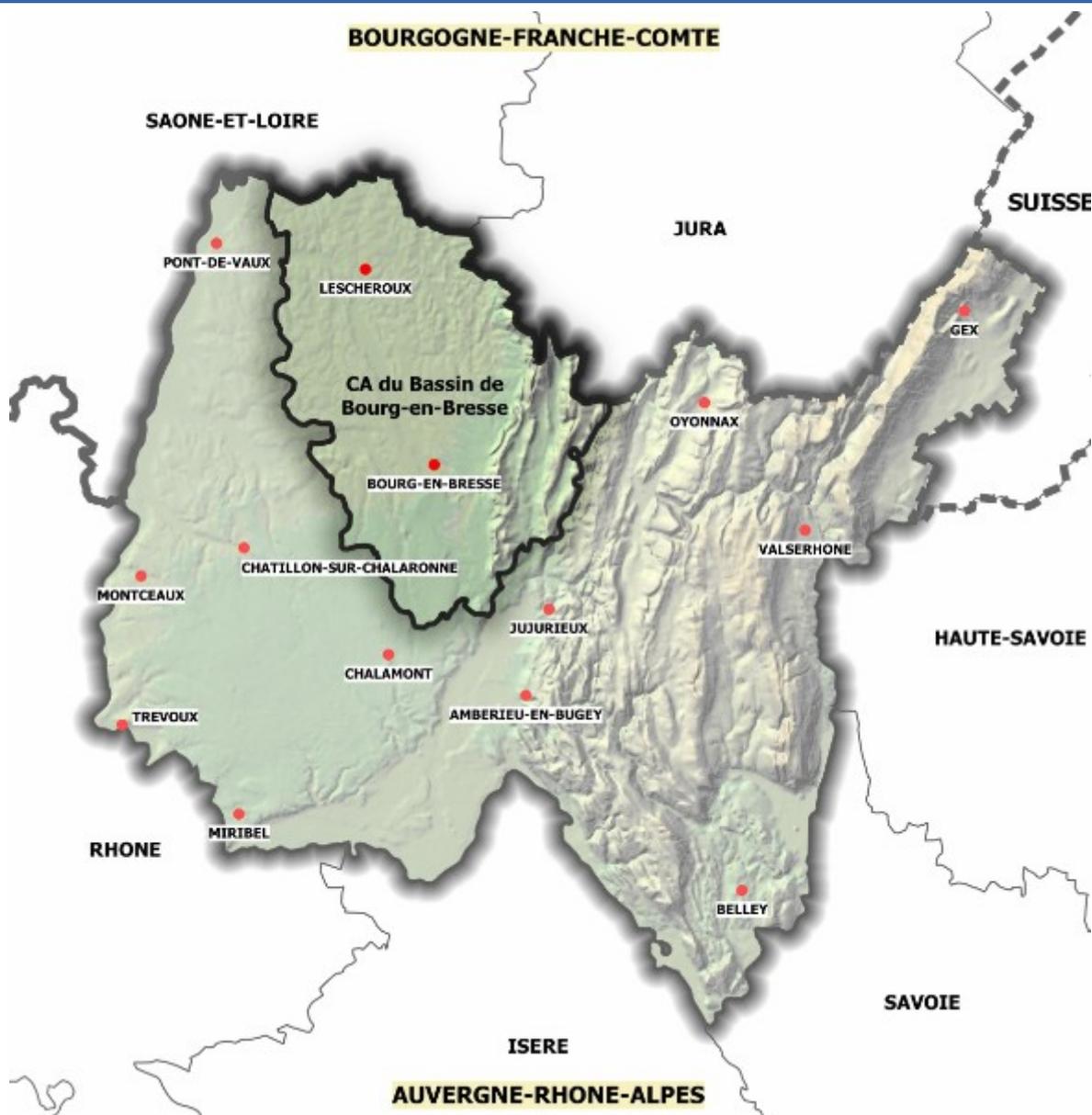




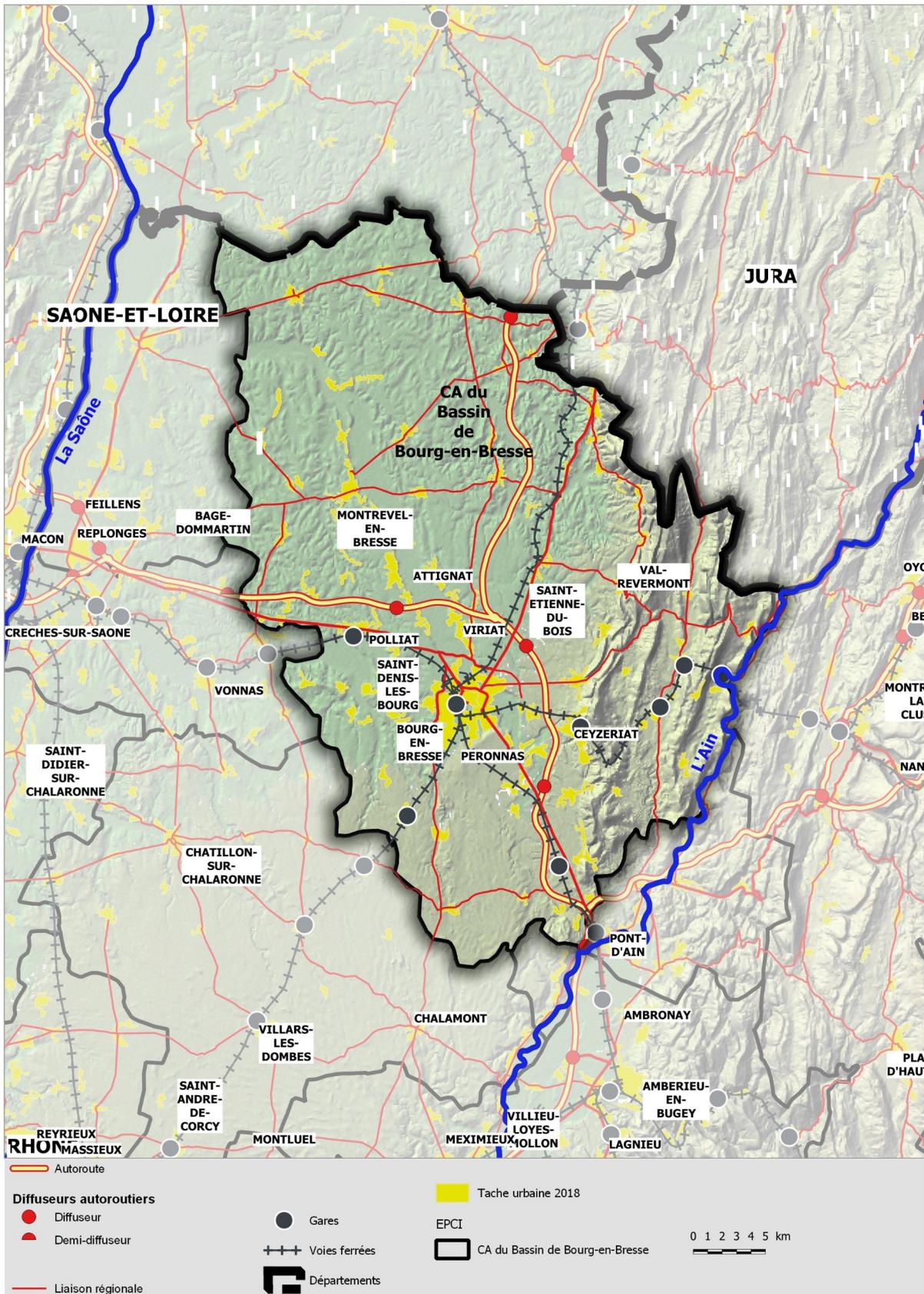
Connaître la mobilité dans l'Ain

Territoire de la communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse



Le territoire de la communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse occupe un vaste espace géographique au nord-ouest de l'Ain. Avec une superficie de 1237 km², cette intercommunalité a le territoire le plus étendu du département et elle comprend le plus grand nombre de communes (74). Elle est aussi la plus peuplée avec près de 140 000 habitants.

Caractéristiques du territoire de la CA du bassin de Bourg-en-Bresse





La plaine de Bresse recouvre une grande partie du territoire de la CA du bassin de Bourg-en-Bresse. A l'Est, les collines du Revermont forment une barrière naturelle.

