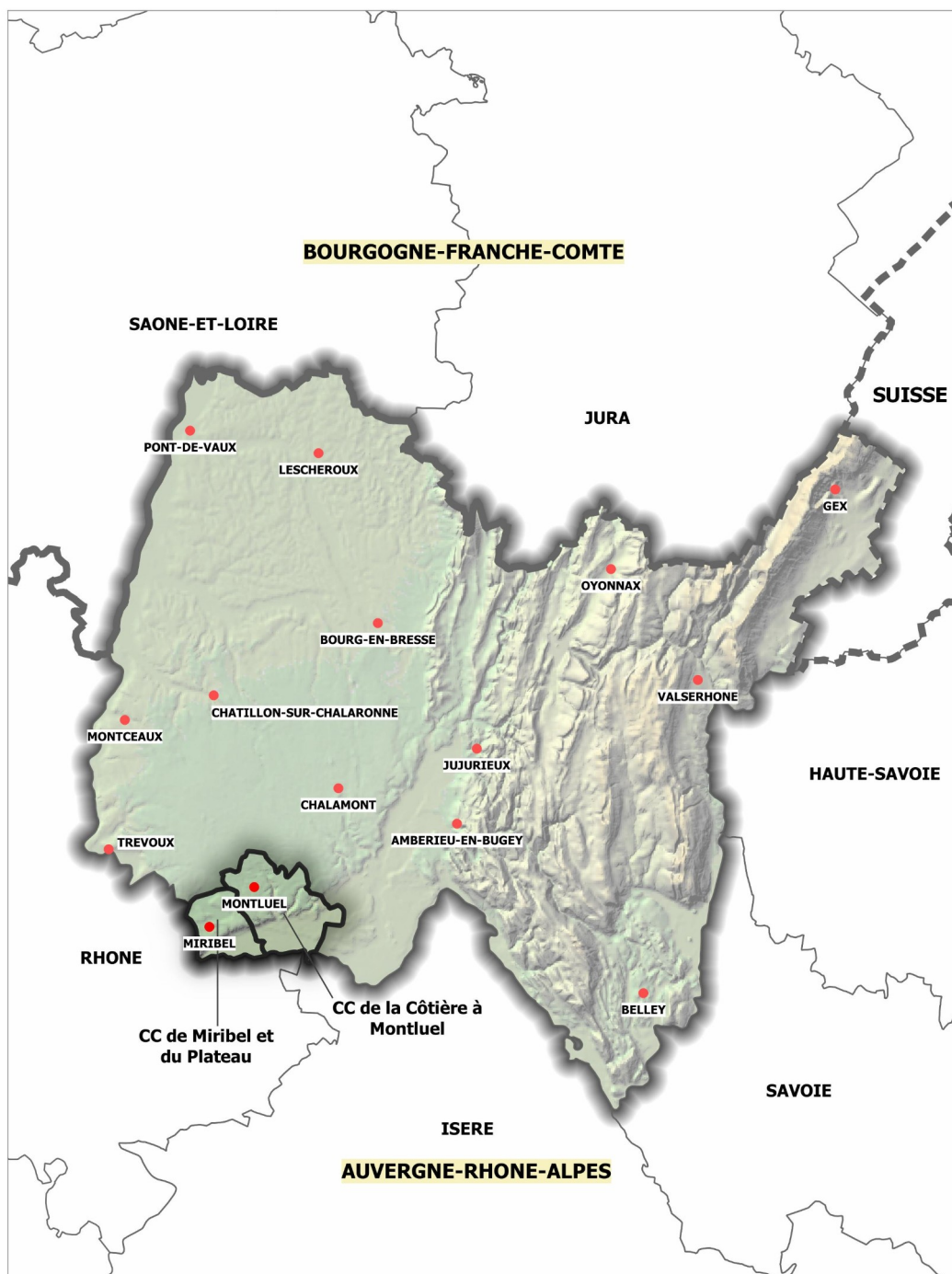




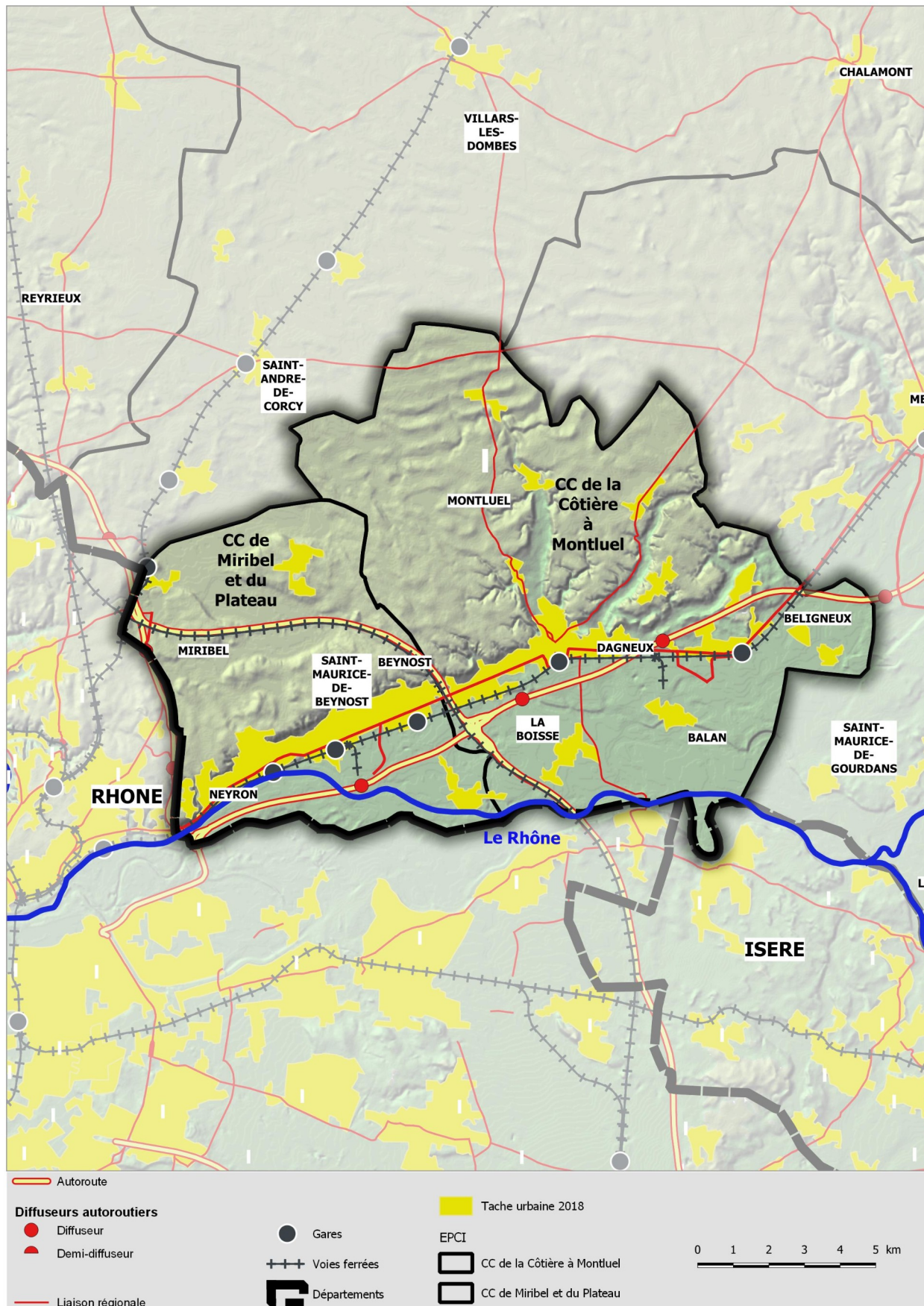
## Connaître la mobilité dans l'Ain

### Territoire de la Côtière



Aux portes de l'agglomération lyonnaise, le territoire de la Côtière se positionne à l'interface entre le pôle métropolitain régional et les secteurs périphériques plus éloignés que constituent la Plaine de l'Ain et la Dombes.

