattement vers la gare de Villars-les-Dombes depuis Chalamont (101) et Châtillon-sur-Chalaronne (102).

Ces lignes structurantes offrent des fréquences de desserte variant de 5 aller/retours quotidiens (119) à 14 (101).

D'autres lignes desservent le territoire, mais leurs fréquences très faibles, de l'ordre de 1 à 2 aller/retours par jour seulement, limitent fortement leur attractivité.

De nombreuses communes rurales ne bénéficient cependant d'aucune desserte en transport collectif même en rabattement vers les lignes structurantes.

Des liaisons TC lacunaires entre le territoire dombiste et certains pôles des intercommunalités voisines.

Les tracés des lignes TC répondent d'abord à des logiques de dessertes intercités entre pôles régionaux externes au territoire : Bourg-en-Bresse, Villefranche-sur-Saône, Lyon et Ambérieu-en-Bugey. Il en résulte des lacunes pour répondre à des besoins de déplacements plus locaux entre le territoire et certains pôles extérieurs.

Ainsi, le pôle de Villefranche-sur-Saône et plus largement le val de Saône, ne sont pas accessibles depuis les communes du sud de la CC de la Dombes. Seules Châtillon-sur-Chalaronne et Saint-Trivier-sur-Moignans bénéficient d'une liaison TC directe vers le pôle caladois par la ligne routière 119. Mais il n'existe aucune liaison TC entre Châtillon-sur-Chalaronne et Belleville-sur-Saône ou Mâcon.

De même les pôles d'Ambérieu-en-Bugey et du Parc industriel de la plaine de l'Ain ne sont accessibles en TC que depuis les seules communes de Châtillon-la-Palud et Villette-sur-Ain. Il n'existe aucune liaison vers Ambérieu-en-Bugey depuis les pôles locaux de Villars-les-Dombes et Chalamont.

Il n'existe pas non plus, de liaison TC entre le territoire et les pôles d'emplois de la Côtière (Montluel, Miribel...).



Gare de Villars-les-Dombes

Les principaux enjeux mobilité du territoire

L'analyse des divers indicateurs de la mobilité sur le territoire de la communauté de communes de la Dombes fait ressortir 3 niveaux d'enjeux majeurs :

- Comment améliorer les liaisons en transports collectifs en direction des communes périphériques de l'agglomération lyonnaise et des pôles d'emplois voisins (Ambérieu-en-Bugey, Côtière de la Dombes,...) ?
- Comment renforcer les rabattements vers les gares et la desserte des pôles locaux par les modes alternatifs à l'autosolisme ?
- Comment développer l'usage des modes doux pour les déplacements de proximité ?



Etang de la Dombes

Directeur de la publication :
Guillaume Furri, directeur départemental des Territoires de l'Ain
Rédaction :
DDT de l'Ain – Service Connaissances, Études et Prospective
Date de publication : mai 2021



Direction
départementale
des territoires de l'Ain
23 rue Bourgmayer – CS 90410
01012 Bourg-en-Bresse Cedex
Tél. : 04 74 45 62 37
Fax : 04 74 45 24 48
Mail : ddt@ain.gouv.fr