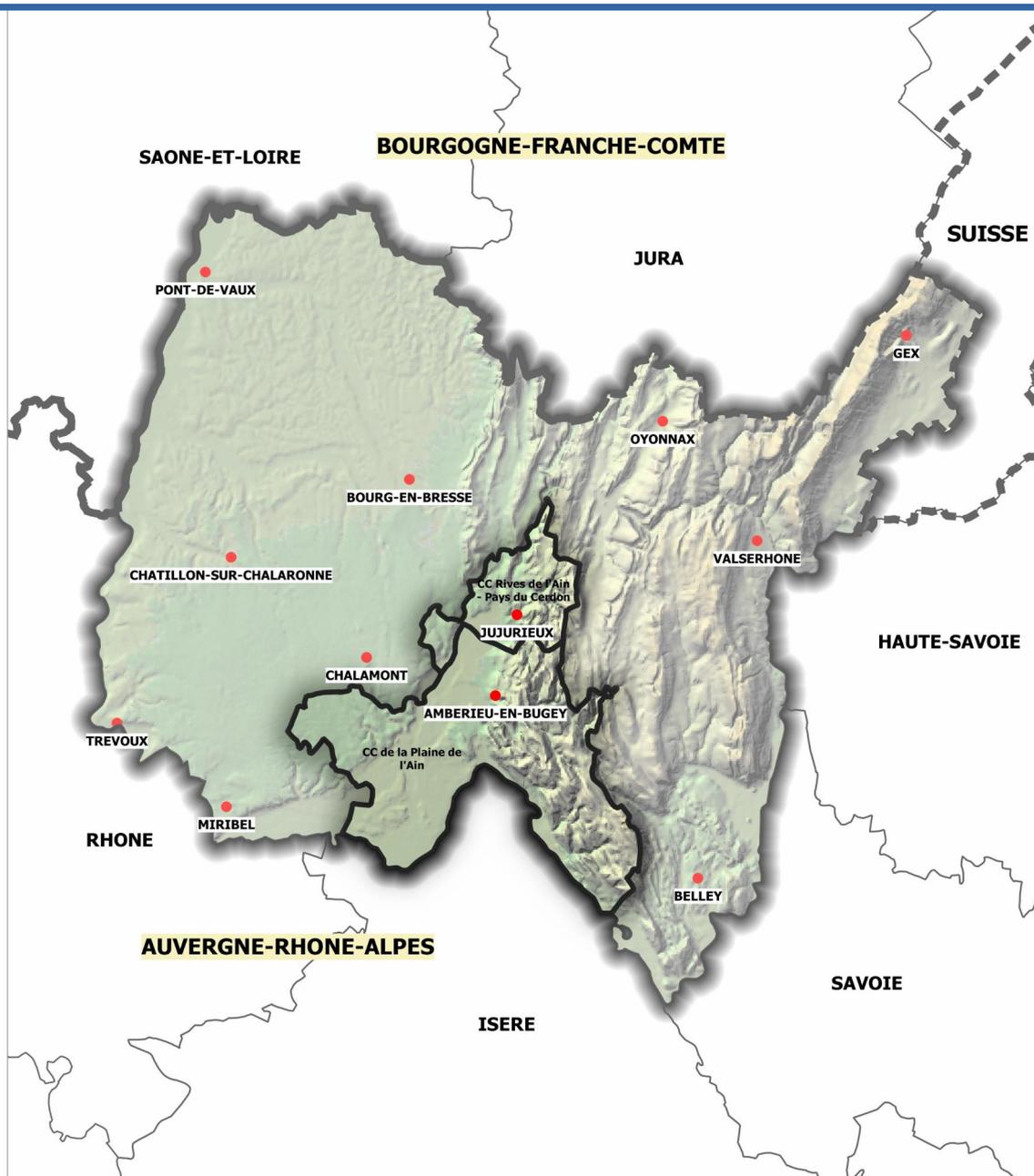




Connaître la mobilité dans l'Ain

Territoire Plaine de l'Ain - Pays du Cerdon

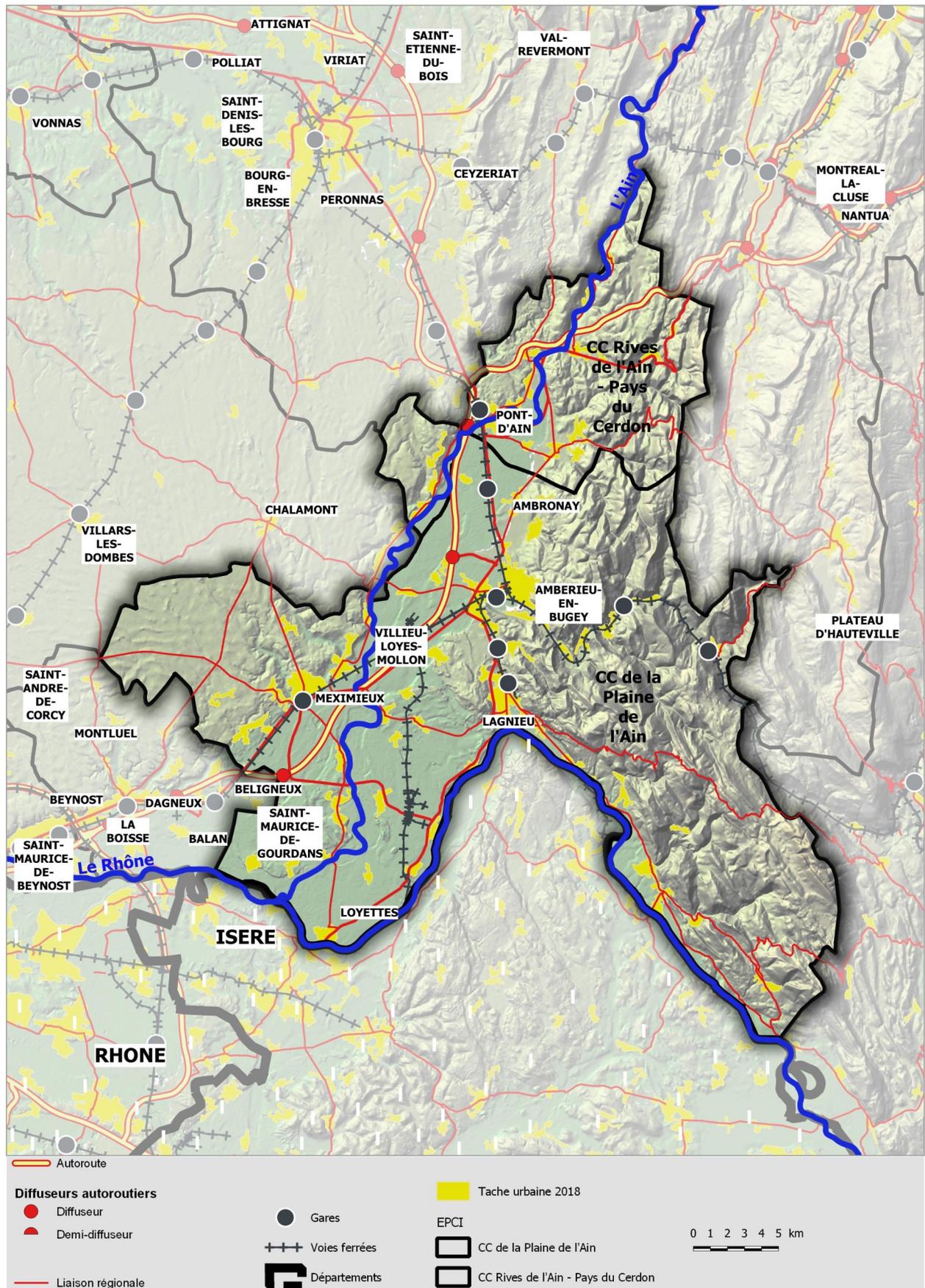
Communauté de communes de la Plaine de l'Ain
Communauté de communes des rives de l'Ain - Pays du Cerdon



Le territoire « Plaine de l'Ain et Pays du Cerdon » occupe une place centrale dans le département de l'Ain à l'interface entre le massif du Jura à l'Est et le plateau de la Dombes à l'ouest.