# Caractéristiques du territoire de la Côtière







## **Le territoire se divise en deux entités distinctes délimitées par une côtière : le plateau de la Dombes au nord et le secteur de plaine au sud.**

Le territoire de la Côtère est composé de deux communautés de communes : la CC de Miribel et du Plateau (CCMP) et la CC de la Côtère à Montluel (3CM).

Ce territoire recouvre au nord, l'extrémité sud du plateau de la Dombes caractérisée par un paysage de grandes cultures parsemées de quelques rares étangs. Une zone de maraîchage se développe à l'ouest entre Miribel et Tramoyes. Cette zone rurale ne comprend que quelques secteurs urbanisés limités autour des villages, Pizay, Ste-Croix, Tramoyes et des hameaux de la commune de Montluel.

Sur la partie sud s'étend la plaine alluviale et inondable du Rhône. Ce secteur à cheval sur les départements de l'Ain et du Rhône, forme un vaste champ d'expansion des crues protégeant en amont l'agglomération lyonnaise. Il constitue également aux portes de la métropole régionale, un poumon vert autour du parc de Miribel-Jonage et joue un rôle important pour l'alimentation en eau potable. L'urbanisation est limitée sur ce secteur autour des villages de Balan, Niévroz et Thil. A l'Est, cette plaine agricole est bordée par le camp militaire de la Valbonne.

La limite entre ces deux secteurs géographiques est marquée par l'étroit coteau de la « côtère » où le plateau dombiste plonge vers la plaine avec un dénivelé d'environ 120m. Ce coteau est entaillé par seulement quelques vallons dont ceux de la Sereine et du Cotey débouchant sur Montluel.

## **Le développement d'une urbanisation très linéaire a abouti à la formation d'une conurbation morcelée par les infrastructures de transport.**

C'est dans l'espace situé entre ce coteau et la zone inondable que s'est développée l'urbanisation de la Côtère. Autrefois limitée à quelques villages échelonnés le long de la RD 1084, cette urbanisation s'est largement étalée pour former aujourd'hui une conurbation linéaire et continue de 17 km de long entre Béligneux et Neyron, se poursuivant plus à l'ouest dans le département du Rhône.

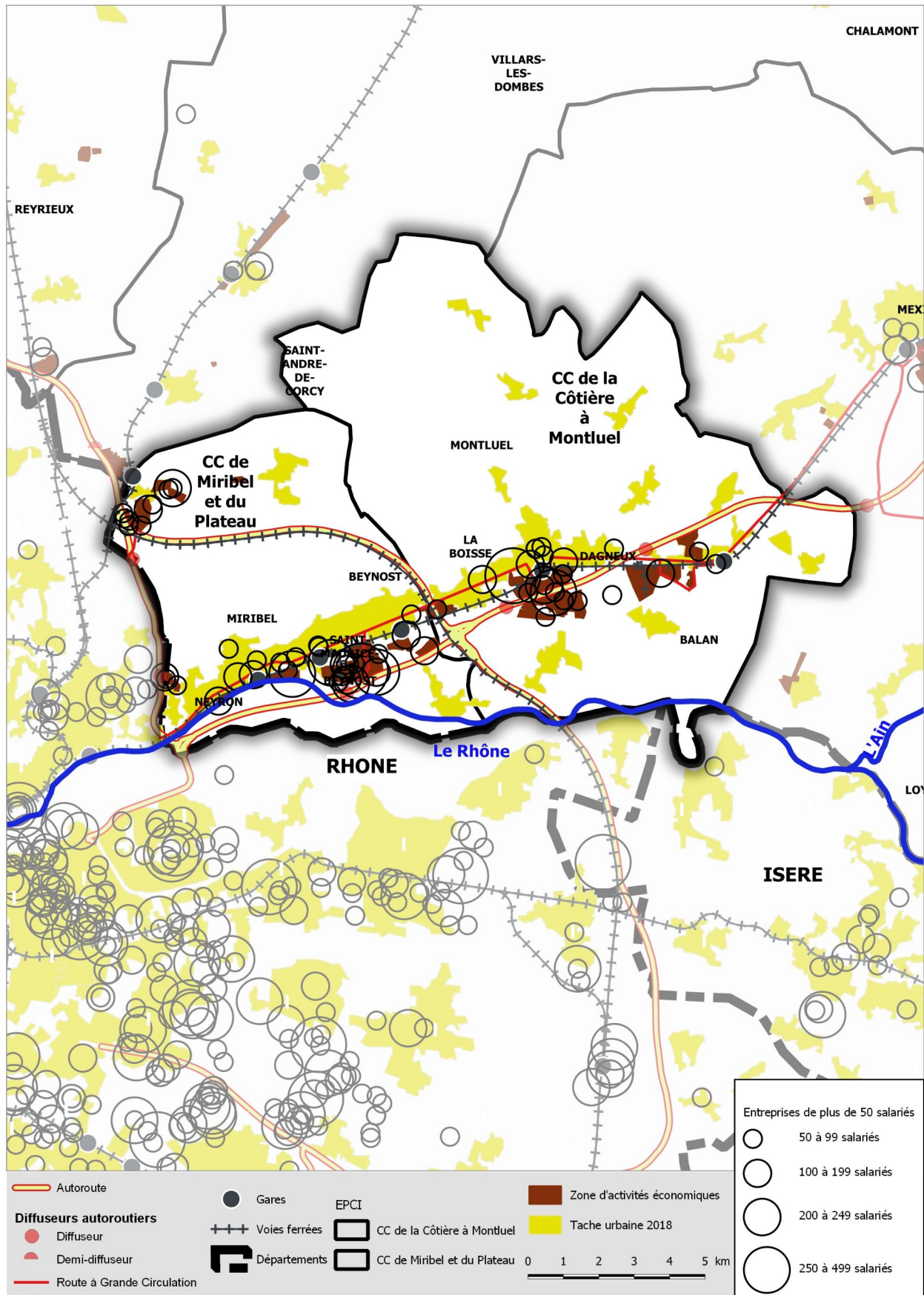
Cette conurbation est divisée dans le sens de la longueur par plusieurs coupures urbaines formées par les infrastructures de transport convergeant vers l'agglomération lyonnaise : la RD 1084, la voie ferrée Lyon-Ambérieu et l'autoroute A42. Il faut y ajouter l'A432 et la ligne TGV sud-est qui franchissent, par des viaducs, la côtère de la Dombes pour plonger vers le sud.

La zone naturelle du parc de Miribel-Jonage entre le Rhône et le canal de Miribel, isole également le territoire de la Côtère par rapport au reste de l'agglomération lyonnaise.



Montluel et la côtère de la Dombes

# Bassins d'emplois et espaces générateurs de déplacements







## **La localisation des zones d'emplois sur la Côtère, dans la continuité urbaine des zones résidentielles et à proximité des dessertes par les transports collectifs favorise l'usage des modes alternatifs à la voiture.**

Le territoire de la Côtère constitue un pôle d'emplois important au sein de l'agglomération lyonnaise. Les activités économiques se sont développées de manière très dispersée sur ce territoire mais suivant une organisation qui favorise l'usage des modes alternatifs à la voiture et limite les nuisances dans les zones résidentielles.

Les capacités foncières limitées ont conduit à l'aménagement de la plupart des zones d'activités dans la continuité des zones résidentielles. Cette proximité devrait favoriser l'usage des modes actifs pour les déplacements domicile-travail car elle limite la longueur et la durée des trajets. Notons aussi que toutes les zones d'activités ne sont jamais éloignées des réseaux de transports collectifs, arrêts de cars ou gares ferroviaires.

