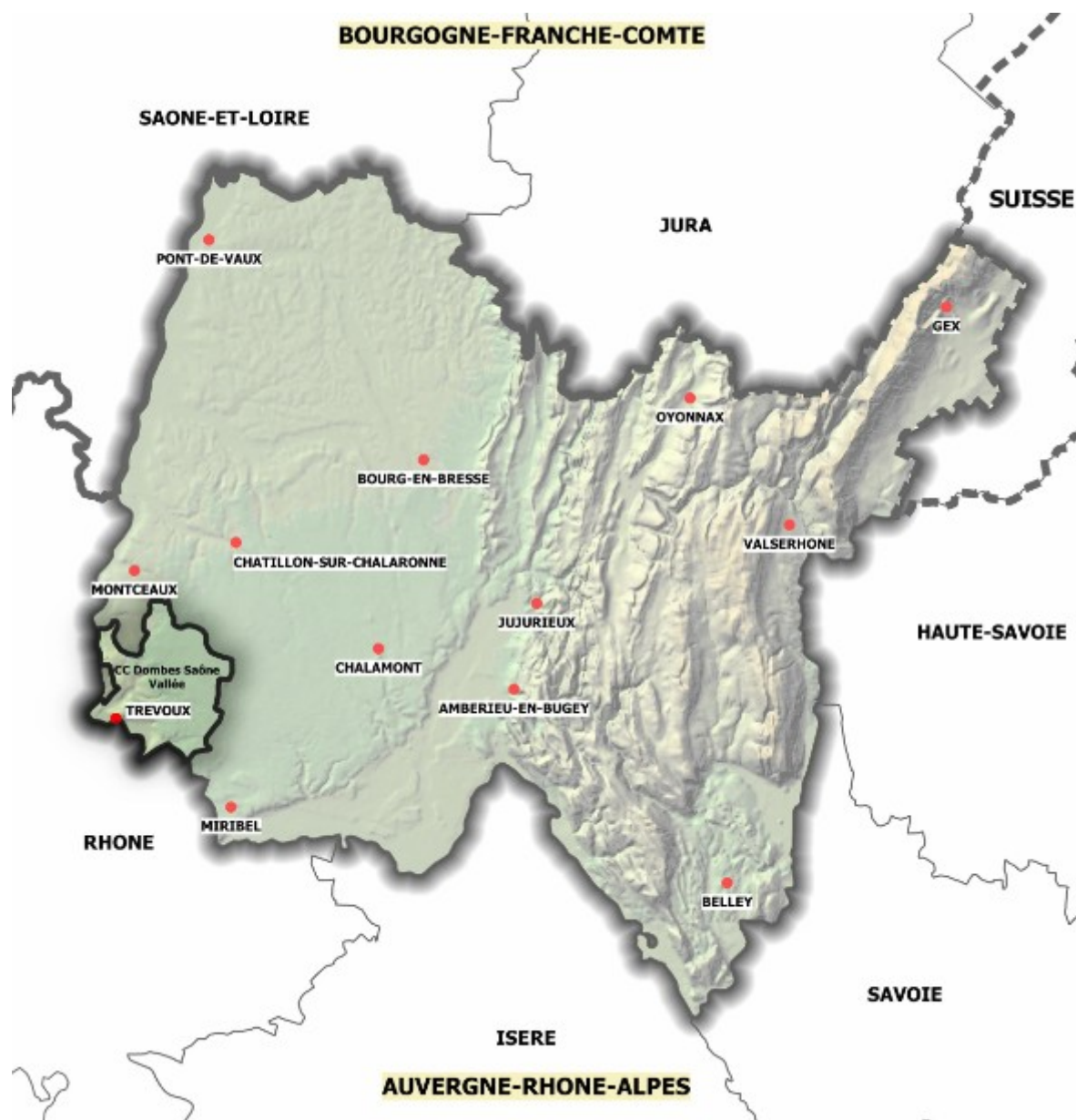




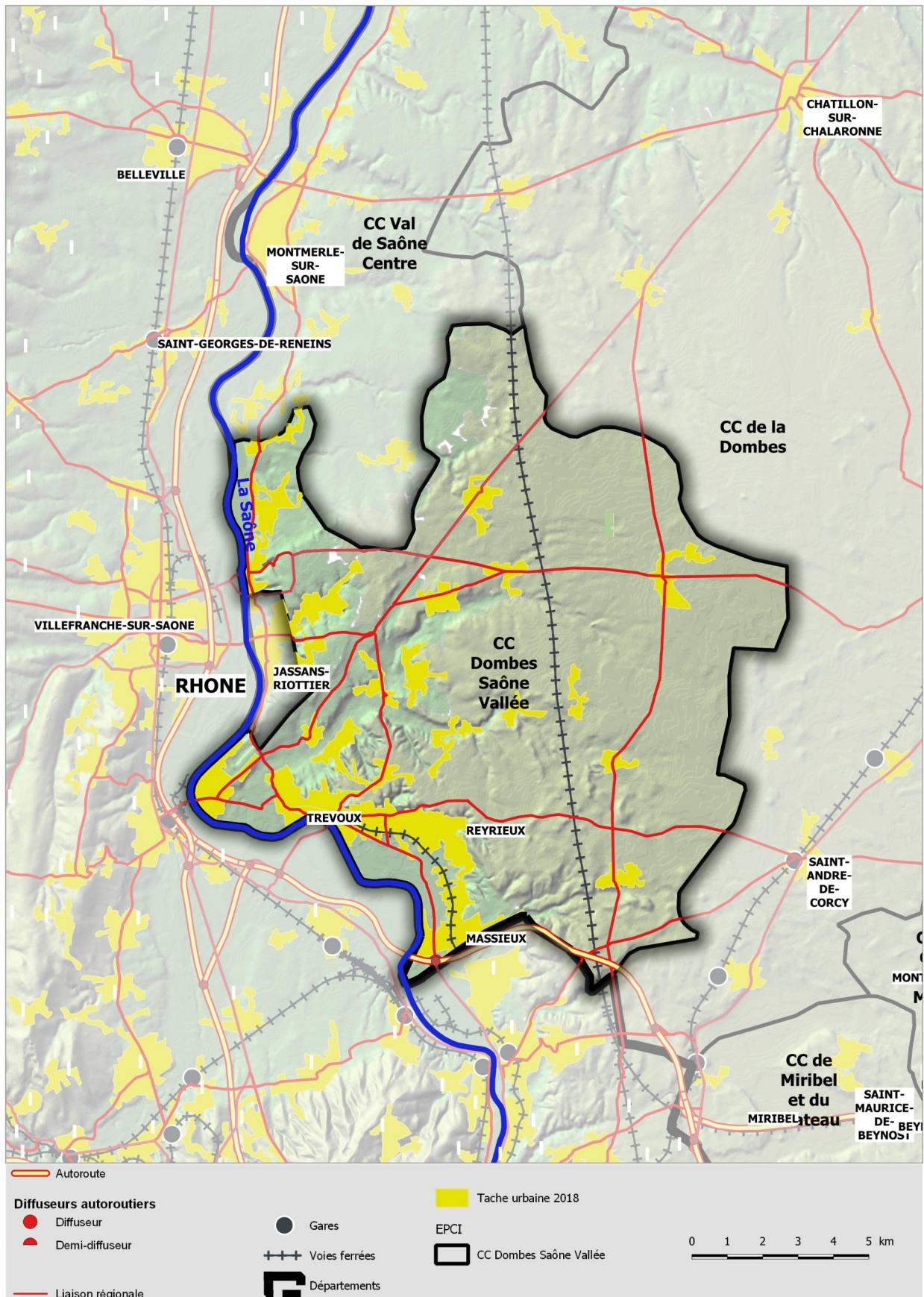
Connaître la mobilité dans l'Ain

Territoire de la Communauté de communes Dombes-Saône-Vallée



Au sud-ouest du département de l'Ain, le territoire de la communauté de communes Dombes-Saône-Vallée longe la rive gauche de la Saône en limite avec la métropole de Lyon et le département voisin du Rhône.

Caractéristiques du territoire de la CC Dombes-Saône-Vallée





Un territoire entre plaine inondable de la Saône et plateau de la Dombes

Le territoire de la CC Dombes-Saône-Vallée (DSV) comprend toutes les communes en rive gauche du val de Saône entre Fareins au nord et Massieux au sud, à l'exception de Jassans-Riottier intégrée à la communauté d'agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône.

La zone inondable du fleuve occupe un vaste espace : une crue centennale s'étalerait sur une largeur de près de 1,5 km entre Trévoux et Massieux, noyant plusieurs axes routiers dont la RD 933. Son impact serait plus limité au nord où la côtère du plateau de la Dombes se rapproche de la rivière.

A l'Est, le territoire DSV déborde sur le plateau de la Dombes dont le caractère rural est surtout marqué par de grandes plaines agricoles parsemées de quelques étangs.

En rive droite, face au territoire DSV, la plaine de la Saône s'étend dans le département du Rhône où les extensions urbaines de l'agglomération caladoise sont très contraintes entre, d'une part le relief et les vignobles du Beaujolais, et d'autre part la zone inondable.

