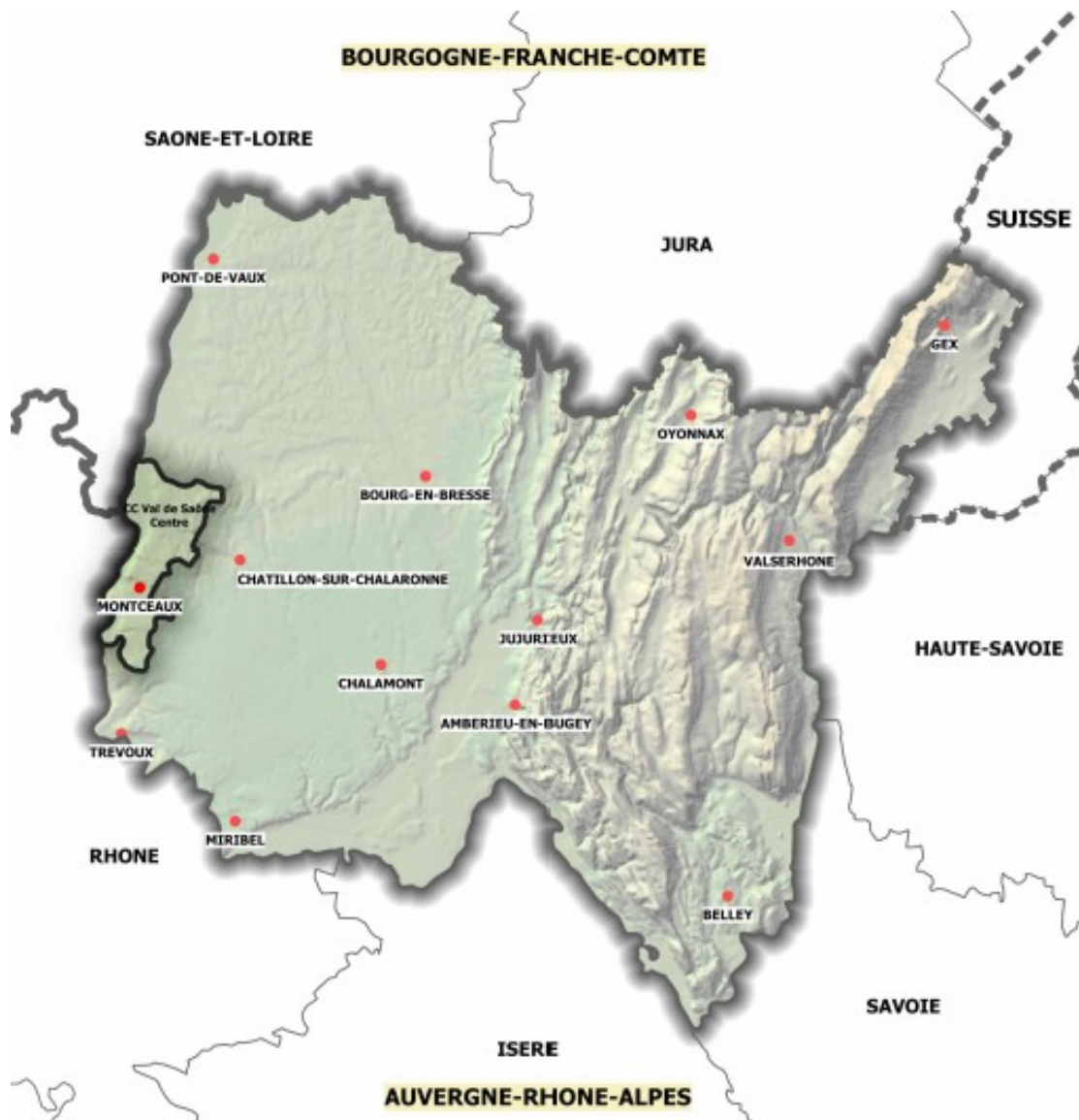




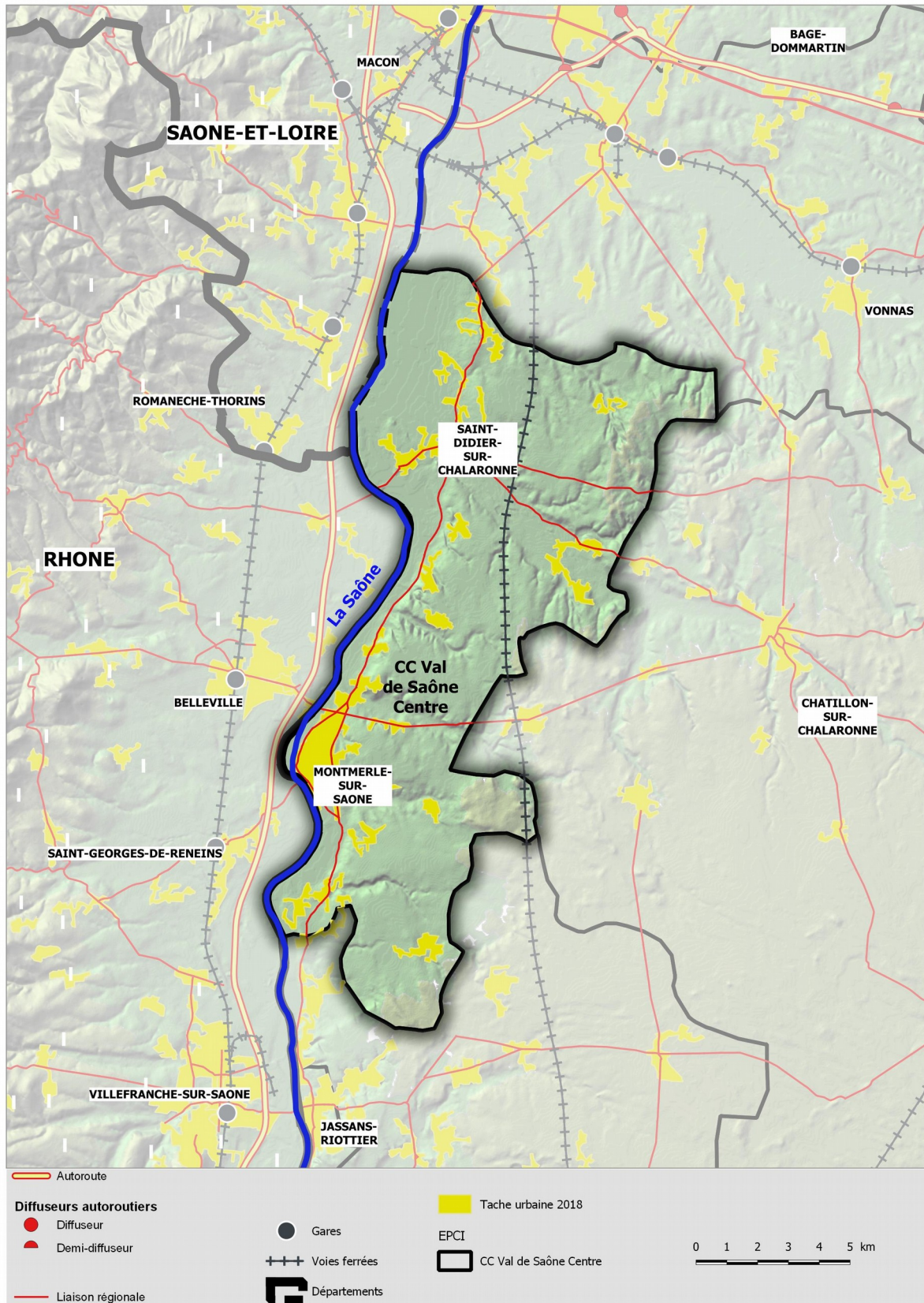
Connaître la mobilité dans l'Ain

Territoire de la communauté de communes Val de Saône centre



Le territoire « Val de Saône centre » longe la rive gauche de la Saône à la limite avec les départements voisins du Rhône et de la Saône-et-Loire et à l'ouest de la Dombes.