Ces zones d'activités se sont également implantées à proximité immédiate des diffuseurs autoroutiers, contribuant ainsi à limiter les trafics d'échanges et de transit, notamment poids lourds au sein des zones résidentielles de la Côtère. Ces zones se répartissent autour des diffuseurs sur A42 et A46 :

- diffuseur de Balan (A42) : usine Kem One et ZA de la Valbonne (Balan), ZA des 3B (Balan, Béliigneux, Bressolles)
- diffuseur de la Boisse (A42) : parc d'activités La Boisse-Montluel-Dagneux, Ecoparc Côtère (La Boisse)
- diffuseur de Beynost (A42) : secteur d'activités de la Porte 5 (St-Maurice-de-Beynost, Beynost et Thil), zones de La Traille, les Saules, La Tullière et La Gare le long du canal de Miribel (Neyron et Miribel) et zone commerciale de Beynost, ZAC des Malettes (Beynost).
- diffuseur de Neyron (A46) : ZAC de la Porte du Grand Lyon (Neyron)
- diffuseurs de Mionnay et des Echets (A46) : ZA des Echets (Miribel).

La ZAE des viaducs à La Boisse en cours d'aménagement déroge à ce principe puisque son accès depuis les diffuseurs de Beynost ou la Boisse nécessitera la traversée de l'agglomération de l'une ou l'autre de ces deux communes.

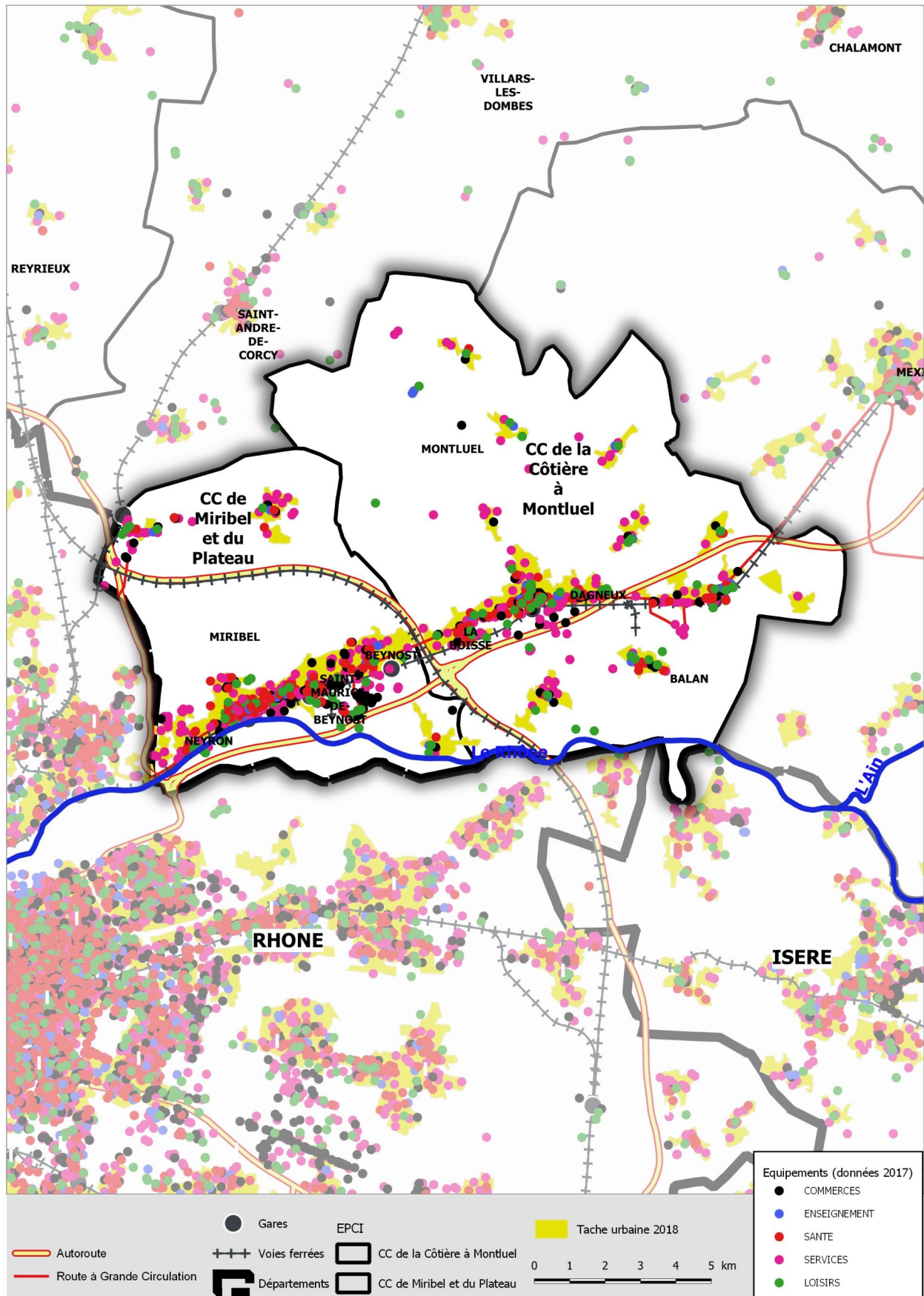
## **Les zones d'activités de la Côtère bénéficient de la bonne accessibilité générale aux infrastructures de transport de l'Est lyonnais. La concentration d'emplois de l'agglomération lyonnaise constitue aussi un puissant générateur de déplacements pour les actifs résidant sur la Côtère.**

Plus largement, le territoire de la Côtère se situe dans la partie Est de l'agglomération lyonnaise où se concentrent la plupart des activités industrielles et logistiques de l'aire urbaine. Ces activités bénéficient d'une excellente accessibilité par les infrastructures de transport : contournements autoroutiers, ligne TGV sud-est et aéroport de St-Exupéry.

Beaucoup d'activités présentes sur la Côtère entrent en synergie avec cet environnement économique où elles peuvent bénéficier d'un terreau favorable à leur développement en matière de coopérations, de complémentarités ou d'accès à des services facilitant leurs organisations.

Par ailleurs, la concentration élevée d'emplois dans la métropole lyonnaise, emplois administratifs au cœur de la cité, ou industriels dans la périphérie Est, est fortement génératrice de déplacements domicile-travail pour des actifs qui résident au sein du territoire de la Côtère.

# 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.

**Le territoire de la Côtière bénéficie d'une gamme de commerces, équipements et services à la population qui se rapproche de celle d'une ville moyenne. Mais ce territoire reste très dépendant de la métropole lyonnaise qui exerce une forte attraction par sa proximité et l'exhaustivité de son offre notamment de niveau supérieur.**

L'offre en commerces, services et équipements du territoire de la Côtière se concentrent essentiellement dans le corridor urbanisé le long de la RD 1084 entre Neyron et La Valbonne. Avec près de 50 000 habitants, cette agglomération est de la taille d'une ville moyenne. Elle dispose d'ailleurs de quelques équipements caractéristiques de cette strate d'agglomération : centre nautique de St-Maurice-de-Beynost, lycée d'enseignement général à La Boisse, centre commercial et commerces spécialisés à Beynost, .... Son influence s'étend au-delà des deux intercommunalités qui la composent, notamment sur des communes du sud de la Dombes.