Le territoire de la CA du bassin de Bourg-en-Bresse (CA3B) recouvre en grande partie la Bresse, plaine bocagère, de cultures et de prairies herbagères. Cette plaine se prolonge vers le sud sur quelques communes du plateau de la Dombes. A l'Est, entre Bresse et rivière d'Ain, les plissements nord-sud du Revermont forment les premiers contreforts du massif jurassien.



Ce territoire ne comporte pas dans sa partie plaine, d'obstacles naturels importants pour la mobilité, hormis les dépressions inondables des vallées de la Veyle et de la Reyssouze. C'est pourquoi la plupart des axes structurants ferroviaires ou routiers offrent une configuration rectiligne. En revanche, la traversée du premier plissement jurassien dominant la plaine, n'est possible que par quelques trouées au niveau de Ceyzériat, Jasseron et Val Revermont.

L'agglomération de Bourg-en-Bresse constitue de loin le pôle principal du territoire. Depuis plusieurs décennies, le dynamisme économique a permis la création d'un nombre important d'emplois au sein de ce pôle. Mais ce sont surtout les communes de deuxième couronne qui sont à l'origine de la croissance démographique du territoire.

L'armature urbaine du territoire de la CA3B est dominée par l'agglomération burgienne regroupant plus de 60 000 habitants sur 132 000 au total. Ce pôle est composé de la ville de Bourg-en-Bresse (41 000 h) et 4 communes satellites, Péronnas, St-Denis-les-Bourg, St-Just et Viriat. Depuis les années 70, l'urbanisation du pôle s'est surtout développée dans ces 4 communes périphériques et de manière étalée pour ne former aujourd'hui qu'une seule conurbation. Elle a généré la création d'un nombre important d'emplois au sein du pôle burgien.

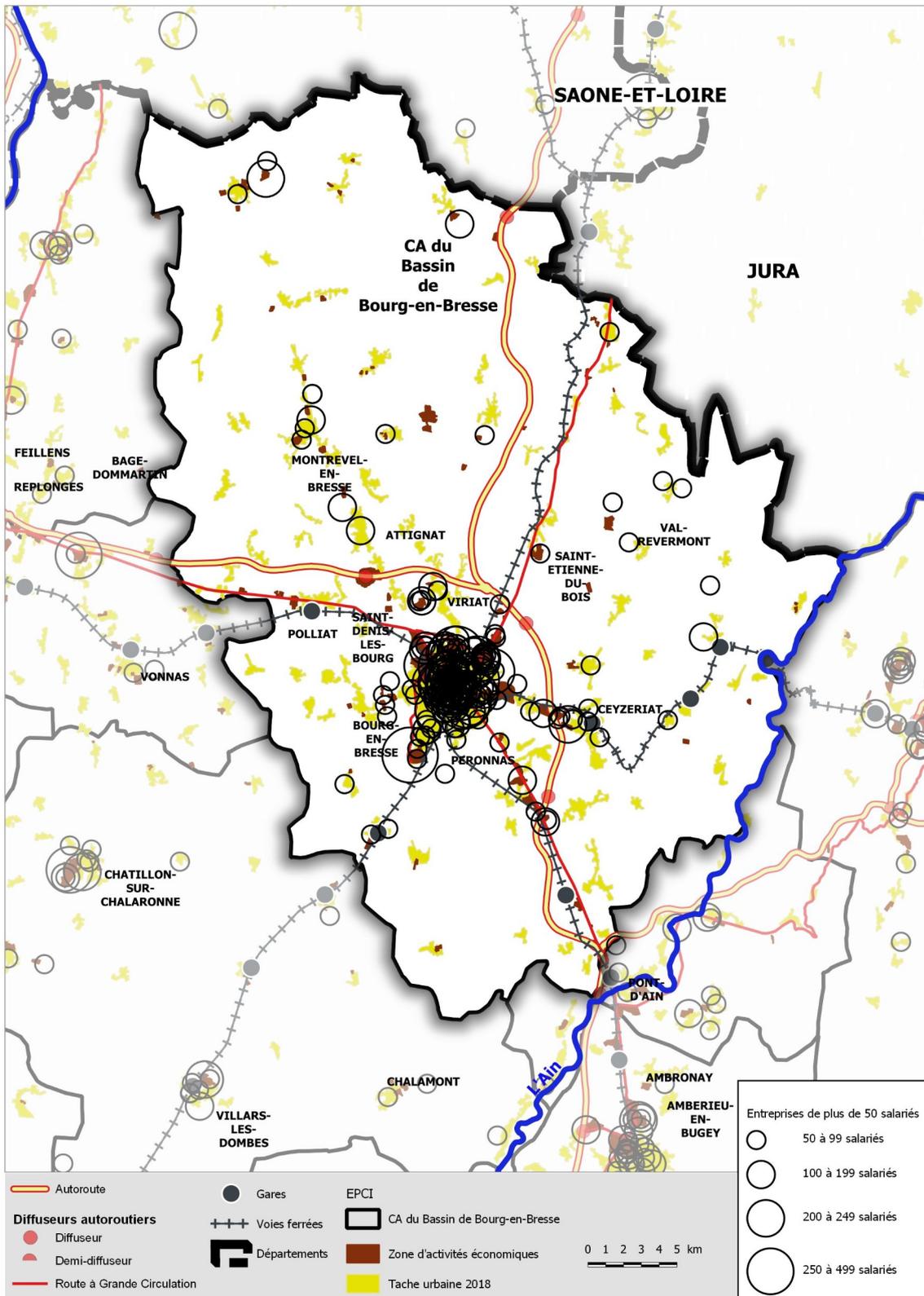
Durant la même période, les communes de la deuxième couronne et au-delà ont connu un développement démographique plus important en valeur absolue que dans le pôle burgien avec une urbanisation résidentielle pavillonnaire très éclatée. En revanche, les créations d'emplois ont été beaucoup plus limitées.

La conjonction des deux phénomènes, création d'emplois dans le pôle principal et installation massive d'actifs en deuxième couronne, génère aujourd'hui d'importants flux quotidiens de déplacements domicile-travail vers l'agglomération burgienne.

Quelques bourgs-centres de 2 500 à 3 500 habitants tels que Montrevel-en-Bresse, Ceyzériat ou Polliat, complètent l'armature urbaine du territoire.

A l'extrémité nord du territoire, autour de St-Trivier-de-Courtes et Coligny, la croissance démographique et le développement de l'urbanisation sont plus limités. Une tendance à la stagnation voire à la baisse est observée dans certaines communes rurales sans doute moins attractives du fait de l'éloignement des pôles d'emplois, de commerces et de services.

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.



L'agglomération burgienne constitue le centre économique majeur de la CA3B. L'aire d'influence de ce pôle d'emplois va cependant bien au-delà des limites de l'intercommunalité. Les activités sont regroupées dans des zones en périphérie ainsi que le long des axes principaux en entrées de ville pour bénéficier d'une bonne desserte routière.

L'agglomération burgienne regroupe une grande partie des activités économiques et des emplois du territoire de la CA3B. Dans cet environnement économique, émergent quelques filières d'excellence bien établies telles que la mécanique et la carrosserie industrielle (Renault Trucks, VEHIKEL, ...), la métallurgie (ARCELOR MITTAL, NEXANS, ...), ou l'agroalimentaire dans le sillage du technopôle ALIMENTEC à Bourg-en-Bresse.

La plupart des activités industrielles et commerciales se concentrent dans quelques pôles économiques situés pour la plupart en périphérie d'agglomération, le long des axes routiers radiaux les plus importants : NORELAN (RD 1083), La Chambière et la Neuve (RD 1079), Monternoz (RD 1083), CENORD (RD 996 et rocade nord)... Ces activités bénéficient ainsi d'une excellente accessibilité routière qui facilite la logistique poids lourds et contribue à leur attractivité vis-à-vis de la clientèle et des actifs qui y travaillent.

La mise en service de la grande rocade périurbaine a renforcé encore cette attractivité routière en évitant la traversée du centre de l'agglomération. Une part importante des emplois se sont éloignés en périphérie où leur accessibilité par les modes doux et les transports collectifs reste possible mais moins attractive par rapport à la voiture.