Caractéristiques du territoire Val de Saône centre





Un territoire marqué par la plaine inondable de la Saône

Le territoire de la communauté de communes Val de Saône Centre (VSC) longe la rive gauche de la Saône. Sur cette section, la zone inondable du fleuve occupe un espace important notamment au nord de St-Didier-sur-Chalaronne où sa largeur atteint plus de 1,5 km. Les parties les plus basses des agglomérations de Thoissey, St-Didier-sur-Chalaronne et Montmerle sont d'ailleurs soumises à cet aléa.

Au nord et à l'Est, le reste du territoire déborde sur la plaine bocagère de la Bresse et le plateau dombiste entaillés par quelques vallées dont les cours d'eau confluent tous avec la Saône.

En rive droite, face à ce territoire, la plaine de Saône s'étend dans les départements du Rhône et de la Saône-et-Loire où les extensions urbaines 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

Le sillon saônois a été privilégié depuis l'antiquité pour les déplacements nord-sud aux échelles nationale et européenne. D'est en ouest, se succèdent en parallèle plusieurs infrastructures majeures :

- la LGV sud-est
- la RD 933 dans l'Ain
- la Saône, rivière navigable jusqu'à sa confluence avec le Rhône à Lyon
- l'autoroute A6
- l'ex RN 6 (RD 306 dans le Rhône et RD 906 en Saône-et-Loire),
- la ligne ferroviaire classique Lyon-Mâcon-Dijon.

Ces infrastructures ont fortement orienté les flux de déplacements vers les autres pôles du val de Saône. Les axes transversaux perpendiculaires au sillon saônois revêtent un intérêt stratégique moindre. Ils ne comprennent que des routes départementales secondaires qui viennent buter à l'ouest sur le relief du Beaujolais.

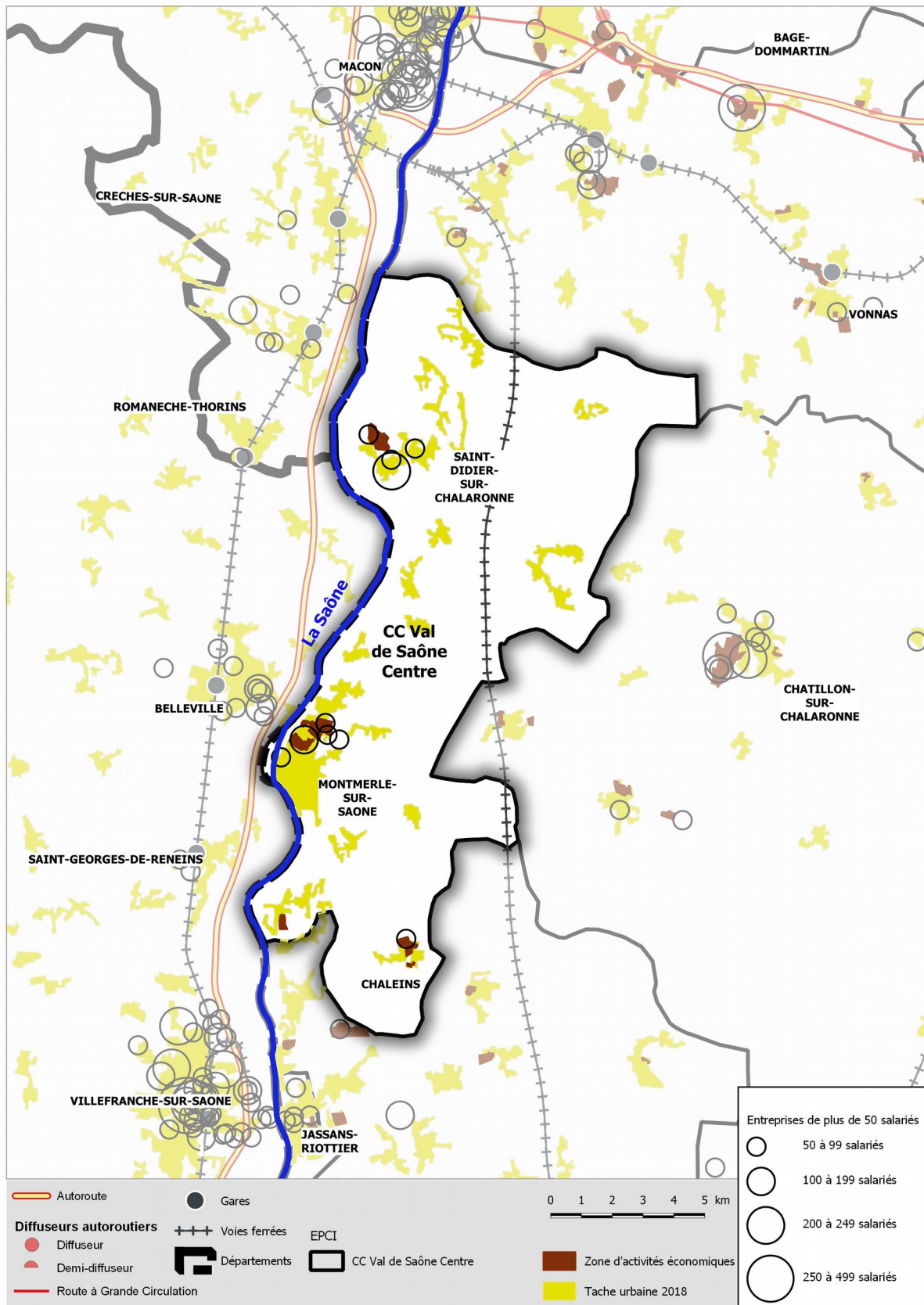
Les principales agglomérations du val de Saône se sont développées en rive droite, mais leurs zones d'influence s'étendent plus largement sur la rive droite

Les centralités principales du val de Saône se sont surtout développées en rive droite où elles ont bénéficié des dessertes directes par l'autoroute A6 et la ligne ferroviaire. Ainsi, Villefranche, Mâcon et Belleville constituent aujourd'hui des pôles démographiques et économiques dont les aires d'influence s'étendent largement sur la rive gauche, notamment le territoire Val de Saône Centre.

Côté Ain, seules émergent quelques unités urbaines de taille plus limitée situées aux points stratégiques de franchissement de la Saône par des ponts : les agglomérations de Thoissey - St-Didier/Chalaronne et de Montmerle – Guéreins. Ces deux pôles connaissent toutefois un essor important depuis une trentaine d'années.

Le pôle de Montmerle est même étroitement lié à celui de Belleville. Les deux agglomérations peuvent être considérées comme contiguës si l'on excepte la coupure de la Saône.

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.



St-Didier-sur-Chalaronne et Montmerle-Guéreins sont les deux pôles d'emplois locaux les plus importants au sein du territoire, qui bénéficie aussi de la proximité en rive droite de pôles de taille supérieure, Villefranche, Belleville et Mâcon.

Deux pôles d'emplois se distinguent sur le territoire Val de Saône Centre : Saint-Didier-sur-Chalaronne – Thoissey et Montmerle-Guéreins. Le développement de zones d'activités a été favorisé sur ces pôles par les franchissements de la Saône qui permettent notamment d'accéder à l'ex RN 6 ainsi qu'aux diffuseurs autoroutiers sur l'autoroute A6 de Belleville, Villefranche-nord et Mâcon-sud. Le parc Actival, zone d'activités de St-Didier-sur-Chalaronne, apparaît toutefois plus enclavé car son accès nécessite la traversée d'agglomérations (Dracé, Thoissey, St-Symphorien-d'Ancelles).

Un petit pôle local d'emplois s'est également développé sur la commune de Chaleins.

Les pôles d'emplois les plus importants sont cependant situés en rive droite dans les territoires voisins du val de Saône : Belleville, Mâcon et Villefranche

Le territoire Val de Saône Centre apparaît cependant très proche de pôles d'emplois de la rive droite beaucoup plus importants, situés dans les agglomérations de Belleville, Mâcon et Villefranche. Il convient d'ajouter la métropole lyonnaise dont le centre n'est qu'à une quarantaine de kilomètres de Montmerle/Saône. Cette proximité confère au territoire une vocation plutôt résidentielle comme nous le verrons dans l'analyse à suivre sur les déplacements domicile-travail.