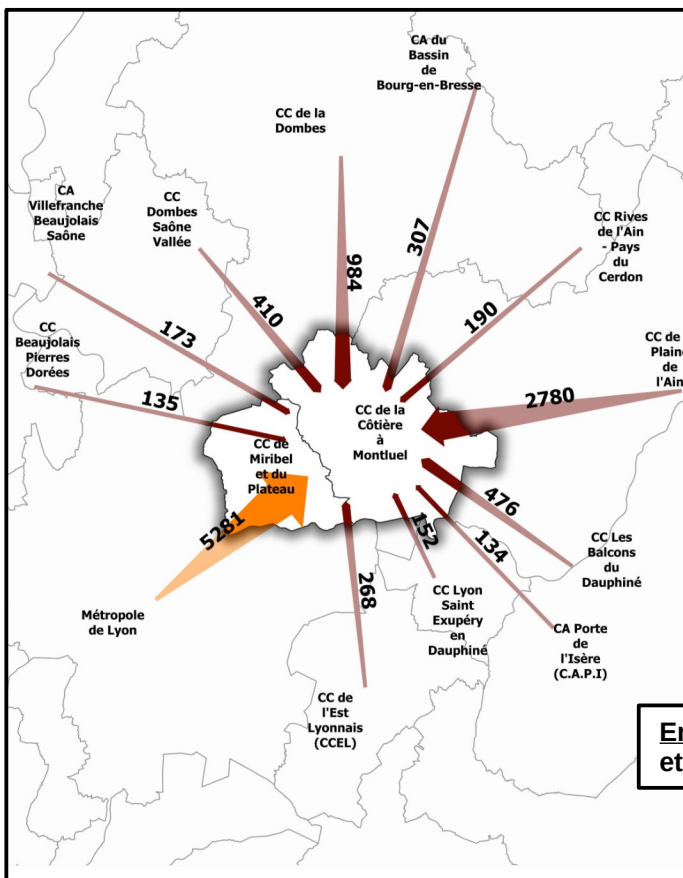
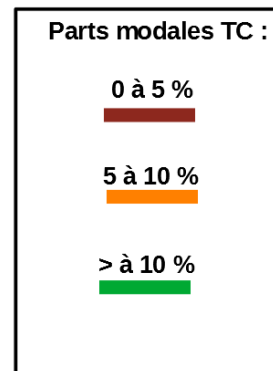
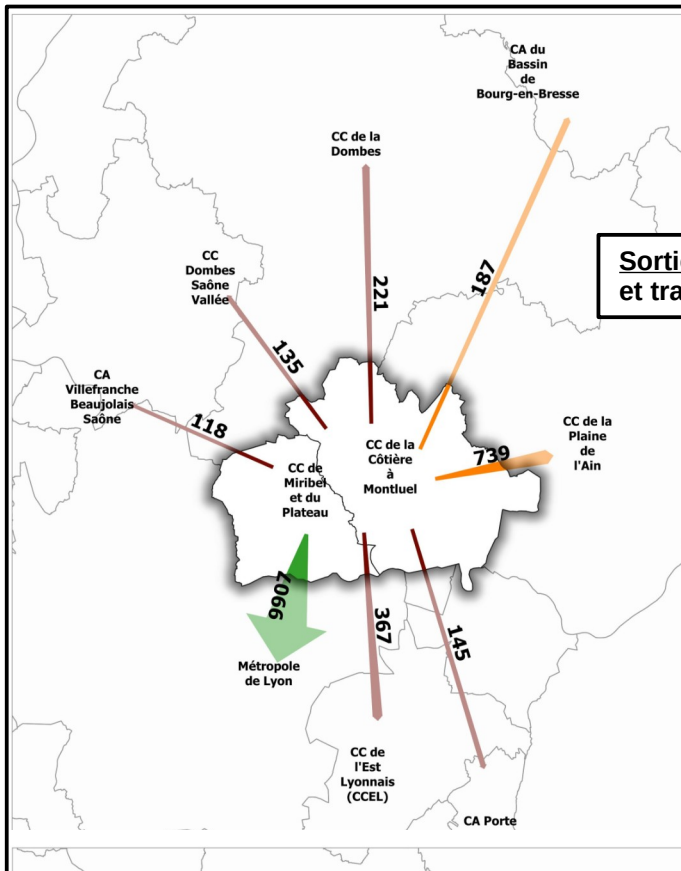
Cependant, la proximité de la métropole lyonnaise regroupant une diversité très large en matière de commerces, services et équipements, contribue sans doute à freiner le développement d'une offre de niveau moyen/supérieur sur la Côtière. Il n'existe par exemple aucun service hospitalier, ni antenne universitaire que l'on rencontre désormais couramment dans les villes moyennes. Les liaisons en transports collectifs par TER ou bus permettent toutefois un accès rapide et aisé aux services de la métropole.

Sur le reste du territoire de la Côtière, autant dans les villages de la plaine du Rhône que du plateau de la Dombes, les offres d'équipements, commerces et services sont plus réduites. Elles se limitent aux besoins locaux quotidiens comme les écoles, les commerces de première nécessité, ...





# Les déplacements domicile-travail intercommunautaires







**Le territoire de la Côtier comporte autant d'emplois que d'actifs. Malgré cet équilibre, les déplacements domicile-travail en échange avec les territoires extérieurs sont nombreux, notamment vers/depuis la métropole lyonnaise.**

Avec 22 700 actifs pour 22 600 emplois, le territoire de la Côtier se présente autant comme un pôle d'emplois que d'habitat. Cet équilibre parfait n'empêche pas cependant un volume important de déplacements domicile-travail en échange avec les territoires extérieurs. En effet, 56 % des emplois sur ce territoire sont occupés par des actifs résidant à l'extérieur de la Côtier. Et de manière logique, également 56 % des actifs de la Côtier travaillent à l'extérieur du territoire.



*Bus du réseau Colibri*

Le pôle d'emplois de la métropole lyonnaise exerce une puissante attraction pour les actifs de la Côtier. Ces actifs sont aussi nombreux à travailler dans la métropole que sur la Côtier (respectivement, 9 900 et 10 000). Parmi les autres pôles d'emplois extérieurs, seuls le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, Meximieux et Ambérieu-en-Bugey se détachent un peu, mais ne concernent au total que 750 actifs de la Côtier. Les autres destinations de travail à l'extérieur de la Côtier apparaissent marginales.

Dans le sens des entrées, le territoire de la Côtier exerce une attraction réciproque pour les actifs de la métropole lyonnaise : 23 % des emplois locaux sont occupés par des actifs résidant au sein de l'agglomération lyonnaise. Viennent ensuite les actifs des CC de la Plaine de l'Ain et de la Dombes qui occupent respectivement 12 % et 5% des emplois de la Côtier.