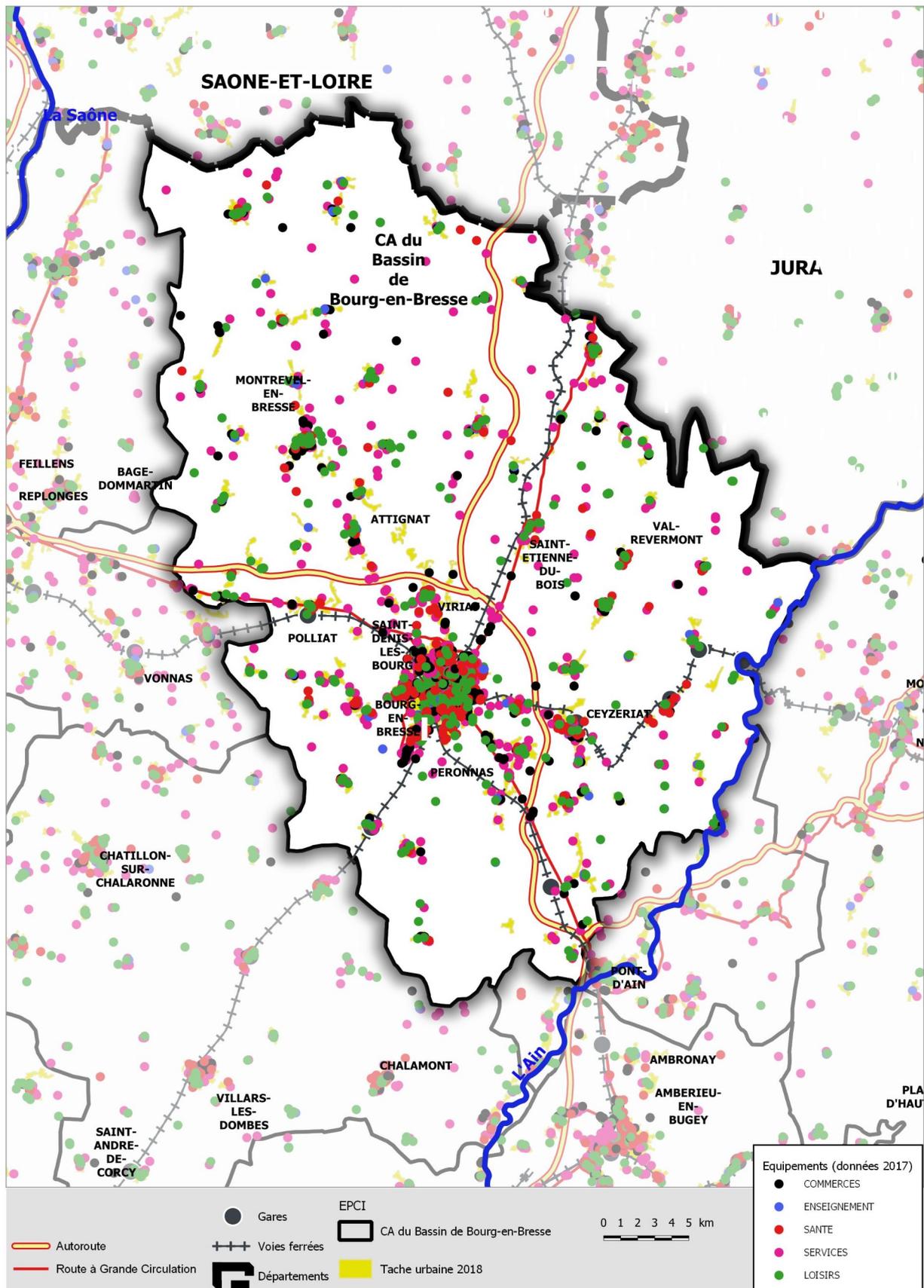
L'agglomération burgienne constitue aussi un pôle administratif et de services majeur à l'échelle départementale. Ce pôle attire des usagers et actifs bien au-delà des limites du territoire de la CA3B.

Des activités économiques se développent également à l'écart de l'agglomération notamment le long des RD 979 et 1075 ainsi qu'à proximité des diffuseurs autoroutiers. Sur la commune d'Attignat, le parc d'activités de Bourg-nord regroupe une quinzaine d'entreprises à la sortie du diffuseur de Bourg-nord. Le long de la RD 1075, au débouché du diffuseur de Bourg-sud, le parc d'activités du Cadran offre 35 ha réservés à des entreprises à la recherche de grandes surfaces (> 4 000m²) pour des activités industrielles, logistiques ou tertiaires.



Zone d'activités CENORD
à Bourg-en-Bresse

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.



Hôpital Fleyriat à Bourg-en-Bresse

L'agglomération burgienne constitue un pôle de commerces et de services de niveau régional. Il offre une gamme d'équipements très diversifiée permettant de répondre aux nécessités ordinaires comme à des besoins plus spécifiques.

Comme pour les activités économiques, l'agglomération burgienne concentre une gamme très large de commerces et de services. Ces équipements sont fréquentés par des usagers locaux mais aussi originaires des communes de la CA3B ou d'autres territoires voisins.

La diversité de l'offre au sein de cette agglomération couvre les nécessités quotidiennes de la population. Elle répond aussi à des besoins plus spécifiques notamment en matière d'enseignement (lycées, filières universitaires), de santé (hôpitaux, spécialistes) ou de magasins spécialisés. Dans certains domaines, le pôle burgien joue un rôle de relai par rapport à la métropole lyonnaise, notamment les universités qui assurent une proximité grâce à des antennes locales dans le chef-lieu départemental de l'Ain.

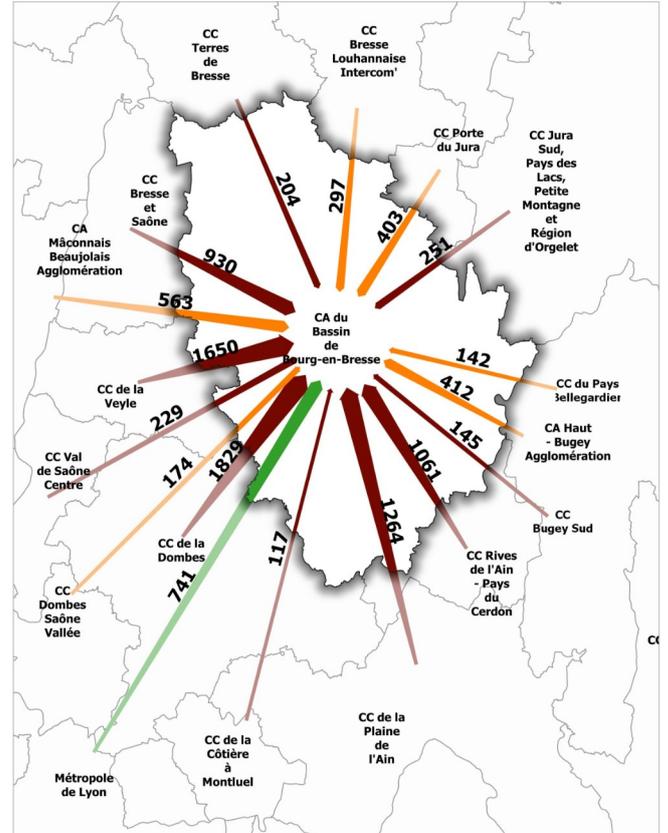
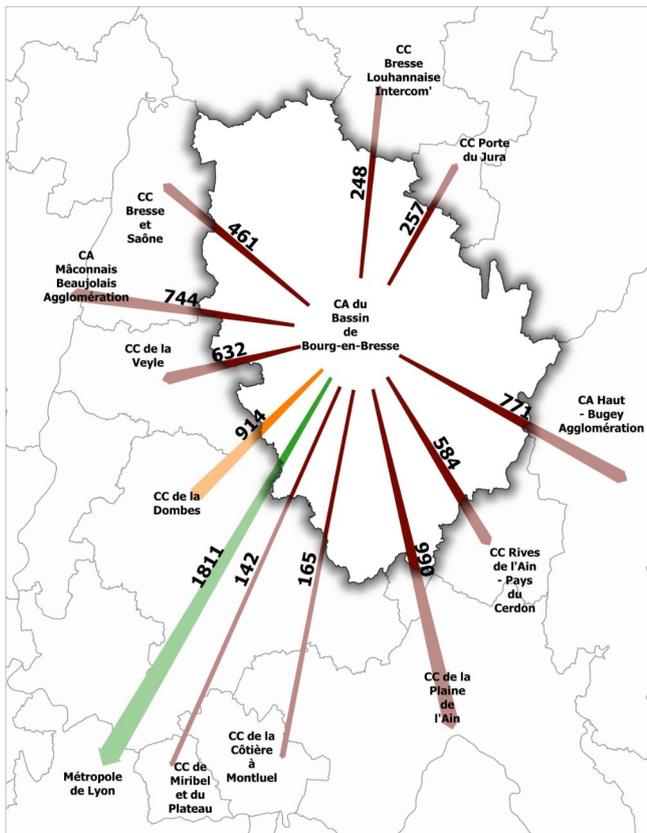
L'agglomération burgienne est aussi dotée d'équipements spécifiques de niveau régional à usages festifs, culturels, de loisirs et de congrès tels que Ainterexpo, Ekinox, le théâtre ou des installations sportives de haut-niveau.