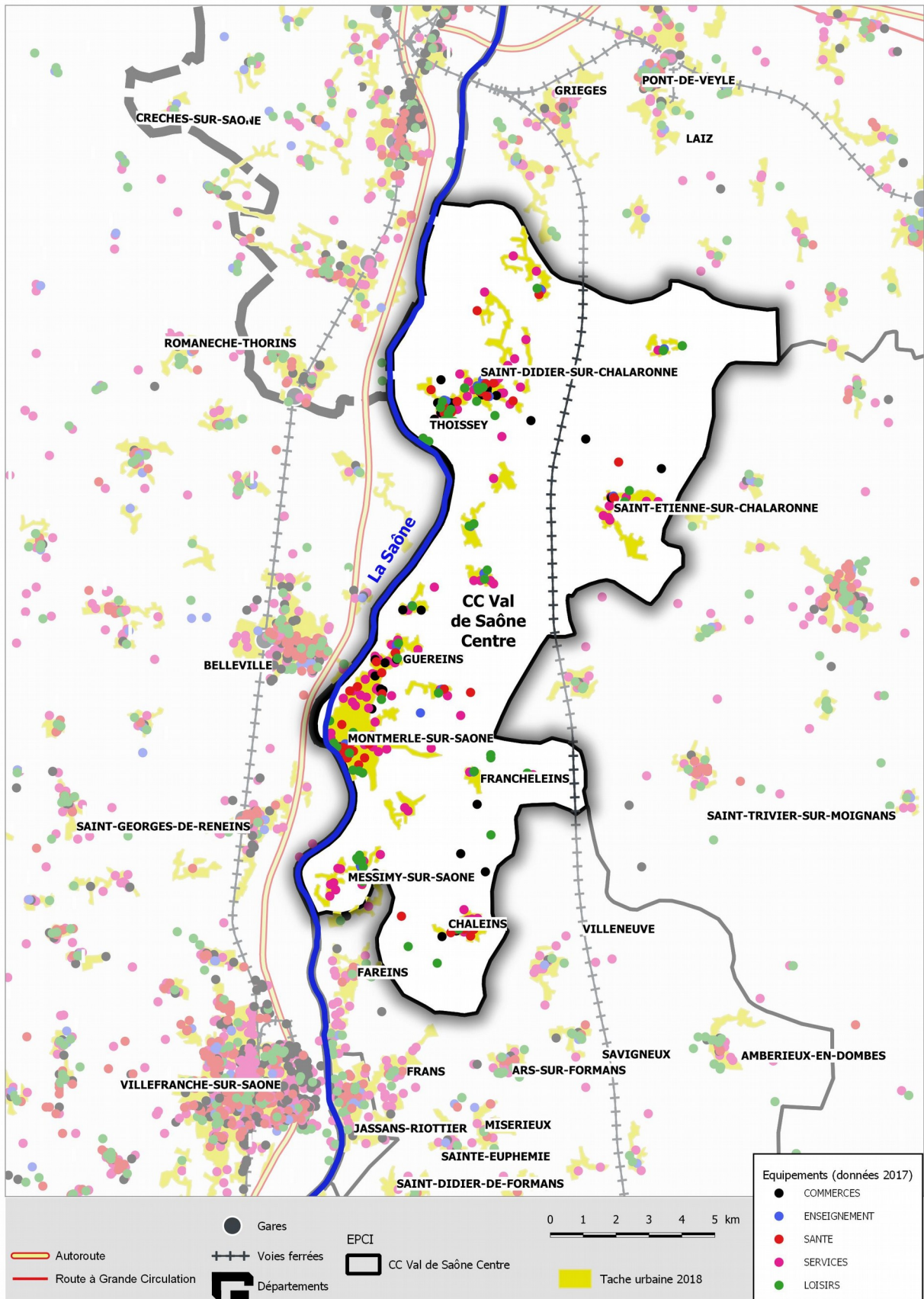


Parc d'activités ACTIVAL à Saint-Didier-sur-Chalaronne



Parc d'activités VISIONIS à Guéreins

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 Val de Saône Centre dispose d'une offre satisfaisante pour les besoins quotidiens de la population locale. Pour des besoins plus spécifiques, elle peut bénéficier des équipements de niveau supérieur existants dans les pôles voisins, notamment Belleville.

La plupart des équipements, services et commerces du territoire Val de Saône Centre se concentrent dans les deux pôles principaux: St-Didier-sur-Chalaronne-Thoissey et Montmerle-Guéreins. Une offre plus limitée existe dans quelques villages comme Chaleins et St-Etienne-sur-Chalaronne.

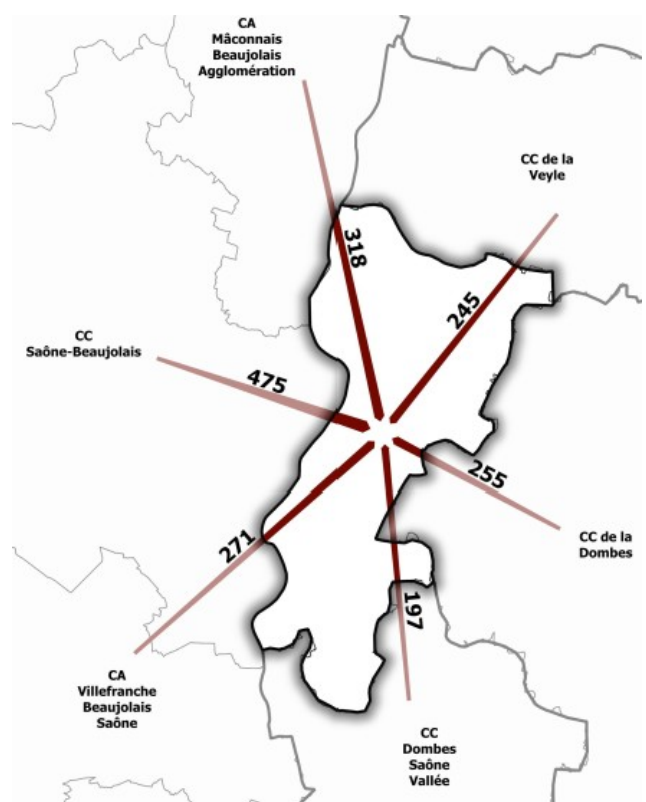
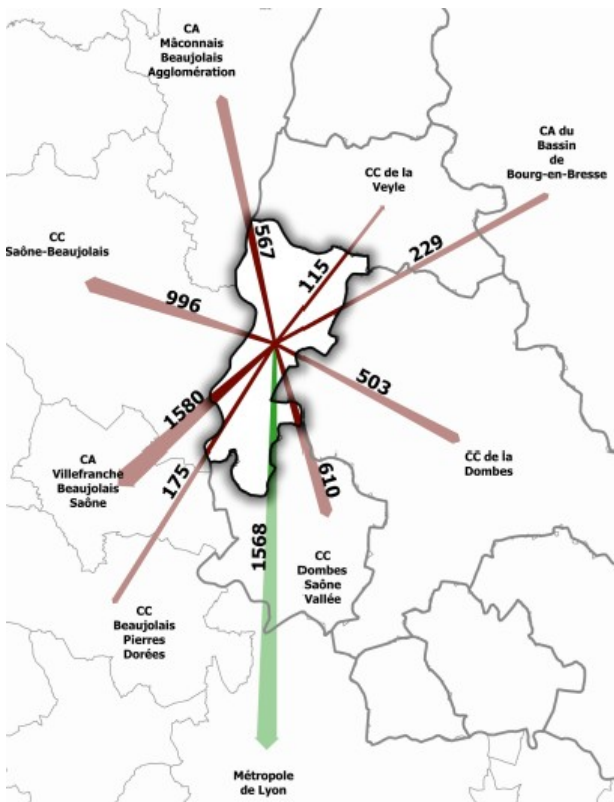
La gamme d'équipements locaux est suffisamment large pour répondre aux besoins quotidiens de la population du territoire. Toutefois, pour accéder à des équipements de niveau supérieur (lycées, hôpitaux...), les déplacements sont indispensables vers des pôles extérieurs du val de Saône les plus proches: Villefranche, Belleville ou Mâcon.

