



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ (PdMS)

Diagnostic

Définition des enjeux et des
orientations

Sommaire

Contexte de l'étude

- Contexte territorial et réglementaire
- Objectifs et méthodologie de l'étude PDMS

Page 3

Présentation de la 3CM

- Portrait sociodémographique
- Principaux pôles générateurs de flux
- Les projets

Page 13

Les mobilités sur le territoire de la 3CM

- Maillage routier
- Réseau ferroviaire
- Intermodalité
- Transports collectifs
- Aménagements cyclables
- Covoiturage
- Mobilité électrique
- Démobilité
- Mobilité solidaire
- Transport de marchandises

Page 31

Compte rendu d'enquête auprès de la population

- Micro-trottoir et enquête en ligne

Page 69

Synthèse des enjeux et définition des orientations

Page 88

CONTEXTE DE L'ÉTUDE

- Contexte territorial et réglementaire
- Objectifs du plan de mobilité simplifié
- Méthodologie de l'étude

Contexte territorial et réglementaire

La 3CM

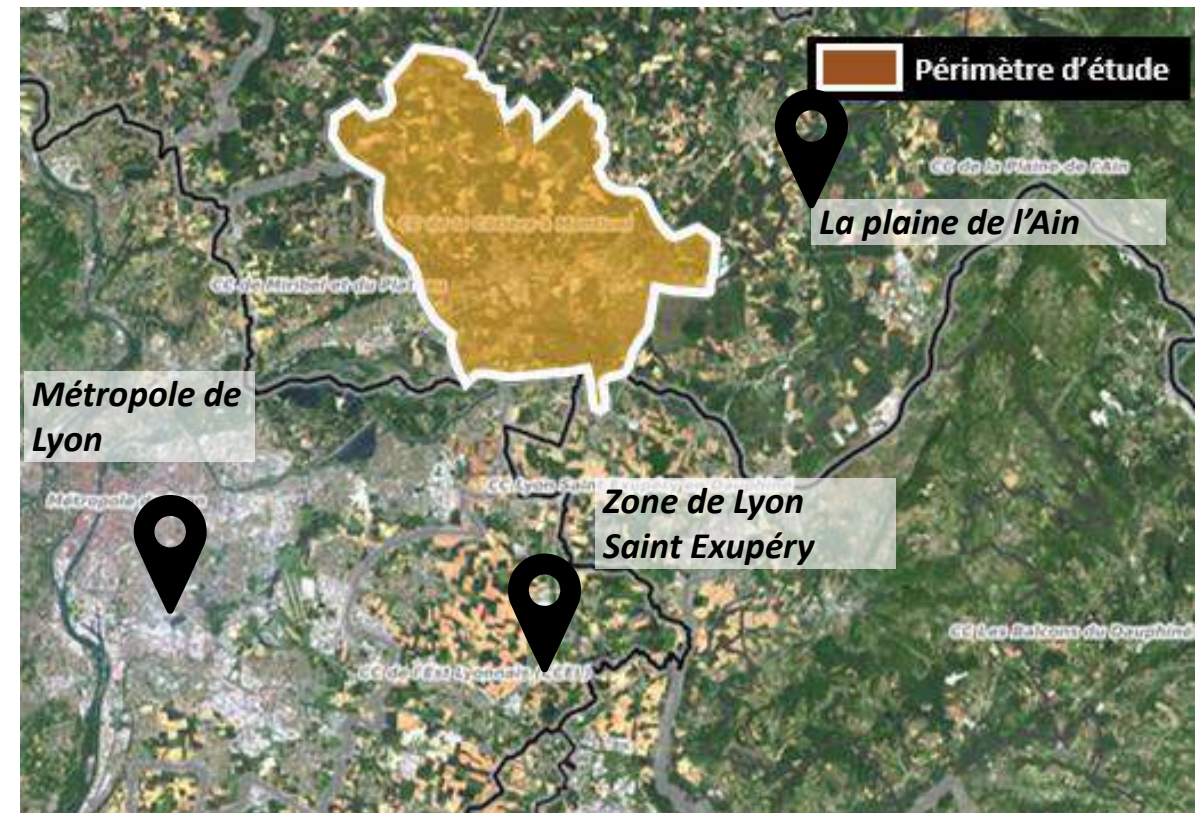
La communauté de communes de la Côtière à Montluel (3CM) est située dans le département de l'Ain et regroupe 9 communes. Située sur l'axe Lyon Genève, au croisement de l'A42 et de l'A432 elle compte près de 25 000 habitants.

La polarité exercée par la métropole lyonnaise implique des flux importants entre ces deux territoires. Sa localisation lui permet également de bénéficier de la proximité de l'Aéroport Lyon Saint Exupéry à 20 km. Située sur le tracé de la ligne TER Chambéry Lyon, 2 gares desservent son territoire, et permettent de rejoindre notamment le réseau TCL. Le réseau de transport sur la communauté de communes est composé à la fois de lignes régionales (cars de l'Ain) et d'un service de transport à la demande.

Dynamique, le territoire est aujourd'hui en croissance, tant démographique qu'économique, et attire une population plutôt jeune (30/44 ans). Le taux de motorisation atteignant près de 80 % de l'ensemble de la population.

Aujourd'hui, (données 2018) la part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail est de 76,4% pour la voiture et de 10,4 % pour les transports en commun. Les modes actifs représentent une faible part 5 % ce qui témoigne d'un levier d'action important, et de la nécessité d'entreprendre des actions concrètes pour favoriser les déplacements alternatifs à la voiture.

La réalisation d'un plan de mobilité simplifié doit ainsi s'inscrire dans une démarche concertée pour permettre de définir et prioriser les actions, ainsi que les projets engagés par la 3CM, afin de favoriser le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle.



- 1 Balan
- 2 Béligneux
- 3 Bressolles
- 4 Dagneux
- 5 La Boisse
- 6 Montluel
- 7 Nievroz
- 8 Pizay
- 9 Ste-Croix

Un **territoire dynamique** avec près de **25 000 habitants** sous l'influence de **l'aire métropolitaine lyonnaise** et tributaire d'un **usage fort de la voiture**.

Contexte territorial et réglementaire

La loi d'Orientation des Mobilité (LOM) :

- Fin des ventes de voitures à énergies fossiles d'ici **2040**
- Objectif de **neutralité carbone en 2050**
- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien, notamment le **ferroviaire**
- Mise en place de **Zones à Faibles Emissions**, la **métropole de Lyon** est concernée
- Engager la transition vers une **mobilité plus propre**
- Faciliter et encourager le déploiement de **nouvelles solutions** pour permettre à tous de se déplacer
- Mise en place du **forfait mobilités durables** avec une prise en charge jusqu'à 600 €/an pour le secteur privé.

Le plan vélo :

- Tripler la part modale nationale du vélo pour passer de **3 à 9% en 2024**
- Développer les stationnements sécurisés dans les gares et pôles d'échanges

- Programme AVELO de l'ADEME dont l'appel à candidatures **AVELO 2** a été lancé début 2022

Loi de transition énergétique pour la croissance verte :

- Objectifs de déploiement pour 2023 et 2028 de :
 - points de recharge électrique ;
 - de ravitaillement en gaz (GNV, bioGNV et GNL marin) ;
 - de ravitaillement en hydrogène.
- 7 millions de points de charge publics et privés d'ici 2030.

Le plan de prévention de l'Atmosphère de Lyon :

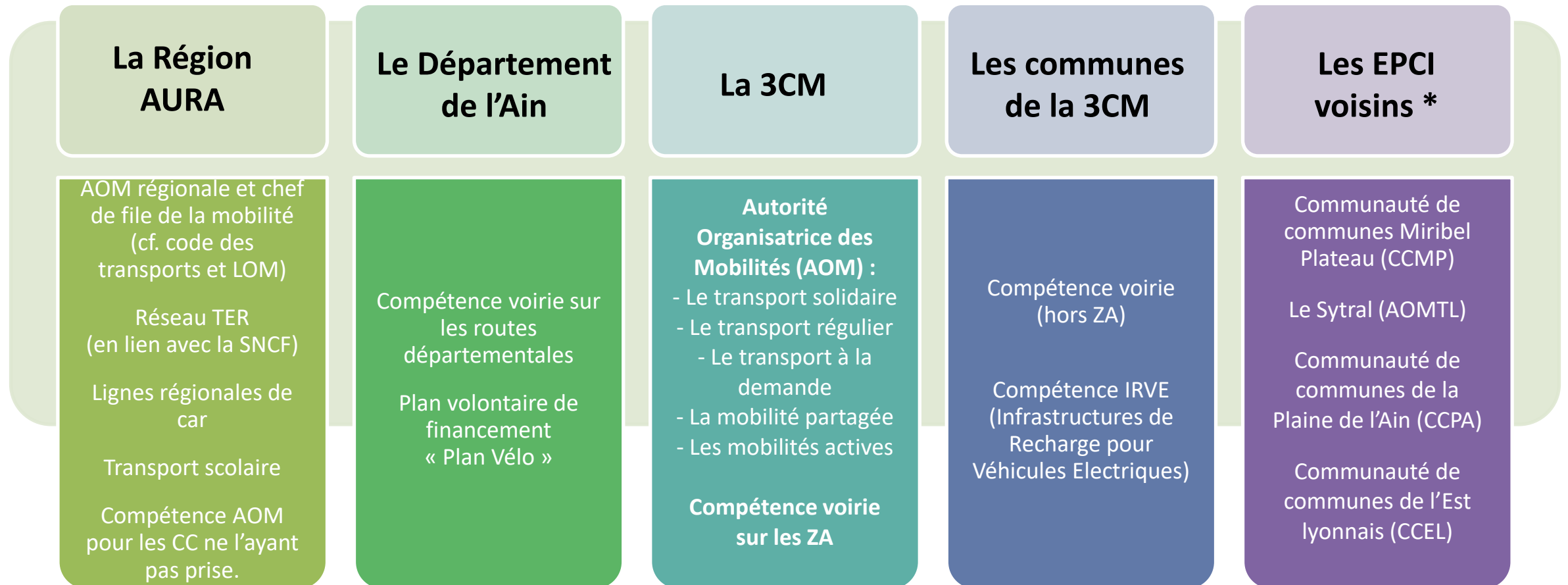
- Limiter l'accès des véhicules les plus polluants aux zones denses
- Le futur PPA3 (2022-2027) inclut **l'ensemble des communes de la 3CM.**

Sources : [écologie.gouv](https://www.ecologie.gouv.fr/)
<https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/>

Contexte territorial et réglementaire

Gouvernance : les compétences liées à la mobilité

La mobilité sur la 3CM fait intervenir différentes compétences, en interaction avec de nombreux acteurs institutionnels :



* **La compétence d'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM)** est portée par la 3CM sur son territoire. Sur les territoires voisins, il y a plusieurs cas de figure :

- La CCMP est également AOM.
- Le SYTRAL, devenu AOMTL au 1^{er} janvier 2022, est AOM sur 278 communes du département du Rhône dont l'ensemble de la Métropole de Lyon.
- La CCEL est AOM sur une partie des compétences mais pas sur les TC, gérés par le SYTRAL.

- La CCPA n'a pas pris la compétence AOM, qui reste portée par la Région.

On peut noter aussi la présence d'acteurs ayant un rôle transversal important dans les réflexions sur la mobilité :

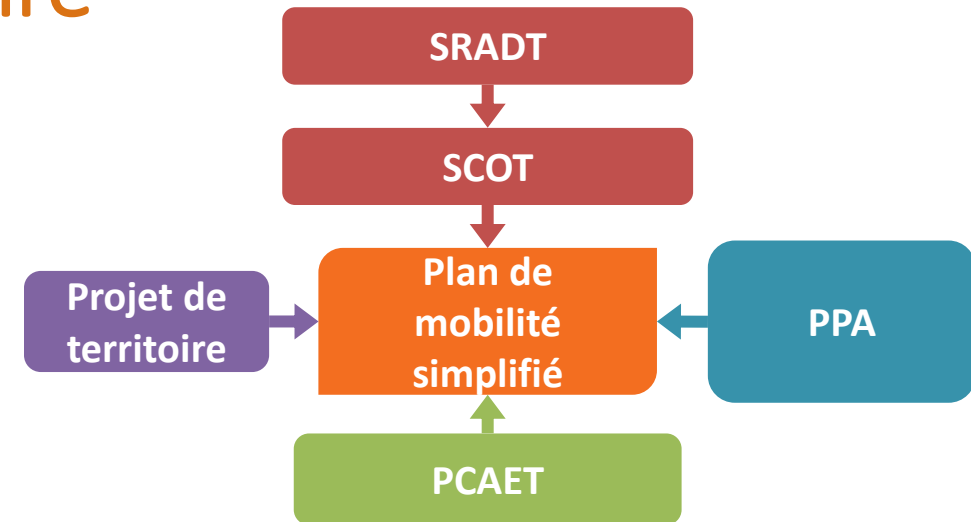
- L'agence d'Urbanisme de Lyon,
- Le Syndicat Mixte des Transports de l'Aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML)

Contexte territorial et réglementaire

Les documents-cadres et leurs objectifs mobilité :

Le plan de mobilité simplifié de la 3CM doit rechercher une cohérence avec les autres documents de planification du territoire, afin d'identifier des champs d'actions communs et créer une synergie entre la mobilité et les autres aspects du développement du territoire.

Voici ci-dessous les principaux documents-cadres et leurs objectifs en lien avec la mobilité.



Projet de territoire de la 3CM (2021)

1. Réaliser un schéma directeur de la mobilité
2. Développement des modes doux
3. Optimisation de la voiture individuelle
4. Développement des transports en commun avec la Région Auvergne Rhône-Alpes

Plan Climat Air Energie Territorial de la 3CM (PCAET 2020 - 2025)

- Atténuer les émissions de gaz à effet de serre
- Améliorer la qualité de l'air
- Réduire la consommation énergétique
- Répondre aux enjeux sociétaux

Schéma de cohérence territorial (SCoT BUCOPA, 2017)

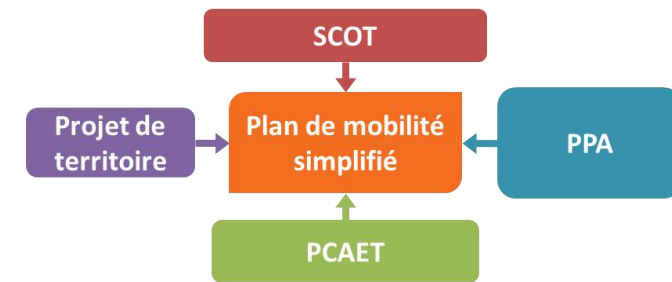
1. Réaffirmer le rôle clé des infrastructures dans le projet de développement
2. Hiérarchiser les gares
3. Renforcer le rôle des gares du BUCOPA
4. Promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture
5. Structurer le territoire en espaces de vie optimisant les mobilités à leur échelle
6. Étendre le réseau d'infrastructures numériques

ACTIONS MOBILITES

11. Aménager les liaisons modes actifs sécurisées
12. Plan de déplacements inter-entreprises
13. Offrir des services publics de proximité
14. Limiter les déplacements domicile/travail
15. Exemplarité des collectivités
16. Encourager la pratique du vélo
17. Se déplacer autrement au travail
18. Adapter l'offre aux besoins des habitants et des salariés
19. Renforcer l'offre ferroviaire
20. Favoriser la mobilité partagée
21. Favoriser les nouvelles motorisations « bas carbone »
22. Encourager les entreprises dans le passage aux nouvelles motorisations
23. Informer et sensibiliser le grand public sur les nouvelles pratiques de la mobilité
24. Informer et sensibiliser les entreprises sur les nouvelles pratiques de la mobilité

Contexte territorial et réglementaire

Les documents-cadres et leurs objectifs mobilité :

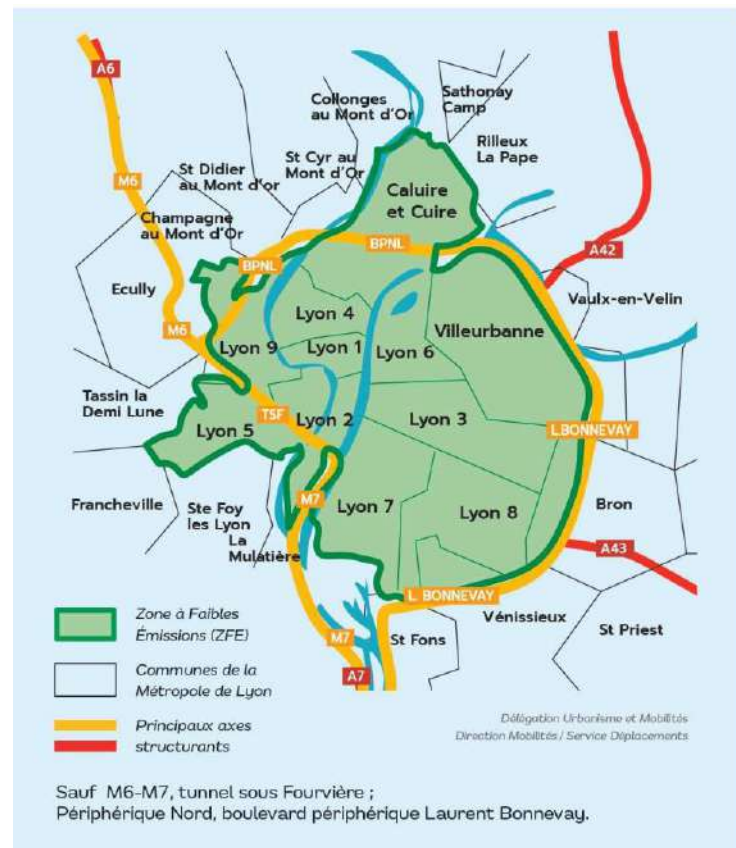


Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise (PPA, 2022)

Les 7 défis du PPA sur l'axe Mobilité / Urbanisme:

1. Poursuivre et amplifier les mesures visant à diminuer la circulation routière
2. **Limiter l'accès des véhicules les plus polluants aux zones denses**
3. Encourager le verdissement des flottes de véhicules routiers
4. Diminuer le trafic routier et limiter la congestion sur certaines sections routières
5. Diminuer les émissions des modes aérien et fluvial
6. Planifier la ville des courtes distances
7. Prévoir un traitement spécifique des secteurs et des établissements recevant du public (ERP) sensibles soumis à une qualité de l'air dégradée

Le périmètre du PPA inclut 3 communes de la 3CM : La Boisse, Montluel et Dagneux.
Le futur PPA3 (2022-2027) inclut l'ensemble des communes de la 3CM.



Périmètre actuel de la ZFE

ZFEm : la zone à faible émission

Le périmètre géographique actuel :

Caluire, la quasi-totalité des arrondissements de Lyon et les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonneval.

Le projet d'extension géographique :

La Métropole étudie aujourd'hui l'extension géographique de la ZFEm aux communes de la 1ère couronne de l'agglomération ainsi qu'au périphérique et à l'axe M6-M7. Plusieurs scénarios avec des mesures dérogatoires et d'accompagnement sont à l'étude. Une large concertation citoyenne a été ouverte entre septembre 2021 et février 2022.

Sont interdits de circuler et stationner dans ce périmètre :

- Depuis le 1er janvier 2020 : les véhicules destinés au transport des marchandises (PL et VUL) ayant des vignettes Crit'Air 3, 4, 5 et non classés
- Depuis le 1er janvier 2021, les véhicules légers classés 5 ou non classés
- Extension progressive aux classes 4, 3, 2 d'ici 2026.

Quels impacts pour les habitants de la 3CM ?

Pour les déplacements vers la 1ère couronne de la Métropole de Lyon, les usagers auront le choix de s'équiper en véhicule à faible émission ou faire un report modal vers un mode alternatif à la voiture.

Quels défis pour la 3CM ?

- Être intégrée à la concertation, à l'évaluation des impacts (nœud des Iles?), aux mesures d'accompagnement, à la communication.
- Optimiser les offres alternatives à la voiture
- Accompagner au renouvellement du parc
- Garantir l'équité sociale
- En tant qu'EPCI faisant partie d'un périmètre de PPA, la 3CM a l'obligation de réaliser une étude d'opportunité pour la mise en place d'une ZFEm sur son territoire.

Contexte territorial et réglementaire

Le SCoT BUCOPA

Il couvre 4 communautés de communes soit près de 145 000 habitants. Ce document d'orientation décrit le territoire et son évolution. Au travers du SCoT les acteurs du territoire définissent une politique publique à suivre, c'est-à-dire des grandes orientations qui seront traduits à une échelle plus locale au travers des PLU. La stratégie générale d'aménagement du territoire du BUCOPA part du constat qu'il s'agit d'un territoire en forte croissance (dynamique interne du territoire grâce à son fort potentiel industriel et dynamique externe dû à l'attraction des Métropoles de Lyon et de Genève). **Montluel est aujourd'hui considéré comme une polarité urbaine secondaire à l'échelle du territoire du SCoT**. Le couloir de flux de l'**A42 et la ligne ferroviaire historique « Lyon-Ambérieu »** sont la **colonne vertébrale** du développement du territoire. C'est à partir de ces réseaux que se concentrent la dynamique de territoire. Les principales orientations mobilités à suivre sont les suivantes à l'échelle du SCoT :

- **Renforcer et garantir les infrastructures de transport et de mobilité** (route et autoroute) : garantir et faciliter l'accès à l'autoroute (favoriser les parkings de covoiturage, créer un échangeur, créer des innovations sur la tarification de l'autoroute)
- **Pérenniser et optimiser la ligne Lyon/Ambérieu**
- **Hiérarchiser et différencier le rôle des gares** – Créer des pôles urbains avec des quartiers gares multifonctionnels
- **Favoriser le report modal**

Plan d'Actions Intermodalité du SMT-AML – 2019/2021

Le SMT-AML, le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, a pour objectif de rendre les déplacements intermodaux plus faciles et attractifs. Il est composé d'AOM, dont la Région AURA, le Sytral, la Métropole de Saint-Etienne... La 3CM est adhérente au Syndicat.

Les modes de transport principaux des usagers jusqu'aux gares de Montluel et La Valbonne sont la voiture et les modes actifs.

Les usagers de la Gare de Montluel proviennent à 37% de la commune, puis de Dagneux et La Boisse.

Les usagers de la Gare descendant à Montluel travaillent principalement dans la commune ou à La Boisse.

Les actions préconisées par le SMT-AML sont les suivantes à l'échelle de la 3CM :

- **Améliorer la coordination des offres de transport** du bassin Dombes-Côtière - Plaine de l'Ain ;
- **Développer les alternatives à l'autosolisme** ;
- **Mise en place de transport à la demande** entre la gare de Montluel et les zones d'activité -> Finalisé.

Contexte territorial et réglementaire

Un projet de territoire (2021) qui reprend :

6 axes pour répondre aux défis de la 3CM dont un axe mobilité avec 9 actions :

- **Réaliser un schéma directeur de la mobilité ;**
- **Mise à jour du schéma modes doux ;**
- Déploiement des infrastructures et services modes doux ;
- Faciliter l'acquisition de vélos à assistance électrique (VAE) ;
- Favoriser le déploiement de nouveaux systèmes de mobilité ;
- Renforcer l'offre de stationnement ;
- Accompagnement des personnes qui ne peuvent accéder à la voiture individuelle ;
- Amélioration de l'offre TER ;
- Déploiement de l'offre en transport en commun.

Objectifs et méthodologie de l'étude PdMS

Le PDMS, une démarche volontaire

La 3CM à travers son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), souhaite agir efficacement à l'échelle de son territoire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, favoriser les énergies renouvelables, améliorer la qualité de l'air et son cadre de vie.

La mobilité, est un des vecteurs sur lesquels la 3CM, Autorité Organisatrice de la Mobilité, souhaite agir et notamment par le déploiement et l'expérimentation de nouvelles solutions de mobilité alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture sur son territoire.

Pour ce faire, la 3CM a choisi une démarche volontaire de réalisation d'un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS), qui doit permettre :

- de définir et de prioriser les actions à engager par la 3CM pour favoriser le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle sans pour autant condamner l'usage de la voiture qui reste pour beaucoup indispensable,
- d'apporter de la cohérence et une meilleure coordination de l'offre mobilité existante et à mettre en place,
- de proposer des solutions de mobilité supportables d'un point de vue environnemental, financier et social,
- de prioriser et de phaser le déploiement de l'offre en fonction de la volonté politique et de la capacité budgétaire de la 3CM.

Thématiques

Le PDMS agira sur l'ensemble des thématiques de déplacement:

- Réseau routier
- Réseau ferroviaire
- Transports collectifs
- Aménagements cyclables
- Cheminements piétons
- Covoiturage
- Mobilité électrique
- Démobilité
- Mobilité solidaire
- Transport de marchandises

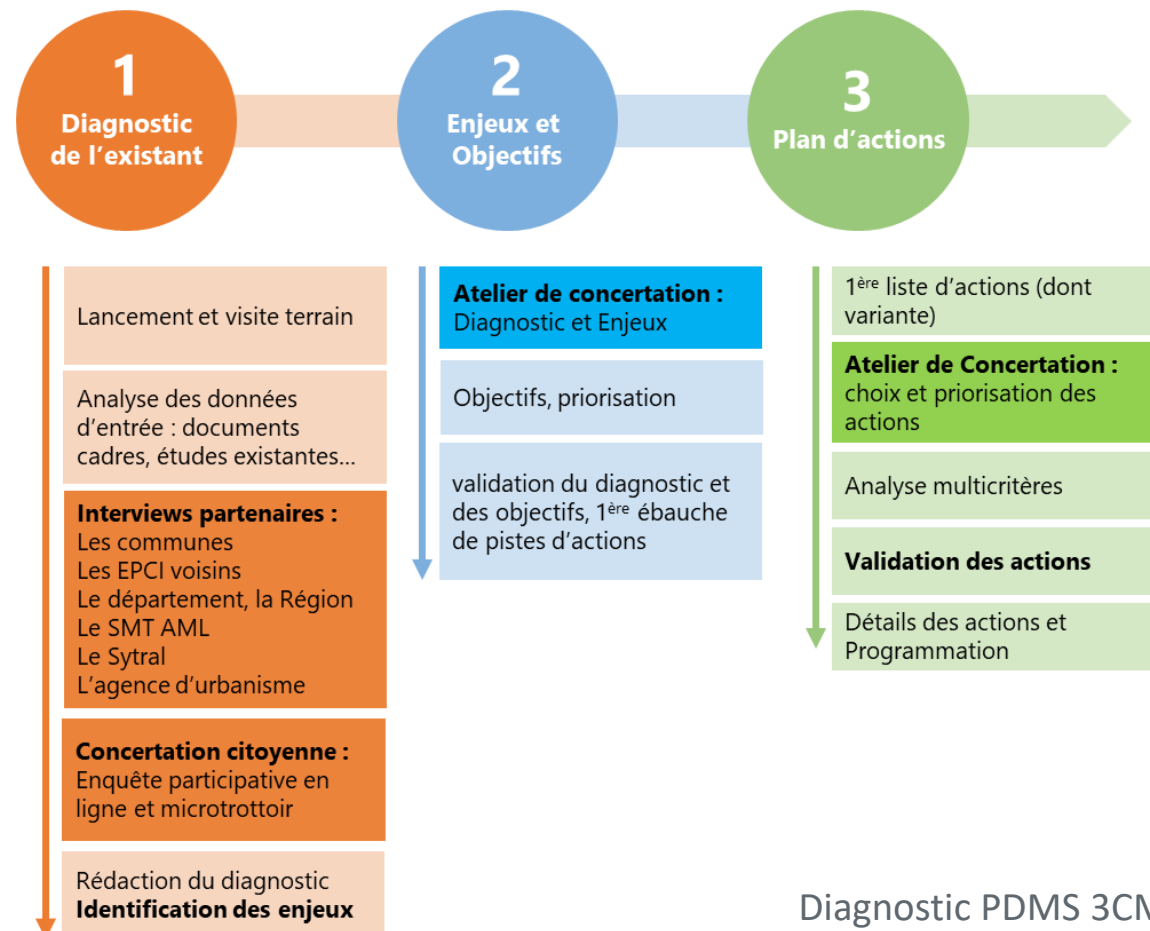
Concertation

Le PDMS doit intégrer une procédure de concertation et une consultation du comité partenaires.

Le PDMS fera également l'objet d'une consultation sur 3 mois auprès des partenaires suivants pour avis obligatoire : les conseils municipaux, le conseil départemental, le conseil régional et les AOM limitrophes. Pourront également émettre un avis suivant demande : la chambre consulaire, associations de PMR, associations agréées de protection de l'environnement, autorités chargées des infrastructures de charge de véhicules électriques, gaz ou hydrogène.

L'étude comprend également une enquête auprès des citoyens en phase 1, plusieurs ateliers de concertation avec les entreprises (phase 2 et 3), les citoyens (phase 3) et les partenaires de la 3CM (phase 1 et 3).

Méthodologie



Objectifs et méthodologie de l'étude PdMS

Modalités de consultation de la population et acteurs clés en phase diagnostic

Au stade du diagnostic, plusieurs formes de concertation ont été mises en œuvre pour alimenter la réflexion :

Une enquête auprès de la population

pour recueillir l'avis des usagers sur la mobilité au sein de la 3CM et sa connexion auprès des autres territoires, et identifier leurs besoins :

- Un micro-trottoir dans l'espace public et auprès de plusieurs grandes entreprises,
- Une enquête en ligne.

Des entretiens avec les communes de la 3CM

(services techniques et/ou élus), réparties en 3 sous-groupes géographiques, pour comprendre le fonctionnement actuel de la mobilité sur leur territoire, identifier les potentielles difficultés et les secteurs à enjeux, et recueillir les besoins, attentes en matière de mobilité et les projets en cours :

- Montluel, Dagneux, La Boisse
- Pizay, Bressolles, Ste-Croix
- Béligneux, Balan, Niévroz

Des entretiens auprès de différents partenaires de la 3CM

pour appréhender la mobilité de leur territoire, les connexions indispensables avec la 3CM, la gouvernance entre les acteurs et les projets de mobilité et études en cours :

- Les EPCI voisins : CCMP, CCPA , CCEL
- Le département de l'Ain
- La région AURA
- Le Scot BUCOPA
- Le Sytral
- Le SMT-AML
- L'agence d'urbanisme de Lyon
- Les Transports Philibert

Des ateliers de concertation sont prévus également pour les phases 2 « enjeux et objectifs » et 3 « plan d'actions ».

PRÉSENTATION DE LA 3CM

- Portrait sociodémographique
- Principaux pôles générateurs de flux
- Les projets

Portrait sociodémographique

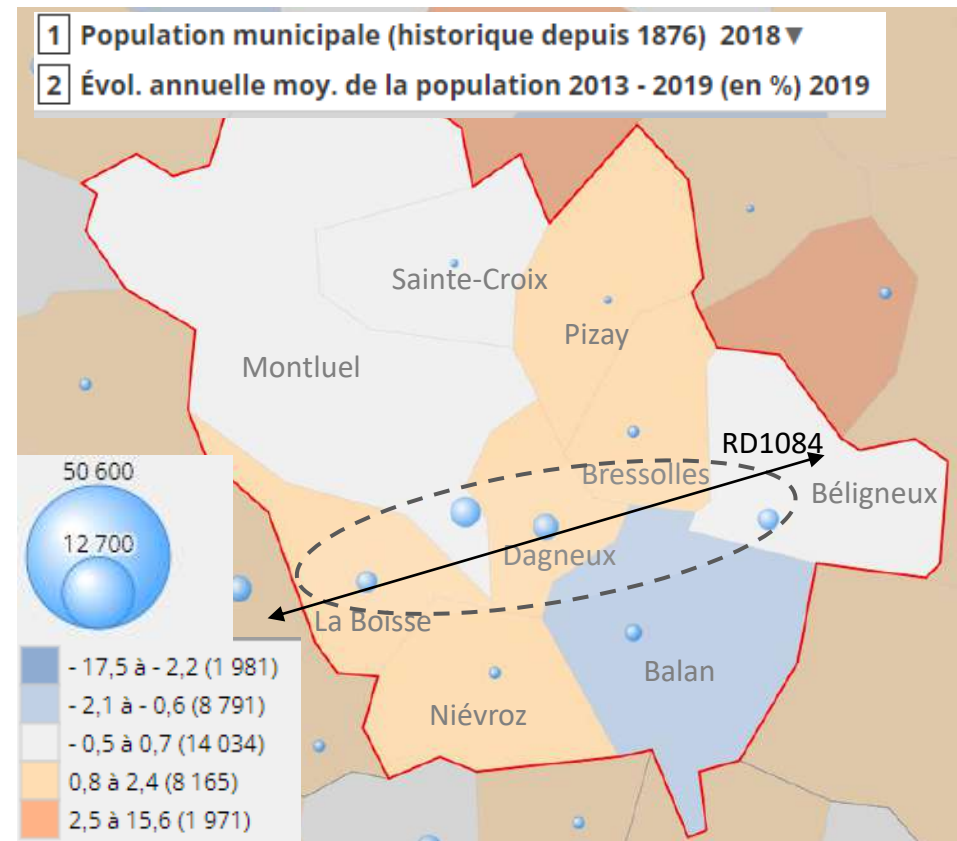
Nous dressons ici un portrait succinct de la population de la 3CM, à travers l'analyse de quelques indicateurs sociodémographiques de l'INSEE qui influent sur les besoins et pratiques de mobilité (âge, activité, taille des ménages, taux de motorisation, concentration d'emploi...).

Nous exploitons également des analyses réalisées par l'Agence d'Urbanisme de Lyon.

Une population en augmentation

- La population sur le territoire de la 3CM est de **24 747 habitants** (2018). Elle est en partie concentrée sur la partie centrale du territoire de part et d'autre de la RD1084.
- Le territoire a connu une forte progression démographique depuis les années 60 (dé-densification des villes-centres et boom pavillonnaire), qui s'est atténuée depuis pour atteindre **+0,55% par an entre 2013 et 2018**. Cette croissance est portée par le solde naturel.
- L'évolution de la population sur ces dernières années est disparate selon les communes. Balan a une population qui diminue tandis que Niévroz, La Boisse, Dagneux, Bressolles et Pizay ont des populations qui s'accroissent.
- Les projections Omphale de l'agence d'Urbanisme de Lyon donnent des perspectives de croissance de 0,8%/an à l'échelle du SCOT BUCOPA (de même ordre de grandeur que les 10 dernières années sur la 3CM), ce qui représenterait environ **+4700 habitants sur la 3CM d'ici 2040 par rapport à 2018**.

Avec une population en augmentation, de **plus en plus de déplacements** sont à prévoir. Avec une population fortement motorisée actuellement et majoritairement active (voir pages suivantes), le trafic de véhicules risque d'être accentué notamment sur la RD1084 qui présente déjà un trafic soutenu (14 000 véhicules par jour).



Evolution démographique 2013-2019 (INSEE)

Territoire	Population au dernier recensement 2018	Evolution de la population 2008 - 2018	Evolution de la population annuelle
3CM	24 747	9,7%	0,9%
CCMP	24 062	7,6%	0,7%
Lyon Métropole	1 398 892	9,1%	0,9%
Ain	647 634	10,2%	1%

Evolution démographique 2008-2018 (INSEE)

Portrait sociodémographique

Une majorité d'actifs mais pas seulement

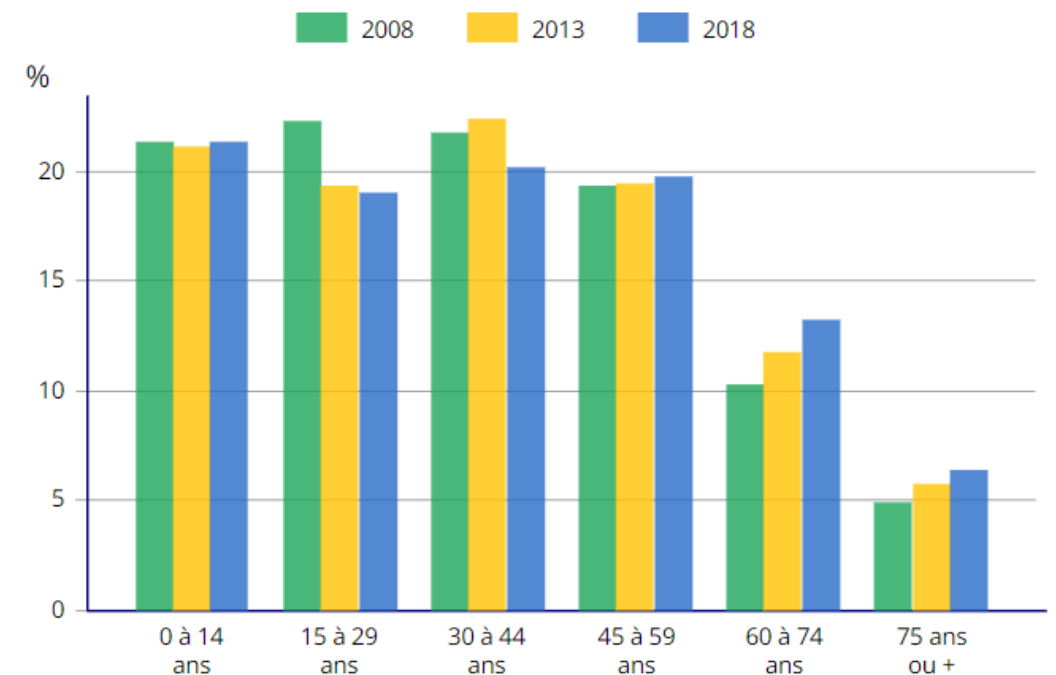
- La population par catégorie d'âge est répartie de manière assez homogène avec une majorité de 25-64 ans sur le territoire et donc **une grande majorité d'actifs (73%)**.
- La population est composée également d'une part non négligeable de **jeunes** qui sont des élèves des établissements de la 3CM ou bien étudiants sur d'autres territoires voisins (métropole de Lyon, Bourg-en-Bresse par exemple). C'est un public particulièrement captif puisque peu motorisé et donc plus enclin à prendre les TC.
- La population de la 3CM est une **population vieillissante**. La part des plus de 60 ans est en augmentation :
 - 15% en 2008,
 - Près de 18% en 2013
 - Près de 20% en 2018

La population de la 3CM est composée de profils différents : actifs, jeunes, retraités...

Autant de profils que de besoins spécifiques de se déplacer.

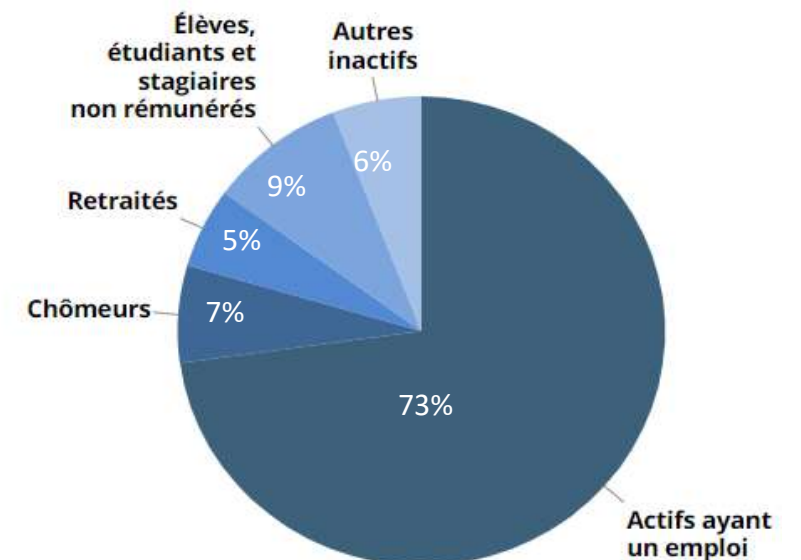
En effet, chaque public cible a des motifs différents de se déplacer et donc des besoins mobilités particuliers. Par exemple un actif aura besoin d'une solution mobilité en heure de pointe du matin et du soir tandis qu'un retraité peut avoir un besoin de se déplacer en journée.

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



Source : Insee 2018

EMP G1 - Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2018

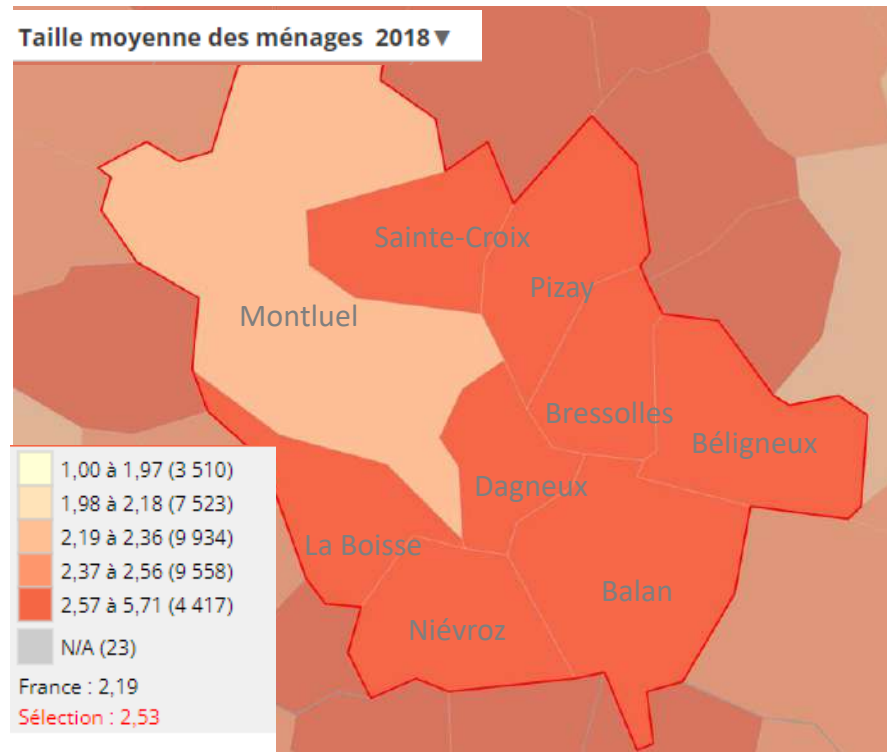


Source : Insee 2018

Portrait sociodémographique

Composition des ménages

Les ménages de la 3CM sont ont en moyenne 2,5 occupants et sont majoritairement **des familles avec enfants**. Ces ménages ont des contraintes de déplacements différents de ceux sans enfants notamment des contraintes horaires (sortie d'école, activités extra scolaires par exemple).

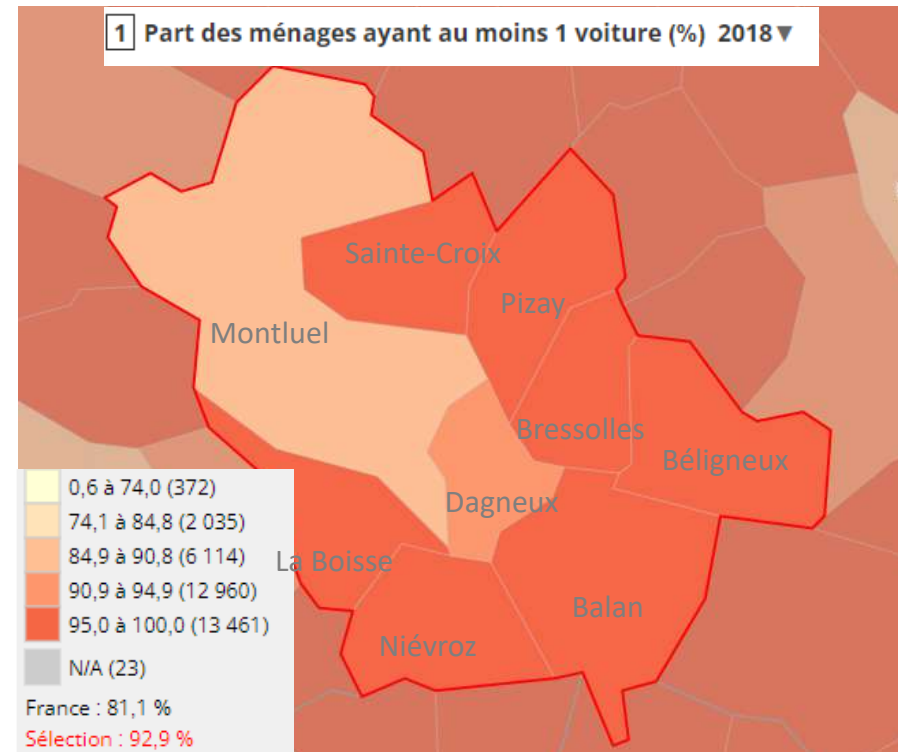


Structuration des ménages - Données Insee (2018)

	2008	2013	2018
Ménages d'une personne	24,8%	26,4%	26,8%
Un couple sans enfant	26,5%	27,3%	28,2%
Un couple avec enfant(s)	41,8%	38,9%	36,4%
Une famille monoparentale	6,9%	7,4%	8,6%

Motorisation de la population

La **quasi-totalité des ménages sont motorisés (93%)**, et plus de la moitié ont au moins 2 voitures. Ce taux est en constante évolution depuis 10 ans. Dagneux et Montluel ont un taux de motorisation un peu plus faible (entre 85 et 95%) qui peut s'expliquer par le caractère plus urbain de ces communes et la présence de transports en commun (train, cars).



Motorisation - Données Insee (2018)

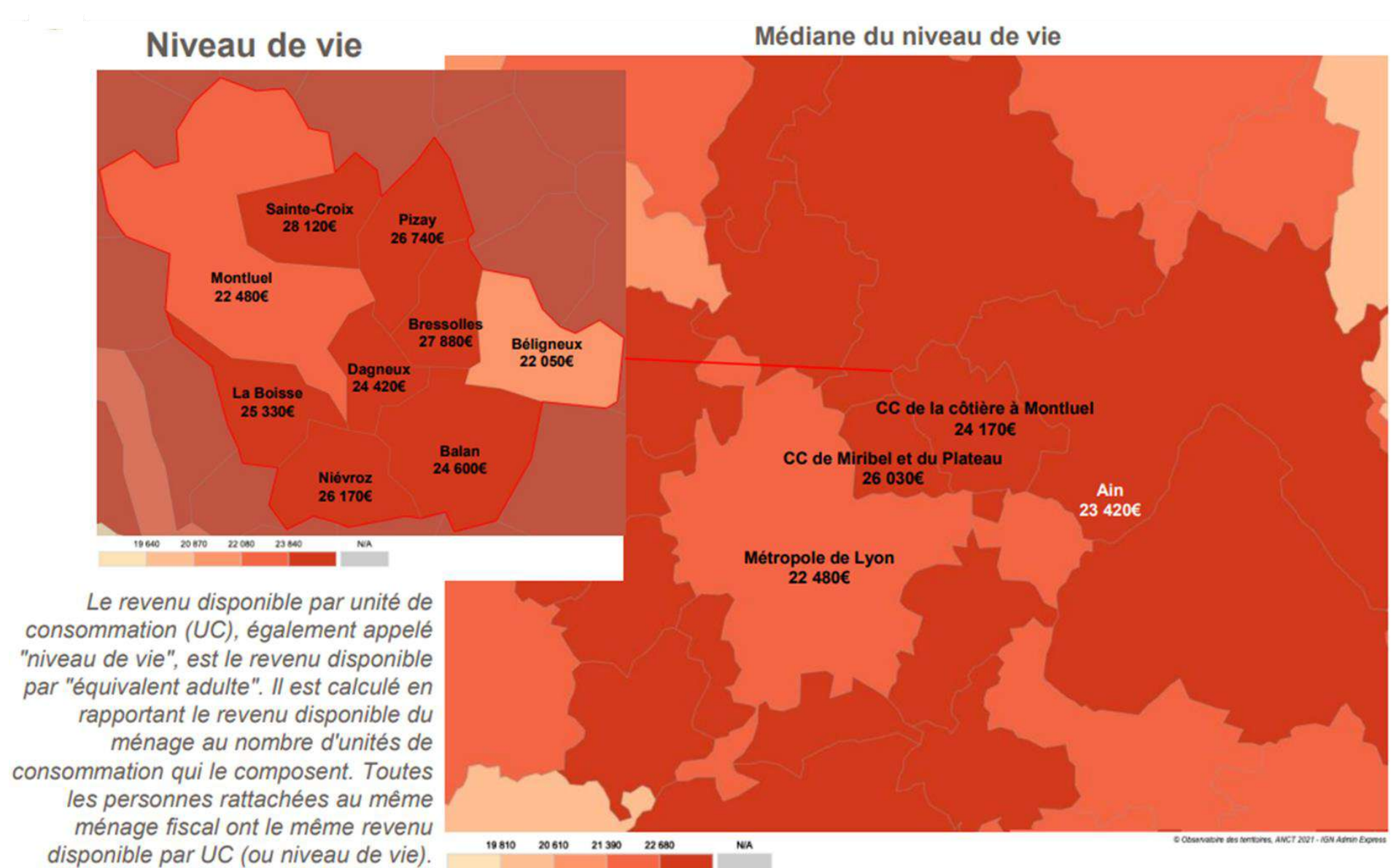
	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	7 965	100,0	8 655	100,0	9 412	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	6 116	76,8	6 720	77,6	7 412	78,8
Au moins une voiture	7 320	91,9	7 996	92,4	8 744	92,9
1 voiture	3 234	40,6	3 454	39,9	3 771	40,1
2 voitures ou plus	4 087	51,3	4 542	52,5	4 973	52,8

Portrait sociodémographique

Le niveau de vie des ménages

Le niveau de vie médian est plus élevé que celui de l'Ain et que la Métropole de Lyon.