En matière d'équipement commercial, le pôle burgien regroupe une offre très diversifiée au sein de zones économiques en périphérie (La Neuve, Cap Émeraude...) et au centre-ville de Bourg-en-Bresse. La démarche « Action Cœur-de-Ville » a permis de maintenir et redynamiser le commerce de proximité et de gamme supérieure.

En milieu rural, les commerces et services sont plutôt regroupés dans les bourgs-centres qui jouent un rôle de pôles de services intermédiaires.

Dans les zones rurales, les commerces et services répondent à des nécessités plus ordinaires de la vie courante : écoles, salles des fêtes, supermarchés... Quelques pôles intermédiaires permettent de répondre localement à ces demandes de proximités : collèges, centres médicaux... Ces pôles sont situés dans des bourgs-centres d'environ 2 000 à 3 000 habitants (Montrevel-en-Bresse, Ceyzériat, Polliat, St-Etienne-du-Bois, St-Trivier-de-Courtes, ...) qui sont pour la plupart intégrés au dispositif « Petites villes de demain » avec un projet d'opération de revitalisation de territoire (ORT).

Les déplacements domicile-travail intercommunautaires



Sorties : actifs résidant dans la CA3B et travaillant à l'extérieur (flux>100) **Entrées** : actifs travaillant dans la CA3B et résidant à l'extérieur (flux>100)

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



Gare ferroviaire de Bourg-en-Bresse



80 % des déplacements domicile-travail ont des origines et destinations à l'intérieur de la CA3B. L'agglomération burgienne concentre 45 % de la population et près de 80 % des emplois du territoire.

Le territoire de la CA3B offre 56 000 emplois pour 54 000 actifs résidents. Près de 80 % des emplois de ce territoire sont occupés par des actifs locaux et plus de 80 % des actifs locaux travaillent sur le territoire de la CA3B. Ces valeurs sont le signe d'une bonne adéquation entre bassin d'emplois et limites institutionnelles. Le territoire de décisions en matière de mobilité correspond assez bien au bassin de mobilité vécu par la population.

L'agglomération burgienne (Bourg-en-Bresse, Péronnas, St-Denis-les-Bourg et Viriat) regroupe 45 % de la population et près de 80 % des emplois du territoire. Ces concentrations démographiques et surtout économiques sont favorables à une massification des déplacements et la mise en place de systèmes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

Les actifs sortant et entrant dans le territoire de la CA3B pour aller travailler utilisent très peu les transports collectifs ; à l'exception des déplacements depuis/vers la métropole de Lyon et plus particulièrement les villes centres de Lyon et Villeurbanne.

Les lieux de travail des 20 % d'actifs locaux sortant de la CA3B sont très dispersés. Seule la métropole de Lyon exerce une attraction significative : 1 800 actifs de la CA3B y travaillent. Aucune des autres destinations ne concernent plus de 1 000 actifs.

L'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail sortants est faible sauf en direction de Lyon et Villeurbanne où la part modale s'élève à 54 %. Mais cette part chute à seulement 12 % vers les autres communes en périphérie d'agglomération lyonnaise.

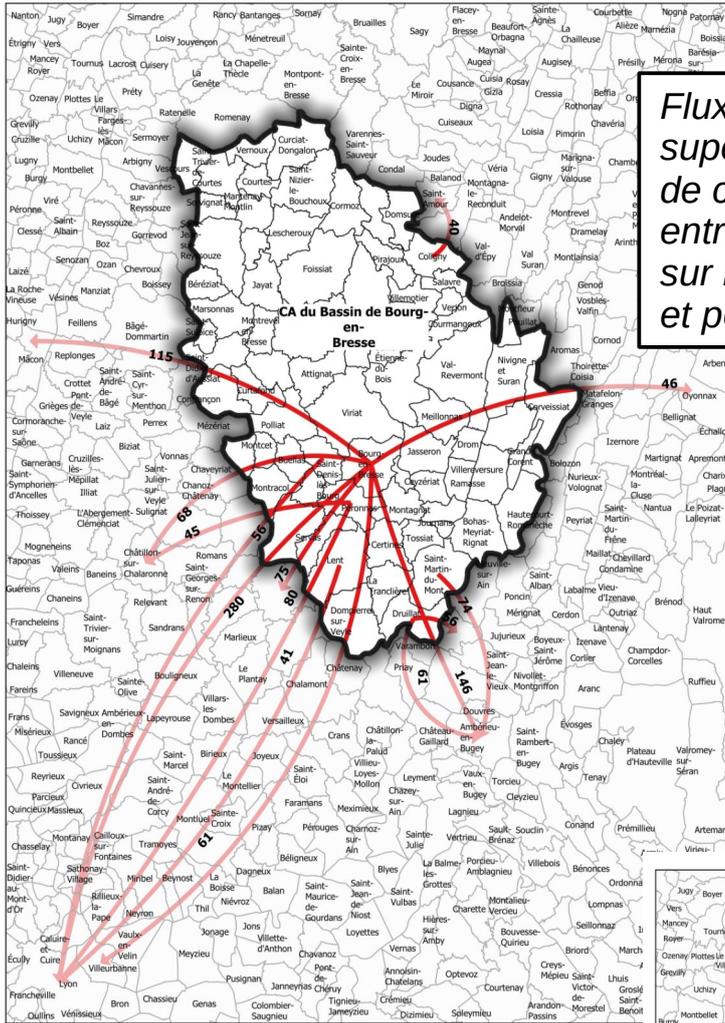
Sur les autres destinations de travail, les parts modales TC sont inférieures à 5 % sauf vers la CC de la Dombes (6,2%). Certaines liaisons sont pourtant desservies par des lignes ferroviaires ou de bus.

Dans le sens des entrées, les origines des actifs venant travailler dans la CA3B sont encore plus dispersées. Toutefois, quatre origines dépassent les 1 000 déplacements quotidiens : CC de la Dombes (1 830), CC de la Veyle (1 650), CC de la Plaine de l'Ain (1 260) et CC Rives de l'Ain et Pays de Cerdon(1 060).