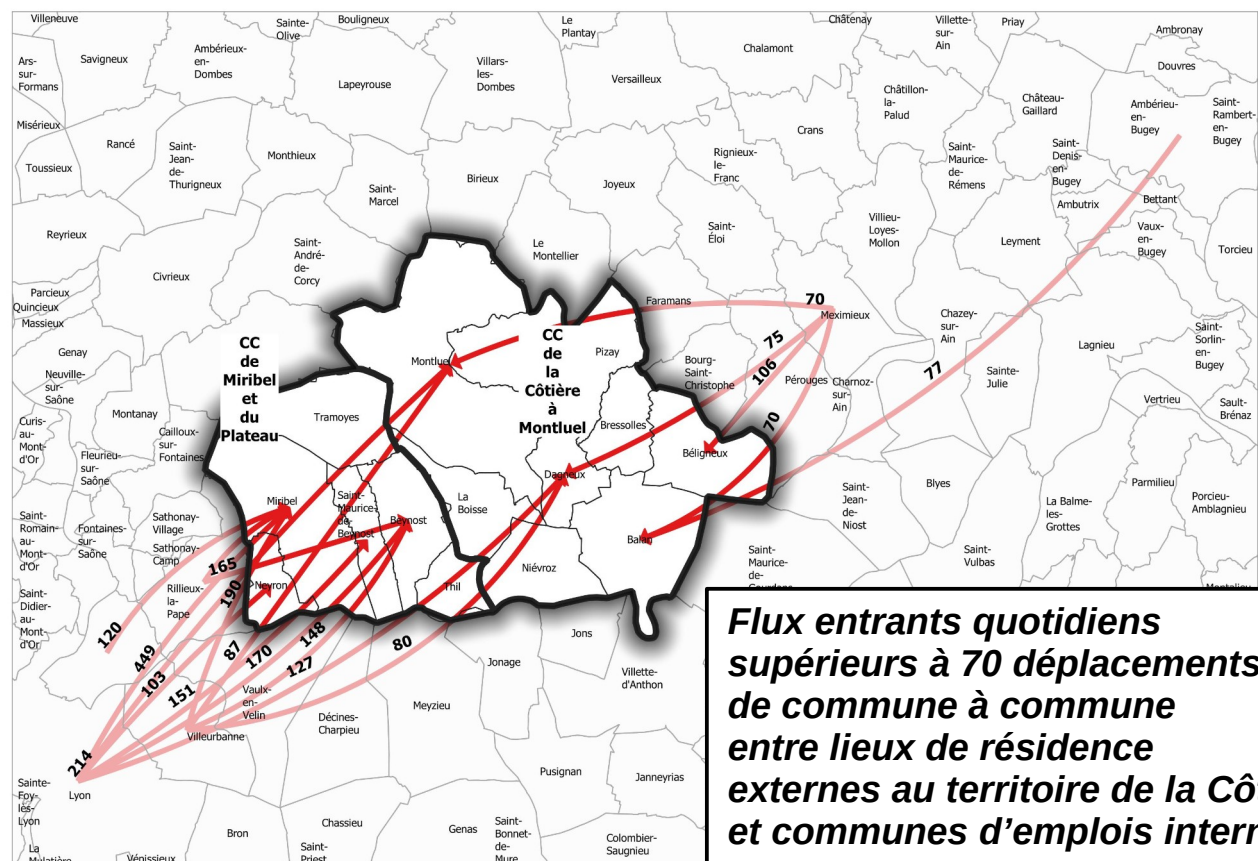
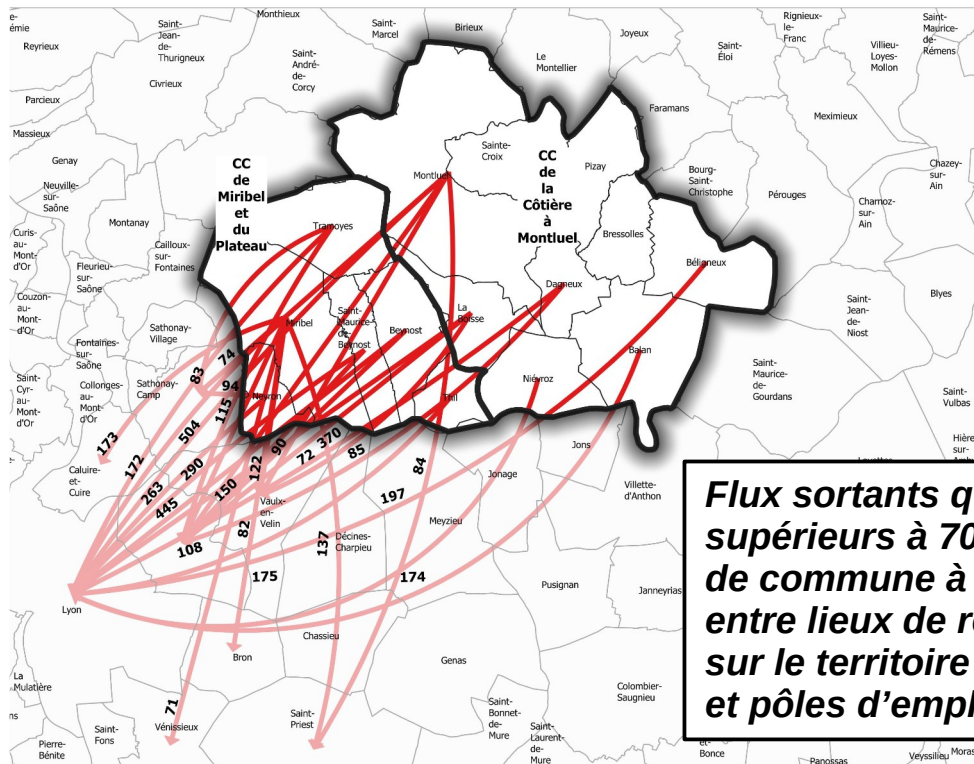
**L'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail est faible à l'exception des liaisons en échange avec Lyon et Villeurbanne.**

L'usage des transports collectifs (TC) pour les déplacements domicile-travail est peu développé à l'exception notable des liaisons entre la Côtier et la métropole lyonnaise. Les parts modales s'élèvent à 18 % en sortie (actifs de la Côtier travaillant dans la métropole) et 9 % en entrée (actifs de la métropole travaillant dans la Côtier). Toutefois, ces valeurs cachent de fortes disparités suivant les origines ou destinations au sein de la métropole.

Ainsi, 31 % des actifs de la Côtier travaillant dans les communes centres de Lyon et Villeurbanne effectuent leurs trajets en TC. En sens inverse, cette part modale s'élève à 16 % pour les actifs de Lyon et Villeurbanne travaillant sur la Côtier.

Mais l'usage des TC chute à seulement 3 % des sorties et 4 % des entrées pour les liaisons depuis/vers les communes périphériques de la métropole. Ces liaisons nécessitent souvent une ou plusieurs correspondances via le centre de Lyon et des temps de trajets importants et dissuasifs.

# Les principaux flux domicile-travail avec les pôles externes







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 70 déplacements quotidiens entre communes.

### **Une concentration des principaux flux sortants sur l'axe Ambérieu-Lyon.**

Sans surprise, les principaux flux domicile-travail sortants de commune à commune sont orientés vers Lyon et Villeurbanne et secondairement vers quelques communes de la première couronne de l'Est lyonnais : Bron, Saint-Priest et Vénissieux. La plupart de ces flux ont pour origine, sur la Côtère, une commune desservie par une gare ferroviaire sur la ligne Ambérieu-Lyon.

La somme des flux sortants supérieurs à 70 déplacements représente près de 50 % des entrées totales. Cela traduit une concentration relativement importante des déplacements domicile-travail sur un nombre limité de flux entre communes.

Cette concentration permet de massifier les déplacements notamment sur l'axe Ambérieu-Lyon. Les contraintes de circulation et de stationnement au cœur de l'agglomération lyonnaise jouent aussi un rôle incitatif pour l'usage des transports collectifs circulant le long de cet axe.

### **Une dispersion plus importante des flux entrants.**

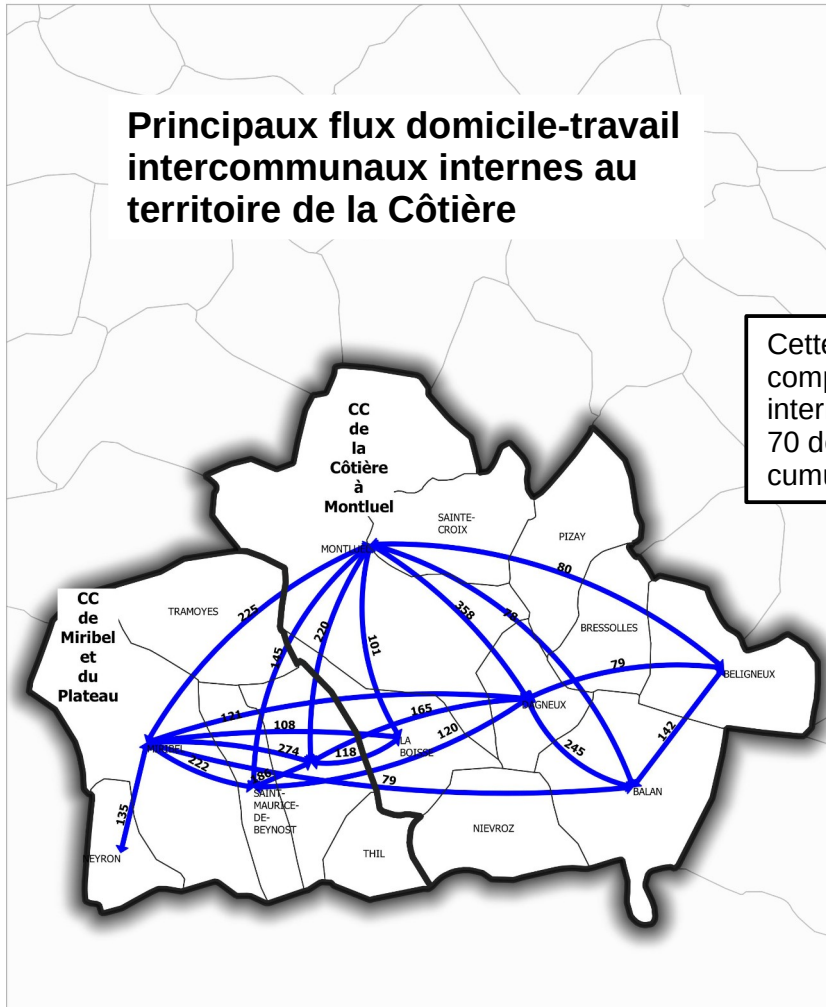
En entrées, les principaux flux proviennent surtout de Lyon et Villeurbanne et ont pour la plupart, comme destination, une commune de la Côtère disposant d'une gare ou d'un arrêt ferroviaire. Quelques flux importants proviennent également des villes d'Ambérieu-en-Bugey et de Meximieux.