Une population avec des revenus plus aisés est plus encline à assurer le coût d'un véhicule comme le montre le taux de motorisation sur la 3CM. C'est également une population moins captive pour les transports en commun même si cela a un coût moindre.



Principaux pôles générateurs de flux

Vie locale

Les principaux pôles générateurs de flux locaux sont :

- Les centres urbains avec leurs commerces et services (Montluel, Dagneux)
- Les grandes surfaces commerciales
- Le Lycée de La Côteière à La Boisse (1 300 élèves) Sa population scolaire est extrêmement diverse, puisque les élèves proviennent d'une trentaine de communes différentes
- Le collège Émile Cizain à Montluel (700 élèves)
- Le collège Marcel Aymé à Dagneux (500 élèves)
- Le collège Saint-Louis à Dagneux (700 élèves)
- Les Maisons familiales rurales (MFR) de Montluel et Balan

On note aussi la présence du camp militaire de la Valbonne qui est à la fois zone de résidence et zone d'emploi.

Les centres bourgs de chacune des communes génèrent également des déplacements avec des commerces de proximité. On peut citer par exemple la commune de Pizay avec sa boulangerie, son auberge et sa brasserie

Axes

Les pôles générateurs de trafic se retrouvent autour de la RD1084 et des communes associées, Montluel, Dagneux et La Boisse.

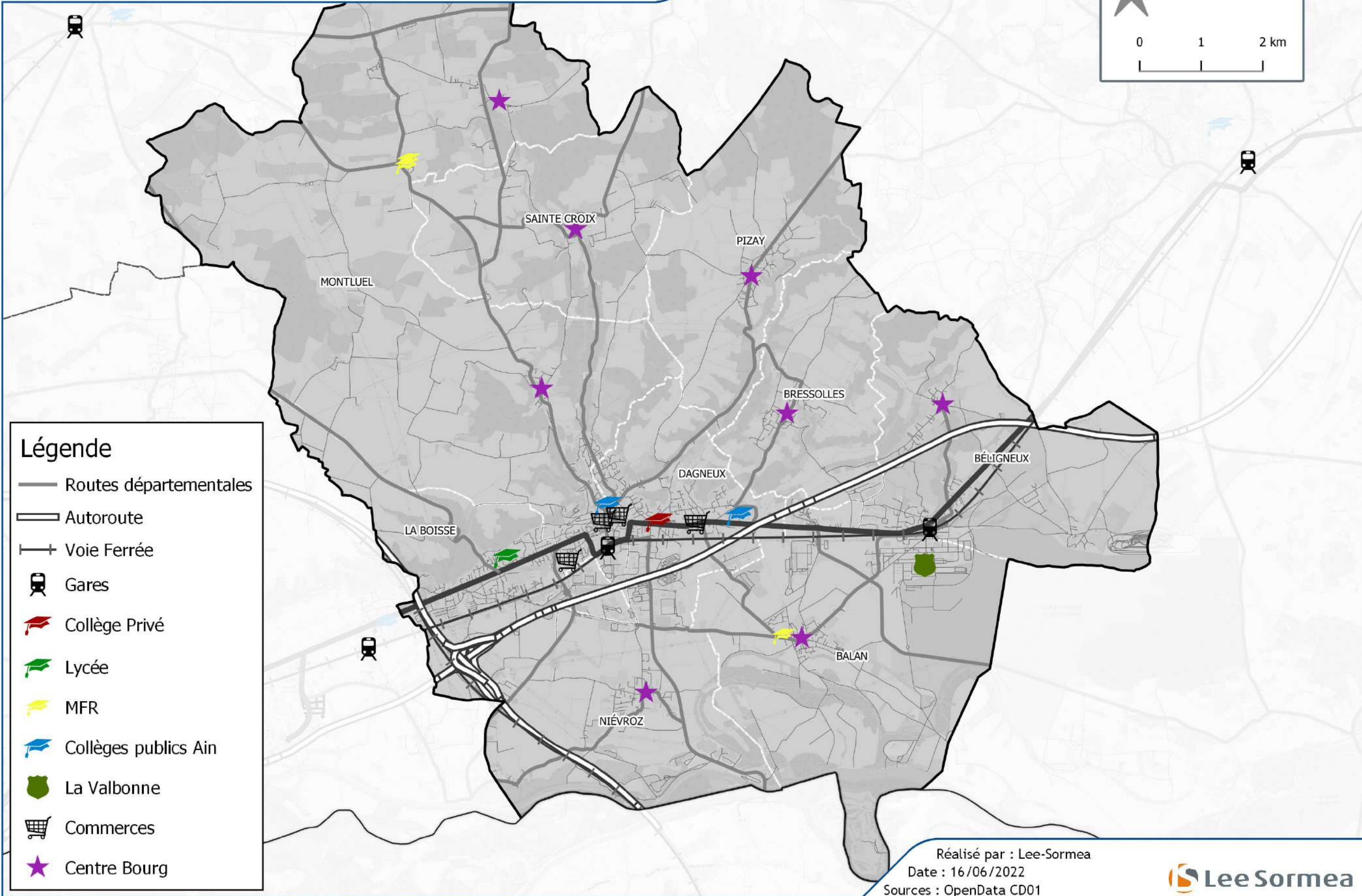
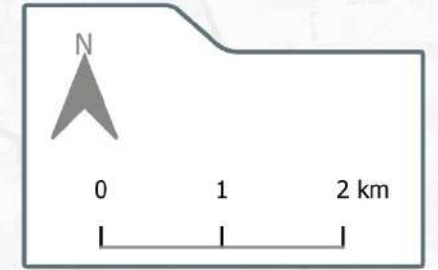


La **RD1084**, ossature urbaine et polarité économique.

Le **lycée de la Côteière**, lieu d'accueil des collèges de la côteière et du plateau, draine un trafic important du territoire.

Plan de Mobilité Simplifié

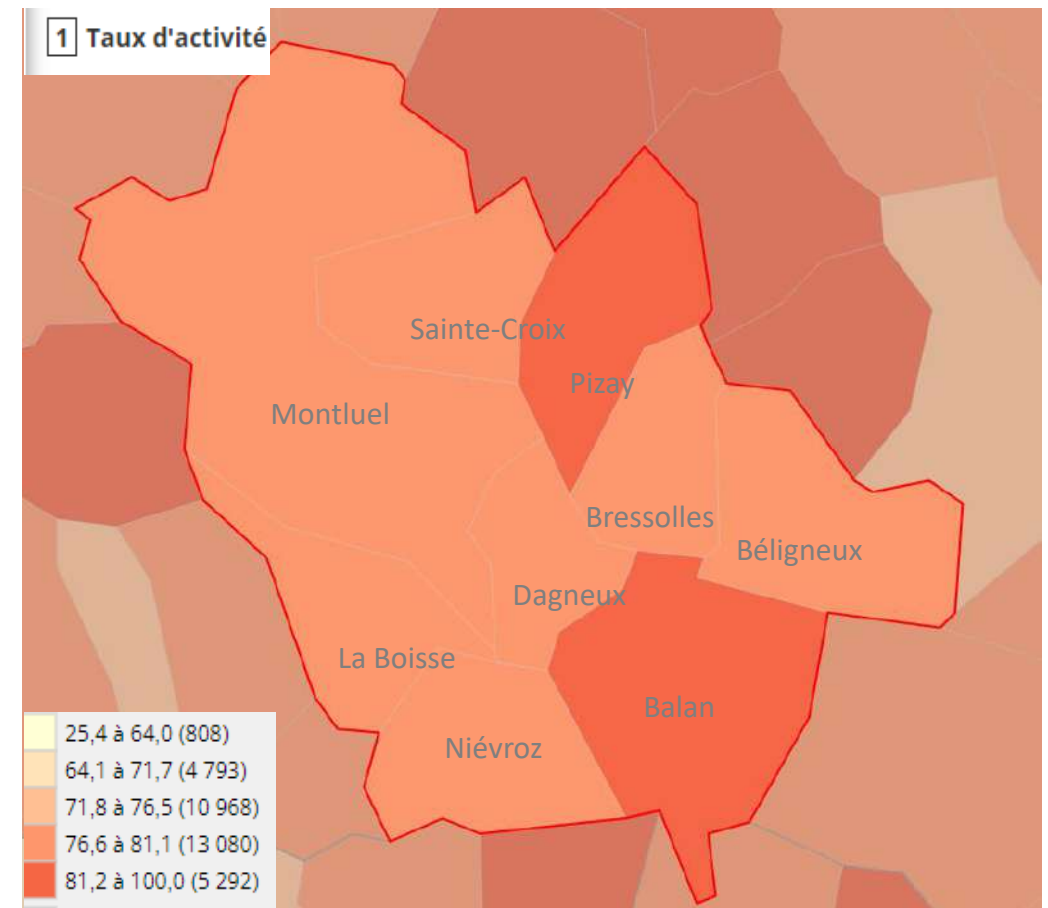
Pôles générateurs



Principaux pôles générateurs de flux

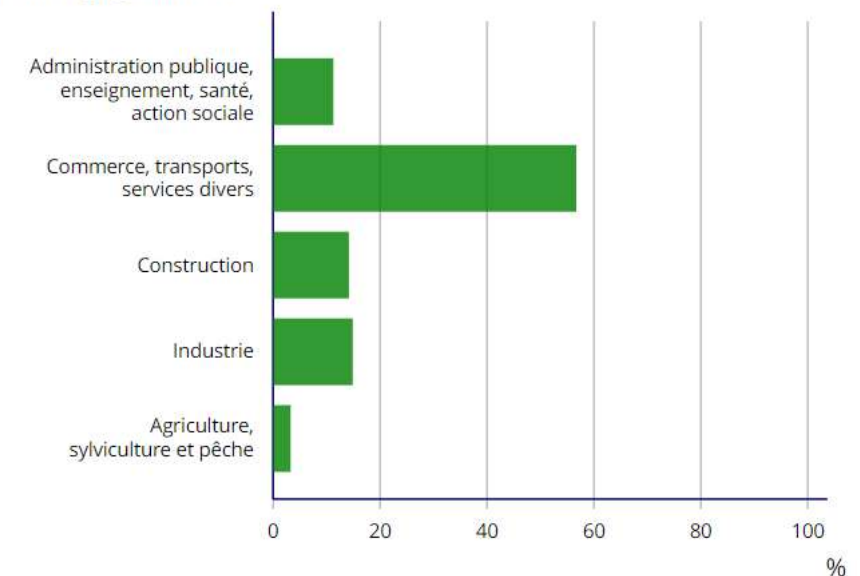
Travailler sur la 3CM

- La 3CM est composée de 1586 entreprises en 2019 (1885 établissements). Son stock d'établissements a augmenté de 49% en 10 ans. Le nombre d'emplois est amené à augmenter avec notamment le développement des zones d'activités.
- Cela correspond aujourd'hui à **plus de 10 000 emplois** sur le territoire de la 3CM, avec la présence de grandes entreprises telles que Hexcel, KEM ONE, Carrier, et le camp militaire de la Valbonne. (Les zones d'activités sont présentées page suivante).
- **Près de 60%** des emplois sont occupés par des personnes venant en dehors de la 3CM ce qui représentent environ **6 000 navetteurs par jour**.



Emploi - Données Insee (2018)

RES G1 - Répartition des établissements actifs employeurs par secteur d'activité agrégé fin 2018



Plus de **10 000 emplois** sur le territoire engendrent **des flux à destination de la 3CM** depuis les territoires voisins.

Principaux pôles générateurs de flux

Zones d'activités

La 3CM présente de **nombreuses zones d'activités** sur son territoire réparties sur 300 hectares.

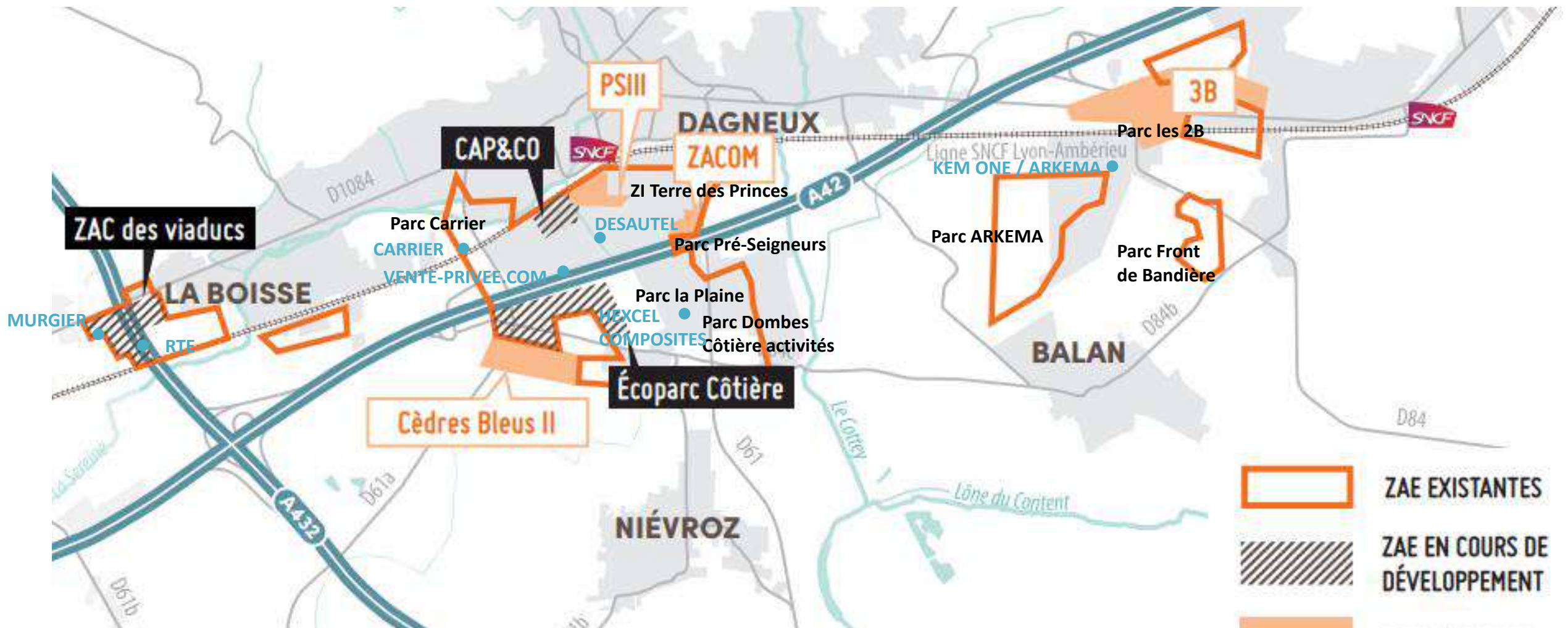
« L'objectif de la 3CM est de créer un écosystème favorable à l'émergence, l'implantation et la pérennisation des entreprises sur le territoire (commerce, artisanat, industrie, tertiaire) » *L'ÉCHO Février 2022*

La plupart de ces zones d'activités ont aujourd'hui pour vocation de s'agrandir (voir carte ci-dessous), notamment :

- La zone des 2b qui deviendra la zone des 3b ;

- La ZAE des viaducs avec 290 emplois à terme ;
- Le développement de CAP&CO, notamment du Sextant avec 400 emplois ;
- L'écoparc Côtière avec 700 emplois à terme ;
- La création d'un espace de Coworking à la gare de Montluel ;
- ...

Près de 1 000 nouveaux emplois vont être créés et cela aura pour impact d'augmenter les déplacements en interne à la 3CM et depuis l'extérieur à destination des ZAE ainsi que d'augmenter le trafic PL selon le type d'activité développée.



Flux internes - tous motifs de déplacements

Flux au sein de la 3CM :

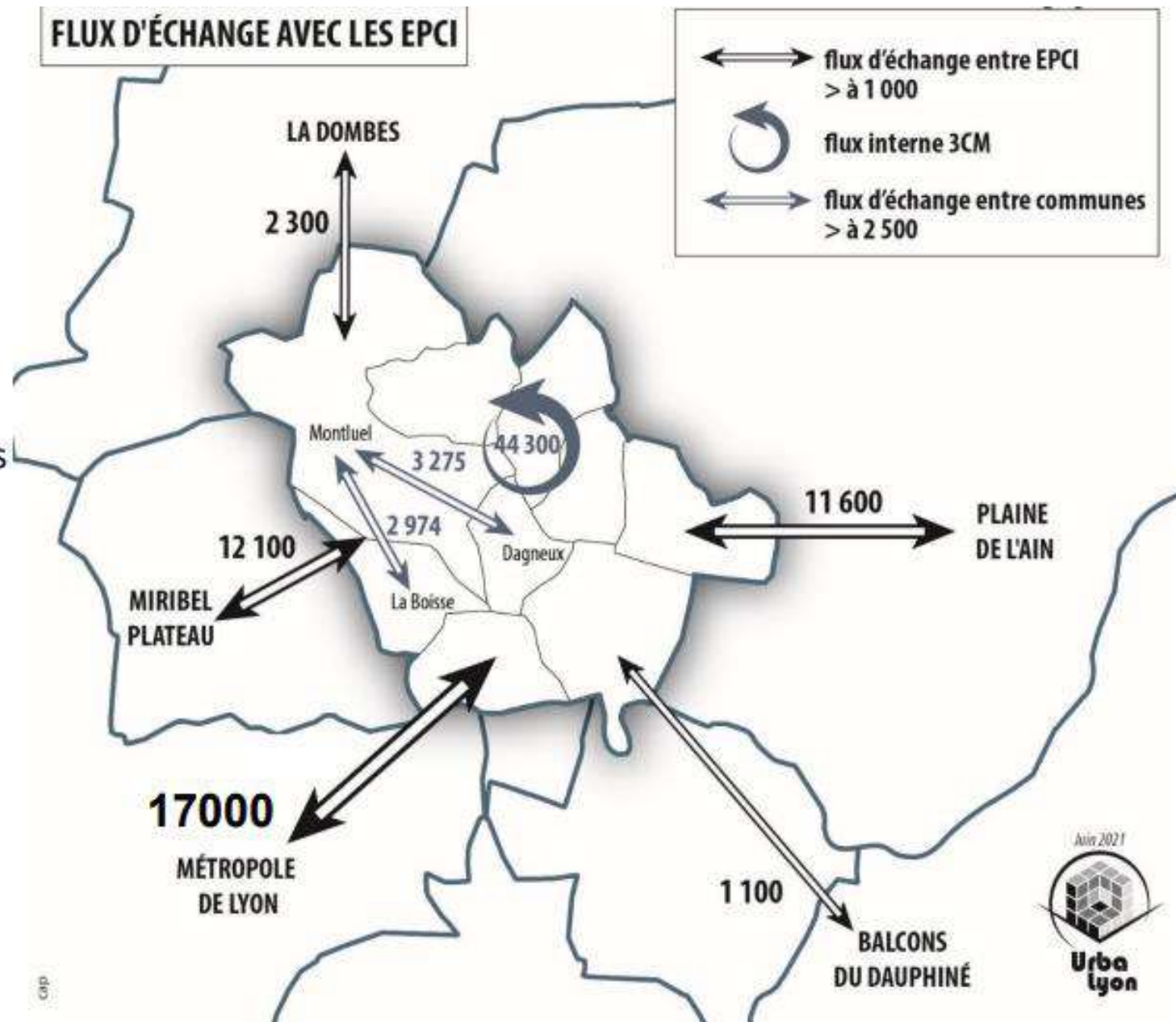
44 300 déplacements internes quotidiens au sein de la 3CM

Dont la répartition modale se fait par :

- 50% en voiture
- 43% à pied
- 4% en transports en commun
- 3% en vélo

Flux principaux internes aux communes (sup. à 1500 déplacements)

- 10 300 interne Dagneux (marche 70% et voiture 25%)
- 9 500 interne Montluel (marche 57% et voiture 32%)
- 3 900 interne à La Boisse (marche 52% et voiture 38%)
- 2 300 interne Saint-Croix
- 1 750 interne à Beligneux
- 1 650 interne à Balan
- 3 273 entre Montluel et Dagneux (33% marche, 67% voiture)
- 2 974 entre Montluel et La Boisse (20% TC et 80% voiture)



D'important déplacements sur de **petites distances** en internes à la 3CM.
Des déplacements principalement en **voiture** (50%) et **à pied** (43%).
Montluel et Dagneux concentrent le plus de déplacement interne.

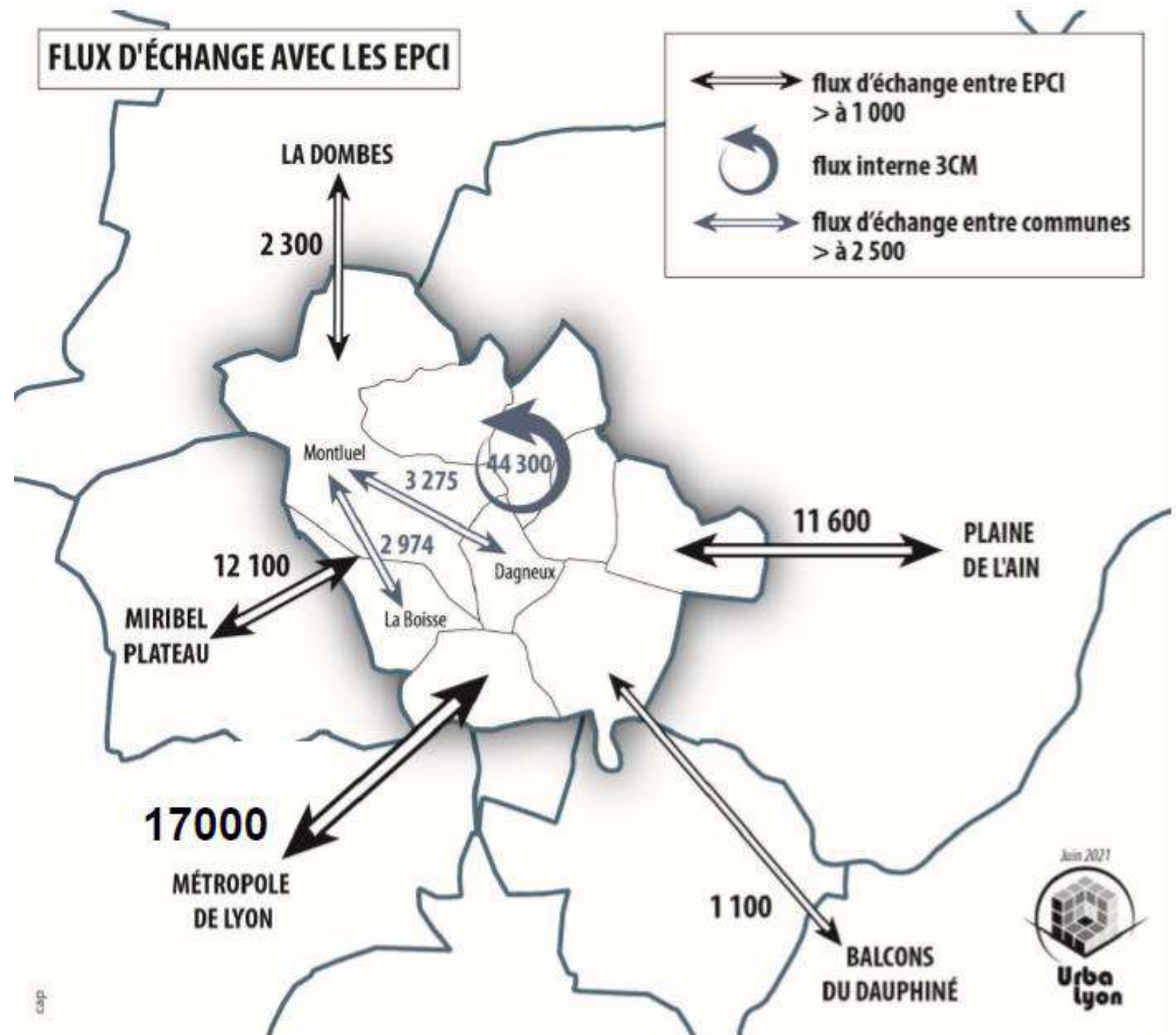
Flux d'échanges - tous motifs de déplacements

Flux d'échanges avec Lyon/Villeurbanne = 8500 quotidiens dont 74% voiture, 24% ferroviaire et TC et 2% vélo

Flux d'échanges avec Rhône-Amont = 3700 déplacements quotidiens dont 64% voiture, 28% transports en commun et 7% en vélo

Parts modales sur les flux d'échanges avec les autres EPCI sup. à 1000 déplacements par jour :

- **Métropole de Lyon** = 17000 déplacements **79% voiture, 18% TC, 3% vélo**
- **CC Miribel Plateau** = 12100 déplacements **79% voiture, 19% TC, 2% marche**
- CC Plaine de l'Ain = 11600 déplacements 92% voiture, 8% TC
- CC de la Dombes = 2300 déplacements
- Balcon du Dauphiné = 1100 déplacements



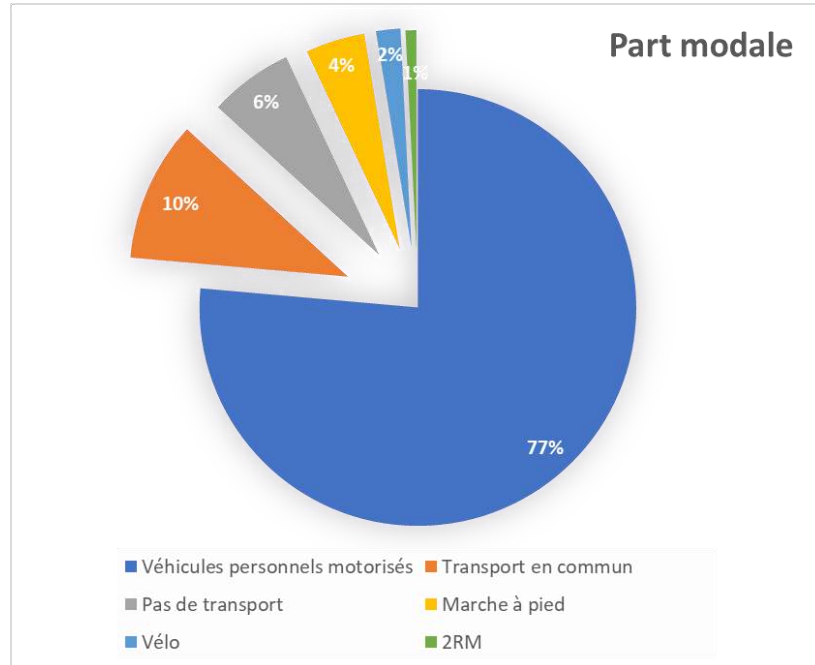
3 pôles majeurs de déplacement externe, la métropole de Lyon, la CC de la Plaine de l'Ain et la CC de Miribel et du Plateau.

Des flux d'échanges principalement **en voiture** avec les autres EPCI. La moitié des déplacements vers la métropole de Lyon sont à destination de **Lyon et Villeurbanne**.

Flux Domicile-Travail des habitants de la 3CM

Des déplacements majoritairement en voiture

La voiture est le mode de déplacement privilégié pour les trajets domicile travail (part modale de 72%). 10% des déplacements sont réalisés en TC ou en train grâce à la ligne de TER et aux 2 lignes de Cars Région, 4% à pied et 2% à vélo.



Part modale pour les déplacements domicile - Travail (Région AURA)

Comparaison aux territoires de référence

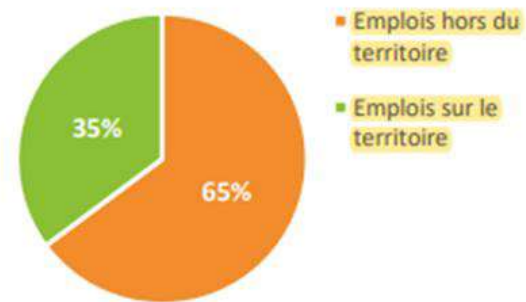
Territoire	Voiture	Transport en commun	Deux roues	Autre
3CM	75,9%	11,3%	2,2%	10,6%
CCMP	77,7%	12,2%	2,7%	7,4%
Lyon Métropole	51,1%	29,8%	6,7%	12,4%
Ain	82,4%	6,3%	2,7%	8,6%

Source : étude de coworking (OCALIA)

Des déplacements internes à la 3CM

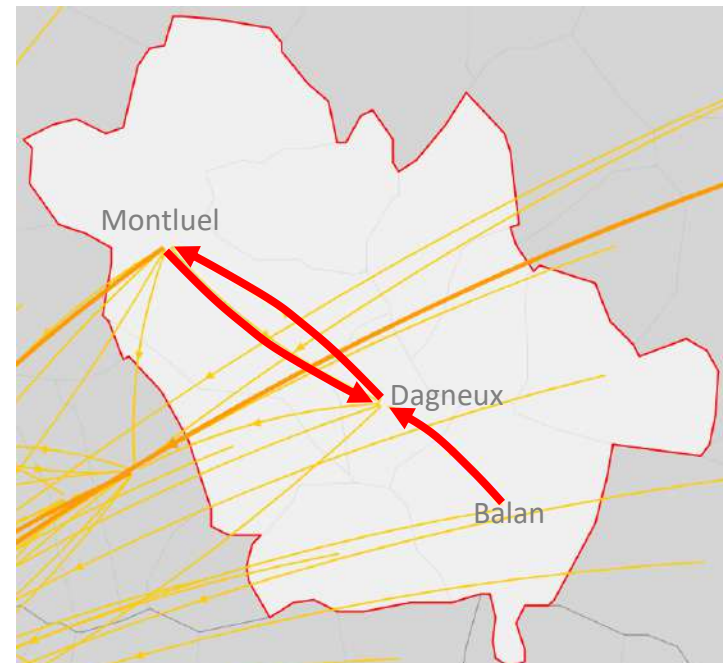
35% des actifs de la 3CM travaillent sur la communauté de communes soit près de 4 500 personnes dont 22% qui habitent et travaillent dans la même commune (soit environ 1 000 personnes).

Part des emplois des actifs de la 3CM localisés à l'extérieur du territoire



Insee, Recensement de la population 2017 -
Source : étude de coworking (OCALIA)

- Les flux internes les plus importants (>100 navetteurs) sont entre Montluel et Dagneux et de Balan vers Dagneux.

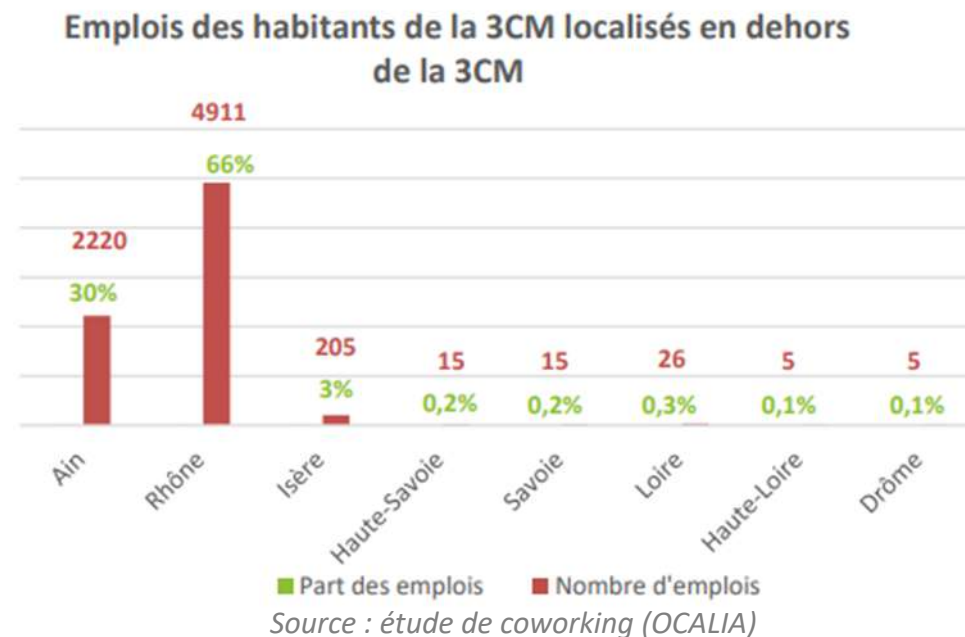


Flux domicile - Travail >100 navetteurs en interne à la 3CM (Insee 2018)

Flux Domicile-Travail

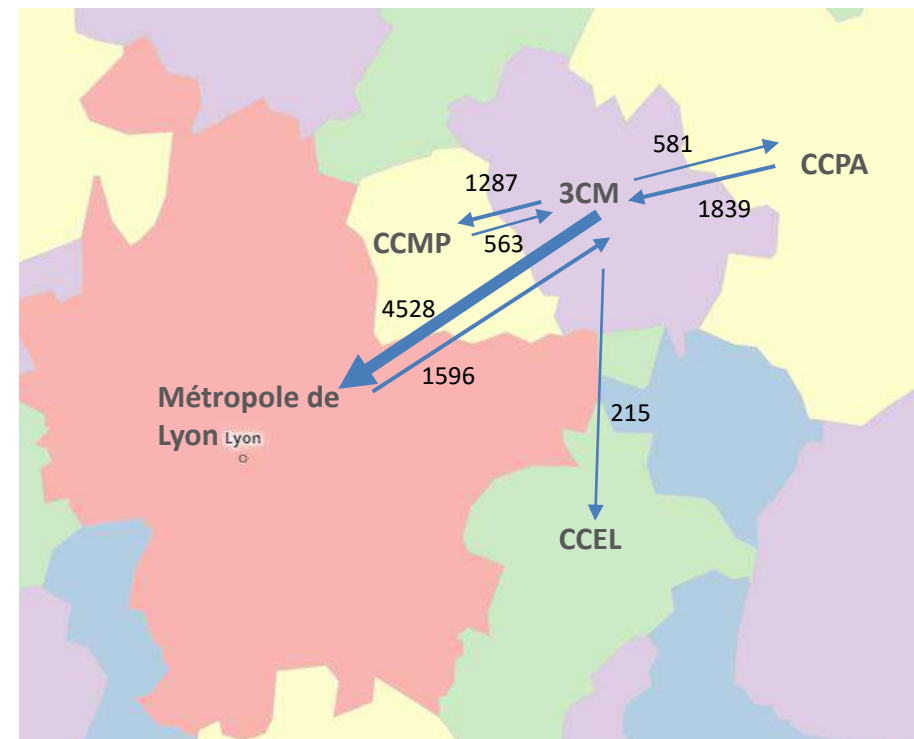
Des déplacements vers l'extérieur

- **60%** des actifs de la 3CM travaillent en dehors de la communauté de communes soit près de 8 000 personnes.
- Ils travaillent en majorité dans les principaux bassins d'emploi que sont la **Métropole de Lyon** ainsi que la **Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain** (CCPA).
- Les flux **vers l'Isère** tendent à s'accroître notamment avec le développement de la plaine de Saint Exupéry et d'une plateforme logistique.
- **Un tiers des actifs** de la 3CM travaillent à **plus de 30 minutes** de leur lieu de résidence (23% dans l'Ain, 41,4% sur la CCMP).



Des déplacements depuis l'extérieur

- Comme vu précédemment les nombreux emplois présents sur la 3CM attirent des travailleurs notamment **depuis la CCPA, la métropole de Lyon et la CCMP.**



Synthèse Flux domicile - Travail en lien avec la 3CM (Insee 2018)

Portrait du territoire

En chiffres

- **73%** de la population (de 15 à 64 ans) est active occupée soit **12 000** habitants
- **36%** des ménages sont des familles avec enfants
- **20%** des habitants ont plus de 60 ans et cette catégorie à tendance à augmenter
- **93%** des ménages ont au moins une voiture
- Une part modale voiture de près de **77%** pour les déplacements domicile-travail
- Population en augmentation : **+3000 à 4700** habitants d'ici 2040
- Plus de **10 000** emplois sur le territoire
- Près de **1 500 à 2 000 emplois supplémentaires** à terme avec le développement des zones d'activités
- **Près de 60%** des emplois sont occupés par des personnes venant en dehors de la 3CM ce qui représentent **6 000 navetteurs par jour**
- **37%** des actifs de la 3CM travaillent sur le territoire, soit près de **4 500 salariés**
- **63%** des actifs de la 3CM travaillent en dehors du territoire ce qui représentent près de **8 000** personnes
- Plus de **6 000** flux d'échanges Domicile - Travail par jour avec la Métropole de Lyon et **2 500** avec la CCPA
- Plus de **18 000** trajets domicile-travail en lien avec la 3CM
- **44 000** flux d'échanges quotidiens en internes à la 3CM dont 50% en voiture et 43% à pied

Avec :

- Des besoins de se déplacer à venir en augmentation,
- des profils aux besoins de mobilités différents,
- des flux en internes, vers et depuis l'extérieur,

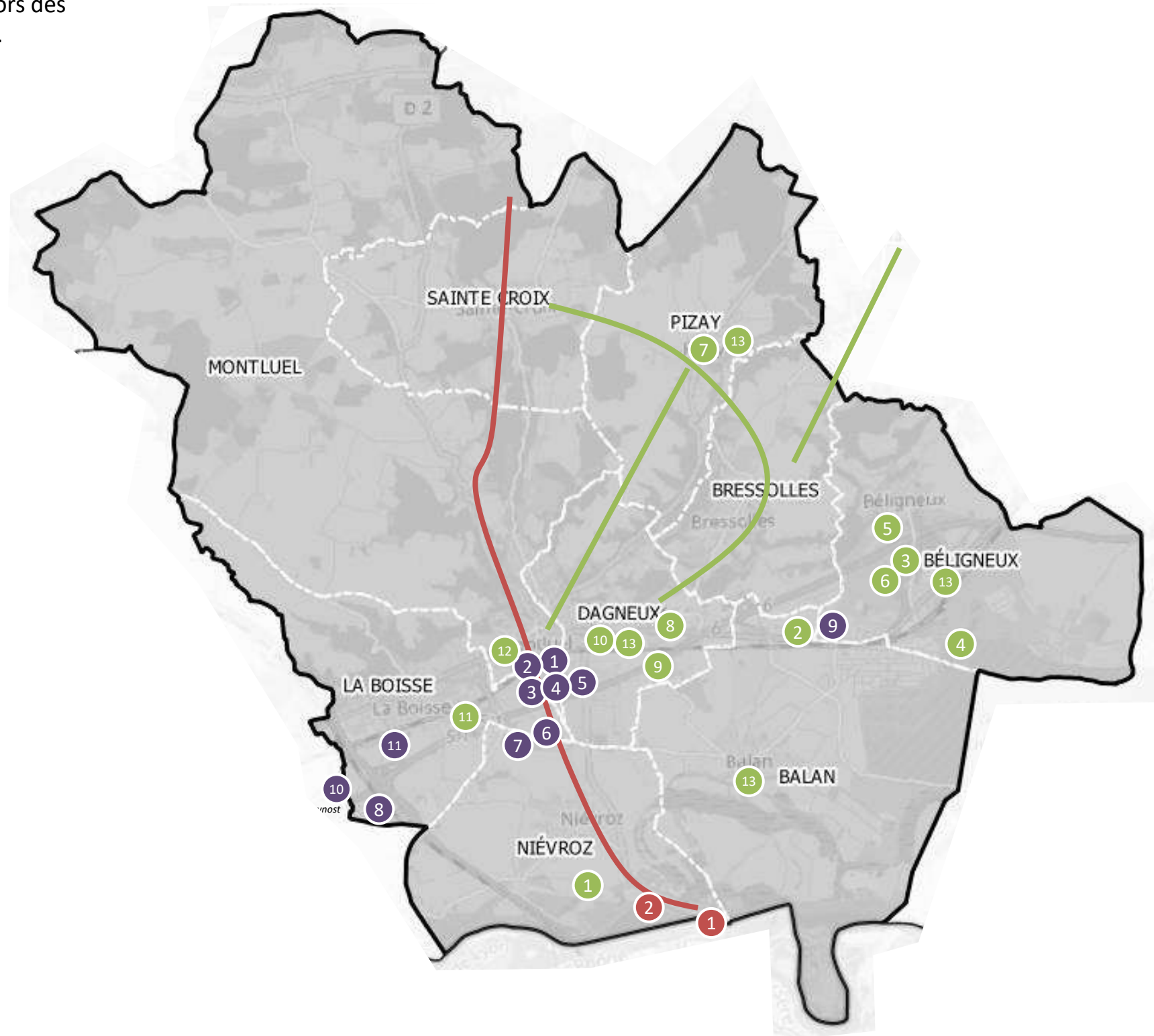
Le défi pour la 3CM est de construire une **stratégie de mobilité** avec une **vision long terme** et avec un **bouquet de services** répondant à tous les besoins de mobilité sur son territoire.

Recensement des projets (1/4)

La carte des projets, déclinée sur les 4 prochaines pages, recense l'ensemble des projets évoqués lors des entretiens avec les communes et les partenaires.

Projets 3CM

1. Création d'un espace de coworking à la gare de Montluel
2. Implantation de l'office de tourisme à la gare de Montluel
3. Développement de la ZAE Cap & Co dont un complexe sportif
4. Programme Actiparc des valets
5. Aménagement modes doux Chemin des Prés Seigneurs
6. Développement de la ZA Ecoparc Côtière (avril 2022)
7. Création de la zone des Cèdres bleus avec implantation de la caserne du SDIS
8. Développement de la ZAE des viaducs
9. Extension de la zone des 2B en 3B
10. Aire de grand passage (projet en commun avec la CCMP)
11. Requalification des ZA le long du chemin de la Saccunière



Recensement des projets (2/4)

Projets des communes :

— Liaisons modes doux en réflexion

Niévroz

1. Réouverture du camping de Niévroz

Balan

2. Projet de logements et de services en interface avec l'extension des 2B en 3B (Balan / Béligneux)

Béligneux

3. Liaison modes doux Cœur de ville Béligneux / La Valbonne
4. Liaison modes doux Chânes / La Valbonne + Terrain de Cross enfants
5. Développer un camping park
6. Projet du Folu : 60 logements

Pizay

7. Nouveau groupe scolaire, nouveau plan de circulation et aménagement d'un espace de coworking

Dagneux

8. Projet d'équipement sportif des Bâtonnes
9. Aménagement de la rue des Chartinières
10. Etude modes doux en cours

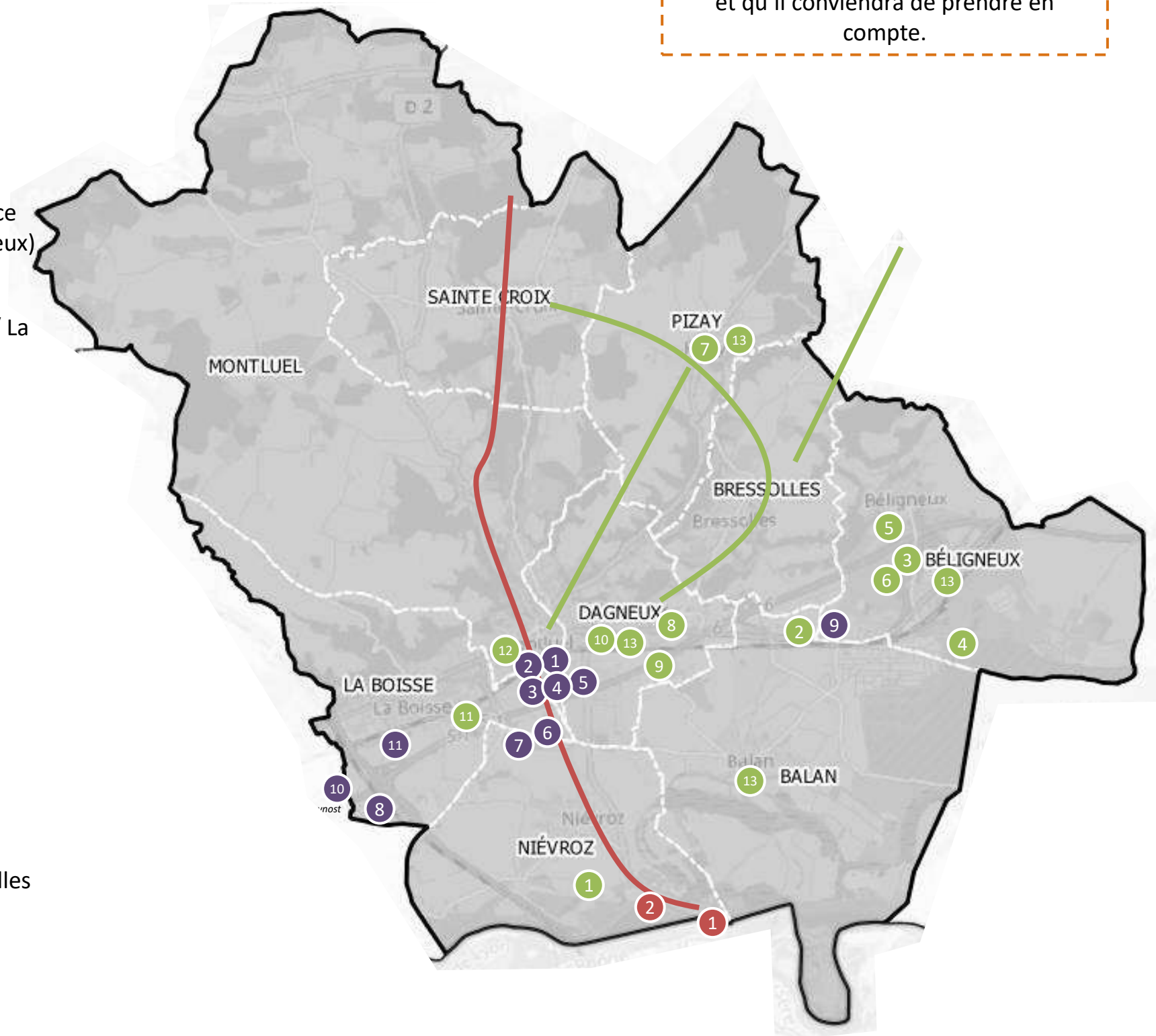
La Boisse

11. Aménagement stade de foot route des Gravelles

Montluel

12. Requalification faubourg de Lyon (RD1084)
13. Bornes électriques en cours de réflexion

De nombreux projets internes dont les flux auront un impact sur la mobilité et qu'il conviendra de prendre en compte.