Caractéristiques du territoire

Plaine de l'Ain et Pays du Cerdon





Un territoire aux multiples facettes géographiques

Le territoire Plaine de l'Ain et Pays du Cerdon est composé d'entités géographiques très diverses.

Sur le flanc Est, le massif du Jura dresse ses chaînons orientés principalement nord-sud et culminant entre 800 et 1 200 m d'altitude. La vallée de l'Albarine prolongée par la cluse des Hôpitaux en direction du bassin de Belley, constitue la seule entaille offrant un passage sans dénivellation importante à travers le massif jurassien.

Le centre du territoire est occupé par la plaine de l'Ain qui s'élargit progressivement depuis Pont-d'Ain vers la confluence avec le Rhône. Cette plaine vient buter à l'ouest contre le plateau de la Dombes marqué par un coteau d'une centaine de mètres de dénivellation. Quelques communes dombistes sont rattachées à ce territoire.

Une identité territoriale marquée par les infrastructures de transports

Entre le plateau dombiste et le massif du Jura, la plaine de l'Ain forme un corridor naturel ainsi qu'une plaque tournante pour les déplacements vers de multiples directions : au sud-ouest vers l'agglomération lyonnaise, au sud-est vers le bassin de Belley et les Alpes par la vallée de l'Albarine, au nord-est vers le bassin genevois et la Suisse par l'A40, au nord vers l'agglomération de Bourg-en-Bresse. Ces axes de circulation sont empruntés par des infrastructures majeures telles que les voies ferrées, les autoroutes A40 et A42 ainsi que par d'anciennes routes nationales jouant toujours un rôle important pour les déplacements de niveau régional.

Les activités économiques ont su profiter de ces infrastructures...

A la croisée de ces axes de circulation, le territoire a bénéficié d'une position stratégique pour prospérer grâce à une excellente accessibilité. Ce fut d'abord le pôle d'Ambérieu qui développa des activités logistiques et d'entretien du matériel ferroviaire dès la fin du XIX^{ème} siècle. Plus récemment, le Parc industriel de la plaine de l'Ain (PIPA) créé dans les années 70, a aussi profité de la desserte par les infrastructures de transports pour devenir l'un des pôles logistiques majeurs du sud-est de la France, concentrant sur plus de 400 ha près de 200 entreprises et 7 200 emplois.

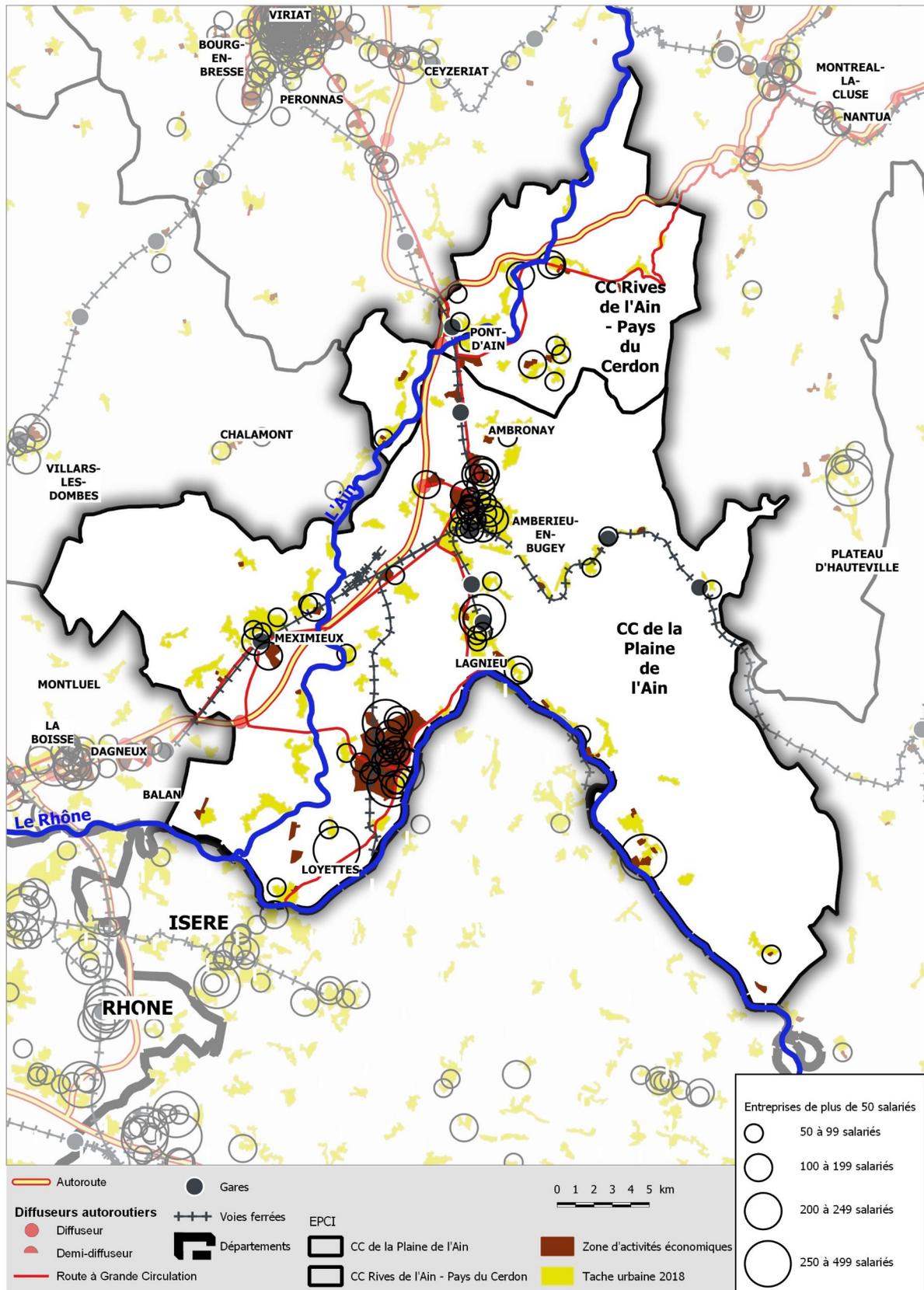
Au cours des dernières décennies, ce sont surtout les diffuseurs autoroutiers qui ont favorisé les implantations d'activités économiques. A l'inverse, des sites industriels plus anciens et plus enclavés telle que la vallée de l'Albarine, ont vu leurs activités péricliter.