Belleville dispose d'une offre relativement complète et complémentaire avec celle de la rive gauche dans le pôle de Montmerle-Guéreins. Cette offre comprend notamment un hôpital local, un lycée d'enseignement professionnel et général, une diversité de professions médicales ainsi que de nombreux équipements sportifs et culturels. Sa proximité immédiate avec le pôle de Montmerle constitue un atout important qui facilite l'accès à ces services et permet de limiter la longueur des déplacements.

Pour des besoins plus pointus encore, le territoire Val de Saône Centre peut aussi bénéficier de l'offre de la métropole lyonnaise distante d'une quarantaine de kilomètres et accessible par le réseau ferroviaire depuis la gare de Belleville.



Les déplacements domicile-travail intercommunautaires



Sorties : actifs résidant dans le territoire Val de Saône centre et travaillant à l'extérieur (flux > 100)

Entrées : actifs travaillant dans le territoire Val de Saône centre et résidant à l'extérieur (flux > 100)

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



Pont sur la Saône entre Belleville et Guérens



Avec seulement un quart des actifs locaux travaillant au sein du territoire, Val de Saône Centre apparaît très résidentiel. Un volume très important d'actifs travaillent dans des pôles externes notamment les agglomérations de Villefranche, Lyon et Belleville

Le territoire Val de Saône Centre présente un caractère très résidentiel. Les données de mobilité domicile-travail 2016 mettent en évidence un déséquilibre très marqué entre les emplois locaux (4 420) et le nombre d'actifs (9 140) résidant sur ce même territoire. A peine un quart des actifs (2 390) travaillent au sein du territoire ; les autres (6 750) se déplacent vers les pôles d'emplois extérieurs. Deux territoires externes attirent particulièrement les actifs : la CA Villefranche-Beaujolais-Saône et la Métropole de Lyon.

Près de 1 600 actifs de Val de Saône Centre travaillent dans la CA Villefranche-Beaujolais-Saône dont 960 à Villefranche même et 570 dans le reste de l'unité urbaine. La quasi totalité des actifs a donc pour destination une commune de l'unité urbaine Villefranche, Arnas, Limas ou Gleizé.

Près de 1 600 actifs du territoire travaillent également dans la Métropole de Lyon dont environ la moitié dans les deux villes centres de Lyon et Villeurbanne et l'autre moitié principalement dans les communes du nord et de l'ouest de l'agglomération.

1 000 actifs de Val de Saône Centre travaillent dans la CC Saône-Beaujolais dont 650 à Belleville. Même si ce pôle dispose de beaucoup moins d'emplois que les pôles caladois et lyonnais, sa proximité immédiate avec le territoire et notamment avec l'agglomération de Montmerle constitue un facteur d'attractivité indéniable. En sens inverse, le nombre de déplacements n'est pas négligeable : 480 actifs de la CC Saône-Beaujolais travaillent dans Val de Saône Centre dont 210 viennent de Belleville.

La CA Mâconnais-Beaujolais et les CC de la Dombes et de Dombes-Saône-Vallée attirent chacune entre 500 et 600 actifs du territoire avec une concentration des flux vers les pôles respectifs de Mâcon (360), Châtillon-sur-Chalaronne (310) et Trévoux-Reyrieux (400).

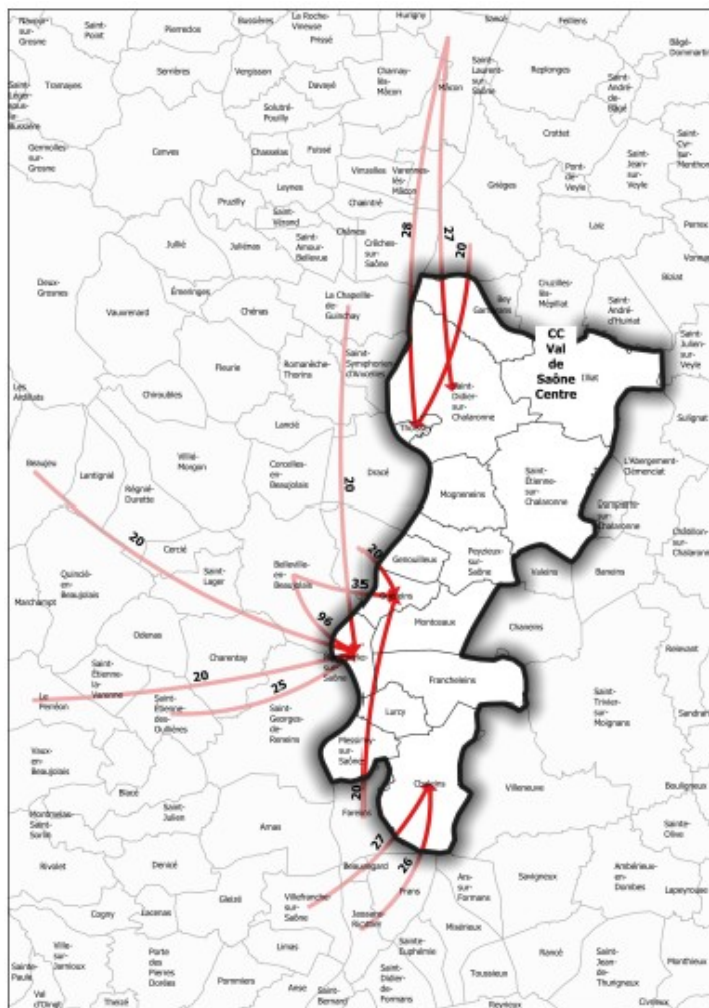
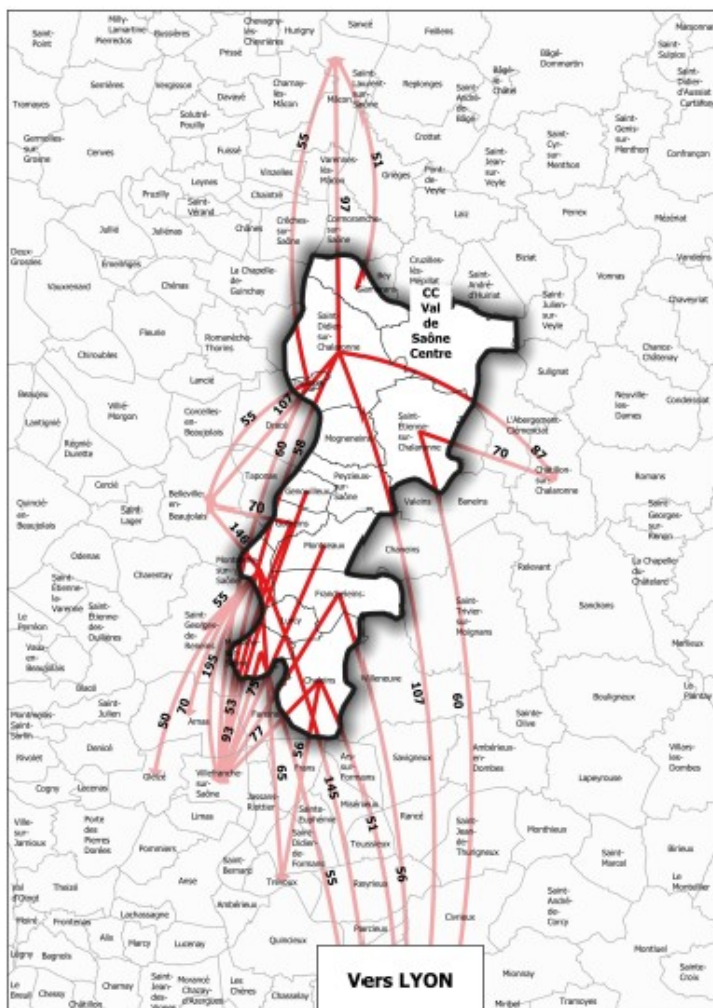
Dans le sens des entrées (actifs résidant à l'extérieur mais travaillant dans le territoire), aucun flux important n'émerge à l'exception des actifs venant de la CC Saône-Beaujolais et notamment de Belleville cités précédemment.