Recensement des projets (3/4)

Projets des collectivités voisines :

— Liaisons modes doux en réflexion

CCMP

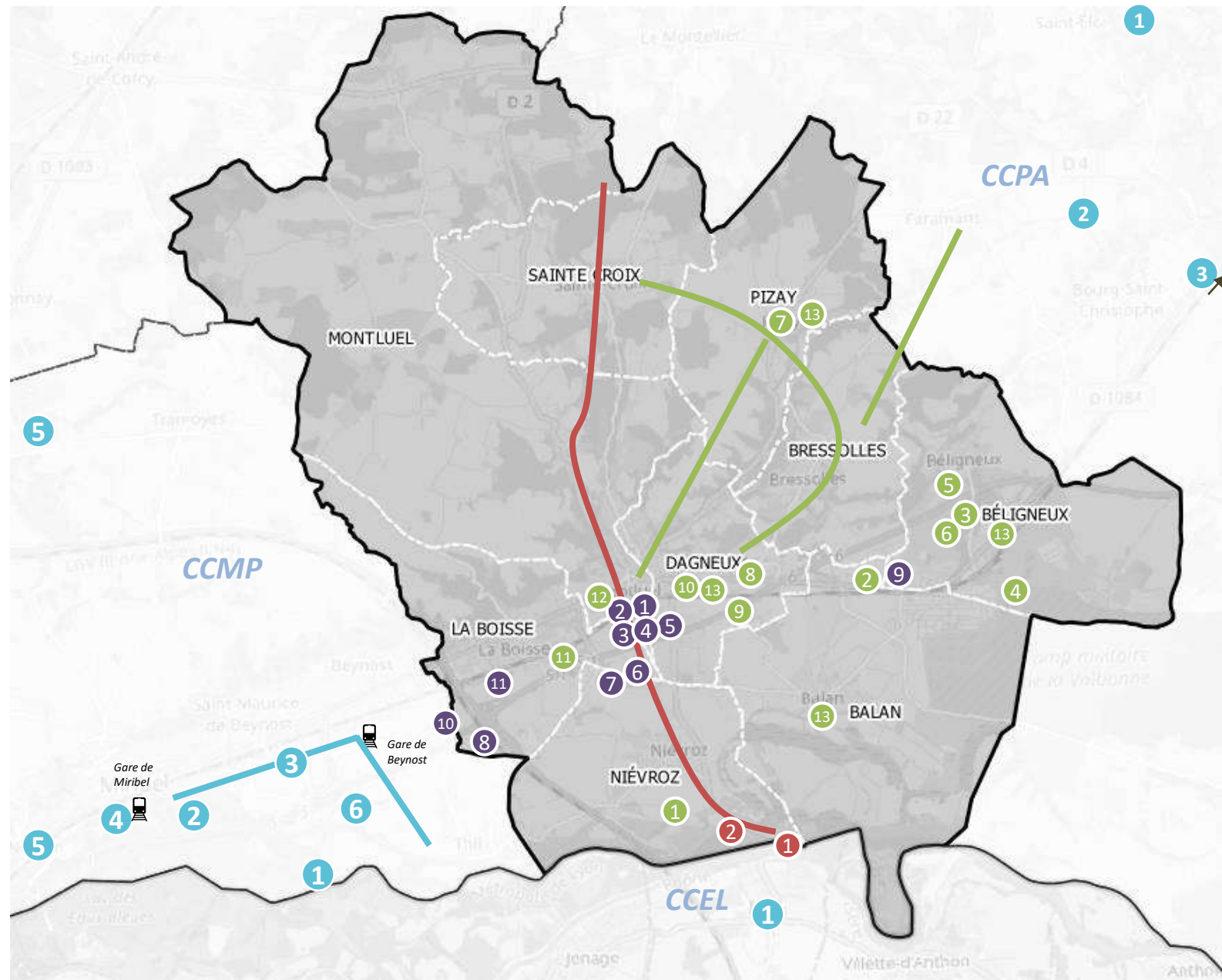
1. Passerelle modes doux à Saint-Maurice de Beynost
2. Réaménagement de l'ancien terrain Philips à Miribel –Déchetterie / Recyclerie / Incubateur
3. Voie cyclable jusqu'à la gare de Beynost + liaison avec Thill
4. Service Flex&Co : assurer le retour des usagers en soirée
5. Parking de covoiturage en projet (à Neyron et aux Echets)
6. Plan de mobilité inter-entreprises sur la ZA de Beynost

CCEL

1. Schéma intercommunal de cyclabilité (Praticabilité cyclable à Jons identifiée comme dangereuse, pas d'aménagement prévu)
2. Développer l'autopartage
3. Développer un Maas
4. Développer la zone d'activités de Saint-Exupéry

CCPA

1. Lycée de Meximieux (2024/2025)
2. Etude sur la mise en place de TAD sur le territoire (Mise en service 2023)
3. Diffuseur A42 de Leyment (APRR)



Recensement des projets (4/4)

Projets départementaux :

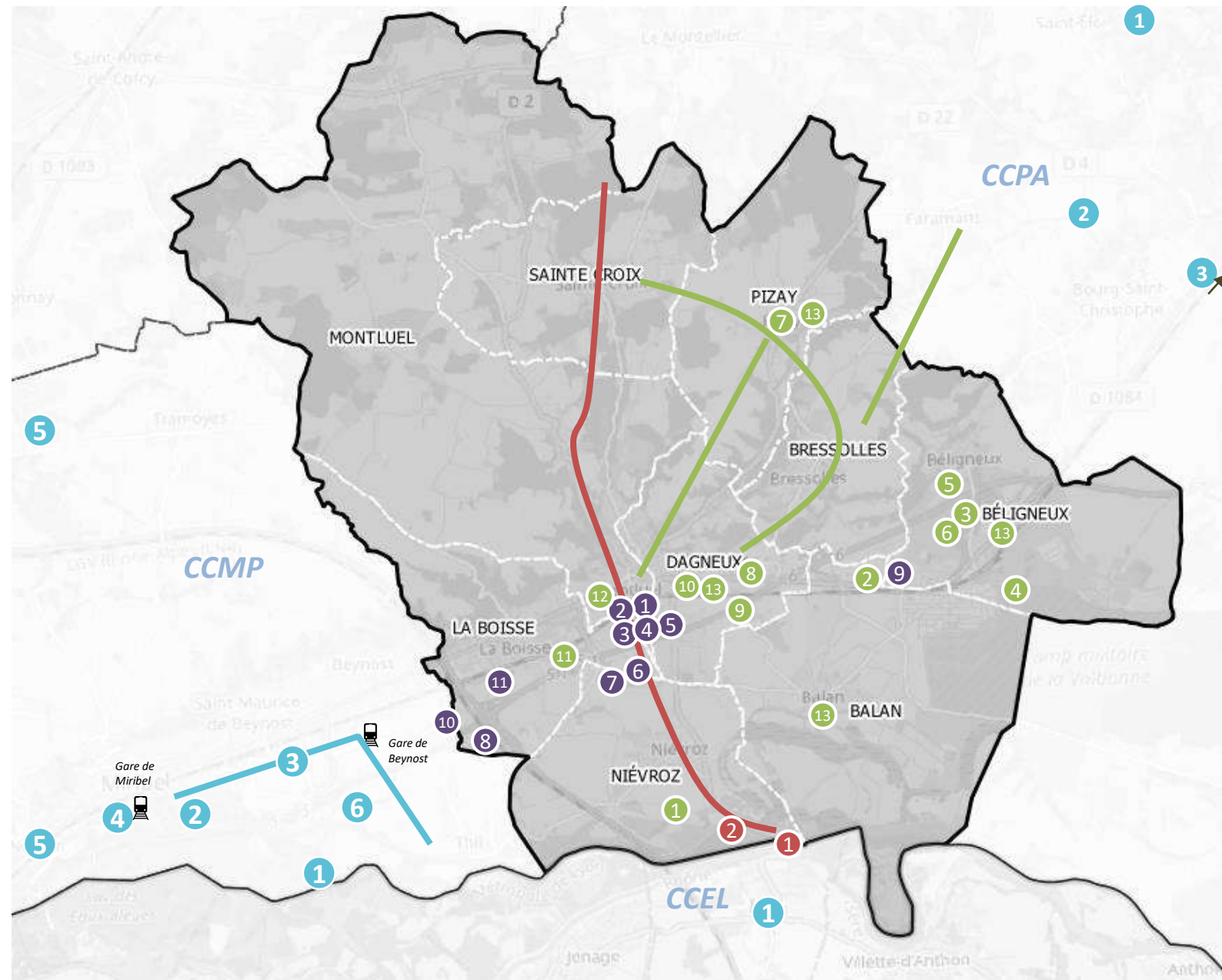
— Itinéraires de tourisme à vélo itinérant

1. Aménagement du pont de Jons pour la circulation des modes doux (CD01 / CD69)
2. Aménagement de la D61

Autres projets :

- Suppression du PN19 à Balan
- Rabattement sur les gares de Montluel et de la Valbonne
- Extension de la ZFEm de la Métropole de Lyon
- Etude BHNS Part-Dieu > Sept Chemins sur l'Est Lyonnais
- Etude du CFAL
- Etudes du SIEA sur le déploiement d'1 borne électrique par commune
- Etude du SMT AML sur l'opportunité des aires de covoiturage
- 3^{ème} quai en gare de Montluel
- Réflexion sur une voie de covoiturage sur l'A42 en direction de Lyon (APRR)
- Prolongement de la ligne 171 (Région)
- Délestage de la RD1084 : report sur l'autoroute (gratuité ?) / déviation à identifier (route de Balan ?)
- projet de création de boucles vélo famille et d'une voie verte entre la ViaRhôna et la voie bleue (EPCI Dombes)

Des projets en lien avec d'autres territoires et acteurs qui sont à intégrer dans une **logique de mobilité à grande échelle**.



LES MOBILITÉS SUR LA 3CM

- Maillage routier
- Transport de marchandises
- Réseau ferroviaire
- Transports collectifs
- Information voyageur
- Aménagements cyclables
- Covoiturage
- Mobilité électrique
- Démobilité
- Mobilité solidaire
- Transports de marchandises

Maillage routier

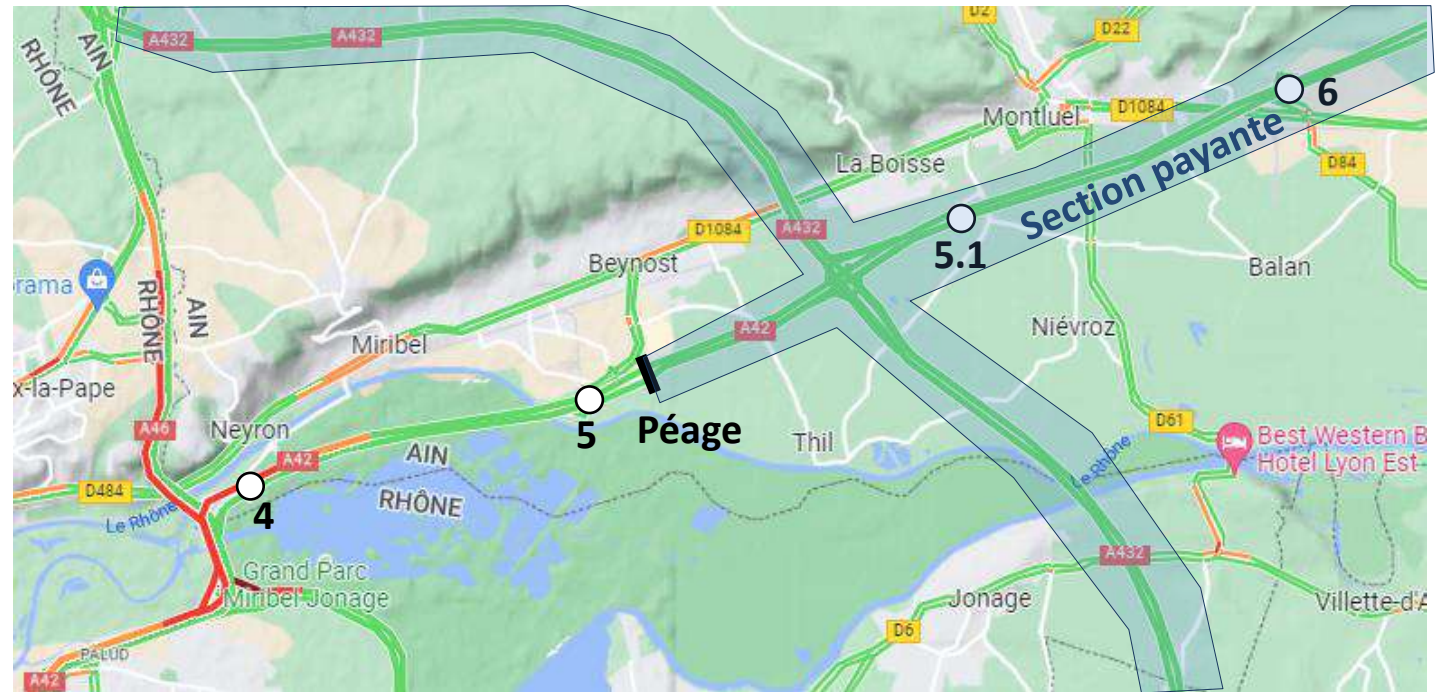
Autoroute A42 :

La 3CM est traversée par l'A42, axe majeur qui cumule :

- une fonction de **transit** (lien avec l'A40 vers Bourg / Haute-Savoie / Suisse / Italie...),
- une fonction de **desserte** de la Côtière et de la Plaine de l'Ain en lien avec la Métropole lyonnaise, en particulier via les 2 échangeurs sur la 3CM : échangeur 5.1 La Boisse et échangeur 6 Balan.

La **saturation chronique du Nœud des Iles** est un problème bien identifié. Des réflexions émergent (et la 3CM devra y être associée) pour **prioriser les covoitureurs (et potentiellement les transports collectifs)** via une voie réservée (VR2+) en aval de la barrière de Saint-Maurice-de-Beynost (projet APRR). Un tel projet nécessite une étude des impacts, et des mesures d'accompagnement (notamment un Pôle d'échange multimodal (PEM) pourrait être construit sur les aires de service de Montluel et Dagneux).

De plus, la 3CM est pénalisée par le fait que les échangeurs sur son territoire sont **payants** (Ech 5.1 La Boisse – Montluel : 1€ vers Lyon, Ech 6 Balan : 1,50€ vers Lyon) ce qui incite les usagers à rejoindre l'autoroute à l'échangeur (gratuit) de Beynost, et alourdit le trafic sur la **RD1084**.



Carte du réseau avec les sections payantes et les congestions récurrentes au Nœud des Iles (source : Google, mardi habituel à 8h)



Péage de La Boisse - Montluel

Maillage routier

RD1084 : colonne vertébrale du territoire

La **RD1084** supporte près de **14 000 véhicules par jour** (2017) sur la section Montluel - Beynost et 6 000 véhicules/jour au delà. La population et les activités s'organisent majoritairement autour de cet axe Est-Ouest qui fait le lien avec les communautés de communes voisines (CCMP / CCPA) et avec la métropole lyonnaise (**axe concurrentiel de l'autoroute**).

L'axe a des **caractéristiques très routières** alors qu'il traverse des zones très urbanisées. Il y a un très fort enjeu d'**apaisement du trafic** et d'**intégration des modes actifs**. Certaines sections font l'objet d'améliorations ponctuelles:

- Montluel : réaménagement du rond-point de l'Europe en 2020, travaux de surface à venir sur la section Carrier-Cheval Blanc pour créer un « effet d'entonnoir » (plateaux, chicanes, rétrécissement de voie),
- Dagneux : travaux sur la rue des Platanes en 2022-2023.

Toutefois le réaménagement de la RD1084 reste fortement contraint par son caractère de Route à Grande Circulation (RGC) et d'itinéraire de transports exceptionnels (TE120), qui impose des **largeurs minimales de voirie**. L'idée de créer une **déviation** par la D84C (a minima pour dévier le trafic de poids lourds) a été étudiée dans les années passées, mais sans trouver d'itinéraire crédible.

Autres RD avec un trafic notable

- RD61 (Montluel <> Niévroz <> pont de Jons) : 7 000 véhicules/jour
- RD61A (La Boisse <> Thil) : 9 000 véhicules/jour
- RD84c (Montluel <> Balan) : 3 500 véhicules/jour
- RD2 (Montluel <> Jailleux) : 4 300 véhicules/jour
- RD22 (Montluel <> Pizay) : 3 800 véhicules/jour



La RD1084 à la Boisse



Trafic sur les routes départementales (www.carto.ain.fr)

Maillage routier

Maillage en étoile

Les liaisons Nord/Sud (RD2, RD61, RD22) convergent à Montluel pour se raccorder aux liaisons Est-Ouest (RD1084, A42) et aux liaisons Sud (D61 pont de Jons). Ce maillage en étoile crée un **goulot d'étranglement** dans la traversée de Montluel et de nombreux shunts par des quartiers résidentiels.



Rond-point de la D22 à Montluel – Liaison Pizay, Ste-Croix- Dombes

Ouvrages

De nombreux passages inférieurs et supérieurs permettent d'atténuer les effets de coupures (voie ferrée, autoroute, Sereine...). Il y a toutefois des **enjeux forts de sécurisation** (suppression du PN19) et de **franchissement pour les modes actifs** à l'image des travaux réalisés sur la rue des Chartinières.

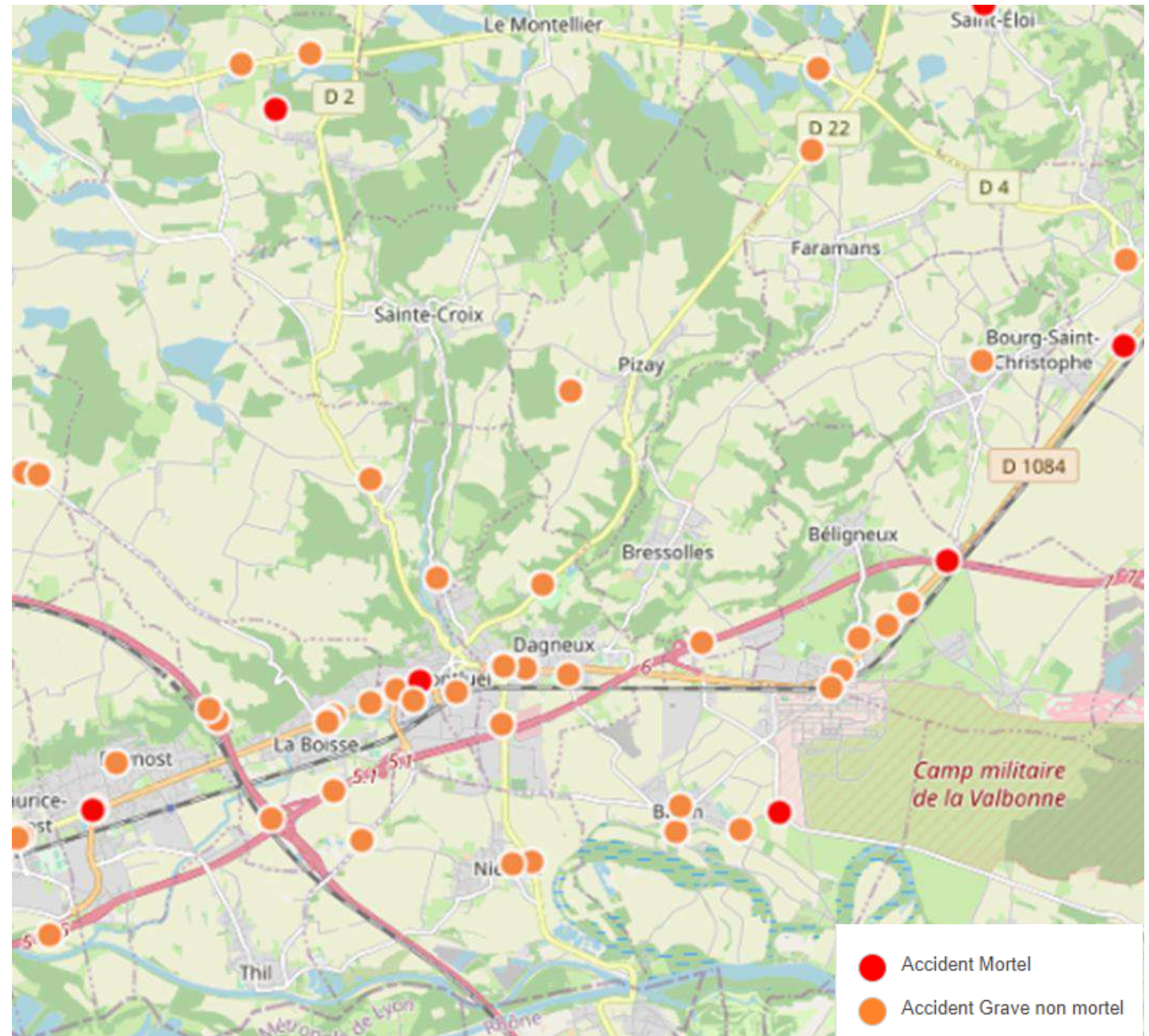


Traversée de la voie ferrée - Dagneux

Maillage routier

Accidentologie

- **RD1084, artère structurante** du territoire mais soumis à un **trafic important et accidentogène.**
- Une quinzaine d'accidents mortels ou graves non mortels survenus entre 2016 et 2020.
- Plus de la moitié ont eu lieu sur la RD1084.
- L'accident mortel sur la RD1084 concerne un **piéton** et celui sur la D84 concerne un **cycliste.**
- Sur 19 victimes, 6 sont des piétons et 2 sont des cyclistes.



Carte d'accidentologie 2016 - 2020 - Accidents mortels et graves non mortels
(source www.onisr.securite-routiere.gouv.fr)

Des accidents concentrés sur la RD1084 qui pointent la vulnérabilité des piétons et des cyclistes sur cet axe.

Le transport de marchandises

Le trafic PL

Le trafic PL sur les routes départementales de la 3CM est relativement faible sur la RD1084 et les départementales en lien avec Sainte-Croix, Jallieu, Pizay et Bressolles.

La RD1084 possède un trafic PL un peu plus important compris entre 100 et 300 PL/jour, il s'agit en partie d'un trafic de desserte pour les différents commerces et zones d'activité. Ce trafic est limité par la limitation de tonnage en place.

Les voies qui desservent exclusivement des zones d'activités comme le parc Arkéma sont soumis à plus de trafic de l'ordre en moyenne de 400 PL/jour. La D61A possède également un fort trafic depuis Thil pour rejoindre la zone des Viaducs et la zone des Près-Seigneurs.

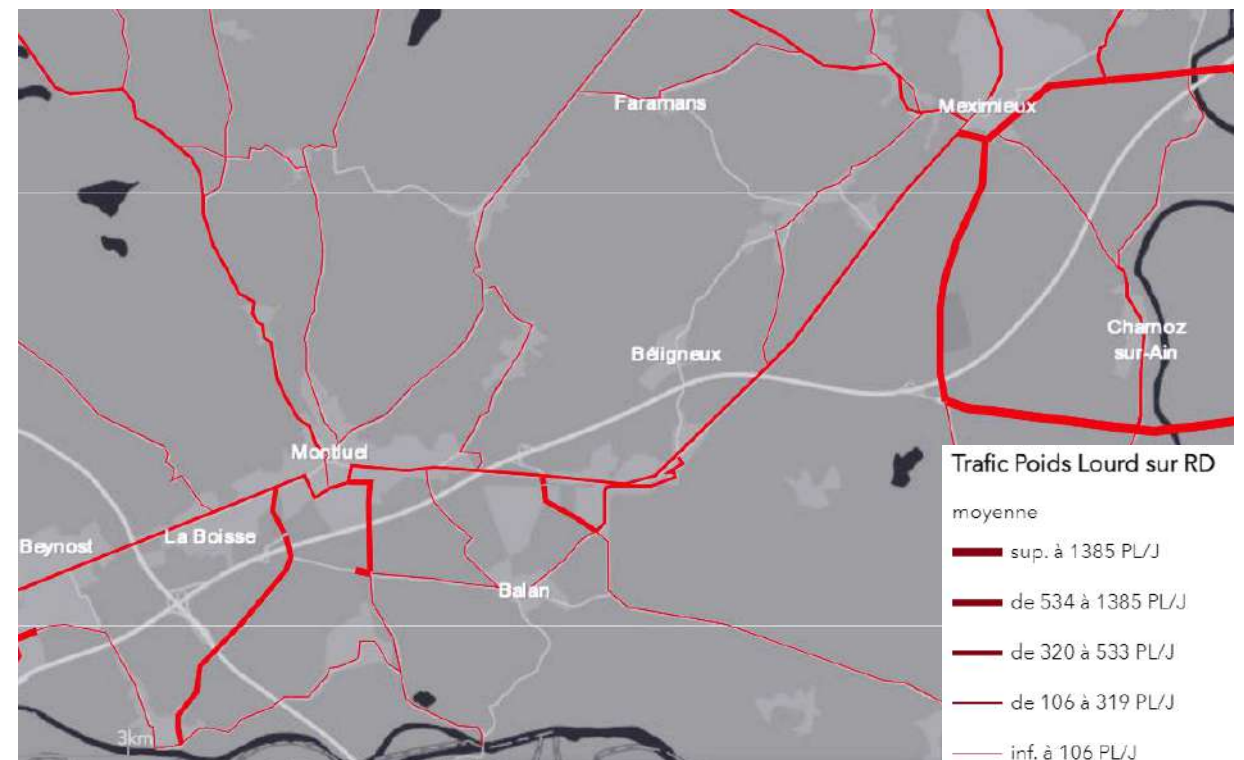
Les PL et l'impact environnemental

La loi LOM prévoit le verdissement des flottes de véhicules dans le domaine public et privé. Il concerne ainsi le renouvellement des flottes de cars et des véhicules utilitaires à un horizon proche.

Depuis le 1er janvier 2020, les véhicules destinés au transport des marchandises (PL et VUL) ayant des vignettes Crit'Air 3, 4, 5 et non classés ne peuvent ni circuler ni se stationner dans le périmètre actuel de la ZFEm. La possible extension de la ZFEm est un enjeu à prendre en compte pour la desserte future du territoire.



Une station de **GNV/Hydrogène** est prévue au PCAET et en discussion avec APRR pour une implantation en sortie d'autoroute à La Boisse.



Un trafic PL essentiellement lié à la desserte des activités économiques du territoire, amené à augmenter avec les projets de création et extension de ZA.

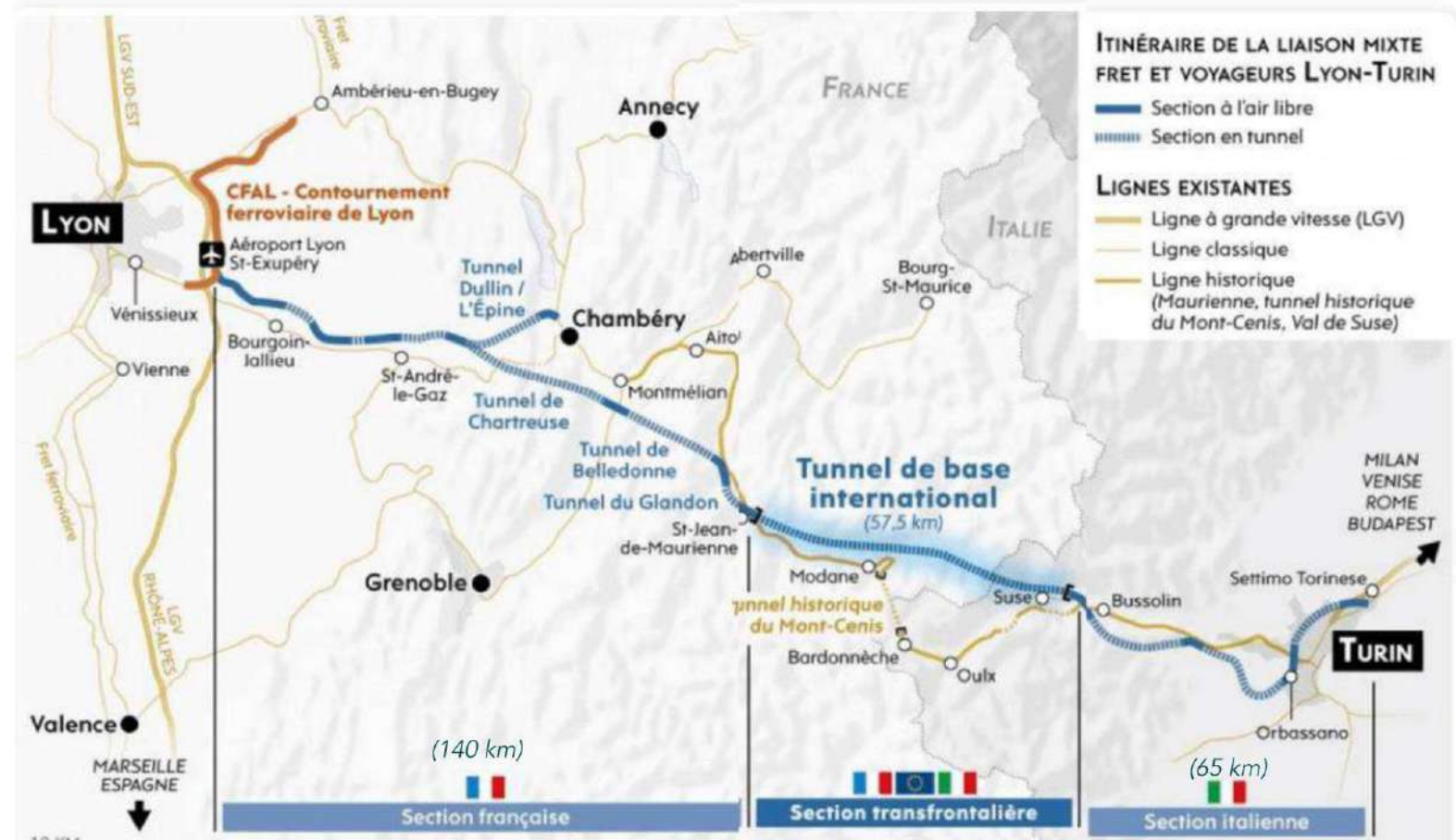
Le transport de marchandises

Le FRET

Le territoire est en lien avec plusieurs projets qui concernent le FRET :

- Le 3^{ème} quai en gare de Montluel – Pour améliorer la régularité dans le Noeud Ferroviaire Lyonnais, la ligne Lyon-Ambérieu est ciblée au CPER 2015-2020 par de nouvelles fonctions de dépassement voie 2 en gare de Montluel afin d'offrir des mesures de régulation satisfaisantes pour les trains voyageurs ayant un arrêt en gare de Montluel.
- Les accès au Lyon-Turin - Moderniser la ligne existante Dijon-Modane pour permettre la circulation d'un trafic fret et réaliser de façon progressive les aménagements des sections de lignes nouvelles entre Lyon et le tunnel de base déclarées d'utilité publique en 2013.
- Le CFAL – « Le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) est un projet de ligne nouvelle mixte à deux voies à l'est de Lyon afin de libérer de la capacité au niveau des gares de la Part-Dieu et de Perrache. Il permet une circulation directe des trains entre la ligne Lyon-Ambérieu, la ligne Lyon-Grenoble. »

Ces projets présentent à la fois une opportunité et des nuisances pour le développement du FRET et l'amélioration du trafic sur la ligne Lyon-Ambérieu.



Réseau ferroviaire : la ligne TER

La 3CM bénéficie d'une **bonne desserte** ferroviaire par la ligne TER Ambérieu <> Lyon <> Saint-Etienne via les gares de Montluel et La Valbonne :

- 36 trains et 2 cars par jour
- Fréquence : 1/2h en heure de pointe et 1h en heure creuse
- Temps de parcours Montluel <> Lyon Part Dieu : 21min
- 10 gares

Pour des trajets vers Lyon, l'usage du TER est **très largement compétitif financièrement** pour l'utilisateur comparé à la voiture :

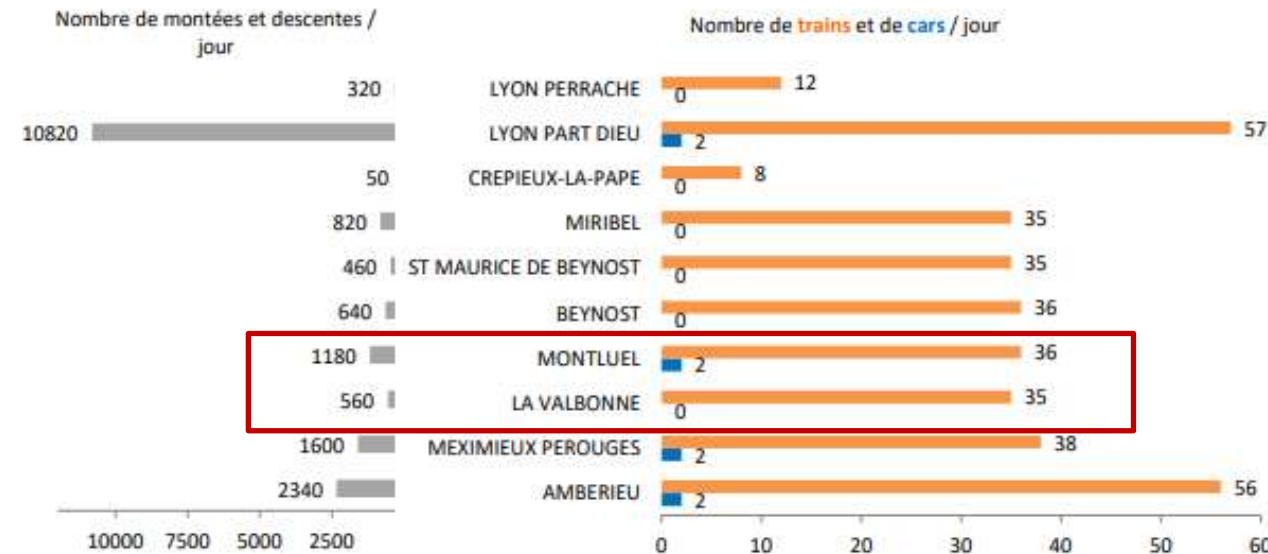
- Tarif billet à l'unité Montluel – Lyon : 5,50€ (ou 6,60€ depuis La Valbonne)
- Tarif abonnement annuel TER Montluel – Lyon : 51,60€/mois ou 104€/mois avec l'abonnement combiné TER+TCL
- En voiture, pour le trajet Montluel - Lyon, le coût complet moyen est estimé à 16€ (0,7€/km) + le coût du péage (1€) soit 17€ par aller ce qui équivaut à un budget mensuel de 680€.

Les 2 gares cumulent une **fréquentation importante** avec 1740 montées/descentes par jour soit environ **870 personnes uniques** (voir pages suivantes pour les zooms sur les 2 gares).

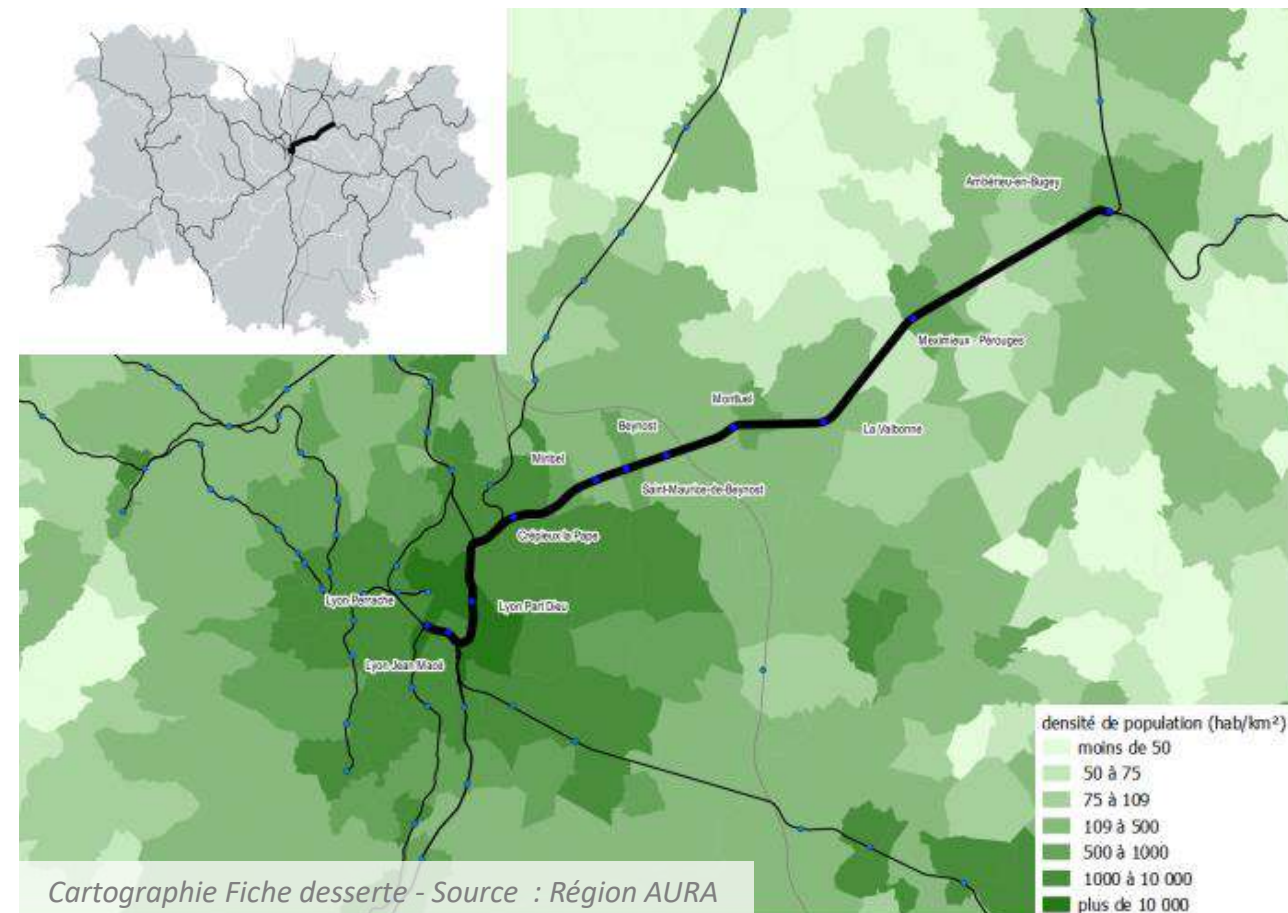
Il y a un **potentiel fort de report modal**, d'autant plus que le SCOT fixe des objectifs de renforcement / densification urbaine des pôles autour des gares. Cet enjeu est bien pris en compte par la SNCF qui a identifié la ligne comme à fort enjeu dans le cadre du **Nœud Ferroviaire Lyonnais** et prévoit de renforcer les fréquences d'ici 2035.

L'offre souffre toutefois :

- d'un manque d'attractivité **en soirée et le week-end** (pour les loisirs ou les salariés en horaires décalés).
- d'une **ponctualité relative** (dans la moyenne des autres lignes de la région AURA) : en 2020, seuls 91% des trains sont arrivés au terminus avec un retard < 6 minutes (toutes causes confondues). Le projet de **3^{ème} quai** à la gare de Montluel contribuera à améliorer la ponctualité.



Fréquence et nombre de trains en semaine – source : Région Aura



Montluel, 3^{ème} gare du SCOT BUCOPA.

Près de **1 000 usagers** entrent et sortent du territoire par le train.
Une offre relativement faible en soirée et en WE.

Gare de Montluel

Avec 1180 montées/descentes par jour, la gare de Montluel est la **4^{ème} gare de la ligne**.

Aire de chalandise effective :

La cartographie du SMT AML (ci-contre) montre que les usagers de la gare viennent aussi bien d'un secteur resserré autour de la gare (Montluel, Dagneux) que d'un secteur plus éloigné, impliquant l'utilisation de la voiture pour les communes les plus éloignées.

Rabatement modes actifs :

La carte des isochrones (en bas à droite) montre le fort **potentiel de rabattement en modes actifs de la gare de Montluel** :

- Dans un rayon de 2 km (30 minutes à pied) :
 - 7900 habitants, quasiment tout le centre-ville de Montluel et Dagneux,
 - Plus de 3000 emplois dans les ZA (Pré-Seigneurs, Plaine, Carrier...)
- Dans un rayon de 4 km (20 minutes en vélo classique) :
 - 13300 habitants, dont la Boisse, Niévroz.
 - Plus de 5000 emplois.
- Tout le territoire à moins de 8 km d'une gare, soit une distance réalisable en Vélos à Assistance Electrique (VAE), qui permet de s'affranchir du relief de la Côtière (à condition de disposer d'infrastructures suffisamment sécurisées).

A travers son étude de **rabattement modes doux**, la 3CM met aujourd'hui l'accent sur la création d'aménagements sécurisés à proximité de la gare :

- en liaison Est-Ouest (gare ↔ Dagneux notamment)
- vers le Sud (gare ↔ ZA) (voir détail page suivante).

A plus long terme, il est pertinent de **raisonner véritablement à 360°** et inclure des liaisons qualitatives vers le centre-ville de Montluel, Niévroz, La Boisse...

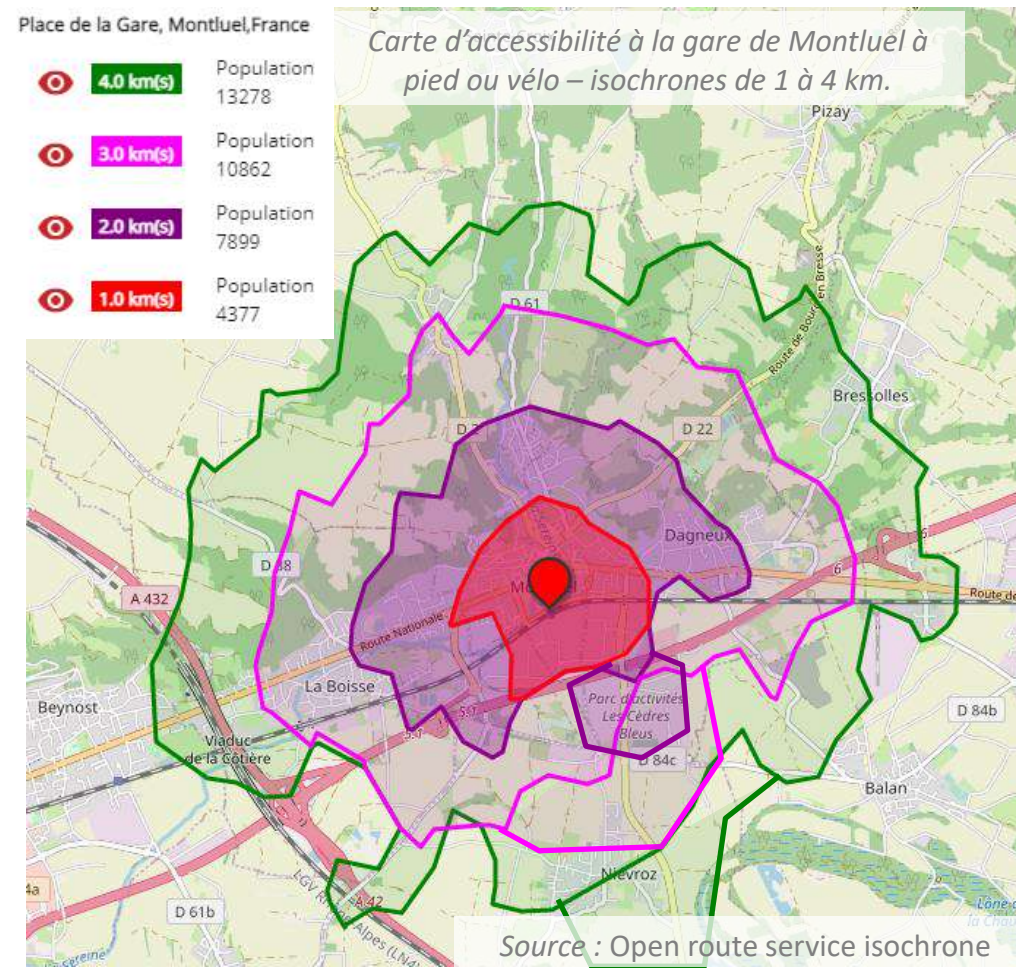
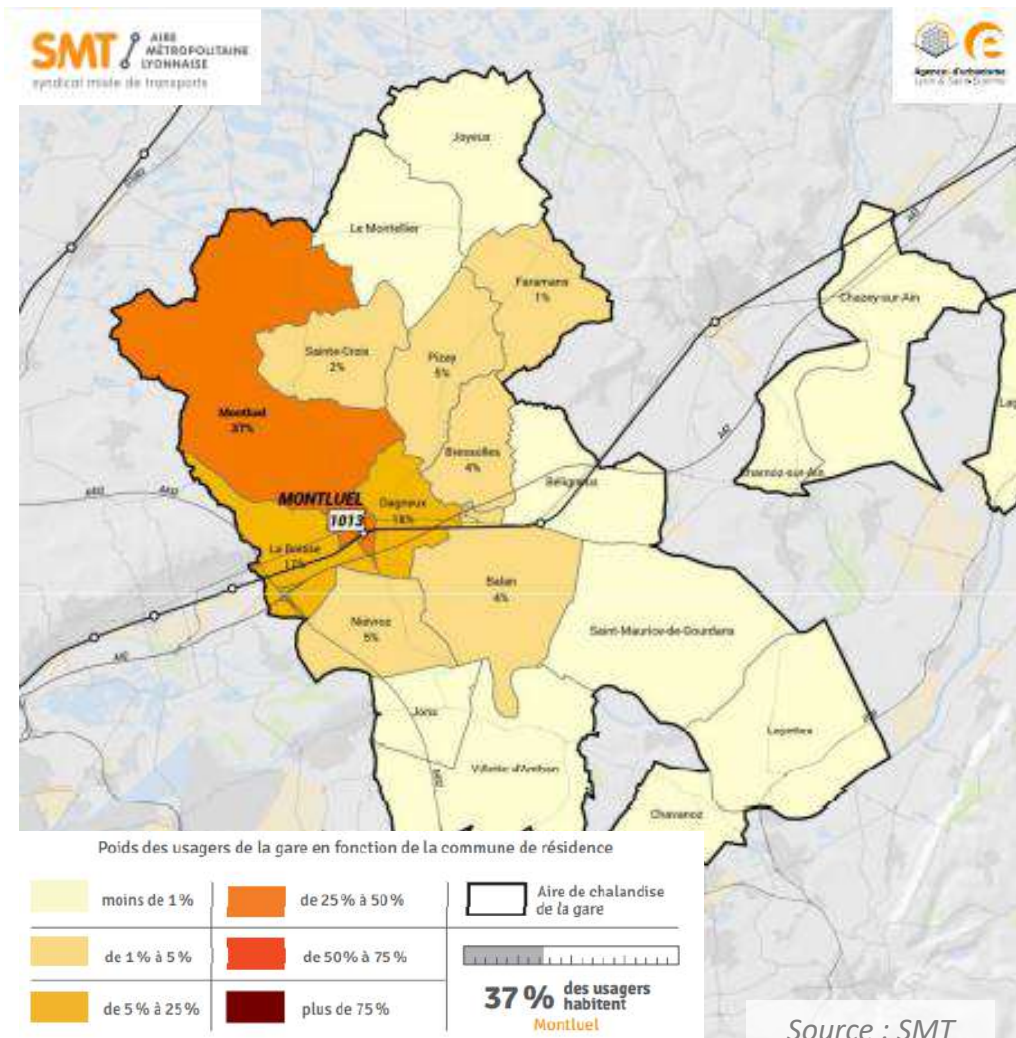
La gare et ses abords :

Gare & Connexions réalise un programme **Espace Multimodal Augmenté (EMA)** qui se concentre sur les abords directs de la gare pour améliorer l'information voyageur (totem, jalonnement...) et les conditions de stationnement pour tous les modes.