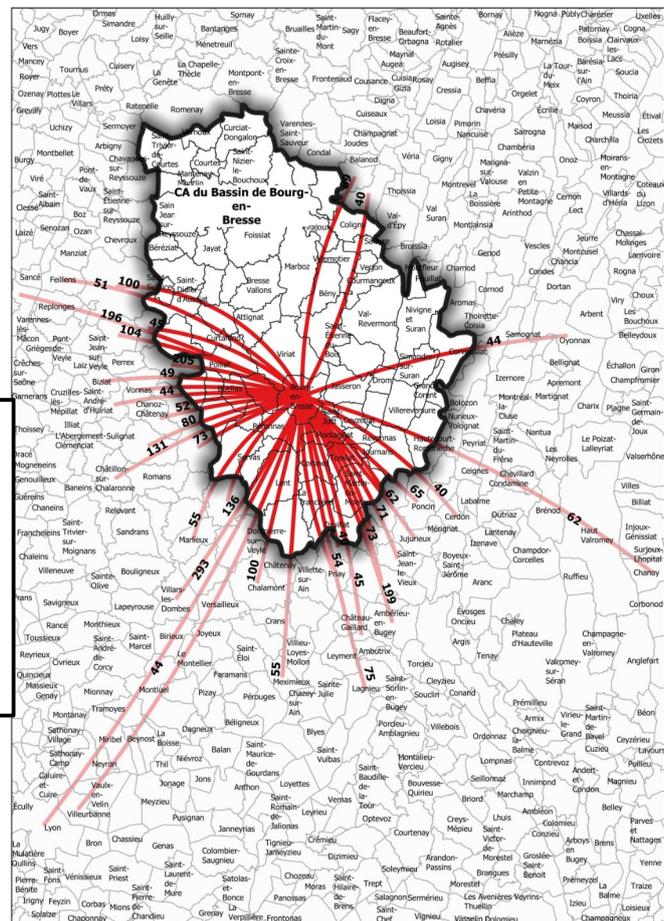
Ces volumes sont compatibles avec une massification des déplacements favorable à la gestion des transports collectifs. Pourtant, les parts modales des entrées TC restent faibles quoique légèrement plus élevées que pour les sorties : certaines origines dans des territoires éloignés atteignent un peu plus de 5 % (23 % depuis la métropole de Lyon). La concentration d'emplois au sein de l'agglomération burgienne bien desservie par les réseaux TC peut faciliter l'usage de ce mode.



Les principaux flux domicile-travail avec les pôles externes



Flux sortants quotidiens supérieurs à 40 déplacements de commune à commune sur le territoire de la CA3B et pôles d'emplois externes



Flux entrants quotidiens supérieurs à 40 déplacements de commune externes au territoire de la CA3B et communes d'emplois internes



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

Une grande dispersion des flux sortants en direction des pôles d'emplois extérieurs.

De manière logique, les flux sortants domicile-travail les plus élevés (>40 déplacements) de commune à commune, sont observés entre Bourg-en-Bresse et des pôles extérieurs disposant d'un volume d'emplois important : Lyon, Villeurbanne, Oyonnax, Ambérieu-en-Bugey, Mâcon, Châtillon-sur-Chalaronne. Malgré l'éloignement relatif (60 km), le pôle d'emplois de Lyon-Villeurbanne apparaît attractif pour les actifs résidant dans l'agglomération bourgienne.

Toutefois la somme des flux sortants domicile-travail >40 entre communes ne représente que 1 200 déplacements quotidiens sur un total de 9 700 soit 12 % seulement. Cette faible valeur traduit une grande dispersion des destinations de travail vers les pôles d'emplois extérieurs au territoire de la CA3B.

La concentration des emplois du territoire dans l'agglomération bourgienne et plus particulièrement à Bourg-en-Bresse induit une convergence vers ce pôle de flux importants d'actifs résidant à l'extérieur du territoire.

Dans le sens des entrées, les flux domicile-travail les plus élevés (>40 déplacements) de commune à commune, ont tous sans exception pour destination de travail la commune de Bourg-en-Bresse. Cette observation confirme le constat fait précédemment sur la concentration des emplois du territoire de la CA3B dans ce pôle. Cette concentration est très favorable à une massification des déplacements et à la mise en place de systèmes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

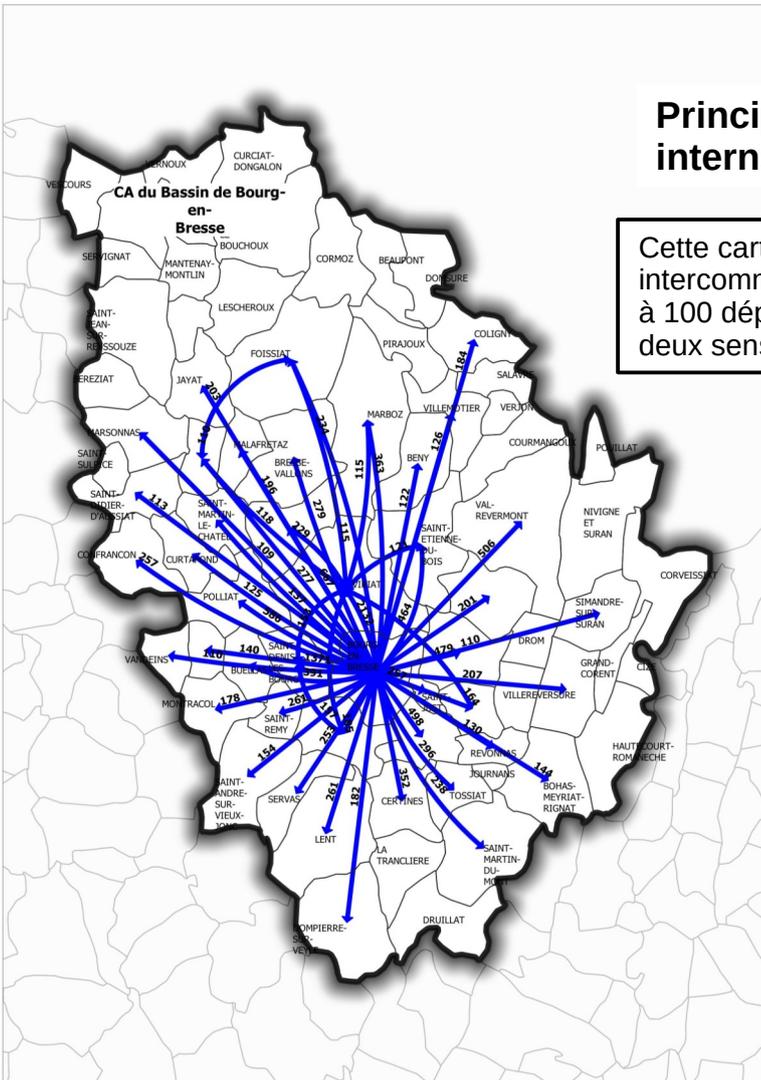
Les pôles d'emplois secondaires hors de l'agglomération bourgienne, génèrent des volumes de déplacements beaucoup plus limités pour lesquels une organisation collective de la mobilité est plus difficile à mettre en place.

Toutefois, la somme des flux entrants domicile-travail >40 entre communes représente moins de 3 000 déplacements quotidiens sur un total de 11 800 soit environ 25 % seulement. Cela traduit une forte dispersion des origines des déplacements domicile-travail entrant dans le territoire de la CA3B.



*Trafic routier avenue Amédée
Mercier à Bourg-en-Bresse*

Les flux domicile-travail internes au territoire



Principaux flux domicile-travail internes au territoire de la CA3B

Cette carte a été réalisée en compilant les flux intercommunaux internes au territoire, supérieurs à 100 déplacements quotidiens, en cumulant les deux sens

Parts modales des déplacements domicile-travail internes au territoire

Déplacements internes intracommunaux

voiture



62 %

marche



16,5 %

pas de transport



12,5 %

2 roues



5,5 %

TC



4,5 %

Déplacements internes intercommunaux

voiture



95 %

2 roues



2,5 %

TC



2 %

marche



0,5 %

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



Le pôle d'emplois burgien génère une grande majorité des flux domicile-travail internes intercommunaux. Cette convergence des flux est propice à une organisation de la mobilité collective. Mais l'usage de la voiture individuelle reste hégémonique.

La carte des flux domicile-travail **internes intercommunaux** >100 déplacements quotidiens deux sens cumulés, met en évidence la forte prépondérance des déplacements convergeant en direction de Bourg-en-Bresse. Seules, Viriat et dans une moindre mesure, St-Denis-les-Bourg et Montrevel-en-Bresse, émergent comme pôles d'emplois secondaires.

En outre, ces flux internes intercommunaux >100 déplacements représentent 15 800 déplacements sur un total de 27 100 soit près de 60 % du total des flux internes intercommunaux (sans le seuil de 100 déplacements). Cette convergence remarquable d'une grande majorité des flux est très propice à une massification des déplacements et à la mise en place de systèmes de transports alternatifs à la voiture individuelle : covoiturage, transport à la demande ou transport collectif.

Aucune commune du secteur de St-Trivier-de-Courtes au nord du territoire ne génère de flux supérieur 100 déplacements quotidiens. Cela provient sans doute de leur population moins importante et peut-être aussi de l'attractivité de pôles d'emplois extérieurs à la CA3B.