L'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail est très faible même vers certains pôles d'emplois pourtant bien desservis, à l'exception des flux orientés vers le centre de l'agglomération lyonnaise

Les concentrations de flux vers les pôles d'emplois sont plutôt favorables à l'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail. Pourtant, les parts modales TC sont toutes très faibles : inférieures à 3%, voire nulles. On constate même qu'aucun déplacement en TC n'est comptabilisé en sortie vers la CA Villefranche-Beaujolais-Saône.

Les déplacements domicile-travail vers Lyon et Villeurbanne constituent une exception : 20 % sont effectués en TC. Les contraintes de circulation et de stationnement dans le centre la métropole sont sans doute une explication. En revanche, cette part modale chute à moins de 1 % vers les autres communes de la Métropole.

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 de la CC Val de Saône centre et pôles d'emplois externes

Flux entrants quotidiens supérieurs à 20 déplacements, de commune à commune, entre lieux de résidence externes au territoire de la CC Val de Saône centre 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.

Des concentrations de flux domicile-travail en sorties vers les villes-centres de Villefranche, Belleville, Mâcon et Lyon propices à un usage des transports collectifs

La carte des flux intercommunaux sortants met en lumière et confirme la concentration de flux domicile-travail importante en direction de pôles d'emplois situés dans les villes centres des agglomérations : Villefranche, Belleville, Mâcon, Lyon et secondairement Châtillon-sur-Chalarnonne et Trévoux. Ces concentrations de flux ne représentent certes qu'un peu plus d'un tiers des sorties (36%), mais elle est propice à l'usage des transports collectifs en direction de ces pôles d'emplois.

Néanmoins, près des deux tiers du reste des sorties (64%) sont composés de flux inférieurs à 50 déplacements quotidiens non seulement vers les pôles d'emplois précités mais aussi vers des communes plus dispersées.

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 Thoissey-St-Didier, Montmerle-Guéreins et Chaleins. Plus de 80 % des entrées sont composées de petits flux dispersés entre communes.

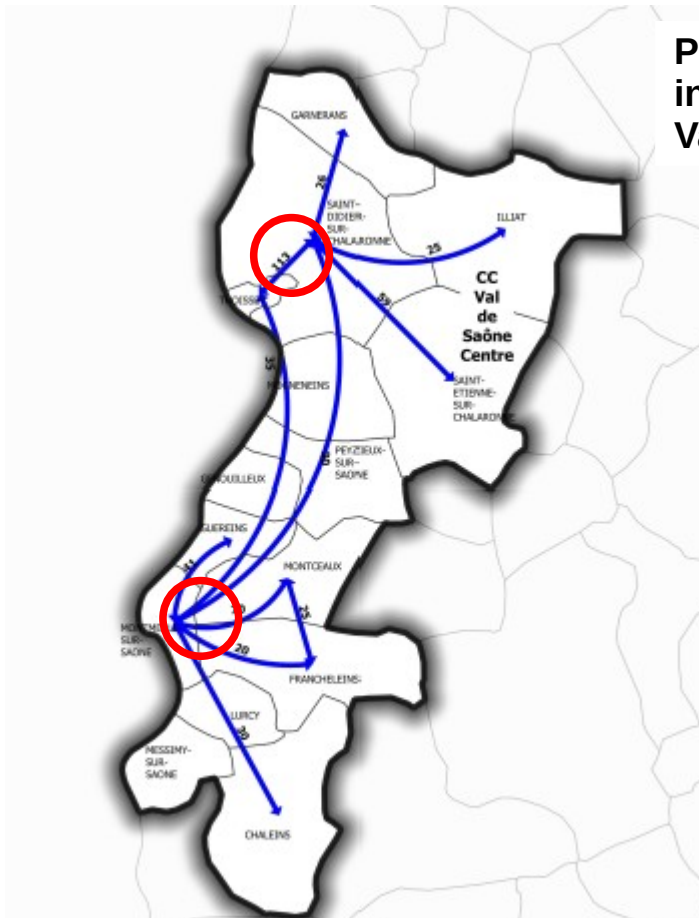
Des flux domicile-travail importants entre Montmerle-Guéreins et Belleville

Notons toutefois, les flux non négligeables dans les deux sens entre Belleville d'une part et les communes de Guéreins et Montmerle d'autre part : au total 350 déplacements auxquels ils conviendrait d'ajouter les déplacements domicile-travail en rabattement vers la gare de Belleville pour des déplacements plus vers Villefranche ou Lyon notamment.




Trafic routier sur la RD 17 entre Belleville et Guéreins

Les flux domicile-travail internes au territoire



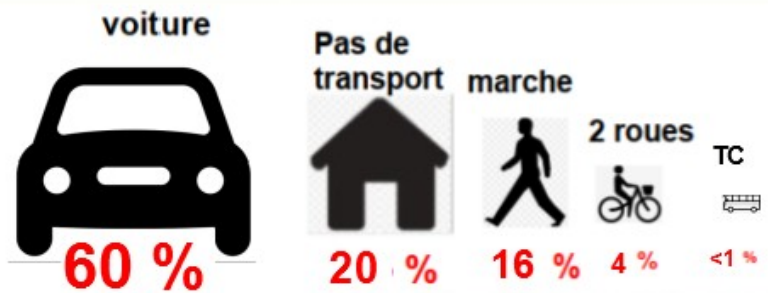
Principaux flux domicile-travail internes au territoire de la CC Val-de-Saône Centre

Cette carte a été réalisée en compilant les flux intercommunaux internes au territoire, supérieurs à 20 déplacements quotidiens en cumulant les deux de circulation.

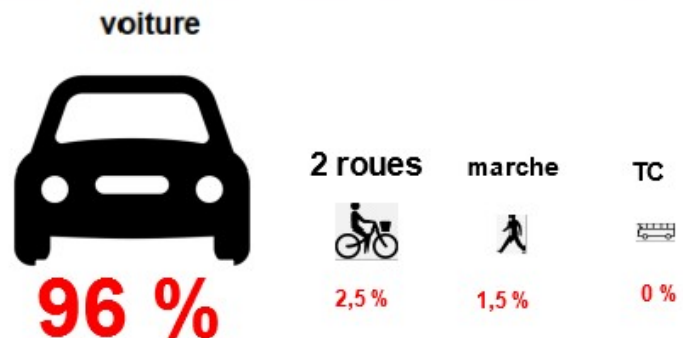
 Pôles d'emplois locaux

Parts modales des déplacements domicile-travail internes au territoire

Déplacements internes intracommunaux



Déplacements internes intercommunaux



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



Les pôles d'emplois de Montmerle-Guéreins et St-Didier-Thoissey génèrent de nombreux déplacements intercommunaux. Malgré l'absence de dénivellations, ces déplacements s'effectuent presque exclusivement en voiture

La carte des flux **internes intercommunaux** > 20 déplacements domicile-travail quotidiens dans les deux sens cumulés, confirme le statut de pôles d'emplois locaux de Montmerle-Guéreins et St-Didier-Thoissey. Elle met en évidence une concentration de déplacements autour de ces deux pôles.

Ces déplacements intercommunaux sont effectués presque exclusivement en voiture à 96 %. Les autres moyens de transport utilisés, les deux-roues et la marche sont très peu utilisés ; on note les deux-roues et les transports collectifs avec respectivement seulement 2,5 % et 1,5 % de parts modales. L'absence de dénivellation importante et les trajets relativement courts autour des deux pôles d'emplois locaux seraient pourtant favorables à l'usage du vélo.

L'usage des transports collectifs est inexistant sur le territoire Val de Saône Centre.