Le bâtiment de la gare est par ailleurs inscrit à l'appel à projet « 1001 Gares ».

(voir détail page suivante)

Un **potentiel de rabattement de 100%** des habitants de la 3CM et des actifs vers la gare de Montluel à pied ou en vélo.



Gare de Montluel

Se rendre en voiture à la gare :

- Parking côté Montluel gratuit (environ 160 places): saturé en journée / cheminement piéton entre le parking et la gare inexistant.
- Parking côté 3CM gratuit (environ 200 places) : cheminement piéton + passerelle
- Covoiturage : 6 places de covoiturage à venir (projet EMA)
- Voiture électrique : pas de borne de recharge électrique

Se rendre en vélo à la gare :

- 1 consigne vélo SNCF combinée à l'abonnement TER et 1 consigne 3CM avec un abonnement annuel
- 6 Arceaux à vélo à venir (projet EMA)
- Station de réparation vélos à venir (projet EMA)

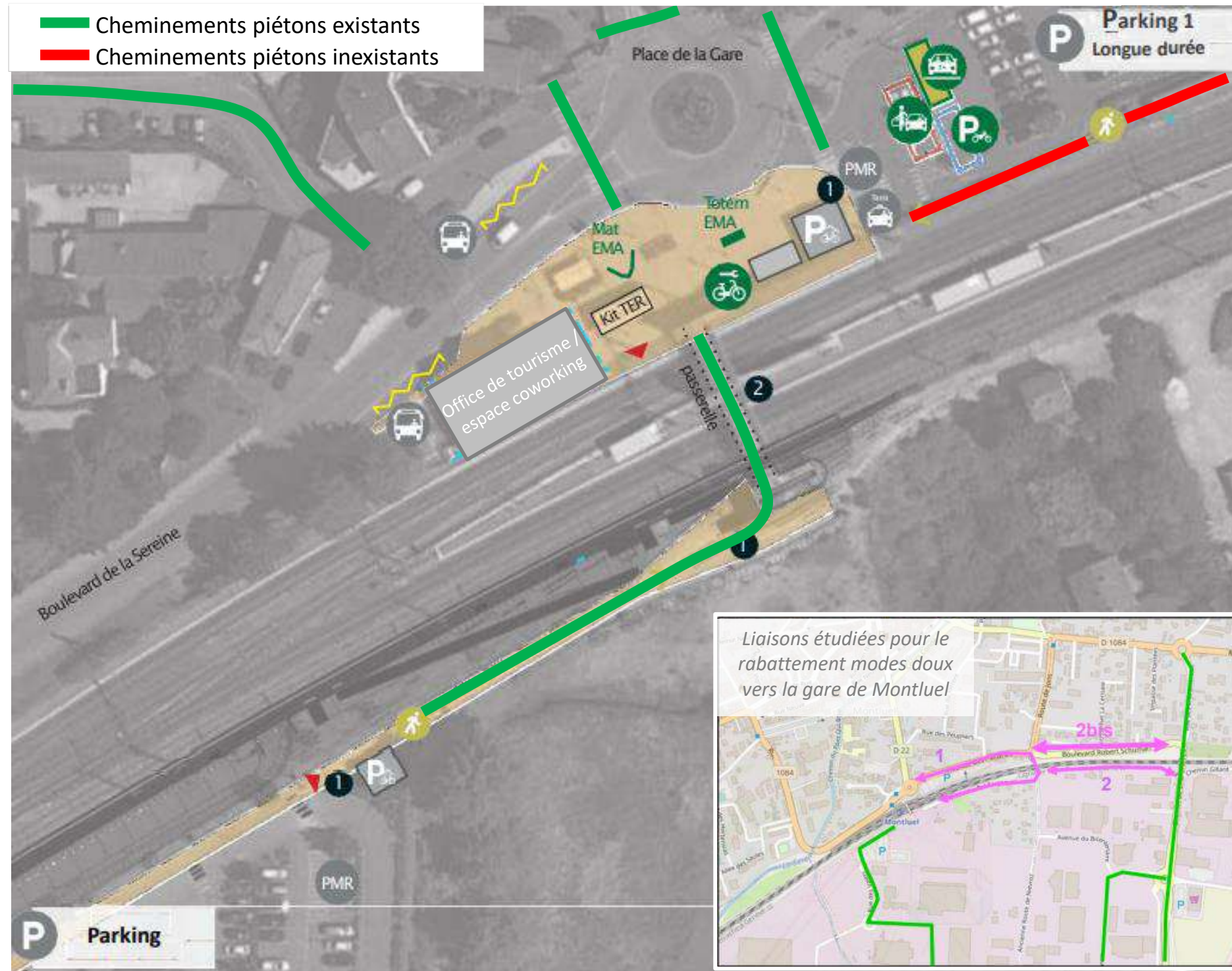
Se rendre à pied à la gare :

- Passerelle et passage sous terrain permettent le franchissement des voies ferrées
- Trottoirs étroits sur l'Avenue de la gare
- Itinéraires piétons/vélos peu lisibles

Se rendre en TC à la gare :

- Lignes Cars de l'Ain 171 et 132
- Ligne La Costellane
- Transport à la demande (TAD)

Superposition des programmes EMA de Gare & Connexions et étude rabattement 3CM



Gare de Montluel



Consigne vélo 3CM - Photographie Lee Sormea - Février 2022



Consigne vélo SNCF - Photographie Lee Sormea - Février 2022



Parvis de la gare de Montluel - Photographie Lee Sormea - Février 2022



Parking de la gare - Photographie Google Maps - Juillet 2021

Gare de La Valbonne

Avec **580 montées/descentes par jour**, la gare de La Valbonne a une fréquentation 2 fois inférieure à la gare de Montluel, qui s'explique par une aire de chalandise moins dense.

Aire de chalandise effective :

La grande majorité des usagers prenant le train à la gare de La Valbonne viennent de Balan (données d'enquête de la Région réalisée sur 1 trajet sur 1 journée).

Commune départ	Eff.	%
BALAN	222	88,1%
BOURG-SAINT-CHRISTOPHE	9	3,6%
BELIGNEUX	7	2,8%
SAINT-MAURICE-DE-GOURDANS	6	2,4%

Données issues de l'enquête Région (2017)

Rabatement modes actifs :

Le potentiel de rabattement en modes actifs est **loin d'être négligeable**, comme le montre la carte des isochrones (ci-contre) :

- Dans un rayon de 2 km (30 minutes à pied) :
 - 2500 habitants,
 - 5700 emplois dont 700 dans les ZA (2B, Front de Bandière) et 5000 au camp militaire de la Valbonne.
- Dans un rayon de 4 km (20 minutes en vélo classique) :
 - 5900 habitants, dont Bèligneux et Balan.
 - 6000 emplois, incluant Arkema.

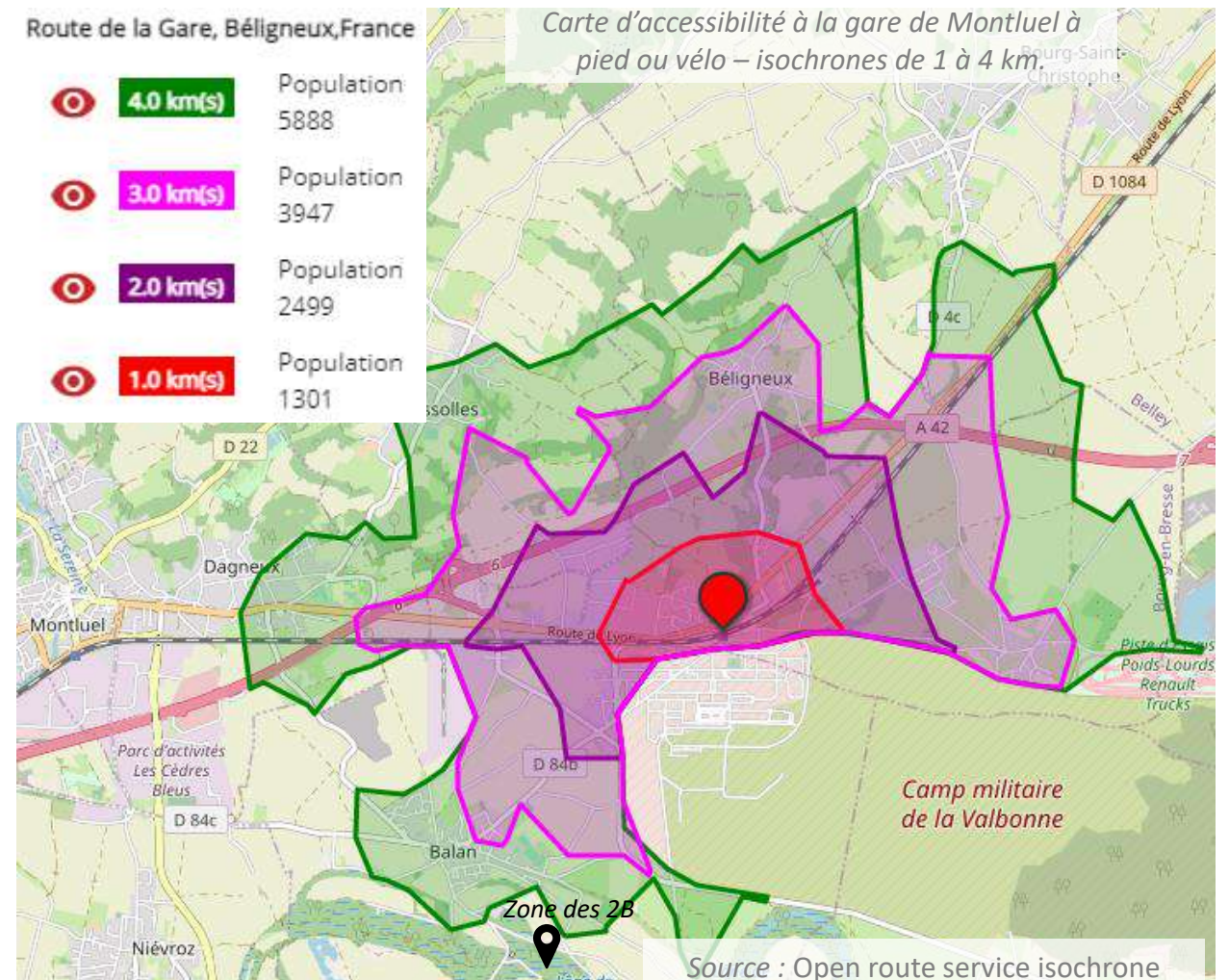
L'étude 3CM des **rabattements modes doux** inclut les liaisons :

- Gare ↔ Centre-ville de Balan ce qui est très pertinent au vu de l'utilisation de la gare par les balanais et de la distance importante. Au passage cette liaison permet de desservir la ZA Front de bandière
- Gare ↔ Chânes

(voir carte page suivante)

D'autres liaisons seraient intéressantes à étudier :

- Relier la gare à la montée de Bèligneux (montée déjà en cours d'aménagement) pour relier le centre-ville de Bèligneux.
- Relier la zone des 2B.



La gare et ses abords :

La gare de La Valbonne fait également l'objet d'un **programme EMA**. (voir détail page suivante).

Gare de La Valbonne

Se rendre en voiture à la gare :

- Facilité de stationner (parking au sud de la gare - environ 60 places)
- Covoiturage : 6 places de covoiturage à venir (projet EMA)
- Voiture électrique : pas de borne de recharge électrique

Se rendre en vélo à la gare :

- 1 consigne vélos 3CM avec un abonnement annuel
- Stationnement sécurisé gratuit (box)
- 4 consignes individuelles à venir (projet EMA)
- Station de réparation vélos à venir (projet EMA)

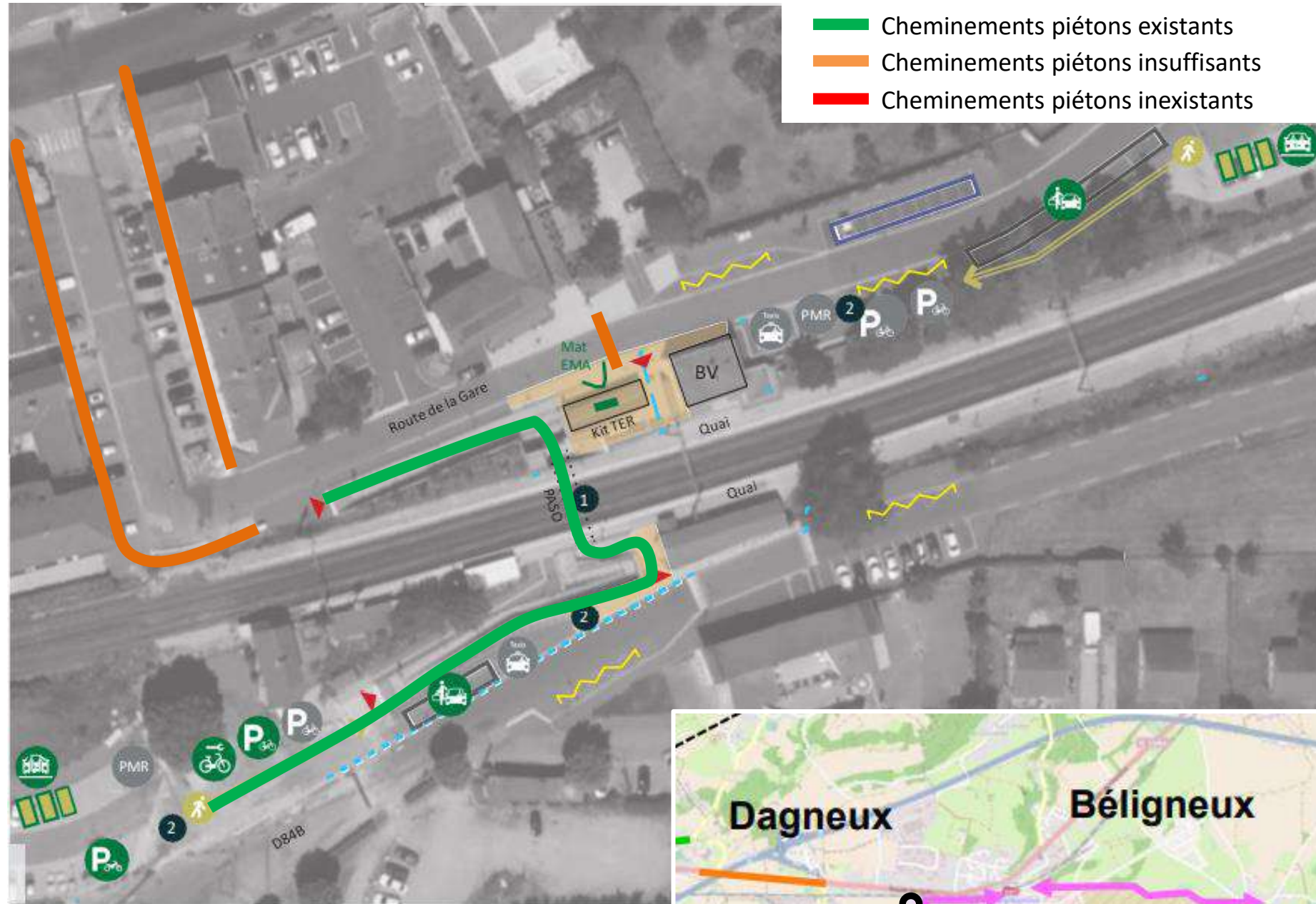
Se rendre à pied à la gare :

- Trottoirs étroits sur la place de la Valbonne et ensuite sur la RD1084
- Manque de visibilité de la traversée piétonne au droit de la gare

Se rendre en TC à la gare :

- Ligne La Costellane
- Transport à la demande (TAD)

Superposition des programmes EMA de Gare & Connexions et étude rabattement 3CM



• Légende fonctionnalités actuelles:	Zone bus	P Parking voitures	PMR Places PMR	Dépos minute
• Légende fonctionnalités projetées:	Totem EMA	Mat EMA	Zone apaisée	4 consignes vélos individuelles + marquage
	Marquage 3 place covoiturage au Nord et 3 au sud	1 Signalétique PASO		
	Taxis	16 Consignes vélos individuelles (+ places VAE au RDC du BV)	Zone Bleue	
	Station réparation vélos + station gonflage + marquage	Arceaux 2RM		
	2 Signalétique directionnelle	Marquage sol dépose minute		



Liaisons étudiées pour le rabattement modes doux vers la gare de La Valbonne

Gare de La Valbonne



Gare de La Valbonne - Photographie Lee Sormea - Février 2022



Stationnement vélo sécurisé - Photographie Lee Sormea - Février 2022



Consigne vélo 3CM - Photographie Google Maps - Février 2021



Parking de la gare - Photographie Lee Sormea - Février 2022

TC : Les Cars Régions

Lignes régulières

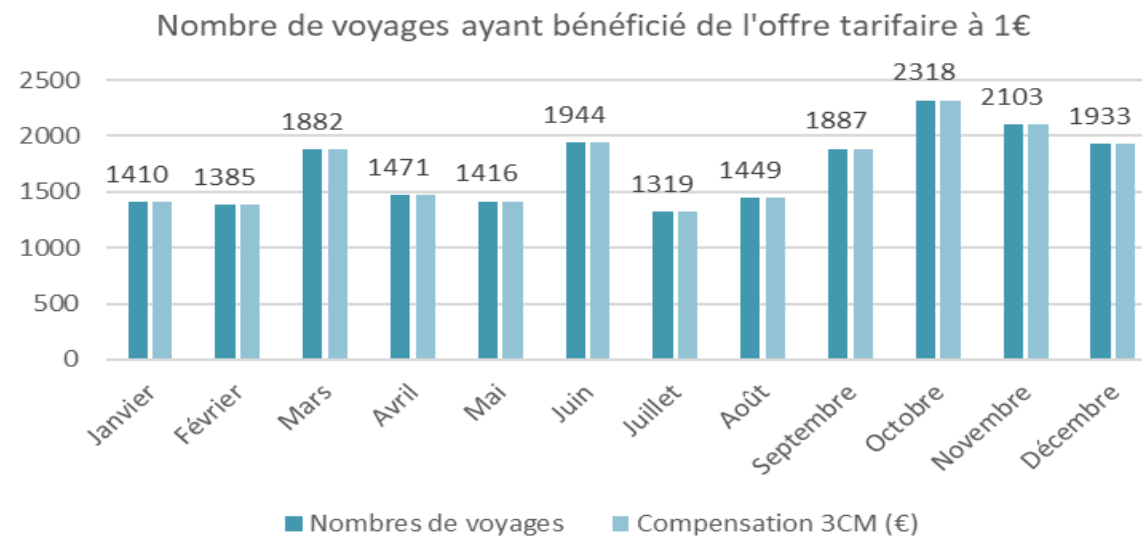
En plus des transports scolaires, la Région a la gestion des **lignes interurbaines régionales 171 et 132** desservant la 3CM.

Une convention 3CM / Région / Transporteur Philibert permet de réaliser un trajet en interne à la 3CM pour 1€ (au lieu de 2€). La 3CM finance la part manquante (1€ par billet acheté). Il est possible de prendre un carnet de 10 trajets (15€), un abonnement mensuel (40€) ou annuel (400€).

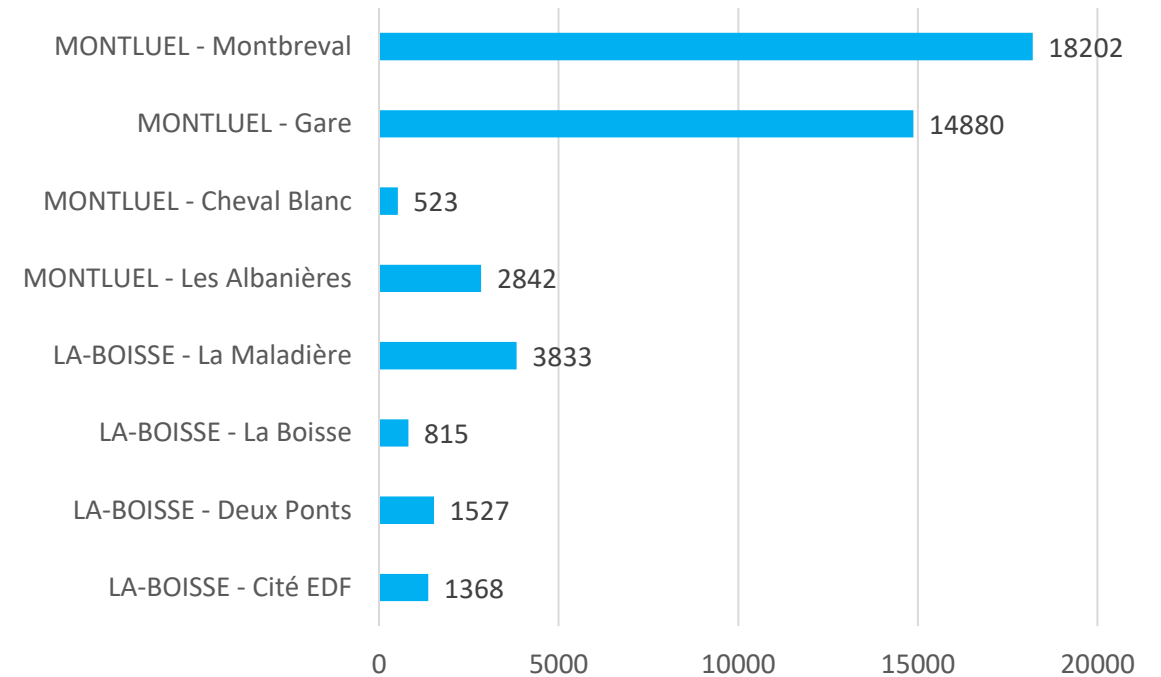
Nous exploitons les données de la Région AURA de 2021:

- 44 000 montées sur l'année 2021 depuis la 3CM sur la ligne 171
- 19 000 montées sur l'année 2021 depuis la 3CM sur la ligne 132
- 20 500 voyages comptabilisés comme des voyages internes (**1/3 des voyages**), soit 20 500€ payés par la 3CM.
- 70% des montées se font à la gare de Montluel ou Montbreval

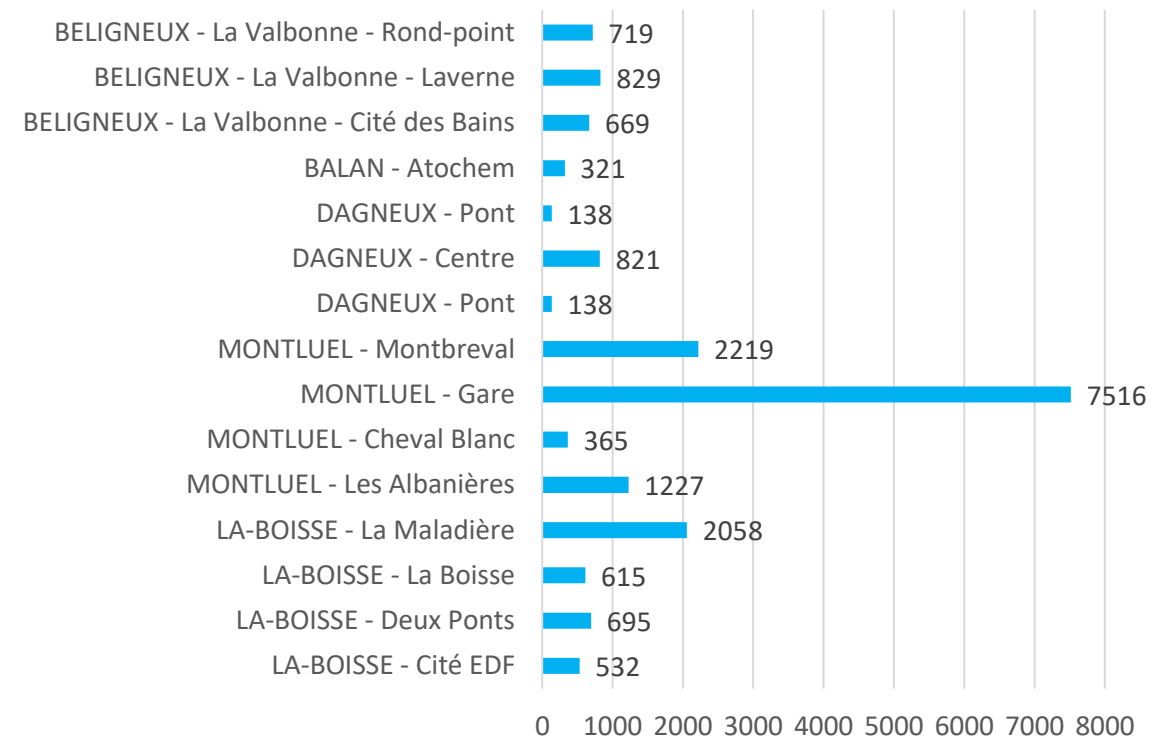
La forte fréquentation au terminus de la 171 (Montbreval) laisse penser qu'il y a un potentiel de prolonger la ligne de quelques arrêts.



Montées sur la ligne 171 (2021)



Montées sur la ligne 132 (2021)



Sources : Région AURA

Nota : Pas de données billettiques permettant de connaître les descentes

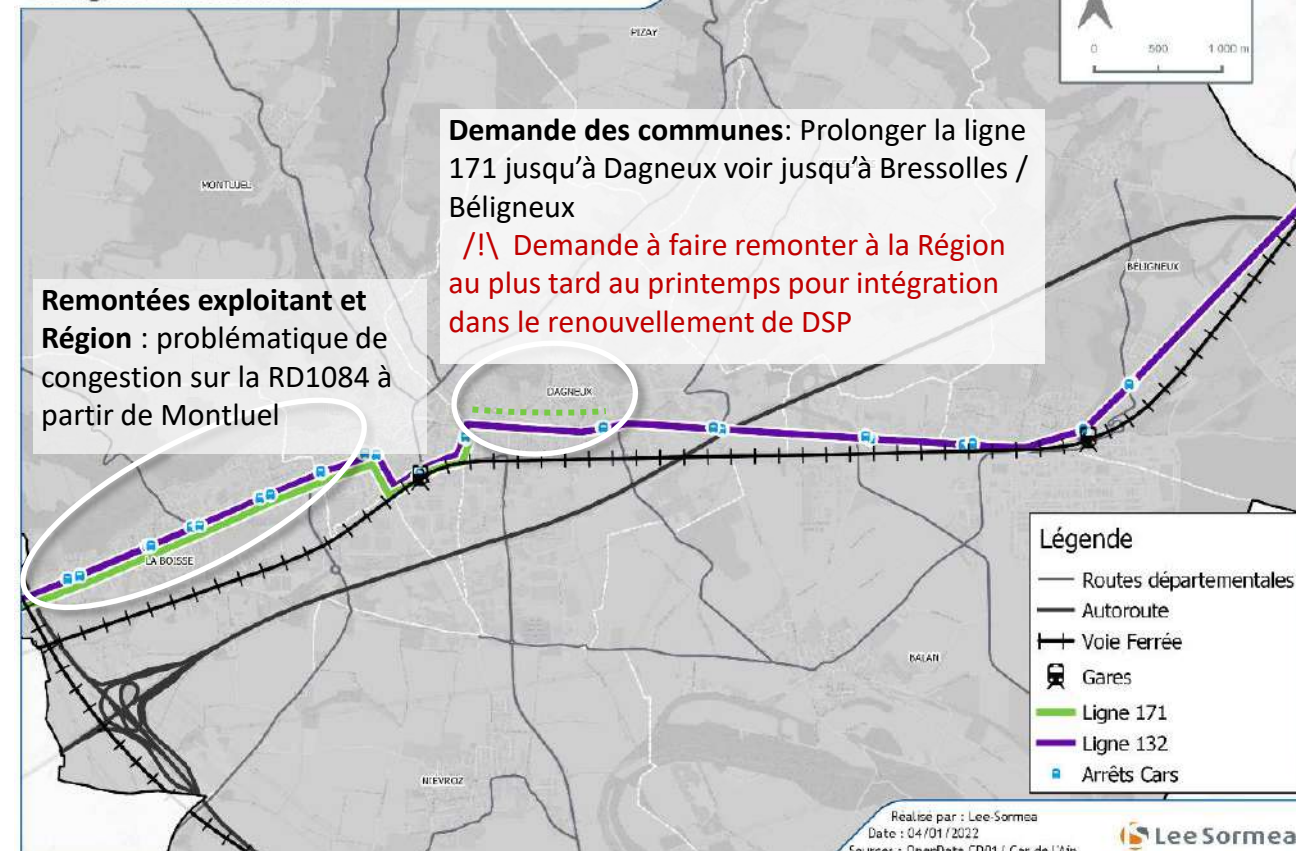
TC : Les Cars Régions

Lignes régulières / Ligne 171

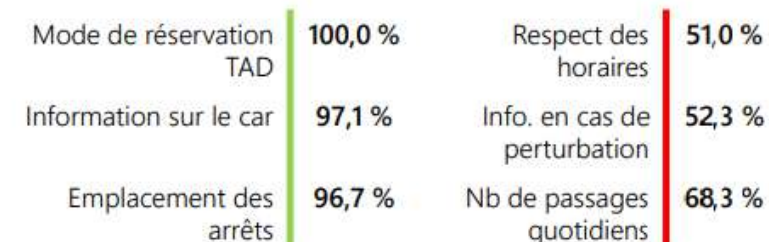
Nous exploitons les enquêtes de la Région en 2021 (ci-dessous) et les entretiens réalisés par Lee Sormea dans le cadre du PDMS.

- La ligne 171 est utilisée principalement pour les **trajets domicile travail et études** par des actifs et des étudiants la semaine avec une fréquence élevée en heure de pointe (au ¼ d'heure).
- La ligne permet de **desservir des arrêts différents** du TER (Neyron, Caluire, Lyon Cordeliers, Hôtel de ville, Pont de la Guillotière). Le temps de trajet est de 50min entre Montluel et Lyon et le trajet coûte 2€.
- L'amplitude horaire en semaine et les samedis est de **5h à 21h**. Sont assurés **31 allers retours** la journée en semaine et 23 allers retours les samedis. La ligne fonctionne également **les dimanches** avec 12 allers retours entre 8h et 20h.
- **L'offre est donc complémentaire** par rapport au TER et est plus compétitive financièrement. Toutefois le temps de trajet est supérieur.
- Sa fréquence élevée en heure de pointe **facilite les correspondances** à la gare de Montluel avec le TER et la Costellane.

44 000 montées qui attestent d'une utilisation importante de la ligne par les **actifs et étudiants**.
Montluel est le lieu de desserte principal.
Un **prolongement de la ligne** est souhaité par les communes et les usagers.



Taux de satisfaction par item



Source : Région AURA

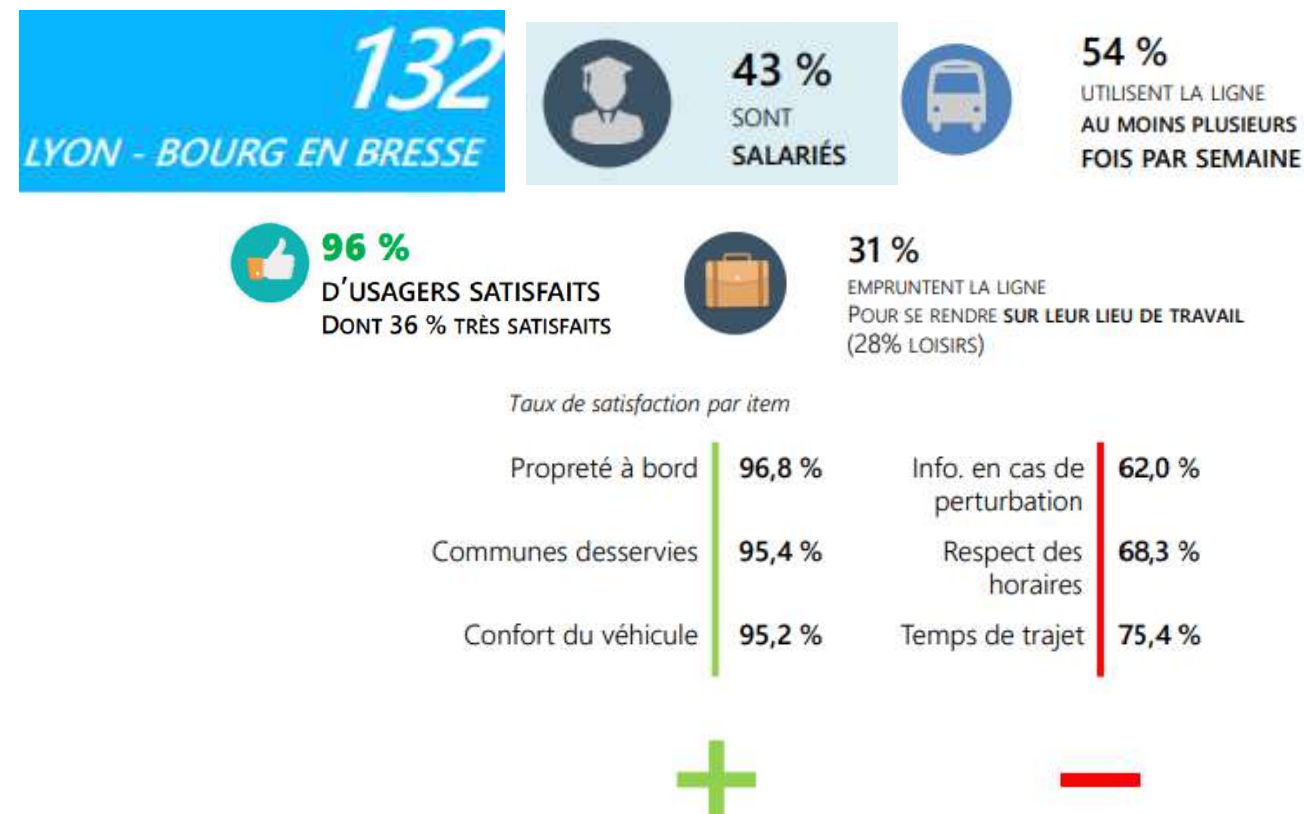
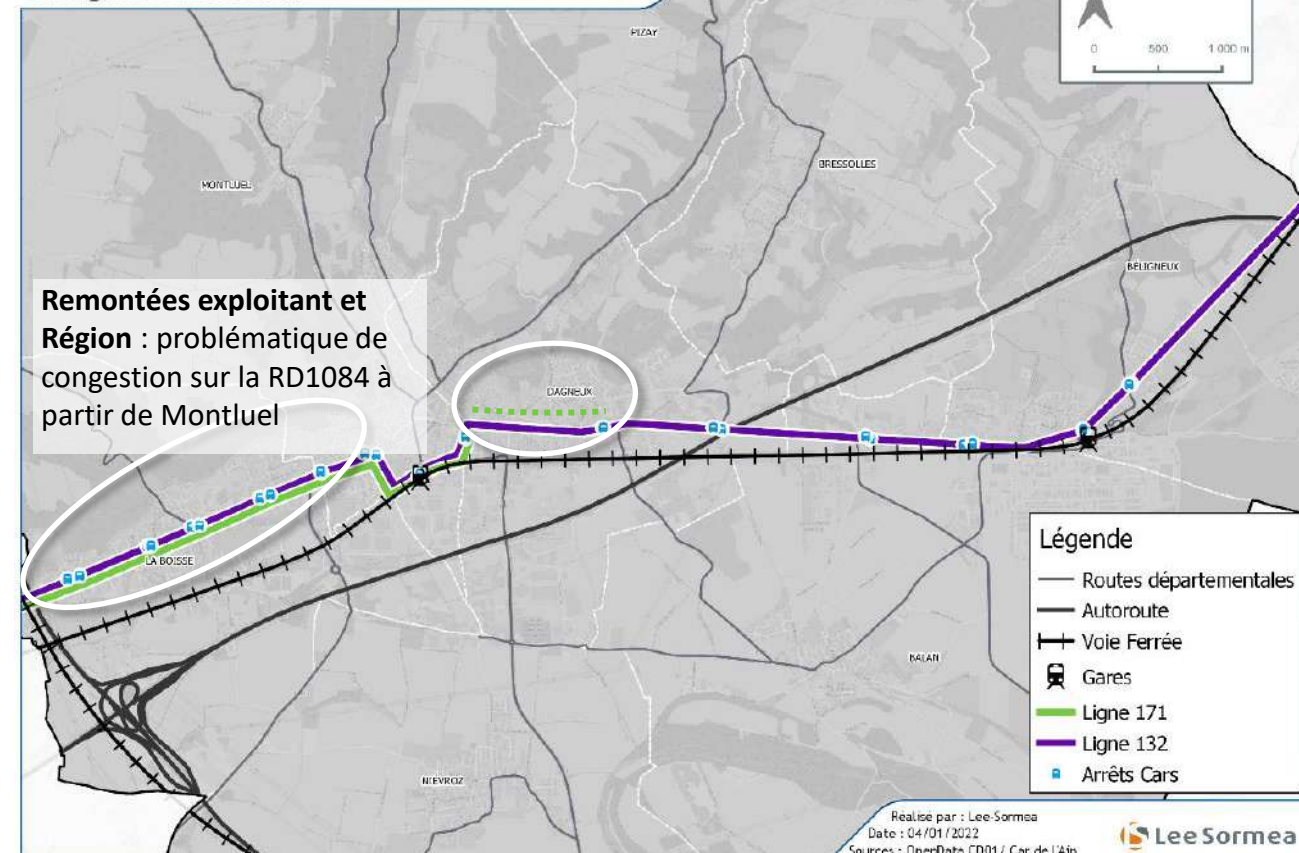
TC : Les Cars Régions

Lignes régulières / Ligne 132

Nous exploitons les enquêtes de la Région en 2021 (ci-dessous) et les entretiens réalisés par Lee Sormea dans le cadre du PDMS.

- La ligne 132 est utilisée pour des trajets **domicile travail** mais aussi pour les **loisirs**.
- Permet une liaison entre Bourg-en-Bresse et la 3CM mais peu d'informations sur les échanges sur cette liaison
- **Couvre une plus grande partie de la 3CM** que la ligne 171 (Dagneux, Balan, Béligneux). Sur la section Béligneux ↔ Montluel, **l'offre est en complément** de la Costellane (horaires différents) et avec une **desserte plus fine** (plus d'arrêts).
- **Fréquence de passage assez faible** notamment en heure de pointe :
 - Passages au départ de la gare de Montluel vers Lyon : 2 le matin, 2 le midi, 4 entre 16:00 et 21:00
 - Passages au départ de la gare de Montluel vers Bourg-en-Bresse : 3 le matin entre 06:30 et 10:30, 1 le midi, 2 l'après-midi et 2 le soir entre 18:30 et 20:30
- L'amplitude horaire en semaine est de **6h à 20h avec 9 allers retours** sur la journée. Sont assurés **4 allers retours les samedis** entre 9h et 20h et **1 aller retour le matin et le soir le dimanche**.
- **Peu de correspondances avec le TER** hormis le soir à la gare de Montluel depuis Balan / Béligneux : arrivée à 18:15 à la gare et départ du TER à 18:27 (pas d'offre de La Costellane à cette heure ci dans ce sens)

19 000 montées avec une utilisation important de la ligne par les **actifs**.
 Ligne utilisée également dans le cadre des **loisirs**.
 Desserte de toutes les **communes de la RD1084**.



Le transport scolaire

Transports scolaires

Le territoire présente de **nombreux établissements scolaires** :

- Le **Lycée de La Côtière à La Boisse (1 300 élèves)**. Sa population scolaire est extrêmement diverse, puisque les élèves proviennent d'une trentaine de communes différentes
- Le **collège Émile Cizain à Montluel (700 élèves)**
- Le **collège Marcel Aymé à Dagneux (500 élèves)**
- Le **collège Saint-Louis à Dagneux (700 élèves)**
- Les **Maisons familiales rurales (MFR) de Montluel et Balan**

Ainsi que les différentes écoles maternelles et primaires.

La **Région a la gestion du transport scolaire**. La Région indique que la **mutualisation du transport scolaire avec une offre commerciale** est compliquée du fait du **remplissage des cars en saturation**, des **itinéraires peu adaptés** et une **discontinuité de service en période de vacances scolaires**.

Une trentaine de lignes de transport dessert les établissements de la Côtière.

Les lignes les plus structurantes sont :

- Un doublage de la ligne 171 pour desservir le lycée de La Côtière et 8 ligne de service scolaire ;
- Un doublage de la ligne 171 pour desservir le collège Marcel Aymé et le collège Saint-Louis et 7 lignes de services scolaires ;
- Un doublage de la ligne 171 pour desservir le collège de Emile Cizain et 3 lignes de services scolaires.



Gare routière du Lycée de La Côtière

TC : l'offre 3CM

1^{ère} expérimentation de février 2020 à mars 2021 : 3 lignes TAD



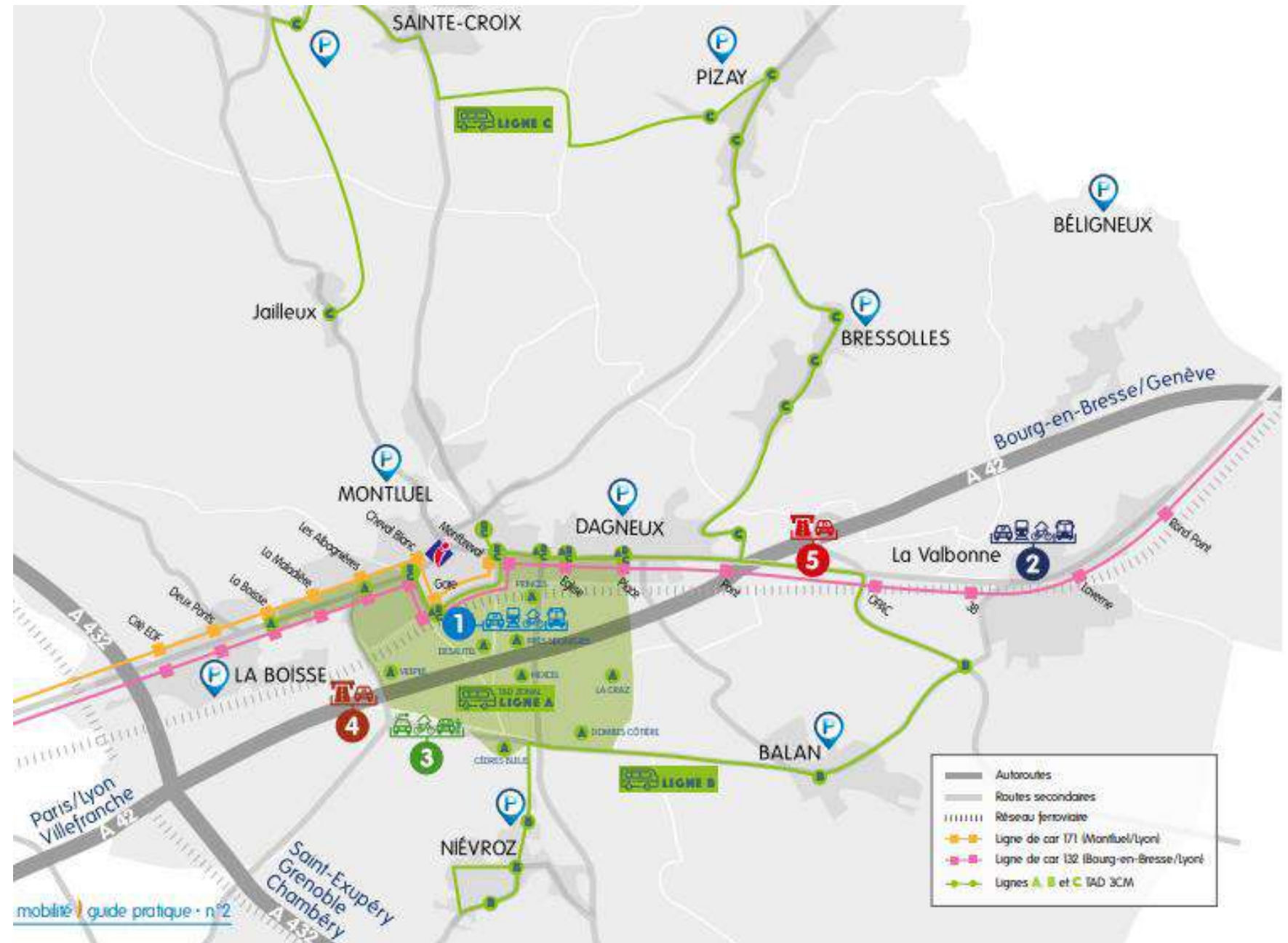
Ce service était exclusivement en transport à la demande :

- TAD zonal sur la ligne A réservée aux salariés.
- Lignes virtuelles B et C pour les habitants.

Horaires et points de montées et de descentes sont prédéfinis.

Réservation obligatoire par téléphone ou en ligne.

Commune de Béligneux non desservie



Source : 3CM

Bilan : ce service n'a pas fonctionné (contexte sanitaire peu aidant)
Nouvel objectif : apporter un service de transport qui s'adapte davantage aux usagers, avec plus de souplesse et une meilleure lisibilité de l'offre.