Le val de Saône, sillon privilégié par les infrastructures de transports

Depuis l'antiquité, le sillon du val de Saône est un lieu de passage privilégié pour les déplacements nord-sud de transits et d'échanges. D'Est en ouest, se succèdent plusieurs infrastructures majeures parallèles :

- la LGV sud-est sur le plateau dombiste
- la RD 933, axe routier principal du val de Saône, côté Ain
- la Saône, rivière navigable entre sa confluence avec le Rhône et l'Est de la France
- l'autoroute A 6
- la RD 306 (ex RN 6), axe routier principal du val de Saône en rive droite
- la ligne ferroviaire classique Lyon-Mâcon-Dijon.

Ces infrastructures ont fortement orienté les flux de déplacements suivant un axe nord-sud. Les axes transversaux perpendiculaires au sillon saônois présentent un intérêt stratégique moindre même si ces liaisons sont essentielles pour les territoires riverains de la Saône comme DSV. Ils ne comprennent que des routes départementales secondaires qui convergent vers l'agglomération caladoise et les ponts franchissant la Saône.

Les principaux pôles du territoire se situent dans le val de Saône, en continuité urbaine avec les agglomérations lyonnaise et caladoise.

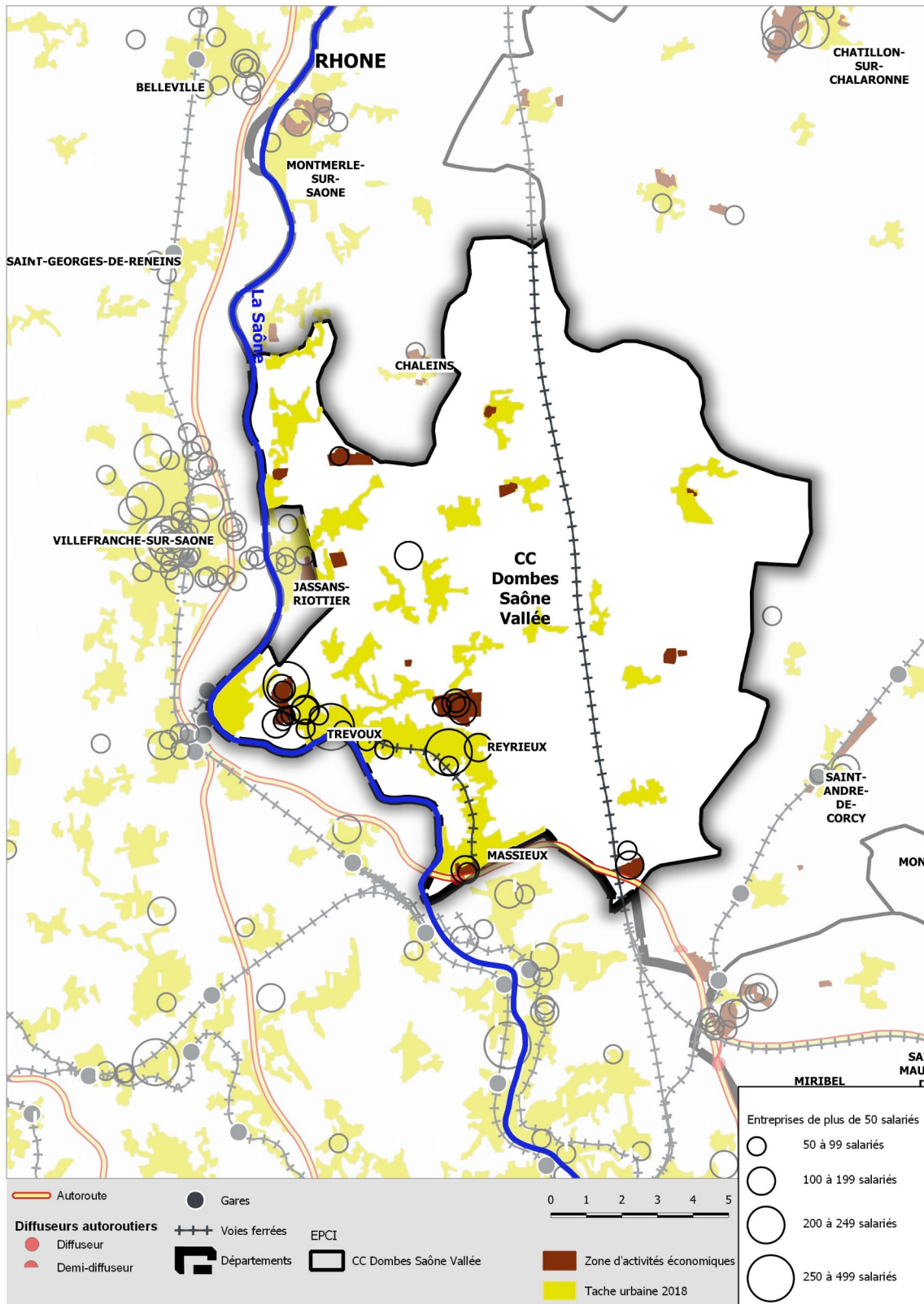
Les principales agglomérations du territoire se situent dans le val de Saône.