La somme des flux entrants de commune à commune supérieurs à 70 déplacements ne représente que 21% des flux entrants totaux. Ceci montre que les flux domicile-travail entrants sont plutôt dispersés depuis les communes de résidence situées hors de la Côtère.



# Les flux domicile-travail internes au territoire

## Principaux flux domicile-travail intercommunaux internes au territoire de la Côtière



Cette carte a été réalisée en compilant les flux intercommunaux internes au territoire, supérieurs à 70 déplacements quotidiens, en cumulant les deux sens

### Parts modales des déplacements domicile-travail internes au territoire

	voiture	pas de transport	marche	TC	2 roues
<b>Déplacements internes intracommunaux</b>	 <b>58 %</b>	 <b>17 %</b>	 <b>19 %</b>	 <b>3 %</b>	 <b>3 %</b>
<b>Déplacements internes intercommunaux</b>	 <b>87 %</b>			 <b>5 %</b>	 <b>4,5 %</b>
					 <b>3,5 %</b>

Nota : - les 2 roues comprennent les vélos, les cyclomoteurs et les motos  
 - les déplacements internes intracommunaux ne comprennent pas ceux de la commune de Balan pour conserver une base comparable à d'autres territoires. En effet, le camp de La Valbonne héberge sur place un nombre important de militaires, ce qui accentue considérablement la proportion d'actifs sans transport pour se rendre à leur travail.





## **Malgré des conditions favorables à l'usage des transports collectifs et du vélo, la voiture reste le mode largement majoritaire pour les déplacements internes intercommunaux.**

La carte des flux internes intercommunaux supérieurs à 70 déplacements quotidiens ne met en évidence aucun pôle particulier sur la Côtière mais une concentration importante le long du corridor urbanisé entre Béligneux et Neyron en pied de côte. Ces flux représentent 2 200 déplacements quotidiens soit près de la moitié des flux internes intercommunaux totaux sans le seuil de 70 déplacements.



Cette concentration des flux internes intercommunaux les plus importants, dans un espace limité et linéaire, est très favorable à une massification des déplacements et donc à la gestion d'une organisation collective des déplacements (transports collectifs, covoiturage...) au sein de la Côtière. En outre, la concentration des flux sur ce territoire relativement restreint en superficie, est aussi favorable aux déplacements en modes doux, notamment en vélo.

Pourtant, avec 87 % de part modale, la voiture reste très largement le moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements intercommunaux internes au territoire. Les transports collectifs ne concernent que 5 % de ces déplacements et les 2 roues avec à peine 2 % occupent une place marginale.

## **La part modale de la voiture est aussi relativement élevée pour les déplacements internes intracommunaux malgré les courtes distances.**

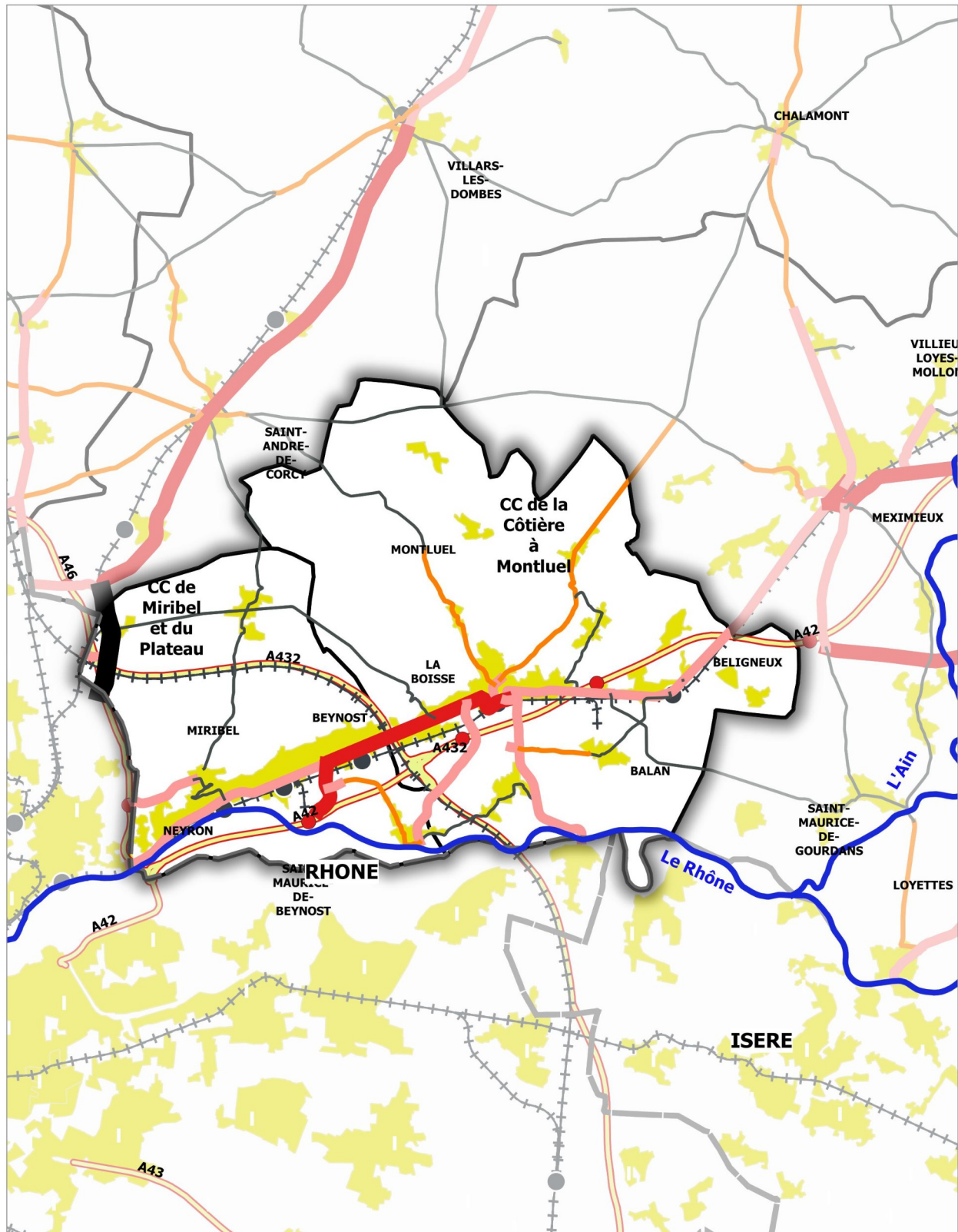
L'ensemble des flux domicile-travail internes intracommunaux représentent plus de la moitié des déplacements internes totaux domicile-travail des actifs résidant sur la Côtière. Beaucoup d'actifs travaillent donc dans leur commune de résidence.

Ces flux internes intracommunaux concernent essentiellement des déplacements locaux de courtes distances puisque leurs origine et destination sont toujours situées à l'intérieur d'une même commune. Ils seraient donc plutôt favorables à l'usage des modes actifs et aux transports collectifs.

Avec 58% d'utilisateurs, la voiture reste néanmoins un moyen de transport largement utilisé pour ces déplacements intracommunaux. La marche occupe une place importante avec 19%. Mais les autres modes de transports sont très peu utilisés par les actifs : 3% en transports en commun et seulement 3 % en 2 roues.