TC : l'offre 3CM

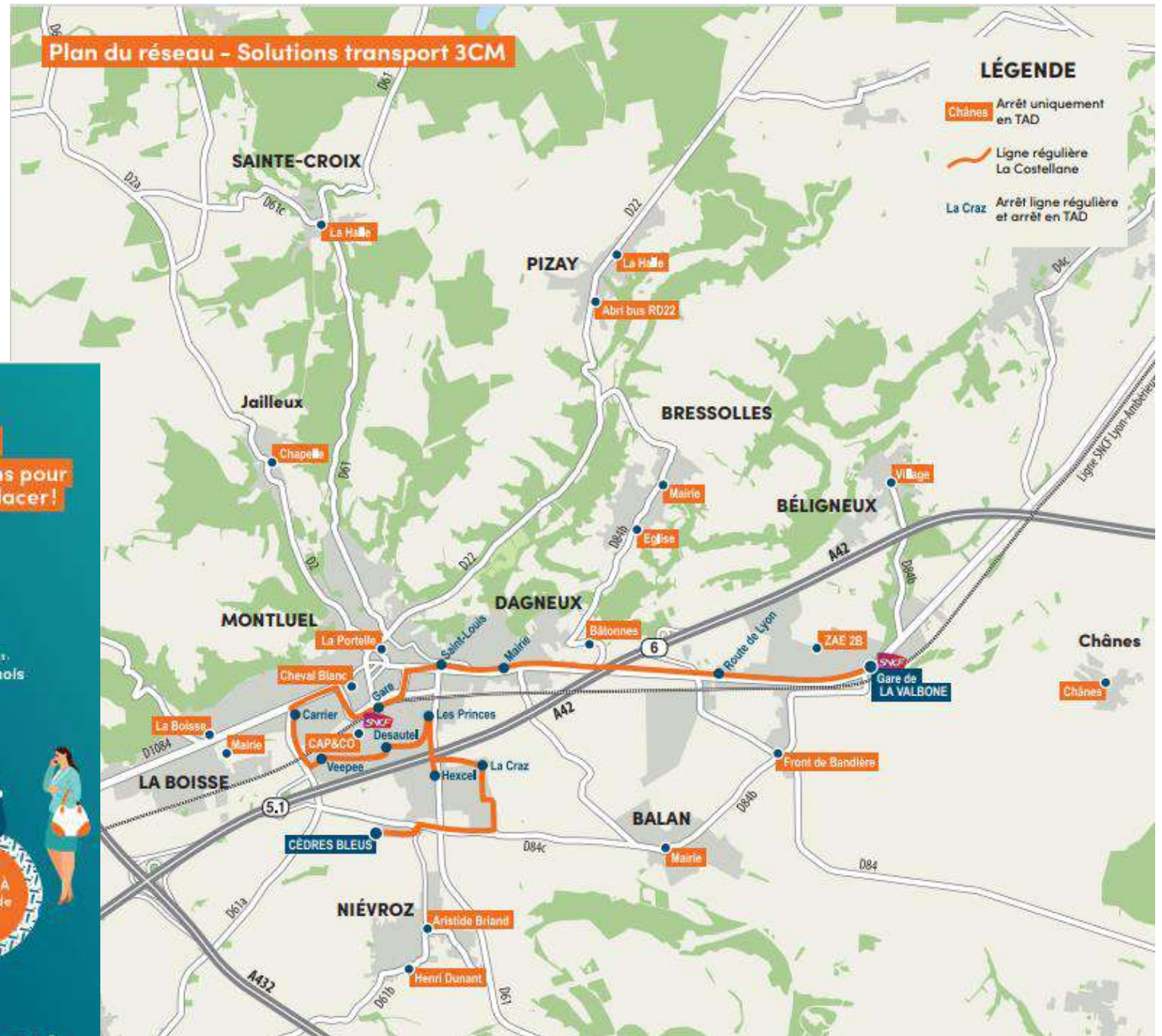
2^{ème} expérimentation depuis avril 2021 :
1 ligne régulière et 1 TAD zonal



- 1 ligne régulière : La Costellane
- Desserte des ZAE et des gares en heures de pointe
- 1 TAD zonal
- Desserte de toutes les communes en heures creuses
- Détails pages suivantes

Actions de communication

- Supports de communication (Flyers)
- Communication presse
- Réseaux sociaux
- Mailing aux entreprises
- stand d'information dans plusieurs entreprises du territoire (HEXCEL, CARRIER...)
- Événementiel



Source : 3CM

TC : l'offre 3CM

Retour d'enquête sur les inscrits

La 3CM et Philibert ont réalisé en mars 2022 une enquête pour mieux connaître le profil des inscrits aux solutions transport 3CM (Costellane ou TAD).

- Au total, **211 sont inscrits** au service « Solutions transport 3CM, soit une **forte progression** par rapport à 2021 (**152 en août 2021**).
- **30 personnes ont répondu à l'enquête en ligne** sur les 186 inscrites au service « Solutions transport 3CM » et ayant transmis leur mail, soit 16%. Au vu du faible nombre de réponses, il s'agit d'analyser les réponses avec précaution.
- Si ce panel est faible, il est représentatif de l'ensemble des inscrits avec une majorité de femmes, 55% de 26-65 ans (assimilable à des actifs) ainsi que 40% de moins de 25 ans (des scolaires ou étudiants).
- Sur les 258, seulement 17 des répondants empruntent le TAD, 4 la ligne régulière « La Costellane » et 9 n'ont jamais utilisé le service.
- Parmi les utilisateurs, le niveau de satisfaction est très bon concernant le coût du service, le confort de la navette et la relation avec les conducteurs.
- Les insatisfactions portent plutôt sur la fréquence et les plages horaires de desserte, sur les arrêts desservis et la compréhension du service.

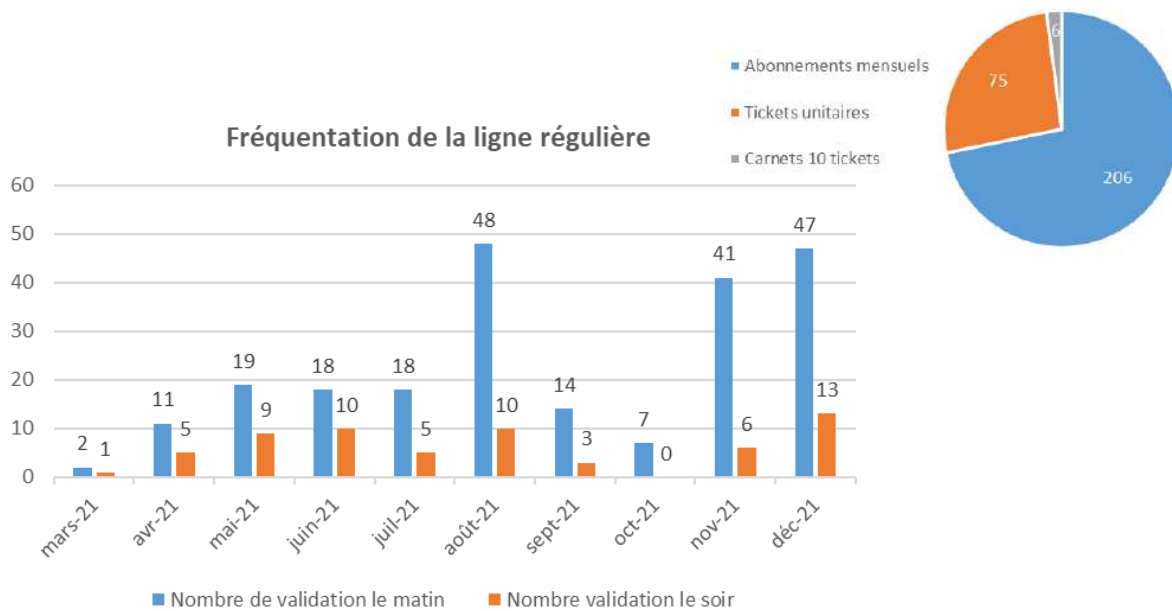
- Il est suggéré :
 - de simplifier la réservation avec la possibilité de réserver ou d'annuler jusqu'à la veille au soir, voir le jour même.
 - De desservir l'ensemble des arrêts des cars région sur l'axe RD1084.
 - Etendre le service de TAD en heures de pointe.
 - De veiller à des correspondances entre la ligne et les TER
 - De desservir les établissements scolaires en heures de pointe.
 - De créer des liaisons avec le Colibri.
- Les personnes n'ayant jamais utilisé le service le justifient par :
 - Une fréquence / plage horaires de passage insuffisante (66%)
 - Une complexité de la réservation (55%)

TC : l'offre 3CM / la Costellane

Description de l'offre

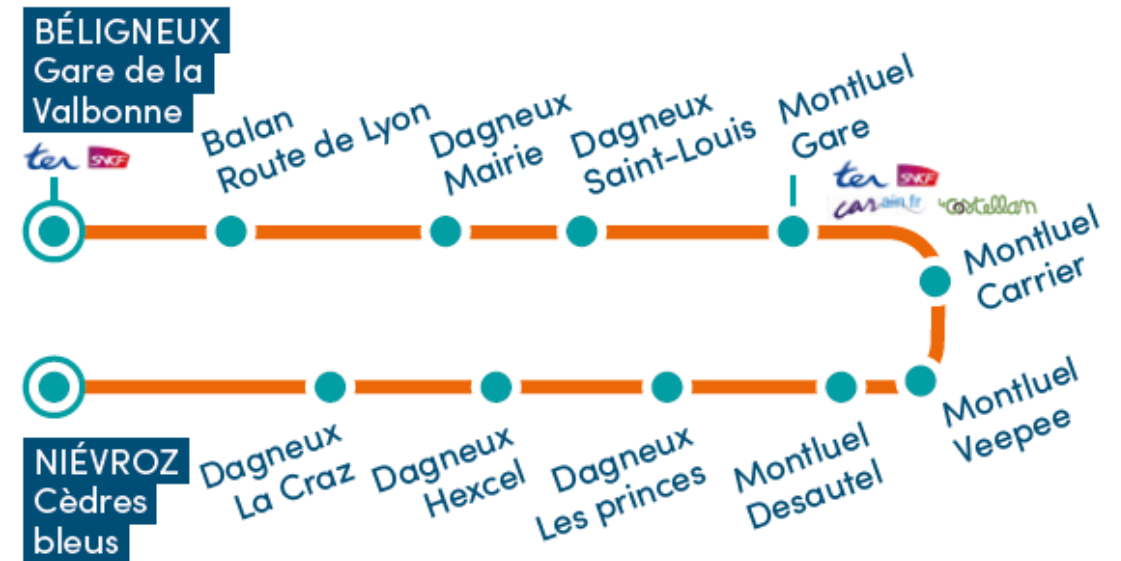
- 12 arrêts desservis aux **heures de pointe**
- Ligne qui permet la **liaison entre les gares et certaines zones d'activités** (desserte des 2 gares + Parc arkema + ZAE Cap&Co + parc des Prés Seigneurs + Parc de la plaine + ZAE des Cèdres Bleus). **La zone des 2B n'est pas desservie et est à plus d'1km de la gare.**
- Public cible : **Actifs** travaillant dans les ZA du territoire et qui viennent par le train
- **Prix attractif** : 1€ le trajet ou abonnement mensuel à 16€
- **14 abonnements mensuels** vendus en 2021 => cela peut correspondre à 2 personnes dont 1 usager régulier qui a renouvelé son abonnement tous les mois de l'année

Nombre de validations selon le titre de transport utilisé (2021)



- Manque de visibilité de la cible des actifs.
- Desserte Arkema pas mise en avant (arrêt « Route de Lyon » ambigu)
- Compréhension difficile du fonctionnement avec le retour entre les 2 gares entre les 2 passages du matin et la dissymétrie matin / soir dans l'usage de la ligne
- Manque de visibilité des horaires (site internet et 3CM&Moi)

ARRÊTS



HORAIRES

→ En début et en fin de journée du lundi au vendredi, toute l'année, hors jours fériés.

Arrêt	7:05	8:05	17:25	18:25
BÉLIGNEUX Gare de la Valbonne	7:05	8:05	17:25	18:25
Balan Route de Lyon	7:08	8:08	17:28	18:28
Dagneux Mairie	7:15	8:15	17:35	18:35
Dagneux Saint-Louis	7:17	8:17	17:37	18:37
Montluel Gare	7:20	8:20	17:40	18:40
Montluel Carrier	7:25	8:25	-	-
Montluel Veepee	7:28	8:28	-	-
Montluel Desautel	7:30	8:30	-	-
Dagneux Les princes	7:32	8:32	-	-
Dagneux Hexcel	7:35	8:35	-	-
Dagneux La Craz	7:37	8:37	-	-
NIÉVROZ Cèdres bleus	7:39	8:39	-	-

Arrêt	-	16:51	17:51
NIÉVROZ Cèdres bleus	-	16:51	17:51
Dagneux La Craz	-	16:55	17:55
Dagneux Hexcel	-	16:57	17:57
Dagneux Les princes	-	17:00	18:00
Montluel Desautel	-	17:02	18:02
Montluel Veepee	-	17:03	18:03
Montluel Carrier	-	17:06	18:06
Montluel Gare	7:45	17:10	18:10
Dagneux Saint-Louis	7:48	17:12	18:12
Dagneux Mairie	7:50	17:15	18:15
Balan Route de Lyon	7:57	17:22	18:22
BÉLIGNEUX Gare de la Valbonne	8:00	17:25	18:25

TC : l'offre 3CM / la Costellane

Correspondances TER

La Costellane ayant pour vocation le rabattement des employés des ZAE de la 3CM aux gares et la ligne TER étant une mode de transport attractif pour les liaisons Lyon ↔ 3CM ↔ Ambérieu, il semble **essentiel que les liaisons TER / Costellane soient assurées**. Ces correspondances sont une condition d'utilisation de la navette par les personnes travaillant sur la 3CM et habitant à l'extérieur (Lyon ou Ambérieu par exemple).

Voir en **annexe** l'analyse complète des correspondances.

Cible principale : les usagers venant travailler sur la 3CM :

Cas 1 : Habite à Lyon => Travaille aux Cèdres bleus :

- Matin : TER => Gare Montluel 07h03 +17' => Costellane
- Soir : Costellane => Gare Montluel 17h10 ou 18h10 +17' => TER

Cas 2 : Habite à Lyon => Travaille à Dagneux/Balan :

- Matin : TER => Gare Montluel 07h32 +13' => Costellane
- Soir : se rabattre sur la ligne 132 => gare de Montluel 16h10, 18h15, 19h05, +12 à 17'

Cas 3 : Habite à Ambérieu => Travaille sur la 3CM :

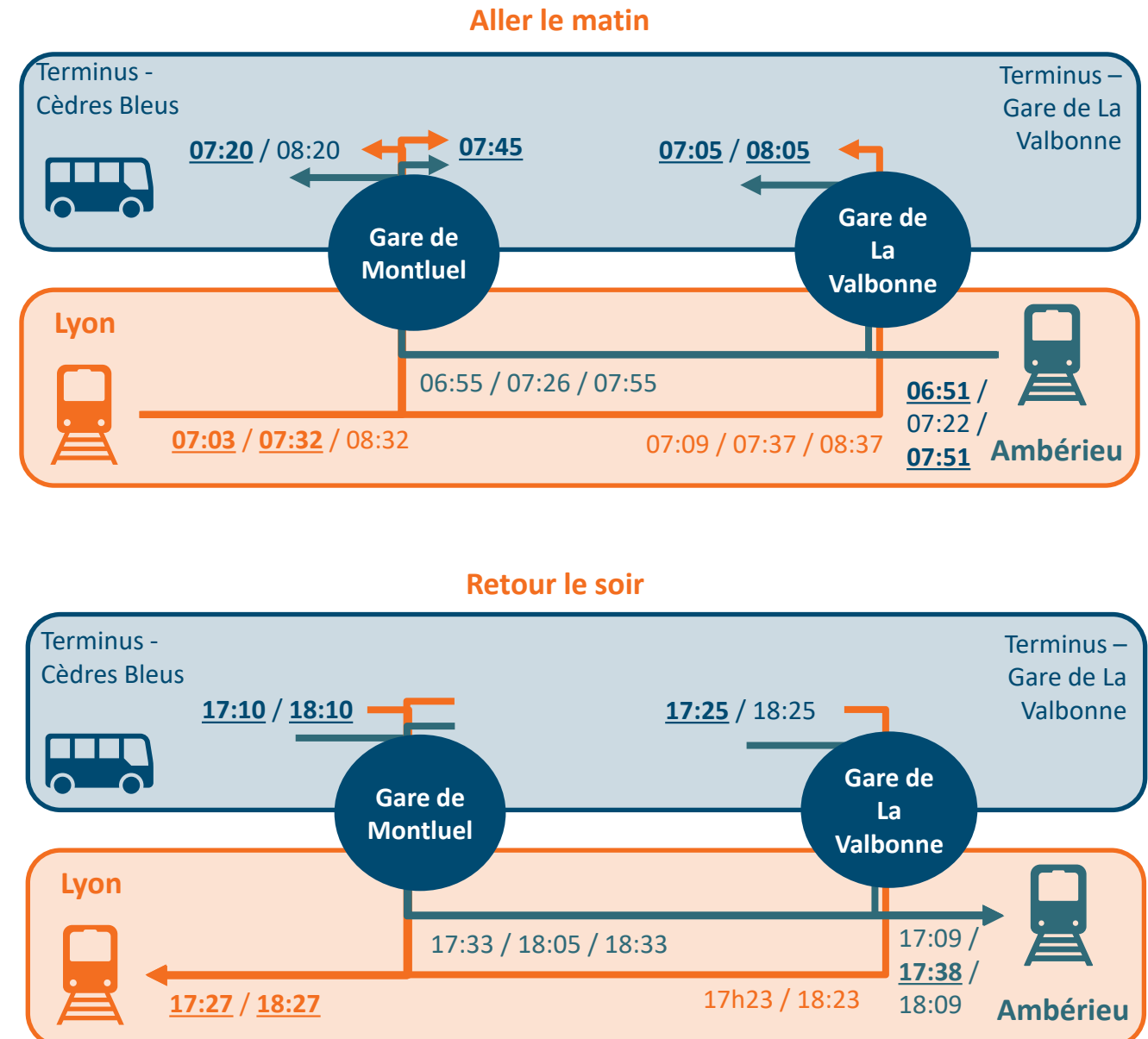
- Matin : TER => Gare Valbonne 06h51 ou 07h51 +14' => Costellane
- Soir : Costellane => Gare Valbonne 17h25 +13' => TER

Conclusion :

La Costellane **ne répond pas aux besoins des salariés** venant en TER vers les zones d'activité. Les correspondances sont très peu nombreuses, très longues (17') et a des créneaux horaires peu adaptés, ce qui ajouté au temps de parcours de la navette et à son coût d'1€, donne un **trajet très peu attractif**.

Il y a un intérêt à privilégier la marche à pied pour les entreprises plus proches et optimiser les horaires pour la desserte des entreprises les plus éloignées des gares.

Les correspondances supérieures à 20 minutes d'attente ne sont pas prises en compte.



TC : l'offre 3CM / La Costellane

Correspondances TER

Une cible secondaire (?) les habitants de la 3CM :

Cas 1 : Habite à Dagneux => Travaille à Lyon :

- Matin : Costellane => Gare Montluel 7h20 ou 8h20 +12' => TER
- Soir : TER => Gare Montluel 17h05 ou 18h05 +5' => Costellane

Cas 2 : Habite à Dagneux => Travaille à Ambérieu :

- Matin : Costellane => Gare Montluel 7h20 ou 8h20 +17' => TER
- Soir : TER => Gare Montluel 18h05 +5' => Costellane
ou TER => Gare Valbonne 17h09 ou 18h09 +16' => Costellane

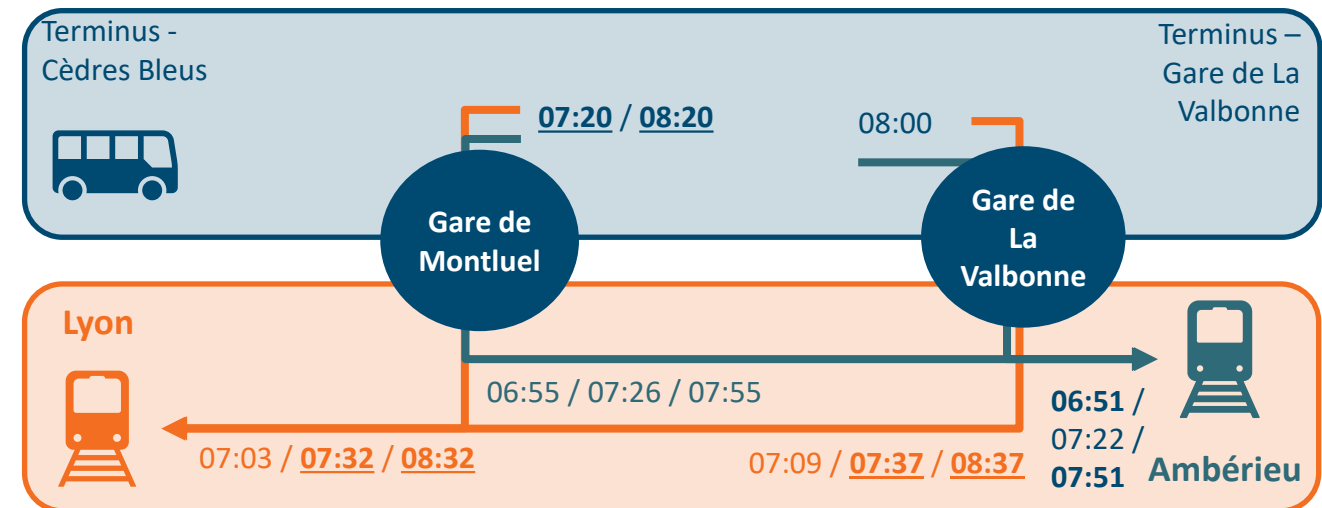
Conclusion :

Il ne s'agit pas de la cible première de la ligne Costellane, mais elle propose quelques correspondances TER crédibles pour les habitants de Dagneux allant travailler à Lyon ou à Ambérieu, en complément de l'offre de la ligne 132.

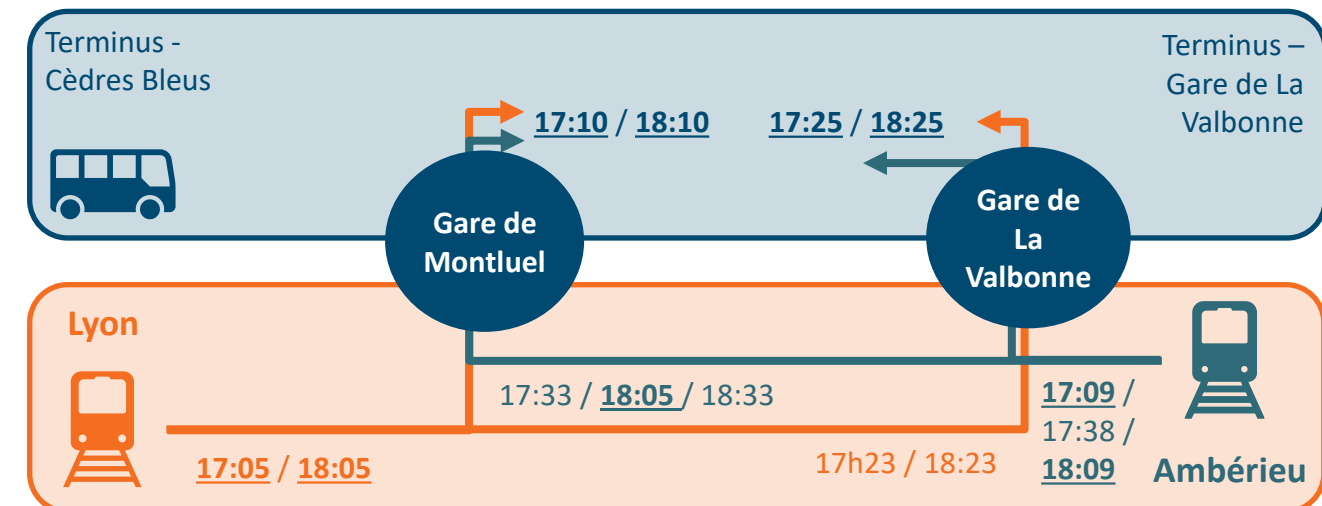
Les temps de correspondance sont assez longs mais peuvent descendre à 5' le soir.

Un service de transport **peu utilisé**. Une offre **trop restreinte** pour couvrir les 2 gares, l'ensemble des ZA et les actifs usagers du TER en provenance de Lyon et d'Ambérieu.
Des **temps de correspondances** jugés très longs.

Aller le matin



Retour le soir



TC : l'offre 3CM / le TAD zonal

Description de l'offre

Fonctionnement :

- Service en journée de 9h00 à 16h30 du lundi au vendredi.
- La réservation est obligatoire par téléphone ou en ligne sur www.philibert-transport.fr avant 12h30 la veille.
- Les horaires sont libres. La prise en charge et la dépose s'effectuent sur tous les arrêts du service, en ZAE compris.

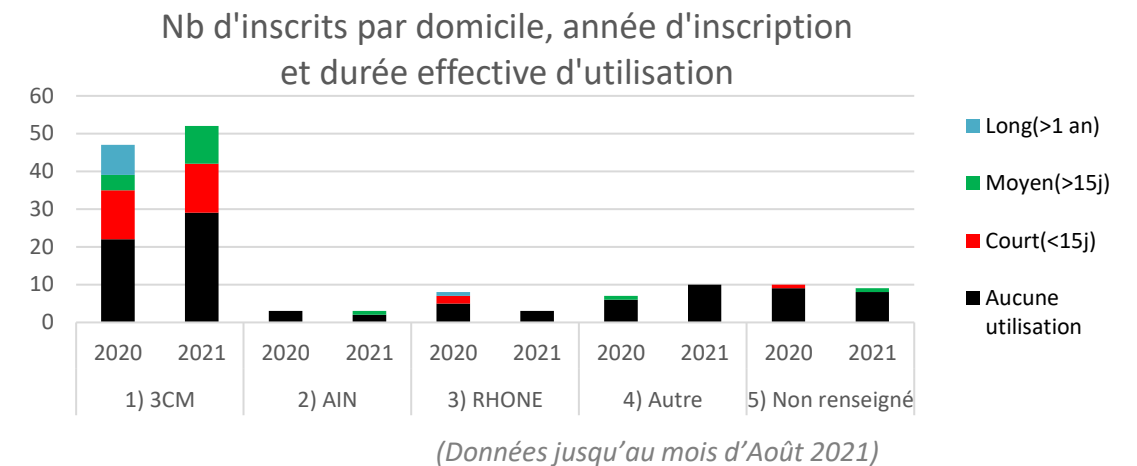
Desserte : 12 arrêts de la ligne régulière + 19 arrêts couvrant l'ensemble des communes 3CM

Prix : 1€ le trajet ou 8€ les 10 trajets

Public cible : habitants 3CM avec un besoin de se déplacer en journée pour des démarches administratives, des courses ou des loisirs. Peu adapté aux personnes actives (qui représentent pourtant 73% de la population du territoire)

Utilisation :

- Bilan à août 2021 : 152 personnes inscrites, principalement de la 3CM. La majorité des inscrits n'a jamais utilisé le service. 55 ont testé, dont 26 qui ont prolongé l'expérience.
- **712 utilisations sur le 2^{ème} semestre 2021**
- Utilisation en très grande majorité de ticket unité



(Données jusqu'au mois d'Août 2021)

TC : l'offre 3CM / le TAD zonal

Description de l'offre

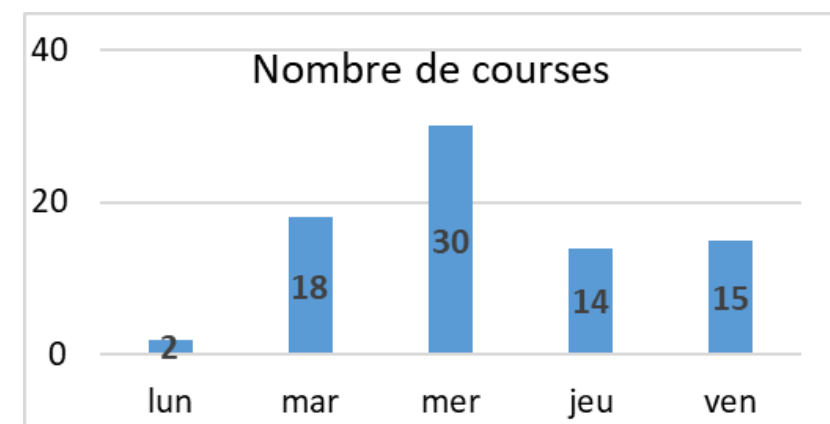
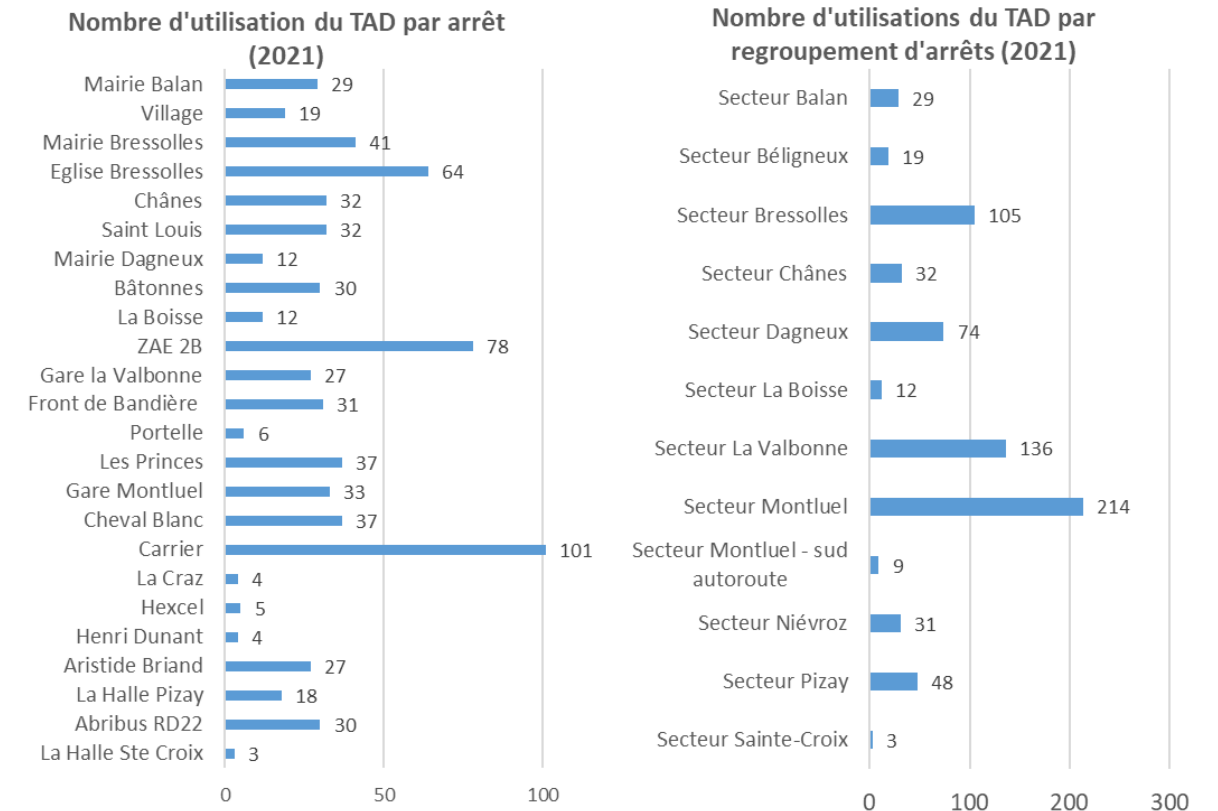
Voyages :

Des arrêts variés sont utilisés, ce qui justifie l'intérêt d'un TAD zonal.

En raisonnant par secteur, on retrouve surtout :

- Le secteur de Montluel (214 utilisations, 50% à l'arrêt Carrier en lien avec la proximité de l'Intermarché)
- Le secteur de la Valbonne (136 utilisations, 50% à l'arrêt ZAE 2B utilisée par une habitante du lotissement à proximité de l'arrêt)
- Le secteur de Bressolles (105 utilisations entre église et mairie)
- Le secteur de Dagneux (74 utilisations, Saint-Louis, Bâtonnes)

On note que le TAD a tendance à être **plus utilisé le mercredi**.



Un service en expansion.

Un **TAD zonal** pour desservir l'ensemble du territoire.

Une offre disponible en **heure creuse** uniquement.

(Données jusqu'au mois d'Août 2021)

Information voyageur

Dispositif Multitud'

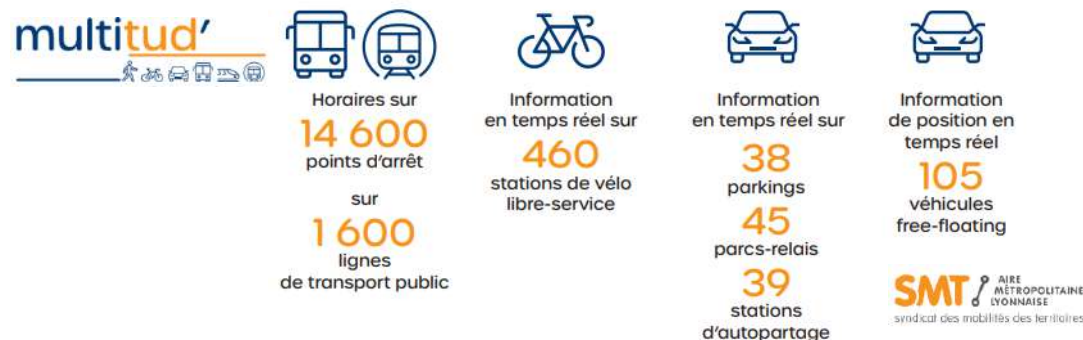
Le dispositif Multitud' est un projet partenarial visant à faciliter le partage de données mobilités porté par le SMT AML (Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise).

Il a pour mission de faciliter le déplacement des usagers entre les différentes agglomérations, mais aussi de rassembler, qualifier et diffuser les données de tous les services de mobilité de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Étienne.

Ces données alimentent les **services d'information voyageurs** des autorités organisatrices de la mobilité, autant à l'échelle régionale (Oùra, calculateur d'itinéraires régional) qu'à l'échelle locale comme ONLYMOOV pour la région lyonnaise.

Le SMT AML intègre depuis début 2022, des informations en temps réel relatives à tous les types de services de mobilité et les modes de déplacement comme le vélo et les disponibilités en libre-service, les véhicules en stations d'autopartage ou encore les aires de covoiturage. Pour chacun de ces services, les données théoriques (localisation, horaires de passage prévus...) ainsi qu'en temps réel (y compris les informations sur les perturbations éventuelles) sont référencées chaque fois que disponibles.

La 3CM est territoire partenaire du SMT AML et fournit les données mobilités du territoire au SMT AML pour intégration dans la base de données Multitud'. Cela participe à la visibilité de l'offre de mobilité proposée sur la 3CM à l'ensemble des voyageurs de l'aire métropolitaine lyonnaise. Actuellement le calculateur d'itinéraire Oùra propose bien la ligne de la Costellane en correspondance avec le train ou le bus lorsque les horaires correspondent.



Projet de tarification T-Libr

La tarification T-Libr permet de se déplacer librement sur les territoires de l'aire métropolitaine Lyonnaise et sur les lignes TER organisées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes avec 1 seul et unique abonnement.

Aujourd'hui il est applicable sur les réseaux TER / TCL / STAS / L'VA / RUBAN.



Un projet d'extension aux secteurs CCMP, 3CM et au réseau Libellule (Villefranche-sur-Saône) est mené.

Une zone tarifaire commune simplifie l'accès et la lisibilité des offres de mobilité et la proposition de titres facilite les échanges avec les territoires voisins et incite au report modal.

Deux titres sont envisagés à ce stade : un « S » (TER + 1 zone) et un « M » (TER + 2 zones avec TCL). Les cars de l'Ain sont à intégrer dans le projet.

Le système de billettique Oùra n'étant pas développé côté 3CM, c'est un frein pour l'extension de la zone tarifaire sur la 3CM.

Vélo

Un mode qui concentre des attentes fortes !

L'engouement pour le vélo dépasse aujourd'hui largement les limites des grands centres-villes. L'enquête réalisée sur la 3CM (présentée dans la suite du diagnostic) confirme que les attentes des habitants sont très fortes pour disposer d'aménagements permettant de se déplacer à vélo de manière sécurisée.

Atouts

Le territoire comporte nombres d'**atouts** pour développer la pratique du vélo sous toutes formes :

- Un environnement naturel très vert, qui incite à la **pratique loisir** (plateau de la Dombes, berges et plaine du Rhône, proximité de la ViaRhôna, Lac Neyton, futur espace de loisir des Bâtonnes...),
- Un territoire assez concentré qui limite les distances pour les **déplacements du quotidien** (courses, collège, loisirs...),
- Une **ligne TER** qui relie des bassins d'emplois importants et permet d'**aller travailler ou étudier en train + vélo**.

Faiblesses

Le territoire présente toutefois certaines **faiblesses** à surmonter :

- Le **relief** de la Côte et **l'éloignement** des communes du plateau (Ste-Croix, Pizay, Jallieu, Cordieu), qui sont de moins en moins un frein avec le développement des VAE.
- **L'intensité du trafic routier**, notamment de transit, sur les RD du territoire (D1084 en tête).
- **L'éclatement des distances** entre domicile et travail (beaucoup de salariés des ZA habitant dans des communes éloignées, et inversement) et **l'absence de liaisons cyclables longue distance** avec les territoires voisins notamment en direction de l'agglomération lyonnaise.
- **L'absence de réelle contrainte** à l'usage de la voiture sur le territoire, qui n'incite pas à privilégier les autres modes.
- **Le manque de continuité et de lisibilité** des itinéraires cyclable pour travailler une logique de réseau cyclable.
- **L'Absence de culture vélo** partagée entre les différents aménageurs.
- L'absence de **jalonement** et de **communication** spécifique (carte de cyclabilité)



Consigne vélo 3CM à proximité de la gare de Montluel



Stationnement vélo au collège Marcel Aymé (CD01)



Liaison ViaRhôna au Pont de Jons (CECL)

Un **territoire aux nombreux atouts**, pour inciter à la pratique du vélo.
Un problème de **sécurisation et de lisibilité** des déplacements à **grande échelle**.

Vélo

Aménagements cyclables

La 3CM a mené récemment deux études sur les modes actifs :

- Schéma directeur modes doux (2018) ;
- Etude de rabattement modes doux vers les deux gares du territoire (2021).

Ces deux études ont mis en lumière des itinéraires à aménager pour desservir le territoire. Aujourd'hui, le schéma directeur est peu approprié par les communes.

Toutefois, un certain nombre d'itinéraires préalablement identifiés par le schéma directeur sont aujourd'hui à l'étude ou en cours de la part des communes.

En superposant le schéma directeur mode doux de 2018 (carte ci-contre) et la cartographie actuelle des aménagements réalisés ou en cours (ci-après), on retrouve les liaisons suivantes :

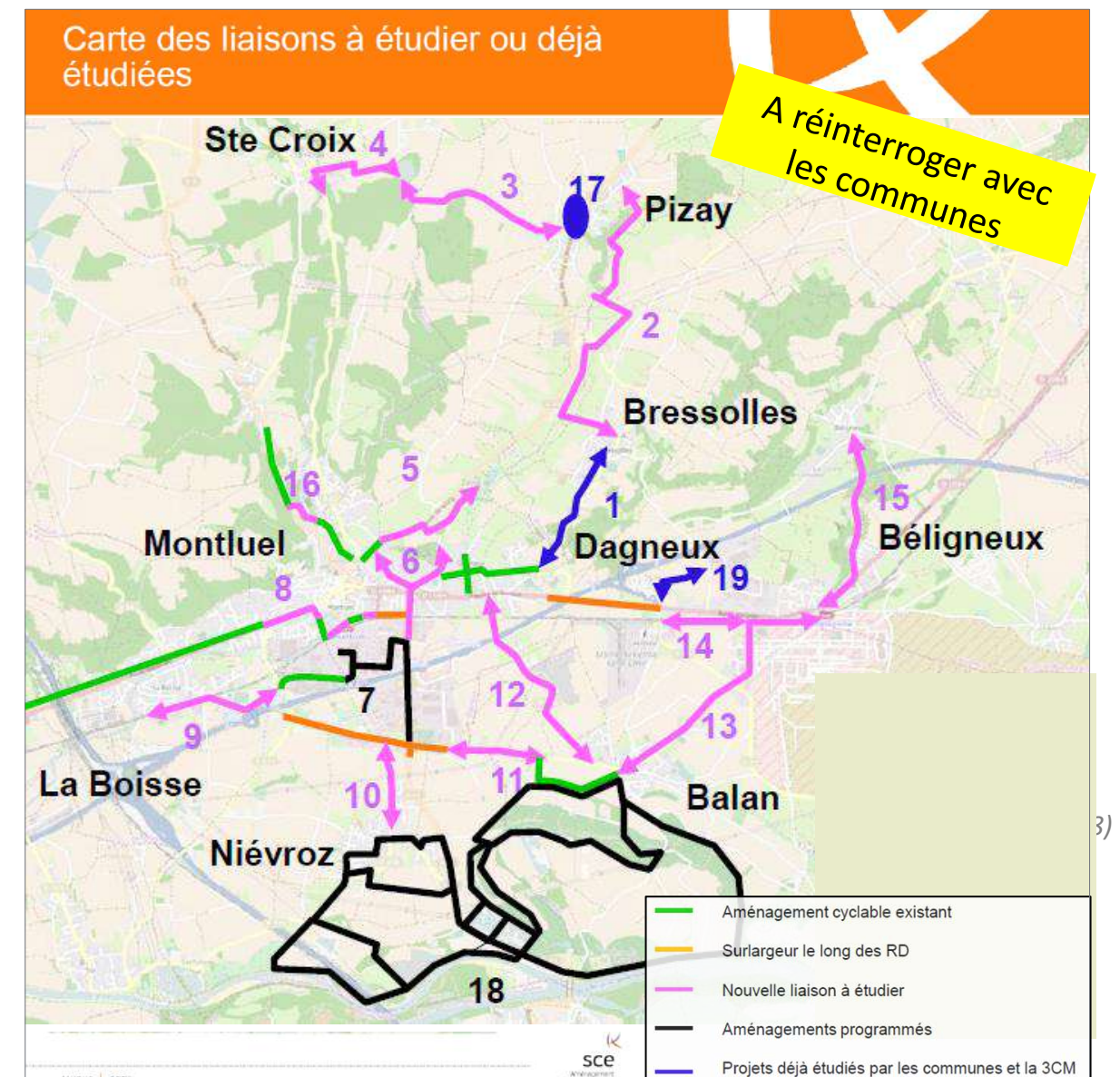
- **Liaison 7 (en partie réalisée)** : Trottoir partagé piéton-vélo - Voirie ZA des Pré-Seigneurs et Cap&Co (Avenue des Prés Seigneurs, rue des Valets, rue du Canal de la Luenaz) + rue des Chartinières + complément à l'étude pour un rabattement vers la Gare (Chemin des Pré-Seigneurs / Chemin Gillard / Avenue des Platanes / Boulevard Schumann);
- **Liaison 5 (réalisée)** : bandes cyclables / trottoir partagé -maillage du centre ville de Dagneux
- **Liaison 16 (réalisée)** : liaison Jailleux - centre-ville de Montluel / collège - Voie verte le long de la Sereine + Piste cyclable bidirectionnelle RD2
- **Liaison 15 (en cours d'aménagement)** : Liaison Bourg de Béligneux / Place de La Valbonne - Trottoir partagé Piéton - vélo—;
- **Liaison 13 (en cours d'études)** : Liaison Balan- Gare de La Valbonne - Complément à l'étude pour un rabattement gare - Voie verte

Le reste des liaisons identifiées par le schéma directeur sont pour la plupart mises en lumière par les communes comme à aménager en priorité.

Celles-ci identifient également des itinéraires à mettre en place en lien avec d'autres EPCI, notamment La Dombes et la CCEL (+ Via Rhôna).

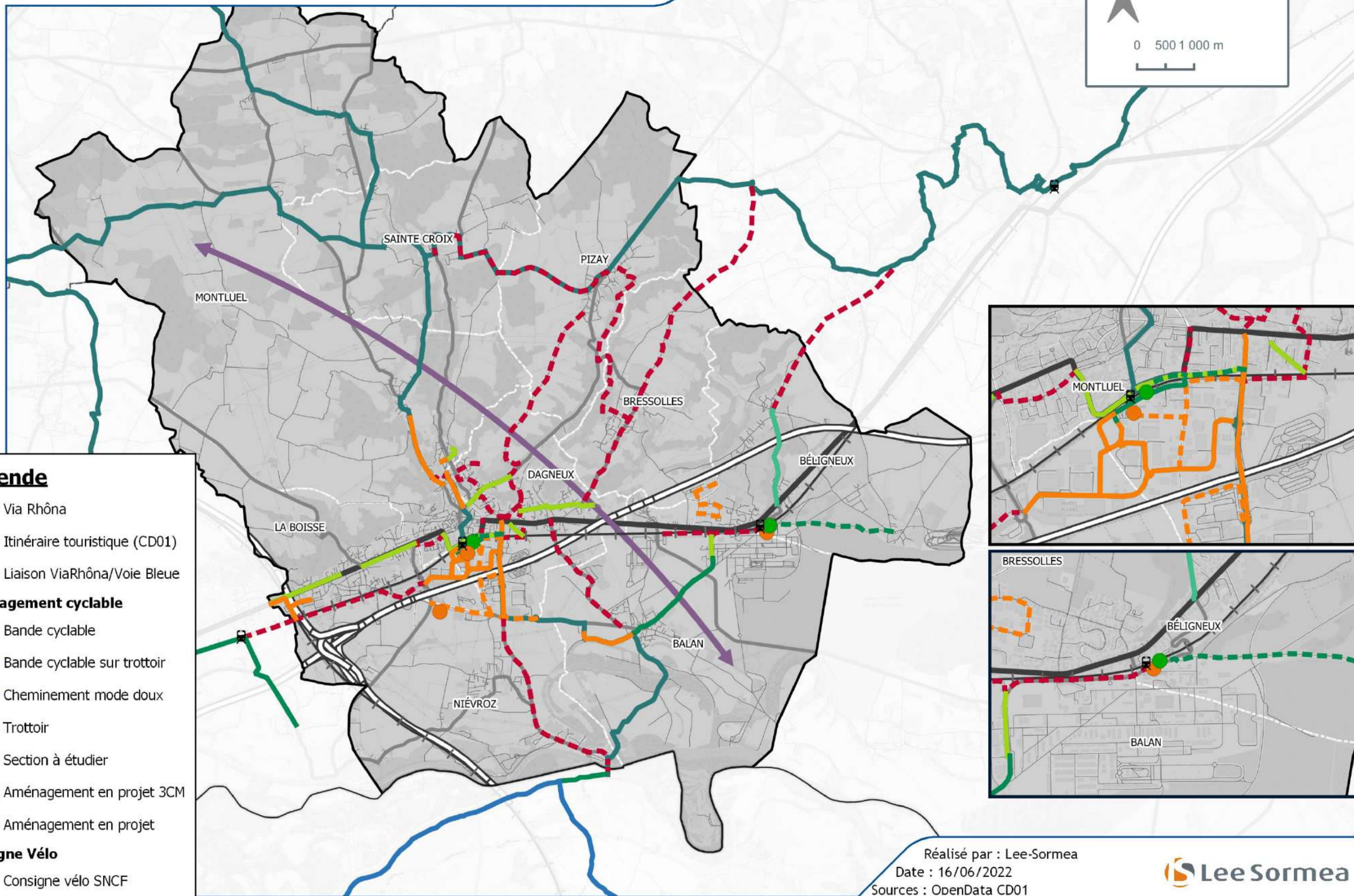
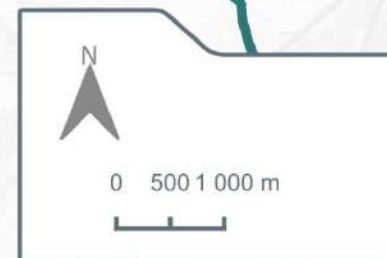
Remarque : les aménagements réalisés sur la rue des Chartinières et des Pré-Seigneurs sont fait sur un principe de trottoir partagé piéton-vélo qui n'est pas un aménagement cyclable au sens réglementaire, et **pose donc la question de la possibilité de les jalonner** (indispensable pour la lisibilité notamment au niveau des ronds-points).

Pour rappel, la 3CM a la compétence voirie sur les zones d'activités qu'elle aménage. Les communes ont à leur charge la réalisation des aménagements sur les voiries communales.