... de même que la croissance démographique

Le développement des activités économiques a stimulé la croissance démographique sur le territoire, d'abord dans les pôles locaux : Ambérieu, Lagnieu, Pont d'Ain et Meximieux. Mais depuis une vingtaine d'années, cette croissance est aussi liée à la proximité des emplois de l'agglomération lyonnaise, notamment des périphéries sud et Est où se sont implantés de nombreux sites industriels et logistiques.

Les infrastructures de transports qui desservent le territoire ont aussi permis de réduire la durée des déplacements vers les emplois de la métropole lyonnaise. Les villages de la plaine de l'Ain où le prix du foncier constructible est moins élevé que dans la banlieue lyonnaise sont devenus plus attractifs, favorisant ainsi un éparpillement de l'urbanisation en dehors des pôles locaux.

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.



Un développement économique important dans la plaine de l'Ain et dans les territoires voisins des agglomérations burgienne et lyonnaise

Les zones d'emplois et les entreprises les plus importantes se concentrent dans la partie plaine du territoire autour de :

- 2 pôles majeurs : l'agglomération ambaroise et le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) auquel peut être joint le centre nucléaire de production d'électricité du Bugey.
- 2 pôles secondaires : Lagnieu et Meximieux
- 1 pôle émergeant : Pont-d'Ain/St-Jean-le-Vieux dont la zone d'activités de Pont Rompu de 40 ha est en cours d'aménagement.

A proximité du territoire, les agglomérations burgienne et lyonnaise constituent aussi des pôles économiques influents. Au cours des dernières décennies, le desserrement économique de la métropole lyonnaise s'est surtout opéré dans sa banlieue Est en deuxième couronne urbaine sur les secteurs de la Côtière dans l'Ain, l'Est lyonnais dans le Rhône et dans l'Isère. Le territoire Plaine de l'Ain et Pays du Cerdon, situé dans le prolongement en troisième couronne, bénéficie de cette dynamique économique.



Certains territoires plus à l'écart des dynamiques économiques

Le secteur montagneux à l'Est du territoire apparaît dépourvu de pôles économiques majeurs. La vallée de l'Albarine et certaines communes de la CC Rives de l'Ain et Pays du Cerdon, prospères jusque dans les années 70 grâce à l'industrie textile, ont perdu la plupart de leurs entreprises industrielles génératrices d'emplois.

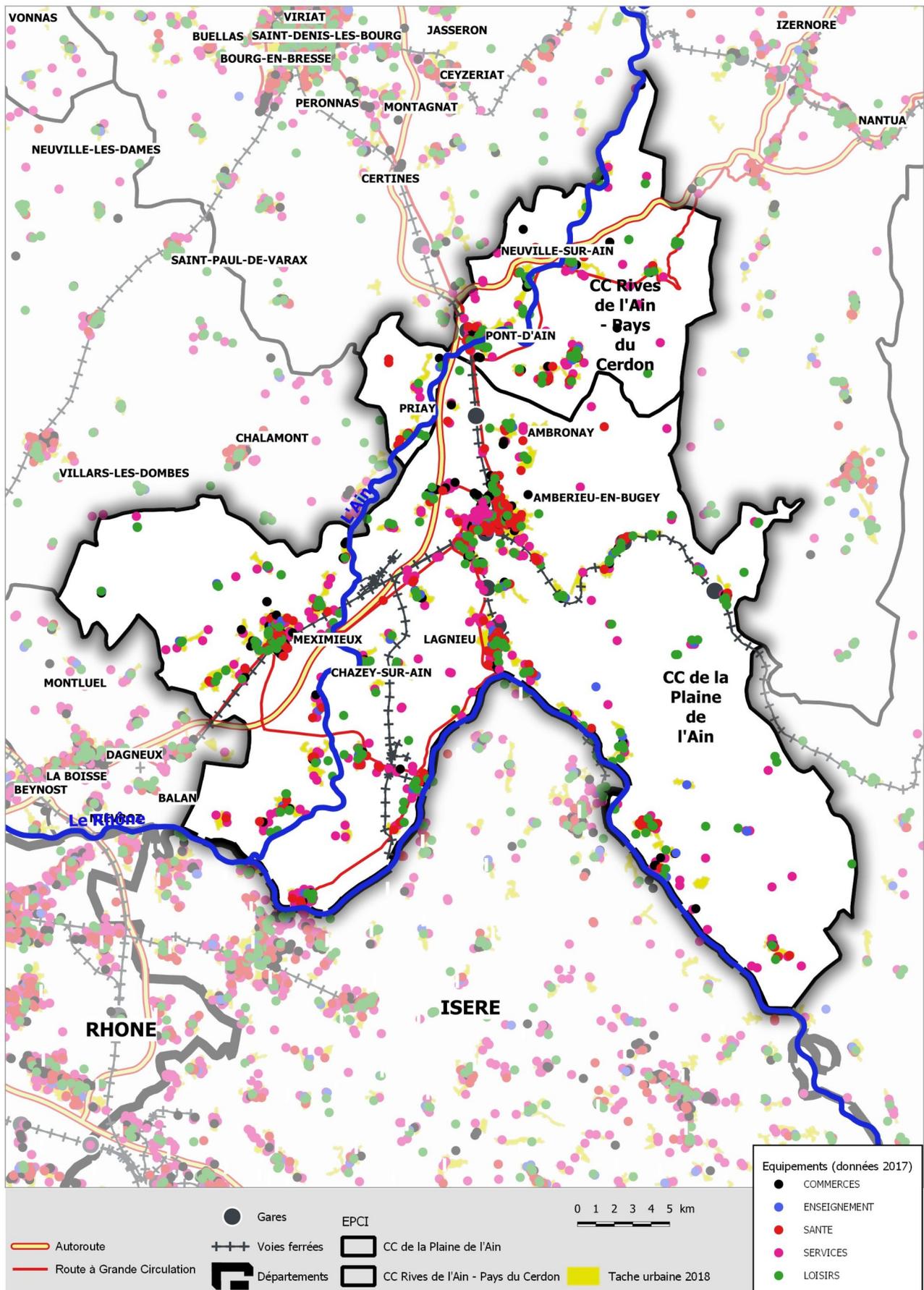
De même, le territoire voisin de la CC Les Balcons du Dauphiné en l'Isère ne comporte aucun pôle économique d'importance et revêt un caractère plutôt résidentiel. Une complémentarité semble évidente avec le territoire plus industriel de la Plaine de l'Ain.

Le rôle majeur des infrastructures de transports dans le développement économique du territoire

Les activités économiques du territoire se sont d'abord concentrées à partir de la fin du 19^{ème} siècle autour des agglomérations d'Ambérieu et de Lagnieu bien desservies par les infrastructures ferroviaires. A partir des années 80, la construction des autoroutes A40 et A42 a donné une suprématie au transport routier de marchandises. Les zones d'activités nouvelles se sont alors implantées en lien direct avec les diffuseurs autoroutiers : Ambérieu/Château-Gaillard, Meximieux, le PIPA et plus récemment Pont d'Ain.

La logique de desserte routière prévaut également pour les déplacements domicile-travail vers les zones d'activités récentes, en général mal desservies par les modes de transports alternatifs à la voiture, notamment le pôle économique du PIPA. Les difficultés de recrutement liées aux transports ont conduit les collectivités à développer des réseaux favorisant les modes alternatifs (aménagement cyclables, parkings de covoiturage...).

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.



Ambérieu, pôle d'équipements de niveau supérieur au sein d'un territoire où l'offre en commerces et services de proximité est bien répartie...