17% 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 70%; marche 23%; TC 3,5% et 2 roues 3,5%. 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.

# Les trafics routiers



<ul style="list-style-type: none"> <li> Autoroute</li> <li> Gares</li> <li> Diffuseur</li> <li> Demi-diffuseur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Voies ferrées</li> <li> Départements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Tache urbaine 2018</li> <li> CC de la Côtière à Montluel</li> <li> CC de Miribel et du Plateau</li> </ul>	<p>0 1 2 3 4 5 km</p>	<p>Trafic moyen journalier</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> 1000 &lt; Trafic &lt; 3000</li> <li> 3000 &lt; Trafic &lt; 5000</li> <li> 5000 &lt; Trafic &lt; 10000</li> <li> 10000 &lt; Trafic &lt; 15000</li> <li> Trafic &gt; 15000</li> </ul>
---	---	---	-----------------------	--





**Au sud du plateau de la Dombes, l'urbanisation s'est surtout développée le long de la RD 1084, axe de distribution des trafics locaux internes et d'échanges. Les diffuseurs autoroutiers ont renforcé l'attractivité économique de la Côtière.**

L'urbanisation du territoire de la Côtière s'est surtout développée de manière linéaire le long de la RD 1084 entre Neyron et Béligneux. Cet axe supporte surtout des trafics internes et d'échanges avec les territoires voisins. Son trafic augmente au fur et à mesure que l'on se rapproche de la métropole lyonnaise : de 8 300 v/j à Béligneux à près de 15 000 v/j à Beynost. La RD 1084A (14 000 v/j) permet un accès gratuit à l'A42 depuis le diffuseur de St-Maurice-de-Beynost en direction de Lyon. Plus à l'ouest, entre Beynost et Neyron, la RD 1084 assure un rôle de desserte plus locale avec 6 000 v/j à 7 000 v/j.

La circulation importante notamment aux heures de pointes, génère des saturations sur la RD 1084. Beaucoup d'usagers empruntent des itinéraires d'évitement de la RD 1084 comme les RD 84B et 84C entre Balan et La Boisse ainsi que les RD 61A et 61B entre Niévroz et Beynost via Thil.

Plusieurs axes départementaux secondaires se raccordant sur la RD 1084 permettent les échanges avec les territoires voisins :

- la RD 61 offre la seule liaison (hors autoroutes) entre la Côtière et le territoire de l'Est lyonnais via le pont de Jons, unique ouvrage franchissant le Rhône entre Loyettes et l'agglomération lyonnaise. Elle supporte un trafic important de 6 000 à 8 000 v/j.
- les RD 2, 22 et 38 relient la Côtière au plateau de la Dombes et au val de Saône avec des trafics de 1 500 à 2 500 v/j.

Les autoroutes A42, A46 et A432 desservent le secteur urbanisé du territoire de la Côtière au sud du plateau de la Dombes grâce aux diffuseurs autoroutiers de Balan, La Boisse, Beynost, Parc de Miribel-Jonage et Rillieux. Ces diffuseurs, hormis celui de Miribel-Jonage, assurent un accès poids-lourds aux principales zones d'activités économiques du territoire et permettent de soulager la traversée du secteur urbanisé linéaire le long de la RD 1084. Les voies de rabattement à ces diffuseurs peuvent supporter des trafics relativement élevés, de l'ordre de 6 000 à 8 000 v/j.

**Le secteur des Échets est le siège d'un développement économique important grâce à la desserte autoroutière. Mais la traversée de cet ancien hameau de Miribel supporte un trafic routier très élevé.**

A l'ouest du territoire, le long de la RD 1083 s'est développé l'agglomération des Échets sur le plateau de la Dombes, très à l'écart des autres pôles de la Côtière dont Miribel sa commune de rattachement. Les implantations d'activités industrielles et logistiques ont été favorisées autour de cette agglomération par la desserte autoroutière depuis les diffuseurs des Échets sur l'A46 et de Mionnay sur l'A432.

La RD 1083 qui traverse les Échets supporte un trafic très élevé de plus de 16 000 v/j dont 10 % de poids-lourds. Cette agglomération constitue un point de convergence pour beaucoup d'usagers de la Dombes issus de la RD 1083 ou de la RD 66 au nord avant d'accéder au diffuseur des Échets. A partir de ce diffuseur, l'accès à l'A46 est gratuit en direction de Lyon.

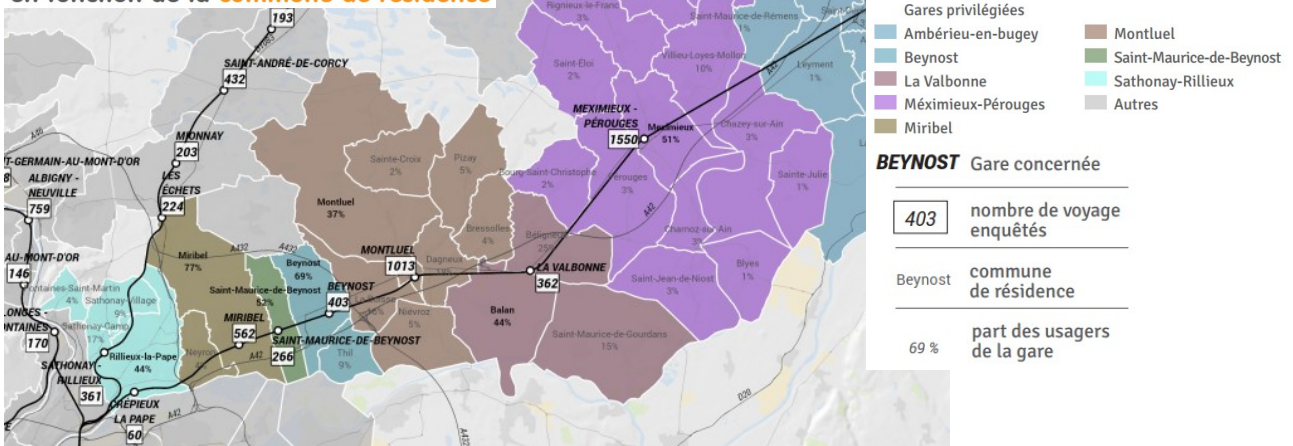
# La fréquentation des gares ferroviaires



## / Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence



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







**La ligne ferroviaire Lyon-Ambérieu, l'une des plus fréquentée du département de l'Ain, accueille beaucoup d'actifs travaillant à Lyon et Villeurbanne.**

Les cinq gares ferroviaires de la Côtière sur la ligne Lyon-Ambérieu enregistrent au total environ 1,4 M de voyageurs par an (montées + descentes), soit 5 000 à 6 000 quotidiennement. Il s'agit de l'une des lignes TER 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 des déplacements en transports collectifs des actifs de la Côtière travaillant dans la métropole lyonnaise (17,5%) et plus particulièrement à Lyon et Villeurbanne (31%).

**Les rabattements vers la gare de Montluel la plus fréquentée de la ligne Lyon-Ambérieu, s'effectuent majoritairement en voiture. Les modes alternatifs à la voiture sont plus utilisés vers les gares de la CC de Miribel et du Plateau desservies par les lignes TC du réseau Colibri.**

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. C'est l'aire d'attraction de la gare de Montluel qui est la plus étendue avec 7 communes au total. Cette gare est aussi celle dont la fréquentation est la plus importante avec près de 500 000 voyageurs par an.