Des déplacements intracommunaux également très motorisés malgré les courtes distances et l'absence de dénivellation : les trois quarts s'effectuent en voiture

Les flux **internes intracommunaux** représentent les deux tiers des déplacements internes au 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.

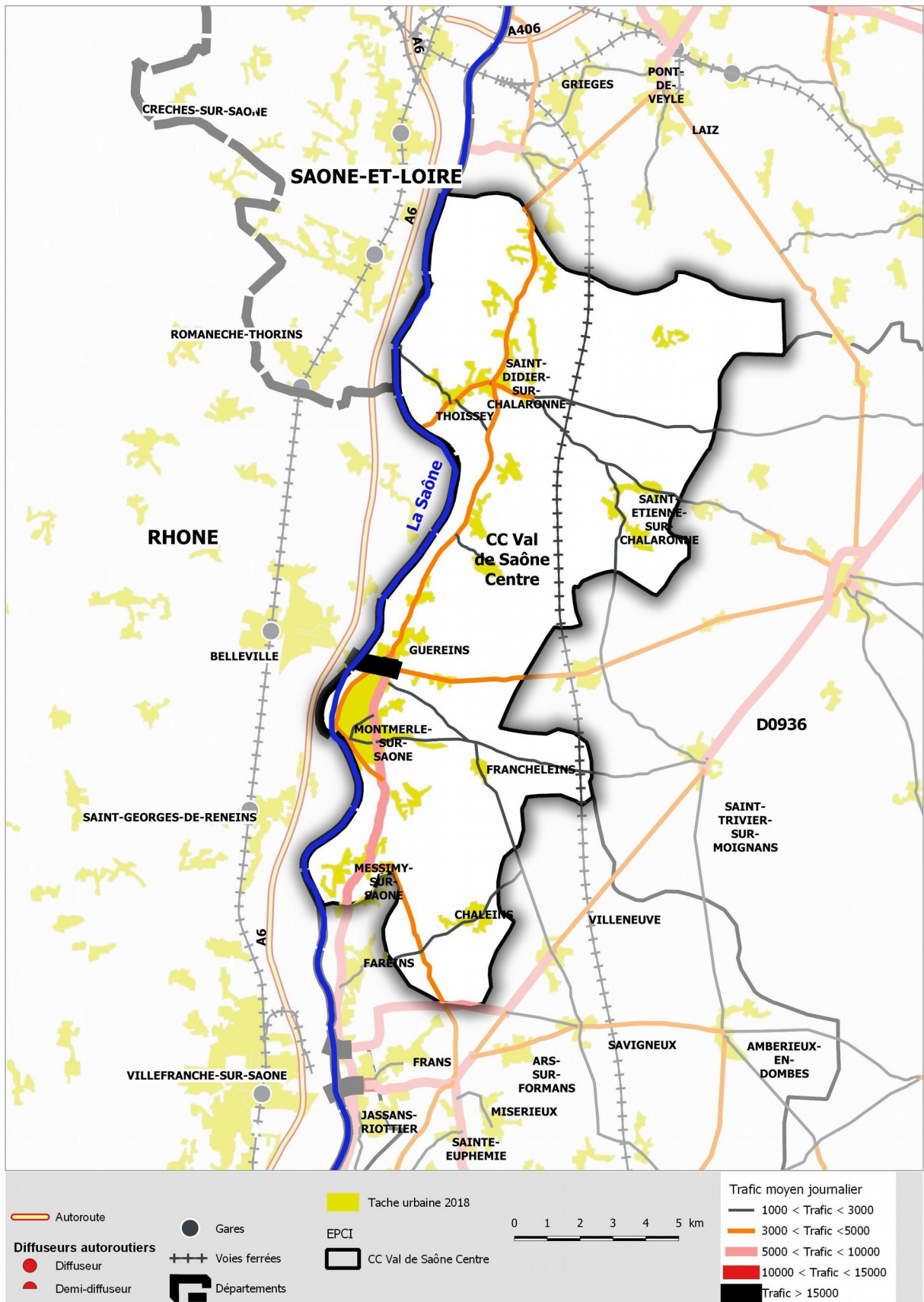
Avec 60 % d'utilisateurs, la voiture reste le moyen de transport largement majoritaire pour ces déplacements intracommunaux. La marche occupe également une place importante avec 16 %. Les autres modes de transports sont très peu utilisés par les actifs : 4 % en 2 roues et moins de 1 % en transports en commun.

20 % 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 20 %; 2 roues 4 % (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 en général sans dénivellation et de courtes distances au sein d'une même commune.

Arrêt de cars à
Montmerle-sur-
Saône



Les trafics routiers





Le réseau routier du territoire Val de Saône Centre s'articule autour des voies suivantes :

- la RD 933 seul axe structurant majeur nord-sud
- les RD 7, 17 et 64, axes transversaux reliant le plateau dombiste au val de Saône

La RD 933, axe principal longeant toute la rive gauche du Val-de-Saône et doublé par la RD 28 au sud

La RD 933 longe toute la rive gauche de la Saône. Son trafic croît au fur et à mesure que l'on se rapproche des agglomérations caladoise et lyonnaise : 4000 v/j à Mogneneins, 7000 v/j à Montmerle, 8600 à Beauregard pour atteindre 13500 v/j à l'extrémité sud à Massieux, à la limite avec le département du Rhône. Cette intensification du trafic en allant vers le sud est sans doute plus liée à un enchaînement de trafics de cabotage entre les divers pôles jalonnant le val de Saône qu'à une véritable accumulation de trafics de transit convergeant vers les agglomérations caladoise et lyonnaise.

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'agglomérations de la RD 933 dont Jassans-Riottier et Trévoux. Cet axe supporte un trafic de 4200 v/j à Chaleins.

Plusieurs axes transversaux convergent depuis le plateau dombiste vers les ponts franchissant la Saône. Le pont de Guéreins (RD 17) joue un rôle stratégique particulier de liaison de deux pôles contigus de Belleville en rive droite et de Montmerle-Guéreins en rive gauche