Au sud, entre Trévoux et Massieux, elles forment une conurbation qui se prolonge dans le Rhône jusqu'à Lyon. La plupart des communes du territoire font d'ailleurs parties de l'unité urbaine lyonnaise à l'exception de celles situées en frange Est sur le plateau dombiste (Ambérieux-en-Dombes, Ars-sur-Formans, Civrieux, Rancé, St-Jean-de-Thurigneux, Savigneux et Villeneuve).

Au nord, les agglomérations de Frans, Beauregard et Fareins présentent une continuité urbaine avec Jassans et le reste de l'agglomération caladoise.

Sur le plateau dombiste, un peu à l'écart des pôles du val de Saône, se sont développés quelques gros bourgs comme Civrieux et Ambérieux-en-Dombes.

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.



La proximité de diffuseurs sur les autoroutes A 6 et A 46 a favorisé la création de grandes zones d'activités industrielles et logistiques sur le territoire DSV. Toutefois, certaines de ces zones à l'écart des pôles d'habitat, ne sont pas accessibles pour les actifs par des modes alternatifs à la voiture.

Le territoire DSV abrite une multitude de pôles d'activités allant de la petite zone artisanale et communale à la grande zone logistique regroupant plusieurs centaines d'emplois. Au sein de ce tissu économique, émergent 5 zones d'activités majeures.

Les deux agglomérations contiguës de Trévoux et Reyrieux forment le pôle d'emplois le plus important et le plus ancien du territoire DVS. Outre les structures administratives et tertiaires locales, ce pôle comprend deux zones d'activités industrielles majeures :

- le **parc d'activités de Fétan-Forquevaux** à l'ouest de Trévoux regroupant 1 400 emplois sur 50 ha. Cette zone est occupée en presque totalité
- la **zone industrielle de Reyrieux** qui emploie 1 600 personnes sur 71 ha. Cette zone ancienne est aussi occupée en totalité, notamment par quelques entreprises de logistique. Isolée sur le plateau dombiste, elle souffre d'enclavement par rapport aux grands axes de circulation, notamment le réseau autoroutier.

A Fareins et Civrieux, deux parcs d'activités plus récents sont en cours de commercialisation :

- le **parc d'activités de Montfray** à Fareins concernant 450 emplois sur environ 20ha. Il est relié au diffuseur autoroutier d'Arnas sur l'autoroute A 6 à 12km environ par la RD 44 et le pont nord de Jassans.
- le **technoparc de Civrieux** regroupant plus de 400 personnes sur 20 ha. Il est desservi par la RD 66 qui permet un accès direct au diffuseur de Mionnay sur l'autoroute A 46 situé à 4km.

Ces deux pôles d'activités offrent des capacités foncières disponibles importantes de plusieurs dizaines d'hectares au total. Mais leur isolement par rapport aux zones d'habitat et leurs dessertes limitées par des modes alternatifs constituent des contraintes importantes pour les actifs qui ne disposent pas d'alternatives à la voiture pour s'y rendre.

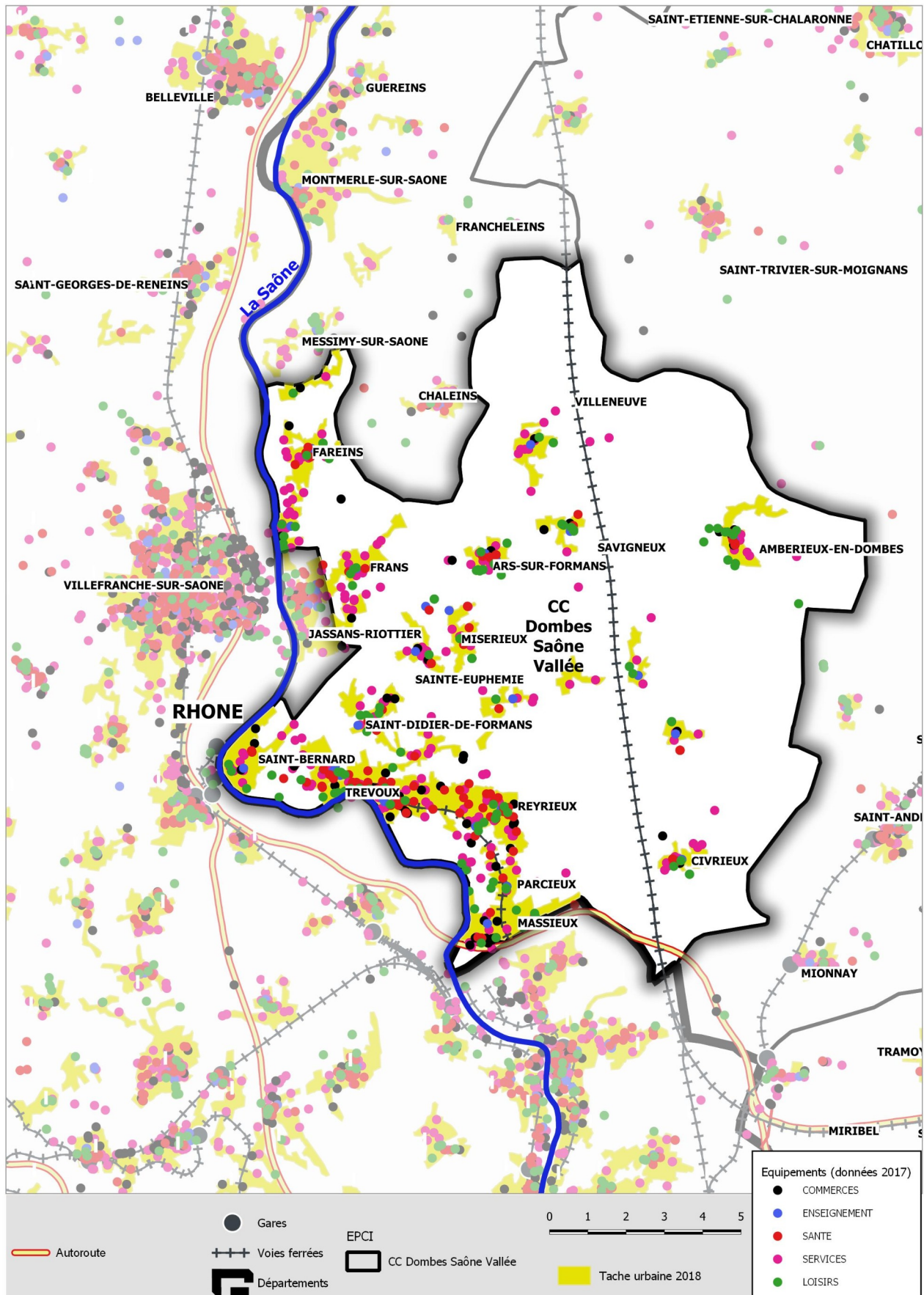
Enfin, à l'extrême sud du territoire, le **parc d'activités de Massieux** à vocation industrielle, artisanale et commerciale offre 500 emplois sur 14 ha. Il se situe à la sortie d'un diffuseur autoroutier sur A 46.