Plan de Mobilité Simplifié

Aménagements cyclables



Légende

- Via Rhône
- Itinéraire touristique (CD01)
- ↔ Liaison ViaRhôna/Voie Bleue

Aménagement cyclable

- Bande cyclable
- Bande cyclable sur trottoir
- Cheminement mode doux
- Trottoir
- - - Section à étudier
- - - Aménagement en projet 3CM
- - - Aménagement en projet

Consigne Vélo

- Consigne vélo SNCF
- Consigne Vélo 3CM

Réalisé par : Lee-Sormea
Date : 16/06/2022
Sources : OpenData CD01

Vélo

Aménagements cyclables (suite)

Les aménagements cyclables existants **sont aujourd'hui répartis de manière disparates** sur le territoire de la 3CM et parfois non réglementaires entraînant des conflits d'usage vélos/piétons :

- Bande cyclable sur trottoir le long de la RD1084 à La Boisse peu qualitative et peu utilisée
- Cheminements modes doux récents dans les zones d'activités (CAP&CO, Prés Seigneurs) et qui sont voués à être étendus
- Aménagement de la rue des Chartinières qui permet le franchissement de la coupure autoroutière et de lier les ZA au centre-ville de Dagneux

Plusieurs liaisons sont **en cours d'aménagement ou en projet** notamment :

- Rabattement modes doux des 2 gares (voir chapitre sur les gares)
- Liaison Chânes ↔ gare de la Valbonne
- Rue des Chartinières à Dagneux
- Liaison modes doux Montée de Béligneux (RD1084 ↔ Centre de Béligneux)

Une **discontinuité cyclable** est visible entre les communes excentrées de la RD1084 et les pôles générateurs.

La **RD1084 reste encore peu circulaire** à vélo du fait d'un sentiment d'insécurité fort et un aménagement peu praticable à La Boisse (circulation sur trottoir étroite, entrées charretières tout le long).

Lors des entretiens avec les communes et partenaires, des liaisons ont été identifiées comme intéressantes à étudier :

- Liaison loisir Sainte-Croix ↔ Pizay ↔ Bressolles
- Liaison Pizay ↔ Dagneux
- Continuité avec la voie verte le long de la voie ferrée à la gare de Beynost côté CCMP

Nous ajoutons à cette liste une liaison vers Bourg-Saint-Christophe pour une connexion avec le réseau départemental en direction de Pérouges avec un intérêt touristique fort.

Des **liaisons identifiées** pour accentuer la pratique cyclable.
Territoire de proximité de **grands itinéraires touristiques**.

Itinéraires à vocation touristique

Plusieurs types d'itinéraires sont envisagés :

- Des itinéraires de pratique touristique en itinérance ont été définis par le Département et seront jalonnés en 2022 (sur des routes à faible circulation, pour un public de cyclotouristes). Pour la 3CM, un itinéraire permettra de relier le pont de Jons à Sainte-Croix via Balan et Montluel.
- Les EPCI de la Grande Dombes (CC Dombes, CC Val de Saône, CC Dombes Val de Saône, CCMP, 3CM et CCPA) vont lancer une étude commune pour la création :
 - de boucles loisir familial (une dizaine de 10-15km),
 - d'une **voie verte pour relier la Voie bleue à la Via Rhôna** via la Dombes.

On remarque que ces itinéraires sont **très complémentaires** avec les besoins de déplacements locaux sur la 3CM, notamment au niveau de la rue des Chartinières, sur la RD1084 à Dagneux et Montluel puis dans le centre de Montluel.

Enfin, le **projet de l'Anneau Bleu** prévoit d'aménager le **chemin de halage en rive droite du canal de Miribel**. Ce chemin déjà très pratiqué par les VTTistes présente de forts atouts (vue sur le barrage-écluse de Jons, vue sur un Rhône très « sauvage », jonction avec l'aire de pique-nique au Thil et avec le parc de Miribel). Un point dur est à prendre en compte : la traversée du site VICAT (déviation temporaire signalée mais peu satisfaisante).



Plan de l'Anneau Bleu

Vélo

Stationnement sécurisé

Plusieurs **consignes vélos** sont disponibles et nous avons pu observer leur utilisation à un instant T lors de notre venue (visite terrain et micro trottoir) :

- Consigne SNCF à la gare de Montluel : environ 5 à 10 vélos stationnés.
- Consigne en libre service à la gare de La Valbonne : peu utilisée
- Consigne 3CM à la gare de La Valbonne : utilisation non observée mais ressenti de la 3CM comme peu utilisée (2, 3 salariés de l'entreprise KEM ONE grâce à un partenariat avec la 3CM. Pas d'abonnement extérieur)
- Consigne 3CM à la ZAC CAP&CO : peu utilisée (Partenariat avec l'entreprise HEXCEL pour quelques salariés + 2 à 3 abonnements annuels)
- Consigne 3CM au parking de covoiturage La Côte : pas utilisée et peu accessible de manière sécurisée à vélo. La consigne est surdimensionnée du fait que l'usage vélo + covoiturage restera marginal, mais elle présente l'intérêt d'attirer l'attention sur cette possibilité d'intermodalité, et « habille » le parking qui est dans un endroit assez isolé par ailleurs.

Les consignes 3CM sont accessibles avec un abonnement à 15€/mois et la consigne SNCF avec l'abonnement TER. Elles sont **situées de manière judicieuse** au niveau des gares pour permettre l'intermodalité Train / Vélo mais pour autant elles sont que **très peu utilisées**. L'enquête en ligne révèle une méconnaissance de ces consignes (60% ne les connaissent pas).

Du **stationnement vélo sécurisé de courte durée (type arceau)** est mis en place à proximité des équipements sportifs et culturels ainsi que dans les centre villes par les communes au niveau des commerces et autres services mais n'est pas recensé ce qui ne permet pas d'identifier les manques.

Des consignes de stationnement peu utilisées.
Des services vélos absents.
Une utilisation des VAE principalement pour les loisirs.

Services vélos

Aujourd'hui il n'existe pas de **service de location** de vélo sur le territoire. L'intérêt d'en développer un est à questionner.

Aide à l'achat d'un VAE

Depuis le 1er juin 2019, la 3CM accorde **une aide financière** pour encourager ses habitants à s'équiper d'un vélo à assistance électrique. L'objectif étant de favoriser la pratique cyclable sur le territoire.

Le montant de la subvention accordée par la 3CM, pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique est de **15 % du prix d'achat du VAE**, avec un plafond à 300 €. Les conditions d'attribution sont limitées aux résidents de la 3CM qui doit être une personne physique et majeure. La subvention est limitée à l'achat d'un VAE par ménage (foyer fiscal) et n'est pas renouvelable.

215 foyers ont bénéficié de la subvention.

Selon l'enquête réalisée par la 3CM auprès des bénéficiaires, le motif principal d'utilisation du VAE reste le loisir (47% des répondants), les achats (30% des répondants). **Seul 23% des répondants prévoient de l'utiliser pour aller au travail ou aller étudier.** L'effet direct sur le report modal est donc limité. La mesure a toutefois un effet indirect symbolique sur la promotion de la culture vélo et la découverte des capacités des VAE.



Consigne vélo 3CM sur le parking de covoiturage La Côte - Décembre 2021



Consigne VAE 3CM - Février 2022

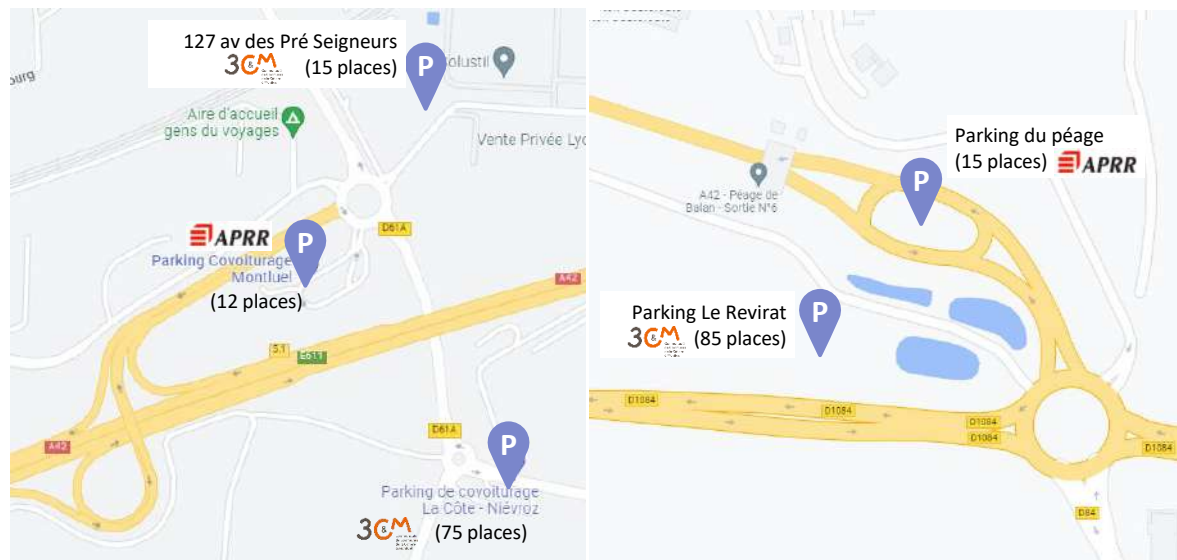
Covoiturage

Les parkings de covoiturage

Les accès à l'A42 sont désormais dotés d'une **bonne capacité de stationnement** pour le covoiturage :

- Echangeur de la Boisse : 102 places réparties en 3 parkings :
 - Parking APRR
 - Parking covoiturage 3CM « La Côte-Niévroz » (2020)
 - Parking covoiturage 3CM au 127 av des Pré Seigneurs
- Echangeur de Balan : 100 places réparties en 2 parkings :
 - Parking APRR
 - Parking covoiturage 3CM « Le Revirat » (inauguré fin 2021)
- Echangeur de Beynost : 85 places

Les communes notent également une **pratique informelle sur des parkings** comme le parking de la Mairie de Béligneux.



Echangeur de la Boisse

Echangeur de Balan



Lors de notre visite terrain le lundi 6 décembre 2021, nous avons pu constater qu'en journée, les **parkings APRR sont quasi saturés**, ce qui justifie pleinement l'ajout plus récent des parkings 3CM pour absorber l'augmentation de la pratique de covoiturage. En revanche, les **parkings 3CM restent encore très peu utilisés** (parking de la Côte: 8 voitures à notre visite, parking du Revirat : vide). On peut penser que ces parkings vont gagner en notoriété avec le temps, étant aidé en cela par la présence d'**éléments reconnaissables et qualitatifs** (totems, signalisation, consigne vélo, borne de recharge pour véhicule électrique).

La mise en relation

La plateforme MOV'ICI pilotée par la Région est **peu connue des usagers**. Il existe toutefois une communauté « La Côtière » de **23 membres** sur la plateforme qui met en relation les personnes souhaitant effectuer des trajets de covoiturage à destination, en provenance ou interne au territoire de la 3CM.

Quelles cibles pour développer le covoiturage ?

La 3CM est en relation avec le SMT AML qui réalise un **schéma d'implantation des aires/places de covoiturage**. Dans ce cadre, il semble important de cibler les besoins des **habitants de la Côtière ou du Plateau** qui souhaitent covoiturer pour aller travailler dans les bassins d'emploi (Lyon, PIPA, Aéroport...). Les distances restant assez modérées, on reste a priori sur un public assez volontaire. L'extension de la ZFEM et l'éventuelle future VR2+ pourrait accentuer fortement le besoin de covoiturer vers Lyon, et justifier la mise en place de lignes de covoiturage dynamique (comme LANE à Bourgoin). L'extension d'une ligne COVOIT'ICI vers le PIPA peut être également une piste.

Concernant les **actifs venant travailler à la 3CM**, il n'y a actuellement pas vraiment de contrainte de stationnement à leur destination. Plutôt qu'un parking, ces usagers ont surtout besoin d'être mis en relation (ex: communauté MOV'ICI « Pré Seigneurs »).

Enfin il ne faut pas oublier la cible des **usagers captifs** dans les petites communes (Pizay, Ste-Croix...) qui ont l'habitude de faire de l'autostop.

Mobilité électrique

Bornes de recharge électrique existantes

4 bornes en accès public sur la 3CM :

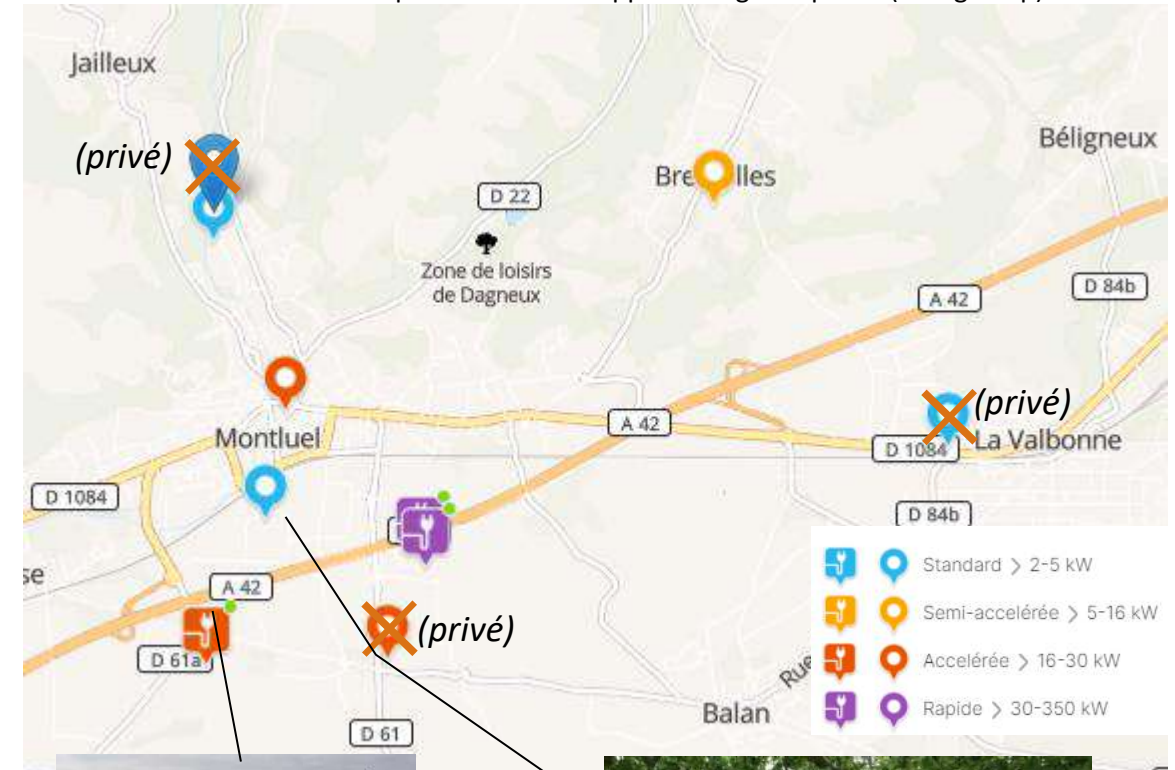
- Sur les aires de service Lyon-Dagneux (aire de recharge IONITY avec 13 points de recharge rapide)
- Au parking covoiturage de La Côte (recharge accélérée)
- En centre-ville :
 - Montluel, promenade des Tilleuls (recharge accélérée)
 - Bressolles, parking de la Halle (semi-accélérée)

Des applications comme Chargemap permettent aux usagers de repérer les stations de recharge partout en France, connaître leur disponibilité ainsi que la **puissance de charge** et les **modalités de paiement**, qui restent à ce jour très **disparates** d'une borne à l'autre :

- Gratuité pour la borne de Bressolles.
- Paiement en CB pour Montluel
- CB ou badge type Chargemap pour la Côte.
- Badge uniquement pour l'A42...

L'équipement en infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE) reste **assez faible sur le territoire**. Au regard de l'évolution rapide du parc automobile, on peut s'attendre à une **saturation rapide** de l'offre publique, même en comptant sur une part importante de recharges à domicile et au développement de l'offre privée (zones commerciales, parkings d'entreprise).

Carte des bornes disponibles sur une application grand public (Chargemap)



Parking La Côte



Montluel, promenade des Tilleuls

Mobilité électrique

Bornes de recharge en projet

Contexte réglementaire :

- A ce jour, la compétence IRVE relève des communes. La loi d'orientation des mobilités a créé la possibilité pour les collectivités et établissements publics titulaires de la compétence IRVE d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public (SDIRVE). Pour pouvoir être pleinement intégrées dans une démarche de schéma directeur, les communes doivent transférer leur compétence de création et d'entretien d'IRVE à un regroupement supra-communal.
- Sur le Département de l'Ain, le portage de cette compétence entre les EPCI et le SIEA n'a pas encore été arrêté. La stratégie de déploiement sera ensuite déclinée SDIRVE. La 3CM intégrera également cette réflexion dans son **Schéma directeur des énergies**.
- D'ici 2025, sera obligatoire la mise en place d'une borne pour 20 places de stationnement pour les parkings publics ou les parkings attenants à un bâtiment non résidentiel (entreprises, équipements culturels et sportifs...).
- En 2022, seules 65 bornes de recharge public sont accessible dans l'Ain. Les objectifs nationaux de 7 millions d'IRVE à 2030 impose de voir augmenter le nombre de recharge de +19 000 points de recharge, notamment rapide.
- Au premier Janvier 2021 : 4 335 véhicules électriques (VE) circulent dans l'Ain. D'ici 2035, on peut attendre une forte augmentation de VE.

Projets :

Le **SIEA** va déployer un réseau de bornes, à raison d'une borne par commune (déploiement non encore démarré). Déjà identifié sur la 3CM :

- 1 borne à Balan en réflexion avec ENEDIS
- 1 borne à Pizay défini dans le programme de mandature

Quelques réflexions issues des entretiens :

- Réfléchir sur la pertinence de la localisation des bornes et notamment sur les points de passage (restaurants, lieux touristiques, supermarchés...) pour le stationnement de courte et moyenne durée.

Démobilité

La démobilité est aujourd'hui perçue comme un véritable levier de lutte contre le dérèglement climatique. Réduire ses besoins de déplacement, réduire les km parcourus sont autant de temps et d'argent gagné pour les individus, et autant de baisse de pollution, d'émissions de gaz à effet de serre et de congestions routières pour la collectivité.

Le territoire de la 3CM est moteur sur plusieurs sujets de démobilité :

- Les **espaces de coworking*** :

**Le coworking correspond à une nouvelle organisation du travail au sein de tiers lieux qui permet aux télétravailleurs, ou entrepreneurs de limiter leurs déplacements domicile-travail et tisse des liens entre les réseaux d'acteurs existants sur un territoire, pour un territoire plus solidaire et inclusif.*

- Espace existant à la ZAC CAP & CO – TiersMix ;
- Un espace en création à la gare de Montluel ;
- Un espace en réflexion à Pizay ;

- La **facilitation des démarches administratives** :

- La Maison France Services au siège de la 3CM permet de disposer d'un accueil de proximité pour ses démarches.
- Il est toutefois possible d'aller plus loin avec la dématérialisation de procédures (téléconsultation, téléprocédure, démarche en ligne...) et/ou la mise en place de services itinérants dans les villages (ex: CC Rive de l'Ain Pays de Cerdon).

- L'adoption d'une urbanisation raisonnée amenant progressivement au **rapprochement des usages** (domicile, travail, loisirs, commerces) :

- Développement de la centralité de Montluel
- Développement des quartiers gare
- La mutation des ZA vers une plus grande mixité des usages est également une piste intéressante, qui prend forme notamment dans la ZAC CAP & Co avec la présence d'entreprises, de services, et bientôt d'une club de gym, à proximité (relative) des logements du centre-ville.

Mobilité inclusive

Définition :

La mobilité inclusive a pour objectif de réduire les inégalités en lien avec la mobilité et de permettre à tous « d'avoir accès » à la mobilité pour répondre aux besoins de chacun et avant tout aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale.

Réglementation :

La LOM donne capacité aux autorités organisatrices de la mobilité d'agir en matière de mobilité solidaire (article 8 – L. 1231-1-1 du code des transports - compétence mobilité solidaire). Celles-ci sont d'ailleurs tenues d'agir, aux côtés de la sphère sociale, en faveur des personnes vulnérables qui rencontrent des difficultés en matière de mobilité, en particulier pour l'accès ou le retour à l'emploi (article 18 – L. 1215-3 du code des transports - plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire). Les usagers et habitants du territoire sont associés à la définition de la politique de mobilité de l'AOM, à travers la mise en place d'un comité des partenaires (article 15 – L. 1231-5 du code des transports).

Sur le territoire de la 3CM :

Le taux de pauvreté est de 7,5% sur l'ensemble de la communauté de communes avec notamment un taux de 12% à Montluel (Données Insee 2018 – Ce taux de pauvreté est calculé par ménage suivant le statut d'occupation du logement du référent fiscal en 2019). Cela représente près de 2000 personnes sur le territoire.

Le taux de pauvreté correspond à un seuil inférieur à 60% du niveau de vie médian soit un revenu net inférieur à 1063€/mois.

Un certains nombres de structures et association existent sur le territoire de la 3CM :

- La **Maison France Services** assure un premier niveau d'assistance via son accompagnement aux démarches administratives et accompagnement à l'utilisation des outils numériques.

- L'Office du Tourisme « **Le Costellan** » assure également une information sur la mobilité, en se faisant le relais mobilité de l'Ain.
- **Structures relais et partenaires** : Mission jeune, côtière avenir, Association pour le droit à l'initiative économique (ADIE) proposant un prêt Mobilité pour faciliter l'acquisition d'un véhicule pour se rendre au travail.
- Association "court circuit" qui permet de rompre l'isolement de certaines personnes en difficulté pour se déplacer en les emmenant faire leur courses par exemple.

Cette assistance peut aider des personnes à identifier et accéder aux offres auxquelles elles ont droit : tarifs réduits TER ou cars, aide à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) moins coûteux qu'une voiture, covoiturage...

Toutefois le sujet de la mobilité solidaire **reste à développer** sur le territoire de la 3CM pour:

- Proposer des **offres dédiées** à des publics en difficulté financière (ex: service départemental Mobilib01 qui propose des ateliers, formations, prêts de véhicules...),
 - Réduire les **inégalités géographiques** en assurant un rabatement vers le TER et les cars de l'Ain pour les communes isolées,
 - Améliorer l'**accessibilité PMR** de l'offre de transport. En tant qu'AOM, la 3CM doit se poser la question de la mise en accessibilité du TAD et de la Costellane, ou de la mise en place d'un service dédié TPMR.
 - Améliorer l'**accessibilité de la voirie** via les démarches PAVE qui peuvent être portées par les communes ou transférées à l'EPCI. Les efforts de mise en accessibilité de la voirie bénéficient également à un public plus large (familles avec poussettes, personnes âgées...).
- ⇒ Aujourd'hui seule la commune de Dagneux possède un PAVE approuvé sur les 6 communes éligibles (> 1 000 habitants) à sa mise en place.

COMPTE RENDU D'ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION

- Micro-trottoir
- Enquête en ligne

Enquête auprès de la population – Principe

Dans le cadre de l'élaboration du PDMS de la 3CM, des enquêtes auprès de la population ont eu lieu. Ainsi, ont été réalisés un micro-trottoir et une enquête en ligne. Tous les deux étaient composés d'une trame identique de questions. Des questions ouvertes comparables ont été abordées lors des deux enquêtes. Le micro-trottoir permet d'avoir un ressenti global sur les pratiques de mobilité des répondants dans un temps impartit court. Barrière abolie par l'enquête en ligne qui permet d'aborder plus de questions. **Le micro-trottoir apparaît comme un complément à l'enquête en ligne avec un ciblage notamment des entreprises du territoire.**

Enquête en ligne :

- L'objectif de l'enquête en ligne consiste à recueillir l'avis des habitants de la 3CM et des territoires voisins.
- Sur la base d'une cinquantaine de questions suivant le répondant, le sujet de la mobilité est entièrement couvert ce qui permet d'avoir une vision fiable de la part des habitants sur leur habitudes et leurs attentes en terme de déplacement.
- La valeur des réponses recueillies est surtout qualitative et ne peut pas être redressée selon un échantillonnage calculé. Elle permet surtout de recueillir le ressenti des personnes interrogées.
- Durée de l'enquête en ligne : 1 mois. **Un total de 570 réponses.**

Micro-Trottoir :

- L'objectif du micro-trottoir consiste à recueillir l'avis des usagers des espaces publics de la Ville.
- Le micro-trottoir est une technique de journalisme qui consiste à interroger de manière spontanée des personnes sur un sujet donné. Ces personnes sont en général « interceptées » au hasard dans la rue et elles doivent toutes répondre aux mêmes questions.
- La valeur des réponses recueillies est surtout qualitative et ne peut pas être redressée selon un échantillonnage calculé. Elle permet surtout de recueillir le ressenti des personnes interrogées.
- Date de réalisation du micro trottoir : Vendredi 11 Février 2022 de 6h30 à 18h par 4 personnes aux endroits suivants :
 - Les gares de La Valbonne et de Montluel ;
 - Le marché de Montluel ;
 - Des entreprises : KEM ONE, Carrier, Hexcel
 - Le Super U à Montluel ;
 - L'école élémentaire de Béliigneux, de Balan et de Sainte-Croix ;
 - La place des Tilleuls à Dagneux
- **Un total de 197 réponses**

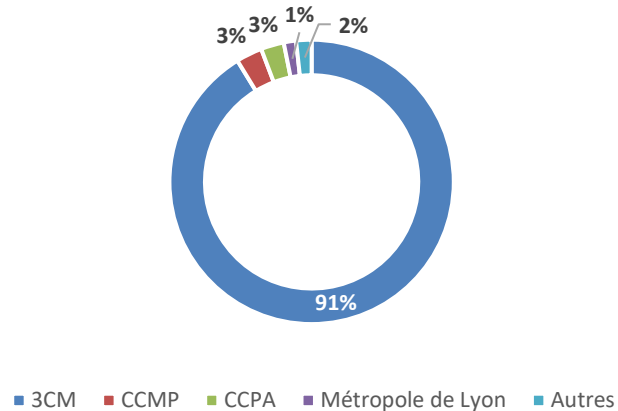
Profil des répondants

Enquête en ligne :

D'où proviennent les 570 personnes enquêtées ?

91% des répondants habitent sur la 3CM. Dans ce panel, toutes les communes 3CM sont bien représentées.

Lieux de résidence des répondants

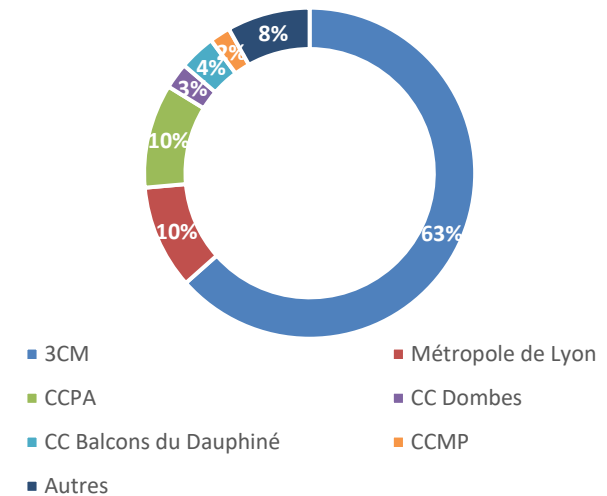


Micro trottoir :

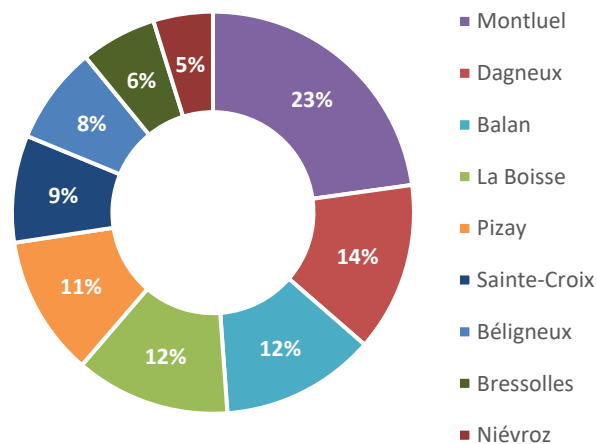
D'où proviennent les 197 personnes enquêtées ?

Les répondants interrogés dans la rue et à la gare résident principalement sur la 3CM. Les salariés interrogés devant leur entreprise ont des communes de résidence très variées, seuls 15% habitent la 3CM et 25% viennent de la Plaine de l'Ain.

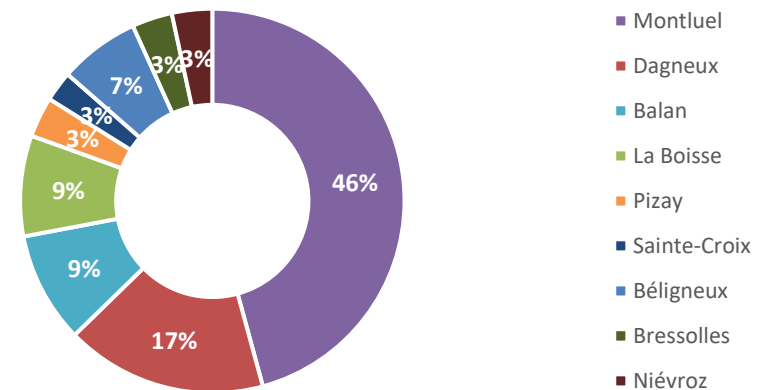
Lieux de résidence des répondants



Lieux de résidence au sein de la 3CM



Lieux de résidence au sein de la 3CM



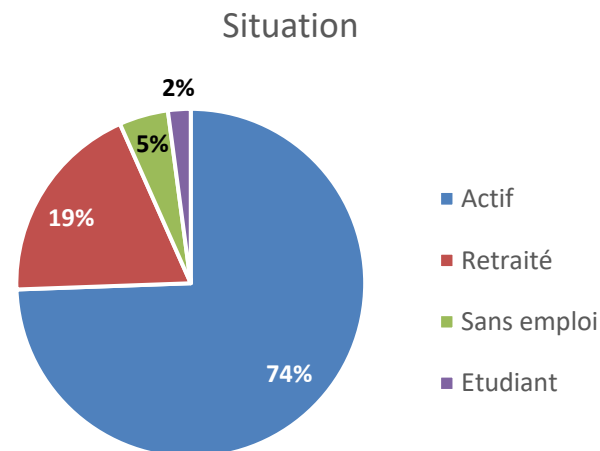
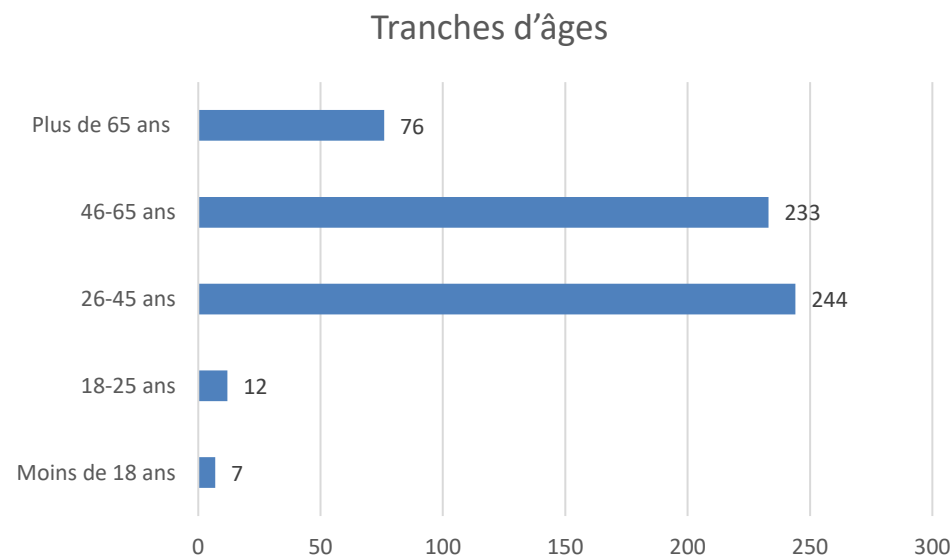
Profil des répondants

Enquête en ligne :

Age, sexe, situation

Un panel de profil moins équilibré que le micro-trottoir avec 62% de femmes et 38% d'hommes.

Une forte représentation des actifs de plus de 25 ans.

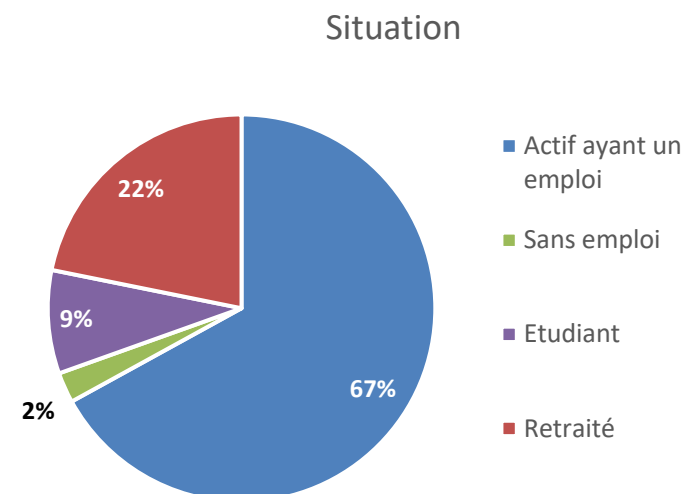
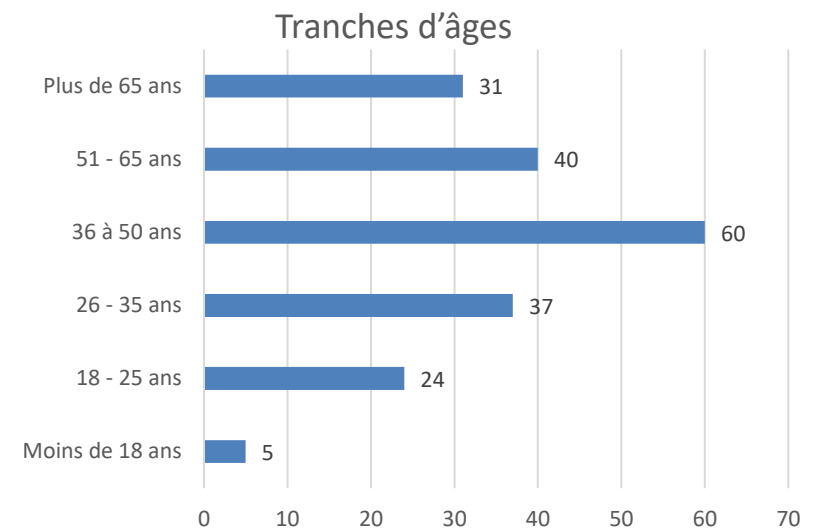


Micro trottoir :

Age, sexe, situation

Un panel de profil assez équilibré avec 52% d'hommes et 48% de femmes.

Une représentation assez homogène des tranches d'âge, hormis les jeunes de moins de 18 ans qui sont sous-représentés.

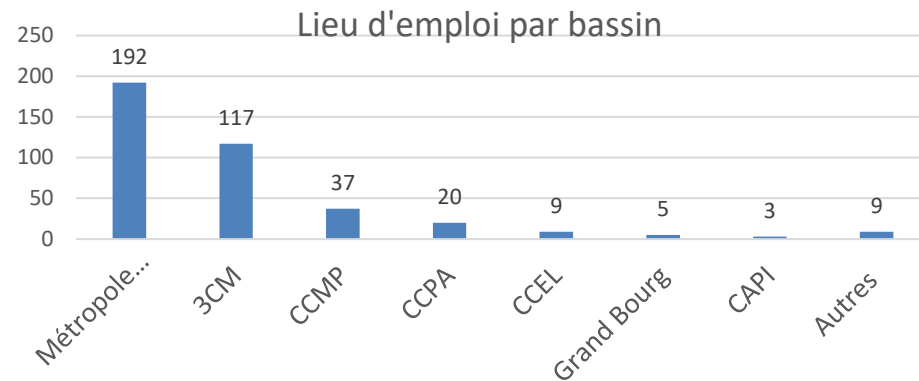


Les salariés du territoire

Enquête en ligne :

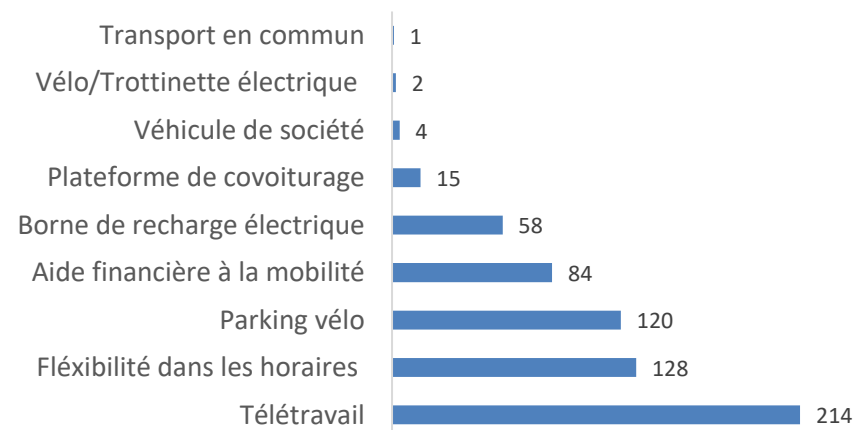
Où les actifs enquêtés se rendent pour travailler ?

Un fort taux d'actifs travaillant dans la métropole de Lyon et la 3CM. Un plus grand échantillon d'autres lieux de travail est représenté par l'enquête en ligne, qui confirme les échanges avec les autres EPCI.



Quels services l'employeur propose en matière de mobilité ?

Les services proposés par l'employeur

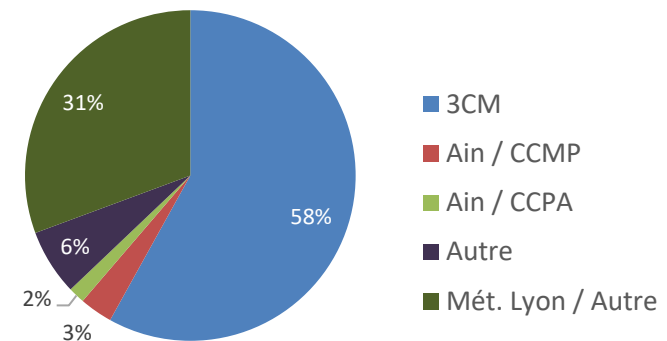


Micro trottoir :

Où les actifs enquêtés se rendent pour travailler ?

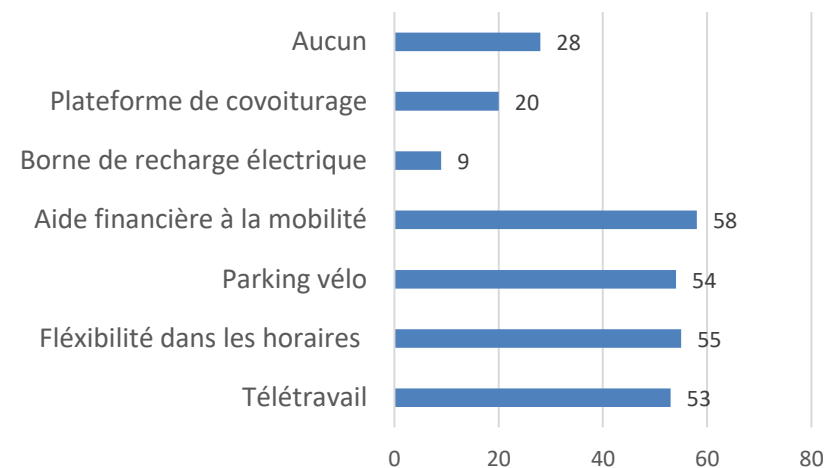
La majorité des enquêtés travaillent sur la 3CM (hors enquêtés dans les entreprises Arkema, Hexcel et Carrier). La Métropole de Lyon est globalement représentée par les utilisateurs du train.

Lieu d'emploi (hors enquêtés dans les entreprises)



Quels services l'employeur propose en matière de mobilité ?

Services proposés par l'employeur

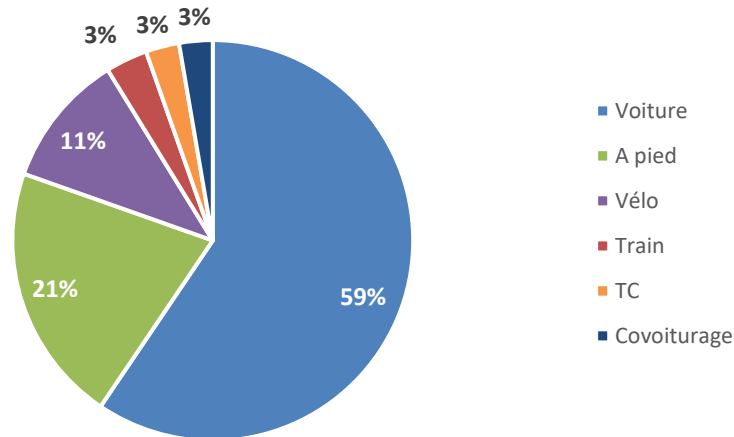


En moyenne 65% des actifs ont la possibilité de faire du **télétravail** ou ont la possibilité d'avoir des horaires flexibles.

Les entreprises du territoire

Enquête en ligne :

Quelle mode de transport utilisent les salariés travaillant sur la 3CM ?



Le micro-trottoir présente un échantillon complémentaire avec des entreprises importantes du territoire. C'est donc un complément à l'étude.

L'enquête en ligne et le micro-trottoir montrent que **l'usage de la voiture est dominant pour les salariés travaillant au sein d'entreprises du territoire de la 3CM.**

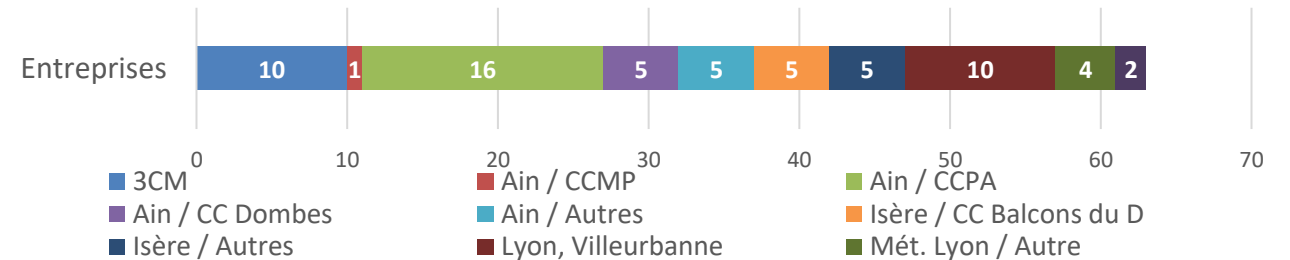
Suivant le micro-trottoir, l'usage de la voiture atteint 95% pour les salariés des entreprises interrogés (dont 85% habitent en dehors du territoire et effectuent donc des trajets plus longs).

Parmi les répondants de l'enquête en ligne, près de 80% des actifs sont des personnes travaillant sur le territoire de la 3CM. Pour eux, la part de l'utilisation de la voiture est plus modérée (59%) et la part des modes actifs est plus importante (21% pour la marche à pied et 11% pour le vélo) ce qui s'explique par des distances Domicile - Travail plus courtes que quelqu'un habitant en dehors de la 3CM.

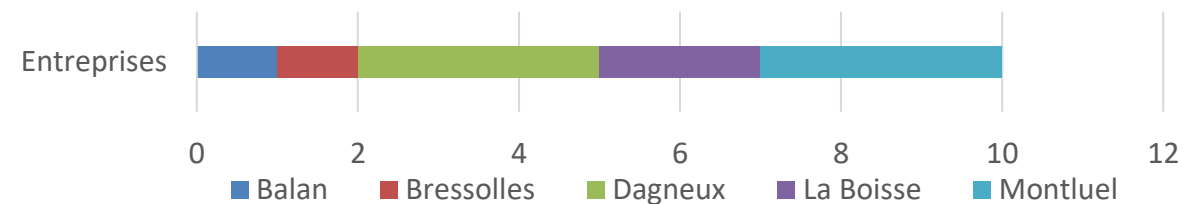
Micro trottoir :

D'où proviennent les 63 personnes enquêtées dans les entreprises KEM ONE, HEXCEL et Carrier ?

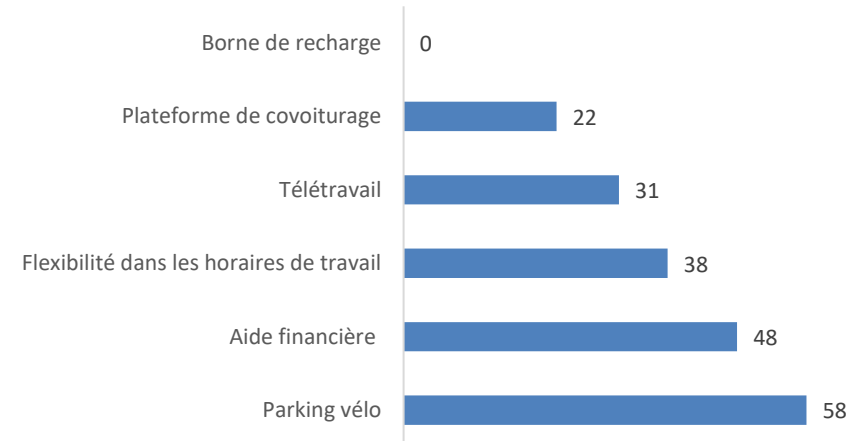
Les répondants interrogés dans les entreprises résident à 85% en dehors de la 3CM. 35% habitant au sein du SCoT BUCOPA et 22% au sein de la métropole de Lyon (dont 15% à Lyon et Villeurbanne).



Sur les 10 personnes résidant dans la 3CM, voici la répartition par commune :



Quels services proposent les employeurs du territoire en matière de mobilité ?



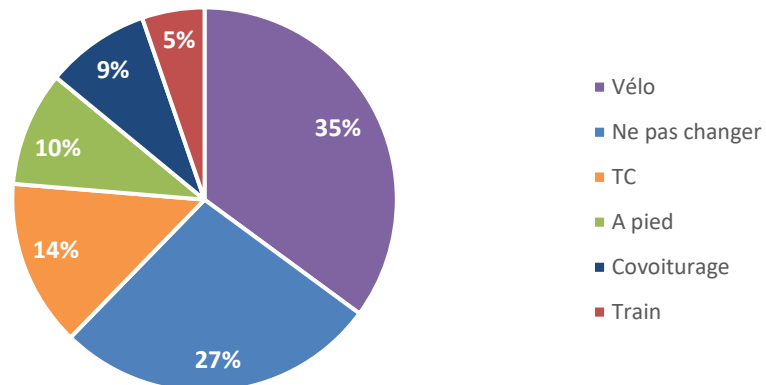
Les employés se rendent majoritaire en voiture au travail (95%)

Les entreprises du territoire

Enquête en ligne :

Quel mode de transport pourrait envisager les employés du territoire pour se rendre au travail ?

Changement d'habitude des employés



Ce changement d'habitude souhaité est différent en fonction des communes de résidence.

Pour le vélo, il s'agit principalement des habitants de la 3CM ou de Lyon.

Pour la marche à pied, il s'agit de résidents exclusivement de la 3CM qui habitent dans la commune de travail ou une commune voisine.

Les personnes qui ne souhaitent pas changer d'habitude sont à la fois des habitants de la 3CM et des habitants de territoires voisins. On retrouve la même configuration pour le covoiturage avec des territoires voisins plus excentrés dans le Rhône et l'Isère.