La voiture reste le moyen de transport quasi exclusif pour les déplacements intercommunaux au sein du territoire de la CA3B avec 96 % de part modale. Les 2 roues avec 2,5 % des déplacements occupent une place marginale ; de même que les transports en commun avec 1,5 % malgré le contexte très favorable à leur organisation explicité précédemment.

Malgré leurs courtes distances, les déplacements intracommunaux sont surtout effectués en voiture. Toutefois, dans l'agglomération burgienne, le réseau urbain de transports collectifs et les aménagements cyclables semblent favoriser l'émergence des modes alternatifs à la voiture.

Les flux domicile-travail **internes intracommunaux** concernent essentiellement des déplacements locaux de courte distance puisque leurs origine et destination sont toujours situées à l'intérieur d'une même commune.

Avec 62 % d'utilisateurs, la voiture reste le moyen de transport majoritaire pour ces déplacements intracommunaux. La marche occupe également une place importante avec 16,5 %. Les autres modes de transports sont peu utilisés par les actifs : 5 % de 2 roues et 4 % de transports en commun.

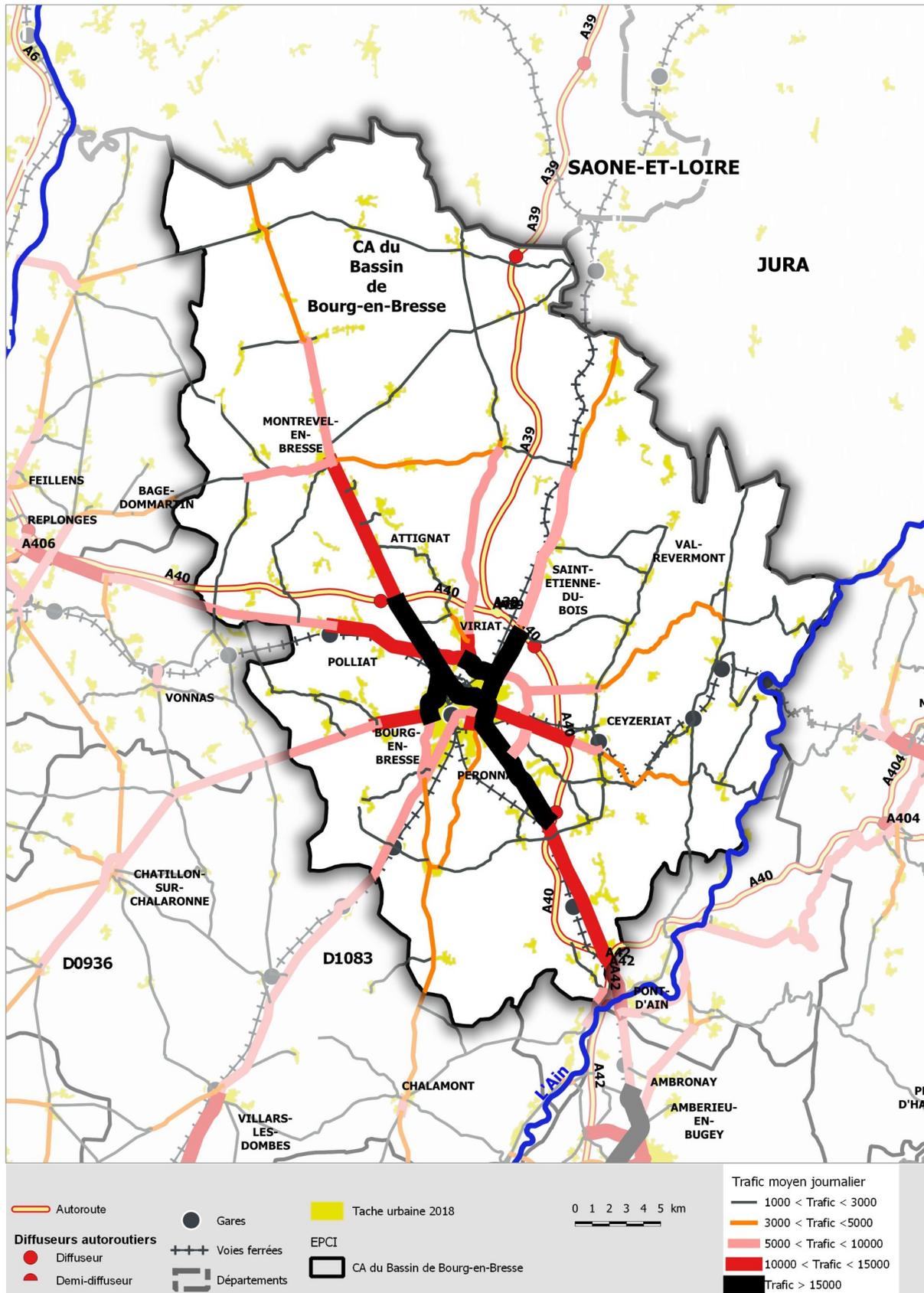
En ne considérant que les actifs qui doivent se déplacer pour aller travailler (en excluant les actifs qui habitent sur leur lieu de travail), les parts modales s'élèvent à :

- agglomération burgienne^(*) : voiture 68%; marche 19,5%; 2 roues 6,5%; TC 6%
- autres communes : voiture 77%; marche 17,5%; 2 roues 4,5%; TC 1%

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. Toutefois, dans l'agglomération burgienne, le réseau urbain de transports collectifs et le réseau d'aménagements cyclables semblent favoriser l'émergence des modes alternatifs à la voiture.

^(*)agglomération burgienne : Bourg-en-Bresse, Péronnas, Saint-Denis-les-Bourg et Viriat

Les trafics routiers





Le réseau routier est organisé en étoile avec des axes structurants convergeant vers le centre de l'agglomération burgienne.

Le réseau routier structurant du territoire de la CA3B est organisé en étoile et converge vers l'agglomération burgienne. Les trafics supportés par ces axes sont essentiellement internes au territoire. Ils sont alimentés par les secteurs ruraux traversés et vont croissant au fur et à mesure que l'on se rapproche de l'agglomération centre. La RD 975 illustre ce fonctionnement : le trafic passe de 3 300 au nord de St-Trivier-de-Courtes à 13 800 v/j au sud d'Attignat puis à 17 200 v/j au sud du diffuseur autoroutier de Bourg-nord à Attignat.

Situation peu commune pour une agglomération moyenne, le territoire est desservi par 3 diffuseurs autoroutiers sur l'A40, situés à une dizaine de kilomètres du centre de l'agglomération burgienne. Ces diffuseurs génèrent, sur les axes routiers, surtout des trafics d'échanges avec des territoires extérieurs.

Un système de triple rocades urbaines et périurbaines répartit les trafics autour de l'agglomération burgienne. Pourtant les saturations routières aux heures de pointe n'ont pas disparu.

En périphérie et au sein de l'agglomération burgienne, trois rocades (et même quatre en incluant l'A40) contournent les zones urbanisées et répartissent les trafics entre les différents axes routiers pénétrants. Malgré cette organisation radio-concentrique, le réseau routier est toujours le siège de nombreuses saturations aux heures de pointe.