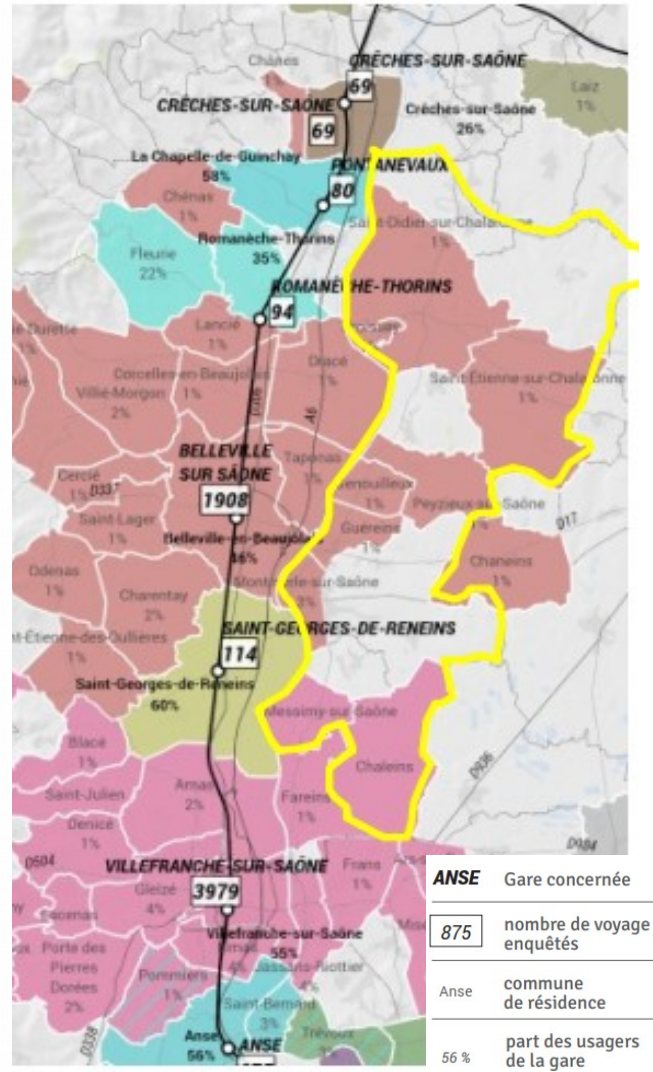
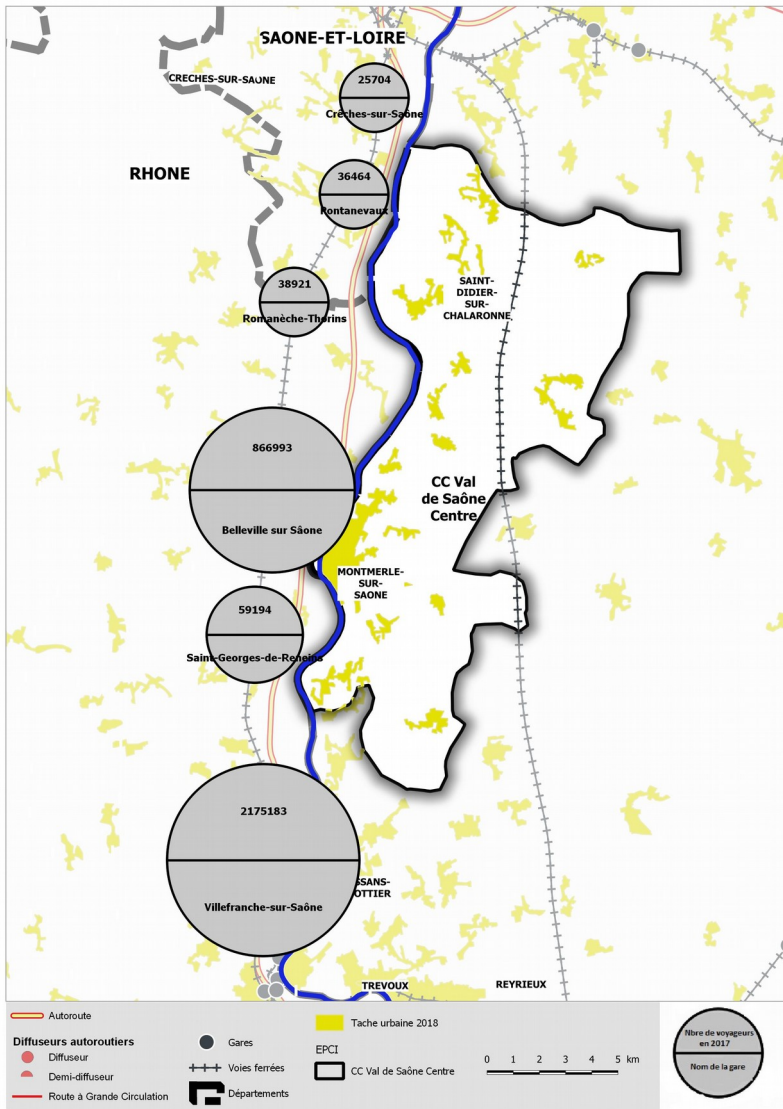
Les axes transversaux convergent vers les deux pôles principaux ainsi que les points de franchissement de la Saône.

La RD 17 relie Châtillon-sur-Chalaronne à Belleville. Elle supporte un trafic de 3800 v/j à la sortie de Châtillon et 4500 v/j dans la traversée de Montceaux. A Guéreins, la convergence des flux (RD 17 + RD 933 nord et sud + trafics locaux) induit au niveau du pont sur la Saône, un trafic s'élevant à 13500 v/j (dont 1100 pl/j). Cette section de voie qui est la plus chargée du territoire, joue un rôle stratégique local important de liaison entre les pôles voisins de Belleville en rive droite et de Montmerle-Guéreins en rive gauche.

Au niveau de Montmerle, la RD 27 franchit aussi la Saône en direction de St-Georges-de-Reneins. Malgré son gabarit limité, ce pont supporte un trafic non négligeable de 3300 v/j.

Les RD 7 et 64 convergent vers le pôle de St-Didier/Thoissey et permettent d'accéder à la rive droite par les ponts de Thoissey ou de St-Romain-des-Iles. Leurs trafics se cumulent à l'entrée est de St-Didier pour atteindre 3500 v/j. Au niveau des franchissements de la Saône, les flux s'élèvent à 3700 v/j sur le pont de Thoissey et 2000 v/j sur le pont de St-Romain-des-Iles. Les liaisons vers la rive droite via ces ponts présentent quelques difficultés dont les traversées étroites de St-Didier-sur-Chalaronne et de St-Symphorien-d'Ancelles (71).

La fréquentation des gares ferroviaires



Nombre annuel de voyageurs par gare

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



Intermodalité à la gare de Belleville



Le territoire est desservi par les gares ferroviaires rive droite, notamment celles de Belleville et Villefranche qui offrent des niveaux de service élevés en direction des agglomérations lyonnaises et mâconnaises ...

Aucune ligne ferroviaire ne traverse le territoire Val de Saône Centre à l'exception de la LGV sud-est dont les arrêts les plus proches se situent à Mâcon-Loché et Lyon-Part-Dieu.

Toutefois en rive droite, la ligne TER Mâcon-Lyon permet la desserte du territoire depuis les gares de Pontanevaux, Romanèche-Thorins, Belleville, St-Georges-de-Reneins et Villefranche. Les fréquences sur cette ligne sont parmi les plus élevées du réseau ferroviaire régional avec cependant des variations très importantes suivant les gares.

C'est la gare de Villefranche qui attire le plus de voyageurs : près de 2,2M. en 2017 (8000 voy/j). C'est aussi la gare qui offre les fréquences les plus élevées : 47 aller-retours quotidiens vers Lyon et 28 vers Mâcon. Les temps de parcours vers Lyon varient de 22 à 33 mn vers la Part-Dieu et de 36 à 47 mn vers Perrache. Cette gare draine quelques usagers habitant dans le sud du territoire Val de Saône Centre.

La gare de Belleville attire près de 900 000 voyageurs par an (3200 voy/j). Les fréquences de desserte bien qu'inférieures à celles de Villefranche, restent élevées : 28 A/R quotidiens vers Lyon et autant vers Mâcon. Les temps de parcours vers Lyon varient de 26 à 41 mn vers la Part-Dieu et de 36 à 50 mn vers Perrache. Cette gare est aussi sans doute la plus attractive pour les habitants du territoire Val de Saône Centre pour sa proximité relative et son niveau de desserte.

Les autres gares sont beaucoup moins fréquentées : 60 000 voy/an à St-Georges-de-Reneins, et moins de 40 000 voy/an à Pontanevaux et Romanèche-Thorins. Leurs dessertes sont aussi plus faibles : 7 à 8 A/R par jour seulement dans les deux sens.

... Mais les conditions de rabattement vers les gares de la rive droite restent dissuasives pour les modes alternatifs à la voiture.

A l'exception de Villefranche, les gares de la rive droite ne sont distantes que d'environ 5 km du territoire Val de Saône Centre. Cette distance relativement faible reste toutefois une contrainte qui peut s'avérer un frein à l'usage du mode ferroviaire.