Autres zones d'activités de taille moyenne :

- zone d'activités de la Gravière à Fareins : 170 emplois sur 10 ha
- zone d'activités de Prêle à Savigneux : 160 emplois sur 7 ha
- parc d'activités du Pardy à Frans : 140 emplois sur 15 ha

Toutefois, cette vitalité économique locale même si elle est réelle, doit être relativisée. Les pôles d'emplois générateurs de déplacements les plus attractifs se situent à l'extérieur du territoire DSV, au sein de la métropole lyonnaise et dans l'agglomération caladoise comprenant Jassans. Comme nous le verrons plus loin, ces pôles attirent plus de la moitié des flux domicile-travail des actifs résidant dans le territoire DSV.

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.

Au sein du territoire de la CC Dombes-Saône-Vallée, l'offre de services et d'équipements à la population est surtout concentrée dans les communes du bord de Saône. Ce territoire bénéficie aussi de la proximité des équipements de niveau supérieur localisés dans les agglomérations caladoise et lyonnaise.

La plupart des équipements, services et commerces du territoire Dombes-Saône-Vallée se concentrent dans les communes bordant la Saône entre Trévoux et Massieux. Cette concentration apparaît en adéquation avec la répartition de la population puisqu'elle correspond aux communes les plus peuplées. La gamme des services locaux est suffisamment large pour répondre aux besoins ordinaires de la population. Quelques équipements de niveau supérieur comme les lycées du val de Saône à Trévoux et de Cibeins à Misérieux viennent compléter cette offre.

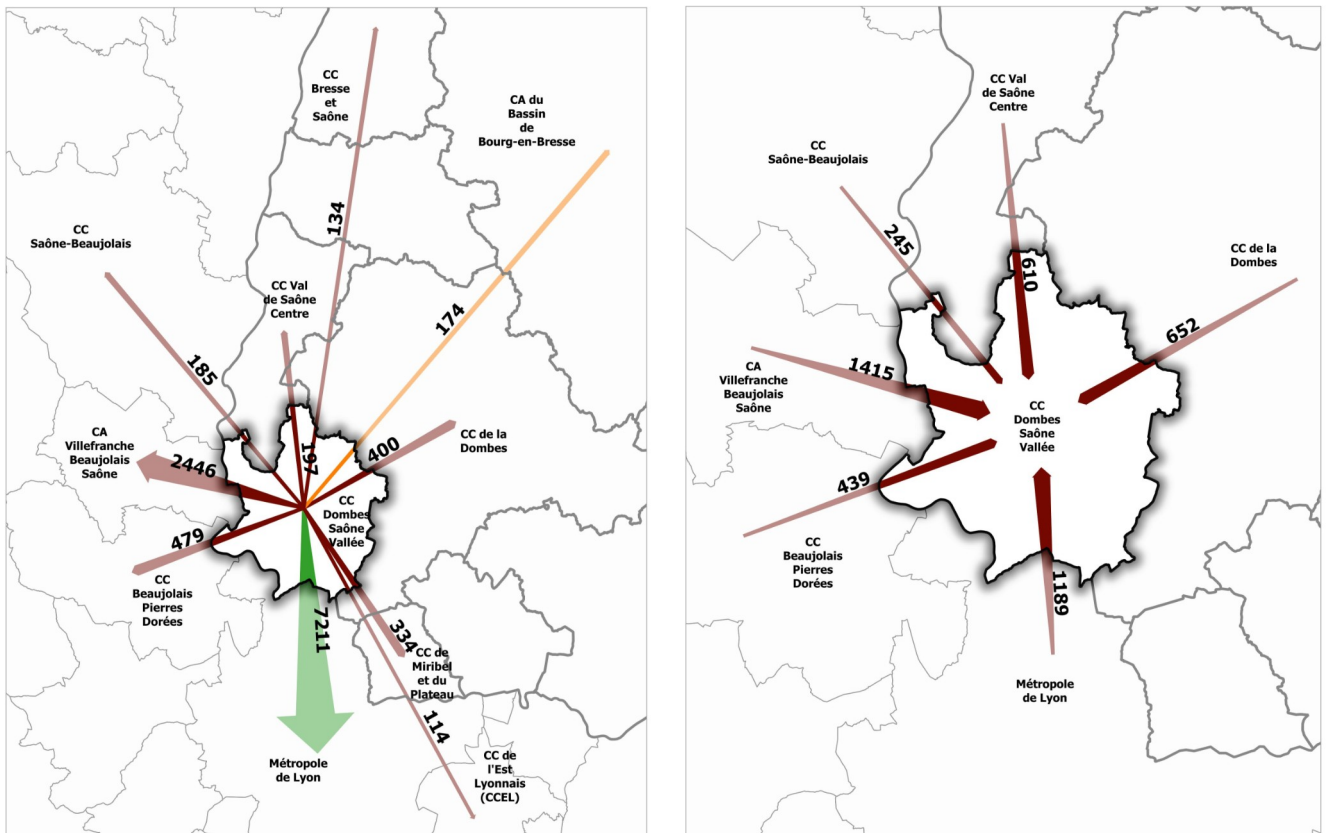
En complément, l'agglomération caladoise (dont Jassans) grâce à sa proximité, offre aux habitants du territoire DSV l'accès à une gamme de services de niveau supérieur très diversifiée dans les domaines médical, scolaire, culturel, commercial... Pour des besoins plus spécifiques encore, la population dispose aussi de l'offre de la métropole lyonnaise à une vingtaine de kilomètres seulement.

Sur le plateau de la Dombes, seuls quelques gros bourgs (Ars, Ambérieux, Civrieux...) disposent d'une offre relativement complète, susceptible de répondre aux besoins ordinaires de la population.