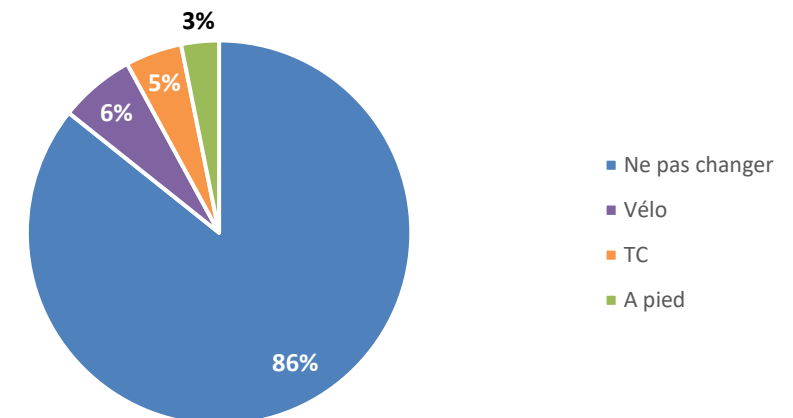
Pour les transports en commun, il s'agit d'habitants de territoires limitrophes, notamment la CCMP et la CCPA.

Pour finir, le train est une solution de report possible pour les habitants en lien avec la ligne Lyon Part-Dieu – Ambérieu-en-Bugey.

Micro trottoir :

Quel mode de transport pourrait envisager les employés du territoire pour se rendre au travail ?

Changement d'habitude des employés



Les personnes qui souhaitent changer de mode de transport pour se rendre au travail sur le territoire de la 3CM sont des habitants de la 3CM. Les salariés en provenance des territoires voisins ne souhaitent pas changer leur habitudes.

La changement d'habitude des salariés travaillant sur le territoire est plus marqué dans l'enquête en ligne puisque les répondants sont principalement des résidents de la 3CM.

La solution de transports décarbonés est privilégiée au vu des plus faibles distances à parcourir pour les habitants de la 3CM.

L'enquête en ligne fait également ressortir un certain besoin en **TC pour la desserte des territoires limitrophes** de la 3CM vecteur de flux d'échanges.

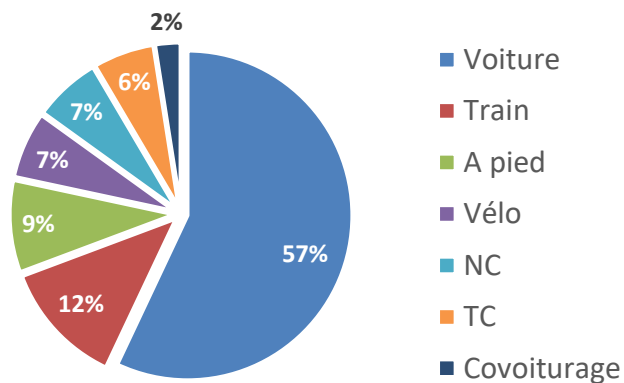
Le covoiturage apparaît également comme une solution sur de plus longue distance.

Les habitudes de déplacement

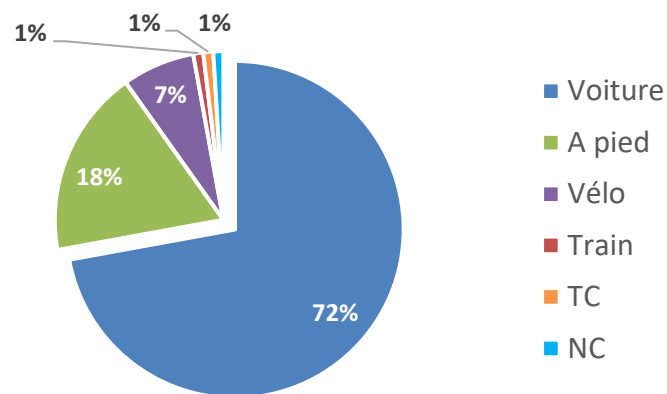
Enquête en ligne :

Quel mode utilisé selon le motif de déplacement ?

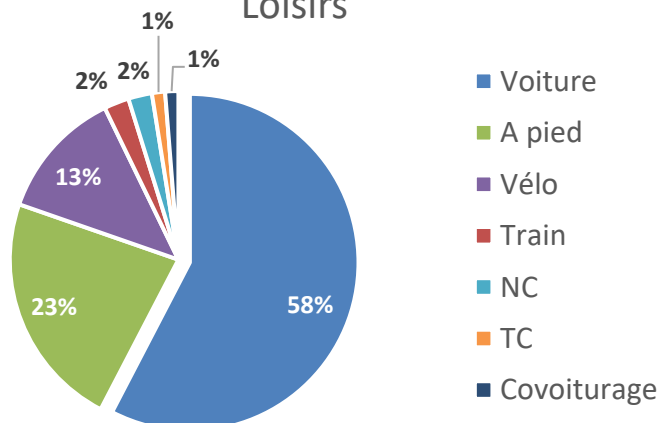
Travail/Etudes



Courses/RDV administratif, médicaux



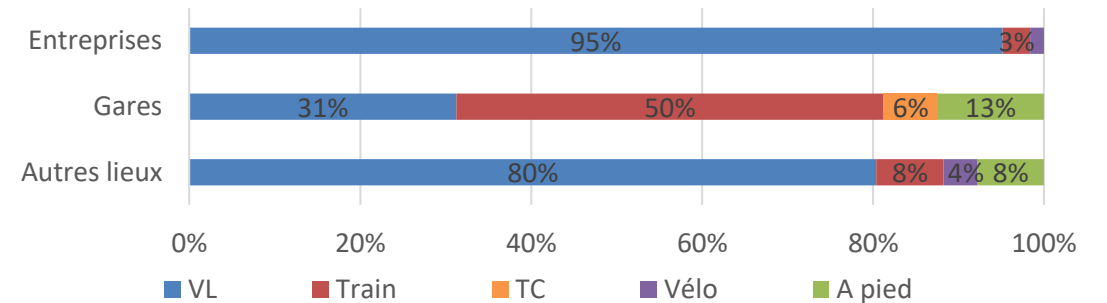
Loisirs



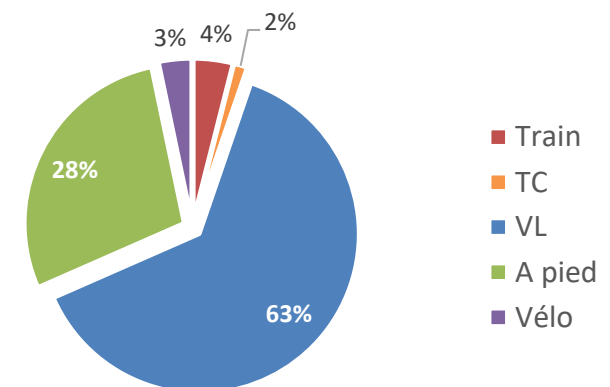
Micro trottoir :

Quel mode utilisé selon le motif de déplacement ?

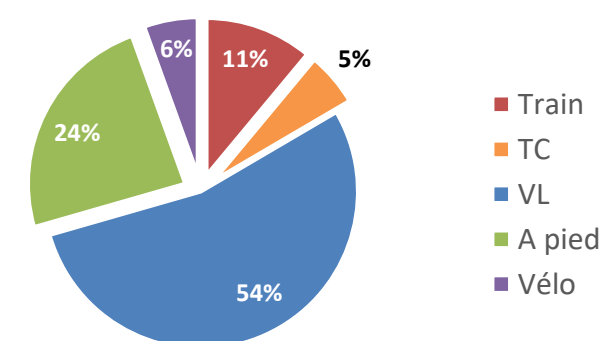
Travail/Etudes



Courses/RDV administratif, médicaux



Loisirs



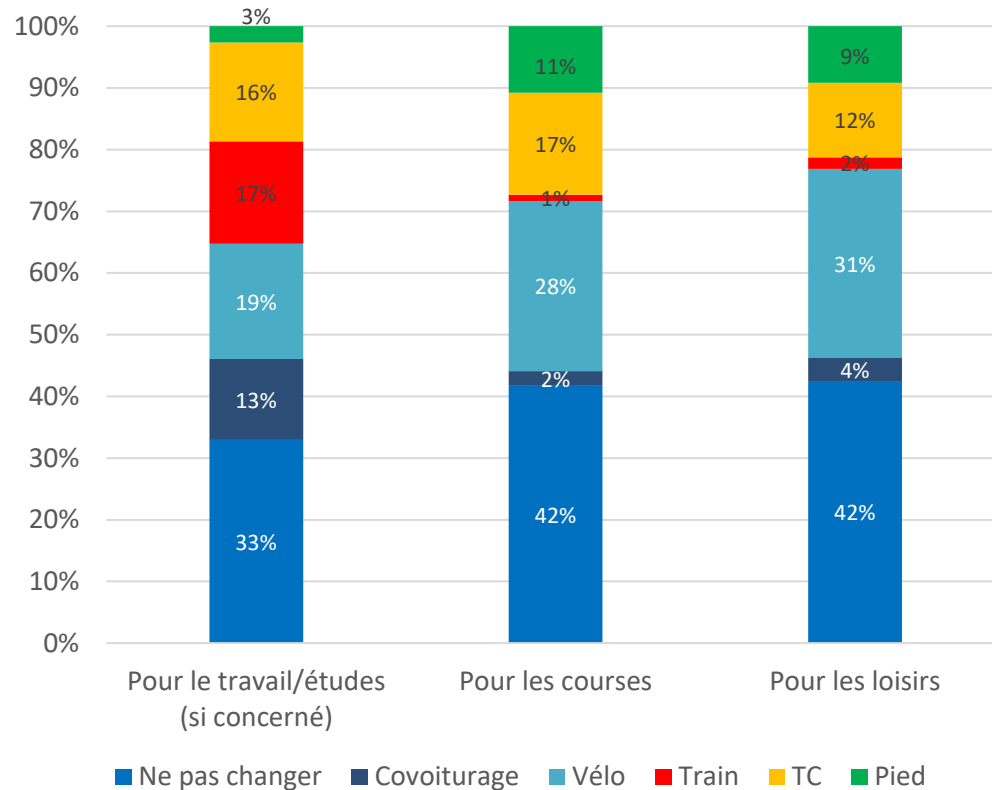
L'usage de la **voiture** est **dominant** dans les deux enquêtes. La répartition des **modes de transport** est globalement **homogène** entre les deux enquêtes pour le motif Travail/Etudes. Sur les autres motifs (courses, loisirs), on note une répartition différente entre les 2 enquêtes, notamment le vélo ressort plus nettement dans l'enquête en ligne.

Changements d'habitudes et intentions

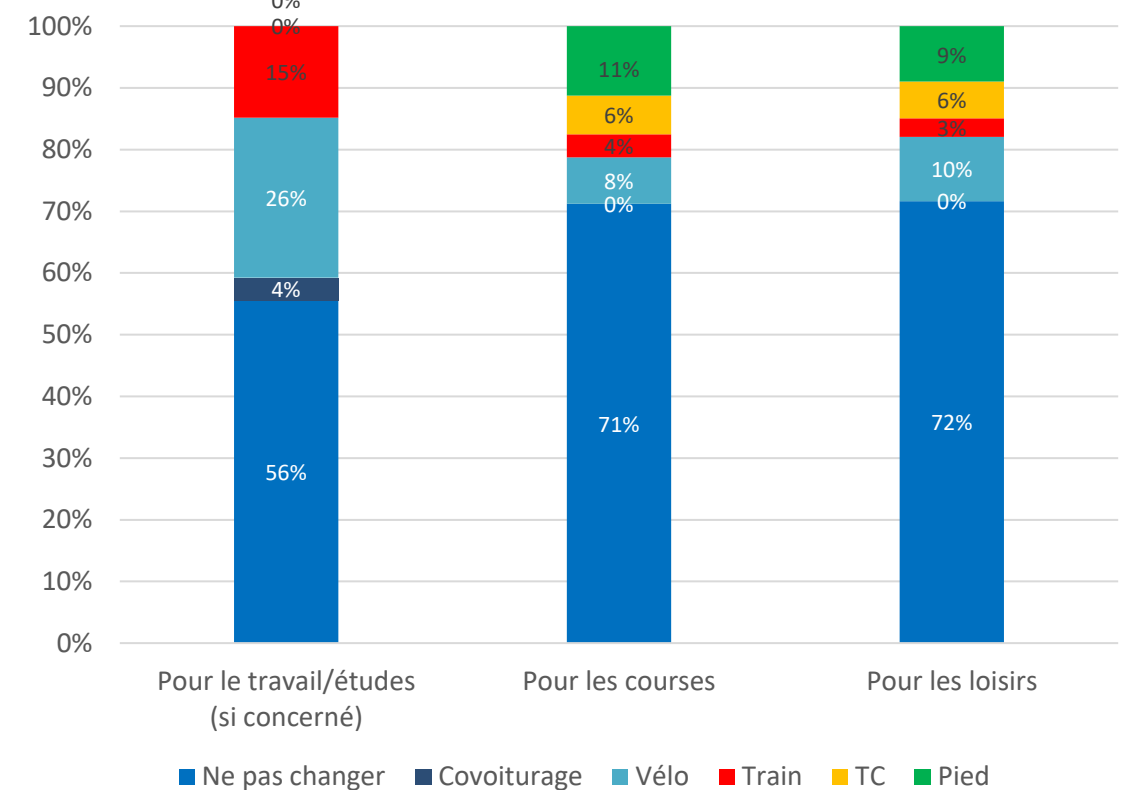
Enquête en ligne :

Micro trottoir :

Si vous utilisez la voiture, quel autre mode pourriez-vous envisager ?
(suivant le motif de déplacement)



Si vous utilisez la voiture, quel autre mode pourriez-vous envisager ?
(suivant le motif de déplacement) *



* n'inclut pas les salariés des entreprises, dont 86% n'envisagent pas de changer de mode de transport pour se rendre au travail, 6% envisagent le vélo ou les TC en habitant sur la 3CM.

Parmi les personnes allant travailler en voiture, entre la moitié et les 2/3 (suivant le panel considéré) pourrait envisager de changer pour un autre mode. Les modes alternatifs envisagés sont principalement le vélo et le train pour les personnes rencontrées dans la rue, et également les TC et le covoiturage pour les internautes. Le choix du covoiturage est étonnant bas.

Pour les courses ou les loisirs, la propension au changement est plus faible, et le choix se porterait majoritairement sur le vélo, puis les TC et la marche à pied.

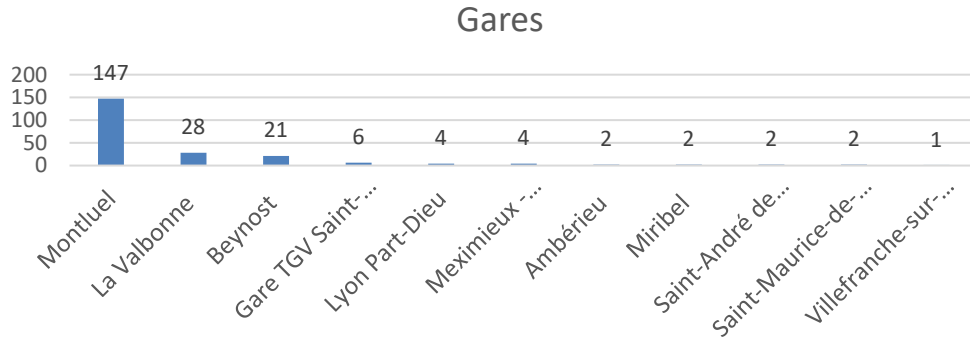
Nous ne disposons pas de l'information pour les salariés des entreprises enquêtées.

L'offre ferroviaire

Les résultats ci-dessous se limitent aux utilisateurs du train.

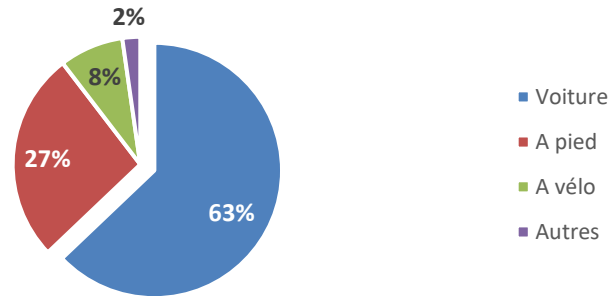
Enquête en ligne :

Les gares utilisées par les utilisateurs du train



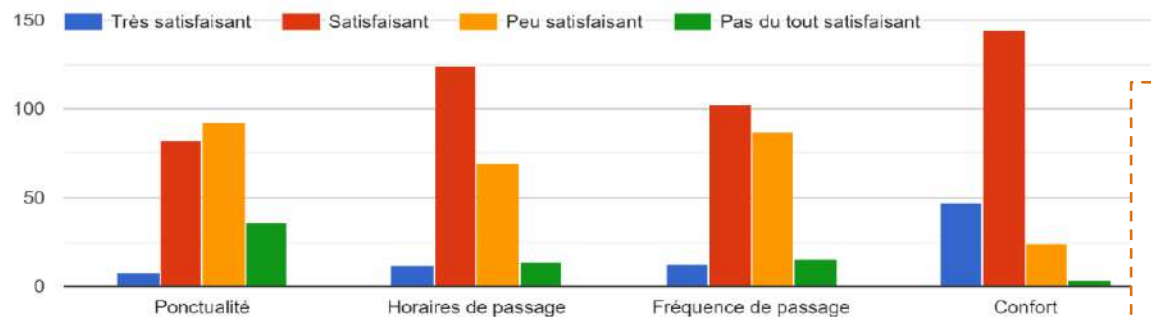
Le mode utilisé pour se rendre à la gare :

Mode de transport pour se rendre aux gares



Satisfaction de l'offre ferroviaire :

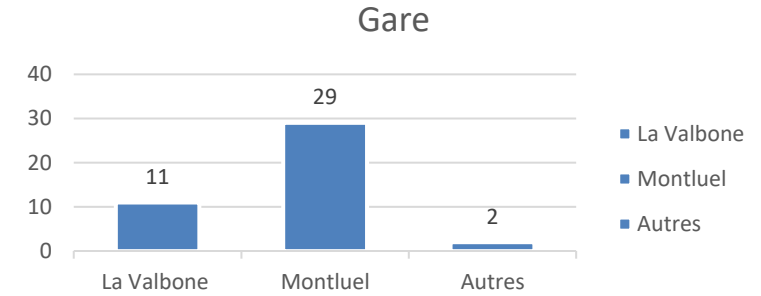
Etes-vous satisfait de l'offre ferroviaire ?



Les usagers sont globalement satisfaits de l'offre de train. Le point fort qui reste est le niveau de confort, le point faible est la ponctualité.

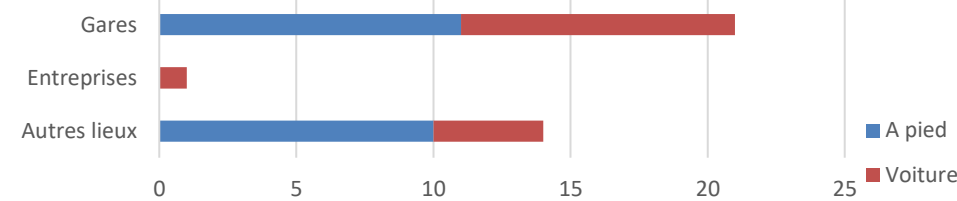
Micro trottoir :

Les gares utilisées par les utilisateurs du train :

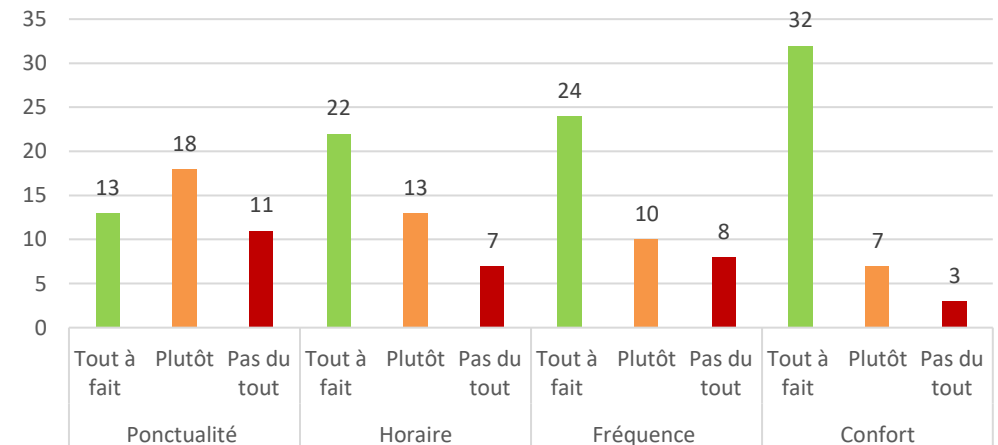


Le mode utilisé pour se rendre à la gare :

Mode de transport pour se rendre à la gare



Satisfaction de l'offre ferroviaire :

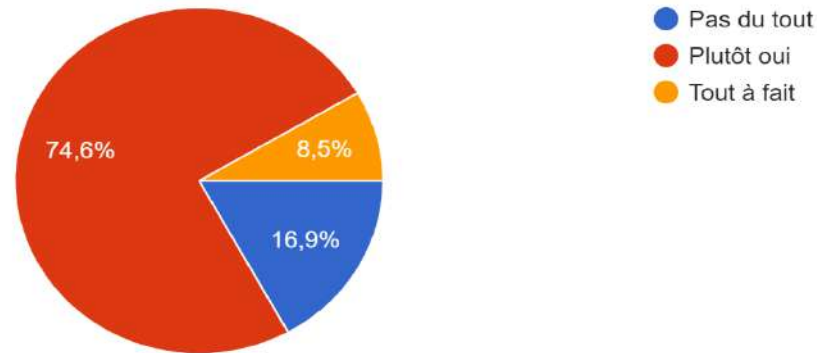


Accès aux gares

Enquête en ligne :

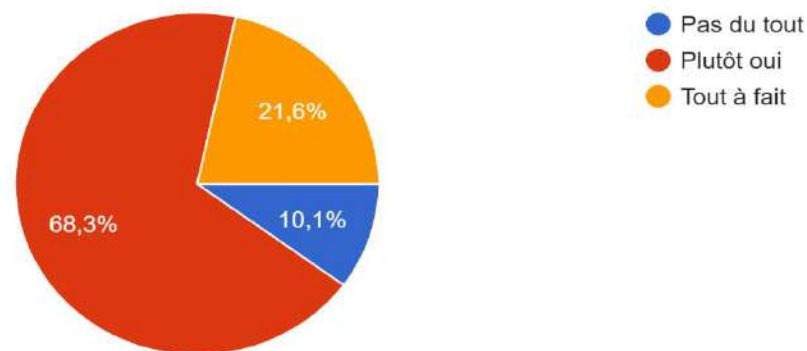
Est ce que le cheminement piéton est satisfaisant ?

59 réponses



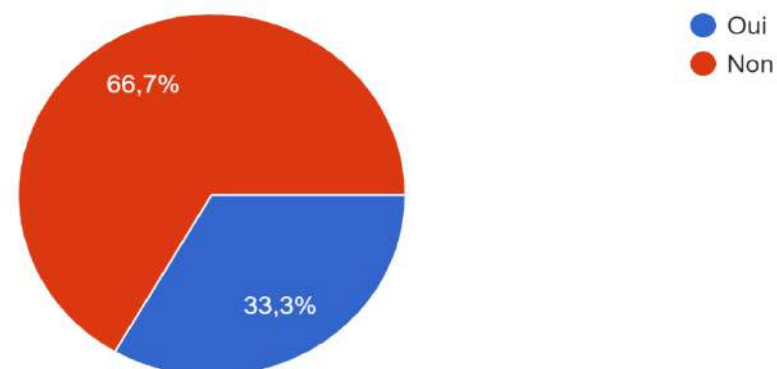
Est-ce qu'il est facile de se stationner ?

139 réponses



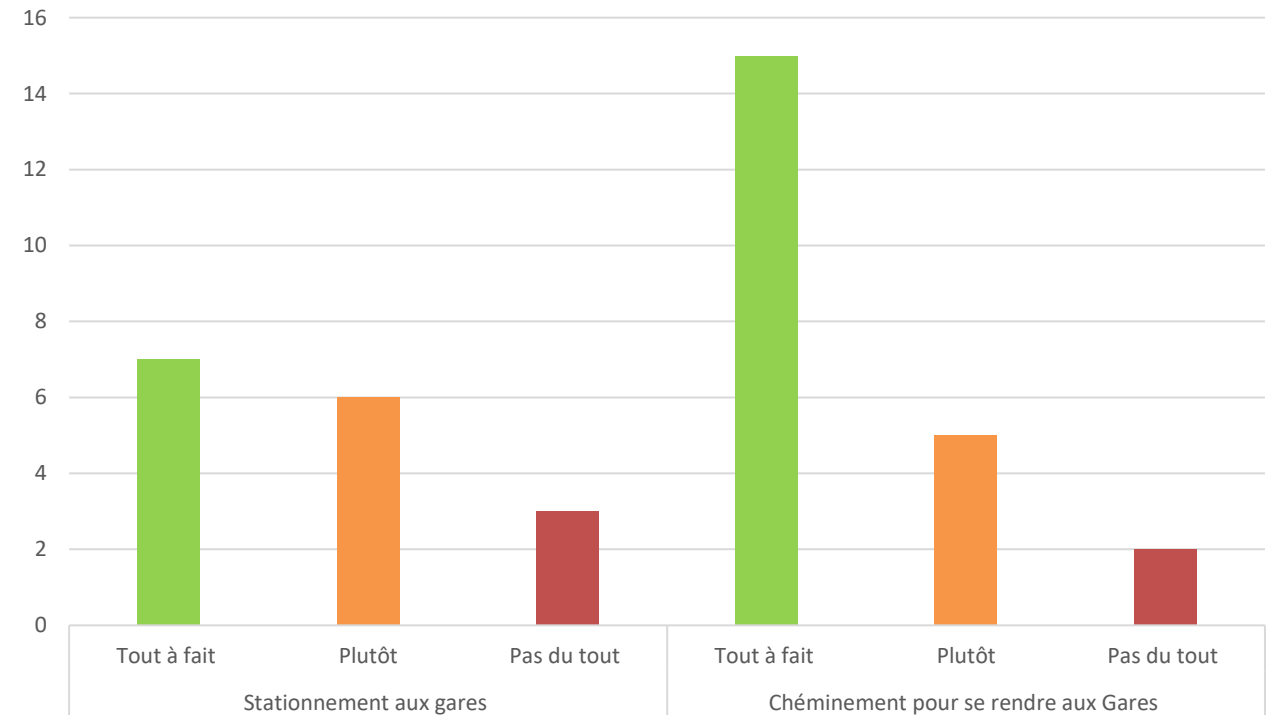
Utilisez-vous les consignes en gare pour stationner votre vélo ?

18 réponses



Micro trottoir :

Satisfaction pour se rendre aux gares



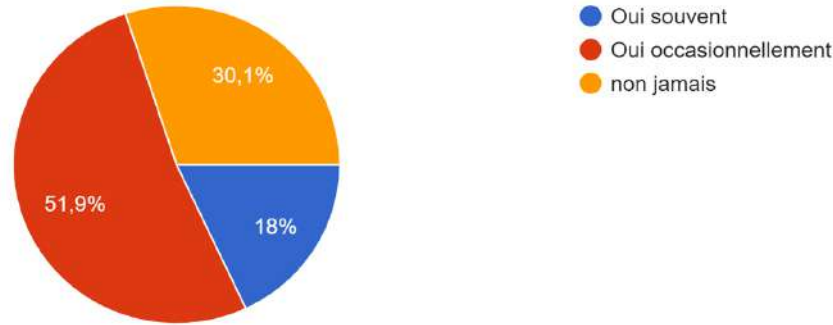
- Bonne satisfaction des cheminements piétons de rabattement
- Méconnaissance de l'existence des consignes à vélo

La pratique du vélo

Enquête en ligne :

Pratiquez-vous le vélo ?

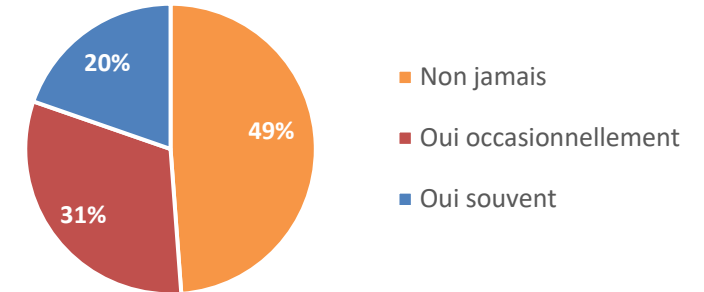
572 réponses



La pratique du vélo diffère avec une faible pratique dans le micro-trottoir à l'inverse de l'enquête en ligne dû à la proportion de répondant habitant hors de la 3CM.

Micro trottoir :

La pratique du vélo



Les freins principaux à la pratique sont :

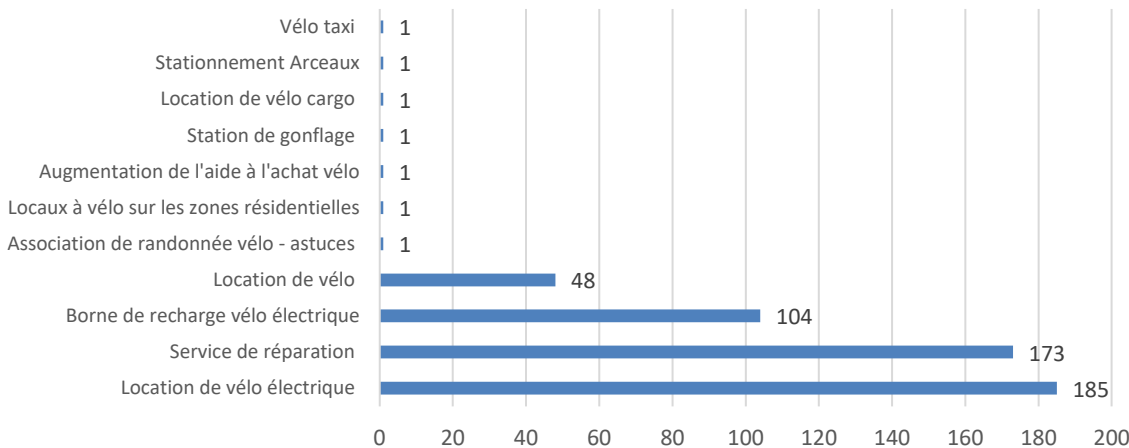
- Un sentiment d'insécurité (215)
- Des trajets de trop longues distance (161)
- Le manque de stationnement sécurisé (31)
- Une condition physique qui ne facilite pas la pratique (15)
- La praticité (dépose des enfants - transpiration - chargé...) (10)
- La météo (8)
- La pratique du vélo (n'aime pas ou ne sait pas faire) (7)

Le plus grand frein à la pratique reste pour la majorité des répondants **un sentiment d'insécurité**. Les autres freins sont les mêmes mais en occurrence différente suivant le type d'enquête.

Les freins principaux à la pratique sont :

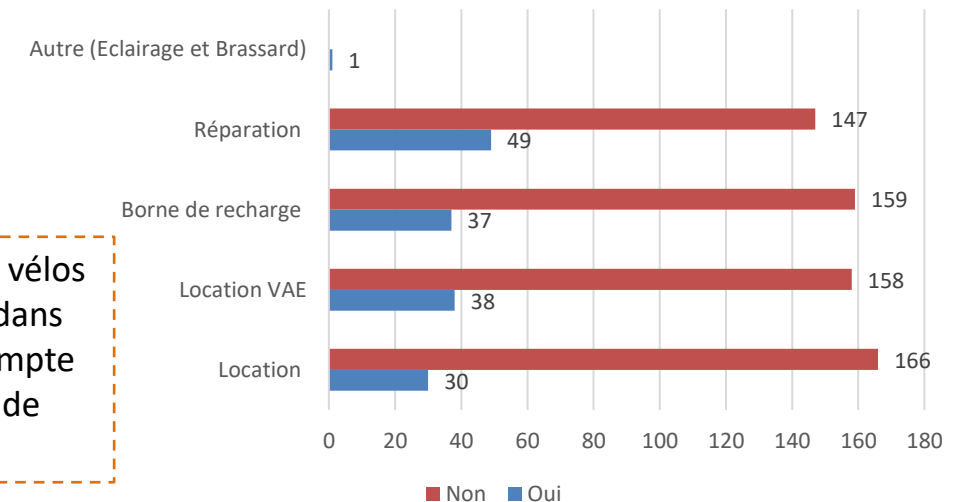
- Un sentiment d'insécurité (25)
- Une condition physique qui ne facilite pas la pratique (16)
- Des trajets de trop longues distance (10)
- La praticité (dépose des enfants - transpiration - chargé...) (10)
- La météo (7)
- Le manque de stationnement sécurisé (6)

Les services vélos qui intéressent la population



L'intérêt pour les services vélos ressort plus nettement dans l'enquête en ligne qui compte un plus grand nombre de pratiquants du vélo.

Les services vélos qui intéressent la population



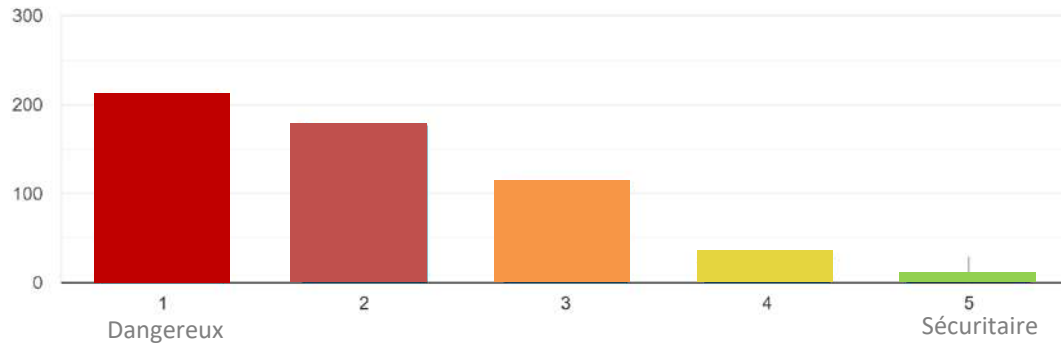
- 95% des interviewés se disent favorables à au moins 1 service.

Satisfaction des aménagements vélo

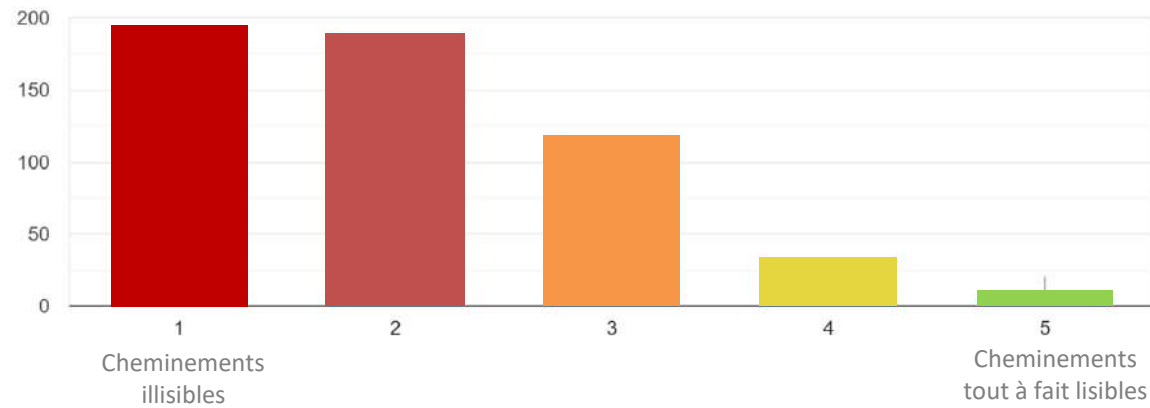
Enquête en ligne :

Micro trottoir :

Sur la sécurité :
544 réponses

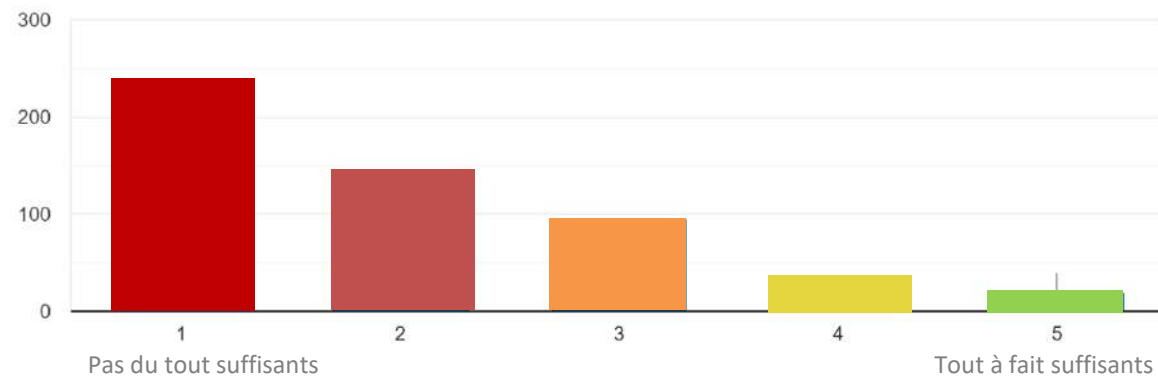


Sur la lisibilité des cheminements vélo :
539 réponses

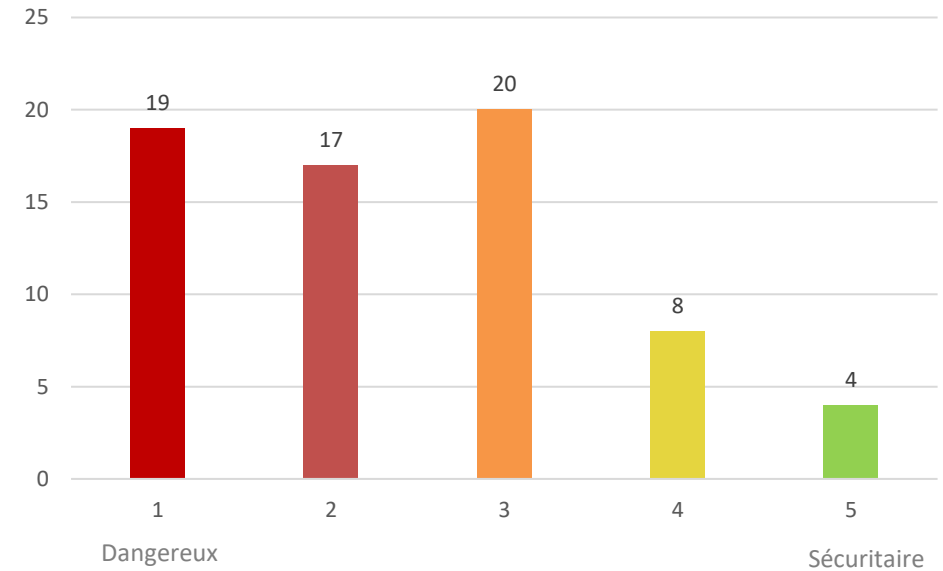


Les cheminements vélos jusqu'aux gares et zones d'activités vous semblent-ils suffisants tels qu'existant aujourd'hui ?

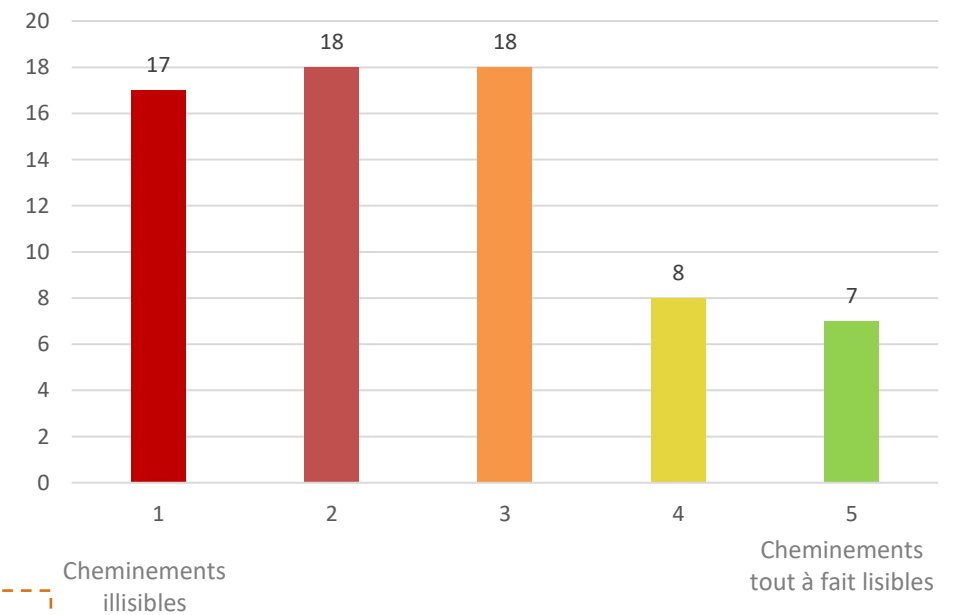
528 réponses



Satisfaction Vélo - Sécurité



Satisfaction Vélo - Lisibilité

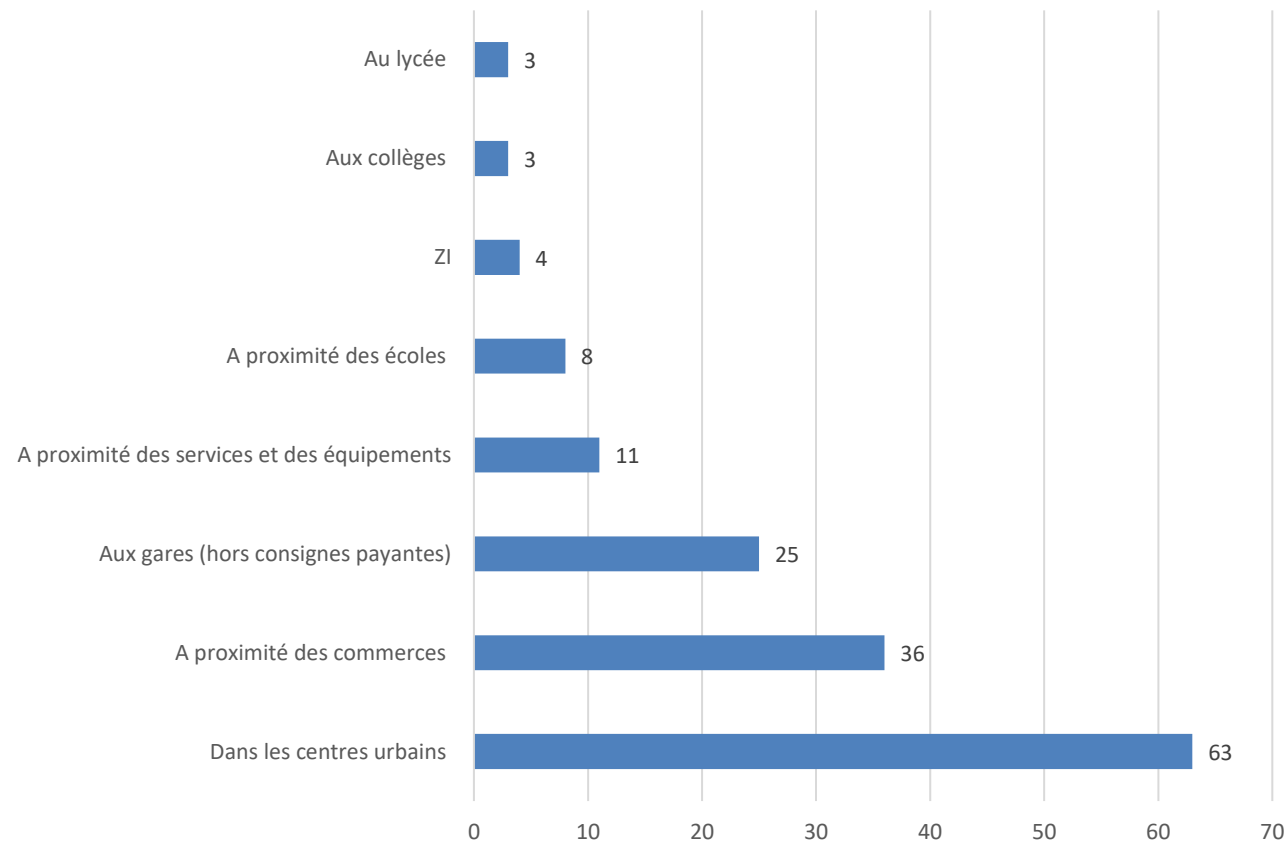


Les répondants pointent surtout le fait que **les routes sont peu sécuritaires pour les vélos et les itinéraires peu lisibles.**

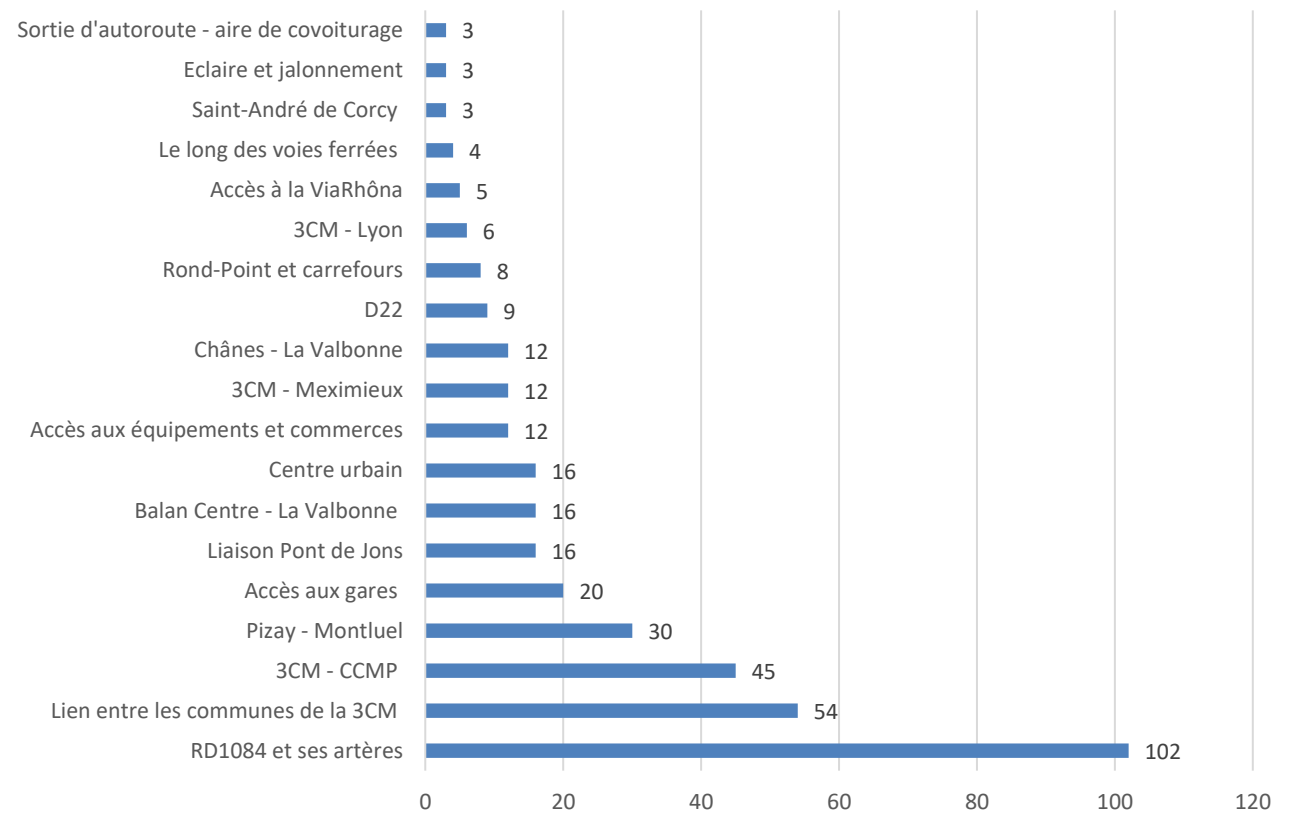
Les futurs aménagements vélos

Enquête en ligne :

Les stationnements à privilégier



Les itinéraires à privilégier



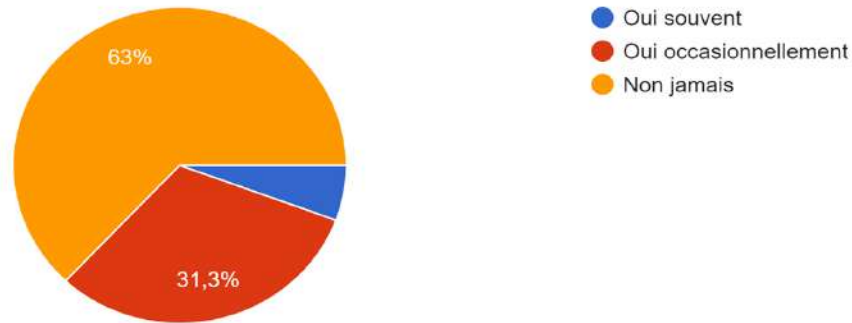
- **L'aménagement de piste cyclable** est principalement souhaité par des habitants de la 3CM.
- **L'aménagement de la RD1084** ressort comme prioritaire.
- L'aménagement en lien avec les établissements scolaires ressort peu dans les réponses des répondants.