La réalisation récente de la rocade périurbaine a soulagé un peu les axes internes de l'agglomération. Mais elle a en revanche contribué à renforcer les phénomènes d'étalement urbain et de ségrégation spatiale entre habitat et activités qui génèrent le trafic routier :

- attractivité de l'habitat dans les zones rurales et périurbaines facilement accessibles en voiture
- concentration de l'emploi dans l'agglomération burgienne et à proximité des jonctions entre rocade périurbaine, axes radiaux et diffuseurs autoroutiers

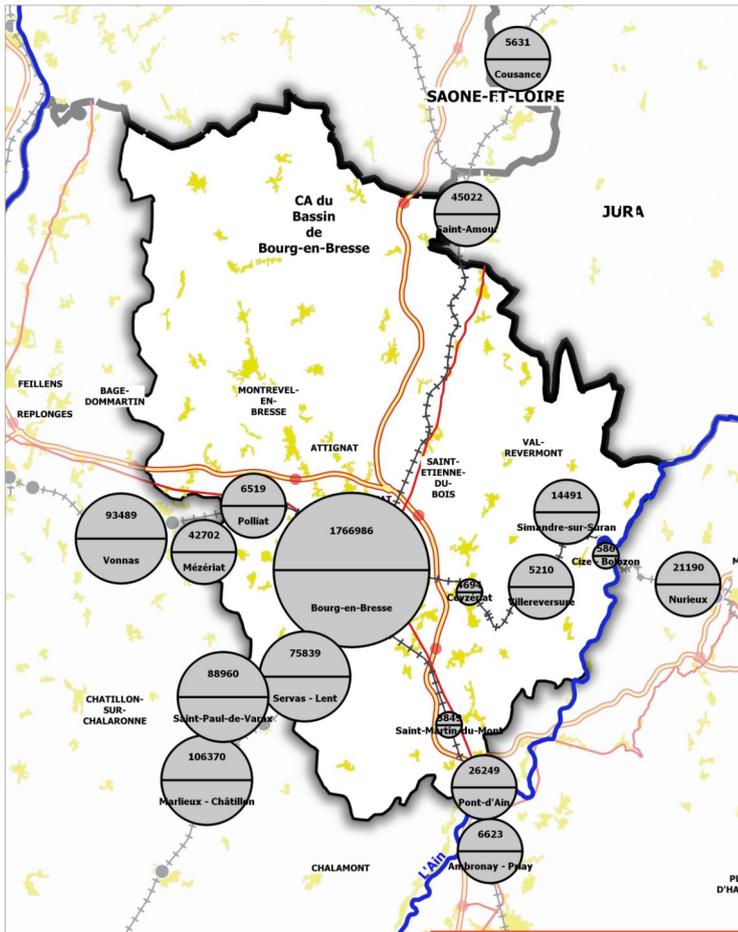
Aujourd'hui, le trafic s'élève en moyenne, sur la rocade périurbaine, à 17 300 v/j dont 2 100 pl/j au droit du centre commercial Cap Émeraude et 20 200 v/j dont 2 000 pl/j sur la rocade ouest au niveau de la zone d'activités de la Chambière.

Des trafics poids-lourds importants sur certains axes routiers et des liaisons difficiles vers l'Est pour traverser le massif du Revermont.

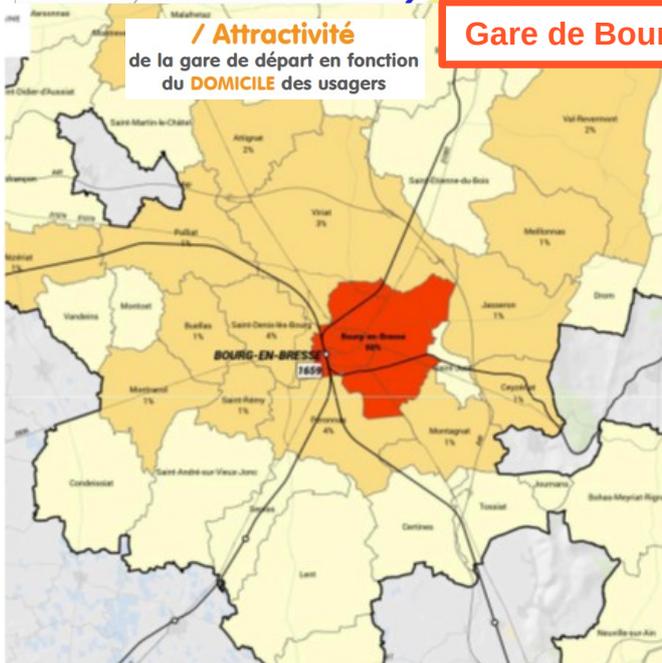
Notons les trafics poids-lourds relativement élevés sur certains axes convergents, notamment les RD 1083 sud (870 pl/j à Servas) et 1083 nord (1 100 pl/j à St-Etienne-du-Bois). Il semble qu'une part non négligeable des poids lourds préfèrent emprunter le réseau routier ordinaire plutôt que les autoroutes parallèles.

Enfin, à l'Est du territoire, les liaisons vers le territoire voisin du Haut-Bugey s'effectuent au travers du massif du Revermont par des voies routières sinueuses aux caractéristiques de montagne (RD 936 via Jasseron et 979 via Ceyzériat). L'autoroute A40 reste le moyen le plus aisé de traverser ce massif notamment pour les poids lourds.

La fréquentation des gares ferroviaires

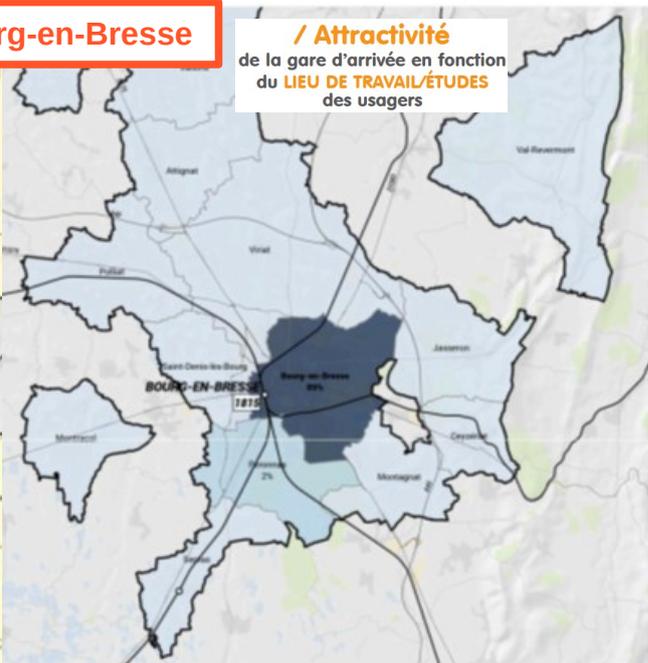


Nombre annuel de voyageurs par gare



/ Attractivité
de la gare de départ en fonction
du **DOMICILE** des usagers

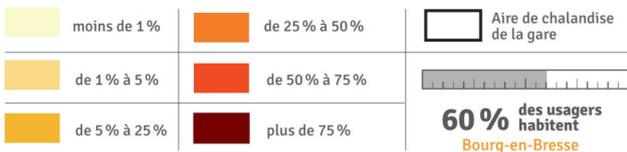
Gare de Bourg-en-Bresse



/ Attractivité
de la gare d'arrivée en fonction
du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES**
des usagers

Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence





La gare de Bourg-en-Bresse est le point d'entrée ferroviaire principal sur le territoire de la CA3B et du département. Elle est surtout fréquentée par les scolaires des lycées de l'agglomération burgienne et très peu par les actifs.

Avec près de 1,8 M de voyageurs par an, la gare de Bourg-en-Bresse est de loin la plus fréquentée du territoire de la CA3B et du département.

A une échelle plus large, cette gare constitue une porte d'entrée sur le territoire aindinois grâce aux liaisons intercités et TGV. Elle attire de nombreux usagers voyageant en direction de pôles de niveau supérieur : Paris, Genève, Strasbourg, ...

La fréquentation de la gare de Bourg comprend aussi beaucoup d'usagers quotidiens, notamment des scolaires des lycées de Bourg-en-Bresse. En revanche, les actifs travaillant dans l'agglomération burgienne et résidant à l'extérieur sont relativement peu nombreux à utiliser les TER pour se déplacer. Les gares du territoire de la CA3B sont d'ailleurs très peu fréquentées lorsqu'elles ne sont pas fermées comme sur la ligne Bourg - Lons-le-Saunier. Les raisons de cette faible fréquentation des gares rurales peuvent être multiples : facilités d'accès et de stationnement en voiture dans l'agglomération burgienne - faibles fréquences de dessertes comme sur la ligne Bourg-Oyonnax - ... ?

Les migrations domicile-travail en direction de l'agglomération lyonnaise génèrent toutefois une fréquentation importante sur la ligne Bourg-Lyon.