Crèche à Fareins

Les déplacements domicile-travail intercommunautaires



Sorties : actifs résidant dans le territoire Dombes-Saône-Vallée et travaillant à l'extérieur (flux>100)

Entrées : actifs travaillant dans le territoire Dombes-Saône-Vallée et résidant à l'extérieur (flux>100)

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



Ancienne voie ferrée Sathonay-Trévoux, future ligne de bus à haut niveau de service



Avec à peine 1/4 des actifs locaux résidant et travaillant au sein du territoire, le territoire Dombes-Saône-Vallée apparaît très résidentiel. De nombreux actifs se déplacent quotidiennement vers des pôles externes, notamment les agglomérations de Lyon et Villefranche. Mais en sens inverse, les flux d'échanges domicile-travail sont également importants : plus de la moitié des emplois offerts sur le territoire sont occupés par des actifs résidant à l'extérieur.

Le territoire DSV présente un caractère très résidentiel. Les données de mobilité domicile-travail 2016 mettent en évidence un déséquilibre très marqué entre les emplois locaux (10 200) et le nombre d'actifs (17 500) résidant sur ce même territoire.

A peine 1/4 des actifs locaux (4 830) travaillent au sein du territoire DSV. La grande majorité (12 700) se déplacent vers les pôles d'emplois extérieurs, notamment la CA Villefranche-Beaujolais-Saône (2 500) et surtout la Métropole de Lyon (7 200).

Les 7 200 actifs travaillant dans la métropole lyonnaise se répartissent ainsi : 2 600 se déplacent vers les communes centres de Lyon et Villeurbanne et 4 600 vers les communes périphériques.

Parmi les 2 500 actifs de DSV travaillant dans la CA Villefranche-Beaujolais-Saône, la grande majorité (2 100) sont employés dans l'unité urbaine de l'agglomération caladoise comprenant Villefranche, Arnas, Limas et Gleizé.

Les autres territoires extérieurs dont les pôles d'emplois sont de taille plus limitée, attirent beaucoup moins d'actifs résidant dans DSV : 480 vers la CC Beaujolais-Pierres-Dorées, 400 vers la CC de la Dombes, 340 vers la CC de Miribel et du Plateau.

Dans le sens des entrées (actifs résidant à l'extérieur mais travaillant dans le territoire DSV), il est remarquable de constater que plus de la moitié (54 %) des emplois locaux sont occupés par des actifs résidant à l'extérieur. Plus de la moitié d'entre eux sont issus de la Métropole de Lyon et de la CA Villefranche-Beaujolais-Saône.

Ainsi, même si le nombre d'emplois sur le territoire apparaît très inférieur à celui des actifs, l'attractivité de ces emplois semble limitée pour la population locale de DSV.

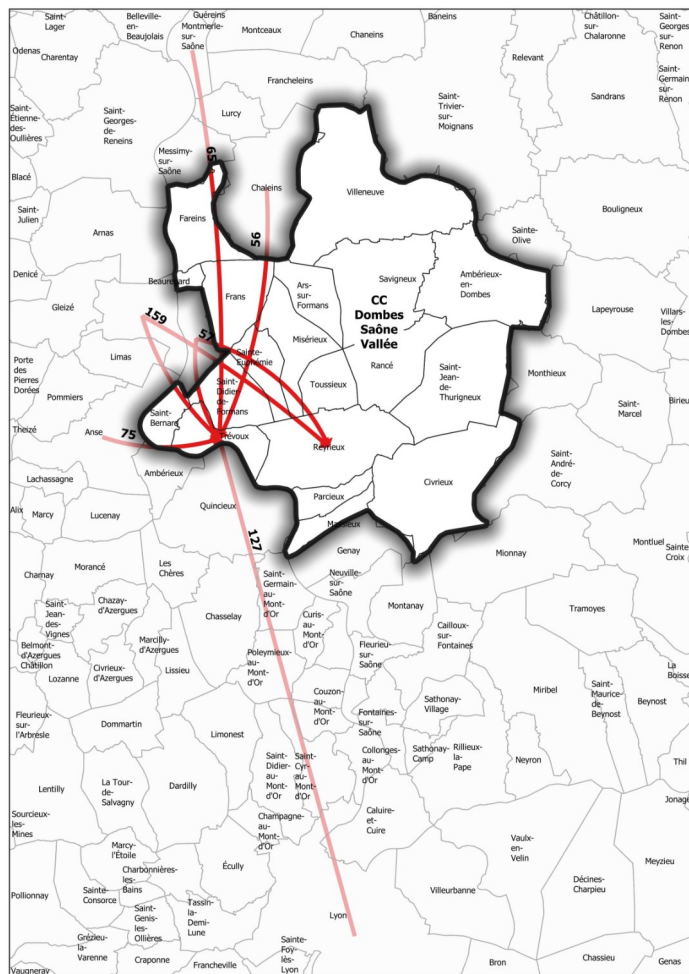
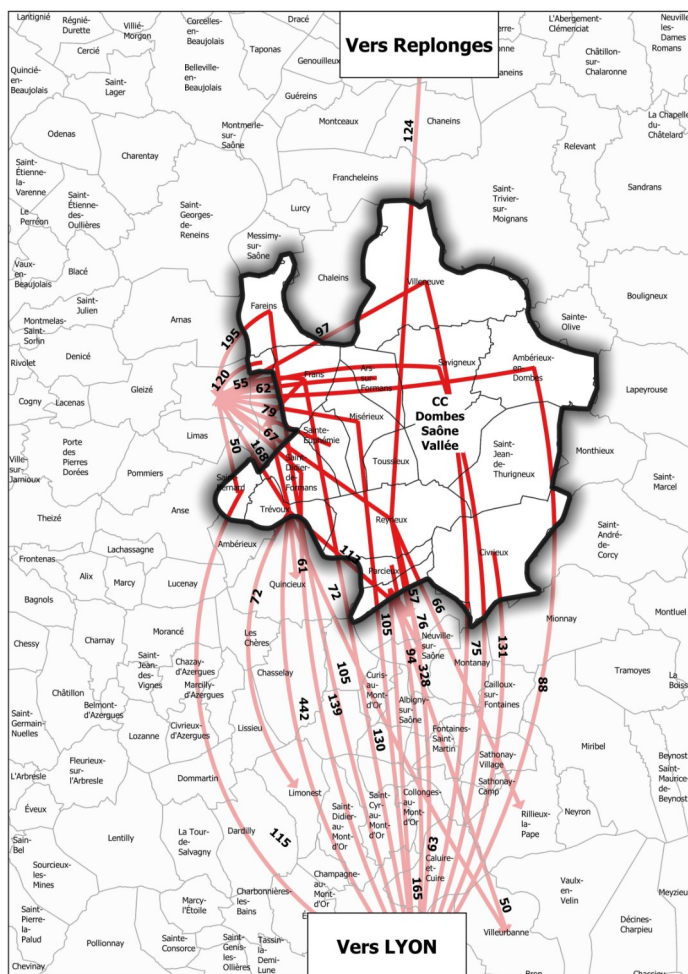
L'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail est très faible à l'exception des flux orientés vers le centre de l'agglomération lyonnaise.