Le covoiturage

Enquête en ligne :

Avez-vous déjà covoité ?

568 réponses



Les freins principaux à la pratique sont :

- Horaire / Flexibilité (151)
- N'en ressent pas le besoin / l'utilité (75)
- Mise en relation / Pas de passagers (71)
- Manque de confiance / Méfiance (49)
- Contrainte personnelle (47)
- Covid (25)
- Trajet de proximité (19)
- Autre mode (13)
- Pratique informelle / Pratique occasionnelle - Familiale (9)
- Retraite (6)
- Trajet trop long - perte de temps (6)
- Véhicule de fonction / besoin spécifique (PMR, artisan...) (5)
- Pas eu l'opportunité d'essayer (3)

Où se stationnent les covoitureurs :

- Domicile (10)
- Parking APRR La Boisse (7)
- Parking Gare de Montluel (2)
- Beynost (2)
- Meximieux (1)
- Parking La Côte (1)
- Parking Revirat (1)

Micro trottoir :

Parmi les habitants de la 3CM :

- 80% ne pratiquent pas le covoiturage,
- 14% pratiquent le covoiturage occasionnellement ,
- 6% pratiquent souvent le covoiturage.

Parmi les salariés des entreprises du territoire, aucun ne pratique le covoiturage et aucun n'envisage de covoiturer à l'avenir.

Les freins principaux à la pratique sont :

- Le manque d'utilité ressenti ;
- Le manque de confiance ;
- Les contraintes personnelles ;
- Le manque d'opportunité pour essayer.

Sur les 24 personnes interrogées qui pratiquent le covoiturage :

- 6 personnes utilisent le parking de covoiturage de La Boisse ;
- 12 personnes le pratique entre connaissance, famille...
- 2 personnes en font de manière spontanée
- 2 personnes utilisent des parking sur Lyon et Meximieux

Le covoiturage n'est pas une pratique ancrée sur la 3CM, l'enquête en ligne relève une pratique un peu plus forte que le micro-trottoir.

Les freins sont globaux aux deux concertations. Sur l'enquête en ligne, **le manque de flexibilité et des horaires** ressort en premier alors que c'est le **manque d'utilité ou de besoin** sur le micro-trottoir.

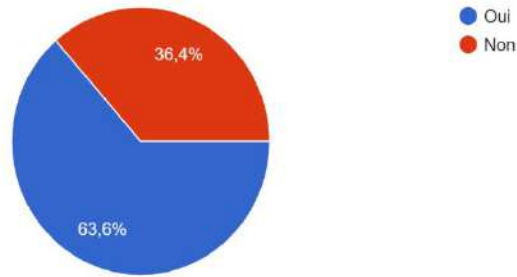
Sur la 3CM, **le parking APRR de La Boisse** est le plus utilisé. Les covoitureurs utilisent également leur domicile comme point de rdv.

Les transports en commun (enquête en ligne)

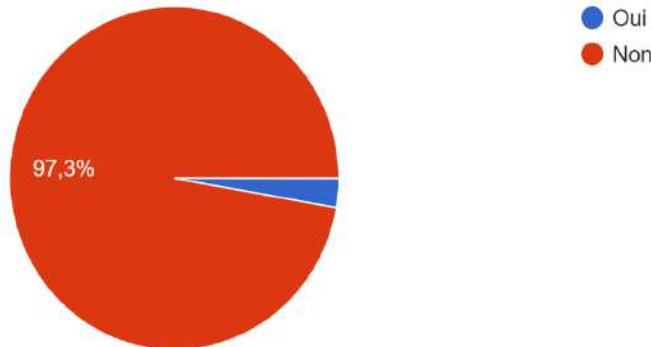
La Costellane :

Le TAD :

Savez-vous qu'il existe une ligne régulière de transport en commun gérée par la 3CM (La Costellane) ?
568 réponses



Si oui, l'avez-vous déjà utilisée ?
364 réponses



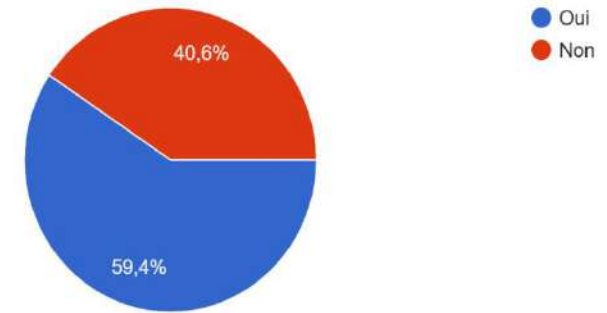
Les freins principaux à l'utilisation sont :

- Trajet inadapté aux besoins (235)
- Manque de fréquence (102)
- Méconnaissance de l'offre (63)
- Pas de besoin / Praticité de la voiture (17)
- Prix élevé (14)
- Autres modes (4)
- Arrêt trop éloigné (3)
- Trajet trop long (3)
- Système de réservation - Compréhension du système (3)
- Horaire incompatible (1)

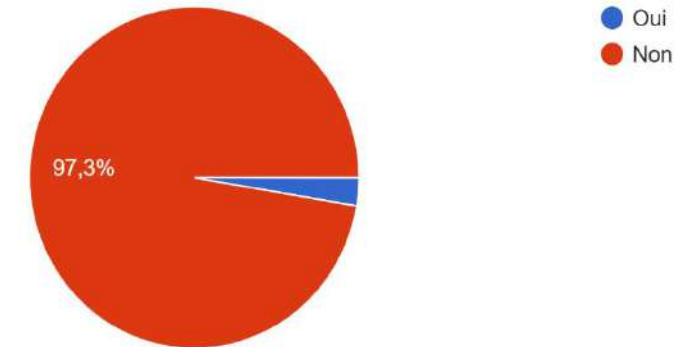
Les solutions de transport 3CM sont majoritairement **connues** (environ 60%). Malgré tout, elles sont très **peu utilisées** (moins de 10 répondants).

Les personnes qui ne connaissent pas les solutions de transport de la 3CM **sont principalement des actifs** habitants sur la 3CM.

Savez-vous qu'il existe une offre de transport à la demande gérée par la 3CM ?
569 réponses



L'avez-vous déjà utilisé ?
337 réponses



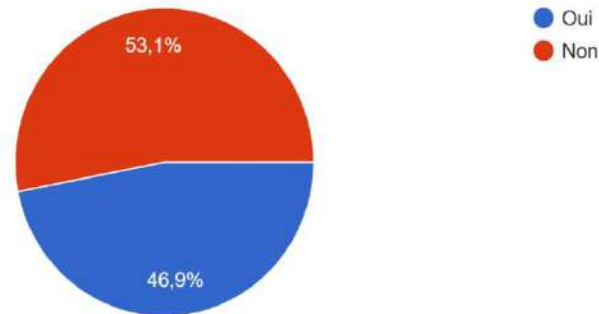
Les freins principaux à l'utilisation sont :

- Méconnaissance de l'offre (111)
- Système de réservation - Compréhension du système (60)
- Pas de besoin / Praticité de la voiture (42)
- Trajet trop long (35)
- Complexité d'inscription (27)
- Horaire incompatible (18)
- Trajet inadapté à vos besoins (17)
- Prix élevé (13)
- Manque de fréquence (7)
- Arrêt trop éloigné (5)
- Autres modes (4)
- Pas PMR (1)

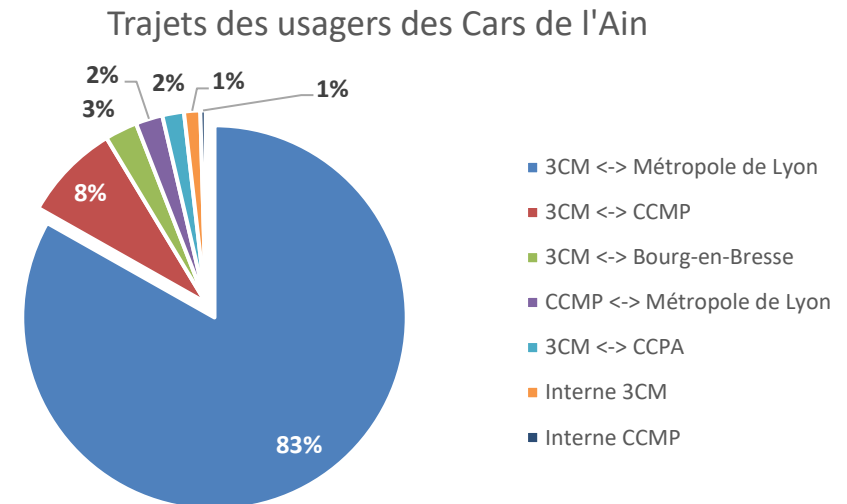
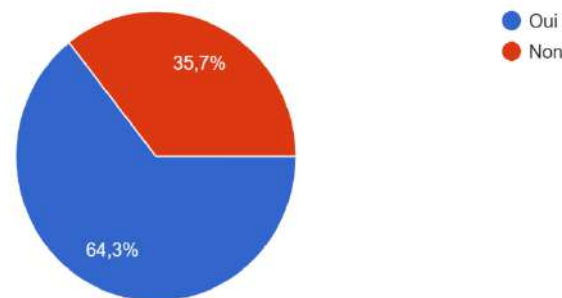
Les transports en commun (enquête en ligne)

Cars de l'Ain :

Avez-vous déjà emprunté les lignes 171 et/ou 132 (les Cars de l'Ain) ?
569 réponses



L'offre de transport de ces lignes 171 et 132, vous semble-t-elle satisfaisante ?
258 réponses



Les freins principaux à son utilisation sont :

- Trajet inadapté aux besoins (138)
- Temps de trajet trop long (104)
- Manque de fréquence (98)
- Méconnaissance de l'offre (91)
- Horaire inadapté (91)
- Pas de besoin / Praticité de la voiture (20)
- Prix élevé (17)
- Arrêt trop éloigné (8)
- Autres modes (4)
- Pas PMR (2)
- Offre en soirée (2)

Les Cars de l'Ain sont bien empruntés par les usagers, notamment pour se rendre sur la Métropole de Lyon et la CCMP.

L'offre est globalement **satisfaisante** pour les usagers.

Malgré tout, pour les non-usagers, les freins à la pratique concernent le trajet qui est inadapté aux besoins et **le temps de trajet jugé trop long.**

Actions concrètes proposées (enquête en ligne + micro-trottoir)

Les actions concrètes sont ici présentés sous forme de nuage de mots. Sont représentées ici les actions les plus récurrentes à la fois du micro-trottoir et de l'enquête en ligne. **La liste détaillée est en annexe.**

L'action la plus demandée est la suivante avec plus de 128 demandes : « Aménager des pistes cyclables sécurisées sur la Côte-d'Or ». Elle est de loin la plus demandée car après celle-ci l'action suivantes est à 23 récurrences. Et la moins récurrente représenté ici est la liaison avec les petites villes de la Côte-d'Or avec 7 occurrences.



Points singuliers évoqués (enquête en ligne + micro-trottoir)

Des remarques et des points singuliers ont été évoqués par les répondants lors de la concertation citoyenne. Ceux-ci n'apparaissent pas dans l'analyse précédente car ils ont peu d'occurrence ou sont des situations particulières évoquées oralement pendant le micro-trottoir. Toutefois, il semble pertinent de les mentionner :

- La vitesse sur la RD1084, parfois jugée excessive par les usagers et les habitants.
- Le prix du TAD (1€) est considéré comme élevé au vu de la distance parcourue.
- Un manque de liaison vers Bourg-en-Bresse en transport en commun est ressenti . Des habitants de la 3CM estiment qu'ils sont obligés de prendre leur voiture pour se rendre à Bourg-en-Bresse ou rejoindre la ligne de TER à Saint-André-de-Corcy, car la ligne 132 ne permet pas une desserte facilitée.
- Un nombre important de répondants demande la mise en place ou le prolongement de la navette « Colibri » sur le territoire de la 3CM, sans connaître la ligne Costellane ou le TAD déjà en place 3CM.
- L'usage de la voiture est privilégié sur le territoire de la 3CM car beaucoup jugent que prendre les transports en commun (car, TER...) impose trop d'intermodalité et de changement de mode de déplacement, notamment pour les personnes à destination et en provenance de la métropole de Lyon.
- Des répondants déplorent que les consignes vélo soient payantes alors que le stationnement motorisé est gratuit.
- Plusieurs répondants souhaiteraient une piste cyclable longeant la voie ferrée pour rejoindre la CCMP et Lyon.

SYNTHÈSE DES ENJEUX DÉFINITION DES ORIENTATIONS

Matrice AFOM

ATOUPS :

- Un territoire marqué par une **croissance démographique** ;
- Un **territoire pourvoyeur d'emplois** ;
- Un **territoire attractif** du point de vue résidentiel et économique ;
- Un territoire de petite taille, adapté aux courtes distances, avec de **nombreux flux internes** (44 000/j) ;
- **Une proximité attractive avec plusieurs pôles d'emplois majeurs** : Métropole de Lyon, PIPA et Lyon Saint-Exupéry ;
- Un territoire maillé par **2 échangeurs autoroutiers**.
- Une concentration d'équipements, pôles économiques et commerciaux sur la **RD 1084** ;
- Une **bonne desserte en transports en commun** depuis Lyon : TER et lignes de Cars Région ;
- Une proximité avec l'aéroport **Lyon Saint-Exupéry** ;
- Une communauté de communes proactive avec un **bouquet de solutions** déjà développé (solutions transport 3CM, aide à l'achat VAE, consignes à vélos, parkings de covoiturage...)

FAIBLESSES :

- Une utilisation forte de la voiture et un **taux de motorisation** important ;
- Un territoire au **relief** marqué pour la pratique du vélo ;
- Des **aménagements cyclables discontinus** et souvent **non réglementaires** ;
- **Compétence voirie éclatée** entre communes, 3CM et Département ne facilitant pas les réseaux cyclables ;
- Une desserte en **TER insatisfaisante** en soirée et le WE et qui souffre d'une image de manque de fiabilité ;
- **Flux d'échanges d'actifs "contradictaires"** : 60% d'actifs du territoire travaillent hors de la 3CM et 60% des emplois du territoire occupés par des actifs résidant hors 3CM ;
- Des salariés d'**autres territoires très motorisés** (91%) et peu enclin à changer d'habitudes de déplacement ;
- Des déplacements entrants et sortants du territoire de la 3CM en provenance de nombreux territoires ;
- Une **RD1084 structurante** pour le territoire mais soumise à un fort trafic et à de l'accidentologie en raison du péage autoroutier à La Boisse ;
- Une **faible appropriation** de l'offre de mobilité de la 3CM ;
- Une **forte concentration d'établissements scolaires** (collèges, lycée) qui génèrent de nombreux déplacements
- Un territoire avec des **problématiques de mobilité contrastées** : communes rurales et communes le long du corridor de transport

Matrice AFOM

OPPORTUNITES :

- Réorganisation de la **compétence mobilité** (duo : Région, AOM chef de file et 3CM - AOM local) et de la gouvernance : comité de bassins de mobilité, comité de partenaires local ;
- Un **plan de mobilité simplifié** qui permet la co-construction d'un plan d'actions avec la Région et les EPCI limitrophes (CCMP, CCPA, CCEL, SYTRAL) ;
- Un **contexte national favorable** au développement d'alternative à la mobilité : plan vélo avec un objectif de 9% et objectif véhicules à faibles émissions de 40%...
- Des **entreprises sensibles à la problématique de mobilité** : difficultés de recrutement... ;
- Des **outils de planification locaux et supra-communaux** favorables à la mobilité alternative : PCAET, PPA, SCoT...
- Un potentiel de développement du **tourisme à vélo** : proximité de la ViaRhôna, étude commune Dombes, projet de l'anneau bleu.... ;
- Des habitants prêts à changer de modes de déplacement, notamment pour le vélo ;
- De **nombreux projets de mobilité sur le territoire ou limitrophes** (3ème quai en gare de Montluel, PN19, VR2+, espace de co-working, liaison ViaRhôna/Voie Bleue...).

MENACES :

- Une **augmentation des besoins en mobilité** (+ 3 000 à 4 700 habitants / + 1 500 à 2 000 emplois) avec des perspectives de saturation automobile (circulation, stationnement) sur le modèle de dominante automobile actuelle ;
- Un **vieillissement de la population** ;
- Des **besoins de mobilité très différents** : scolaires, seniors, population fragile, salariés avec résidence ou lieu travail hors 3CM ;
- Hausse des **contraintes foncières** : flambée du prix de l'immobilier, ZAN (Zéro Artificialisation Nette)... ;
- Absence de politique facilitant le **rapprochement de l'habitat de l'emploi** ;
- De **nouvelles réglementations** contraignantes à anticiper et prendre en compte : ZFEm, déploiement des véhicules électriques, mise en accessibilité de la voirie et des transports en commun ;
- Un **accroissement des nuisances sur la RD 1084** ;
- **Hausse du trafic PL** en lien avec la politique de développement économique active et l'extension des ZA.

Enjeux – Profil Socio-professionnel (1/2)

Points forts et points faibles

Objectifs

1^{ère} pistes d'actions

Enjeu : Promouvoir des modes de transport plus vertueux pour les déplacements domicile-travail

Actif

- Plus de 4 000 salariés travaillant et habitant à la 3CM
- 8 000 emplois à moins de 2km des 2 gares (tout à moins de 8km)
- Du télétravail facilement accessible pour bon nombre de salariés
- De nombreux flux d'échanges pendulaires entrants (6 000) et sortants (12 000) entre la 3CM, la Métropole de Lyon, la CCMP, la CCPA et Saint-Exupéry
- Une utilisation forte de la voiture pour se rendre au travail (environ 60%)
- Des habitudes ancrées pour la voiture, interchangeable pour plus de 40% des salariés
- Une ligne TER peu fiable
- Des TC peu adaptés aux actifs (TAD, Costellane, ligne 171...)



Optimiser la desserte multimodale des zones d'emplois depuis les communes de la 3CM et les gares



Proposer des solutions concurrentielles à la voiture individuelle pour les déplacements entre la 3CM et les territoires limitrophes

- Mailler les gares aux entreprises :
 - Optimiser les correspondances entre le TER et les solutions de transport 3CM
 - Aménager des liaisons sécurisées pour les modes actifs
- Optimiser la desserte et l'utilisation des cars Région (171 et 132) pour les flux externes et internes
- Créer des liaisons avec les bassins d'emplois connexe (PIPA, Saint-Exupéry...)
- Etudier l'opportunité de services de mobilité partagée (autostop organisé ou covoiturage dynamique)
- Accentuer les tiers-lieux pour le télétravail

Enjeu : Développer la mobilité de proximité et les services pour l'intégration des publics les plus fragiles

Publics fragiles (sans emploi, précarité...)

- Une maison France Service à Montlué
- Un territoire dynamique en emplois
- Une offre de TAD facilitant les déplacements sur le territoire
- 6,7 % de personnes sans emplois
- Un niveau de précarité élevée à Montlué (12%)
- Des communes excentrées peu desservies en TC et qui ne facilite pas les déplacements pour les non motorisés



Accompagner les publics fragiles (sans emploi, non motorisé...) dans leurs déplacements pour l'accès à l'emploi et aux services



- Optimiser la desserte en TC des communes excentrées des services, des gares et des zones d'emplois
- Rendre le train encore plus économique avec une tarification combinée « T-Libr »
- Créer des liaisons avec les bassins d'emplois connexe (PIPA, Saint-Exupéry...)
- Etudier l'opportunité de services de mobilité partagée (autostop organisé ou covoiturage dynamique)

Enjeux – Profil Socio-professionnel (2/2)

Points forts et points faibles

Objectifs

1^{ère} pistes d'actions

Enjeu : Développer et accompagner la mobilité des seniors pour en faire un levier d'insertion communautaire et d'autonomie

Retraité

- Une maison France Service à Montluel
- Un TAD mise en place sur le territoire
- 20,7% (INSEE 2018) de retraité sur le territoire, en augmentation
- Des cheminements piétons pas toujours accessibles pour les personnes à mobilité réduite
- Des communes excentrées qui ne facilite pas les déplacements pour les non motorisés
- Absence de lisibilité et de cartographie des cheminements piétons



Faciliter l'autonomie des seniors



- Faciliter les modalités de réservation de l'offre TAD
- Amener les services aux personnes âgées ou les centraliser
- Rendre accessible le TAD et la Costellane aux PMR
- Sécuriser les cheminements piétons en centre urbain

Enjeu : Accompagner et organiser la mobilité des collégiens, lycéens et étudiants vers les établissements du territoire et les pôles d'enseignement supérieur

Scolaire

- Utilisation du TAD par un collégien sur les créneaux en dehors du ramassage scolaire
- Le vélo peut être un mode de transport adapté pour les élèves du territoire
- Peu de liaison avec Bourg-en-Bresse, hormis via la ligne 132
- Des communes excentrées qui ne facilite pas l'utilisation du vélo pour les scolaires
- Peu de continuité cyclable en lien avec les établissements scolaire du territoire



Faciliter la desserte des établissements scolaires, notamment sur les 2 premiers kilomètres



- Retravailler les horaires du TAD pour correspondre aux sorties des scolaires
- Sécuriser les déplacements à vélo en lien avec les établissements scolaires
- Renforcer l'intermodalité avec le TER pour les étudiants à destinations de Lyon ou d'Ambérieu
- Renforcer les liens avec Bourg-en-Bresse, pôle étudiant en devenir

Enjeux – Types de déplacement

Points forts et points faibles

Objectifs

1^{ère} pistes d'actions

Enjeu : Développer la mobilité de proximité

Flux internes

- Plus de 4 000 salariés travaillant et habitant à la 3CM
- 44 300 flux interne à la 3CM
- Usage dominant de la voiture



Limiter l'usage de la voiture sur les déplacements internes au territoire de la 3CM



- Assurer des liaisons cyclables entre les communes
- Faciliter le report modal sur les solutions de transport 3CM et les lignes de Cars Région
- Apporter un bouquet de services aux habitants de la 3CM

Enjeu : Faciliter les déplacements vers les bassins de vie et d'emplois

Flux Externes

- Plus de 6 000 flux d'échanges par jour avec la Métropole de Lyon et 2 500 avec la CCPA
- Des alternatives à la voiture individuelle disponibles pour se lier aux autres territoires (TER, Cars Région)
- Usage dominant de la voiture



Proposer des solutions concurrentielles à la voiture individuelle pour les déplacements entre la 3CM et les territoires limitrophes



- Engager un travail partenarial avec les EPCI voisines et le SMT AML
- Etudier l'opportunité de services de mobilité partagée (autostop organisé ou covoiturage dynamique)
- Assurer des liaisons intermodales pour diminuer l'utilisation de la voiture
- Restructurer la RD1084, ossature du territoire

Enjeu : Maîtriser les traversées du territoire

Flux de Transit

- Un nombre important de véhicules en transit sur le territoire pour éviter les sections autoroutières à péage
- Usage dominant de la voiture



Eviter le transit et le shunt sur le territoire de la 3CM



- Accentuer le report des véhicules sur l'autoroute (VL et PL)
- Restructurer la RD1084, ossature du territoire

Enjeux – Modes de déplacement (1/4)

Points forts et points faibles

Objectifs

1^{ère} pistes d'actions

Enjeu : Apaiser le trafic et intégrer les modes actifs dans le réseau de voirie du territoire

Réseau
routier

- **A42 axe structurant**
- **Nombreux ponts pour franchir les rails et l'autoroute**
- **Caractère dissuasif du péage**
- **Saturation du Nœud des Iles**
- **RD1084 à caractère trop routier en urbain**



**Restructurer le
réseau routier**

**Eviter le transit et le
shunt sur la 3CM**



- Apaiser la RD1084 quand c'est possible
- Encadrer la circulation PL via l'étude d'opportunité de la ZFem
- Accentuer le report sur l'autoroute
- Développer des aménagements urbains « apaisés » favorisant le partage de la voirie

Enjeu : Promouvoir l'offre ferroviaire et favoriser le report modal sur ce mode de transport

Le TER

- **Une desserte forte et d'avenir**
- **10 000 habitants / 8 000 emplois à moins de 2km des 2 gares (tout à moins de 8km)**
- **Une offre de stationnement en gare gratuite et peu contrainte**
- **Rabattements modes actifs peu évidents**
- **Ponctualité relative (91%)**
- **Manque d'offre en soirée et week-end**
- **Tarifcation hors métropole**



**Augmenter la part
modale du TER**

**Favoriser la
multimodalité avec une
offre pertinente de
rabattement vers les
gares**



- Suivre le projet de renforcement de l'offre TER et de sa fiabilité (3^{ème} quai), sans oublier les soirées et week-end
- Rendre le train encore plus économique avec une tarification combinée « T-Libr »
- Développer les rabattements modes actifs à 360° autour des gares

Enjeu : Inscrire cette offre TC en complémentarité avec le réseau TER et l'offre "Solutions transport 3CM"

Les lignes
132/171

- **Desserte complémentaire au TER**
- **Offre permettant une desserte interne de la 3CM**
- **171 trop courte, prolongement souhaité jusqu'à Bèlignieux**
- **132 : fréquence peu adaptée au territoire, temps de trajet jugé long**



**Augmenter la part
modale du TC**

**Améliorer l'attractivité
de l'offre des cars Région**



- Réfléchir à l'évolution de l'offre avec la Région :
 - Redynamiser la 132 (fréquences)
 - Prolonger la 171 (Dagneux? Bèlignieux ? Meximieux ?)
 - Nouvelles liaisons ? (PIPA, P+R Meyzieu, Plateforme Lyon Saint-Exupéry...)
- Optimiser l'utilisation de ces lignes pour les déplacements internes

Enjeux – Modes de déplacement (2/4)

Points forts et points faibles

Objectifs

1^{ère} pistes d'actions

Enjeu : Redévelopper et promouvoir les transports collectifs sous l'autorité de la collectivité

La Ligne Costellane

- **Ligne régulière sur un axe Est-Ouest à enjeu, complémentaire à la 132**
- Service très peu utilisé, qui manque sa cible première (actifs des ZA) à cause de correspondances TER inadaptées



Requestionner la cible et l'offre de la ligne régulière



- Revoir l'offre en profondeur pour optimiser les correspondances TER pour les actifs des ZA.
- Réfléchir à étendre la cible

Le TAD

- **Début de fréquentation encourageant**
- Encore peu (re)connu par les habitants
- Plages horaires inadaptées aux actifs/étudiants
- Système de réservation jugé complexe



Ancrer l'offre de TAD



- Renforcer la visibilité de l'offre auprès des publics cibles
- Simplifier les modalités de réservation
- Réfléchir à une offre en heure de pointe

Enjeu : Développer la mobilité active et desservir les pôles d'emplois, de commerces et de services ainsi que les établissements scolaires

Le vélo

- **Fortes attentes des habitants et des salariés pour sécuriser la pratique du vélo**
- **Un territoire concentré adapté au vélo et au vélo + train**
- **Dynamique liée à la ViaRhôna**
- **Axe Est-Ouest à sécuriser (RD1084)**
- **Des aménagements discontinus, peu sécurisés et peu lisibles**
- **Relief de la Côte, éloignement des communes du plateau**



Développer la part modale cyclable

Créer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé, connecté aux grands itinéraires touristiques



- Créer une instance partagée sur le vélo
- Sécuriser les trajets Est-Ouest et les rabattements gare
- Connecter les communes éloignées
- Connecter la 3CM aux réseaux cyclables voisins et aux grands itinéraires touristiques
- Etudier la mise en place d'un service de mise à disposition de vélos
- Développer les services connexes aux aménagements : stationnement, jalonnement
- Communiquer sur l'offre vélo

Enjeux – Modes de déplacement (3/4)

Points forts et points faibles

Objectifs

1^{ère} pistes d'actions

Enjeu : Faire évoluer l'usage de la voiture

Covoitu- rage

- 200 places à proximité des accès A42
- Autostop informel dans les communes éloignées
- Fréquentation inégale des aires de covoiturage
- Une pratique encore timide sur le territoire, qui peut s'accroître avec l'extension de la ZFEM
- Pas/peu de covoiturage dans les entreprises enquêtées



**Limiter
l'autosolisme**

**Créer des conditions
favorables à la
mobilité partagée**



- Suivre l'évolution de la pratique sur les aires de covoiturage
- Suivre le projet de VR2+ sur A42 et les conséquences sur la stratégie
- Etudier l'opportunité d'autostop organisé entre les gares et les communes éloignées
- Etudier une nouvelle organisation du covoiturage en lien avec les territoires limitrophes
- Sensibiliser les salariés des ZA (via démarche PDIE et communautés Mov'ICI)

Mobilité électrique

- Une réglementation qui évolue et se structure
- Peu de bornes sur le territoire
- Une demande croissante des usagers



**Anticiper les besoins
des usagers en
mobilité électrique
et répondre aux
objectifs nationaux**



- Prévoir une stratégie de déploiement, via le schéma IRVE et le schéma des énergies, en lien avec les communes et le SIEA
- Informer les entreprises et les habitants des évolutions réglementaires

Enjeux – Modes de déplacement (4/4)

Points forts et points faibles

Objectifs

1^{ère} pistes d'actions

Enjeu : Réduire les besoins en mobilité et faciliter la mobilité de tous

Mobilité inclusive

- Premier niveau d'assistance via la Maison France Services et l'Office du Tourisme
- Une offre de TAD adaptée (retraités)
- Offre de transport 3CM non accessible PMR
- Voirie non accessible PMR en de nombreux points (ex: avenue de la gare, RD1084...)



Permettre à tous de se déplacer sur le territoire



- Structurer l'offre de mobilité solidaire
- Réfléchir à la mise en accessibilité de la Costellane
- Accompagner les communes dans la réalisation de leur PAVE, en particulier dans les ZA mais aussi sur les secteurs gares
- Accompagner les personnes ayant des difficultés de mobilité

Démobilité

- 65% des actifs (d'après l'enquête) ont accès au télétravail ou à des horaires flexibles
- Espaces de co-working existants et en cours de développement
- Faible part d'habitants travaillant dans la 3CM et inversement



Réduire les besoins de mobilité



- Encourager l'emploi local
- Favoriser l'accès au numérique
- Développer des quartiers multifonctionnels autour des gares
- Rapprocher « emploi / habitat »

15 enjeux majeurs révélés par le diagnostic territorial, qui mettent en lumière les 4 grandes orientations



Aménager l'espace public et partager la voirie pour faciliter les déplacements de tous

- ➔ Restructurer le réseau routier
- ➔ Eviter le transit et le shunt sur le territoire de la 3CM
- ➔ Créer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé
- ➔ Anticiper les besoins des usagers en mobilité électrique et répondre aux objectifs nationaux
- ➔ Faciliter la desserte des établissements scolaires, notamment sur les 2 premiers kilomètres
- ➔ Permettre à tous de se déplacer sur le territoire



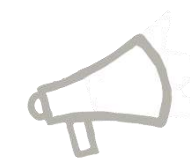
Créer un bouquet d'offres et de services de mobilité active, partagée et inclusive

- ➔ Limiter l'usage de la voiture sur les déplacements internes au territoire
- ➔ Optimiser la desserte multimodale des zones d'emplois depuis les communes de la 3CM et les gares
- ➔ Favoriser la multimodalité avec une offre pertinente de rabattement vers les gares
- ➔ Améliorer l'attractivité de l'offre des cars Région
- ➔ Requestionner la cible et l'offre de la ligne régulière
- ➔ Ancrer l'offre de TAD
- ➔ Créer des conditions favorables à la mobilité partagée
- ➔ Réduire les besoins de mobilité
- ➔ Accompagner les publics fragiles (sans emploi, non motorisé...) dans leurs déplacements
- ➔ Faciliter l'autonomie des séniors



Faire émerger une politique de mobilité en connexion avec les territoires limitrophes

- ➔ Proposer des solutions concurrentielles à la voiture individuelle pour les déplacements entre la 3CM et les territoires limitrophes



Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable

- ➔ Développer la part modale cyclable
- ➔ Augmenter la part modale du transport collectif (Cars régions et Solutions transport 3CM)
- ➔ Augmenter la part modale du TER
- ➔ Limiter l'autosolisme

ANNEXES

Périmètre du PPA

Les objectifs du PPA :

1

RAMENER LES NIVEAUX
DE PARTICULES ET DE DIOXYDE
D'AZOTE EN DEÇA DES SEUILS
RÉGLEMENTAIRES

2

RÉDUIRE AU MINIMUM
L'EXPOSITION DE LA POPULATION
À CES POLLUANTS

Le périmètre du PPA englobe
115 communes et concerne
plus de 960 000 personnes

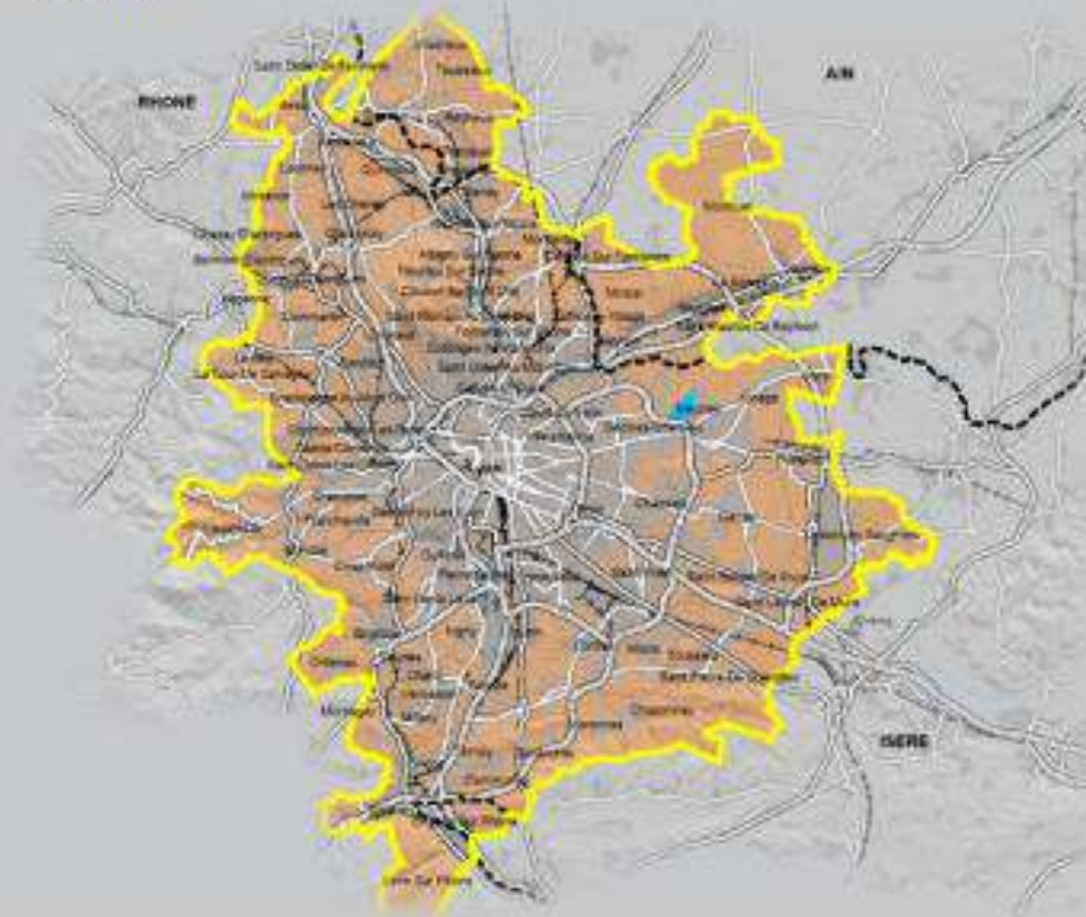


Périmètre du PPA révisé



Limite de département

Périmètre du plan de protection de l'atmosphère de Lyon



Analyse des correspondances TER / 3CM en gare de Montluel

INTERMODALITE TER-LIGNE COSTELLANE " GARE DE MONTLUEL"												
MATIN												
Ligne Costellane - Direction - Gare de La Valbonne - Dagneux - Gare de Montluel - ZA des Cèdres Bleus												
	Cible		Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train	Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train
Gare de Montluel	Salarié ZA Pré-seigneurs / cèdres bleus - résidant hors 3CM	En provenance d'Ambérieu	06:55	25 min	07:20			07:55	25 min	08:20		
		En provenance de Lyon	07:03	17 min				07:32	48 min			
	Salarié hors 3CM - résidant La Valbonne / Dagneux -	En direction d'Ambérieu				13 min	07:33				13 min	08:33
		En direction de Lyon				7 min	07:27			7 min	08:27	
Ligne Costellane - Direction - Gare de Montluel - Dagneux - Gare de La Valbonne												
	Cible		Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train					
Gare de Montluel	Salarié à Dagneux ou La Valbonne - résidant hors 3CM	En provenance d'Ambérieu	07:26	19 min	07:45							
		En provenance de Lyon	07:32	13 min								
	Pas d'intérêt car départ de La Costellane à la gare de Montluel	En direction d'Ambérieu										
		En direction de Lyon										
SOIR												
Ligne Costellane - Direction - ZA des Cèdres Bleus - Gare de Montluel - Dagneux - Gare de La Valbonne												
	Cible		Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train	Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train
Gare de Montluel	Salarié hors 3CM - résidant La Valbonne / Dagneux -	En provenance d'Ambérieu	16:26	44 min	17:10			17:26	44 min	18:10		
		En provenance de Lyon	17:04	6 min				18:04	6 min			
	Salarié ZA Pré-seigneurs / cèdres bleus - résidant hors 3CM	En direction d'Ambérieu				22 min	17:33				22 min	18:33
		En direction de Lyon				17 min	17:27			17 min	18:27	
Ligne Costellane - Direction - Gare de La Valbonne - Dagneux - Gare de Montluel (terminus)												
	Cible		Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train	Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train
Gare de Montluel	Pas d'intérêt car terminus de La Costellane à la gare de Montluel	En provenance d'Ambérieu			17:40			/	/	18:40		
		En provenance de Lyon						/	/			
	Salarié à Dagneux ou La Valbonne - résidant hors 3CM	En direction d'Ambérieu				25 min	18:05				22 min	18:05
		En direction de Lyon				47 min	18:27				17 min	18:27

Analyse 3CM

Analyse des correspondances TER / 3CM en gare de la Valbonne

INTERMODALITE TER-LIGNE COSTELLANE " GARE DE LA VALBONNE"													
MATIN													
Ligne Costellane - Direction - Gare de La Valbonne - Dagneux - Gare de Montluel - ZA des Cèdres Bleus													
	Cible		Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train	Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train	
Gare de La Valbonne	Salarié sur La Valbonne / Dagneux - Résidant hors 3CM	En provenance d'Ambérieu	06:51	14 min	07:05			07:51	14 min	08:05			
		En provenance de Lyon (1er train à l'arrivée à 7h30)	/	/				07:37	28 min				
	Pas d'intérêt car départ de La Costellane à la gare de La	En direction d'Ambérieu											
		En direction de Lyon											
Ligne Costellane - Direction - Gare de Montluel - Dagneux - Gare de La Valbonne													
	Cible		Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train						
Gare de La Valbonne	Pas d'intérêt car terminus de La Costellane à la gare de La	En provenance d'Ambérieu			08:00								
		En provenance de Lyon											
	Salarié hors 3CM - résidant La Valbonne / Dagneux	En direction d'Ambérieu				22 min	08:22						
		En direction de Lyon				23 min	08:23						
SOIR													
Ligne Costellane - Direction - ZA des Cèdres Bleus - Gare de Montluel - Dagneux - Gare de La Valbonne													
	Cible		Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train	Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train	
Gare de La Valbonne	Pas d'intérêt car terminus de La Costellane à la gare de La	En provenance d'Ambérieu			17:25					18:25			
		En provenance de Lyon											
	Salarié sur La Valbonne / Dagneux - Résidant hors 3CM	En direction d'Ambérieu				13 min	17:38				13 min	18:38	
		En direction de Lyon				7 min	18h23				7 min	18:23	
Ligne Costellane - Direction - Gare de La Valbonne - Dagneux - Gare de Montluel (terminus)													
	Cible		Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train	Arrivée train	Attente	Passage Costellane	Attente	Départ train	
Gare de La Valbonne	Salarié hors 3CM - résidant La Valbonne / Dagneux	En provenance d'Ambérieu	17:22	3 min	17:25			18:22	3 min	18:25			
		En provenance de Lyon	17:23	2 min				18:23	2 min				
	Pas d'intérêt car départ de La Costellane à la gare de La	En direction d'Ambérieu				/	/				/	/	
		En direction de Lyon				/	/				/	/	

Analyse 3CM

Etudes existantes sur la 3CM et dans son environnement

Schéma modes doux de la Communauté de Communes de la Côtière à Montluel (3CM) – SCE Aménagement & Environnement, 2018 :

Phase de diagnostic avec notamment :

- Données de comptages ;
- Les aménagements modes actifs existants ;
- Les projets.

Ce schéma présente des fiches actions sur des liaisons modes actifs à mener sur le territoire de la 3CM avec les estimations financières et temporelles de réalisation des travaux. Les fiches actions concernent 19 liaisons et aménagements

Bilan de fréquentation et bilan financier TAD :

Lancement le 24/02/20 du service de TAD porté par la 3CM dont la gestion et l'exploitation ont été confiées à la société Philibert Transport.

- En 2020 lors de son lancement : une ligne de TAD zonale et deux lignes de TAD virtuelles. La commune de Bèlignieux n'était pas desservie. La réservation devait être obligatoirement effectuée par téléphone ou en ligne.

Résultats : Peu utilisé lors de la période de confinement, peu utilisé par les salariés malgré la consultation des entreprises lors de l'étude de la mise en place du TAD.

- En 2021 : mise en place d'une nouvelle formule. Le TAD zonal devient la ligne régulière « la Costellane » en heure de pointe. Les lignes virtuelles deviennent du TAD zonal avec une desserte de tous les arrêts et de la commune de Bèlignieux.

⇒ 152 inscrits au service TAD au 31/08/2021.

Etudes existantes sur la 3CM et dans son environnement

Tourisme à vélo – 3CM 2021 :

- L'intégration du collectif « ViaRhôna » ;
- Le déploiement du label « accueil vélo » porté par Ain tourisme ;
- La participation à une réflexion initiée par le GAL LEADER Dombes – Saône sur l'itinérance à vélo dans le cadre du volet tourisme - volonté de créer, une voie verte en site propre pour connecter la ViaRhôna et la Voie bleue, via la Dombes. ;
- La participation et le suivi du schéma de tourisme à vélo du Département de L'Ain, portée par Ain tourisme ;

=> Pour la 3CM, l'itinéraire départemental retenu pour le réseau vélo « Ain, destination tourisme à vélo » a pour objectif de connecter la ViaRhôna au plateau de la Dombes, via Montluel.

A partir du Pont de Jons, il emprunte la route de Balan, le centre de Balan, la Rue des Chartinières pour une valorisation des nouveaux aménagements « modes doux », la gare de Montluel et le nouvel Office de Tourisme, le centre de Montluel via les quais, la piste cyclable en direction de Jailleux puis le chemin des Gabets jusqu'à Sainte-Croix. Ces itinéraires sont en voies partagées sur des voiries à faible circulation. Ils s'adressent à des cyclotouristes itinérants dans une logique de « séjour ».

Note d'analyse d'opportunité – Mobilité Entreprise/Gare – AMOpé 2016 :

Etudes pour les besoins et solutions adaptés afin d'assurer le transport des salariés de la gare de Montluel aux zones d'activité. Les solutions avec indices financiers proposées sont : Le transport collectif par minibus, **le transport collectif à la demande**, le covoiturage, les vélos personnels, les services de location de vélos.

Etude provisoire flux véhicules - Du 14/11/2016 au 18/12/2016

- Les travailleurs des ZAE sont pour la plupart issus des communes aux alentours.
- Une partie des véhicules vient de Lyon/Villeurbanne/Meyzieu.
- Un tiers des véhicules qui traverse la zone des près-seigneurs ou des 2B s'arrête toute la journée pour travailler dans la zone. Un autre tiers s'arrête pour des livraisons ou autres...

Micro trottoir - Résultats

Les actions concrètes compilées :

➤ Vélo :

- Aménager des pistes cyclables sécurisées sur la Côtière (128)
- Service vélo (location, réparation, vélo en libre service, stationnement...) (14)
- Améliorer l'éclairage et la signalétique (11)
- Zone piétonne (scolaire, déplacement piéton...) (3)
- Lien avec la ViaRhôna (2)

➤ TC :

- Prolongement de la ligne 171 (12)
- Relier les petites villes de la Côtière (7)
- Desservir le bassin de la Dombes (3)
- Desservir tous les villages de la 3CM (16)
- Ponctualité et fréquence des TC (11)
- Mettre en place des navettes (5)
- Rabattement gare TC (8)
- Mettre en place un navette comme « Colibri » sur la 3CM / Prolonger le « Colibri » (16)
- Desservir la CCEL et son aéroport (3)
- TC en soirée et le WE (8)
- Augmenter les arrêts dans la 3CM (12)
- Voie TC sur la nationale (2)

➤ Covoiturage :

- organiser et inciter les personnes à faire du covoiturage (4) ;
- Mettre en relation les usagers (7)
- Parking de proximité (3)
- Covoiturage dynamique (2)

➤ Mobilité électrique :

- mettre en place plus de bornes de recharges pour véhicules électriques (21)

➤ Piéton :

- Elargir les trottoirs / Sécuriser les traversées piétonnes (23)

➤ Train :

- TER en soirée (11)
- Limiter les retards des TER et leur suppressions (10)
- Augmenter la fréquence des TER (11)
- Améliorer le rabattement sur les gares pour éviter la voiture (9)
- Baisser le tarif / Billettique (7)

➤ Autres :

- Faciliter les déplacements en voiture, 2RM (4)
- Réduire les vitesses (7)
- Verdissement (3)