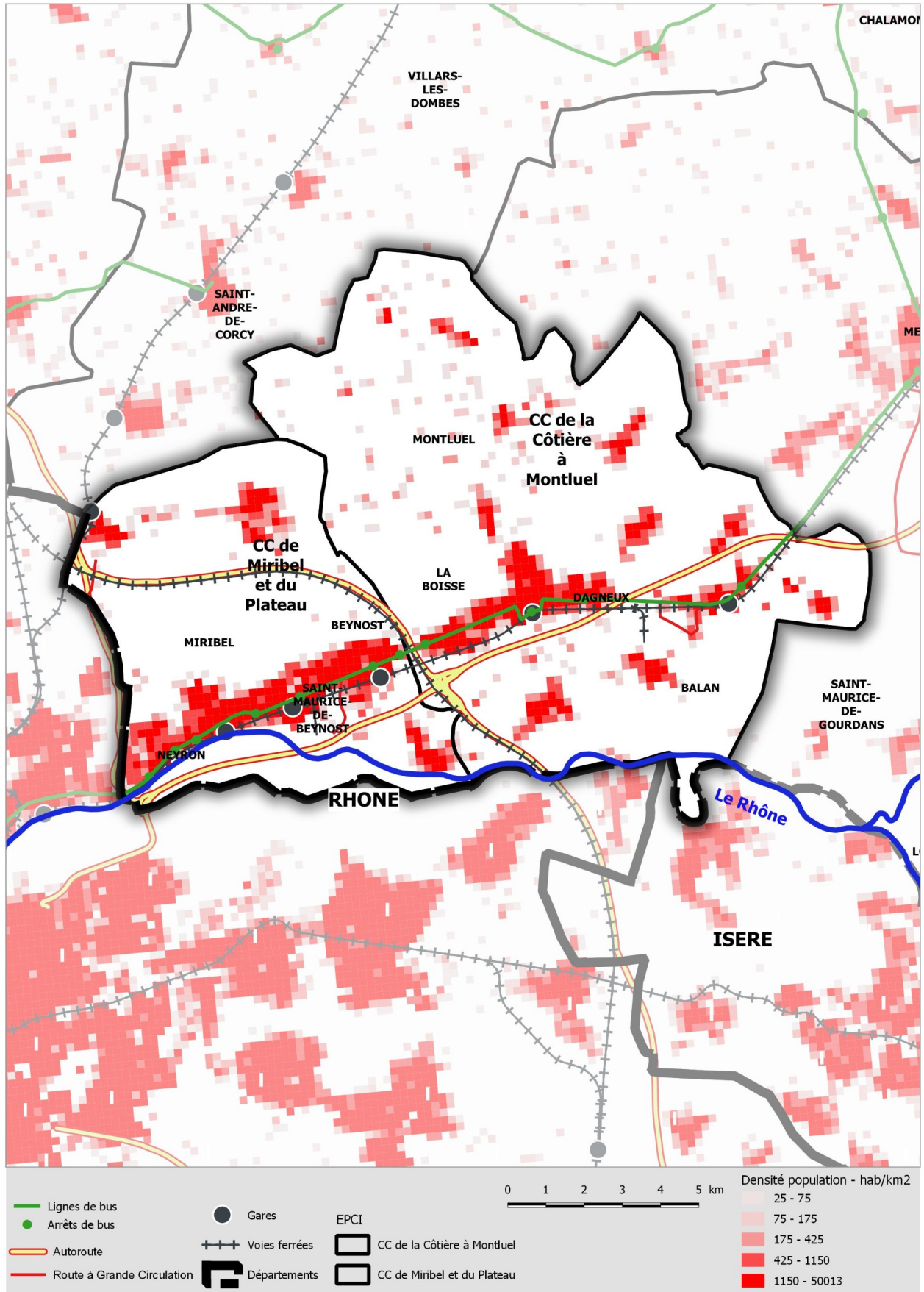
Les rabattements vers les gares s'effectuent en voiture pour la moitié des usagers en moyenne. L'autre moitié des rabattements est réalisée en TC ou en modes doux par des usagers résidant près de la gare.

Certaines gares se démarquent cependant : celles de Miribel et Saint-Maurice-de-Beynost semblent plus attractives pour les rabattements en modes doux et celle de Montluel pour les rabattements en voiture. Les rabattements en TC sont un peu plus nombreux vers les gares de la CC de Miribel et du Plateau desservies par les lignes du réseau Colibri. Mais globalement les parts modales d'usagers utilisant les TC en rabattement vers les gares restent plutôt faibles : de l'ordre de 4 à 9 %.

Sur la ligne Lyon-Bourg-en-Bresse, la gare des Échets accueille plus de 160 000 voyageurs par an dont beaucoup résident dans cette agglomération ou dans la commune de Tramoyes. Les rabattements s'opèrent pour moitié en voiture.



# Implantation des lignes de transports en commun







**Les deux intercommunalités formant le territoire sont des autorités organisatrices de la mobilité. Elles gèrent chacune leur propre réseau de transport collectif.**

Les deux intercommunalités du territoire de la Côtère sont autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Elles exercent cette compétence en gérant chacune sur leur territoires respectif leur propre réseau de transports collectifs.

Sur la **CC de la Côtère à Montluel**, la desserte du territoire est assurée par deux services :

- la ligne régulière « La Costellane » : cette ligne effectue des liaisons entre la gare de la Valbonne et l'agglomération de Montluel-Dagneux où elle dessert la gare de Montluel ainsi que plusieurs arrêts dans les zones d'activités économiques. Elle ne fonctionne qu'aux heures de pointes en début et en fin de journée du lundi au vendredi. Elle n'assure que 3 à 4 liaisons quotidiennes dans chaque sens.

- un service de transport à la demande qui dessert les 9 communes de la CC de la Côtère à Montluel. Ce service fonctionne du lundi au vendredi et en heures creuses de 9h00 à 16h30.

Sur la **CC de Miribel et du Plateau**, la desserte du territoire est assurée par un réseau de 4 lignes régulières. Ce réseau dessert toutes les communes de la CCMP ainsi que les pôles principaux, notamment Les Échets et sa gare, les zones d'activités, le centre commercial de Beynost, le parc de Miribel-Jonage et l'espace aquatique LILO à St-Maurice-de-Beynost.

Chacune des lignes dessert le centre-ville de Miribel. La ligne n°3 franchit les limites de l'intercommunalité jusqu'à son terminus à Rillieux-la-Pape où il est possible d'accéder aux lignes fortes du réseau TCL. Chaque ligne assure 15 à 20 aller-retours quotidiens avec une fréquence en heures de pointes de l'ordre d'une 1/2 heure.

**Les lignes routières régionales jumelées A32 et A171 sont un trait d'union entre les deux intercommunalités et offrent des liaisons en direction du centre de Lyon et des pôles de Meximieux et Bourg-en-Bresse.**

Les lignes routières régionales A32 Bourg-en-Bresse ↔ Lyon et A171 Montluel ↔ Lyon relient les réseaux des deux intercommunalités et offrent des liaisons d'une part en direction de Meximieux et Bourg-en-Bresse et d'autre part vers le centre de l'agglomération lyonnaise.

Ces deux lignes jumelées empruntent la RD 1084 sur le même itinéraire et desservent les centre-villes des communes traversées. Elles offrent au total 31 aller-retours quotidiens avec une fréquence de desserte élevée aux arrêts compris entre Neyron et Dagneux : 1 liaison par sens tous les 1/4h en heures de pointes et toutes les 1/2h en heures creuses. Toutes ces liaisons ont pour origine/destination le centre de Lyon. Au delà de Dagneux, la ligne A32 offre 8 liaisons quotidiennes vers Bourg-en-Bresse via la gare de la Valbonne, Meximieux et Chalamont.

Il n'existe pas de liaisons TC vers d'autres territoires voisins notamment la Dombes, l'Est lyonnais et le nord Isère avec lesquels la Côtère entretient des liens pourtant étroits générant de nombreux déplacements.

## Les principaux enjeux mobilité du territoire

L'analyse des divers indicateurs de la mobilité sur le territoire de la Côtière fait ressortir 2 enjeux majeurs :

- permettre des modes de transports alternatifs à l'autosolisme pour les liaisons entre la Côtière et les territoires voisins, notamment la périphérie est-lyonnaise, le nord-Isère et la Dombes
- poursuivre l'amélioration des conditions de circulation des cyclistes afin d'augmenter la part modale du vélo sur l'ensemble du territoire



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 : septembre 2022



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](mailto:ddt@ain.gouv.fr)