L'utilisation des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail est très marginale : les parts modales TC varient de 0 à 2 % suivant les flux.

Les déplacements domicile-travail vers Lyon et Villeurbanne constituent une exception : près de 25 % sont effectués en TC. Les contraintes de circulation et de stationnement dans le centre la métropole sont sans doute incitatives pour l'usage des TER et des cars. En revanche, cette part modale chute à 2 % seulement pour les déplacements vers les communes périphériques de la Métropole.

Parmi les flux en échange avec la CA Villefranche-Beaujolais-Saône et particulièrement l'agglomération caladoise, seuls quelques dizaines d'actifs empruntent les transports collectifs représentant une part modale de seulement 2 % malgré les dessertes de cars existantes par les lignes régionales et du réseau Saônibus.

Les principaux flux domicile-travail avec les pôles externes



Flux sortants quotidiens supérieurs à 50 déplacements, de commune à commune, entre lieux de résidence sur le territoire Dombes-Saône-Vallée et pôles d'emplois externes

Flux entrants quotidiens supérieurs à 20 déplacements, de commune à commune, entre lieux de résidence externes au territoire Dombes-Saône-Vallée 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 entre communes supérieurs à 50 déplacements quotidiens pour les sorties et 20 déplacements quotidiens pour les entrées.

Les concentrations de flux domicile-travail en sortie vers les villes-centres de Villefranche et Lyon sont propices à l'organisation et la gestion de réseaux de transports collectifs. Mais l'étalement urbain résidentiel ne favorise pas une desserte optimale du territoire par les TC.

La carte des flux intercommunaux sortants met en lumière et confirme la très forte concentration des flux domicile-travail les plus importants en direction des pôles d'emplois de Villefranche et Lyon. Ces concentrations de flux ne représentent certes au total qu'un peu plus de 1/4 des sorties (26 %), mais elles favorisent l'organisation et la gestion de réseaux de transports collectifs performants en direction de ces villes-centres.

Néanmoins, près des 3/4 des sorties (74 %) sont composées de flux dispersés inférieurs à 50 déplacements quotidiens. Cette dispersion peut résulter de deux paramètres. D'abord, certains petits flux sortants sont orientés vers des communes d'emplois périphériques de la Métropole lyonnaise et de la CA Villefranche-Beaujolais-Saône. Mais surtout, cette dispersion est le résultat d'un étalement urbain résidentiel sur le territoire DSV qui ne facilite pas la mise en place et la gestion sur tout le territoire DSV de lignes TC attractives vis à vis de l'usage de la voiture.

Dans le sens des entrées, les concentrations de flux sont si faibles qu'il est nécessaire d'abaisser le seuil à 20 déplacements entre communes pour faire apparaître quelques convergences vers les pôles d'emplois locaux de Reyrieux et Trévoux. Malgré le faible niveau de ce seuil, ces flux ne représentent que 10 % des entrées. Le reste des entrées est composé de petits flux de moins de 20 déplacements dispersés entre communes extérieures au territoire DSV et pôles d'emplois locaux.





Les pôles d'emplois de Reyrieux et Trévoux génèrent de nombreux déplacements intercommunaux internes au territoire DVS. Malgré l'existence du réseau local Saônibus de desserte TC, ces déplacements s'effectuent presque exclusivement en voiture.

La carte des flux internes intercommunaux > 20 déplacements domicile-travail quotidiens, deux sens cumulés, confirme le statut de Reyrieux et Trévoux comme pôles d'emplois du territoire de la CC DSV. Elle met en évidence une concentration de déplacements autour de ces deux pôles. Néanmoins, malgré un seuil très bas (≥ 20 déplacements) aucun autre pôle n'est mis en évidence. Cela peut traduire une dispersion des flux internes liés à un éparpillement des pôles d'emplois ainsi qu'à l'étalement résidentiel sur le territoire.



Car du réseau Saônibus

Ces déplacements intercommunaux sont effectués presque exclusivement en voiture à 95 %. Les deux-roues sont très peu utilisés : seulement 3,0 % de part modale. Les longueurs de trajets relativement courtes entre pôles d'emplois locaux et zones d'habitat seraient pourtant favorables à l'usage du vélo classique ou électrique sur les trajets comportant un peu de dénivellation.

L'usage des transports collectifs avec 1,5 % de part modale, reste marginale malgré le réseau dense de lignes existantes au sein du territoire.

Des déplacements intracommunaux également très motorisés malgré les courtes distances : les 3/4 s'effectuent en voiture. Le vélo est très peu utilisé.

Les flux internes intracommunaux représentent plus de 60 % des déplacements internes au territoire DSV. Ces flux concernent essentiellement des déplacements locaux de courtes distances puisque leur origine et leur destination sont toujours situées à l'intérieur d'une même commune.

Avec 59 % d'utilisateurs, la voiture reste le moyen de transport largement majoritaire pour ces déplacements intracommunaux. La marche occupe également une place importante avec 17 %. Les autres modes de transports sont très peu utilisés par les actifs : 2 % en 2 roues et moins de 1 % en transports en commun.

21 % 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 75 %; marche 21,5 %; 2 roues 2,5 % (y compris motorisés); TC 1 %. Ces valeurs mettent encore plus en évidence la prépondérance de la voiture et la faiblesse des modes actifs. La pratique du vélo reste marginale, malgré des trajets au sein d'une même commune de courtes distances et souvent sans dénivellations (hors côtière du plateau dombiste).



Le réseau routier du territoire Dombes-Saône-Vallée s'articule autour des axes principaux suivants :

- la RD 933 axe structurant nord-sud majeur de la rive gauche doublée par la RD 28 sur le plateau dombiste entre Fareins et Trévoux
- la RD 66 axe structurant nord-sud sur le plateau dombiste
- les RD 936, 904, 44 et 4, axes transversaux Est-ouest reliant le plateau dombiste au val de Saône et à l'agglomération caladoise

Des trafics élevés sur les axes nord-sud convergeant vers l'agglomération lyonnaise et les diffuseurs autoroutiers sur A 46.

La **RD 933** longe la rive gauche de la Saône sur toute la façade ouest du département de l'Ain. Cet axe nord-sud ne constitue toutefois pas un véritable itinéraire de transit. Son trafic est plutôt composé d'un enchaînement de flux de cabotage entre les divers pôles jalonnant le val de Saône nord.

A partir de Montmerle/Saône, les échanges avec l'agglomération lyonnaise viennent gonfler le trafic qui croît progressivement en direction du sud : 7 000 v/j à Montmerle/Saône, 8 600 à Beauregard, 10 000 à Jassans, 12 700 à Trévoux, pour atteindre 15 000 v/j à l'extrémité sud du territoire à Massieux à la jonction avec le diffuseur autoroutier sur A 46. Des phénomènes de saturation peuvent alors apparaître sur cette section aux heures de pointes, notamment au niveau de Massieux.