L'agglomération d'Ambérieu concentre un éventail très large d'équipements publics, commerciaux et de services y compris de niveau supérieur tels que les lycées et l'hôpital. Son aire d'influence s'étend au-delà des limites du territoire Plaine de l'Ain Pays du Cerdon, dans la Dombes, le nord Isère et le Bugey sud.

Les agglomérations de Meximieux, Lagnieu et Pont d'Ain n'offrent pas de services de niveau supérieur (un lycée est prévu à Meximieux pour la rentrée 2023). Toutefois, leur gamme d'équipements est suffisamment large pour satisfaire aux besoins ordinaires de la population locale. Cette offre intermédiaire limite les besoins de déplacements vers des pôles plus éloignés.

Une offre plus locale d'équipements s'est implantée dans plusieurs gros bourgs tels que Briord, St-Maurice-de-Gourdans ou St-Jean-le-Vieux.

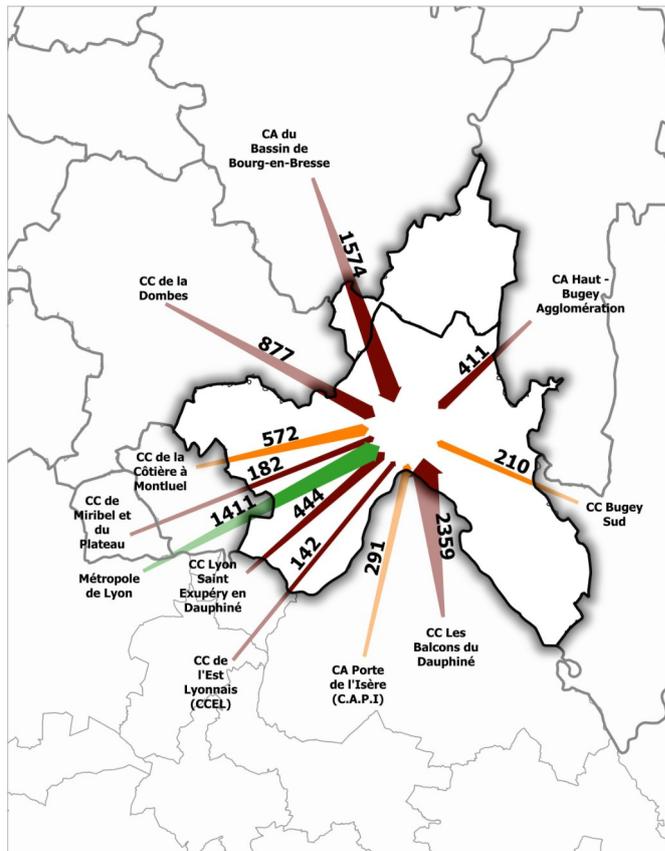
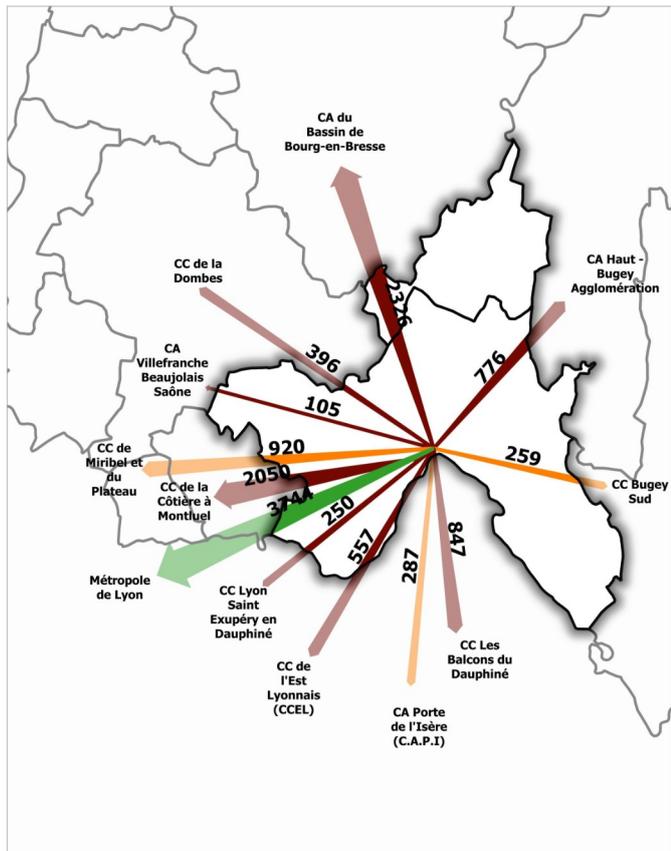
... à l'exception de la partie montagneuse à l'Est

En revanche, la plupart des communes du secteur Est, montagneux, n'offrent que très peu de commerces et de services y compris locaux pour des usages quotidiens. Leurs habitants sont contraints à se déplacer fréquemment vers les pôles internes et externes au territoire. C'est le cas en particulier du secteur compris entre St-Rambert et Lhuis en partie tournée vers Belley.

Les pôles de la région lyonnaise offrent également tout une gamme d'équipements y compris pour des besoins plus spécifiques

Le territoire bénéficie aussi de l'offre des pôles voisins : la Côtière, Bourg-en-Bresse et surtout l'agglomération lyonnaise pour des équipements de niveau régional (universités, hôpitaux spécialisés...). En outre, certaines communes à l'extrémité sud du territoire notamment Loyettes vivent en liens étroits avec la conurbation voisine de Pont-de-Chéruy (25 000 habitants) située dans l'Isère juste de l'autre côté du Rhône.

Les déplacements domicile-travail intercommunautaires



Sorties : actifs résidant dans le territoire Plaine de l'Ain et pays du Cerdon et travaillant à l'extérieur (flux > 100)

Entrées : actifs travaillant dans le territoire Plaine de l'Ain et pays du Cerdon et résidant à l'extérieur (flux > 100)

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



Covoiturage et vélos électriques en libre service à l'entrée du Parc industriel de la Plaine de l'Ain



Un territoire plutôt résidentiel malgré les pôles d'emplois du PIPA et d'Ambérieu. Les actifs sortants vers les pôles d'emplois extérieurs utilisent peu les transports collectifs sauf vers Lyon et Villeurbanne.

Malgré la présence de pôles d'emplois locaux importants (PIPA, Ambérieu-en-Bugey), le territoire Pays de l'Ain et pays de Cerdon apparaît plutôt résidentiel avec 40 000 actifs pour 33 000 emplois. D'ailleurs, moins de 60 % des actifs locaux travaillent sur ce territoire. La métropole lyonnaise attire 40 % des actifs sortants du territoire (soit 7000), parmi lesquels plus de la moitié sont employés sur les communes centres de Lyon et Villeurbanne. Le reste des actifs sortants vers la métropole se dirigent vers les pôles d'emplois de la couronne Est et Sud de la métropole.

Grand Bourg Agglomération attire également de nombreux actifs (2 400). Comme pour la métropole de Lyon, ces actifs travaillent surtout dans l'unité urbaine de Bourg (76%) et plus particulièrement dans Bourg même (63%).

La Côtière (CC de Miribel et du Plateau et CC de la Côtière à Montluel) constitue aussi un pôle d'emplois attractif pour 3 000 actifs du territoire. Enfin notons le volume non négligeable d'actifs (850) travaillant dans la CC des Balcons du Dauphiné.