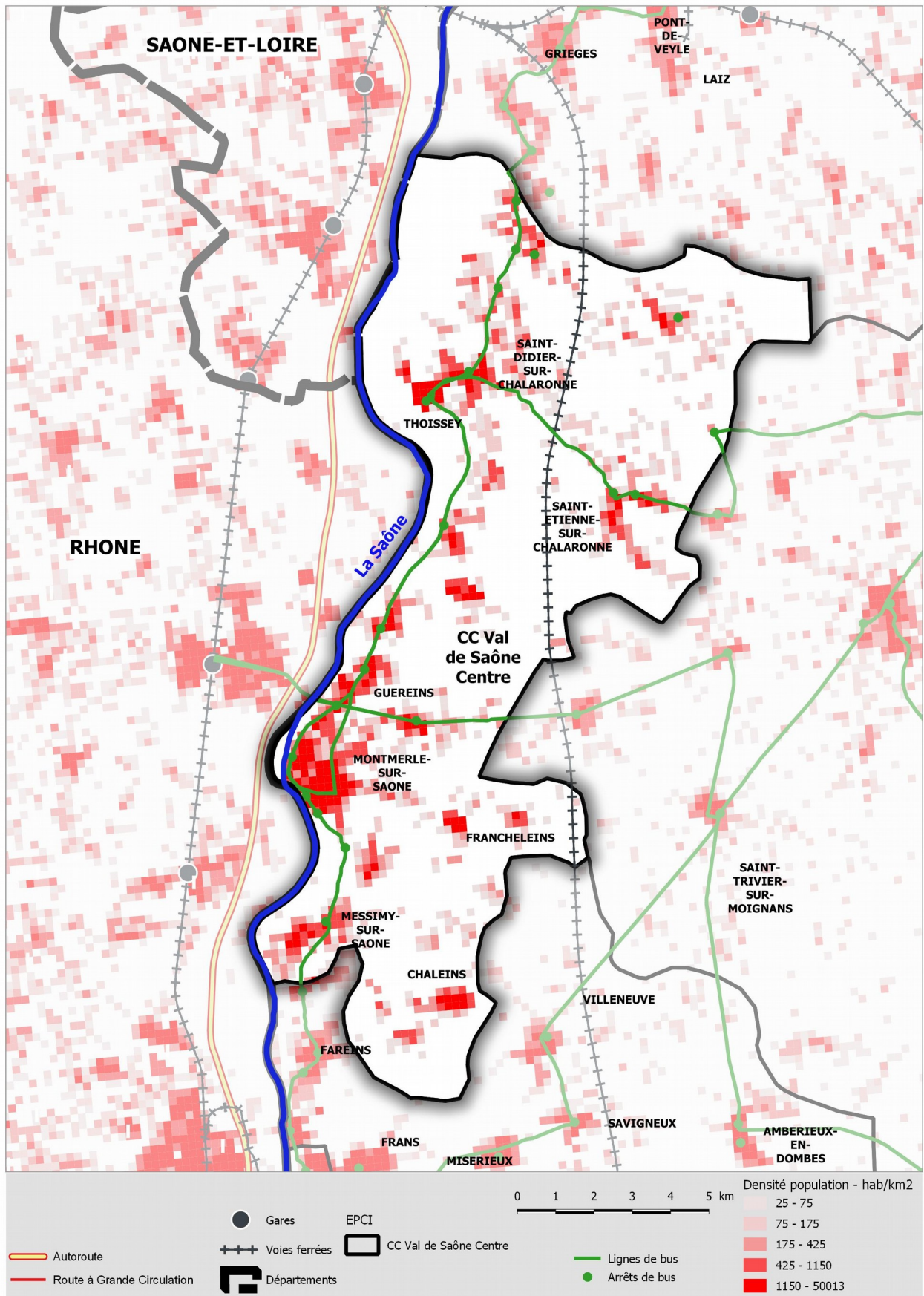
Cette distance est d'abord dissuasive pour les piétons, d'autant plus que les cheminements ne sont pas sécurisés.

Elle pourrait être compatible avec l'usage du vélo en rabattement avec un trajet d'une vingtaine de minutes. Mais l'absence d'aménagements cyclables transversaux apparaît également dissuasive. L'itinéraire cyclable de la Voie Bleue longeant la Saône en rive gauche, peut certes, être emprunté par les cyclistes pour accéder aux ponts ; mais il n'existe ensuite aucune continuité vers les gares de la rive droite.

Il est possible de se rabattre vers les gares par les bus interurbains, notamment les lignes routières régionales 113 et 114 (voir pages suivantes) qui convergent vers Belleville. Ces lignes offrent des fréquences de desserte de 13 à 15 aller-retours quotidiens. Toutefois, les horaires ne sont pas toujours coordonnés avec ceux des trains et les temps d'attente en gare peuvent être importants.

La voiture reste le mode de rabattement le plus utilisé ; mais avec aussi des contraintes de saturation de stationnements autour des gares notamment à Villefranche et Belleville. Ces contraintes induisent des stratégies alternatives : rabattement vers des gares secondaires moins saturées ou trajet intégral en voiture notamment vers Mâcon.

Implantation des lignes de transports en commun





La desserte du territoire repose principalement sur les lignes 113 et 114 qui permettent l'accès aux pôles locaux

Le territoire Val de Saône Centre est desservi par 4 lignes régionales interurbaines de cars dont les fréquences sont très variables :

- ligne 113 Belleville - St-Germain-au-Mont-d'Or : 15 aller-retours par jour
- ligne 114 Belleville - Mâcon : 13 AR/j
- ligne 120 Belleville - Bourg-en-Bresse : 2 à 3 AR /j
- ligne 191 Belleville – St-Trivier-sur-Moignans - Villars-les-Dombes: 1 AR/j (ligne de transport à la demande)

Toutes les lignes convergent vers Belleville et sa gare ferroviaire, confirmant ainsi le rôle majeur joué par ce pôle.

Les lignes 113 et 114 empruntent la RD 933 sur tout leur itinéraire et desservent les pôles locaux de St-Didier/Thoissey et Montmerle/Guéreins. Leurs fréquences de dessertes sont plutôt élevées par rapport à beaucoup d'autres lignes interurbaines dans le département.

Quant aux lignes 120 et 191, transversales au val de Saône, elles relient le territoire Val de Saône Centre à la Dombes. Leurs niveaux de dessertes sont très faibles ; mais les flux de déplacements en direction des territoires adjacents notamment la Dombes, sont aussi beaucoup plus faibles.

Seules 3 communes ne sont pas desservies par une ligne : Illiat, Francheleins et Chaleins.

Les lignes 113 et 114 permettent la desserte du pôle de proximité de Belleville ainsi que les rabattements notamment vers la gare

Ce réseau est organisé pour répondre aux principaux flux de déplacements axés nord-sud dans le val de Saône.

Il facilite, notamment grâce aux lignes 113 et 114, les rabattements vers le pôle de Belleville et sa gare, principal accès au réseau ferroviaire pour le territoire Val de Saône Centre. Les usagers disposent ainsi d'une solution alternative à la voiture pour accéder grâce aux lignes routières ou ferroviaires, aux pôles de Lyon, Mâcon, Villefranche, ainsi qu'à la gare TGV de Mâcon-Loché. Les temps d'attente en gare de Belleville peuvent toutefois être conséquents : jusqu'à 25 mn.

En rive droite, la CC Beaujolais – Val-de-Saône a mis en place une navette desservant les principaux sites de la commune de Belleville, notamment la gare où les horaires sont coordonnées avec ceux des trains aux heures de pointe. Mais cette navette ne franchit pas la Saône pour desservir la rive gauche.

Depuis les communes du sud du territoire (Chaleins, Messimy,...) , le rabattement vers la gare de Belleville située plus au nord ne paraît pas pertinent pour des déplacements vers l'agglomération lyonnaise. La ligne 113 ne dessert pas directement la gare de Villefranche ; une correspondance avec le réseau des transports urbains de l'agglomération de Villefranche est nécessaire au niveau de Jassans-Riottier. Le rabattement par la ligne 113 via Trévoux vers la gare de St-Germain-au-Mont-d'Or semble plus intéressant d'autant plus que cette gare bénéficie du même niveau de desserte que la gare de Villefranche. Mais cette solution semble très peu utilisée.

Les principaux enjeux du territoire

VAL DE SAÔNE CENTRE

L'analyse des divers indicateurs de la mobilité sur le territoire Val de Saône Centre fait ressortir plusieurs enjeux majeurs :

- Comment développer les reports modaux pour les déplacements vers les pôles d'emplois, de commerces et de services de la rive droite, notamment Villefranche et Belleville?
- Comment faciliter les rabattements vers les gares ferroviaires de la rive droite par des moyens de transports alternatifs à la voiture ?
- 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