A Messimy, la **RD 28** se greffe sur la RD 933. Elle offre une alternative d'itinéraire nord-sud permettant de shunter, par le plateau dombiste, plusieurs traversées d'agglomération de la RD 933 dont Jassans et Trévoux. Cet axe supporte un trafic de plus de 8 000 v/j au niveau de Sainte-Euphémie.

Plus à l'Est, toujours sur le plateau dombiste, la **RD 66** draine également des trafics nord-sud en direction de l'agglomération lyonnaise vers les diffuseurs autoroutiers de Mionnay et des Echets. Comme pour la RD 933, son trafic croît progressivement vers le sud : 3 000 v/j au sud de St-Trivier/Moignans, 6 400 v/j à St-Jean-de-Thurigneux et 11 500 v/j au sud de Civrieux.

Les ponts sur la Saône notamment au niveau de Jassans jouent un rôle stratégique de liaison entre deux territoires contigus étroitement dépendants.

Les **RD 904 et 936**, axes routiers transversaux assurent les liaisons entre la Dombes, le territoire DSV et l'agglomération caladoise. Leurs flux se scindent en plusieurs directions au niveau de Frans et Savigneux : RD 28 vers Trévoux et Reyrieux, RD 936 vers le pont de Beauregard et Anse, RD 904 vers le pont urbain de Jassans et RD 44 vers le pont nord de Jassans.

Au total **les deux ponts de Jassans** sont empruntés par près de 40 000 v/j dont 1 700 pl/j : 22 700 v/j dont 920 pl/j sur le pont urbain et 15 500 v/j dont 770 pl/j sur le pont nord. Ces ponts revêtent un intérêt stratégique très fort pour les liaisons entre les territoires étroitement dépendants de DSV et de l'agglomération caladoise. Ils permettent aussi l'accès aux diffuseurs autoroutiers sur A 6 de Villefranche et Arnas et supportent de ce fait un trafic PL important.

Au niveau de Saint-Bernard, le pont de la RD 6 supporte un trafic également important : 10 000 v/j.



Le territoire DSV est desservi par les gares ferroviaires de la rive droite, notamment celles de Villefranche et Saint-Germain-au-Mont-d'Or qui offrent les niveaux de service les plus élevés en direction de l'agglomération lyonnaise. Les rabattements vers ces gares depuis la rive gauche s'effectuent surtout en voiture, un peu en TC mais très peu en vélo en raison de l'absence de liaisons cyclables transversales sécurisées.

Si aucune ligne ferroviaire ne traverse le territoire DSV à l'exception de la LGV sud-Est, la ligne Mâcon-Lyon en rive droite offre des liaisons TER depuis les gares de St-Georges-de-Reneins, Villefranche, Anse, Quincieux, St-Germain-au-Mont-d'Or et Albigny-Neuville. Les fréquences de dessertes sur cette ligne sont parmi les plus élevées à l'échelle régionale avec cependant des variations importantes suivant les gares.

C'est la **gare de Villefranche** qui est la plus fréquentée avec près de 2,2M de voyageurs en 2017 (8 000 voy/j). Cette gare offre des fréquences de dessertes élevées : 47 aller-retours quotidiens vers Lyon et 28 vers Mâcon. Les temps de parcours apparaissent très compétitifs par rapport à la voiture notamment aux heures de pointe : de 22 à 33 mn vers la Part-Dieu et de 36 à 47mn vers Perrache.

Cette gare attire des usagers du territoire DSV résidant surtout au droit de l'agglomération caladoise. Elle est accessible depuis la rive gauche par plusieurs lignes routières de transports collectifs. Sa proximité rend aussi crédible l'usage du vélo pour les rabattements notamment depuis Jassans, Beauregard ou Frans. Mais l'absence d'aménagements cyclables transversaux pénalise ce mode de transport.

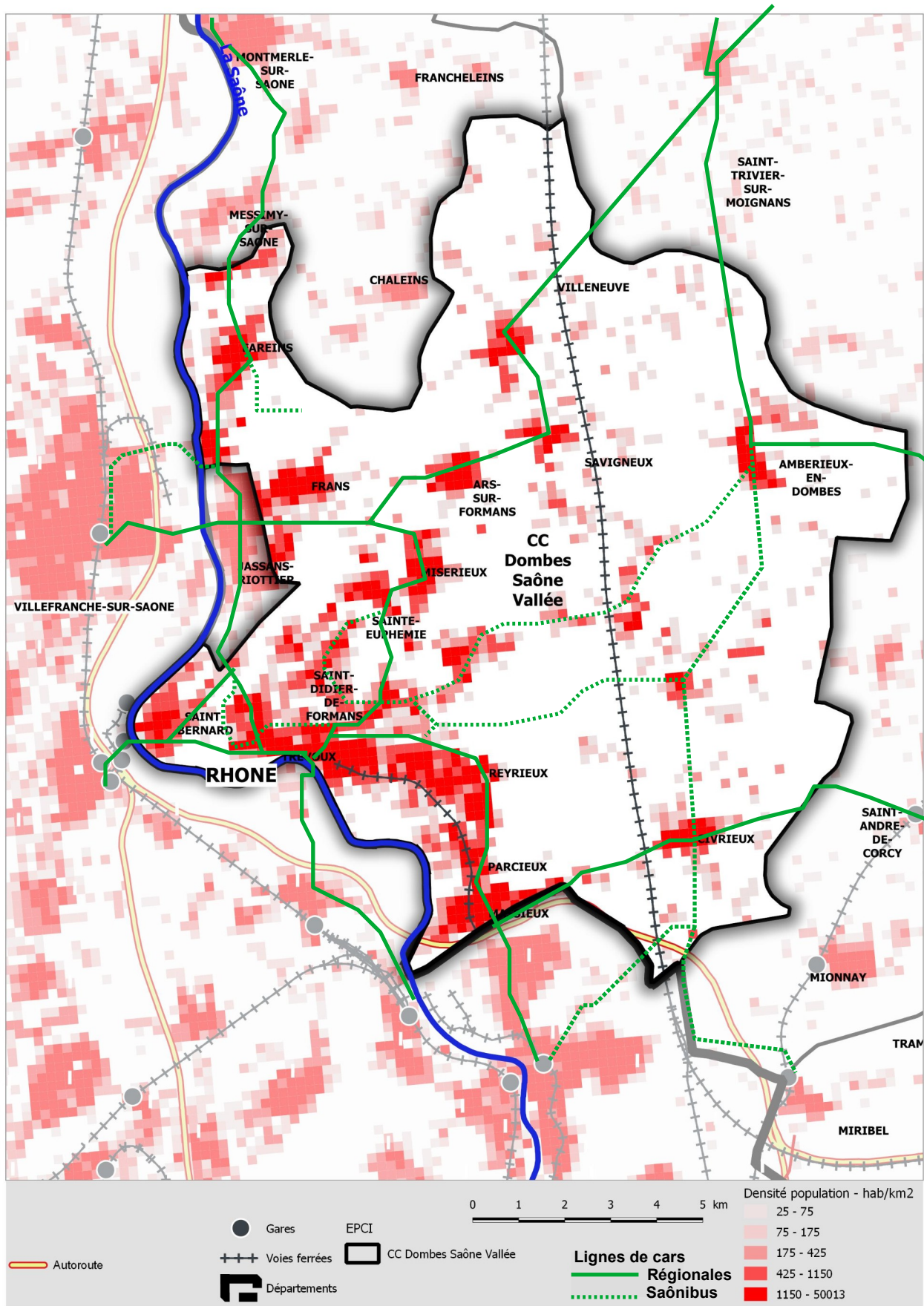
La **gare de St-Germain-au-Mont-d'Or** offre les mêmes fréquences de dessertes que celle de Villefranche. Une part importante des rabattements vers cette gare s'effectue en voiture car les possibilités de stationnement sont importantes (> 400 places). Elle est également bien desservie depuis la rive gauche par des lignes TC routières régionales (ligne 113) et du réseau Saônibus géré par la CC DSV (ligne 2).