Les parts modales en transports collectifs des déplacements domicile-travail sortant du territoire sont faibles (inférieures à 5%), voire nulles vers certains territoires du nord Isère et de l'Est lyonnais avec lesquels il n'existe aucune liaison TC malgré leur proximité. Même les déplacements se concentrant vers le pôle d'emplois de Bourg-en-Bresse ne génèrent que 4,3 % de part modale TC.

En revanche, les déplacements des actifs vers Lyon et Villeurbanne sont effectués à plus de 50 % en transports collectifs. Les contraintes d'accès et de stationnement en voiture dans ces deux villes sont sans doute dissuasives. La part modale TC chute à seulement 5,5 % pour les déplacements domicile-travail vers les communes périphériques de la Métropole où l'usage de la voiture est moins contraint et où l'accès TC oblige à une ou plusieurs correspondances.

Un volume important d'actifs se déplacent depuis la CC voisine des Balcons du Dauphiné mais très peu en transports collectifs.

Dans le sens des entrées, les volumes de déplacements sont moindres. On notera cependant le nombre important d'actifs issus de la CC des Balcons du Dauphiné (2400). Ce secteur résidentiel du nord Isère apparaît très lié aux emplois du territoire, notamment ceux du PIPA. Mais comme évoqué précédemment, la part modale des déplacements domicile/travail depuis ce secteur est très faible (0,6 %) en raison de l'absence de liaisons TC.

Grand Bourg Agglomération, la Métropole de Lyon et la CC voisine de la Dombes envoient aussi vers ce territoire beaucoup d'actifs. Les parts modales TC de ces déplacements entrants sont aussi très faibles à l'exception des actifs issus de Lyon et Villeurbanne qui se déplacent à 18,6 % en TC.



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 50 déplacements quotidiens entre communes.



Une concentration de flux importants vers le centre de la métropole lyonnaise et vers Bourg-en-Bresse... mais une forte dispersion des communes d'origine en raison sans doute de l'étalement urbain résidentiel

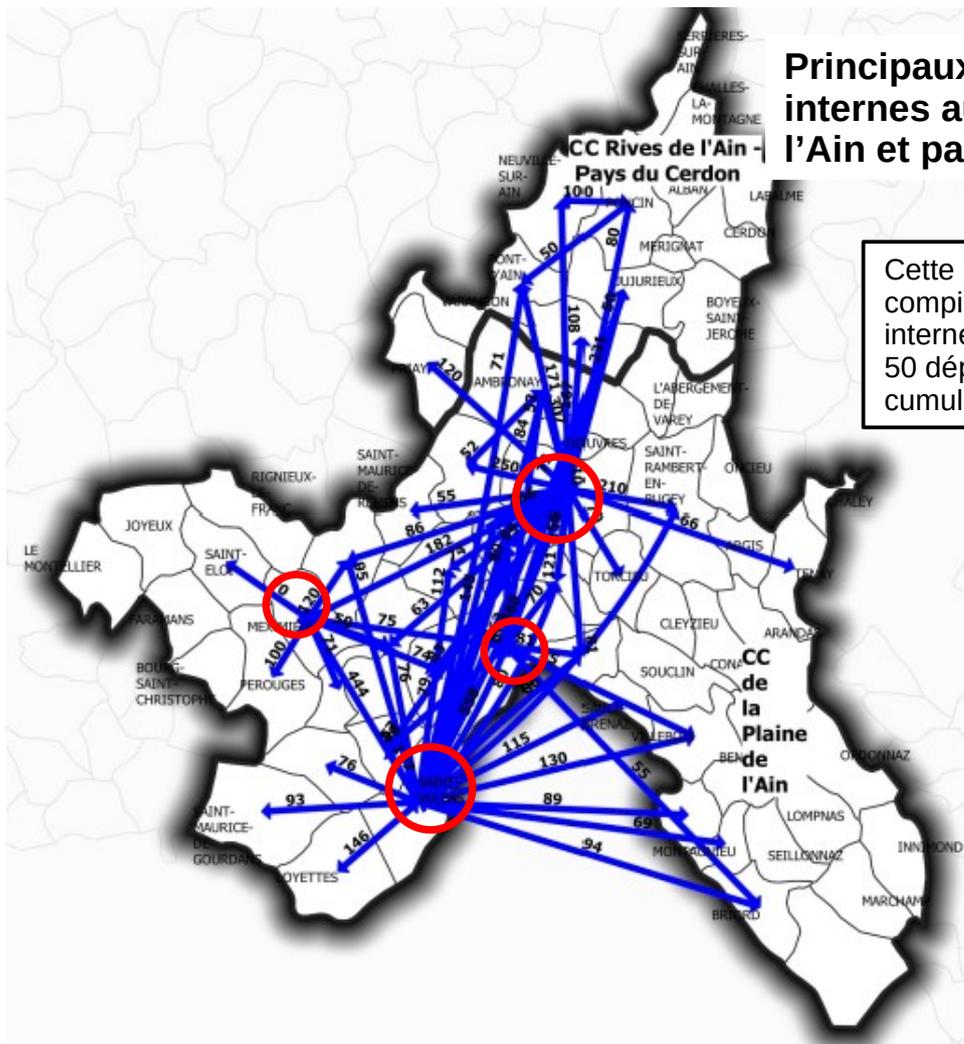
La carte des flux intercommunaux sortants met en lumière la concentration des flux domicile-travail en direction des pôles d'emplois de Bourg-en-Bresse et surtout du centre de l'agglomération lyonnaise. Les origines de ces flux sont en revanche très dispersées sur le territoire étudié. Ce constat peut être lié à l'étalement urbain résidentiel qui s'est développé dans beaucoup de communes rurales du territoire.

Pour les flux en direction de Lyon et Villeurbanne, cette dispersion est sans doute à l'origine de l'importance des rabattements automobiles vers les gares ferroviaires de la ligne Ambérieu-Lyon générant à Meximieux et Ambérieu une forte demande de places de stationnement au sein des agglomérations.

Pour les flux en direction de Bourg-en-Bresse, la faible part modale TC n'engendre pas de rabattements importants vers les gares de la ligne Ambérieu-Bourg.