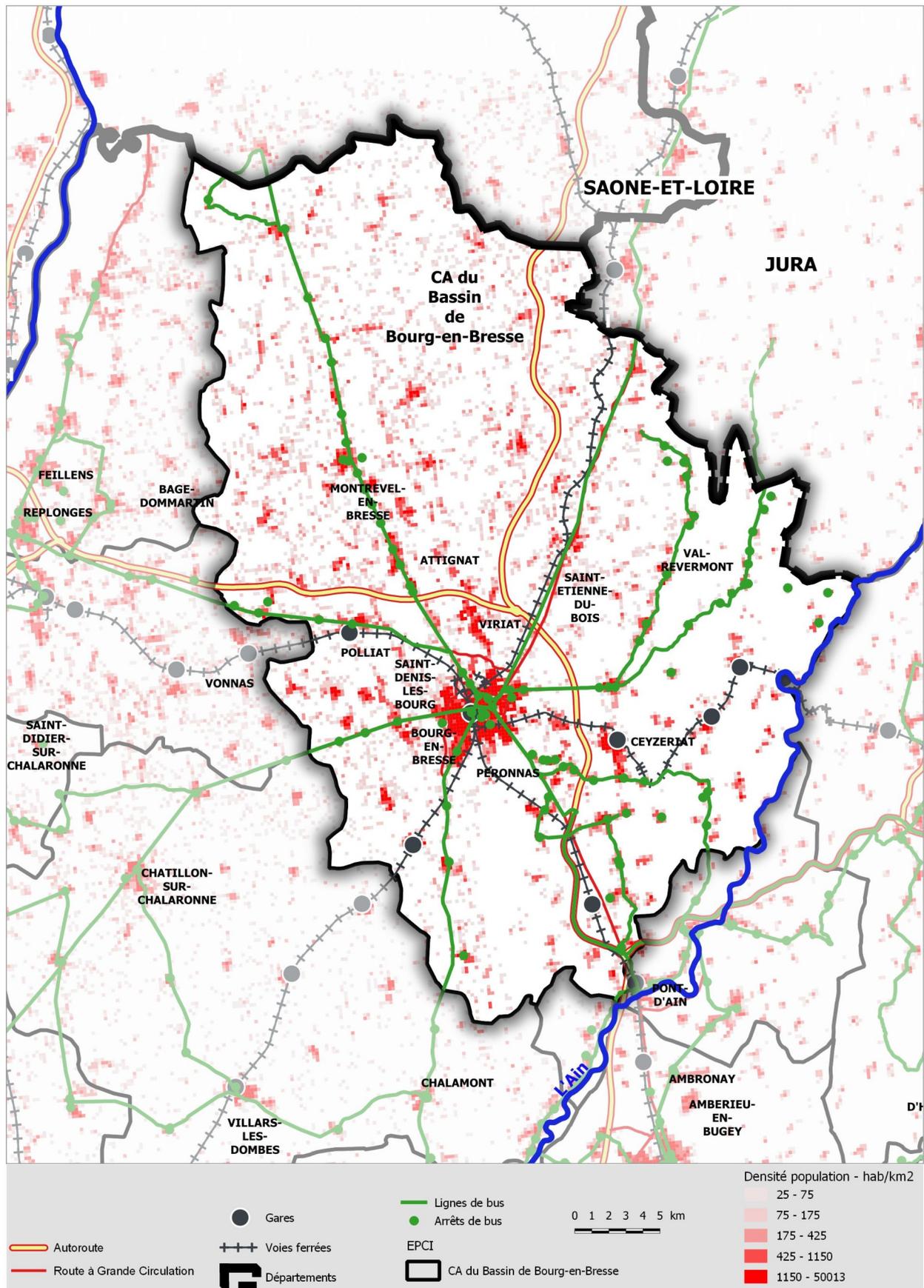
Les usagers de la ligne Bourg-Lyon font toutefois exception à ce constat : un nombre important d'actifs utilisent quotidiennement cet axe pour se rendre à leur travail dans la métropole lyonnaise ou en sens inverse dans l'agglomération burgienne. Cette pratique modale est sans doute encouragée par la forte fréquence des liaisons quotidiennes (24 trains + 2 cars dans chaque sens) ainsi que par des temps de trajets attractifs par rapport à la voiture : 1h00 en train entre Bourg et Lyon et 45mn pour les liaisons directes. La fréquentation relativement élevée (plus de 75 000 voyageurs par an) de la petite gare de Servas-Lent s'explique sans doute en partie par ces migrations quotidiennes depuis/vers la métropole lyonnaise.

Malgré un réseau de lignes ferroviaires et routières convergeant vers la gare de Bourg-en-Bresse, la voiture reste le mode de rabattement le plus utilisé vers cette gare.

Seulement 60 % des usagers au départ de la gare de Bourg ont leur domicile dans la ville même de Bourg-en-Bresse. Pour le reste, soit 40 %, ils proviennent des autres communes de l'agglomération burgienne ainsi que d'une aire d'attraction très étendue notamment au nord de Bourg. Les rabattements vers la gare s'effectuent pour moitié en voiture et peu par les transports collectifs (seulement 11 %). En sens inverse, l'aire d'attraction de la gare est plus réduite : près de 90 % des usagers ont une destination de travail ou d'études dans la ville même de Bourg-en-Bresse.

Ces observations mettent en évidence une faible intermodalité entre modes de transports collectifs : pour aller prendre un train à la gare de Bourg, on utilise la voiture ou la marche mais très peu le bus, le car ou un autre train malgré un réseau de lignes ferroviaires et routières convergeant vers cette gare.

Implantation des lignes de transports en commun





L'ensemble des communes du territoire bénéficie d'une desserte en transports collectifs grâce à un réseau dense de services, notamment de transport à la demande en direction des pôles principaux.

La CA3B exerce sur son territoire la compétence mobilité en organisant plusieurs services dont :

- un réseau urbain de 7 lignes de bus assurant une desserte fine des quatre communes urbaines de Bourg-en-Bresse, Saint-Denis-lès-Bourg, Viriat et Péronnas
- 2 lignes routières : lignes 115 entre Verjon et Bourg-en-Bresse et 150 entre Romenay et Bourg-en-Bresse
- un réseau de lignes de transport à la demande desservant toutes les communes de l'espace rural.
- des services plus spécifiques : transport de personnes à mobilité réduite, desserte de la gare de Bourg tôt le matin et tard le soir, location de vélos en libre service, ...

Ce dispositif est complété par des lignes routières régionales qui circulent sur les axes rayonnant autour de l'agglomération burgienne en complémentarité avec les dessertes ferroviaires convergeant aussi vers le chef-lieu départemental.

Toutes ces lignes routières convergent vers le cœur de l'agglomération burgienne où elles desservent pour la plupart la gare de Bourg-en-Bresse ainsi que le Carré Amiot en centre-ville.

Mais la pratique de l'intermodalité entre réseaux ferroviaire et routiers reste limitée en gare de Bourg-en-Bresse.

La densité des réseaux de desserte en transports collectifs permet d'offrir dans chaque commune au moins une solution de mobilité pour des trajets quotidiens en direction des principaux pôles d'emplois, de commerces et de services du territoire. Toutes les communes bénéficient de liaisons quotidiennes en direction de Bourg-en-Bresse.

Toutefois, malgré cette densité de réseaux et la desserte systématique de la gare de Bourg-en-Bresse, la pratique de la multimodalité reste limitée notamment pour les déplacements domicile-travail. La voiture demeure plus attractive que les transports collectifs pour les rabattements vers la gare. En outre, Il n'existe aucune liaison périphérique possible entre territoires ruraux sans passer par le centre de l'agglomération burgienne.

Enfin, les horaires de la plupart des lignes régulières, notamment régionales, sont peu attractifs aux heures de pointe pour les déplacements domicile-travail en direction du pôle d'emplois de l'agglomération burgienne.



Gare routière du Carré Amiot à Bourg



Car interurbain à la gare routière du Carré Amiot

Les principaux enjeux mobilité du territoire

L'analyse des divers indicateurs de la mobilité sur le territoire de la communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse fait ressortir 3 niveaux d'enjeux majeurs :

- Comment améliorer la pratique de l'intermodalité entre transports collectifs au niveau de la gare de Bourg-en-Bresse ?
- Comment rendre plus attractifs les services de transports collectifs offerts notamment pour les déplacements domicile-travail en direction du pôle burgien ?
- Comment traiter les demandes de mobilités alternatives à la voiture entre communes rurales ?



Directeur de la publication :
Sébastien Vienot, directeur départemental des Territoires de l'Ain
par intérim
Rédaction :
DDT de l'Ain – Service Connaissances, Études et Prospective
Date de publication : octobre 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