Les **gares de Anse, Quincieux et Albigny-Neuville/Saône** offrent des niveaux de dessertes légèrement inférieurs aux deux gares précédentes mais les fréquences demeurent correctes : de 20 à 30 aller-retours par jour avec Lyon ou Villefranche. Ces gares sont aussi desservies depuis le territoire DSV par des lignes TC routières. L'accès aux gares de Quincieux et Albigny depuis les communes de la rive gauche est envisageable en vélo notamment électrique, car les distances restent limitées : 4km entre Trévoux et Quincieux ; 4,5km entre Massieux et Albigny. Il n'existe malheureusement aucun aménagement cyclable sur ces itinéraires dans le Rhône et dans l'Ain.

Côté Est, la desserte ferroviaire des communes de DSV s'effectue plutôt depuis les gares de Saint-André-de-Corcy et des Echets sur la ligne Lyon-Bourg.

La desserte ferroviaire des communes situées à l'Est du territoire DSV est plutôt orientée vers l'axe Lyon-Bourg grâce aux lignes de transport à la demande A, B et C du réseau Saonibus qui offrent des accès aux gares de Saint-André-de-Corcy et des Echets. Les fréquences de dessertes ferroviaires dans ses gares apparaissent attractives aussi bien vers Lyon (20 A/R quotidiens) que Villars-les-Dombes (21 A/R/j) et même Bourg-en- Bresse (17 A/R).

Implantation des lignes de transports en commun





Toutes les communes du territoire Dombes-Saône-Vallée sont desservies par au moins une ligne de transport collectif. Cette couverture garantit à la population un accès à tous les pôles d'emplois internes et externes environnants ainsi qu'aux gares ferroviaires des lignes Lyon-Bourg et Lyon-Mâcon en rive droite.

Le territoire Dombes-Saône-Vallée est desservi par deux réseaux de transports collectifs routiers complémentaires comprenant 4 lignes régionales et 7 lignes du réseau Saônibus géré par la CC DSV autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

Le réseau régional comprend les lignes 113 (Belleville-St-Germain-au-Mont-d'Or), 119 (Bourg-en-Bresse – Villefranche-sur-Saône), 184 (Trévoux – Neuville/Saône) et 185 (Villefranche-Trévoux-Villefranche).

Ce réseau supporte principalement des liaisons d'échanges entre le territoire DSV et les pôles externes. Il dessert notamment Villefranche et Bourg ainsi que les gares de la rive droite de St-Germain-au-Mont-d'Or et Neuville/Saône. Il peut aussi répondre au besoin de déplacements internes au territoire DSV sur des trajets non desservis par le réseau Saônibus comme par exemples entre les pôles Frans-Jassans et Trévoux-Reyrieux ou entre Reyrieux et Massieux.

Le réseau Saônibus ne fonctionne qu'en semaine. Il s'appuie sur la ligne principale n°1, axe TC transversal Est-ouest reliant le centre de Reyrieux à la gare TER de Anse en passant par Trévoux et St-Bernard. Cette ligne assure 17 liaisons quotidiennes aller-retours avec une fréquence de 1 passage par 1/2 heure en périodes de pointes.

Les autres lignes sont gérées sous forme de transport à la demande. Elles desservent l'ensemble des communes de DSV, les principales zones d'activités intercommunales ainsi que les deux lycées du territoire : Trévoux et Cibeins. Les liaisons sont surtout concentrées aux périodes de pointes pour répondre aux besoins de déplacements domicile-travail. Mais en raison de fréquences limitées (3 et 8 aller/retours quotidiens) ce mode de transport reste peu compétitif par rapport à la voiture.

Les lignes du réseau Saônibus assurent également les rabattements vers les gares TER principales de la rive droite : Villefranche, Anse et St-Germain-au-Mont d'Or ainsi que vers les gares de St-André-de-Corcy et des Echets sur la ligne Bourg-Lyon.

Un projet de bus à haut niveau de service entre Trévoux et la Part-Dieu est en cours d'étude. Sa mise en service prévue à partir de 2025 améliorera les liaisons entre le territoire DSV et le centre de l'agglomération lyonnaise.

Pour favoriser le transfert modal de la voiture vers les TC et désengorger la RD 933 en direction de l'agglomération lyonnaise, la Région s'est engagée dans un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) pour relier Trévoux et la Part-Dieu. La mise en service de cette infrastructure est envisagée à partir de 2025.

La ligne réutilisera l'emprise de l'ancienne voie ferrée qui reliait Trévoux à Sathonay-Camp. Au delà, le BHNS empruntera les voies réservés aux bus TCL. Trois arrêts sont prévus sur le territoire DSV : Parcieux/Massieux, Reyrieux Centre, Reyrieux Ouest et Trévoux (terminus).

Il devrait capter 7 500 à 9 500 voyageurs par jours à l'horizon 2030. Le BHNS circulera toutes les 15mn en heures de pointes et reliera Trévoux à la Part-Dieu en moins de 1 heure.

Les principaux enjeux du territoire

L'analyse des divers indicateurs de la mobilité sur le territoire de la CC Dombes-Saône-Vallée fait ressortir plusieurs enjeux majeurs :

- Développer les reports modaux pour les déplacements vers les pôles d'emplois de commerces et de services de la rive droite, notamment Villefranche
- Favoriser les rabattements vers les gares ferroviaires de la rive droite par des moyens de transports alternatifs à la voiture
- développer l'usage des modes doux pour les déplacements de proximité au sein des communes et en direction des zones d'emplois principales du territoire
- développer une urbanisation et une nouvelle organisation des réseaux de transports qui favorisent les rabattements vers le futur BHNS Lyon-Trévoux



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 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