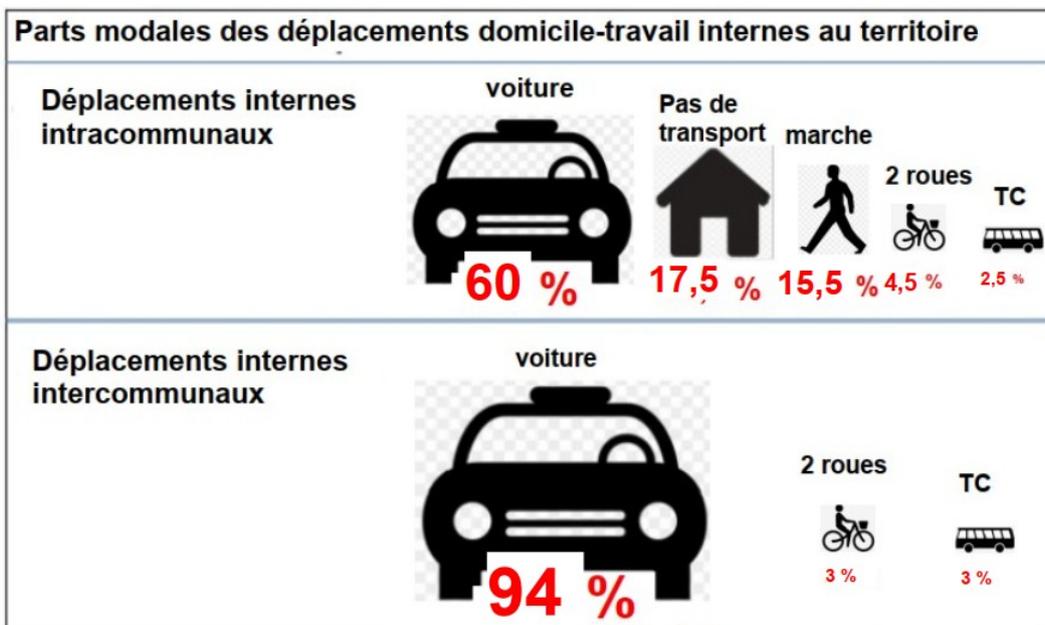
Dans le sens des flux entrants intercommunaux, seule Ambérieu concentre quelques flux significatifs depuis certaines communes de la CA du Bassin de Bourg-en-Bresse. Ce constat peut aussi traduire une dispersion très forte de petits flux issus des communes extérieures au territoire.

Les flux domicile-travail internes au territoire



Principaux flux domicile-travail internes au territoire Plaine de l'Ain et pays du Cerdon

Cette carte a été réalisée en compilant les flux intercommunaux internes au territoire, supérieurs à 50 déplacements quotidiens en cumulant les deux de circulation.



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



Une concentration des déplacements autour des pôles d'Ambérieu, Meximieux, Lagnieu et du PIPA, favorable à l'organisation des transports collectifs

Les flux domicile-travail **internes intercommunaux** > 50 déplacements quotidiens deux sens cumulés, ne représentent qu'à peine un tiers des flux internes intercommunaux totaux. Cela signifie qu'au sein du territoire, les déplacements intercommunaux sont surtout composés d'une multitude de flux de faible importance.

La carte des flux internes met toutefois en évidence la concentration des flux vers les pôles principaux d'emplois et/ou d'habitat internes au territoire : le Parc industriel de la plaine de l'Ain à Blyes et Saint-Vulbas et la ville d'Ambérieu-en-Bugey. Deux pôles secondaires apparaissent également : Lagnieu et Meximieux.

Cette carte montre aussi une concentration des flux de déplacements les plus importants dans un périmètre géographique relativement restreint à l'intérieur du triangle PIPA-Ambérieu-Meximieux et le long de la vallée de l'Ain. Ces caractéristiques sont favorables à l'organisation des transports collectifs car elles permettent une massification des déplacements.

Pour les déplacements intercommunaux au sein du territoire, la voiture reste le moyen de transport quasi exclusif avec 94 % de part modale, très loin devant les deux-roues et les transports collectifs avec seulement 3 % de part modale chacun.

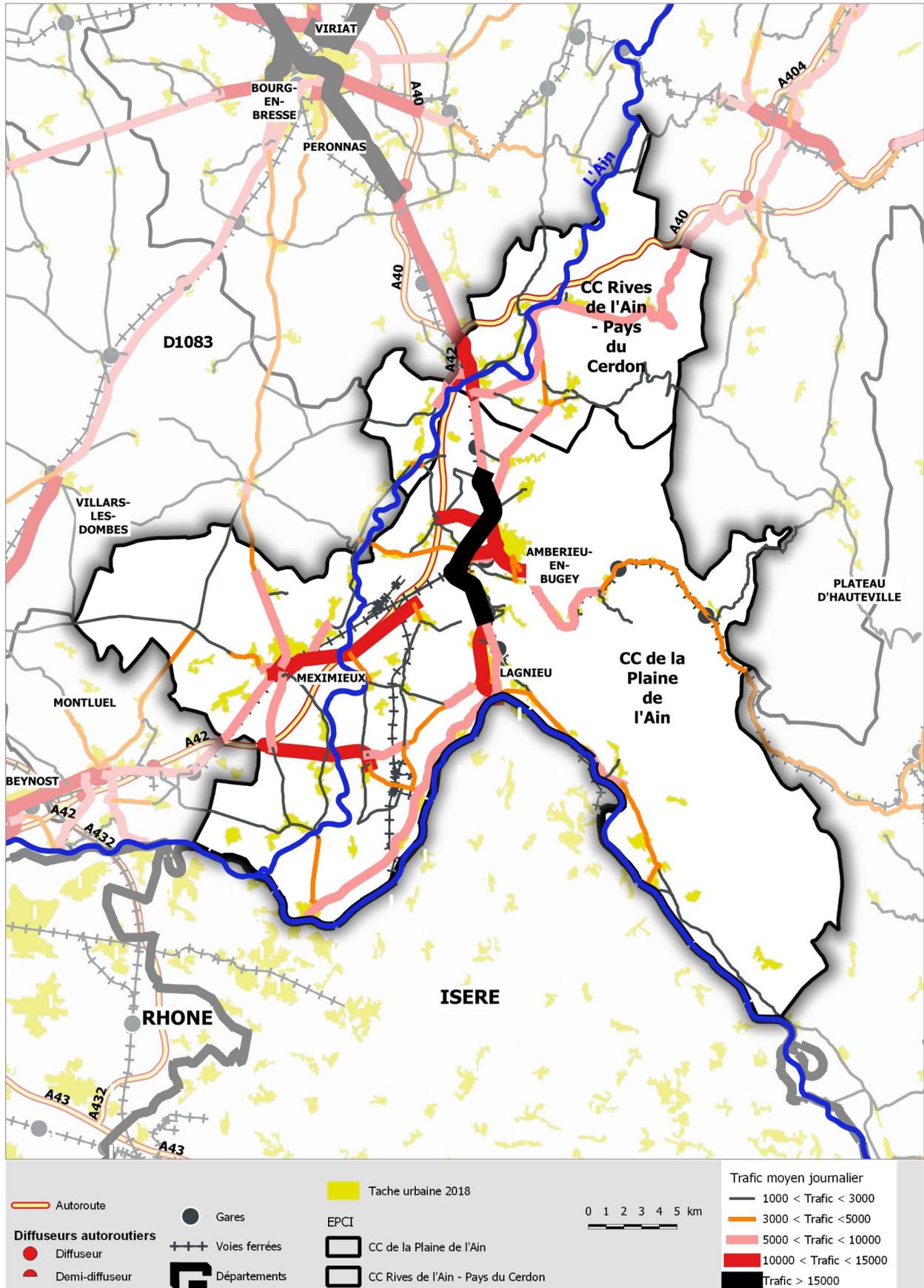
Des déplacements intracommunaux également très motorisés malgré les courtes distances : près des trois quarts s'effectuent en voiture

L'ensemble des flux domicile-travail **internes intracommunaux** représentent 22 % des déplacements domicile-travail des actifs résidant sur ce territoire. Ces flux concernent essentiellement des déplacements locaux de courte distance puisque leurs origine et destination sont toujours situées à l'intérieur d'une même commune.

Avec 60 % d'utilisateurs, la voiture reste le moyen de transport largement majoritaire pour ces déplacements intracommunaux. La marche occupe également une place importante avec 15,5 %. Les autres modes de transports sont très peu utilisés par les actifs : 4,5 % de 2 roues et 2,5 % de transports en commun.

17,5 % 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 73,5 %, marche 19 %, 2 roues 5,5 % (y compris motorisés), TC 3 %. Ces valeurs mettent encore plus en évidence la prépondérance de la voiture et la faiblesse des modes actifs. La pratique du vélo, pourtant adaptée aux trajets de courtes distances au sein d'une même commune reste marginale.

Les trafics routiers





Ambérieu-en-Bugey et la RD 1075, à la convergence de plusieurs itinéraires de dessertes locales et de liaisons avec les territoires voisins

Depuis les mises en service des autoroutes A 40 et A 42 dans les années 80, le réseau routier ordinaire du territoire a perdu son rôle de transit à l'échelle nationale. Il supporte aujourd'hui essentiellement du trafic de desserte locale et d'échanges avec les territoires voisins.

Toutefois, autour d'Ambérieu-en-Bugey, ce réseau forme toujours une plaque tournante pour de multiples itinéraires en direction de la vallée de l'Albarine, du Haut-Bugey, de Bourg-en-Bresse, de l'agglomération lyonnaise et du nord-Isère. Entre Ambronay et Lagnieu, la RD 1075, point de passage obligé, cumule toujours un trafic élevé : 24400 v/j dont 1610 pl/j en 2019 sur le contournement d'Ambérieu.

Au delà d'Ambérieu, plusieurs axes supportent également des trafics importants :

- la RD 1084 entre Meximieux et Ambérieu : 13100 v/j dont 670 pl/j en 2018
- la RD 1075 dans la traversée de Pont-d'Ain : plus de 10000 v/j
- la RD 1075 sur le contournement de Lagnieu : 11400 v/j dont 1200 pl/j. Cette section est intégrée à un itinéraire de desserte du PIPA depuis Ambérieu et le diffuseur de Château-Gaillard.
- la RD 20 entre Lagnieu et Loyettes : 9900 v/j dont 1100 pl/j à Loyettes. Cet axe dessert le PIPA et sert aussi de voie d'accès au nord-Isère et à l'Est lyonnais.

Le chargement en trafic du réseau routier ordinaire s'effectue aussi depuis les diffuseurs autoroutiers sur l'A42 :

- 11000 v/j dont 1600 pl/j sur la RD 124 qui dessert le PIPA depuis le diffuseur de Meximieux-Péruges
- 13300 v/j dont 1450 pl/j sur la RD 77E qui dessert Ambérieu depuis le diffuseur de Château-Gaillard.

Le secteur montagneux à l'écart des grands axes de circulation

Les autres voies départementales supportent des trafics moins importants y compris les axes de transit d'autrefois :

- RD 1504 : 8700 v/j dont 480 pl/j entre St-Rambert et Ambérieu mais seulement 3400 v/j et 400 pl/j à Tenay
- RD 1084 en direction de l'Est : 6700 v/j dont 520 pl/j à Poncin

Hormis sur ces deux axes, les trafics de toutes les voies du secteur montagneux sont inférieurs à 1000 v/j ; ce qui peut traduire le caractère enclavé et les difficultés de desserte des communes qui composent ce territoire.





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

La ligne TER Ambérieu-Lyon est l'une des plus fréquentées du département de l'Ain. Cette ligne dessert le territoire par les gares de Meximieux et Ambérieu-en-Bugey qui comptent aussi parmi les gares ferroviaires départementales les plus utilisées avec respectivement plus de 700 000 et 1 200 000 voyageurs en 2017. La clientèle est composée essentiellement de navetteurs travaillant dans l'agglomération lyonnaise.

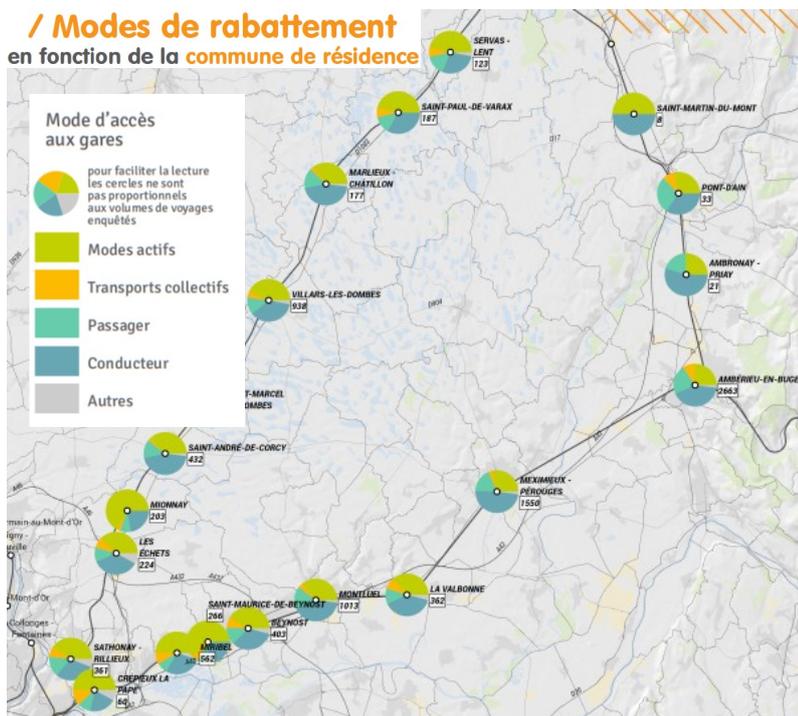
Cette fréquentation importante peut être corrélée avec la part modale très élevée des déplacements en transport collectif des actifs du territoire travaillant dans la métropole lyonnaise, notamment à Lyon ou Villeurbanne.

Les deux autres lignes ferroviaires Ambérieu-Bourg et Ambérieu-Culoz sont utilisées par une clientèle beaucoup plus réduite : 6 400 voyageurs à Ambronay-Priay en 2017, 26 000 à Pont d'Ain, 13 500 à St-Rambert et 33 900 à Tenay.

Beaucoup d'usagers utilisent leur voiture, parfois sur de longs trajets, pour se rabattre sur les gares de Meximieux et Ambérieu.

Les aires d'attraction des gares de Meximieux et d'Ambérieu recouvrent de larges territoires notamment vers le nord où elles débordent sur la CC de la Dombes et la CA du Bassin de Bourg-en-Bresse. De nombreux usagers n'hésitent pas à effectuer de longs trajets pour se rabattre sur ces gares et poursuivre leurs déplacements en train en direction de l'agglomération lyonnaise. Les rabattements vers les gares intermédiaires d'Ambronay ou Pont d'Ain apparaissent, en revanche, très limités.

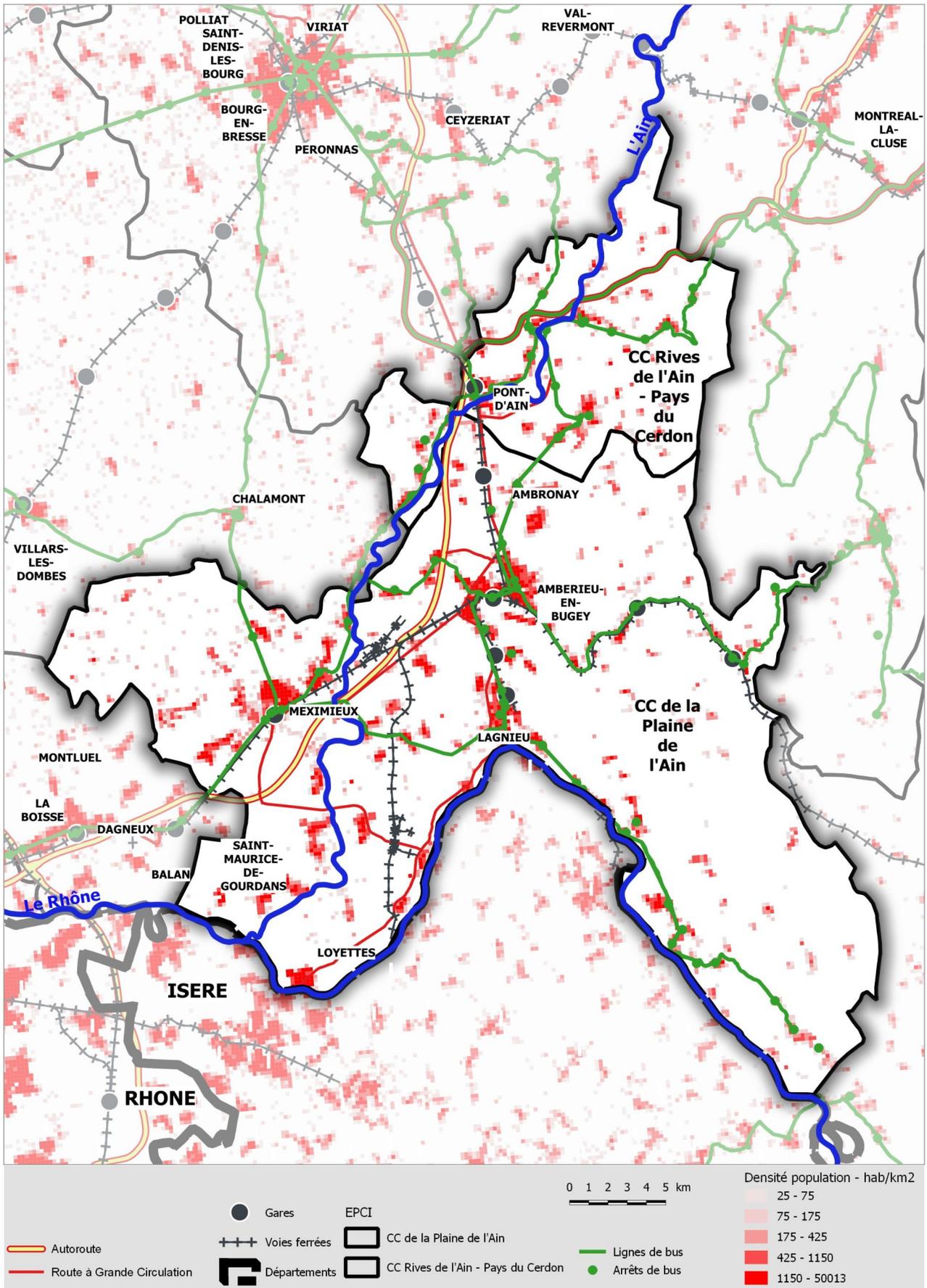
La voiture constitue le mode principal de rabattement vers les gares de Meximieux et Ambérieu pour environ deux tiers des usagers qu'ils soient conducteurs ou covoitureurs. En revanche, les rabattements par les modes alternatifs, notamment les TC, sont faibles. Cet usage massif de la voiture induit une saturation des stationnements sur les parkings situés à proximité des gares et génère dans les agglomérations, des conflits avec les autres usagers de l'espace public et des stationnements.



TER en gare de Meximieux



Implantation des lignes de transports en commun





Un réseau de transports en commun interurbains convergeant vers Ambérieu et Meximieux

Le territoire est desservi par 7 lignes de cars interurbaines. Toutes ces lignes convergent soit vers Ambérieu, soit vers Meximieux, confirmant ainsi le rôle structurant de ces deux pôles. Les fréquences de ces lignes sont très variables :

- ligne 103 Ambérieu-Lagnieu : 17 aller-retours par jour
- ligne 132 Bourg-Lyon via Meximieux : 8 AR/j
- lignes 137 Nantua-Ambérieu, 140 Hauteville-Ambérieu et 149 Lhuis-Ambérieu : 4AR /j
- lignes 122 et 127 Bourg-Ambérieu (par des itinéraires différents) : 1AR/j

Le secteur de la plaine de l'Ain n'est desservi par aucune ligne TC, mais un réseau de covoiturage a été mis en place par la CC de la Plaine de l'Ain

Dans le triangle Lagnieu-Meximieux-Loyettes, il n'existe aucune desserte TC par des lignes classiques malgré l'implantation à Blyes et St-Vulbas du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain et de la centrale nucléaire de Bugey (10 000 emplois au total). Ce secteur géographique apparaît également très peuplé avec près de 14 000 habitants sur 8 communes dont Loyettes (3 200) et St-Maurice-de-Gourdans (2 600). En outre, il n'existe aucune liaison TC avec les départements voisins de l'Isère et du Rhône malgré des liens étroits entre les deux rives du Rhône en matière d'emplois et d'habitat notamment.

Pour pallier ces lacunes, la CC de la Plaine de l'Ain a mis en place une plate-forme de covoiturage (Covoit'ici) s'appuyant sur deux lignes desservant le PIPA et la centrale nucléaire de Bugey depuis les gares d'Ambérieu et Meximieux. Deux autres lignes desservent les communes de Tignieu-Jamezieu et Montalieu-Vercieu dans l'Isère où les usagers ont accès aux réseaux TC de l'Isère et au-delà, de l'agglomération lyonnaise.

La faible desserte des secteurs de montagne et l'absence de liaisons directes entre le pôle d'Ambérieu et les communes de la Dombes

Le secteur montagneux du territoire apparaît également dépourvu d'accès TC à l'exception des lignes de la vallée de l'Albarine et de la ligne 137 Nantua-Ambérieu. Les communes non desservies ne représentent toutefois qu'une population très faible : 3200 habitants sur 19 communes.

Il n'existe pas de liaison TC directe permettant d'accéder au pôle d'Ambérieu depuis les communes dombistes du territoire étudié et au-delà ; à l'exception de la ligne 127 qui dessert Priay et Varambon (1 AR/j seulement). Plus largement, c'est toute la Dombes qui souffre d'un manque de liaisons TC vers le pôle d'emplois d'Ambérieu et du PIPA.

Un réseau de transports urbains sur la ville Ambérieu-en-Bugey mais ne desservant pas les autres communes de l'unité urbaine

Un réseau urbain de TC dessert le territoire de la ville d'Ambérieu et facilite le rabattement vers la gare. Mais il ne permet pas d'accéder aux communes voisines notamment Ambutrix, Bettant et St-Denis-en-Bugey qui font pourtant parties de la même unité urbaine à laquelle pourrait être ajoutée Château-Gaillard.

Les principaux enjeux du territoire

Plaine de l'Ain - Pays du Cerdon

L'analyse des divers indicateurs de la mobilité sur le territoire Plaine de l'Ain et Pays du Cerdon fait ressortir plusieurs enjeux majeurs :

- Comment améliorer les liaisons en transports collectifs entre le territoire étudié et les communes de l'Est lyonnais et du nord Isère ?
- Comment renforcer les rabattements vers les gares ferroviaires 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 ?



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 : octobre 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